

OBD 検査関係法令・通達集

令和 6 年 1 2 月 9 日

国土交通省

物流・自動車局 自動車整備課

(更新履歴)

令和 6 年 8 月 30 日

令和 6 年 10 月 4 日

令和 6 年 12 月 9 日

目次

第1章 審査用技術情報とその管理事務	1
1-1 基準適合性審査の定義	2
車両法 74-2 道路運送車両の検査に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査(2)	
1-2 審査用技術情報とその管理事務の定義	3
車両法 74-3 軽自動車検査協会の検査等(3)	
規則 45-4 基準適合性審査に必要な技術上の情報(3)	
1-3 審査用技術情報管理事務に係る手数料	4
車両法 102 手数料の納付(4)	
手数料令 2 国又は協会及び機構に納める手数料(4)	
第2章 車載式故障診断装置の技術基準と OBD 検査対象装置	5
2-1 車載式故障診断装置(OBD)の技術基準	6
細目告示別添 124 継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準(6)	
2-2 OBD 検査対象装置の保安基準	9
保安基準 11 かじ取装置(9)	
12 制動装置(9)	
31 ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置(9)	
43-7 車両接近通報装置(9)	
48 自動運行装置(9)	
細目告示 5、83、161 適用(10)	
13、91、169 かじ取装置(11)	
15、93、171 制動装置(13)	
41、119、197 ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置(14)	
67-3、145-3、223-3 車両接近通報装置(15)	
72-2、150-2、228-2 自動運行装置(15)	
2-3 OBD 検査の適用範囲	17
適用整理 7 かじ取装置(17)	
9 制動装置(17)	
28 ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置(18)	
51-3 車両接近通報装置(18)	
55-2 自動運行装置(19)	
通達 道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示及び規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について(依命通達)(20)	
第3章 検査用スキャンツールの技術基準と適合性審査	21
3-1 検査用スキャンツールの技術基準	22
技術基準 § 12 検査用スキャンツール(22)	
参考) 事業規則 2 検査の設備の基準(23)	

参考) 規則 57 認証基準(22)

3-2 検査用スキャンツールの審査	24
<u>通達</u> 自動車検査用機械器具の審査基準について(24)	

第4章 機構等における検査の設備と手法等

4-1 機構が備える審査設備	29
----------------------	----

機構法 14 設備の維持(29)

機構省令 24 審査設備の基準(29)

4-2 機構における審査事務	30
----------------------	----

機構法 3 機構の目的(30)

12 業務の範囲(30)

13 事務規程(30)

機構省令 23 審査事務規程で定めるべき事項(30)

審査事務規程 1-2 適用(31)

4-1 敷地等における秩序維持等(31)

4-7-1 審査の実施方法(31)

4-10 車載式故障診断装置を活用した検査 (OBD 検査) (32)

9-1 第9章の適用(32)

9-13 車載式故障診断装置の診断結果の読み出し (検査用スキャンツール) (33)

4-3 軽検協が備える検査設備	39
-----------------------	----

車両法 76-31 軽自動車の検査設備(39)

軽検協省令 13 軽自動車の検査設備の基準(39)

参考) 規則 57 認証基準(39)

4-4 軽検協における検査事務	40
-----------------------	----

車両法 76-30 検査事務規程(40)

軽検協省令 12 検査事務規程の記載事項(40)

検査事務規程 2-1 敷地等における秩序維持等(41)

2-7 検査の実施方法(41)

4-5 指定整備事業者が備える検査設備	44
---------------------------	----

車両法 94-2 指定自動車整備事業の指定等(44)

94-5 保安基準適合証等(44)

94-6 指定整備記録簿(44)

94-9 準用規定(45)

参考) 車両法 81 関係 準用後の変更届等(45)

事業規則 2 検査の設備の基準(45)

8 検査等の基準(45)

10-2 指定整備記録簿の様式(46)

11 変更届出事項(46)

12 自動車検査用機械器具の校正 (46)	
令和 3 年国土交通省令第 66 号附則 1 施行期日 (46)	
附則 2 指定自動車整備事業規則の一部改正に関する準備行為 (46)	
附則 3 指定自動車整備事業規則の一部改正に関する経過措置 (46)	
別表第 2 検査の基準 (第 8 条関係) (47)	
第 3 号様式 指定整備記録簿 (第 10 条の 2 関係) (48)	
4-6 指定点検整備事業者が備える点検設備	49
総合特区法 22-2 道路運送車両法の特例 (49)	
参考) 準用・読み替え後の道路運送車両法	
車両法 81 関係 変更届等 (50)	
94-6 関係 指定点検整備記録簿 (50)	
総合特区車両省令 7 点検の基準 (50)	
8 自動車点検用機械器具の校正 (50)	
9 変更届出事項 (51)	
13 指定点検整備記録簿の様式 (51)	
令和 3 年国土交通省令第 66 号附則 1 施行期日 (51)	
附則 4 総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令の一部改正に関する準備行為 (51)	
附則 5 総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令の一部改正に関する経過措置 (51)	
第 4 号様式 指定点検整備記録簿 (第 13 条関係) (52)	
4-7 検査証等への記載事項	53
通達 自動車検査業務等実施要領について (依命通達) (53)	
審査事務規程 5-1 審査結果の通知方法 (54)	
5-2 審査結果通知情報の自動車審査高度化施設への入力又は自動車検査票への記載 (55)	
5-3 審査結果通知情報 (55)	
5-3-15 備考欄 (55)	
検査事務規程 3-2 検査結果通知情報の高度化システムへの記録又は軽自動車検査票への検査結果の記載 (57)	
3-3 軽自動車検査票の記載方法及び検査結果通知情報 (57)	
3-3-15 備考欄 (57)	
様式 4-1 軽自動車検査票 1 (59)	

第5章 事業者に係る規定等及び行政処分	60
5-1 特定整備事業者の遵守事項	61
車両法 91-3 遵守事項(61)	
規則 62-2-2 自動車特定整備事業者の遵守事項(61)	
5-2 OBD 検査・OBD 確認において遵守すべき事項	62
通達 自動車特定整備事業者等における OBD 検査及び OBD 確認の取扱方針について(62)	
5-3 OBD 検査システムの ID 等の管理において遵守すべき事項	69
通達 自動車特定整備事業者及び指定自動車整備事業者における OBD 検査システムの ID 等の管理に係る遵守事項及び留意事項について(69)	
5-4 指定整備事業者の指定等の際に行う機構との情報共有	70
通達 OBD 検査システム利用事業者の各種申請等における連絡体制等の取扱方針について(70)	
5-5 指定整備事業者への行政処分等	74
車両法 100 報告徴収及び立入検査(74)	
93 事業の停止等(74)	
参考) 車両法 78 認証(74)	
80 認証基準(74)	
車両法 103 聴聞の特例(75)	
参考) 行政手続法 15 聴聞の通知の方式(75)	
通達 自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について(77)	
通達 「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」の細部取扱いについて(78)	
5-6 輸入車の OBD 検査開始までの間における行政処分等の基準の適用	81
事務連絡 輸入車の OBD 検査開始までの間における自動車整備事業者に対する行政処分等の基準の適用について(81)	
第6章 OBD 検査の運用に係る事項	82
6-1 障害発生時の対応について	83
通達 OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領について(83)	
通達 特定 DTC 照会アプリのアップデート時にエラーが発生した場合の取扱細則について(90)	
6-2 車両 ECU から読み出される車台番号等の取扱い	93
事務連絡 車両 ECU から読み出される車台番号等の情報の取り扱いについて(周知依頼)(93)	
6-3 Windows10 のサポート終了について	95
事務連絡 Microsoft 社による Windows10 のサポート終了について(周知依頼)(95)	
6-4 関係諸団体への周知	96
事務連絡 OBD 検査に係る諸費用について(周知依頼)(96)	
6-5 OBD 検査の適切な実施について	99
事務連絡 指定自動車整備事業における OBD 検査の適切な実施について(99)	

付 録	.....	100
付録Ⅰ	車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方について（最終報告書）	
付録Ⅱ	OBD 検査プレ運用の実施について	
付録Ⅲ	関係法令の整理（整備事業者向け研修資料より抜粋）	

(凡例)

団体名

- 機構 : 独立行政法人自動車技術総合機構
軽検協 : 軽自動車検査協会
機工協 : 一般社団法人日本自動車機械工具協会

法令等

法律

- 車両法 : 道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）
機構法 : 独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）
総合特別区域法 : 総合特別区域法（平成 23 年法律第 81 号）

政令

- 手数料令 : 道路運送車両法関係手数料令（昭和 26 年政令第 255 号）

省令

- 規則 : 道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）
保安基準 : 道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）
事業規則 : 指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号）
機構省令 : 独立行政法人自動車技術総合機構に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 57 号）
軽検協省令 : 軽自動車検査協会に関する省令（昭和 47 年運輸省令第 52 号）
総合特区車両省令 : 総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令（平成 26 年国土交通省令第 13 号）

告示

- 細目告示 : 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）
適用整理 : 道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成 15 年国土交通省告示第 1318 号）
技術基準 : 自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準（平成 7 年運輸省告示第 375 号）

その他

- 審査事務規程 : 自動車技術総合機構審査事務規程（平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号）
検査事務規程 : 軽自動車検査協会検査事務規程（昭和 48 年 9 月 26 日協会規程第 16 号）

第 1 章

審査用技術情報とその管理事務

1－1	基準適合性審査の定義.....	2
1－2	審査用技術情報とその管理事務の定義.....	3
1－3	審査用技術情報管理事務に係る手数料.....	4

1 - 1 基準適合性審査の定義

道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（道路運送車両の検査に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査）

第七十四条の二 国土交通大臣は、この章に規定する自動車及び検査対象外軽自動車の検査に関する事務のうち、自動車及び検査対象外軽自動車が保安基準に適合するかどうかの審査（以下「基準適合性審査」という。）を機構に行わせるものとする。ただし、次条の規定により軽自動車検査協会に軽自動車の検査事務を行わせる場合における基準適合性審査については、この限りでない。

2 ～ 5 （略）

1－2 審査用技術情報とその管理事務の定義

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（軽自動車検査協会の検査等）

第七十四条の三 国土交通大臣は、次章の規定により軽自動車検査協会が設立されたときは、軽自動車検査協会に、この章に規定する自動車の検査に関する事務（第六十一条の二及び第六十三条第一項の規定による事務並びに基準適合性審査に必要な技術上の情報であつて国土交通省令で定めるものの管理に関する事務（第百二条第二項において「審査用技術情報管理事務」という。）を除く。）であつて軽自動車に係るもの（以下「軽自動車の検査事務」という。）を行わせるものとする。

2～7 （略）

※第 1 項：道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第 14 号）にて改正

○道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）（抄）

（基準適合性審査に必要な技術上の情報）

第四十五条の四 法第七十四条の三第一項の国土交通省令で定める技術上の情報は、次の各号に掲げるものとする。

- 一 道路運送車両の保安基準に定めのあるものであつて自動車の故障の状態を識別するための番号、記号その他の符号
- 二 前号の符号を記録する装置との通信により当該符号を取得するための情報

※本条：道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令（令和 2 年国土交通省令第 6 号）にて追加

1－3 審査用技術情報管理事務に係る手数料

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（手数料の納付）

第百二条 （略）

一～十二 （略）

- 2 新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を申請する者は、実費（審査用技術情報管理事務に係る実費を除く。）を勘案して政令で定める額の手数を国（協会にその申請をする場合には、協会）に、審査用技術情報管理事務に係る実費を勘案して政令で定める額の手数を機構に、それぞれ納めなければならない。

3～8 （略）

※第 2 項：道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第 14 号）にて追加

○道路運送車両法関係手数料令（昭和 26 年政令第 255 号）（抄）

（国又は協会及び機構に納める手数料）

第二条 法第百二条第二項の規定により、国又は協会に納めなければならない手数料の額は、次のとおりとし、機構に納めなければならない手数料の額は、一両につき四百円（大型特殊自動車及び二輪の小型自動車にあつては、零円）とする。

（略）

※本条：道路運送車両法施行令及び道路運送車両法関係手数料令の一部を改正する政令（令和 2 年政令第 238 号）にて追加

第 2 章

車載式故障診断装置の技術基準と
OBD 検査対象装置

2－1	車載式故障診断装置(OBD)の技術基準.....	6
2－2	OBD 検査対象装置の保安基準	9
2－3	OBD 検査の適用範囲	17

2 - 1 車載式故障診断装置(OBD)の技術基準

○道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号) (抄)

別添 124 継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、次に掲げる装置（以下「対象装置」という。）のいずれかに故障が生じた場合において当該故障の情報を保存する装置（以下「継続検査用 OBD」という。）を備える普通自動車、小型自動車及び軽自動車（国土交通大臣が定めるものを除く。）であって法第 16 条の規定による抹消登録を受けた自動車又は法第 69 条第 4 項の規定により自動車検査証が返納された自動車の新規検査又は予備検査を行う場合並びに法第 62 条第 1 項の規定による継続検査、法第 63 条第 2 項の規定による臨時検査、法第 67 条第 3 項の規定による構造等変更検査又は法第 94 条の 5 第 1 項の規定による証明のための判定を行う場合における自動車に適用する。

- (1) 法第 41 条第 1 項第 3 号の操縦装置のうちかじ取装置（運行補助機能に係る部分に限る。）
- (2) 法第 41 条第 1 項第 4 号の制動装置のうち走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置
- (3) 法第 41 条第 1 項第 4 号の制動装置のうち走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置
- (4) 法第 41 条第 1 項第 4 号の制動装置のうち緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置
- (5) 法第 41 条第 1 項第 4 号の制動装置のうち衝突被害軽減制動制御装置
- (6) 法第 41 条第 1 項第 12 号の発散防止装置
- (7) 法第 41 条第 1 項第 14 号の警報装置のうち車両接近通報装置
- (8) 法第 41 条第 1 項第 20 号の自動運行装置

2. 用語

この技術基準に用いる用語の定義は、次の表によるものとする。

用語	定義
故障	正常な働きが損なわれ、修理、部品交換その他の整備を行わなければ正常に回復しない状態であること
故障コード	継続検査用 OBD に記録される対象装置の故障の情報を識別するための自動車製作者が定めるコード
特定故障コード	故障コードのうち、当該故障コードのみで対象装置が第 1 節に規定する基準に適合しなくなると識別できるもの（1. (1)から(5)まで、(7)及び(8)に掲げる装置にあつては、停車状態で行われる診断により記録されるものに限る。）

3. 継続検査用 OBD の技術的要件

継続検査用 OBD は、3. 1. 又は 3. 2. の要件を満たすものでなければならない。ただし、当該自

動車の構造上適合することが不可能な場合であって、独立行政法人自動車技術総合機構が試験の実施に影響しないと判断した場合は、この限りでない。

3. 1. 次に掲げる規定の全てに適合するものであること。

- (1) 故障コードは、ISO 15031-6 又は SAE J 2012 に従って定められたものであること。
- (2) 接続端子と端子配列は、対象の車載装置に用いる通信プロトコルに応じ、ISO 15031-3、ISO 13400-4 又は SAE J 1939-13 に準拠したものであること。
- (3) 故障コードに係る通信プロトコル及び通信サービスは、当該対象装置毎に DoK-Line 方式、DoCAN 方式又は DoIP 方式を使用し、次に掲げる標準規格のうちいずれかを用いること。

- ① ISO 9141
- ② ISO 14229
- ③ ISO 14230
- ④ ISO 15765
- ⑤ ISO 13400
- ⑥ SAE J 1939

3. 2. 協定規則第 154 号第 2 改訂版補足改訂版若しくは協定規則第 154 号の附則 C5 付録 1 の 6. 5. 3. 1. 及び 6. 5. 3. 2. の規定又は別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」IV. 2. 6. 3. の規定を満たすものであること。

4. 基準適合性の判定

独立行政法人自動車技術総合機構が指定する方法により、継続検査用 OBd の必要な情報を読み出した結果、次の表の左欄に掲げる装置の種類に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げる要件に該当するものは、本技術基準に適合しないものとする。

装置の種類	不適合要件
1. (1) から (5) まで、(7) 及び (8) に掲げる装置	当該装置に係る特定故障コードが 1 つ以上記録されているものであること。
1. (6) に掲げる装置	次のいずれかの要件に該当するものであること。 (1) 継続検査用 OBd が正常に機能するために十分な電圧が確保されていないものであること。 (2) 警告灯（協定規則第 154 号第 2 改訂版補足改訂版若しくは協定規則第 154 号の附則 C5 の 3. 5. 及び 3. 7. の規定又は別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」IV. 2. 5. 2. （作動モード 4 に限る。）に定める条件により点灯するものに限る。）を点灯させるための信号が出力されているものであること。 (3) 協定規則第 154 号第 2 改訂版補足改訂版又は協定規則第 154 号の附則 C5 の基準が適用されるものにあつては、同附則の 3. 3. 3. に規定する装置（レベル 1A に関する装置を除く。）について、別添 48「自動車のばい煙、

	悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」Ⅳ.の基準が適用されるものにあつては、Ⅳ.2.6.1.5.2.に規定する監視の全てについて、1つもレディネスコードが記録されていないものであること。 (4) 当該装置に係る特定故障コードが1つ以上記録されているものであること。 (5) (1)から(4)までに掲げる要件に該当するかどうかの判定に必要な情報が継続検査用 OBD から読み出せないものであること。(別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」Ⅱ.の規定が適用される自動車を除く。)
--	--

※独立行政法人自動車技術総合機構が指定する方法：独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 第4章 4-10 車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）（「4-2 機構における審査事務」を参照。）

※本別添：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和2年国土交通省告示第788号）にて追加

※1.、3.2.、4.：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和6年国土交通省告示第518号）にて改正

※1.：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和6年国土交通省告示第1172号）にて改正

2 - 2 OBD 検査対象装置の保安基準

○道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）（抄）

第 11 条 自動車のかじ取装置は、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして、強度、操作性等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。

2 （略）

（制動装置）

第 12 条 自動車には、走行中の自動車が確実に安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し告示で定める基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度 35 キロメートル毎時未満の大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度 25 キロメートル毎時未満の自動車にあつては、走行中の自動車が確実に安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し告示で定める基準に適合する 1 系統の制動装置を備えればよい。

2 （略）

（ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置）

第 31 条 （略）

2 自動車は、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙を多量に発散しないものとして、燃料の種別等に応じ、性能に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。

3 前項の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置は、当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして、構造、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。

4 ～ 8 （略）

（車両接近通報装置）

第 43 条の 7 電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）には、当該自動車の接近を歩行者等に通報するものとして、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合する車両接近通報装置を備えなければならない。ただし、走行中に内燃機関が常に作動する自動車にあつては、この限りでない。

（自動運行装置）

第 48 条 （略）

2 自動運行装置を備える自動車は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合しなければならない。

3 （略）

○道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成 14 年国土交通省告示第 619 号)
 (抄)

第 1 節 指定自動車等であつて新たに運行の用に供しようとするもの等の保安基準の細目	第 2 節 指定自動車等以外の自動車であつて新たに運行の用に供しようとするもの等の保安基準の細目	第 3 節 使用の過程にある自動車の保安基準の細目
第 5 条 この節の規定は、次に掲げる場合に適用する。 (1) 指定自動車等について、法第 59 条の規定による新規検査又は法第 71 条の規定による予備検査を行う場合（法第 16 条の規定による抹消登録を受けた自動車又は法第 69 条第 4 項の規定により自動車検査証が返納された自動車の新規検査又は予備検査を行う場合を除く。 (2)～(12) (略) 2 (略)	第 83 条 この節の規定は、次に掲げる場合に適用する。 (1) 指定自動車等以外の自動車について、法第 59 条第 1 項の規定による新規検査又は法第 71 条第 1 項の規定による予備検査を行う場合（法第 16 条の規定による抹消登録を受けた自動車又は法第 69 条第 4 項の規定により自動車検査証が返納された自動車の新規検査又は予備検査を行う場合を除く。） (2) 法第 99 条に規定する自動車（指定自動車等を除く。）を新たに使用しようとする場合 (3) 法第 58 条第 1 項に規定する検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車（施行規則第 62 条の 3 第 1 項の規定に基づき型式の認定を受けたものを除く。）を新たに運行の用に供しようとする場合 (4)～(5) (略) 2 (略)	第 161 条 この節の規定は、次に掲げる場合に適用する。 (1) 法第 47 条の規定による点検及び整備を行う場合 (2) 法第 54 条第 1 項の規定による命令、同条第 2 項の規定による使用の停止、同条第 3 項の規定による処分の取消し又は同条第 4 項の規定による勧告のための判定を行う場合 (3) 法第 54 条の 2 第 1 項の規定による命令、同条第 4 項の規定による整備、同条第 5 項の規定による処分の取消し又は同条第 7 項の規定に係る判断を行う場合 (4) 法第 62 条第 1 項の規定による継続検査を行う場合 (5) 法第 63 条第 2 項の規定による臨時検査を行う場合 (6) 法第 67 条第 3 項の規定による構造等変更検査を行う場合 (7) 法第 90 条の規定による特定整備を行う場合 (8) 法第 94 条の 5 第 1 項の規定による証明のための判定を行う場合 (9) その他第 5 条及び第 83 条の規定により第 1 節及び第 2 節の規定が適用される

		場合以外の場合 2・3 (略)
(かじ取装置) 第 13 条 自動車のかじ取装置の強度、操作性能等に関し、保安基準第 11 条第 1 項の告示で定める基準は、次の次項及び第 3 項に掲げる基準とする。 2 自動車（次項の自動車を除く。）のかじ取装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 (1) 協定規則第 79 号の規則 5. 及び 6. に適合するものであること。 (2) <u>運行補助機能（協定規則第 79 号の規則 2. 3. 4. に定める機能及び協定規則第 171 号の規則 2. 1. に定める機能をいう。以下この条、第 91 条、第 169 条及び別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」において同じ。）</u>のうち横方向及び縦方向の動きを持続的に制御するもの（協定規則第 79 号の 2. 3. 4. 4. 及び 2. 4. 8. に定める機能を除く。）にあっては、協定規則第 171 号の規則 5. 及び 6. に適合するものであること。なお、当該運行補助機能が協定規則第 79	(かじ取装置) 第 91 条 自動車のかじ取装置の強度、操作性能等に関し、保安基準第 11 条第 1 項の告示で定める基準は、次項及び第 3 項に掲げる基準とする。 2 自動車（次項の自動車を除く。）のかじ取装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、国土交通大臣が定める自動車にあっては第 2 号の規定は適用しない。 (1) 協定規則第 79 号の規則 5. 及び 6. に適合するものであること。 (2) 運行補助機能のうち横方向及び縦方向の動きを持続的に制御するもの（協定規則第 79 号の 2. 3. 4. 4. 及び 2. 4. 8. に定める機能を除く。）にあっては、協定規則第 171 号の規則 5. 及び 6. に適合するものであること。なお、当該運行補助機能が協定規則第 79 号の規則 2. 3. 4. 1. 又は 2. 3. 4. 5. に定める機能のみを有する場合にあっては前号の基準に適合するものであればよい。	(かじ取装置) 第 169 条 自動車のかじ取装置の強度、操作性能等に関し、保安基準第 11 条第 1 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

号の規則 2.3.4.1. 又は 2.3.4.5. に定める機能にあっては前号の基準に適合するものであればよい。

(3) 次に掲げるかじ取装置については、前各号の規定にかかわらず、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないもの（運行補助機能を有するものにあっては別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合するものに限る。）であればよい。

イ 指定自動車等に備えられているものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたかじ取装置

ロ 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているかじ取装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているかじ取装置又はこれに準ずる性能を有するかじ取装置

ハ 法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づきかじ取装置について型式の指定を受けた自動車に備えられているものと同一の構造を有し、かつ、

3～5 (略)	同一の位置に備えられたかじ取装置又はこれに準ずる性能を有するかじ取装置 3 二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車のかじ取装置は、次の各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。 (1) 自動車のかじ取装置は、堅ろうで安全な運行を確保できるものであること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。 イ～ル (略) (2)～(5) (略) 4～6 (略)	(1) 自動車のかじ取装置は、堅ろうで安全な運行を確保できるものであること。この場合において、<u>次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。</u> イ～ヲ (略) ワ <u>運行補助機能を有するかじ取装置であって、別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しないもの</u> (2)～(5) (略) 2～3 (略)
(制動装置) 第 15 条 (規定なし)	(制動装置) 第 93 条 (略) 2～10 (略) 11 <u>走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置、走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り若しくは転覆を有効に防止す</u>	(制動装置) 第 171 条 (略) 2～10 (略) 11 <u>走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置、走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り若しくは転覆を有効に防止することができる</u>

	<u>ることができる装置、緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置又は衝突被害軽減制動制御装置であって、別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しないものは、第 2 項、第 3 項、第 8 項及び第 9 項に掲げる基準に適合しないものとする。</u>	<u>装置、緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置又は衝突被害軽減制動制御装置であって、別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しないものは、第 2 項、第 3 項、第 8 項及び第 9 項に掲げる基準に適合しないものとする。</u>
(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置) 第 41 条 (規定なし)	(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置) 第 119 条 (略) 〔排出ガス発散防止装置の機能維持規定〕 2 前項の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置が当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し保安基準第 31 条第 3 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、<u>別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しない自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置(二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。)</u>は、<u>これらの基準に適合しないものとし、軽油を燃料</u>	(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置) 第 197 条 (略) 〔排出ガス発散防止装置の機能維持規定〕 2 第 41 条第 1 項又は第 119 条第 1 項の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置が当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し保安基準第 31 条第 3 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、<u>別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しない自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置(二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。)</u>は、<u>これらの基準に適合しないものとし、軽油を燃料とする普</u>

	とする普通自動車及び小型自動車であって車両総重量が 3.5t を超えるもの以外の自動車（二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）については第 5 号の規定は適用せず、二輪自動車については、第 2 号及び第 3 号の規定は適用せず、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、第 2 号から第 5 号までの規定は適用しない。 (1)～(5) (略) 3～6 (略)	通自動車及び小型自動車であって車両総重量が 3.5t を超えるもの以外の自動車（二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）については第 5 号の規定は適用せず、二輪自動車については、第 2 号及び第 3 号の規定は適用せず、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、第 2 号から第 5 号までの規定は適用しない。 (1)～(5) (略) 3～6 (略)
(車両接近通報装置) 第 67 条の 3 (規定なし)	(車両接近通報装置) 第 145 条の 3 車両接近通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第 43 条の 7 の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 (1)～(2) (略) 2 (略) 3 <u>別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しない車両接近通報装置は、前項の規定にかかわらず、第 1 項の基準に適合しないものとする。</u>	(車両接近通報装置) 第 223 条の 3 車両接近通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第 43 条の 7 の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 (1)～(2) (略) 2 (略) 3 <u>別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しない車両接近通報装置は、前項の規定にかかわらず、第 1 項の基準に適合しないものとする。</u>
(自動運行装置) 第 72 条の 2 (規定なし)	(自動運行装置) 第 150 条の 2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第 48 条第 2 項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。	(自動運行装置) 第 228 条の 2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第 48 条第 2 項の告示で定める基準は、自動運行装置の作動中、確実に機能するものであることとす

	(1)～(18) (略)	る。この場合において、自動運行装置の機能を損なうおそれのある損傷のあるもの又は別添 124「 <u>継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準</u> 」に定める基準に適合しないものは、 <u>この基準に適合しないものとする。</u>
	2 (略)	
	3 <u>別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準に適合しない自動運行装置は、前項の規定にかかわらず、第 1 項の基準に適合しないものとする。</u>	

※第 83 条、第 91 条、第 93 条、第 119 条、第 145 条の 3、第 150 条の 2、第 169 条、第 171 条、第 197 条、第 223 条の 3、第 228 条の 2：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）にて改正

※第 13 条、第 91 条、第 119 条、第 169 条：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和 6 年国土交通省告示第 1172 号）にて改正

2－3 OBD 検査の適用範囲

○道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成 15 年国土交通省告示第 1318 号）（抄）

（かじ取装置）

第 7 条 （略）

2～11 （略）

12 次に掲げる自動車以外の自動車については、細目告示第 91 条第 2 項及び第 169 条第 1 項の規定にかかわらず、当分の間、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の細目告示第 91 条第 2 項及び第 169 条第 1 項の規定に適合するものであればよい。

- 一 令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに指定を受けた型式指定自動車のうち、指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車と同一でなく、かつ、指定を受けた日から起算して 2 年を経過したもの（新規登録（軽自動車にあっては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）

二 国土交通大臣が定める自動車

13 令和 4 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 5 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、令和 6 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日）までの間、細目告示第 91 条第 2 項及び第 169 条第 1 項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の細目告示第 91 条第 2 項及び第 169 条第 1 項の規定に適合するものであればよい。

14・15 （略）

（制動装置）

第 9 条 （略）

2～53 （略）

54 次に掲げる自動車以外の自動車については、当分の間、細目告示第 93 条第 11 項及び第 171 条第 11 項の規定は適用しない。

- 一 令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに指定を受けた型式指定自動車のうち、指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車と同

一でなく、かつ、指定を受けた日から起算して 2 年を経過したもの（新規登録（軽自動車にあっては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）

二 国土交通大臣が定める自動車

55 令和 4 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 5 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、令和 6 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日）までの間、細目告示第 93 条第 11 項及び第 171 条第 11 項の規定は適用しない。

56～61 （略）

（ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置）

第 28 条 （略）

2～190 （略）

191 次に掲げる自動車以外の自動車については、細目告示第 119 条第 2 項及び第 197 条第 2 項の規定にかかわらず、当分の間、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の細目告示第 119 条第 2 項及び第 197 条第 2 項の規定に適合するものであればよい。

一 令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに指定を受けた型式指定自動車のうち、指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車と同一でなく、かつ、指定を受けた日から起算して 2 年を経過したもの（新規登録（軽自動車にあっては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）

二 国土交通大臣が定める自動車

192 令和 4 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 5 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、令和 6 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日）までの間、細目告示第 119 条第 2 項及び第 197 条第 2 項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の細目告示第 119 条第 2 項及び第 197 条第 2 項の規定に適合するものであればよい。

193～203 （略）

（車両接近通報装置）

第 51 条の 3 （略）

2 次に掲げる自動車以外の自動車については、当分の間、細目告示第 145 条の 3 第 3 項及び第 223 条の 3 第 3 項の規定は適用しない。

一 令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに指定

を受けた型式指定自動車のうち、指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1.に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車と同一でなく、かつ、指定を受けた日から起算して 2 年を経過したもの（新規登録（軽自動車にあっては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）

二 国土交通大臣が定める自動車

- 3 令和 4 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 5 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、令和 6 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日）までの間、細目告示第 145 条の 3 第 3 項及び第 223 条の 3 第 3 項の規定は適用しない。

（自動運行装置）

第 55 条の 2 （略）

2 （略）

- 3 次に掲げる自動車以外の自動車については、当分の間、細目告示第 150 条の 2 第 3 項の規定は適用しないものとし、第 228 条の 2 の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の第 228 条の 2 の規定に適合するものであればよい。

- 一 令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに指定を受けた型式指定自動車のうち、指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1.に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車と同一でなく、かつ、指定を受けた日から起算して 2 年を経過したもの（新規登録（軽自動車にあっては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）

二 国土交通大臣が定める自動車

- 4 令和 4 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 5 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、令和 6 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日）までの間、細目告示第 150 条の 2 第 3 項の規定は適用しないものとし、第 228 条の 2 の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）による改正前の第 228 条の 2 の規定に適合するものであればよい。

5・6 （略）

※第 7 条第 12 項、同条第 13 項、第 9 条第 54 項、同条第 55 項、第 28 条第 191 項、同条第 192 項、第 51 条の 3 第 2 項、同条第 3 項、第 55 条の 2 第 3 項、同条第 4 項：道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示（令和 2 年国土交通省告示第 788 号）にて追加

○道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示及び規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について(依命通達)(平成 15 年 10 月 1 日付国自技第 151 号、国自環第 134 号)(抄)

1. ～132. (略)

133. 適用関係告示第 7 条第 12 項、第 9 条第 54 項、第 28 条第 191 項、第 51 条の 3 第 2 項及び第 55 条の 2 第 3 項の「国土交通大臣が定める自動車」は、令和 3 年 10 月 1 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に新たに多仕様自動車型式指定による取扱いを受けた自動車（特定共通構造部を備えたものに限る。）のうち、取扱いを受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入された自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に多仕様自動車型式指定による取扱いを受けたものと同一でなく、かつ、取扱いを受けた日から起算して二年を経過したもの（法第 7 条に定める新規登録（軽自動車にあっては法第 59 条に定める新規検査）を初めて受けた月の前月の末日から起算して 10 月を経過したものに限る。）とする。

134. ～238. (略)

※133. : 「「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について（依命通達）」（令和 5 年 6 月 5 日付国自基第 41 号）にて改正

第3章

検査用スキャンツールの 技術基準と適合性審査

3－1	検査用スキャンツールの技術基準.....	22
3－2	検査用スキャンツールの審査.....	24

3-1 検査用スキャンツールの技術基準

○自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準（平成7年運輸省告示第375号）（抄）

第十二章 検査用スキャンツール

（構造等）

第六十九条 検査用スキャンツールは、継続検査用 OBD（細目告示別添 124 に規定するものをいう。以下この章において同じ。）との接続部、表示部及び入力部を有するものであり、かつ、取扱いが容易なものでなければならない。

（耐久性）

第七十条 検査用スキャンツールの各部は、使用環境にかかる影響を受けにくく、十分な耐久性を有するものでなければならない。

（作動）

第七十一条 検査用スキャンツールの各作動箇所は、円滑かつ確実に作動するものでなければならない。

（接続部）

第七十二条 検査用スキャンツールの接続部は、次の基準に適合するものでなければならない。

- 一 対象とする自動車の継続検査用 OBD と接続できるものであること。
- 二 独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が作成する検査に必要となるソフトウェア（以下単に「ソフトウェア」という。）を用いて、かじ取装置、制動装置、自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置、車両接近通報装置及び自動運行装置に係る継続検査用 OBD（対象とする自動車に備えるものに限る。）と通信ができるものであること。

（機能）

第七十三条 検査用スキャンツールは、次の基準に適合するものでなければならない。

- 一 細目告示別添四十八及び別添百二十四に規定する情報の読取機能を備えていること。
- 二 自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る継続検査用 OBD が正常に機能する能力を有することを確認するために必要となる電圧を測定する機能をそなえていること。
- 三 ソフトウェアを正常に作動させることができ、かつ、機構の指定する方法によりこれを更新することができるものであること。
- 四 検査しようとする自動車を特定するために必要な情報並びに第一号及び第二号の機能により取得した情報を、ソフトウェアを用いて機構の使用に係る電子計算機に確実に送信でき、かつ、当該電子計算機から継続検査用 OBD との通信に必要な情報及び検査の結果を確実に受信できるものであること。

(表示部)

第七十四条 検査用スキャンツールの表示部は、表示される内容が容易に読み取れるものでなければならない。

(入力部)

第七十五条 検査用スキャンツールの入力部は、検査に必要な情報を入力できるものでなければならない。

※本章：自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準の一部を改正する告示（令和 3 年国土交通省告示第 1354 号）にて追加

～参考～

○指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号）（抄）

(検査の設備の基準)

第二条 法第九十四条の二第一項の自動車の検査の設備の基準は、次のとおりとする。

一 (略)

二 対象とする種類の自動車を検査することができる自動車検査用機械器具であつて、次に掲げるものを備えていること。ただし、対象とする自動車の種類のうちに、四輪以上の自動車が含まれていない場合にはイ、大型特殊自動車及び二輪の小型自動車以外の自動車が含まれていない場合にはリ、軽油を燃料とする自動車が含まれていない場合にはチ、ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする自動車が含まれていない場合にはハ及びトに掲げるものを備えなくてもよい。

イ～チ (略)

リ 検査用スキャンツール

2 前項第二号の自動車検査用機械器具は、道路運送車両法施行規則（昭和二十六年運輸省令第 74 号）第五十七条第四号の国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものでなければならない。

※第 1 項第 2 号リ：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和 3 年国土交通省令第 66 号）にて追加

○道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）

(認証基準)

第五十七条 法第八十条第一項第一号の事業場の設備及び従業員の基準は、次のとおりとする。

一～三 (略)

四 事業場は、別表第五に掲げる作業機械等を備えたものであり、かつ、当該作業機械等のうち国土交通大臣の定めるものは、国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものであること。

五～七 (略)

3-2 検査用スキャンツールの審査

○自動車検査用機械器具の審査基準について（平成7年6月14日付自整第121号） （抄）

道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令（平成7年運輸省令第8号）が平成7年2月28日に公布され、平成7年7月1日施行されることに伴い、道路運送車両法施行規則第57条第1項第4号の規定に基づく運輸大臣が定める技術上の基準について、平成7年6月14日運輸省告示第375号をもって告示したところである。

本基準への適合性確認の審査の実施に際しては、審査の基準を別紙のとおり定めたのでこれにより処理されたい。

なお、「自動車整備検査用機械器具の審査基準について」（昭和53年3月1日付自整第42号）は、平成7年6月30日限り廃止する。

〔別紙〕

自動車検査用機械器具の審査基準

第1 この基準の目的

この審査基準は、自動車検査用機械器具について、道路運送車両法施行規則第57条第1項第4号の定める技術上の基準（平成7年運輸省告示第375号（以下「告示」という。））に適合しているかどうかの審査業務の適正、かつ、能率的な実施を図ることを目的とする。

第2 外観審査

1. 当該製品を関係書面と照合し、主要諸元、構造又は使用方法に相違がないこと。
2. 各部の組立状況、仕上の状態が良好であること。
3. 規定の表示がなされていること。

第3 構造及び精度の審査

1. 総則

2. 以下において定めのないものについては、次により行うものとする。

1-1 電源電圧変動

精度項目については、次の取り扱いとする。

1-1-1 （電圧変動）

- （1）電源が交流式のものにあっては、電源電圧が定格値の90～110%の範囲内において変動したとき、各精度を保持できること。ただし、定電圧装置を備えるものにおいては、定電圧装置の出力による確認に置き換えることができるものとする。
- （2）電源が電池式のものにあっては、電源電圧に異常があったとき、その旨が表示されるものであり、また、電源電圧に異常がない場合は、各精度を保持できること。

1-2 試験方法

各テストの試験方法は、実際の使用方法に則した試験方法を採用するものとする。

1-3 使用温度範囲

環境温度が -10°C 以上 40°C 以下（黒煙測定器及び検査用スキャンツールにあっては、 0°C 以上 40°C 以下、オパシメータ、一酸化炭素測定器及び炭化水素測定器にあっては、 5°C 以上 40°C 以下、ヒータ等を有するものにおいてこれらの装置を作動させた状態）で各精度を保持できること。ただし、本体と分離して設置することのできる制御装置等においてはこの限りでない。

1-4 試験条件

試験条件については、原則として次の状態における試験を行うこととする。

1-4-1（試験環境）

（1）気温が、 -10°C 以上 40°C 以下（黒煙測定器及び検査用スキャンツールにあっては、 0°C 以上 40°C 以下、オパシメータ、一酸化炭素測定器及び炭化水素測定器にあっては、 5°C 以上 40°C 以下、ヒータ等を有するものにおいてこれらの装置を作動させた状態）、また試験中の温度変化は 5°C 以内（黒煙測定器、オパシメータ、一酸化炭素測定器、炭化水素測定器は 4°C 以内）とする。ただし、本体と分離して設置することのできる制御装置等においてはこの限りでない。

（2）湿度が相対湿度で90%以下

1-5 耐久性

耐久性については、メーカーの基準に基づく試験又は強度計算書等により行うものとする。

1-6 電気回路

それぞれのテストの電気回路は、接続が確実で、接触不良その他測定上の支障がないこと。

1-7 検出器

それぞれのテストの検出器は、測定対象を徐々に変化させたとき、その出力特性が滑らかに推移するものであり、かつ、その特性に変化がないこと。なお、測定対象に種類のあるものについては、それらの種類による影響が少ないこと。

1-8 指示計

（1）指示計が目盛式のものにあっては、目盛間隔は最小目盛の $1/4\sim 1/5$ （速度計試験機、黒煙測定器、一酸化炭素測定器及び炭化水素測定器にあっては、 $1/10$ ）が読み取れること。

（2）指示計が目盛式のもので目盛が多段式のものにあっては、段の切換えを表示する灯火等を備えていること。

（3）指示計が目盛式以外の最小目盛値の表示は最小表示値未満の位を切り捨てるものとする。

（4）指示計が目盛式以外のものにあっては、その指示値等が容易に確認できるものであること。

1-9 制御装置等

- (1) データ処理装置を付属させる場合にあつては、処理装置の計算精度は、最小表示値とする。また、端数処理については、最小表示値未満の位を切り捨てるものとする。ただし、判定処理を行う場合にあつては安全側の処理を行うこと。
- (2) 制御装置等は、安全対策を施すものとする。
- (3) データ処理装置は、機能障害を検知できる機能を設けるものとする。

1-10 その他

- (1) 機器は、測定結果の正確性（各機器の精度基準を満足することが）簡単な方法で精度検査できるように設計・装備等されなければならない。
- (2) 使用する校正器はトレーサビリティの取れているものでなければならない。

2. ～10. (略)

11. 検査用スキャンツール

11-1 構造等

11-1-1 嵌合保持

車両側データリンクコネクタ（DLC）とコネクタケーブルを接続し、接続部が1mの高さで地面に対して垂直に保持した際に、接続状態を維持できること。ただし、ケーブルが1m以下の場合、又は無線方式の場合は、本体又はVCI（Vehicle Communication Interface）を吊り下げた状態で実施する。

11-1-2 最大電流

作動中の最大電流値は、1.5A以下でなければならない。

11-1-3 静電容量

静電容量が、検査用スキャンツールの型式毎に機器メーカーが設定した公差の範囲内であること。

11-1-4 抵抗値

検査用スキャンツールの信号グラウンドの抵抗値は、500K Ω 以上であること。

検査用スキャンツールの表面との抵抗値は、1M Ω 以上であること。

11-2 耐久性

11-2-1 電磁誘導

電磁誘導について、EMC規格における電磁両立性試験の認証を受けていること。又は同等の性能を有していること。

11-2-2 初期画面

環境温度が0℃以上及び40℃以下において、初期画面が円滑かつ正確に表示できること。

11-2-3 落下

検査用スキャンツールの型式毎に機器メーカーが設定する条件にて落下試験を行い、初期画面が円滑かつ正確に表示できること。

11-2-4 装脱着

コネクタケーブルとDLCの装脱着を連続200回実施した場合において、告示第73条第4号に規定する送受信を確実に実施できること。

11-3 作動

- 1 1-3-1 電源電圧変動
 - 供給される電圧が 8V～18V（対象とする車両のバッテリーが 12V の場合）、8V～32V（対象とする車両のバッテリーが 24V の場合）の範囲内で正常に作動すること。
- 1 1-4 接続部
 - 1 1-4-1 ケーブル及び無線通信
 - 有線で車両と接続する場合、ケーブルの長さは 5m を超えてはならない。分離型の場合であって、表示部と VCI を無線で接続する場合は、電気通信事業法の技術基準適合証明があることを確認する。
 - 1 1-4-2 端子の配列
 - 申請者が設定した公差内であり、端子の配列が対象とする自動車の継続検査用 OBD の DLC と同一であること。
 - 1 1-4-3 通信規格
 - 機構が作成するソフトウェアからの指令により、次の通信規格（プロトコル）で車載式故障診断装置と通信できること。
ISO14229、ISO15765、ISO14230、ISO15031-5 SAEJ1979
なお、次の通信規格（プロトコル）で通信できることが望ましい。
ISO9141、ISO13400、SAEJ1939
- 1 1-5 機能
 - 1 1-5-1 通信インターフェース
 - ソフトウェアを動作させる通信インターフェースは、SAEJ2534 に準拠していること。
- 1 1-6 入力部
 - 1 1-6-1 入力方法
 - 検査に必要な情報を一つ以上の方法で入力できること。
- 1 1-7 器体に表示すべき事項
 - 1 1-7-1 表示
 - 検査用スキャンツールには、次に掲げる事項を見易い位置に表示すること。
 - （１）検査用スキャンツールの型式
 - （２）製造番号
 - （３）使用上特に必要な注意事項
- 1 1-8 その他
 - 全ての付属品等が備わっていること。また、付属品等の機能が良好であること。

※第 1、第 3 1-3、1-4-1：「自動車検査用機械器具の審査基準」の一部改正について（令和 4 年 6 月 27 日付国自整第 78 号）にて改正

※第 3 11.：「自動車検査用機械器具の審査基準」の一部改正について（令和 4 年 6 月 27 日付国自整第 78 号）にて追加

第4章

機構等における検査の設備と手法等

4－1	機構が備える審査設備	29
4－2	機構における審査事務	30
4－3	軽検協が備える検査設備	39
4－4	軽検協における検査事務	40
4－5	指定整備事業者が備える検査設備	44
4－6	指定点検整備事業者が備える点検設備	49
4－7	検査証等への記載事項	53

4－1 機構が備える審査設備

○独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）（抄）

（設備の維持）

第十四条 機構は、審査事務（道路運送車両法第七十五条の五第一項に基づく審査に係る業務を除く。）を行う事務所ごとに、国土交通省令で定める基準に適合する設備を備え、かつ、これを当該基準に適合するように維持しなければならない。

○独立行政法人自動車技術総合機構に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 57 号）（抄）

（審査設備の基準）

第二十四条 機構法第十四条の国土交通省令で定める審査設備の基準は、次のとおりとする。

- 一 （略）
- 二 審査に必要な自動車検査用機械器具を備えていること。

4－2 機構における審査事務

○独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）（抄）

（機構の目的）

第三条 独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）は、自動車（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車をいう。以下同じ。）が同法第四十六条に規定する保安基準（以下「保安基準」という。）に適合するかどうかの審査、自動車技術等に関する試験、調査、研究及び開発等を総合的に行うことにより、自動車運送等に関する安全の確保、公害の防止その他の環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保を図ることを目的とする。

（業務の範囲）

第十二条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 自動車、共通構造部（道路運送車両法第七十五条の二第一項に規定する共通構造部をいう。）及び自動車の装置が保安基準に適合するかどうか並びに同法第九十九条の三第一項の許可の申請をした者及び同項の許可を受けた者が同項に規定する特定改造等を適確に実施するに足りる能力を有するかどうかの審査を行うこと。

二～六 （略）

（事務規程）

第十三条 機構は、第十二条第一号に掲げる業務（以下「審査事務」という。）の開始前に、審査事務の実施に関する規程（以下「事務規程」という。）を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 （略）

3 事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

○独立行政法人自動車技術総合機構に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 57 号）（抄）

（審査事務規程で定めるべき事項）

第二十三条 機構法第十三条第三項の国土交通省令で定める審査事務規程で定めるべき事項は、次に掲げるものとする。

- 一 審査の実施方法に関する事項

二・三 （略）

【機構】自動車技術総合機構審査事務規程（平成 28 年 4 月 1 日付規程第 2 号）（抄）

第 1 章 総則

1-2 適用

この独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程は、独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条第 1 号に基づく自動車、共通構造部及び自動車の装置の審査及びこれに附帯する業務について適用する。

第 4 章 自動車の検査等に係る審査の実施方法

4-1 敷地等における秩序維持等

(1) (略)

(2) 受検者は、検査担当者が審査業務を的確で厳正かつ公正に実施するため、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

① 受検車両については次に掲げる状態とすること。

ア～ソ (略)

タ OBD 検査対象車にあつては、当該自動車のデータリンクコネクタには何も取付けられておらず、検査用スキャンツールを接続できる状態

②～⑩ (略)

⑪ 検査担当者がデータリンクコネクタ附近のカバー類の取外しを指示した場合は、当該カバー類を取外すこと。

(3) (略)

(4) 検査担当者は、(1) ④から⑩までに掲げる事項及び (2) に掲げる事項を受検者等が遵守しない場合には、受検者等に対しこれらを遵守するよう口頭で指示すること。

(5) (4) に基づき指示したにもかかわらず、(1) ④から⑩までに掲げる事項及び (2) に掲げる事項を受検者等が遵守しない場合には、警報装置を作動させ、検査担当者等の全員が全ての業務を一時的に停止し、当該事案の発生場所に駆けつけること。

(6) (5) に基づき警報装置を作動させ、検査担当者等が集合してもなお、受検者等が遵守しない場合には、検査担当者及び警備員は受検者等に対し退去及び自動車の撤去を命じること。

また、退去や撤去の命令に従わない場合には、公務執行妨害行為や不退去罪等として警察への通報等の厳正な措置をとるものとする。

4-7 審査の実施方法等

4-7-1 審査の実施方法

(1) (略)

(2) 新規検査又は予備検査

① (略)

② 装置に関する審査（その 1）

次表の左欄に掲げる事項について、同表の右欄に掲げる器具を用いて審査するものとする。

この場合において、ア、イ及びコに掲げる事項については、当該器具を用いて審査す

ることが困難であるときに限り走行その他の適切な方法により、ウ、カ、ク及びケに掲げる事項については、保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り視認等により、それぞれ審査することができる。

ア～コ (略)	
サ 車載式故障診断装置の診断結果の読み出し	検査用スキャンツール

③～⑥ (略)

(3) 継続検査

①～② (略)

③ 装置に関する審査

(2) ②から④までの規定に準じて審査するものとする。

(4) 臨時検査又は構造等変更検査

① 保安基準に適合していないおそれがあると認められる部分について、(2) の規定に準じて審査するものとする。

② ①以外の部分については、(3) の規定に準じて審査するものとする。

(5)～(9) (略)

(10) 自動車の審査に際して、受検車両が審査時車両状態にない場合には、受検者に対し審査できないため審査を中断する旨を口頭で通告する。

4-10 車載式故障診断装置を活用した検査 (OBD 検査)

細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」4. の「独立行政法人自動車技術総合機構が指定する方法」とは、次の①から⑥までの手順による方法とする。

① 自動車検査証等の備考欄に OBD 検査の対象である旨が記載又は記録された自動車について、OBD 検査が必要かどうかを、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。

② 照会の結果、OBD 検査が必要と判定された場合は、原動機が停止し、かつ、電源がオフの状態、OBD 検査対象車のデータリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続する。

③ 原動機を始動する。(電気自動車又はハイブリッド自動車にあつてはパワースイッチを操作し走行可能状態 (READY の状態) にする。)

④ OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。

なお、照会中、原動機は停止せず、アイドリング状態 (電気自動車又はハイブリッド自動車にあつては走行可能状態 (READY の状態)) を維持する。

⑤ OBD 検査用サーバが分析及び照会した検査結果の応答を待ち、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリで確認する。

⑥ 原動機を停止し、かつ、電源がオフの状態、データリンクコネクタから検査用スキャンツールを取外す。

第 9 章 テスタ等による機能維持確認

9-1 適用

この章の規定は、サイドスリップ・テスト、ブレーキ・テスト、可視光線透過率測定器、騒音計等、一酸化炭素測定器、炭化水素測定器、黒煙測定器、オパシメータ、前照灯試験機、色度座標測定機器、速度計試験機、検査用スキャンツールを用いて審査するものに適用する。

9-13 車載式故障診断装置の診断結果の読み出し（検査用スキャンツール）

- （かじ取装置：保安基準第 11 条第 1 項、細目告示第 91 条第 2 項、第 169 条第 1 項第 1 号ワ関係）
- （制動装置関係：保安基準第 12 条第 1 項、細目告示第 93 条第 11 項、第 171 条第 11 項関係）
- （排出ガス発散防止装置：保安基準第 31 条第 3 項、細目告示第 119 条第 2 項、第 197 条第 2 項関係）
- （車両接近通報装置：保安基準第 43 条の 7、細目告示第 145 条の 3 第 3 項、第 223 条の 3 第 3 項関係）
- （自動運行装置：保安基準第 48 条第 2 項、細目告示第 150 条の 2 第 3 項、第 228 条の 2 関係）

(1) OBD 検査の対象車は次表に掲げる自動車とする。

対象	・ OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置を備える自動車
除外	・ 第 6 章適用車（細目告示第一節適用車） ・ 二輪自動車 ・ 側車付二輪自動車 ・ 大型特殊自動車

【適用関係の整理：複数に該当する場合には最も遅い日のものを適用する】

（適用関係告示第 7 条第 12, 13 項、第 9 条第 54, 55 項、第 28 条第 191, 192 項、第 51 条の 3 第 2, 3 項及び第 55 条の 2 第 3, 4 項関係）

◇型式指定自動車又は多仕様自動車（特定共通構造部を備えたものに限る。）以外の自動車については、当分の間、適用しない。

◇令和 3 年 9 月 30 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 9 月 30 日）以前の型式指定自動車及び多仕様自動車については、当分の間、適用しない。

◇令和 3 年 10 月 1 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 10 月 1 日）以降の型式指定自動車及び多仕様自動車（特定共通構造部を備えたものに限る。）であつて、令和 3 年 9 月 30 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 9 月 30 日）以前の型式指定自動車及び多仕様自動車と OBD 検査対象装置の性能が同一であるものについては、当分の間、適用しない。

◇令和 3 年 10 月 1 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 10 月 1 日）以降の型式指定自動車及び多仕様自動車（特定共通構造部を備えたものに限る。）であつて、型式指定を受けた日から起算して 2 年を経過していないものについては、当分の間、適用しない。

◇新規登録（軽自動車にあつては新規検査）を初めて受けた日の属する月の前月の末日から起算して 10 か月を経過していない自動車については、当分の間、適用しない。

◇令和 3 年 10 月 1 日から令和 4 年 9 月 30 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 10 月 1 日

から令和 5 年 9 月 30 日)までの型式指定自動車及び多仕様自動車(特定共通構造部を備えたものに限る。)については、令和 6 年 9 月 30 日(輸入自動車にあっては令和 7 年 9 月 30 日)までの間、適用しない。

(2) OBD 検査は次の①から⑥までの手順により実施する。

- ① 自動車検査証等の備考欄に OBD 検査の対象である旨が記載又は記録された自動車について、OBD 検査が必要かどうかを、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。
- ② 照会の結果、OBD 検査が必要と判定された場合は、原動機が停止し、かつ、電源がオフの状態、OBD 検査対象車のデータリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続する。
- ③ 原動機を始動する。(電気自動車又はハイブリッド自動車にあってはパワースイッチを操作し走行可能状態(READY の状態)にする。)
- ④ OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。
なお、照会中、原動機は停止せず、アイドリング状態(電気自動車又はハイブリッド自動車にあっては走行可能状態(READY の状態))を維持する。
- ⑤ OBD 検査用サーバが分析及び照会した検査結果の応答を待ち、自動車審査高度化施設、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリで確認する。
- ⑥ 原動機を停止し、かつ、電源がオフの状態、データリンクコネクタから検査用スキャンツールを取外す。

(3) (2)の方法により、OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出した結果、次表の左欄に掲げる装置の種類に応じ、中欄に掲げる事例に該当するものは、右欄の規定に適合しないものとする。

装置の種類	事例	適合しない規定
排出ガス関係装置(排出ガス発散防止装置)	・OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置が正常に機能するために十分な電圧が確保されていないもの ・警告灯(UN R154-02 若しくは UN R154-03 の附則 C5 の 3.5. 及び 3.7. 又は細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」IV. 2. 5. 2. (作動モード 4 に限る。)に定める条件により点灯するものに限る。)を点灯させるための信号が出力されているもの ・UN R154-02 又は UN R154-03 の附則 C5 の基準が適用されるものにあっては同附則の 3. 3. 3. に規定する装置(レベル 1A に関する装置を除く。)について、細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害	7-59-1 [8-59-1]

	なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」Ⅳ.の基準が適用されるものにあつてはⅣ.2.6.1.5.2.に規定する監視の全てについて、1 つもレディネスコードが記録されていないもの ・当該装置に係る特定 DTC が 1 つ以上記録されているもの ・上記項目に該当するかどうかの判定に必要な情報が OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置から読み出せないもの（細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」Ⅱ.の規定が適用される自動車を除く。）	
安全関係装置 （排出ガス発散防止装置以外の装置）	・当該装置に係る特定 DTC が 1 つ以上記録されているもの	①7-13-1-2 (1) [8-13-1 (1)] ②7-15-2 [8-15-2] ③7-16-2 [8-16-2] ④7-20-2 [8-20-2] ⑤7-103-2 [8-103-2] ⑥7-113-2 [8-113-2]

[適合しない規定欄の注釈]

- 注 1：[] 内は第 8 章適用車を示す。
- 注 2：「従前規定の適用」においてこれらに代えて適用する場合には、相当する項目とする。
- 注 3：①から⑥までの基準について、それぞれ適用しない自動車には該当しない。

【適用関係の整理】

◇令和 3 年 8 月 5 日付け国土交通省告示第 1084 号による改正前の細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」の規定に適合する自動車については、「Ⅳ. 2. 5. 2. 」とあるのは「Ⅲ. 6. 又はⅣ. 2. 5. 2. 」と、「Ⅳ. の基準」とあるのは「Ⅲ. の基準が適用されるものにあつてはⅢ. 7. 1. に規定する装置の全てについて、同別添Ⅳ. の基準」とそれぞれ読み替えることができる。この場合において、「細目告示別添 48」とあるのは、「令和 3 年 8 月 5 日付け国土交通省告示第 1084 号による改正前の細目告示別添 48」と読み替えるものとする。（適用関係告示第 28 条第 202 項関係）

◇令和 4 年 10 月 7 日付け国土交通省告示第 1040 号による改正前の細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」の規定に適合する自動車については、「UN R154-02」とあるのは「UN R154-00-S1」と、「UN R154-03」とあるのは「UN R154-01-S1」とそれぞれ読み替えることができる。(適用関係告示第 28 条第 203 項関係)

◇令和 3 年 8 月 5 日付け国土交通省告示第 1084 号による改正前の細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」II. の規定が適用される自動車については、「上記項目に該当するかどうかの判定に必要な情報が OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置から読み出せないもの(細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」II. の規定が適用される自動車を除く。)」は適用しない。(適用関係告示第 28 条第 205 項関係)

(4) OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置は、次の①又は②に掲げる要件を満たすものでなければならない。

この場合において、(2)及び(3)の審査を実施できるものはこれらの要件を満たすものとして取扱うこととする。

ただし、改造等に伴い当該装置が変更されていることを確認した場合には、変更後の装置がこれらの要件を満たすことを書面等により審査するものとする。

① 次に掲げる規定の全てに適合するものであること。

ア OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録される、OBD 検査対象装置の故障の情報を識別するための自動車製作者が定めるコードは、ISO 15031-6 又は SAE J 2012 に従って定められたものであること。

イ 接続端子と端子配列は、対象の車載装置に用いる通信プロトコルに応じ、ISO 15031-3、ISO 13400-4 又は SAE J 1939-13 に準拠したものであること。

ウ OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録される、OBD 検査対象装置の故障の情報を識別するための自動車製作者が定めるコードに係る通信プロトコル及び通信サービスは、当該対象装置毎に DoK-Line 方式、DoCAN 方式又は DoIP 方式を使用し、次に掲げる標準規格のうちいずれかをを用いること。

(ア) ISO 9141

(イ) ISO 14229

(ウ) ISO 14230

(エ) ISO 15765

(オ) ISO 13400

(カ) SAE J 1939

② UN R154-02 若しくは UN R154-03-S1 の附則 C5 付録 1 の 6.5.3.1. 及び 6.5.3.2. の規定又は細目告示別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」IV. 2.6.3. の規定を満たすものであること。

【適用関係の整理】

◇令和3年8月5日付け国土交通省告示第1084号による改正前の細目告示別添48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」の規定に適合する自動車については、「IV.2.6.3.の規定」とあるのは「III.7.3.及び9.の規定又は同別添IV.2.6.3.の規定」と読み替えることができる。

この場合において、「細目告示別添48」とあるのは、「令和3年8月5日付け国土交通省告示第1084号による改正前の細目告示別添48」と読み替えるものとする。（適用関係告示第28条第202項関係）

◇令和4年10月7日付け国土交通省告示第1040号による改正前の細目告示別添48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」の規定に適合する自動車については、「UN R154-02」とあるのは「UN R154-00-S1」と、「UN R154-03-S1」とあるのは「UN R154-01-S1」とそれぞれ読み替えることができる。（適用関係告示第28条第203項関係）

- (5) (2)の①から④までの手順によりOBD検査用サーバに照会した際、次の①又は②のいずれかに該当する場合には、OBD検査用サーバから受検車両のテルテールを確認すべき旨の応答がある。

この場合、指示された装置の異常を示すテルテールが継続して点灯又は点滅していないことを確認することにより、(2)及び(3)の審査に代えて基準に適合するものとする。

① 排出ガス関係装置（排出ガス発散防止装置）

排出ガス関係装置（排出ガス発散防止装置）の車載式故障診断装置に記録されている情報が読み出せない場合（細目告示別添48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」II.の規定が適用される自動車に限る。）

② 安全関係装置（排出ガス発散防止装置以外の装置）

OBD検査対象装置のうち、当該自動車に備える全ての安全関係装置（排出ガス発散防止装置以外の装置）の車載式故障診断装置に記録されている情報が読み出せない場合

- (6) 法第78条の自動車特定整備事業者が、検査用スキャンツールを用いて、OBD検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、特定DTC照会アプリからOBD検査用サーバに照会した結果、保安基準不適合となる情報がなかった自動車については、照会した当日を含めて5日までの間は、受検車両の情報を自動車審査高度化施設又は高度化システムに読み込んだ際、OBD検査用サーバからOBD検査を省略できる旨の応答がある。

この場合、OBD検査対象装置に係るテルテールが継続して点灯又は点滅していないことを確認することにより、(2)及び(3)の審査に代えて基準に適合するものとする。

ただし、無作為に抽出された場合又は不正等が疑われる場合は、この限りでない。

- (7) 次に掲げる場合には、OBD検査対象装置の異常を示すテルテールが継続して点灯又は点滅していないことを確認することにより、(2)及び(3)の審査に代えて基準に適合するものとする。

① 4-10 (2) を適用する場合

- ② 自動車審査高度化施設又は高度化システムに障害等が発生し、本部検査部の長が（2）の方法により実施することが困難であると判断した場合

※最終改正：令和 6 年 10 月 31 日付規程第 14 号

4－3 軽検協が備える検査設備

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（軽自動車の検査設備）

第七十六条の三十一 協会は、軽自動車の検査事務を行なう事務所ごとに、国土交通省令で定める基準に適合する検査設備を備え、かつ、これを当該基準に適合するように維持しなければならない。

○軽自動車検査協会に関する省令（昭和 47 年運輸省令第 52 号）（抄）

（軽自動車の検査設備の基準）

第十三条 法第七十六条の三十一の国土交通省令で定める検査設備の基準は、次のとおりとする。

一 （略）

二 軽自動車を検査することができる自動車検査用機械器具であつて、次に掲げるものを備えていること。

イ～チ （略）

リ 検査用スキャンツール

2 前項第二号の自動車検査用機械器具は、道路運送車両法施行規則（昭和二十六年運輸省令第 七十四号）第五十七条第一項第四号の国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものでなければならない。

※第 13 条第 1 項第 2 号リ：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和 3 年国土交通省令第 66 号）にて追加

～参考～

○道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）（抄）

（認証基準）

第五十七条 法第八十条第一項第一号の事業場の設備及び従業員の基準は、次のとおりとする。

一～三 （略）

四 事業場は、別表第五に掲げる作業機械等を備えたものであり、かつ、当該作業機械等のうち国土交通大臣の定めるものは、国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものであること。

五～七 （略）

※国土交通大臣が定める技術上の基準＝自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準（平成 7 年 6 月 14 日付運輸省告示第 375 号）（3－1 参照）

4－4 軽検協における検査事務

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（検査事務規程）

第七十六条の三十 協会は、軽自動車の検査事務の開始前に、軽自動車の検査事務の実施に関する規程（以下「検査事務規程」という。）を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 （略）

3 検査事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

○軽自動車検査協会に関する省令（昭和 47 年運輸省令第 52 号）（抄）

（検査事務規程の記載事項）

第十二条 法第七十六条の三十第三項の国土交通省令で定める検査事務規程で定めるべき事項は、次に掲げる事項とする。

一 （略）

二 検査の種別ごとの検査の実施方法に関する事項

三 （略）

四 自動車検査証、自動車検査証返納証明書、輸出予定届出証明書、自動車予備検査証、限定自動車検査証及び検査記録事項等証明書の交付、変更記録、返納及び再交付に関する事項

五～七 （略）

【軽検協】軽自動車検査協会検査事務規程(昭和 48 年 9 月 26 日付協会規程第 16 号) (抄)

第 2 章 検査の実施方法

2-1 敷地等における秩序維持等

(1)～(2) (略)

(3) 受検者は、検査担当者が検査業務を公正かつ確実に実施するため、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

① 受検車両については次に掲げる状態とすること。

ア～ス (略)

セ OBD 検査対象車にあつては、当該自動車のデータリンクコネクタには何も取付けられておらず、検査用スキャンツールを接続できる状態

②～⑯ (略)

⑰ 検査担当者等がデータリンクコネクタ附近のカバー類の取外しを指示した場合は、当該カバー類を取外すこと。

(4) (略)

(5) 検査担当者等は、(1) ④から⑰までに掲げる事項、(2) 及び (3) に掲げる事項を受検者等が遵守しない場合には、受検者等に対しこれらを遵守するよう口頭で指示すること。

(6) (5) に基づき指示したにもかかわらず、(1) ④から⑰までに掲げる事項、(2) 及び (3) に掲げる事項を受検者等が遵守しない場合には、警報装置を作動させ、検査担当者等の全員が全ての業務を一時的に停止し、当該事案の発生場所に駆けつけること。

(7) (6) に基づき警報装置を作動させ、検査担当者等が集合してもなお、受検者等が遵守しない場合には、検査担当者等は受検者等に対し退去及び自動車の撤去を命じること。

また、退去や撤去の命令に従わない場合には、公務執行妨害行為や不退去罪等として警察への通報等の厳正な措置をとるものとする。

2-7 検査の実施方法

検査は、次に定めるところにより実施するものとする。この場合において、持込検査にあつては第 4 章及び第 5 章に規定する項目について実施し、検査コースにおける自動車の状態は、個別に定める場合を除き、検査時車両状態とする。

なお、書面等により審査を行う項目については、受検者に対し必要な書面の提出又は提示を求め審査するものとする。

(1) 新規検査及び予備検査

① (略)

② 装置に関する検査(その 1)

次の表の左欄に掲げる事項について、同表の右欄に掲げる器具を用いて検査するものとする。この場合において、ア、イ及びケに掲げる事項については、当該器具を用いて検査することが困難であるときに限り走行その他の適切な方法により、ウ及びカからクまでに掲げる事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り視認等により、それぞれ検査することができる。

ア～ケ (略)	(略)
コ 車載式故障診断装置の診断結果の読み出し	検査用スキャンツール

③～⑧ (略)

(2) 継続検査

①～② (略)

③ 装置に関する検査

(1) 新規検査及び予備検査に係る実施の方法に準じて検査するものとする。

④～⑤ (略)

(3) 臨時検査及び構造等変更検査

① 道路運送車両の保安基準に適合していないおそれがあると認められる部分について、(1) 新規検査及び予備検査に係る検査の実施の方法に準じて検査するものとする。

② 前号の検査のほか、(2) 継続検査に係る検査の実施の方法に準じて検査するものとする。

(4)～(7) (略)

(8) OBD 検査の実施については、次の①から⑥までの手順による方法により実施するものとする。

なお、高度化システム障害発生時又は高度化システムが導入されていない検査場においては、特定 DTC 照会アプリにより検査を実施する。

① 自動車検査証等、自動車検査証返納証明書及び登録識別情報等通知書の備考欄に OBD 検査の対象である旨が記載又は記録された自動車について、OBD 検査が必要かどうかを、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。

② ①の照会の結果、OBD 検査が必要と判定された場合は、原動機が停止し、かつ、電源がオフの状態で、OBD 検査対象車のデータリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続する。

③ 原動機を始動する。(電気自動車又はハイブリッド自動車にあつてはパワースイッチを操作し走行可能状態 (READY の状態) にする。)

④ OBD 検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリから OBD 検査用サーバに照会する。

なお、照会中は原動機を停止せず、アイドリング状態 (電気自動車又はハイブリッド自動車にあつては走行可能状態 (READY の状態)) を維持する。

⑤ OBD 検査用サーバが分析及び照合した検査結果の応答を待ち、高度化システム又は特定 DTC 照会アプリで確認する。

⑥ 原動機を停止し、かつ、電源がオフの状態でデータリンクコネクタから検査用スキャンツールを取外す。

(9) OBD 検査用サーバに接続できない場合の特例措置

① OBD 検査を実施する際、次表の左欄に掲げるいずれかの事象が発生したことにより、OBD 検査用サーバに接続できない場合には、右欄に掲げる期間に限り、(8)の方法に代えて、OBD 検査対象装置の異常を示すテール表示状況を確認する方法でもよい。

事象	適用する期間
ア OBD 検査用サーバの障害の発生を原因として OBD 検査用サーバに接続できない事象（OBD 検査結果参照システムのみ利用できない場合を除く。）	・自動車機構がサーバ障害の発生を認定した時点から、自動車機構がサーバ障害からの復旧を認定した時点が含まれる日が終了する時点まで
イ 通信障害又は電力障害の発生を原因として OBD 検査用サーバに接続できない事象（当該事象が発生している又は発生した地域に限る。）	・自動車機構が通信障害又は電力障害の発生を認定した時点から、自動車機構が通信障害又は電力障害からの復旧を認定した時点が含まれる日が終了する時点まで
ウ OBD 検査用サーバのアップデートなどにより OBD 検査用サーバに接続できないと自動車機構が認める事象（OBD 検査結果参照システムのみ利用できない場合を除く。）	次のいずれかとする。 ・自動車機構が OBD 検査ポータルに掲載した期間の開始時点から、自動車機構が定める期間の終了日時まで ・自動車機構が OBD 検査を実施することができない事象の発生を認定した時点から、自動車機構が事象の終了を認定した時点まで

② 次に掲げる事象は①に該当しないものとする。

ア 保有する機器の障害を原因として OBD 検査用サーバに接続できない事象

イ 検査用スキャンツール又は自動車の車載式故障診断装置の不具合により OBD 検査を実施できない事象

※最終改正：令和 6 年 9 月 26 日付協会規程第 7 号

4-5 指定整備事業者が備える検査設備

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（指定自動車整備事業の指定等）

第九十四条の二 地方運輸局長は、自動車特定整備事業者の申請により、自動車特定整備事業の認証を受けた事業場であつて、自動車の整備について前条第一項の国土交通省令で定める基準に適合する設備、技術及び管理組織を有するほか、国土交通省令で定める基準に適合する自動車の検査の設備を有し、かつ、確実に第九十四条の四第一項の自動車検査員を選任して第九十四条の五第一項の自動車の点検及び整備について検査をさせると認められるものについて、指定自動車整備事業の指定をすることができる。

2・3 （略）

（保安基準適合証等）

第九十四条の五 指定自動車整備事業者は、自動車（検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。）を国土交通省令で定める技術上の基準により点検し、当該自動車の保安基準に適合しなくなるおそれがある部分及び適合しない部分について必要な整備をした場合において、当該自動車が保安基準に適合する旨を自動車検査員が証明したときは、請求により、保安基準適合証及び保安基準適合標章（第十六条第一項の申請に基づく一時抹消登録を受けた自動車並びに第六十九条第四項の規定による自動車検査証返納証明書の交付を受けた検査対象軽自動車及び二輪の小型自動車にあつては、保安基準適合証）を依頼者に交付しなければならない。ただし、第六十三条第二項の規定により臨時検査を受けるべき自動車については、臨時検査を受けていなければ、これらを交付してはならない。

2・3 （略）

4 第一項の場合においては、自動車検査員は、国土交通省令で定める基準により、当該自動車が保安基準に適合するかどうかを検査し、その結果これに適合すると認めるときでなければ、その証明をしてはならない。この場合において、自動車検査員が当該自動車について国土交通省令で定める技術上の基準により同項の点検を行い、その結果保安基準に適合すると認めた部分は、国土交通省令で定めるところにより、検査において保安基準に適合するものとみなす。

5～12 （略）

（指定整備記録簿）

第九十四条の六 指定自動車整備事業者は、指定整備記録簿を備え、保安基準適合証、保安基準適合標章又は限定保安基準適合証を交付した自動車について、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一～四 （略）

五 国土交通省令で定める保安基準適合証、保安基準適合標章及び限定保安基準適合証に関する事項

六 （略）

2 指定整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

(準用規定)

第九十四条の九 第八十一条第一項（同項第四号に係る部分に限る。）及び第二項並びに第八十九条の規定は、指定自動車整備事業者について準用する。

～参考：準用後の第 81 条～

(変更届等)

第八十一条 指定自動車整備事業者は、次に掲げる事項について変更が生じたときは、その事由が生じた日から三十日以内に、地方運輸局長に届け出なければならない。

一～三 (略)

四 事業場の設備のうち国土交通省令で定める特に重要なもの

2 (略)

○指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号）（抄）

(検査の設備の基準)

第二条 法第九十四条の二第一項の自動車の検査の設備の基準は、次のとおりとする。

一 (略)

二 対象とする種類の自動車を検査することができる自動車検査用機械器具であつて、次に掲げるものを備えていること。ただし、対象とする自動車の種類のうちに、四輪以上の自動車が含まれていない場合にはイ、大型特殊自動車及び二輪の小型自動車以外の自動車が含まれていない場合にはリ、軽油を燃料とする自動車が含まれていない場合にはチ、ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする自動車が含まれていない場合にはヘ及びトに掲げるものを備えなくてもよい。

イ～チ (略)

リ 検査用スキャンツール

2 前項第二号の自動車検査用機械器具は、道路運送車両法施行規則（昭和二十六年運輸省令第 七十四号）第五十七条第四号の国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものでなければならない。

(検査等の基準)

第八条 法第九十四条の五第四項前段の国土交通省令で定める基準（法第九十四条の五の二第三項において準用する場合を含む。）は、別表第二に定めるものとする。

2 法第九十四条の五第四項後段の国土交通省令で定める技術上の基準は、第六条の点検に別表第二の一の項及び二の項に定める方法に準じて行う点検を加えたものとする。

3 自動車検査員が、前項の基準により法第九十四条の五第一項の点検を行い、その結果保安基準に適合すると認めた部分は、その後実施された整備が当該部分の保安基準に適合している状態に影響を及ぼすものでなかつた場合に限り、同条第四項後段の規定により検査において保安基準に適合するものとみなす。

(指定整備記録簿の様式)

第十条の二 指定整備記録簿の様式は、普通自動車、三輪以上の小型自動車、検査対象軽自動車及び大型特殊自動車にあつては第三号様式、二輪の小型自動車にあつては第四号様式とする。

(変更届出事項)

第十一条 法第九十四条の九において準用する法第八十一条第一項第四号の事業場の設備のうち特に重要なものは、次のとおりとする。

一 (略)

二 第二条第一項第二号の自動車検査用機械器具の名称、型式又は数

(自動車検査用機械器具の校正)

第十二条 指定自動車整備事業者は、第二条第一項第二号（リを除く。）の自動車検査用機械器具について、国土交通大臣の定める技術上の基準に適合するよう、備付け又は前回の校正の日から一年以内に、国土交通大臣の登録を受けた者（以下「登録校正実施機関」という。）が行う校正（以下「登録校正」という。）を受けるものとする。

2 指定自動車整備事業者は、前項の校正に関する記録を一年間保存しなければならない。

附 則 （令和三年一〇月一五日国土交通省令第六六号） 抄

(施行期日)

第一条 この省令は、令和六年十月一日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、次条及び附則第四条の規定は令和五年四月一日から施行する。

(指定自動車整備事業規則の一部改正に関する準備行為)

第二条 道路運送車両法第九十四条の二第一項の規定による指定及びこれに関し必要な手続その他の行為は、施行日前においても、第一条の規定による改正後の指定自動車整備事業規則第二条第一項の規定の例により行うことができる。

2 指定自動車整備事業規則第十一条第二号に掲げる事項に変更（検査用スキャンツールに係るものに限る。）が生じた場合の届出は、施行日前においても行うことができる。

(指定自動車整備事業規則の一部改正に関する経過措置)

第三条 施行日において現に道路運送車両法第九十四条の二第一項の規定による指定を受けている者及び当該指定の申請をしている者（前条第一項の規定による申請又は同条第二項の規定による届出をした者を除く。）に係る指定自動車整備事業規則第二条第一項の規定の適用については、第一条の規定による改正後の同項の規定にかかわらず、施行日以後初めて事業場の位置を変更するまでの間は、なお従前の例による。

別表第二（検査の基準）（第八条関係）

	検査の実施の方法	
一 （略）	（略）	
二 装置に関する検査（その１）	次の表の左欄に掲げる事項について、同表の右欄に掲げる器具を用いて検査するものとする。この場合において、（１）、（２）、（１０）及び（１１）に掲げる事項については、当該器具を用いて検査することが困難であるときに限り走行その他の適切な方法により、（３）、（６）、（８）及び（９）に掲げる事項については、道路運送車両の保安基準（昭和２６年運輸省令第６７号）に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り視認等により、それぞれ検査することができる。	
	（１）～（１１） （略）	（略）
	（１２） 車載式故障診断装置の診断の結果	検査用スキャンツール
三・四 （略）	（略）	

第三号様式（指定整備記録簿）（第十条の二関係）

指定整備記録簿

○点検及び整備の概要等

○検査機器等による検査

制 動 力				前 照 灯		前 部 霧 灯	警 告 器				
前 軸	右	N	軸重	左右差	N	cd	聴感・テスト				
	左	N		kg	N/kg		速度計の誤差 +・-	排 気 騒 音 聴感・テスト			
	右	N	軸重	左右差	N	cm	cm	km/h	C O		
	左	N		kg	N/kg					良・否	
後 軸	右	N	軸重	左右差	N	cm	cm	cm	cm	良・否	
	左	N		kg	N/kg						タイヤの振れ	H C
	右	N	軸重	左右差	N	cm	cm	cm	cm	良・否	
	左	N		kg	N/kg						サイド・スリッパ イン・アウト	4へ2へ・特殊	DPI
計		N	車両重量		N/kg	主×100	主×100	黒煙・粒子状物質 検取・テスト	mm	m	
手動		N			N/kg						副×100	副×100
走行テスト 等の方法と 結果				光 度							

○目視等による検査

構造	①	最低地上高	☐
	②	最大安定傾斜角度	☐
	③	最小回転半径	☐
	④	原動機及び動力伝達装置	☐
	⑤	走行装置	☐
	⑥	操縦装置	☐
	⑦	制動装置	☐
	⑧	緩衝装置	☐
	⑨	燃料装置及び電気装置	☐
	⑩	車枠及び車体	☐
装置	⑪	連結装置	☐
	⑫	乗車装置及び物品積載装置	☐
	⑬	前面ガラスその他の窓ガラス	☐
	⑭	騒音防止装置	☐
	⑮	ばい煙等の発散防止装置	☐
	⑯	灯火装置及び反射器	☐
	⑰	警報装置	☐
	⑱	指示装置	☐
	⑲	視野を確保する装置	☐
	⑳	走行距離計その他の計器	☐
	㉑	防火装置	☐
	㉒	内圧容器及びその附属装置	☐
	㉓	自動運行装置	☐
	㉔	その他	☐

○自動車検査証、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の記載事項との照合

自動車の種別	用 途	自家用・事業用の別	車体の形状	車 名	型 式	乗車定員	最大積載量
普通・小型・軽・大特		自家用・事業用				人	kg
車両重量	車両総重量	原動機の種類	長 さ	幅	高 さ	総排気量又は定格出力	燃料の種類
kg	kg		cm	cm	cm	kW	ガソリン・軽油 LPG・その他

○依頼者の氏名等

受付年月日	年 月 日
依頼者の氏名 又は名称及び住所	

(備考)

(依頼者の依頼事項)

初度登録年月又は初度検査年月	
年	月
検査の年月日	
年	月
自動車検査員の氏名	
保安基準適合証及び保安基準適合標章の番号	
保安基準適合標章交付	
有・無	
限定保安基準適合証の番号	

(日本産業規格 A 列 3 番)

備考

- (1) 「点検及び整備の概要等」欄は、点検の項目ごとの点検の結果（限定保安基準適合証を交付した場合にあつては、限定自動車検査証に記載された保安基準に適合しない部分）、必要となつた整備の概要及び交換した部品を記載するほか、次に掲げる事項を記載すること。
- a 単台番号
b 自動車登録番号又は車両番号
- (2) 前軸又は後軸が一軸である場合には、「前軸」又は「後軸」の欄に記載にあつては、「前前軸」の欄又は「後後軸」の欄に記載すること。この場合において、三輪自動車であるときは、「右」の欄に記載すること。
- (3) 一軸である場合には、「前軸」及び「後軸」の欄に記載にあつては、「前前軸」の欄又は「後後軸」の欄に記載すること。
- (4) 「前軸」、「後軸」、「計」及び「手動」の欄に記載にあつては、制動力の計量単位として、ニュートンのほか、キログラムを用いることができる。この場合においては、同欄中「N/kg」の文字に代えて「%」の文字を表示し、「N」の文字に代えて「kg」の文字を表示すること。
- (5) 「目視等による検査」欄には、別表第二の構造に関する検査のうちのロ、装置に関する検査（その2）及び装置に関する検査（その3）の項目についての検査結果を記載すること。

※第2条第1項第2号リ、本附則：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和3年国土交通省令第66号）にて追加

※第12条第1項、別表第2、第3号様式：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和3年国土交通省令第66号）にて改正

4－6 指定点検整備事業者が備える点検設備

○総合特別区域法（平成 23 年法律第 81 号）（抄）

（道路運送車両法の特例）

第二十二條の二 （略）

2～9 （略）

10 地方運輸局長は、自動車特定整備事業者の申請により、道路運送車両法第七十八條第一項の規定による自動車特定整備事業の認証を受けた事業場であつて、指定自家用貨物自動車の整備について国土交通省令で定める基準に適合する設備、技術及び管理組織を有し、かつ、確実に次項に規定する指定自家用貨物自動車の点検及び整備を行うと認められるものについて、指定点検整備事業の指定をすることができる。

11 前項の指定を受けた者（次項において「指定点検整備事業者」という。）は、指定自家用貨物自動車を国土交通省令で定める技術上の基準により点検し、当該指定自家用貨物自動車の保安基準に適合しなくなるおそれがある部分及び適合しない部分について必要な整備をしたときは、請求により、点検整備済証を依頼者に交付しなければならない。ただし、道路運送車両法第六十三條第二項の規定により臨時検査を受けるべき指定自家用貨物自動車については、臨時検査を受けていなければ、これを交付してはならない。

12 道路運送車両法第七十八條第二項から第四項まで及び第八十條第一項（第二号ロからニまでに係る部分に限る。）の規定は第十項の指定について、同法第八十一條第一項（第四号に係る部分に限る。）及び第二項、第八十九條、第九十四條の三、第九十四條の五第六項、第九十四條の六第一項（第四号を除く。）及び第二項、第九十四條の八、第九十四條の十、第百條並びに第百三條の規定は指定点検整備事業者について、それぞれ準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる同法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

(略)		
第九十四條の六第一項	指定整備記録簿	指定点検整備記録簿
	保安基準適合証、保安基準適合標章又は限定保安基準適合証	点検整備済証
(略)		
第九十四條の六第一項第五号、第九十四條の八第一項及び第百三條第一項	保安基準適合証、保安基準適合標章及び限定保安基準適合証	点検整備済証
第九十四條の六第二項	指定整備記録簿	指定点検整備記録簿
(略)		

13～19 （略）

～参考：準用・読み替え後の道路運送車両法第 81 条、第 94 条の 6～

(変更届等)

第八十一条 指定点検整備事業者は、次に掲げる事項について変更が生じたときは、その事由が生じた日から三十日以内に、地方運輸局長に届け出なければならない。

一～三 (略)

四 事業場の設備のうち国土交通省令で定める特に重要なもの

2 (略)

(指定点検整備記録簿)

第九十四条の六 指定点検整備事業者は、指定点検整備記録簿を備え、点検整備済証を交付した自動車について、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一～四 (略)

五 国土交通省令で定める点検整備済証に関する事項

六 (略)

2 指定点検整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

○総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令（平成 26 年国土交通省令第 13 号）（抄）

(点検の基準)

第七条 法第二十二条の二第十一項の国土交通省令で定める技術上の基準は、次のとおりとする。

一～三 (略)

四 指定自動車整備事業規則別表第二の一の項及び二の項に定める方法に準じて行う点検

2 前項第四号の点検は、次に掲げる基準に適合する設備を用いて行うものとする。

一 前項第四号の点検をするために必要な屋内作業場を事業場内に有すること。

二 対象とする種類の自動車を点検することができる自動車点検用機械器具であつて、次に掲げるものを備えていること。ただし、対象とする自動車の種類のうちに、四輪以上の自動車が含まれていない場合にはイ、軽油を燃料とする自動車が含まれていない場合にはチ、ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする自動車が含まれていない場合にはヘ及びトに掲げるものを備えなくてもよい。

イ～チ (略)

リ 検査用スキャンツール

三 前号の自動車点検用機械器具は、道路運送車両法施行規則第五十七条第四号の国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものであること。

3 (略)

(自動車点検用機械器具の校正)

第八条 前条第二項第二号（リを除く。）の自動車点検用機械器具は、国土交通大臣の定める技術上の基準に適合するよう、備付け又は前回の校正の日から一年以内に、指定自動車整備事業規

則第十二条第一項に規定する登録校正実施機関が行う校正を受けたものでなければならない。

2 指定点検整備事業者は、前項の校正に関する記録を一年間保存しなければならない。

(変更届出事項)

第九条 法第二十二条の二第十二項において準用する道路運送車両法第八十一条第一項第四号の事業場の設備のうち特に重要なものは、次のとおりとする。

一 (略)

二 第七条第二項第二号の自動車点検用機械器具の名称、型式又は数

(指定点検整備記録簿の様式)

第十三条 指定点検整備記録簿の様式は、第四号様式とする。

附 則 (令和三年一〇月一五日国土交通省令第六六号) 抄

(施行期日)

第一条 この省令は、令和六年十月一日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、次条及び附則第四条の規定は令和五年四月一日から施行する。

(総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令の一部改正に関する準備行為)

第四条 総合特別区域法第二十二条の二第十項の規定による指定及びこれに関し必要な手続その他の行為は、施行日前においても、第三条の規定による改正後の総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令第七条第二項の規定の例により行うことができる。

2 総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令第九条第二号に掲げる事項に変更（検査用スキャンツールに係るものに限る。）が生じた場合の届出は、施行日前においても行うことができる。

(総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令の一部改正に関する経過措置)

第五条 施行日において現に総合特別区域法第二十二条の二第十項の規定による指定を受けている者及び当該指定の申請をしている者（前条第一項の規定による申請又は同条第二項の規定による届出をした者を除く。）に係る総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令第七条第二項の規定の適用については、第三条の規定による改正後の同項の規定にかかわらず、施行日以後初めて事業場の位置を変更するまでの間は、なお従前の例による。

第四号様式（指定点検整備記録簿）（第十三条関係）

指 定 点 検 整 備 記 録 簿

○点検及び整備の概要等

○自動車点検用機械器具等による点検

前軸	前軸	右	N	軸重	左右差	N	取付高さ cm	右	左	前部霧灯 cd	警音器 聴感・テスト デシベル											
		左	N	kg	N/kg																	
	前軸	右	N	軸重	左右差	N		下	左・右			左・右	速度計の誤差 +・- km/h	排気騒音 聴感・テスト デシベル								
		左	N	kg	N/kg																	
	後軸	右	N	軸重	左右差	N			光軸			主×100			主×100	OBD点検結果 C O	良・否 %					
		左	N	kg	N/kg																	
	後軸	右	N	軸重	左右差	N						副×100			副×100			タイヤの振れ H C 4°・2°・特殊 ppm	良・否 %			
		左	N	kg	N/kg																	
	計		N	車両重量		N/kg									主×100					主×100	サイド・スリップ イン・アウト mm	黒煙・粒子状物質 聴感・テスト %
		手動	N	kg	N/kg																	
走行テスト 等の方法と 結果						度	副×100			副×100												

○目視等による点検

構造

① 最低地上高

② 最大安定傾斜角度

③ 最小回転半径

☐

☐

☐

○自動車検査証の記載事項との照合

自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状	車名	型式	乗車定員	最大積載量
普通・小型	貨物	自家用				人	kg
車両重量	車両総重量	原動機の型式	長さ	幅	高さ	総排気量又は定格出力 kW l	燃料の種類 ガソリン・軽油 LPG・その他
kg	kg		cm	cm	cm		その他

○依頼者の氏名等

受付年月日
依頼者の氏名
又は名称及び住所

年 月 日

(備考)

(依頼者の依頼事項)

初度登録年月

年 月

点検及び整備を完了した年月日

年 月 日

自動車点検員の氏名

点検整備済証の番号

備考
(1) 「点検及び整備の概要等」欄は、点検の項目ごとの点検の結果、必要となった整備の概要及び交換した部品を記載するほか、次に掲げる事項を記載すること。
a 車台番号
b 自動車登録番号
(2) 前軸又は後軸が一軸である場合には、「前軸」又は「後軸」の欄に記載にあっては、「前前軸」の欄又は「後後軸」の欄に記載すること。この場合において、三輪自動車であるときは、「右」の欄に記載すること。
(3) 一軸である場合には、「前軸」及び「後軸」の欄に記載にあっては、「前前軸」の欄又は「後後軸」の欄に記載すること。
(4) 「前軸」、「後軸」、「計」及び「手動」の欄に記載にあっては、制動力の計量単位として、ニュートンのほか、キログラムを用いることができる。この場合において、同欄中「N/kg」の文字に代えて「%」の文字を表示し、「N」の文字に代えて「kg」の文字を表示すること。
(5) 「目視等による点検」欄には、指定自動車整備事業規則別表第二の構造に関する検査のうちのロの項目についての点検結果を記載すること。

※第7条第2項第2号リ、附則：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和3年国土交通省令第66号）にて追加
※第8条第1項、第4号様式：指定自動車整備事業規則等の一部を改正する省令（令和3年国土交通省令第66号）にて改正

52

4－7 検査証等への記載事項

○自動車検査業務等実施要領について（依命通達）（昭和 36 年 11 月 25 日付自車第 880 号）（抄）

（別添）

自動車検査業務等実施要領

3－4 （検査証等の記録事項等）

3－4－20 備考欄は、次表左欄に掲げる自動車について、同表中央左欄の記録事項を同表中央右欄の記録例により法第 58 条第 2 項後段に規定する方法によって記録し、右欄の記載例により券面に記載するものとする。また、その他検査に必要な事項については必要に応じて記録するものとする。記載例において、同じ記載例に該当する事項が複数あった場合でも記載は一つとする。（3-4-21 において同じ。）なお、電子情報処理組織により記録できないものにあつては自動車検査記録簿（乙）（第 4 号様式による。）を作成するものとする。

記録を要する自動車	記録されるべき趣旨	記録例	記載例
1. ～42. （略）			
43. 令和 3 年 10 月 1 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 10 月 1 日）以降に指定を受けた型式指定自動車及び多仕様自動車（指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入自動車にあつては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車又は多仕様自動車と同一であるもの並びに二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。）	OBD 検査の対象である旨及び OBD 検査が開始となる年月日	OBD検査対象車 [OBD検査開始年月日] 令和 6 年 10 月 1 日	OBD 検査対象
44. OBD 検査対象車であつたが、構造装置の改造等により、OBD 検査対象外となった自動車	OBD 検査の対象外である旨	OBD検査対象外車	（記載なし）

※最終改正：令和 5 年 2 月 22 日付国自整第 245 号、国自情第 312 号

【機構】自動車技術総合機構審査事務規程（平成 28 年 4 月 1 日付規程第 2 号）（抄）

第 5 章 自動車の検査等に係る審査結果の通知方法

5-1 審査結果の通知方法

審査結果の通知方法は、下表によるものとする。

この場合において、電磁的方法以外の方法による通知を行う場合は、下表に掲げる審査結果を記載した書面を受検者に対し交付し、運輸支局等の窓口へ提出することを指示するものとする。

なお、自動車審査高度化施設において総合判定又は諸元確定を行った場合には、自動車審査高度化施設から出力された書面を用いること。

また、出張検査場における審査にあつては、当分の間、自動車審査高度化施設の障害欄の方法に準じて行うものとする。

審査結果	検査の種別	通知方法		
		正常時	障害発生時	
			通信系統又は MOTAS の障害	自動車検査高度化施設の障害
適合 又は 審査中断	・新規検査（※1） ・予備検査（※1） ・継続検査	電磁的方法（※3）	自動車検査票 1	自動車検査票 1
	・新規検査（※2） ・予備検査（※2） ・構造等変更検査	電磁的方法（※4）	自動車検査票 1、 審査結果通知書 2 及び備考欄記入事項連絡票 （※6）	自動車検査票 1 及び自動車検査 票 2
不適合	・全ての検査	電磁的方法及び審査 結果通知書 1（※5）	審査結果通知書 1（※5）	自動車検査票 1

備考

※1 完成検査終了証の発行後 9 か月を経過した型式指定自動車、法第 71 条の規定による自動車予備検査証の交付を受けた自動車、法第 16 条の規定による一時抹消登録を受けた自動車又は法第 69 条第 4 項の規定により自動車検査証が返納された自動車の新規検査又は予備検査であつて、当該自動車に係る構造、装置又は性能について変更がないものに限る。

※2 ※1 以外のものに限る。

※3 5-3 に掲げる全ての情報が電磁的方法により通知可能となるまでの間においては、「電磁的方法及び自動車検査票 1」と読み替えるものとする。

※4 5-3 に掲げる全ての情報が電磁的方法により通知可能となるまでの間においては、「電磁的方法、自動車検査票 1 及び備考欄記入事項連絡票（※6）」と読み替えるものとする。

※5 5-3 に掲げる全ての情報が電磁的方法により通知可能となるまでの間においては、「自

動車検査票 1 及び審査結果通知書 1」と読み替えるものとする。

※6 備考欄にかかる通知が必要な場合に限る。

5-2 審査結果通知情報の自動車審査高度化施設への入力又は自動車検査票への記載

- (1) 電磁的方法、審査結果通知書 1、審査結果通知書 2 又は備考欄記入事項連絡票により審査結果の通知を行う場合は、5-3 に掲げる情報を別途理事長が定める方法により自動車審査高度化施設に入力するものとする。
- (2) 自動車検査票 1 及び自動車検査票 2 により審査結果の通知を行う場合は、5-3 に掲げる情報を次により記載するものとする。
 - ① ボールペン等容易に消すことができないものを用いて記載する。
 - ② 記載を行おうとする欄に文字等の記載されているものについては、該当する事項について「○」で囲むことにより記載する。
 - ③ 記載事項を変更、訂正又は抹消するときは、不用の記載事項を「－」をもって抹消し、検査官印の押印を行う。
 - ④ 自動車検査票 1 及び自動車検査票 2 を表裏で用いる場合は、重複する事項は自動車検査票 1 のみ記載することで足りることとする。

5-3 審査結果通知情報

審査結果として通知を行う審査結果通知情報は次のとおりとし、各々の規定に従って自動車審査高度化施設への入力又は自動車検査票の所定の欄への記載等を行うものとする。

5-3-15 備考欄

- (1) 自動車検査証の備考欄への記録が必要な次表左欄に掲げる自動車について、同表中央欄の記載内容を同表右欄の例により通知するものとする。

また、その他必要な事項についても必要に応じて通知することができる。

記録を要する自動車	記録されるべき趣旨	例
1. ～41. (略)	(略)	(略)
42. 令和 3 年 10 月 1 日（輸入自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に指定を受けた型式指定自動車及び多仕様自動車（指定を受けた時点における細目告示別添 124 「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車又は多仕様自動車と同一であるもの並びに二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型	OBD 検査の対象である旨及び OBD 検査が開始となる年月日	OBD 検査対象車検査開始年月日 令和 6 年 10 月 1 日

特殊自動車を除く。)		
43. OBD 検査対象車であって、OBD 検査対象外となった自動車	OBD 検査の対象外である旨	OBD 検査対象外車

(2)～(5) (略)

※最終改正：令和 6 年 10 月 31 日付規程第 14 号

【軽検協】軽自動車検査協会検査事務規程(昭和 48 年 9 月 26 日付協会規程第 16 号) (抄)

第 3 章 自動車検査証等及び高度化システムへの記録又は軽自動車検査票の記載

3-2 検査結果通知情報の高度化システムへの記録又は軽自動車検査票への検査結果の記載

- (1) 高度化システムにより検査を行う場合は、3-3 に掲げる検査結果通知情報を別に定める方法により高度化システムに記録するものとする。

なお、当分の間は、軽自動車検査票の各所定の欄及び合格印欄に検査担当者印を押印するものとし、検査機器による検査結果を軽自動車検査票 1 に印字するものとする。
- (2) 軽自動車検査票により検査を行う場合は、3-3 に掲げる検査結果通知情報を次により記載するものとする。
 - ① ボールペン等容易に消すことができないものを用いて記載する。
 - ② 記載を行おうとする欄に文字等が記載されているものについては、該当する事項について「○」で囲むことにより記載する。
 - ③ 記載事項を変更、訂正又は抹消するときは、不用の記載事項を「－」をもって抹消し、検査担当者印の押印を行う。
 - ④ 完成検査終了証（発行後 9 月を経過したものに限る。）又は自動車検査証返納証明書が交付されている自動車の検査に際し、構造等に関する事項に変更がない場合にあっては、軽自動車検査票 1 に「構造等変更無」と記載し、検査担当者印の押印を行うことにより、軽自動車検査票 2 に係る必要な事項の記載に代えることができる。
 - ⑤ 軽自動車検査票を表裏で用いる場合は、重複する事項は軽自動車検査票 1 のみ記載することとする。

3-3 軽自動車検査票の記載方法及び検査結果通知情報

軽自動車検査票により検査結果の記録を行う場合は次のとおりとし、高度化システムにより検査結果通知情報の記録を行う場合は、各々の規定に準じて検査結果通知情報を記録し、自動車検査証等に記録するものとする。

3-3-15 備考欄

- (1) 自動車検査証等の備考欄への記録が必要な次表左欄に掲げる自動車について、同表中央左欄の記録されるべき趣旨を同表中央右欄の記録例により軽自動車検査票 2 の備考欄に記載し、同表中央右欄の記録例及び同表右欄の記載例により自動車検査証等に記録する。記載例において、同じ記載例に該当する事項が複数あった場合でも記載は一つとする。（(2) において同じ。）また、その他必要な事項についても必要に応じて記載し、自動車検査証等に記録するものとする。

ただし、自動車予備検査証及び限定自動車検査証の備考欄については、記録例により記載するものとする。

記録を要する自動車	記録されるべき趣旨	記録例	記載例
1. ～29. (略)			
30. 令和 3 年 10 月 1 日（輸入自動車にあっては令和 4 年 10 月 1 日）以降に指定を受けた型式指定自動車及び多仕様自動車（指定を受けた時点における細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」1. に規定する対象装置の性能が令和 3 年 9 月 30 日（輸入自動車にあっては令和 4 年 9 月 30 日）以前に指定を受けた型式指定自動車又は多仕様自動車と同一であるもの並びに二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。）	OBD 検査の対象である旨及び OBD 検査が開始となる年月日	OBD 検査対象車 OBD 検査開始年月日 令和 6 年 10 月 1 日	OBD 検査対象
31. OBD 検査対象車であったが、構造装置の改造等により、OBD 検査対象外となった自動車	OBD 検査の対象外である旨	OBD 検査対象外車	（記載なし）

(2)～(6) (略)

樣式 4-1 (軽自動車検査票 1)

軽自動車検査票(1)

(※新規・予備(新車/中古/中古指定)・継続・構造変更)

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	45
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

※最終改正：令和6年9月26日付協会規程第7号

第 5 章

事業者に係る規定等及び 行政処分

5－1	特定整備事業者の遵守事項.....	61
5－2	OBD 検査・OBD 確認において遵守すべき事項.....	62
5－3	OBD 検査システムの ID 等の管理において遵守すべき事項	69
5－4	指定整備事業者の指定等の際に行う機構との情報共有	70
5－5	指定整備事業者への行政処分等.....	74
5－6	輸入車の OBD 検査開始までの間における行政処分等の基準の適用	81

5－1 特定整備事業者の遵守事項

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（遵守事項）

第九十一条の三 自動車特定整備事業者は、第八十九条から前条までに定めるもののほか、自動車の整備についての技術の向上、適切な点検及び整備の励行の促進その他自動車特定整備事業の業務の適正な運営を確保するために国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

○道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）（抄）

（自動車特定整備事業者の遵守事項）

第六十二条の二の二 法第九十一条の三の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

一～六の二 （略）

六の三 検査整備用電子情報処理組織（車載式故障診断装置の診断の結果を活用して自動車が道路運送車両の保安基準に定める基準に適合するかどうかの確認を行うため、機構の使用に係る電子計算機と自動車特定整備事業者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織をいう。次号において同じ。）を使用する事業場にあつては、当該検査整備用電子情報処理組織の安全性を確保するために必要な措置を講ずること。

六の四 検査整備用電子情報処理組織を使用する事業場にあつては、当該検査整備用電子情報処理組織を使用して機構の使用に係る電子計算機に備えられたファイルに情報を記録するときは、正確な情報を記録すること。

七～九 （略）

2～3 （略）

附 則 （令和六年三月二一日国土交通省令第二三号） 抄

（施行期日）

第一条 この省令は、令和六年十月一日から施行する。ただし、第三条第二号の改正規定は、公布の日から施行する。

※第 62 条の 2 の 2 第 1 項第 6 号の 3 及び第 6 号の 4 並びに附則：道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令（令和 6 年国土交通省令第 23 号）にて追加

5-2 OBD 検査・OBD 確認において遵守すべき事項

○自動車特定整備事業者等における OBD 検査及び OBD 確認の取扱方針について（令和 6 年 3 月 28 日付国自整第 278 号）

発出元 物流・自動車局自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長（第 278 号の 2）

令和 6 年 10 月 1 日より開始となる OBD 検査の円滑な実施を図るため、自動車特定整備事業者等が OBD 検査及び OBD 確認の実施に当たり遵守すべき事項等を別添の「自動車特定整備事業者等における OBD 検査及び OBD 確認の取扱方針」に定めたので了知されるとともに、遺漏なきよう取り扱われたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

別 添

自動車特定整備事業者等における OBD 検査及び OBD 確認の取扱方針

1. 用語

この通達において使用する用語は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「車両法」という。）、中小企業団体の組織に関する法律（昭和 32 年法律第 185 号）、中小企業等協同組合法（昭和 24 年法律第 181 号）並びに道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）及び指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号。以下「事業規則」という。）並びに独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）第 13 条第 1 項に規定する事務規程（以下「審査事務規程」という。）に定めるほか、次の各号に定めるところによる。

- （1）「自動車特定整備事業者等」とは、車両法第 78 条第 4 項に規定する自動車特定整備事業者、同法第 94 条の 3 第 1 項に規定する指定自動車整備事業者、同法第 95 条に規定する自動車整備振興会並びに中小企業団体の組織に関する法律第 3 条第 1 項第 8 号に規定する商工組合及び中小企業等協同組合法第 3 条柱書に規定する中小企業等協同組合であって自動車特定整備事業者を主たる組合員とするものをいう。
- （2）「認証工場」とは、車両法第 78 条第 1 項の認証を受けた事業場（対象とする自動車の種類が大型特殊自動車又は二輪の小型自動車のみであるものを除く。）をいう。
- （3）「指定工場」とは、車両法第 94 条の 2 第 1 項の指定を受けた事業場（対象とする自動車の種類が大型特殊自動車又は二輪の小型自動車のみであるものを除く。）をいう。
- （4）「自動車整備振興会等」とは、自動車整備振興会又は商工組合若しくは中小企業等協同組

合であって自動車特定整備事業者を主たる組合員とするものをいう。

- (5)「振興会等施設」とは、自動車整備振興会等が保有する施設（検査用スキャンツールを備えるものに限る。）をいう。
- (6)「OBＤ 検査システム」とは、独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が提供する利用者管理システム、特定 DTC 照会アプリ及び OBＤ 検査結果参照システムで構成されるシステムの総称をいう。
- (7)「OBＤ 検査用サーバー」とは、機構が車両法第 74 条の 3 の審査用技術情報管理事務の実施のために管理する電子情報処理組織をいう。
- (8)「OBＤ 検査」とは、車両法第 74 条の 2 第 1 項に基づき機構が行う基準適合性審査、同条第 3 項に基づき国が行う基準適合性審査若しくは同法第 74 条の 3 第 1 項に基づき軽自動車検査協会が行う基準適合性審査、同条第 3 項に基づき国が行う基準適合性審査又は同法第 94 条の 5 第 4 項に基づき自動車検査員が行う検査において、細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準への適合性を判定することをいう。
- (9)「OBＤ 確認」とは、OBＤ 検査用サーバーに接続して細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準への適合性を判定すること（OBＤ 検査及び OBＤ 検査用サーバーに記録が残らないものを除く。）

2. 趣旨

自動車特定整備事業者等が、OBＤ 検査又は OBＤ 確認の実施に当たり遵守すべき事項は、関係通達並びに機構が定める利用規約、特定 DTC 照会アプリ利用要領及び OBＤ 検査システムの操作マニュアルによる他、本取扱方針の定めるところによる。

3. 自動車特定整備事業者等の OBＤ 検査システムの利用目的について

自動車特定整備事業者等による OBＤ 検査システムの利用は、OBＤ 検査用サーバーへの負荷及びセキュリティへの課題に対応するとともに、OBＤ 検査及び OBＤ 確認を実施した者の責任を明らかにするため、次の各号に掲げる事業場又は施設がそれぞれ当該各号に掲げる目的のために利用する場合に限る。

(1) 認証工場

当該事業場が点検整備を行う又は行った車両の OBＤ 確認を実施する場合

(2) 振興会等施設

自動車特定整備事業者が点検整備を行った車両の OBＤ 確認を実施する場合

(3) 指定工場

当該事業場が点検整備を行う又は行った車両の OBＤ 検査又は OBＤ 確認を実施する場合

※ 「当該事業場が点検整備を行う又は行った車両」とは、点検の結果、整備を行う必要が生じた場合に、その整備を当該事業場の責任で行い（整備作業の一部を他社に委託する場合を含む。）、必要に応じて、当該事業場が点検整備記録簿、特定整備記録簿又は指定整備記録簿を作成する車両をいう。以下同じ。

4. OBＤ 検査システムの利用方法

自動車特定整備事業者等は、次の各号に定める方法に従って OBＤ 検査システムを利用しなければならない。

(1) 事業場登録について

3.(1)の目的で利用する場合は、自動車特定整備事業者が機構へ OBＤ 検査システムの事業場 ID 申請を行い、利用者管理システムへ認証工場に関する情報を、認証工場ごとに登録すること。

3.(2)の目的で利用する場合は、自動車整備振興会等が機構へ OBＤ 検査システムの事業場 ID 申請を行い、利用者管理システムへ振興会等施設に関する情報を、施設ごとに登録すること。

3.(3)の目的で利用する場合は、指定自動車整備事業者が機構へ OBＤ 検査システムの事業場 ID 申請を行い、利用者管理システムへ指定工場に関する情報を、指定工場ごとに登録すること。

(2) 自動車特定整備事業者等が利用可能な特定 DTC 照会アプリの機能について

OBＤ 検査システムにおいて、認証工場、指定工場及び振興会等施設で利用可能な特定 DTC 照会アプリの機能、登録者区分及び利用ユーザーは次表のとおりとする。

特定 DTC 照会アプリの機能	登録者区分	利用ユーザー
① OBＤ 確認モード 認証工場又は指定工場が、自らの事業場で点検整備を行う又は行った車両について、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）別添 124 に定める基準に適合するかどうかを確認するための機能※ ¹	認証工場	工員
	振興会等施設	振興会等職員
	指定工場	工員又は自動車検査員
② OBＤ 検査モード 指定工場が、自らの事業場で点検整備を行う又は行った車両について、車両法第 94 条の 5 第 4 項の規定に基づき、細目告示別添 124 に定める基準に適合するかどうかを証明するための機能※ ²	指定工場	自動車検査員

※ 1 OBＤ 確認は、定期点検整備、特定整備及び検査には該当しないものの、その実施に際しては、自動車特定整備事業者は車両法第 91 条の 3 の規定を遵守する必要がある。

また、当該確認は、認証工場が事業場の敷地内において保安基準の適合性を確認する場合に OBＤ 確認モードを使用して実施することになるが、保安基準の適合性を確認するための任意の行為である。

なお、指定工場の自動車検査員にあつては OBＤ 検査モードを使用して実施して差し支えないものとする。

※ 2 OBＤ 検査は、車両法第 94 条の 5 第 4 項の検査の一部に該当するものである。

また、当該検査は、指定工場が事業場の敷地内において、OBＤ 検査モードを使用して実施しなければならないものとする。

(3) 検査用スキャンツールの使用について

OBD 確認は、自動車検査用機械器具として事業規則第 2 条第 1 項第 2 号りに規定する検査用スキャンツールを使用して実施しなければならない。

(4) 指定整備業務における検査用スキャンツールの共同使用について

指定自動車整備事業者が、「自動車検査設備の共同使用等における指定整備業務の取り扱いについて（平成 9 年 2 月 20 日付自整第 23 号）」に基づき検査用スキャンツールを共同使用して指定整備業務を行う場合の遵守事項は当該通達に定めるほか、次に定めるところによる。

- ① OBD 検査システムを利用するための事業場 ID、ユーザー ID 及びパスワードは、共用の検査用スキャンツールを使用して検査を行う指定自動車整備事業者及びその自動車検査員のものを使用すること。
- ② 共用の検査用スキャンツールを使用して OBD 検査を実施した場合には、5. (4) ②の規定の適用に関し、当該 OBD 検査は、指定を受けた事業場の敷地内において実施されたものとみなす。

(5) 検査用スキャンツールの借用使用について

自動車特定整備事業者は、次の各号に掲げる事項を遵守し、他の自動車特定整備事業者が保有する検査用スキャンツールを借用して OBD 確認を実施することができる。この場合において、車両を他の認証工場に持ち込んで検査用スキャンツールを借用したときは、5.

(4) ②の規定の適用に関し、当該 OBD 確認は、認証を受けた事業場の敷地内において実施されたものとみなす。

- ① OBD 検査システムを利用するための事業場 ID、ユーザー ID 及びパスワードは、借用する検査用スキャンツールを使用して OBD 確認を行う自動車特定整備事業者及びその工員のものを使用すること。
- ② 検査用スキャンツールを借用使用した場合には、事業場ごとに当該検査用スキャンツールの使用実績を把握できるよう、別紙「借用設備の使用管理台帳」により適切に管理を行うこと。なお、別紙は一例であり、電磁的方法による記録の保存・管理も可能とする。

5. OBD 検査システムの利用に関する遵守事項

自動車特定整備事業者等は、OBD 検査システムを適切に利用するため、次の各号に掲げる事項を遵守しなければならない。

- (1) OBD 検査システムに登録した事業場の情報を適切に管理し、登録情報に変更があった場合は、速やかに当該情報を更新すること。
- (2) OBD 検査システムを利用するための事業場 ID、ユーザー ID 及びパスワードは、「自動車特定整備事業者及び指定自動車整備事業者における OBD 検査システムの ID 等の管理に係る遵守事項及び留意事項について（令和 6 年 3 月 28 日付け国自整第 267 号）」に定める方法により適切に管理すること。
- (3) OBD 検査システムへ接続して OBD 検査又は OBD 確認を行う場合は、機構の提供する当該システムの操作マニュアル等で定められた適切な方法により実施すること。

- (4) 認証工場及び指定工場は、OBＤ 検査又は OBＤ 確認の対象車両、実施場所及び実施後の車両の取り扱いに関する次に掲げる事項を遵守すること。
- ① 自らの事業場において点検整備を行う又は行った車両以外の車両に対して OBＤ 検査又は OBＤ 確認を実施しないこと。
 - ② OBＤ 確認は認証を受けた事業場の敷地内において、OBＤ 検査は指定を受けた事業場の敷地内においてそれぞれ実施すること。
 - ③ OBＤ 検査又は OBＤ 確認の実施後、機構又は軽自動車検査協会（以下「機構等」という。）において基準適合性審査を受ける場合、最後に実施した OBＤ 検査又は OBＤ 確認から機構等における基準適合性審査までの間、OBＤ 検査の合否に影響を及ぼす整備又は改造等（定期点検又は特定整備に該当するか否かにかかわらず、車両の状態を変更する整備又は改造等全般をいう。以下同じ。）を行わないこと。また、そのような整備又は改造等を依頼しないこと。
 - ④ OBＤ 検査又は OBＤ 確認を実施する車両として OBＤ 検査用サーバーに型式、車台番号等を記録した車両と異なる車両の OBＤ 検査又は OBＤ 確認結果を OBＤ 検査用サーバーに記録しないこと（替え玉の禁止）。
- (5) 振興会等施設は、OBＤ 確認の対象車両及び実施場所に関する以下①及び②に掲げる事項を遵守すること。また、振興会等施設で OBＤ 確認を受ける自動車特定整備事業者は、当該 OBＤ 確認実施後の車両の取り扱いに関する以下③の事項を遵守すること。
- ① 自動車特定整備事業者が点検整備を行った車両以外の車両に対して OBＤ 確認を実施しないこと。
 - ② OBＤ 確認は当該振興会等施設の敷地内において実施すること。
 - ③ 自動車特定整備事業者は、振興会等施設において OBＤ 確認を受けた後、機構等において基準適合性審査を受ける場合には、最後に受けた OBＤ 確認から機構等における基準適合性審査までの間、OBＤ 検査の合否に影響を及ぼす整備又は改造等を行わないこと。また、そのような整備又は改造等を依頼しないこと。

6. OBＤ 検査における検査の合理化及び補助者が行える作業範囲

- (1) OBＤ 検査は、当該自動車の保安基準に適合しなくなるおそれがある部分及び適合しない部分について必要な整備をした後、完成検査の一環として行うものとする。ただし、自動車検査員が当該自動車の受入時に OBＤ 検査を行い、その後、保安基準に適合する OBＤ 検査の合否に影響を及ぼす整備又は改造等を行わない場合には、当該自動車は OBＤ 検査に合格とみなして差し支えない（検査の合理化）。

この場合において、「OBＤ 検査の合否に影響を及ぼす整備又は改造等」の具体的内容は車種により異なり得ることから、自動車検査員が判断して差し支えない。

- (2) 検査対象車両への VCI の取り付け及び特定 DTC 照会アプリへの車両情報の入力、補助者が行って差し支えない。ただし、検査対象車両との同一性の確認、特定 DTC 照会アプリへの車両情報の入力の真正性については、自動車検査員が責任をもって確認すること。

7. 機構における基準適合性審査時の取扱い

OBＤ 検査又は OBＤ 確認を実施した車両が、機構等における基準適合性審査を受ける場合には、

審査事務規程に基づき次のとおり取り扱われる旨、留意すること。

- (1) 基準適合性審査の5日前までに OBD 検査又は OBD 確認が実施され、その結果が「適合」として機構の OBD 検査用サーバーに記録されている車両は、当該 OBD 検査又は OBD 確認の結果を参考に OBD 検査に係る基準適合性の判定が行われる。(機構等の職員が OBD 検査用サーバーに記録された OBD 検査又は OBD 確認の結果を参照することにより、機構等における OBD 検査の実施が省略される。)
- (2) OBD 検査又は OBD 確認を行った車両であっても、替え玉受検の防止並びに自動車特定整備事業者等における OBD 検査又は OBD 確認の判定結果と機構等における OBD 検査結果の比較・分析及び関連するデータの収集のため、機構等における基準適合性審査時に改めて OBD 検査（抜取検査）を実施することがある。

附 則（令和6年3月28日付け国自整第278号）

この通達は、令和6年10月1日から施行する。

別紙

貸出事業場名

借用設備の使用管理台帳

日付	時間	検査用スキャンツール のメーカー・型式	検査車両の登録（車両） 番号又は車台番号	借用事業場名	OBD 確認 実施者名	管理責任者 の確認	備考
R6.1.29	12:00	●●・△△	国土300こ1234	物流・自動車整備工場	■■■■	□□ □□	

記載例

5－3 0BD 検査システムの ID 等の管理において遵守すべき事項

○自動車特定整備事業者及び指定自動車整備事業者における 0BD 検査システムの ID 等の管理に係る遵守事項及び留意事項について（令和 6 年 3 月 28 日付国自整第 267 号）

発出元 物流・自動車局自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長（第 267 号の 2）

令和 6 年 10 月 1 日より開始となる 0BD 検査の円滑な実施に向けて、独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が提供する 0BD 検査及び 0BD 確認を実施するために使用するシステム（以下「0BD 検査システム」という。）の ID 及びパスワード（以下「ID 等」という。）の管理について、自動車特定整備事業者及び指定自動車整備事業者が遵守すべき事項及び留意すべき事項を下記のとおり定めたので了知されるとともに、遺漏なきよう取り扱われたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 自動車特定整備事業者又は指定自動車整備事業者は、0BD 検査システムの利用にあたって取得・設定した ID 等について、機構の定める利用規約に従って適切に管理すること。
2. 自動車特定整備事業者又は指定自動車整備事業者が、以下に掲げる ID 等の不正使用又はその幫助を行った場合、行政処分の対象となるとともに機構が当該 ID 等の効力を停止する可能性があることに留意されたい。
 - ① 検査員又は工員が他者の ID 等を使用して 0BD 検査又は 0BD 確認を実施した場合（なりすまし）
 - ② 事業場が取得・設定した ID 等を、事業場以外の者へ貸し渡し、使用させた場合（ID 等の不正使用の幫助）

5－4 指定整備事業者の指定等の際に行う機構との情報共有

○0BD 検査システム利用事業者の各種申請等における連絡体制等の取扱方針について（令和 6 年 3 月 28 日付国自整第 268 号）

発出元 物流・自動車局自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長（第 268 号の 2）
独立行政法人自動車技術総合機構理事長（第 268 号の 2）

令和 6 年 10 月から開始される 0BD 検査（目視により判断できない電子制御装置の故障等に対応するため、検査用スキャンツールを用いて車載式故障診断装置の診断結果を読み出し、特定の情報等の記録状況を検査すること。）の実施のため、独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）では、0BD 検査システムを管理、運用している。

自動車特定整備事業者又は指定自動車整備事業者が当該システムを利用するためには、認証番号又は指定番号による申請等が必要となるが、申請から利用可能となるまでには日数を要することとなるため、新規指定等と同日に当該システムを利用可能とするためには、運輸局及び運輸支局（兵庫陸運部及び内閣府沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）での新規指定等の審査と並行して、機構での 0BD 検査システムの申請内容の審査を行う必要がある。

また、指定取消等の行政処分後の 0BD 検査システムの不正使用を防ぐため、機構において必要な措置を迅速に行う必要がある。

これらのことから、運輸支局（兵庫陸運部を含む。以下同じ。）への事業者からの申請及び運輸局（内閣府沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）による行政処分に係る情報を機構に共有する必要があるところ、別紙のとおり「0BD 検査システム利用事業者の各種申請等における連絡体制等の取扱方針」を定めたので了知されるとともに、遺漏のないよう取り扱われたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長及び機構理事長あて別添のとおり通知したので申し添える。

別紙

0BD 検査システム利用事業者の各種申請等における連絡体制等の取扱方針

1. 申請又は届出があった際の連絡について

（1）自動車特定整備事業の認証又は指定自動車整備事業の指定の申請

運輸支局は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」という。）第 79 条又は第 94 条の 2 の申請があった際は、当該申請を行った者に対し自動車特定整備事業の認証又は指定自動車整備事業の指定を受けると同時に 0BD 検査システムの利用開始（自

自動車特定整備事業者として OBD 検査システムを利用している場合であって、指定自動車整備事業の指定と同時に新たに OBD 検査モードを利用開始する場合を含む。)を希望するか、申請者に確認する。当該申請者が同時利用開始を希望する場合にあっては、必要な手続きの方法として以下の事項を案内する。

- ・OBD 検査システムの申請時に入力求められる、認証番号又は指定番号については、未定であるため、代わりに次の番号を入力すること
『管轄運輸支局コード（2桁）＋事業場の電話番号（10～11桁）』
- ・OBD 検査システムの申請時に添付求められる、認証書又は指定書については、未交付であるため、代わりに運輸支局への申請書（事業場の名称、事業場の所在地が確認できる部分）の写しを添付すること

上記の希望があった場合、運輸支局は、次に掲げる項目を遅滞なく機構へ電子メールにより連絡する。

機構は、運輸支局から連絡があり、かつ、当該申請者から OBD 検査システムの申請があった場合には、利用開始の日までの審査完了に向けて準備を進める。

- ①申請の種別（新規認証、新規指定又は廃止新規）
- ②認証番号（新規指定の場合に限る。）
- ③廃止される事業場の指定番号（廃止新規の場合に限る。）
- ④事業場の名称
- ⑤事業場の所在地

また、運輸局等は、当該申請者が OBD 検査システムを同時利用開始できるよう、次の⑥及び⑦の項目が確定次第（遅くとも認証又は指定の予定日（認証又は指定を行う可能性のある日のうち最も早い日とする。以下同じ。）の前開庁日までに）、①～⑤の項目にこれらの項目を追加し、機構へ電子メールにより連絡する。（予定日に変更が生じた場合は速やかに機構に連絡する。）

- ⑥認証番号（指定自動車整備事業の場合は指定番号）
- ⑦認証又は指定の予定日

運輸局等は、当該認証又は指定の日が確定した場合は、直ちに④～⑥の項目と認証又は指定の日を機構へ電子メールにより連絡する。

機構は当該認証又は指定の日に、当該申請者が利用開始できるようシステム処理を行う。

（2）廃止届出

運輸支局は、法第 81 条第 2 項（第 94 条の 9 において準用する場合を含む。）の廃止の

届出があった際は、速やかに次に掲げる項目を機構へ電子メールにより連絡する。

機構は、運輸支局から連絡があった場合には、当該事業場の OBD 検査システムに登録されている情報を確認し、利用停止手続きがされていなかったときは速やかに事業場 ID 及びユーザーID の削除を行う。

- ①事業場の名称
- ②事業場の所在地
- ③認証番号（指定自動車整備事業の場合は指定番号）
- ④廃止日

（3）変更届出等

運輸支局は、法第 81 条第 1 項の変更届出（事業場の名称又は事業場の所在地に関するものに限り、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第 62 条の 2 の 2 第 2 項及び指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号）第 5 条第 3 項の届出の際に行うものも含む。）又は法第 94 条の 4 第 3 項の自動車検査員の変更の届出があった際は、機構の OBD 検査システムに登録されている情報の変更についても案内する。

2. 行政処分等を行う際の連絡について

運輸局は、次表に掲げる行政処分を行う際には、当該行政処分の種類に応じ、次表に掲げる項目を、次表に掲げる連絡期日までに機構へ電子メールにより連絡する。（予定日に変更が生じた場合は速やかに機構に連絡する。）また、次表に掲げるシステム上の処理を行う可能性がある旨の連絡を当該行政処分に係る事業者速やかに連絡する。

機構は、運輸局から連絡があった場合には、次表に掲げるシステム上の処理を行う可能性がある旨の連絡を当該行政処分に係る事業者速やかに連絡し、当該行政処分の効力が発生する日と同日に実施する。

処分の種類	項目	連絡期日	システム上の処理
（全処分で共通）	①事業場の名称 ②事業場の所在地	当該処分が効力を発生する前開庁日	
事業の停止命令 （法第 93 条）	③認証番号（指定自動車整備事業の場合は指定番号） ④停止予定期間		事業場 ID の停止
認証の取消 （法第 93 条）	③認証番号（指定自動車整備事業の場合は指定番号） ④取消の予定日		事業場 ID の削除
自動車検査員の解任命令 （法第 94 条の 4 第 4 項）	③指定番号 ④解任される自動車検査員		解任された自動車検査員の利用者区分を

	の氏名 ⑤解任の予定日		「検査員」から「工員」 に変更
保安基準適合証等の交付 停止命令 (法第 94 条の 8 第 1 項)	③指定番号 ④停止予定期間		事業場 ID の種別を指 定工場(OBD 検査不可) に変更
指定の取消(認証の取消を 含まない場合に限る) (法第 94 条の 8 第 1 項)	③認証番号 ④指定番号 ⑤取消の予定日		事業場 ID の種別を認 証工場に変更

3. 機構への連絡方法

電子メールでの機構への連絡方法は以下のとおり。

■宛先 : 自動車技術総合機構 OBD 情報・技術センター

■件名 : 『【〇〇運輸支局(※運輸局等の名称)】〇〇情報(※申請、届出又は処分区分)
の共有』

附 則(令和 6 年 3 月 28 日付け国自整第 268 号)

この通達は、令和 6 年 10 月 1 日から施行する。

5 - 5 指定整備事業者への行政処分等

○道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抄）

（報告徴収及び立入検査）

第百条 当該行政庁は、第七十五条の六第一項に定めるもののほか、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、次に掲げる者に、道路運送車両の所有若しくは使用又は事業若しくは業務に関し報告をさせることができる。

一～十二 （略）

十三 自動車特定整備事業者

十四 優良自動車整備事業者の認定を受けた者

十五 指定自動車整備事業者

十六～十九 （略）

2 当該職員は、第七十五条の六第一項に定めるもののほか、第一条の目的を達成するため特に必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者の事務所その他の事業場又は道路運送車両の所在すると認める場所に立ち入り、道路運送車両、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問することができる。

3～4 （略）

（事業の停止等）

第九十三条 地方運輸局長は、自動車特定整備事業者が、次の各号のいずれかに該当するときは、三月以内において期間を定めて事業の停止を命じ、又は認証を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したとき。

二 第七十八条第二項の規定による業務の範囲の限定又は同条第三項の規定により認証に付した条件に違反したとき。

三 第八十条第一項第二号イ、ハ又はニに掲げる者となつたとき。

～参考～

（認証）

第七十八条 （略）

2 自動車特定整備事業の認証は、対象とする自動車の種類を指定し、その他業務の範囲を限定して行うことができる。

3 自動車特定整備事業の認証には、条件を付し、及びこれを変更することができる。

4 （略）

（認証基準）

第八十条 （略）

一 （略）

二 （略）

- イ 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者
 - ロ (略)
 - ハ 営業に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者であつて、その法定代理人がイ、ロ又はニのいずれかに該当するもの
 - ニ 法人であつて、その役員のうちにイ、ロ又はハのいずれかに該当する者があるもの
- 2 (略)

(聴聞の特例)

- 第百三条 当該行政庁は、第二十六条第二項若しくは第九十三条の規定による事業の停止又は第九十四条の八第一項の規定による保安基準適合証、保安基準適合標章及び限定保安基準適合証の交付の停止の命令をしようとするときは、行政手続法第十三条第一項の規定による意見陳述のための手続の区分にかかわらず、聴聞を行わなければならない。
- 2 当該行政庁は、第二十六条第二項、第三十六条の二第八項（許可の取消しの場合に限る。）、第五十三条、第七十五条第八項若しくは第九項、第七十五条の二第五項若しくは第六項、第七十五条の三第六項若しくは第七項、第九十三条、第九十四条第四項、第九十四条の四第四項、第九十四条の八第一項又は第九十九条の三第七項（許可の取消しの場合に限る。）の規定による処分に係る聴聞を行うに当たっては、その期日の一週間前までに、行政手続法第十五条第一項の規定による通知をし、かつ、聴聞の期日及び場所を公示しなければならない。
- 3 前項の通知を行政手続法第十五条第三項に規定する方法によつて行う場合においては、同条第一項の規定により聴聞の期日までにおくべき相当な期間は、二週間を下回つてはならない。
- 4 第二項の聴聞の期日における審理は、公開により行わなければならない。

～参考～

○行政手続法（平成 5 年法律第 88 号）（抄）

(聴聞の通知の方式)

- 第十五条 行政庁は、聴聞を行うに当たっては、聴聞を行うべき期日までに相当な期間において、不利益処分の名あて人となるべき者に対し、次に掲げる事項を書面により通知しなければならない。
- 一 予定される不利益処分内容及び根拠となる法令の条項
 - 二 不利益処分の原因となる事実
 - 三 聴聞の期日及び場所
 - 四 聴聞に関する事務を所掌する組織の名称及び所在地
- 2 前項の書面においては、次に掲げる事項を教示しなければならない。
- 一 聴聞の期日に出頭して意見を述べ、及び証拠書類又は証拠物（以下「証拠書類等」という。）を提出し、又は聴聞の期日への出頭に代えて陳述書及び証拠書類等を提出することができること。
 - 二 聴聞が終結する時までの間、当該不利益処分の原因となる事実を証する資料の閲覧を求

めることができること。

- 3 行政庁は、不利益処分の名あて人となるべき者の所在が判明しない場合においては、第一項の規定による通知を、その者の氏名、同項第三号及び第四号に掲げる事項並びに当該行政庁が同項各号に掲げる事項を記載した書面をいつでもその者に交付する旨を当該行政庁の事務所の掲示場に掲示することによって行うことができる。この場合においては、掲示を始めた日から二週間を経過したときに、当該通知がその者に到達したものとみなす。

○自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について（平成 18 年 3 月 2 日付国自整第 126 号）（抄）

発出元 物流・自動車局長
発出先 各地方運輸局長
沖縄総合事務局長

自動車特定整備事業、指定自動車整備事業及び優良自動車整備事業に対する事業者監査等において確認された法令違反について、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」という。）第 92 条、第 93 条、第 94 条、第 94 条の 3、第 94 条の 4 及び第 94 条の 8 の規定に基づく行政処分等の基準を別添のように定めたので、今後、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。）が管下の自動車整備事業者に対し行政処分等を行う場合は、この基準によることとされた

い。

なお、「自動車分解整備事業者及び指定自動車整備事業者に対する行政処分等の実施要領について」（平成 12 年 2 月 29 日付け自整第 33 号）は、平成 18 年 3 月 31 日限りで廃止する。

（別添）

行政処分等の基準

1～5 （略）

6 その他

（1） （略）

（2） 行政処分の公表

道路運送車両法第 103 条の規定に基づく聴聞結果による同法第 93 条、第 94 条第 4 項、第 94 条の 4 第 4 項又は第 94 条の 8 第 1 項の規定による処分及び同法第 92 条又は第 94 条の 3 第 2 項の規定による処分に関しては、名あて人となるべき自動車整備事業者等の事業場等の所在地を管轄する地方運輸局及び運輸支局の掲示板に公示するとともに、国土交通省ホームページの「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」への掲載並びに広報資料の配布等により公表するものとする。

また、地方運輸局等は、OBD 検査（OBD 確認を含む）実施事業者に対し行政処分等を行い、利用者登録の停止等の措置が必要な場合は、独立行政法人自動車技術総合機構へその旨を情報提供すること。

（3）～（4） （略）

附則（令和 6 年 3 月 28 日付け 国自整第 273 号）

- 1 この基準は、令和 6 年 10 月 1 日以降に行われた違反行為に適用する。
- 2 この基準の施行前に行われた違反行為に対する基準の適用については、なお従前の例によるものとする。

○「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」の細部取扱いについて（平成 18 年 3 月 2 日付国自整第 127 号）（抄）

発出元 物流・自動車局自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長

自動車特定整備事業者、指定自動車整備事業者及び優良自動車整備事業者に対する行政処分等の基準については、「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」（平成 18 年 3 月 2 日付け国自整第 126 号）（以下「処分基準通達」という。）において示され、平成 18 年 4 月 1 日より施行することとされたところであるが、その細部取扱いを下記のとおり定めたので、今後、本取扱いにより適切に処理されたい。

記

- 1 （略）
- 2 「1 通則」関係
 - (1)～(7) （略）
 - (8) 「1 通則」(2)の行政処分等を行うべき違反事項及び違反点数は、認証事業者については別表 1 に、指定事業者については別表 2 に、優良認定事業者については別表 3 に定める。
 - (9)～(11) （略）
- 3～6 （略）

別表 1 自動車特定整備事業に係る違反点数

違反条項	違反事項	具体的違反事例	違反点数	備 考
(略)				
法第 91 条の 3[則第 62 条の 2 の 2 -1 項-6 の 3]	・ 検査整備用電子情報処理組織の安全性確保違反	・ 検査整備用電子情報組織への接続に必要な識別符号の不正な使用	3 点	次に掲げるものを含む ・ 識別符号を当該事業場以外の者に提供し使用させた場合 ・ 他の事業場の識別符号を使用し、OBD 検査又は OBD 確認を実施した場合
法第 91 条の 3[則第 62 条の 2 の 2 -1 項-6 の 4]	・ 検査整備用電子情報処理組織の真正性確保違反	①OBD 検査及び OBD 確認に係る不正なデータを送信した	1 0 点	事故を惹起した場合は 30 点/台 ①次に掲げるものを含む ・ なりすまし行為により虚偽のデータを送信した場合 ・ 不適合状態のものを適合状態であるようにして虚偽のデ

				一タを送信した場合
		②独立行政法人自動車技術総合機構又は軽自動車検査協会において基準適合性審査を受けるまでに OBD 検査又は OBD 検査に影響がある整備及び調整を実施又は依頼	5 点	
		③自らの事業場において点検整備を行う又は行った車両以外の車両に対して OBD 検査又は OBD 確認を実施した場合	3 点	
		④事業場外で OBD 検車又は OBD 確認を実施した場合	3 点	
(略)				

別表 2 指定自動車整備事業に係る違反点数

違反条項	違反事項	具体的違反事例	違反点数	備 考
(略)				
法第 94 条の 5 -1 項	・適合証等の不正交付 (記載・証明不適切)	(略)		
		(略)		
		(点検・整備・検査不適切)	①～⑥ (略)	
		⑦なりすまし行為や不適合状態のものを適合状態であるようにした虚偽のデータにて OBD 検査を実施し適合証を交付した	10 点/台	事故を惹起した場合は 30 点/台 注 2-1
		⑧ OBD 検査を OBD 確認モードで実施し適合	3 点	

		証を交付した		
	(略)			
-3 項	(略)			
	・検査員の不正証明行為	①～③ (略)		
		④なりすまし行為や不適合状態のものを適合状態であるようにした虚偽のデータにてOBD検査を実施し適合証に証明した	—	解任命令
	(略)			

注 2 - 1 : 同一違反事項中に異なる具体的違反事例があった場合、併科する。

注 2 - 2 ～注 2 - 6 (略)

附則 (令和 6 年 3 月 28 日付け 国自整第 274 号)

1. この通達は、令和 6 年 10 月 1 日以降に行われた違反行為に適用する。
2. この通達の施行前に行われた違反行為に対する行政処分等の基準の適用については、なお従前の例によるものとする。

5－6 輸入車の OBD 検査開始までの間における行政処分等の基準の適用

○輸入車の OBD 検査開始までの間における自動車整備事業者に対する行政処分等の基準の適用について（注意喚起）（令和 6 年 9 月 26 日付事務連絡）

発出元 物流・自動車局自動車整備課整備事業班長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部整備（・保安）課長
沖縄総合事務局運輸部車両安全課長
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会事業部長
日本自動車輸入組合技術部長

令和 6 年 10 月 1 日より車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）が開始されるころ、輸入車に対する OBD 検査については、令和 7 年 10 月 1 日から開始されることとされている。

そこで、令和 7 年 9 月 30 日までの間に行われた輸入車に対する OBD 確認及び OBD 検査については、「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」（平成 18 年 3 月 2 日付け国自整第 126 号）及び「「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」の細部取扱いについて」（平成 18 年 3 月 2 日付け国自整第 127 号）によらず、行政処分等を行うべき違反事項として取り扱わないこととしたので留意されたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会事業部長あて別添のとおり通知したので申し添える。

第 6 章

OBD 検査の運用に係る事項

6－1	障害発生時の対応について.....	83
6－2	車両 ECU から読み出される車台番号等の取扱い.....	93
6－3	Windows10 のサポート終了について	95
6－4	関係諸団体への周知.....	96
6－5	OBD 検査の適切な実施について	99

6－1 障害発生時の対応について

○OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領について（令和 6 年 3 月 28 日付国自基第 221 号、国自整第 270 号）

発出元 物流・自動車局車両基準・国際課長
自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長
独立行政法人自動車技術総合機構理事長（国自基第 221 号の 2、国自整第 270 号の 2）
軽自動車検査協会理事長（国自基第 221 号の 2、国自整第 270 号の 2）
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長（国自基第 221 号の 2、国自整第 270 号の 2）

令和 6 年 10 月 1 日より開始となる OBD 検査の円滑な実施を図るため、（独）自動車技術総合機構が行う基準適合性審査業務、軽自動車検査協会が行う検査業務及び指定自動車整備事業者が行う完成検査において、OBD 検査用サーバーの障害又は通信障害若しくは電力障害により OBD 検査用サーバーに接続して OBD 検査を実施することができない場合の特例的な措置を別添のとおり「OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領」に定めたので了知されるところに、遺漏なきよう取り扱われたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長、（独）自動車技術総合機構理事長及び軽自動車検査協会理事長あて別添のとおり通知したので申し添える。

OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領

1. 用語の定義

この要領の用語は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」という。）、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）に定めるほか、次の各号に定めるところによる。

- （１）「OBD 検査」とは、細目告示別添 124「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める基準への適合性を判定することをいう。
- （２）「OBD 検査用サーバー」とは、（独）自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が法第 74 条の 3 の審査用技術情報管理事務の実施のために管理する電子情報処理組織をいう。
- （３）「特例措置」とは、2－1 に規定する事象が発生した場合において、4. に定める方法により OBD 検査を行うことをいう。
- （４）「OBD 検査ポータル」とは、OBD 検査に関する情報を掲載する機構のウェブサイトをいう。

2. 特例措置の対象

2－1. 特例措置を適用する事象

本要領に定める特例措置は、OBD 検査実施時のみを対象とし、以下に掲げるいずれかの事象が発生した場合に適用する。

- (1) OBD 検査用サーバーの障害の発生を原因として OBD 検査用サーバーに接続できない事象 (OBD 検査結果参照システムのみ利用できない場合を除く。以下「サーバー障害」という。)
- (2) 通信障害又は電力障害の発生を原因として OBD 検査用サーバーに接続できない事象 (以下「通信・電力障害」という。)
- (3) OBD 検査用サーバーのアップデートなど指定自動車整備事業者の責に帰すべきでない事由により OBD 検査用サーバーに接続できない (OBD 検査結果参照システムのみ利用できない場合を除く。) と機構が認める事象

2-2. 特例措置が適用されない事象の例

本要領に定める特例措置は、以下に掲げる場合には適用しない。

- (1) 指定自動車整備事業者が保有する機器の障害を原因として OBD 検査用サーバーに接続できない事象
- (2) OBD 確認を実施しようとして OBD 検査用サーバーに接続できない事象
- (3) 検査用スキャンツール又は自動車の車載式故障診断装置の不具合により OBD 検査を実施できない事象

3. 特例措置の適用

3-1. サーバー障害

サーバー障害に伴う特例措置は、3-1-1 に定める時点から 3-1-2 に定める時点までの間、OBD 検査を行う場合に限り適用することができる。

3-1-1. 特例措置の開始時点

特例措置の開始時点は、機構がサーバー障害の発生を認定した時点とする。

3-1-2. 特例措置の終了時点

特例措置の終了時点は、機構がサーバー障害からの復旧を認定した時点が含まれる日が終了する時点とする。

3-1-3. サーバー障害の発生の認定

機構は、OBD 検査用サーバーからの警報、地方運輸局等又は機構若しくは軽自動車検査協会の検査事務所からの連絡、OBD 検査用サーバーの管理を委託する事業者からの連絡、複数の整備事業者又は自動車整備振興会からコールセンターへの連絡その他の手段により OBD 検査用サーバー障害の発生又はその疑いを確認した場合には、速やかに、サーバー障害の発生の認定について検討するものとする。この場合において、1 時間以内に認定の可否を判断できない場合には、機構は、サーバー障害の発生を認定するものとする。

3-1-4. サーバー障害の発生の認定の公表

機構は、サーバー障害の発生を認定した場合には、速やかに OBD 検査ポータルに以下の情報を掲載するものとする。

- (1) サーバー障害が発生している旨
- (2) サーバー障害の影響 (使用できないシステム、アプリの範囲等)
- (3) サーバー障害発生の日時 (特定できない場合にはその旨)

(4) サーバー障害の発生を認定した日時

(5) 対応状況及び復旧見込み

3-1-5. サーバー障害からの復旧の認定

機構は、サーバー障害から復旧したと判断した場合には、サーバー障害からの復旧を認定するものとする。

3-1-6. サーバー障害からの復旧の認定の公表

機構は、サーバー障害からの復旧の認定をした場合には、速やかに OBD 検査ポータルに以下の情報を掲載するものとする。

(1) サーバー障害から復旧した旨

(2) サーバー障害の影響（使用できないシステム、アプリの範囲等）

(3) サーバー障害発生期間（特定できない場合にはその旨）

(4) サーバー障害からの復旧を認定した日時

(5) 特例措置が適用される期間

3-1-7. 国土交通省等への報告

機構は、3-1-4 又は 3-1-6 の公表を行ったときは、遅滞なく、国土交通本省、地方運輸局、沖縄総合事務局及び軽自動車検査協会並びに関係団体に対してその旨を報告するものとする。

3-2. 通信・電力障害

特例措置は、3-2-1 に定める時点から 3-2-2 に定める時点までの間、通信・電力障害が発生している又は発生した地域において OBD 検査を行う場合に限り適用することができる。

3-2-1. 特例措置の開始時点

特例措置の開始時点は、機構が通信・電力障害の発生を認定した時点とする。

3-2-2. 特例措置の終了時点

特例措置の終了時点は、機構が通信・電力障害からの復旧を認定した時点が含まれる日が終了する時点とする。

3-2-3. 通信・電力障害の発生の認定

機構は、地方検査部等、地方運輸局等又は機構若しくは軽自動車検査協会の検査事務所からの連絡、OBD 検査コールセンターへの問い合わせ等により、通信・電力障害に関する情報を入手した場合には、通信会社又は電力会社のウェブサイトにて当該障害に係る情報を確認したことをもって、当該障害の発生（障害発生の地域の限定を含む。）を認定するものとする。この場合において、機構は、通信・電力障害の発生地域を厳密に特定することが困難である場合には、現に障害が発生している地域よりも広い地域を対象として通信・電力障害の発生を認定して差し支えない。

3-2-4. 通信・電力障害の発生の認定の公表

機構は、通信・電力障害の発生を認定した場合には、速やかに OBD 検査ポータルに以下の情報を掲載するものとする。

(1) 通信・電力障害が発生している旨

(2) 通信・電力障害が発生している又はその疑いがある地域

(3) 通信・電力障害に係る通信会社又は電力会社のウェブサイトのリンク

(4) 通信・電力障害発生の日時（特定できる場合に限る）

(5) 通信・電力障害の発生を認定した日時

3-2-5. 通信・電力障害からの復旧の認定

機構は、通信・電力障害から復旧したと判断した場合には、通信・電力障害からの復旧を認定するものとする。

3-2-6. 通信・電力障害からの復旧の認定の公表

機構は、通信・電力障害からの復旧の認定をした場合には、速やかに OBD 検査ポータルに以下の情報を掲載するものとする。

(1) 通信・電力障害から復旧した旨

(2) 通信・電力障害が発生した又はその疑いがあった地域

(3) 通信・電力障害発生期間（特定できない場合にはその旨）

(4) 通信・電力障害からの復旧を認定した日時

(5) 特例措置が適用される期間

3-2-7. 通信・電力障害の発生に関する情報提供

運輸支局、自動車検査登録事務所、運輸監理部、陸運事務所及び運輸事務所（以下「運輸支局等」という。）は、関係団体等からの情報、各種メディアの情報等により管轄地域における通信・電力障害の発生又はその疑いを確認した場合には、当該運輸支局等を管轄する地方運輸局又は沖縄総合事務局（以下「運輸局等」という。）の担当課へ速やかに障害の内容を連絡するものとする。

当該情報を入手した運輸局等担当課は速やかに国土交通本省及び機構 OBD 情報・技術センターへ当該情報を報告するものとする。

3-2-8. 国土交通省等への報告

機構は、3-2-4 又は 3-2-6 の公表を行ったときは、遅滞なく、国土交通本省、地方運輸局、沖縄総合事務局及び軽自動車検査協会並びに関係団体に対してその旨を報告するものとする。

3-2-9. 指定自動車整備工場による通信・電力障害の発生の判断

指定自動車整備工場は、その事業場において通信・電力障害が発生して OBD 検査用サーバーに接続できない状態を確認した場合であって、機構が 3-2-6 の公表を行っていないときは、3-2-1 から 3-2-8 までの規定にかかわらず、以下の①～④の手順により特例措置を適用することができる。

- ① OBD 検査用サーバーの障害が発生していないことを OBD 検査ポータル等で確認する。
- ② 当該障害に係る通信会社又は電力会社の HP を確認し又は電話等で問い合わせることにより通信・電力障害の発生又はその疑いを確認する。
- ③ ②の確認の結果、通信・電力障害の発生を確認し、かつ、OBD 検査用サーバーに接続する代替手段がない場合にあっては、当該指定自動車整備工場の判断により 4. の特例措置を適用することができる。この場合において、当該特例措置は、通信・電力障害が発生した当該日が終了する時点まで適用することができる。
- ④ 特例措置を適用した当該指定自動車整備工場は、通信・電力障害が発生したことを確認できる記録（別紙様式例を参照）（通信会社・電力会社のホームページの写し、これらの会社への問い合わせ履歴等）、特例措置を適用した日時を 2 年間保存しなければならない。

3-3. 特定事象

特例措置は、3-3-1 に定める時点から 3-3-2 に定める時点までの間、OBD 検査を行う場合に限り適用することができる。

3-3-1. 特例措置の開始時点

特例措置の開始時点は、以下の（１）又は（２）のいずれかとする。

- （１）OBD 検査用サーバーのアップデート等によりシステムを使用できなくなるため特例措置を適用可能な期間として、機構が OBD 検査ポータルに掲載した当該期間の開始時点。
- （２）その他指定自動車整備事業者の責に帰すべきでない事由により OBD 検査を実施することができない事象の発生を機構が認めた時点。

3-3-2. 特例措置の終了時点

特例措置の終了時点は、3-3-1（１）又は（２）の別に応じ、それぞれ以下の（１）又は（２）のとおりとする。

- （１）3-3-1（１）の機構が定める期間の終了日時
- （２）3-3-1（２）の事象の終了を機構が認めた時点

4. 特例措置

4-1. 特例措置の内容

本要領の 3. に定めるところにより特例措置を適用する場合には、細目告示別添 124 の 4. の「独立行政法人自動車技術総合機構が指定する方法により、継続検査用 OBD の必要な情報を読み出した結果、次の表の左欄に掲げる装置の種類に応じ、それぞれ同表の右欄に掲げる要件に該当するものは、本技術基準に適合しないものとする。」とあるのは、異常を示すテルテールが点灯又は点滅していないことにより、同表の右欄に掲げる不適合要件には該当しないものと解し、同別添に定める技術基準に適合するものとして取り扱って差し支えない。

4-2. 特例措置を適用した場合の指定整備記録簿の記載等

特例措置を適用し、完成検査を実施した場合における指定整備記録簿の記載等は以下のとおりとする。

- 「OBD検査結果」欄の「良」に○印を記載するとともに、「走行テスト等の方法と結果」欄にテルテール点灯状況（点灯又は点滅していないこと）の確認結果を記載すること。

【記載例】：「走行テスト等の方法と結果」欄

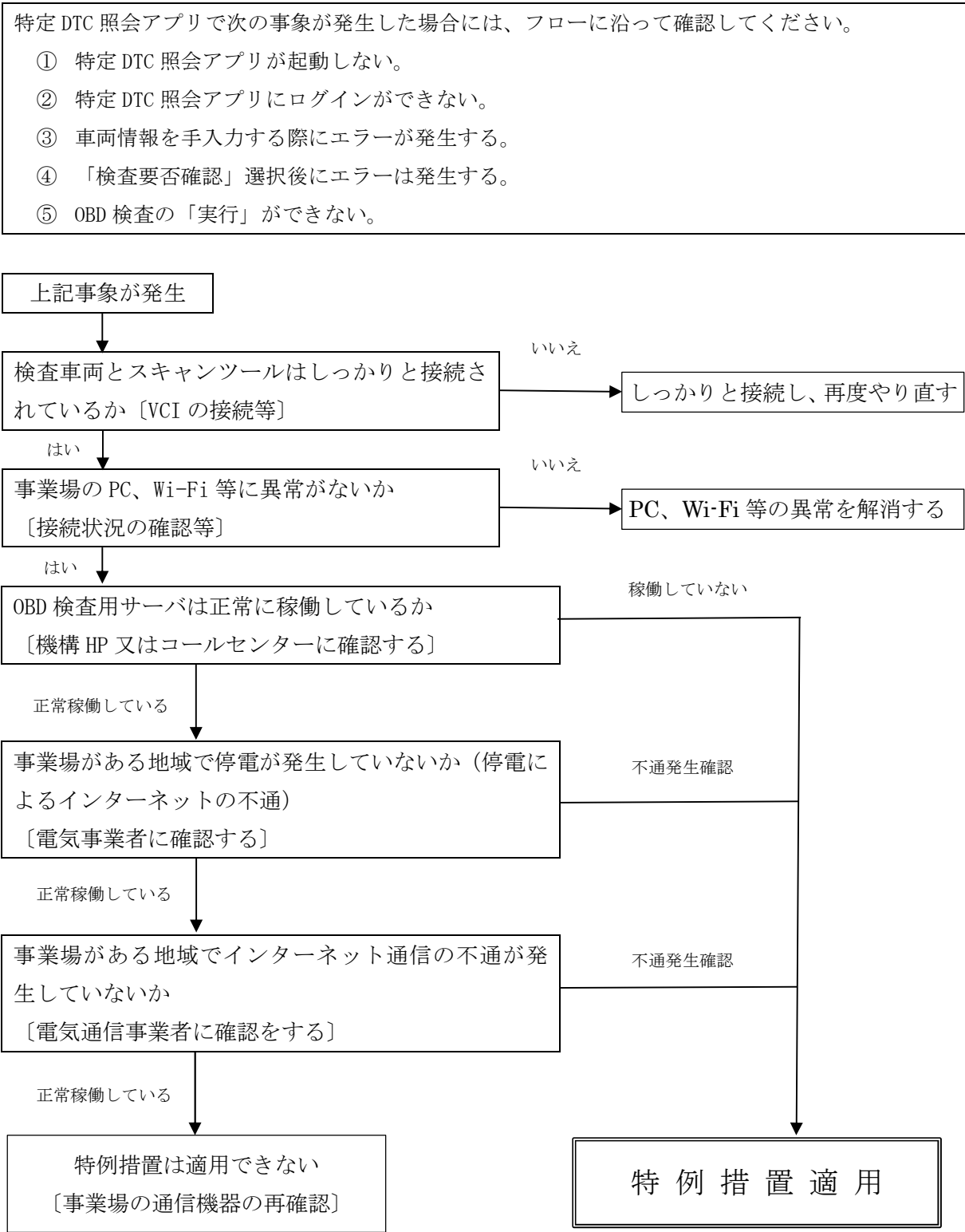
OBD検査特例適用
確認日：令和●年●月●日 ○○時○○分 テルテール点灯・点滅なし

- テルテールの点灯状況について写真又は動画で記録すること。この際、撮影日時がわかるもの（時計等）を当該写真又は動画内にあわせて記録しておくこと。

附 則（令和 6 年 3 月 28 日付け国自基第 221 号、国自整第 270 号）

この通達は、令和 6 年 10 月 1 日から施行する。

(参考) 特例措置適用判断の流れ



別紙（様式例）

通信・電力障害発生時の確認記録

作成日：令和●年●月●日
●●自動車整備工場

- ☐ 通信・電力障害の発生を認識した日時
（記載例）
 - ・ 令和●年●月●日 ●時●分

- ☐ 通信・電力障害の確認方法
（記載例）
 - ・ 通信会社（●●株式会社）のホームページより確認
 - ・ 電力会社（●●株式会社）のコールセンターに確認

- ☐ 通信・電力障害の発生を確認した日時
（記載例）
 - ・ 令和●年●月●日 ●時●分

- ☐ 通信・電力障害の発生を確認した担当者名
（記載例）
 - ・ 国土 太郎 （自社自動車検査員）
 - ・ 交通 次郎 （自社事務員）

- ☐ 通信会社・電力会社のホームページの写し（あれば添付）

○特定 DTC 照会アプリのアップデート時にエラーが発生した場合の取扱細則について（令和 6 年 7 月 30 日付国自整第 98 号）

発出元 物流・自動車局自動車整備課長
発出先 各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長
独立行政法人自動車技術総合機構理事長（国自整第 98 号の 2）
軽自動車検査協会理事長（国自整第 98 号の 2）
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長（国自整第 98 号の 2）

（独）自動車技術総合機構 OBD 情報・技術センターでは、特定 DTC 照会アプリの機能改善等のため、定期的に当該アプリのアップデートを行っている。このアップデートは、特定 DTC 照会アプリを使用しようとする際に自動的に行われるが、一部の端末においてエラーが発生し、アップデートできなかった事案が報告されている。

このような場合には、通常、OBD 情報・技術センターが設置する OBD 検査コールセンターに問い合わせ、同センターのガイダンスに従ってエラーの解消手順（例：特定 DTC 照会アプリを一度アンインストールして再度インストールする）を行うことにより、OBD 検査を実施できるようになるが、それまでの間は OBD 検査を実施できず、保安基準適合証を交付できないことは、指定自動車整備事業者にとって大きな負担となる。

これらの事情に鑑み、今般、「OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領について」（令和 6 年 3 月 28 日国自基第 221 号、国自整第 270 号）の規定に基づき、同通達 2-1（3）の事象に該当する特定 DTC 照会アプリのアップデート時のエラーが発生した場合の取扱いを別添のとおり「特定 DTC 照会アプリのアップデート時にエラーが発生した場合の取扱細則」に定めたので、了知されるとともに、遺漏なきよう取り扱われたい。

また、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長、（独）自動車技術総合機構理事長及び軽自動車検査協会理事長あて別添のとおり通知したので申し添える。

別添

特定 DTC 照会アプリのアップデート時にエラーが発生した場合の取扱細則

1. 用語の定義

この細則の用語は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）及び「OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領について」（令和 6 年 3 月 28 日国自基第 221 号、国自整第 270 号。以下「実施要領」という。）に定めるほか、次の各号に定めるところによる。

（1）「アップデート」とは、（独）自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が行う特定 DTC 照会アプリのアップデートをいう。

(2)「アップデートエラー」とは、本来、自動で行われる特定 DTC 照会アプリのアップデートが、何らかの理由により適切に行われず、特定 DTC 照会アプリを使用できない状態となることをいう。

2. 特定 DTC 照会アプリのアップデートエラーが発生した場合の特例措置

(1) OBD 検査コールセンターへの連絡

指定自動車整備事業者は、特定 DTC 照会アプリのアップデートエラーが発生した場合には、機構が設置する OBD 検査コールセンター（以下単に「コールセンター」という。）に連絡し、解消方法等に関するガイダンスを受けることができる。

(2) 特例措置の適用

コールセンターは、指定自動車整備事業者から（1）の連絡を受けた場合には、同日中は実施要領 2-1（3）の事象として特例措置を適用して差し支えない（即ち、同日中は警告灯により合否判定を行って差し支えない）ことを伝えるものとし、その結果連絡者から措置を適用する意思が確認された場合は、当該指定自動車整備事業者の名称、管轄運輸支局等、指定番号、連絡者名及び連絡先並びに連絡を受けた日時を記録した上で、機構が定める「特例番号」を伝えるものとする。

(3) 特例措置を適用する場合の記録事項

指定自動車整備事業者は、機構から「特例番号」を受領した同日中は実施要領 2-1（3）の事象として特例措置を適用することができる。この場合において、特例措置を適用した場合の指定整備記録簿の記載等は、実施要領 4-2 に定めるところによるほか、「特例番号」を記載するものとする。

(4) 同日中にアップデートエラーを解消できない場合の措置

指定自動車整備事業者は、コールセンターに連絡をした同日中にアップデートエラーが解消されなかった場合には、再度、コールセンターに連絡することにより、新たな「特例番号」を受領することができる。

(5) コールセンター対応時間外の措置

コールセンターの対応時間外にアップデートエラーが発生し、解消される前に OBD 検査を実施する場合には、指定自動車整備事業者は、（1）から（3）までの規定にかかわらず、特例措置を適用することができる。この場合において、当該指定自動車整備事業者は、コールセンターの業務開始後速やかに、コールセンターへ連絡し、「特例番号」を受領するものとする。また、コールセンターに連絡したことを確認できる記録（別紙様式例を参照）を作成し、指定整備記録簿に添付し 2 年間保存するものとする。この場合、コールセンターへの連絡記録をもって指定整備記録簿へ「特例番号」の記載は不要とする。

3. 機構から国への情報提供

機構は、「特例番号」の交付状況について、毎月始めに前月分を国土交通本省へ情報提供するものとする。

別紙（様式例）

コールセンターへの連絡記録

作成日：令和●年●月●日
●●自動車整備工場

☐ アップデートエラーが発生した日時

（記載例）

■ 令和●年●月●日 ●時●分

☐ コールセンターに連絡した日時

（記載例）

■ 令和●年●月●日 ●時●分、●●（連絡者名）

■ 令和●年●月▲日 ▲時▲分、●●（連絡者名）

☐ 受領した特例番号

（記載例）

■ UD41-240625-11

■ UD41-240626-11

・

・

・

※特例番号を複数受領した場合は、受領した全ての特例番号を記載すること。

6－2 車両 ECU から読み出される車台番号等の取扱い

○車両 ECU から読み出される車台番号等の情報の取り扱いについて（周知依頼）（令和 6 年 5 月 23 日付事務連絡）

発出元 国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課
(独) 自動車技術総合機構 OBD 情報・技術センター
発出先 (一社) 日本自動車整備振興会連合会

平素より自動車技術行政に御理解と御協力を賜り、御礼申し上げます。

車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）では、車両に検査用スキャンツールを接続し、(独) 自動車技術総合機構が管理する OBD 検査システムと通信することにより合否判定を行います。この際、車両 ECU に記録されている車台番号等の情報が読み出され、「特定 DTC 照会アプリ」の画面上に自動表示されます。（参考図参照）

この車両 ECU から読み出される車台番号等の情報は、自動車製作者等が車両 ECU に記録しているものであり、原則、OBD 検査対象車両の自動車検査証（車検証）に記載された車台番号と一致しますが、ごく稀に車台番号と異なる車両や車両 ECU に車台番号等の情報が記録されていない車両が存在します。

この点を含め、車両 ECU から読み出される車台番号等の情報と OBD 検査（OBD 確認含む）との関係性等を下記のとおり示しますので、貴会におかれましては、傘下会員へ周知いただきますようよろしくお願いいたします。

記

1. 車両 ECU から読み出される車台番号等の情報と車検証に記載された車台番号との関係

OBD 検査対象車であれば国産車、輸入車ともに車両 ECU に記録された車台番号等の情報と車検証に記載されている車台番号は基本的には一致する。

ただし、ごく稀に車検証に記載されている車台番号と車両 ECU に記録された車台番号等の情報が異なる車両や、車両 ECU に車台番号等の情報が記録されていない車両が存在する。

2. 車両 ECU に記録されている車台番号等の情報と OBD 検査の関係

車検証に記載されている車台番号と車両 ECU に記録された車台番号等の情報の表記が異なる車両や車両 ECU に車台番号等の情報が記録されていない車両であっても、OBD 検査の合否には影響はない。

車検証に記載されている車台番号を真とし OBD 検査又は OBD 確認を行うこと。

3. 車検証に記載された車台番号と車両 ECU に記録された車台番号等の情報が一致しない車両の
検査場における取扱い

認証工場において OBD 確認を行った車両については、原則、検査場における OBD 検査を省略
することとしているが、OBD 確認時に車検証に基づき入力された車台番号と車両 ECU に記録さ
れた車台番号等の情報が一致しなかった車両については、これに拘わらず、念のため、検査場
における OBD 検査を実施する。

(参考)「特定 DTC 照会アプリ」の画面に表示される車両 ECU から読み出された車台番号等の情報
の例

The screenshot displays the 'Specific DTC Inquiry App' interface. At the top, a red-bordered box highlights the message: '車両から取得した車両識別番号は (NAL000011) です。' (The vehicle identification number obtained from the vehicle is (NAL000011)). Below this, a red arrow points from a text box to the 'Vehicle Number' field. The text box contains the instruction: 'アプリでは車台番号に含まれる「- (ハイフン)」は除いて表示します。' (In the app, the hyphen (-) included in the vehicle number is displayed without it). The 'Vehicle Number' field contains 'NAL-000011', and the 'Type' field contains 'DBA'. Other visible elements include a '0' dropdown menu, a '車両情報 手入力' (Vehicle Information Manual Input) button, an '入力内容クリア' (Clear Input Content) button, and a 'データリンクコネクタの位置表示' (Data Link Connector Position Display) button.

6－3 Windows10 のサポート終了について

○Microsoft 社による Windows10 のサポート終了について（周知依頼）（令和 6 年 6 月 3 日付事務連絡）

発出元 国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課
(独) 自動車技術総合機構 OBD 情報・技術センター
発出先 (一社) 日本自動車整備振興会連合会

平素より自動車技術行政の円滑な推進に格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。
車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）については、(独) 自動車技術総合機構が提供する OBD 検査システムを用いて OBD 検査を実施いただくこととなります。その際、当該システムの一つである特定 DTC 照会アプリの動作環境については、現状、Windows10 及び Windows11 において保証されているところです。

一方、Microsoft 社は、令和 7 年 10 月 14 日をもって Windows10 のサポートを終了する旨を発表しています。(独) 自動車技術総合機構では、当該サポート終了日をもって、ただちに Windows10 を搭載した端末への「特定 DTC 照会アプリ」の配布を停止することはないものの動作保証はできず、Microsoft 社による改修内容によっては、その影響を受けて、これらの端末で「特定 DTC 照会アプリ」等を使用できなくなる可能性があります。

つきましては、Windows10 のサポート終了日以降も OBD 検査の実施体制に影響が生じないよう、貴会におかれては、下記の点について傘下会員へ周知いただくとともに、貴会広報誌等にも掲載いただく等、幅広い周知へのご協力をよろしくお願いいたします。

記

1. OBD 検査（OBD 確認）に Windows10 を搭載した端末を使用している場合、令和 7 年（2025 年）10 月 14 日までに OS を Windows11 へアップデートすることを推奨します。

※ Microsoft 社は、Windows10 から Windows11 への無償アップデートを実施中(令和 6 年 5 月現在)

2. 新たに、OBD 検査用の端末を購入する場合には、OS が Windows11 であることを確認してください。

以上

6－4 関係諸団体への周知

○OBD 検査に係る諸費用について（周知依頼）（令和 6 年 7 月 30 日付事務連絡）

発出元 国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課
発出先 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
公益社団法人日本バス協会
公益社団法人全日本トラック協会
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人全国個人タクシー協会
一般社団法人日本自動車リース協会連合会
一般社団法人全国レンタカー協会

平素より国土交通行政の推進に格別のご理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）及び関係法令の規定により、令和 6 年 10 月 1 日（輸入車は令和 7 年 10 月 1 日）より、令和 3 年 10 月 1 日以降の新型車を対象に自動車の検査（車検）時に電子装置の故障の有無を判定するいわゆる「OBD 検査」が開始されます。

OBD 検査の実施及び OBD 検査により電子装置の故障が見つかった場合の修理・整備には、費用が発生します。

自動車特定整備事業者が設定する点検、整備及び検査の料金については、OBD 検査に係る諸費用も考慮されることとなりますので、その旨ご理解いただきますよう、会員企業に対し周知をお願いします。

なお、国土交通省では、自動車ユーザーに対して OBD 検査や故障の修理には費用がかかる旨を別添のチラシにより周知していることを申し添えます。

別添

新しいクルマに、新しい車検がはじまります

クルマの電子装置の 故障をみつけます

OBD 検査
ポータルサイト



令和6年10月より、車検に「電子装置の検査」(OBD 検査)が追加されます

OBD 検査は、法令により
義務付けられています

OBD 検査や故障が見つ
かった場合の修理には費
用がかかります

OBD 検査・OBD 確認は
検査場または国の指定・
認証を受けた整備工場で



◀ OBD 検査の対象となる車は車検証の備考欄に
「OBD 検査対象」と記載があります

※OBD 検査の対象となる車：令和3年10月(輸入車は令和4年10月)以降の
フルモデルチェンジ車

『OBD 検査』についてよくある質問

☑ OBD 検査ってどうやるの？

自動車のコンピューター（OBD）に
特別な診断機（検査用スキャンツール）を
接続して電子装置の故障の有無を確認します

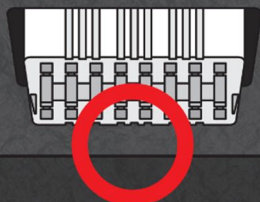


☑ 電子装置の故障が見つかった場合 車検に通らないのですか

修理しなければ車検に通りません

☑ OBD 検査や故障の修理には 費用がかかりますか

費用がかかります
料金は車検を受ける整備工場に
ご確認ください



※差し込み口は運転席の右下または
左下などにあります



診断機の差し込み口

診断機の差し込み口に他の装置が
つながっている車は検査できません
車検前にとりはずしてください

6－5 OBD 検査の適切な実施について

○指定自動車整備事業におけるOBD検査の適切な実施について（令和6年9月26日付事務連絡）

発出元 国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課 整備事業班長
発出先 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会事業部長
各地方運輸局自動車技術安全部整備（・保安）課長
沖縄総合事務局運輸部車両安全課長

令和6年10月1日よりOBD検査が開始されることに伴い、OBD検査対象車にあつては指定自動車整備事業の完成検査においても検査用スキャンツールを使用してOBD検査を実施することとなるところ。

今後、完成検査を実施する場合には下記の注意点に留意し、OBD検査対象車については確実にOBD検査を実施していただくとともに、「自動車特定整備事業者等におけるOBD検査及びOBD確認の取扱方針について」（令和6年3月28日付け国自整第278号）により適切に取扱われたい。

つきましては、以下について傘下会員に対し周知方よろしくお願いいたします。

なお、各地方運輸局等あて別紙のとおり通知していることを申し添える。

記

1. 完成検査時の注意点

- ・自動車検査証等の備考欄に「OBD検査対象」と記載があるか確認すること。
- ・自動車検査証の備考欄等の「OBD検査開始年月日」を確認すること。

なお、確認の結果「OBD検査開始年月日」に至っている場合には、特定DTC照会アプリを使用してOBD検査要否の詳細確認を行うこと。

2. OBD検査時の注意点

- ・特定DTC照会アプリは、「検査モード」で使用する。
- ・検査車両と入力情報に相違がないこと。
- ・検査時は、「原動機ON」または「READY」で実施すること。

以上

付録

- 付録Ⅰ 車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方について（最終報告書）
- 付録Ⅱ OBD 検査プレ運用の実施について
- 付録Ⅲ 関係法令の整理（整備事業者向け研修資料より抜粋）

車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方について
(最終報告書)

平成31年3月13日

車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会

目次

はじめに	1
I. 検討の背景	2
1. 運転支援技術・自動運転技術の進化と普及	2
2. 電子装置の不具合事例等	5
3. 車載式故障診断装置（OBD）に関する制度と運用の現状	6
4. 諸外国における OBD を活用した検査の導入・準備状況	10
II. 新たな検査手法導入の基本的方向性	12
1. 総論	12
2. OBD 検査の対象と開始時期	13
3. 警告灯の活用可能性について	15
III. 「特定 DTC」情報の運用等に係る専門家ワーキンググループでの検討及び検証実験	20
IV. 新たな検査手法に関する具体的制度設計	23
1. OBD 検査で不合格とする『故障』の詳細定義	23
2. 「特定 DTC」情報等の提出・管理・提供の枠組み	23
3. 自動車メーカー等による「特定 DTC」情報の提出等	25
4. 法定スキャンツールの技術基準・認定・年次検査	25
5. 車検時等の取扱い	26
6. その他制度設計等にかかわる事項	30
V. 継続検討課題	33
1. 走行時に記録される故障コード及びレディネスコードの取扱い	33
2. 車両 ECU に記録された車両固有の ID の活用	34
3. その他車両側で必要な対応	34
4. 自動車検査証の電子化を踏まえた対応の検討	34
5. フォローアップ会議の設置	35
おわりに	36
【参考資料 1】本検討に関連する審議会（部会・専門委員会）の報告	37
【参考資料 2】自動車整備技術の高度化に関する取組	40
【参考資料 3】車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会 委員名簿	42
【参考資料 4】車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会 開催経緯	43

別添 1	電子装置等の不具合事例.....	44
別添 2	「特定 DTC」の運用等に係る専門家 WG.....	54
別添 3	特定 DTC の運用等に係る専門家 WG 報告.....	55
別添 4	「特定 DTC」の選定に係る検証実験の結果.....	67
別添 5	自動車検査場における検証実験の結果.....	70
付録 1	OBD 検査で不合格とする『故障』（特定 DTC）の詳細定義.....	75
付録 2	「特定 DTC」情報の提出等の手続き及び提出フォーマット案イメージ.....	77
付録 3	法定スキャンツールの技術基準案（イメージ）	92
付録 4	法定スキャンツールの認定要領案（イメージ）	93
付録 5	法定スキャンツールの年次検査に関する調査・検討（案）	97
付録 6	道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示 第 619 号）の規定案（イメージ）	98

はじめに

近年、自動ブレーキや自動車線維持機能等の自動運転技術の普及拡大に伴い、自動車技術の電子化・高度化が急速に進展している。また、この流れは今後自動運転技術の進化・普及等に伴い加速度的に拡大する見通しである。

自動運転技術は、高度かつ複雑なセンシング装置と電子制御装置で構成されており、これらの装置が故障した場合等には、期待された機能が発揮されないばかりか、誤作動等につながる恐れもあることから、使用過程時の機能維持を図ることが安全上重要となる。

これらの課題に対応するためには、自動車検査（車検）において、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定機を中心とした検査に加えて、電子制御装置まで踏み込んだ機能確認の手法を確立することが必要である。具体的には、最近の自動車にはセンサや構成部品の断線や機能異常の有無を自己診断し、記録する装置（車載式故障診断装置（OBD : On-board diagnostics））が搭載されているところ、これを自動車の電子制御装置の検査に活用できる可能性がある。

この点については、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書（平成 31 年 1 月 15 日）においても「国、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会は、システム・ソフトウェアの検査は従来の検査と異なることに留意して OBD を活用した検査手法や制度を構築すべきである。その際、検査官等「人」の負担が過度にならないよう、ツール等の開発を進めるべきである」等とされているところである。

以上を踏まえ、国土交通省自動車局では、有識者、自動車検査実施機関及び関係団体の代表者からなる「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」を設置し、OBD を活用した自動車検査手法について議論を重ねた。

第 1 回から第 5 回検討会では、新たな検査手法導入の基本的方向性として対象となる自動車と装置、検査開始時期、検査で不合格とする故障の定義等について議論を行い、平成 30 年 5 月、中間とりまとめを行った。

その後、専門家による WG を設置して制度面・技術面の詳細について議論を重ねるとともに、並行して新たな検査手法の実施面の検証を行い、それらの結果も踏まえつつ第 6 回から第 8 回検討会まで議論を重ねた。

この報告書は、本検討会における全 8 回の審議を踏まえ、車載式故障診断装置を活用した検査手法のあり方について最終まとめを行うものである。

I. 検討の背景

1. 運転支援技術・自動運転技術の進化と普及

近年、自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ（AEB））、レーンキープアシスト（LKA）、アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）、横滑り防止装置（ESC）、ふらつき警報、駐車支援システム等の運転支援技術が数多く実用化されている。

これらの運転支援技術は、実用化当初は高級車を中心に搭載されていたが、最近では小型自動車や軽自動車を含む幅広い車種まで搭載が進んでおり、自動ブレーキについては平成28年に国内で生産された新車乗用車の66.2%に、ペダル踏み間違い時加速抑制装置は同47.1%に、レーンキープアシストについては同13.7%に、アダプティブ・クルーズ・コントロールについては同38.7%に、それぞれ搭載されている。

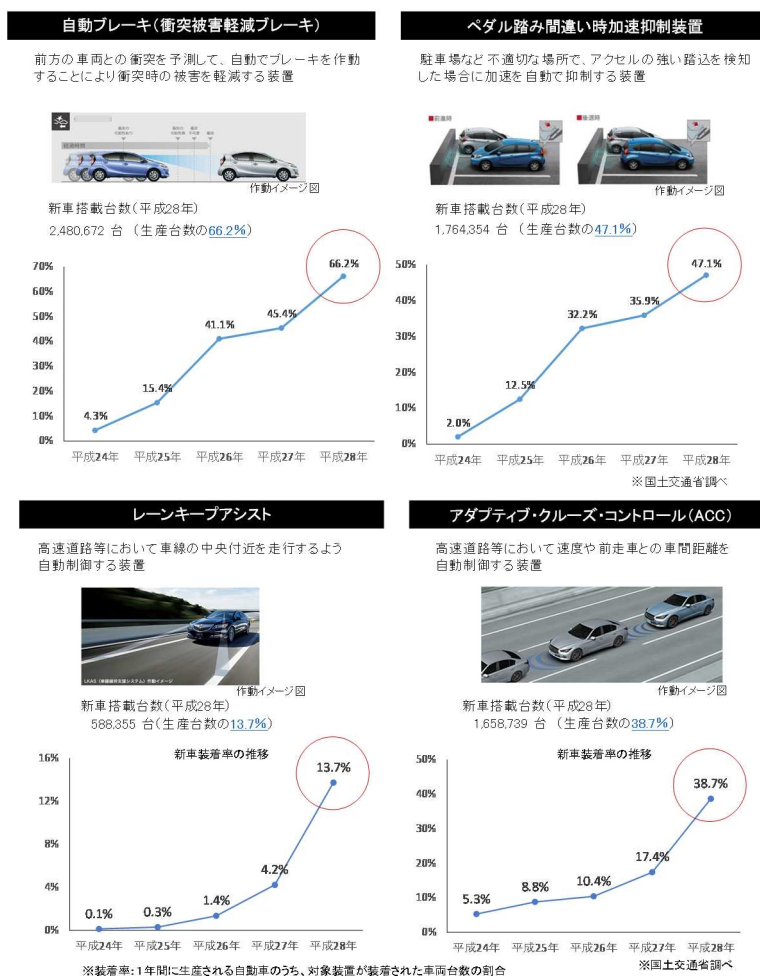


図 1.1.1 運転支援技術の搭載状況

また、政府は、高齢運転者による事故防止対策の一環として、自動ブレーキ等の先進安全技術を搭載した自動車を「安全運転サポート車」と位置付け、官民をあげて普及に取り組むこととしている。特に、自動ブレーキについては、2020年までに新車乗用車搭載率を9割以上とする目標を掲げている。この目標が達成される場合、2020年時点で乗用車保有台数の3～4割に自動ブレーキが搭載されているものと推算される。

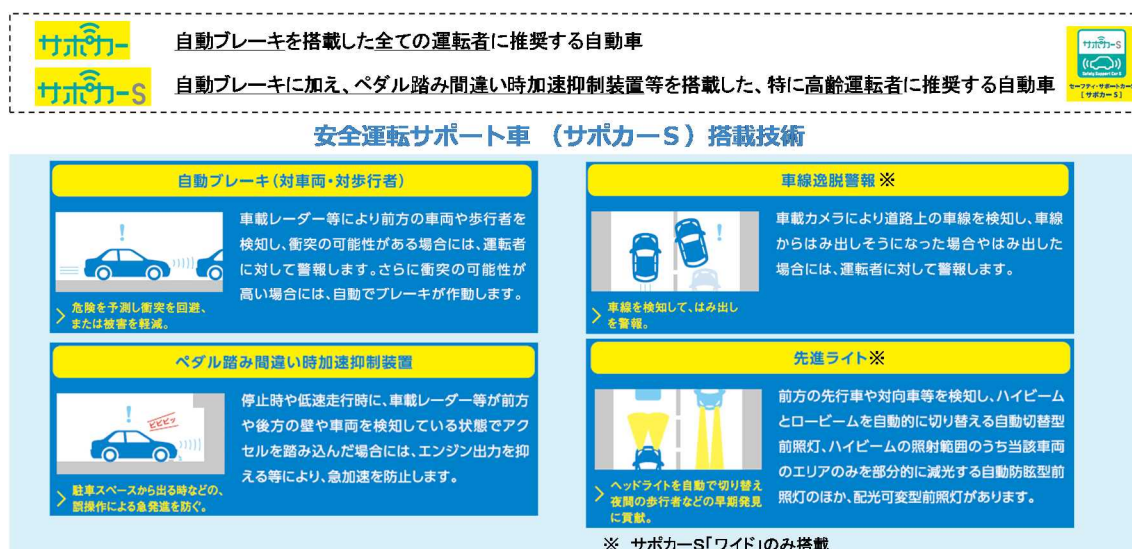


図 1.1.2 安全運転サポート車の普及促進

近年、自動運転技術の進化が目覚ましい。自動運転技術は「官民 ITS 構想ロードマップ 2017」（平成 29 年 5 月 30 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議）¹において、その自動化レベルに応じレベル 1～5 に分類されている。自動ブレーキ、アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）、レーンキープアシスト（LKA）など、ドライバーによる監視の下、システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施する「レベル 1」（運転支援）の自動運転技術は、既に実用化されて市販車に搭載されている。また、ドライバーによる監視の下、システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施する「レベル 2」（部分運転自動化）の技術については、ACC+LKA により車線を維持しながら前方車両を追従する機能として実現されており、更に、これらを高機能化した「高速道路における自動追越し、自動分合流」の技術開発も 2020 年を目途に進められているところである。加えて、ドライバーに代わりシステムが周辺を監視し運転を実施する「レベル 3」以上の自動化技術についても、段階的に技術開発が進めら

¹ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20170530/roadmap.pdf>

れており、高速道路におけるレベル3や限定地域における無人移動サービス（レベル4）の実現に向けた開発や実証実験が行われているところである。自動車の検査手法の検討に当たっては、これらの技術の進化と普及を適切に踏まえる必要がある。

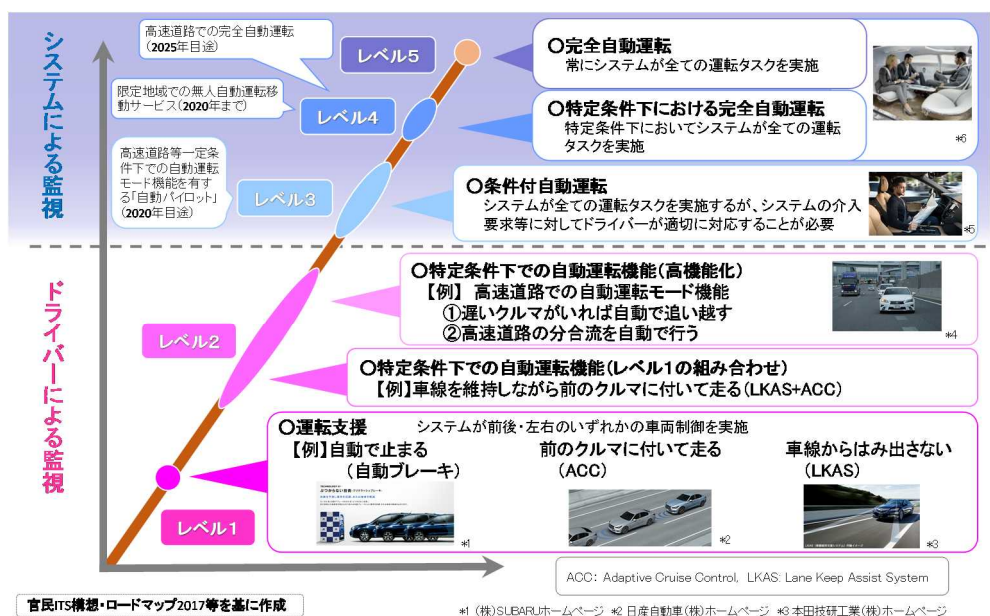


図 1.1.3 自動運転技術のレベル分け

官民ITS・構想ロードマップ2017等を基に作成

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途	時期未定
	レベル1 レベル2 レベル3 (2020年目途)		レベル4		レベル5
実用化が見込まれる自動運転技術	- 自動ブレーキ - 車間距離の維持 - 車線の維持  (本田技研工業HPより)	- 高速道路におけるハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  (トヨタ自動車HPより)	限定地域での無人自動運転移動サービス  (DeNA HPより)	高速道路での完全自動運転  (Rinspeed社HPより)	完全自動運転
開発状況	市販車へ搭載	一部市販車へ搭載	IT企業による構想段階	課題の整理	

図 1.1.4 自動運転技術の開発状況と見通し

2. 電子装置の不具合事例等

1. で述べた運転支援機能や自動運転機能をはじめとする複雑かつ高度な制御を実現するため、最近の自動車にはセンサやエンジンコントロールユニット等の電子装置が数多く搭載されている。

これらの電子装置は、エンジンオイルやブレーキパッドのように必ずしも経年又は走行距離に応じて劣化・摩耗等するものではないものの、他の構造装置と同様、使用中の故障や不具合に起因すると考えられる事故やトラブルが報告されている。とりわけ、運転支援機能や自動運転機能について電子装置の不具合が発生し、予期せぬ事故やトラブルにつながった事例があることには、安全上、重大な留意を要する。

このような電子装置の故障や不具合については、ドライバー等が外観の異常のみから認識することは難しいが、その多くは、点検・整備の際に「車載式故障診断装置（OBD）」（3. で後述）に記録された「故障コード（DTC）」（3. で後述）を読み取ることにより、検知可能である。なお、電子装置の故障には、運転席に備えられた警告灯によりドライバーに報知されるものもあるが、警告灯そのものが故障する不具合も報告されていることには注意が必要である。

自動車ユーザー及び自動車メーカーから国土交通省自動車局へ報告された不具合のうち、①電子装置の不具合と考えられる不具合、②OBDにより検知できた可能性が高い不具合の例を別添1に記す。

3. 車載式故障診断装置（OBD）に関する制度と運用の現状

車載式故障診断装置（OBD：On-Board Diagnostics）とは、エンジンやトランスミッション等を制御する電子制御装置（ECU：Electronic Control Unit）内部に搭載された故障診断機能である。

ECU は、自動車が安全・環境性能を発揮するため、センサからの信号等に基づき最適な制御を行っているが、断線やセンサの機能異常等の不具合が生じた場合には、その情報を OBD に自動記録する。

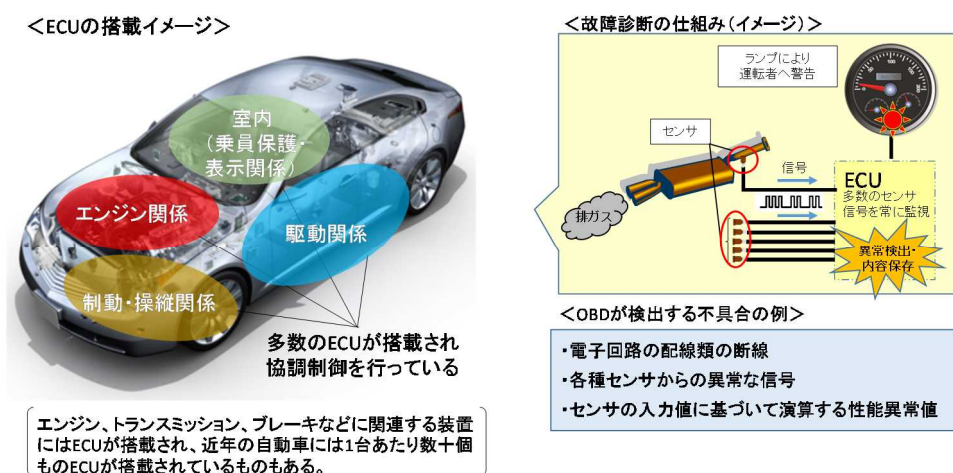


図 1.3.1 車載式故障診断装置（イメージ）

OBD による故障診断の結果、不具合が生じていると判定した場合に ECU に保存される英数字からなるコードを「故障コード」（DTC：Diagnostic Trouble Code）と称する。DTC については、対象のシステム（装置）や故障内容等に応じてコードが定義されており、また、国際標準規格（ISO15031-6）、米国自動車技術会（SAE J2012）等において規格化されている。

DTC には、法規や規格により共通定義されているもの（排出ガス関係の DTC）と自動車メーカーが自由に定義しているものがある。

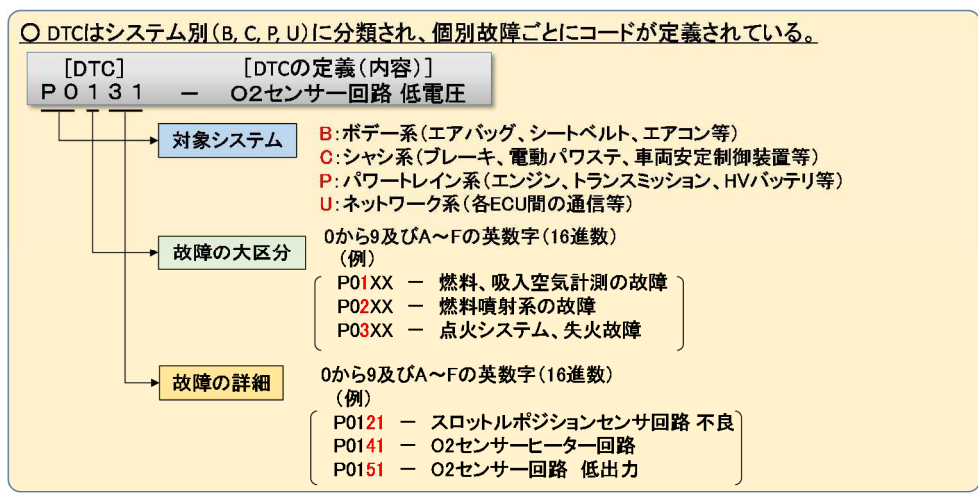


図 1.3.2 故障コード(DTC)の例

OB D に記録された DTC は、「外部診断器 (スキャンツール)」を自動車の診断器用コネクタ (OB D ポート) に接続し、ECU と通信することにより読み取ることが可能である。

スキャンツールには、自動車メーカー又はその委託を受けたツールメーカーが当該自動車メーカー製の車両の整備のために設計・製作する「専用スキャンツール」と、ツールメーカーが独自に設計・製作し複数の自動車メーカーの車両に対応する「汎用スキャンツール」がある。

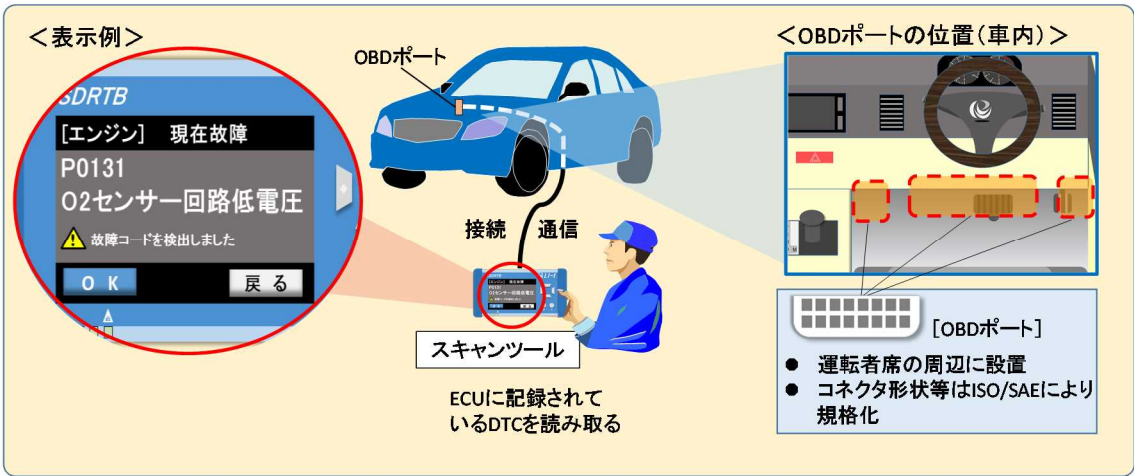


図 1.3.3 スキャンツールによる読取のイメージ

OB D による故障の検知・記録の手法については、排出ガス関係の OB D については法規及び規格により統一化されている一方、その他安全関係の OB D につ

いては、自動車メーカーごとに異なる。以下は、排出ガス関係の OBD における故障の分類・特定の手法である。

- (1) 現在故障・・・現に不具合が生じている状態
- (2) 過去故障・・・過去に不具合が発生した状態
- (3) 仮故障・・・異常な信号を検出した状態（故障の確定に至っていない状態）

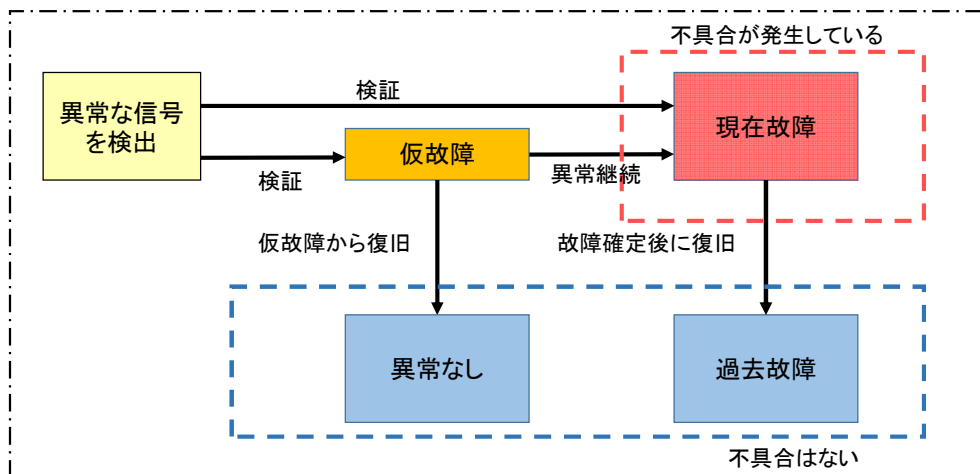


図 1.3.4 ECU 内部で行われる故障診断の手順(排出ガス関係 OBD の例)

電子制御の拡大や排出ガス関係の OBD の法規化に伴い、最近の自動車には、OBD が広く搭載されている。その機能については、現在、以下の通り活用されている。

(1) 自動車の開発時

自動車メーカーは、各システムに応じて OBD を設計・搭載。故障コード (DTC) の記録条件、警告灯の点灯条件等は、原則、自動車メーカーが設定している²。

【開発時】



(2) 自動車の使用時

OBD がシステムの状態を常時監視し、異常を検知した際には、DTC を記録する。この際、一部の DTC (安全上重大な異常に係る DTC 等) については、運転席の表示板の警告灯が点灯し、ドライバーに対して異常を報知。

【使用時】



※1,2(出典) MAZDA ホームページ

(3) 点検整備時

² 排出ガス関係など一部の装置では道路運送車両の保安基準において DTC の記録条件及び警告灯の点灯条件が規定されている。

自動車は自動車整備工場に入庫した際、警告灯が点灯している場合等には、スキャンツールで DTC を読み出し、故障箇所を特定。必要な修理や部品交換を行った後、DTC を消去して警告灯を消灯。

【点検整備】



(4) 検査時（車検時）

現在 DTC の読取は行っていない。したがって DTC が残っていても、他の検査項目が全て基準適合であれば、検査に合格となる³。

【車検】



自動車整備工場では、車検や法定点検時等のための車両入庫時には、故障の有無の確認や、故障箇所の特定のため、スキャンツールによる故障診断が行われている⁴。また、スキャンツールによる故障診断の結果、DTC が検出された場合には、必要な整備・修理を行い、DTC を消去した上で保安基準適合性の検査を行ってユーザーへ車両を返却する。

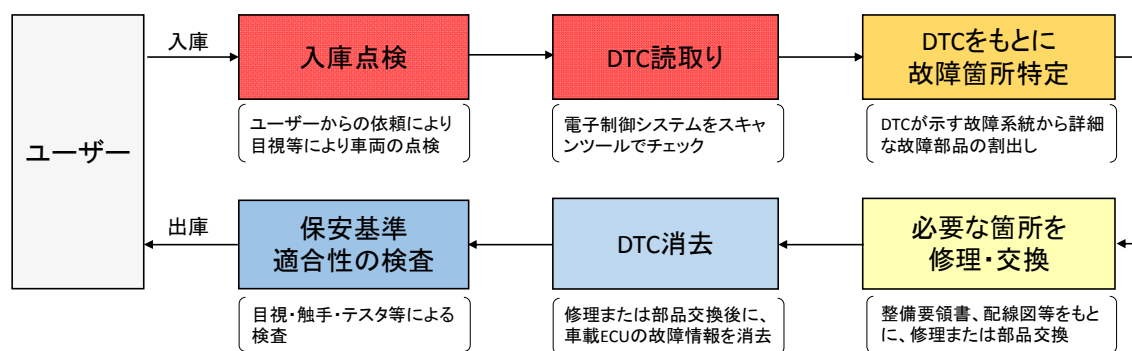


図 1.3.5 自動車整備工場における DTC の読取と点検整備

【参考】 OBD に関する保安基準の規定

- ³ (独) 自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会では、それぞれの規程に基づく運用で、一部の警告灯が点灯している場合には、審査の準備が整っていないとして審査を中断する取扱を行っている。
- ⁴ 車検や法定点検時の DTC の読み取りは、現状、義務付けられていないため、DTC の読み取りを行っていない整備工場もある。

道路運送車両の保安基準（以下「保安基準」という。）には、現在、排出ガス関係 OBD（J-OBD）について規定がある。

J-OBDI は、各種センサ類の断線の有無のみの診断、J-OBDII は、①回路診断（電気回路に断線等が発生していないか）、②機能診断（排出ガス対策装置が自動車メーカーの定める動作基準を満たしているか）及び③閾値診断（JC08 排出ガス値又は WLTC 排出ガス値が OBD 閾値を超えることがないか）を行い、それぞれ異常を検知した場合には、DTC を記録し、警告灯を点灯させることとされている。

JOBDI（断線の検知）

- (1) 大気圧センサ (2) 吸気圧力センサ (3) 吸気温度センサ (4) エアフローセンサ (5) 冷却水温度センサ
 (6) スロットル開度センサ (7) シリンダ判別センサ (8) クランク角度センサ (9) 酸素センサ又は空燃比センサ
 (10) 酸素センサ又は空燃比センサのヒータ回路 (11) 一次側点火システム (12) 排気二次空気システム
 (13) その他故障発生時に排気管から排出される一酸化炭素等の排出量を著しく増加させるおそれがある部品及びシステム

※一部、断線以外の検知も含まれる。

JOBDIⅡ（高度な故障診断）

	診断項目	診断方法		
1	触媒劣化			閾値診断
2	エンジン失火		機能診断	閾値診断
3	酸素センサ又は空燃比センサ（それらが触媒装置の前後に設置されている場合は、両方）の不調	回路診断		閾値診断
4	排気ガス再循環システムの不良		機能診断	閾値診断
5	燃料供給システムの不良（オーバーリッチ／オーバーリーン）		機能診断	閾値診断
6	排気二次空気システムの不良		機能診断	閾値診断
7	可変バルブタイミング機構の不良		機能診断	閾値診断
8	エバポシステムの不良	（回路診断）	機能診断	
9	その他車載の電子制御装置と結びついている排気関連部品の不良	回路診断		

回路診断：電気回路に断線等が発生していないかを診断するもの

機能診断：排出ガス対策装置が自動車の製作者の定めた動作基準を満たしているかを診断するもの

閾値診断：JC08排出ガス値又はWLTC排出ガス値がOBD閾値を超えることがないかを、個々の部品、装置・システムの機能について診断するもの

OBDが異常を検知した場合には**DTCを記録し、警告灯が点灯。**

図 1.3.6 排出ガス関係 OBD に係る保安基準

4. 諸外国における OBD を活用した検査の導入・準備状況

（1）欧州

EU では、自動車の型式認証については、いわゆる EU-WVTA により域内調和されているのに対し、Periodic Technical Inspection (PTI)（車検）については、その権限が引き続き加盟国に留保されているため、車検の制度や手法は、現状、加盟国間で異なる。

一方、車両が EU 域内を自由移動することを踏まえ、EU として車検について一定の水準を確保する必要が生じていること等から、DIRECTIVE 2014/45/EU（以下「EU 車検指令」という。）が採択されている。（同指令は、各国の車検制度を完全に調和するものではなく、加盟国の裁量を残しつつ、最低要件を定める

ものである。) EU 加盟国は、2017 年 5 月 20 日までに同指令の内容を各国内法に反映させるとともに 2018 年 5 月 20 日までに適用することとされている。

同指令の Annex I では、ABS、EBS、ESC 等について、センサの損傷の有無の確認のほか、警告灯若しくは『電子車両インターフェース (electronic vehicle interface)』又はその両方を用いた検査手法の導入が推奨されている。また、排出ガスの基準適合性審査は、テールパイプの排出ガス測定又は OBD の読取により行うことが推奨されている。

このように、EU では加盟国に対して OBD や『電子車両インターフェース』を活用した検査の導入を求めているところ、最先端のドイツの例は以下の通り。

ドイツでは ESC 等の検査が行われているとともに、車検への『電子車両インターフェース』の活用も段階的に進められているところである。交通安全環境研究所が平成 28 年度に実施した調査によれば、2015 年 7 月 1 日より、PTI アダプタ (≡スキャンツール) を使用した検査が必須項目とされている。当該 PTI アダプタは、主に、①装備試験、②ライト試験、③ブレーキ試験に用いられており、①では、PTI アダプタで車載システムの装備情報を読み取り、規定された装置が装備されていることを確認 (エアバック未装備などの不正防止) し、②では、アクティブテスト機能を用いたライトの点灯チェックを行い、③では、ブレーキ試験時に PTI アダプタで車両から踏力関連の情報を読み取り、入力 (踏力) と出力 (制動力) の関係から合否を判定している。また、日本自動車輸入組合が欧州自動車メーカーにヒアリングしたところによれば、ドイツでは、PTI アダプタによる排出ガスの「レディネスコード」の読取を行っているものの、DTC は整備上の参考情報に過ぎないため活用せず、2019 年に ISO20730 を制定し各コントロールユニットが正常に機能するか ePTI を用いて判定する計画とされている。

(2) 米国

米国では、1990 年の大気清浄改正法 (the Clean Air Act amended in 1990) に基づき米国環境保護庁 (EPA: Environmental Protection Agency) が策定した IM (Inspection and Maintenance) プログラム⁵の要件を満たすため、2002 年から OBDII を用いた排出ガス検査が 33 の州・地区⁶において実施・運用されている。このうち、カリフォルニア州では、消費者行政省自動車修理局 (Bureau of Automotive Repair, Department of Consumer Affairs) が、OBD 検査に用いるツール (DAD : Data Acquisition Device) の仕様、認証スキーム、運用ルール等を定め、公開している。

⁵ Amendments to Vehicle Inspection Maintenance Program Requirements Incorporating the On board Diagnostic Check; Final Rule(40CFR51and85)

⁶ <https://www.epa.gov/state-and-local-transportation/board-diagnostics-obd-status-state-and-local-obd>

Ⅱ．新たな検査手法導入の基本的方向性

1．総論

検討会では、OBD を活用した検査（以下「OBD 検査」という。）の導入に向けて、事務局（国土交通省自動車局整備課）より、以下の基本的な方針案が示された。

- 「OBD 検査」は、車検時に、OBD を活用して、保安基準に定める性能要件を満たさなくなる不具合を検知することを目的とする。
- ただし、OBD は技術的に全ての不具合を検知できるものではなく、また、検知範囲は搭載技術や自動車メーカーの設計等により異なるため、これらを基準により一律に規定した場合、自動車の設計を制約し、結果、技術の進展を阻害しかねないことに留意が必要。
- OBD 検査導入に当たっては、
 - － DTC の立て方については、これまで通り、自動車メーカーが自由に設定できることとした上で、
 - － このうち、OBD 検査の対象装置が保安基準に定める性能要件を満たさなくなる故障に係る DTC のうち、OBD が『故障』の存在を推断できるものとしてⅢ 1. の定義に従って自動車メーカーが定めるもの（以下「特定 DTC」という。）を予め届け出てもらい、
 - － 車検時に特定 DTC が検出された場合に、検査不合格とする
- OBD 検査の基準（保安基準）は、自動車メーカーにおける開発期間、ツールメーカーにおける検査機器の開発期間、検査実施機関や整備工場における準備期間等を考慮し、公布後一定のリードタイムを置いた後、新型車から適用することとする。

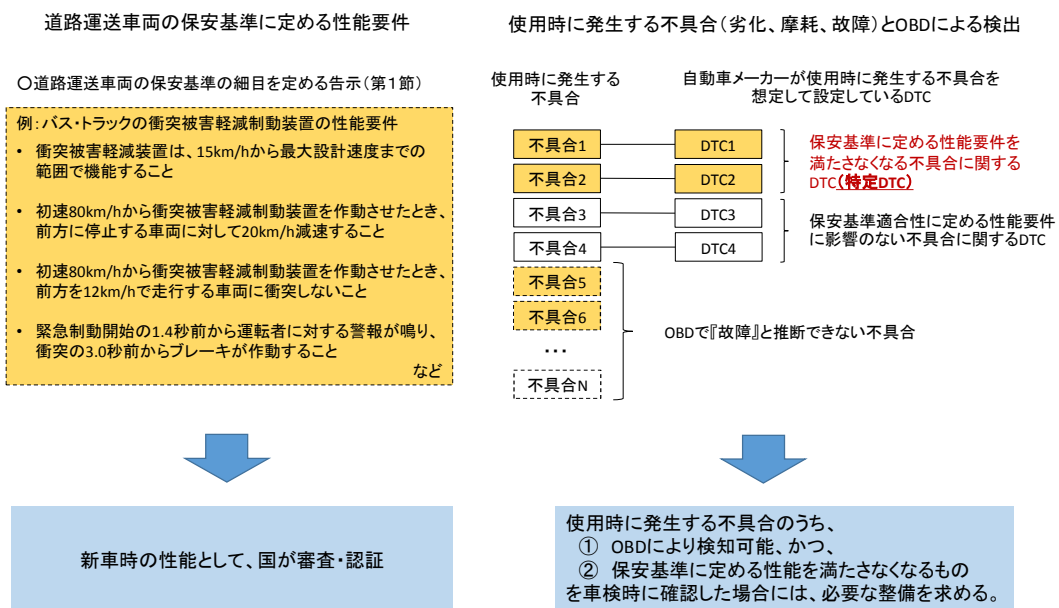


図 2.1.1 特定 DTC のイメージ

2. OBD 検査の対象と開始時期

(1) OBD 検査の対象の考え方

OBD 検査の対象は、以下の考え方に基づいて決定することとする。

- OBD 検査の対象は保安基準に性能要件が規定されている装置とする。(ただし、現在、保安基準に規定がない装置であっても、将来、保安基準に規定された場合には、OBD 検査の対象となり得る。) ここで、「保安基準に性能要件が規定されている装置」とは、保安基準において設置が義務付けられている装置のほか、設置は義務付けられていないものの満たすべき性能要件が規定されている装置 (いわゆる if fitted 基準が適用される装置) も含むが、この点について、ユーザーの理解が得られるよう丁寧な周知と説明を行うとともに、次の点に留意が必要である。
 - ・ if fitted 基準が適用される装置が故障した際、当該装置を修理するのか、当該機能を放棄するのか (※ソフト又はハードにおいて当該機能を使用できなくする) ユーザー自身が選択できるようにすること
 - ・ ユーザーが当該機能を放棄した場合、運転席の表示等により、使用者や運転者がその旨を理解できるようにすること
- OBD 検査導入に当たっては、第一に、故障時の誤作動等による事故が懸念され、現行の車検手法では故障等の検知が難しい運転支援技術・自動運転技術等を対象とする。

- その他の装置については、OBD 検査の負担と効果を見極めつつ、装置ごとにその要否を検討することとする。ただし、排出ガス関係については、現行の保安基準に J-OBDII 基準が導入されていることから、排出ガス関係については、引き続き、OBD 検査の対象とする。

(2) OBD 検査の対象とする自動車

以下の全てに該当する自動車を OBD 検査の対象とする。ただし、③の適用日については、自動車側の対応や検査実施機関・自動車整備工場における準備に要する期間等を考慮して、変更があり得る。

- ① 型式指定自動車又は多仕様自動車^{7 8}
- ② 乗用車、バス、トラック (M1, M2, M3, N1, N2, N3)
- ③ 2021 年 (輸入自動車は 2022 年) 以降の新型車⁹

(3) OBD 検査の対象とする装置

(2) の対象自動車に搭載される以下の装置を OBD 検査の対象とする。ただし、以下の装置であっても保安基準に性能要件が規定されていないものは、当該要件が規定されるまでの間は OBD 検査の対象としない。

- ① 排出ガス等発散防止装置
 - ・道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 (以下「細目告示」という。) 第 41 条及び第 119 条並びに別添 48 に規定された装置
- ② 運転支援技術
 - ・アンチロックブレーキシステム (ABS)
 - ・横滑り防止装置 (ESC/EVSC)
 - ・自動ブレーキ (AEB/AEBS)¹⁰
 - ・ブレーキアシストシステム (BAS)
 - ・車両接近通報装置
- ③ 自動運転技術
 - ・UN/ACSF で審議され UN 規則が成立した自動運転技術 (Category A, B1, C 及び緊急操舵技術 (ESF))¹¹

⁷ 「多仕様自動車」とは共通構造部型式指定を受けた共通構造部を含む自動車 (トラック、バスなど)。

⁸ これらの自動車をベースに改造された自動車 (タクシー等) も含む。

⁹ 輸入車は本国メーカーとの調整、翻訳等が必要であり準備に時間を要することに配慮。また、「新型車」とはいわゆるフルモデルチェンジを想定。

¹⁰ 乗用車の自動ブレーキについては、保安基準に性能要件が規定されていないため、当該要件が規定されるまでの間は、OBD 検査の対象としない。

¹¹ この他国連 WP29 における審議状況を踏まえ、OBD 検査の関連法令の公布までに UN 規則化されている技術を OBD 検査の対象とする。また、自動化の「機能」について述べたものであり「自動化レベル」に拠らない。また、UN の会議体の名称等が変更された場合には、相当する会議体に読み替える。

このほか、上記装置への OBD 検査の導入状況及び現行の車検手法の効果を見極めた上で、将来、以下に掲げる装置についても OBD 検査の対象とする可能性がある。

- ・車線逸脱警報装置（LDWS）
- ・オートライトシステム
- ・先進ライト（自動切替型、自動防眩型、配光可変型等の前照灯）
- ・ふらつき注意喚起装置
- ・視界情報提供装置（バック／サイドカメラ、アラウンドビュー等）
- ・車両周辺障害物注意喚起装置（周辺ソナー）
- ・運転者異常時対応システム

（４）対象の見直し

重大な事故の発生、技術の発展その他の事情の変化により、（１）から（３）までに変更が必要な場合には、十分な時間的余裕をもって予め関係者の意見を聴取し、検討するものとする。

（５）OBD 検査の開始時期

（２）で述べた通り 2021 年（輸入車は 2022 年）以降の自動車から OBD 検査の対象とするが、実際に OBD 検査を開始する時期、即ち、車検時に「特定 DTC」が読み取られた場合に不合格とする取扱を開始する時期については、検査実施機関における準備や実証のための期間を考慮し、2024 年（輸入車は 2025 年）以降とする。

3. 警告灯の活用可能性について

（１）警告灯活用の利点と課題

検討会では、車検時に特定 DTC が記録された車両の検出方法に関し、スキャンツールで読み取る手法のほか、運転席に搭載された「警告灯」を活用する可能性について議論がなされた。

警告灯を活用して合否判定を行うことについては、①ユーザーが車検に不合格となることが視覚的に認知できるため納得感を得やすい。②（スキャンツールで DTC を読み取る手法と比較して）大規模なデータ管理や検査機器・設備の導入なしに簡単に実施可能という利点が挙げられた。

一方、課題としては、①警告灯の点灯条件が基準に明記されておらず¹²、メーカー間で異なるため、警告灯で検査をすることは、自動車メーカーが、車検の合否ラインを決定することに同義となる。②（国際基準で点灯条件の統一を目指す場合）国際基準化には時間がかかる。③警告灯は、故障表示だけでなく、運転者の状態や周辺交通の状況も表示することとなっており、ともすれば、クリスマスツリーのようになるおそれがある。この場合、インパネのスペースの限界があるほか、検査での正確な判別が困難である。④警告灯による検査では、不合格となった車両について、どの部品の故障か特定できないため、ユーザーや整備工場は速やかに整備を実施することができない。また、検査実施機関も不具合箇所の詳細を把握できず保安基準に抵触する不具合か判断できない。⑤警告灯自体の不具合など、確認漏れが発生する可能性がある。⑥排出ガス関係については、警告灯のみでは検査準備ができていないか（レディネスコードの有無）を確認できない等が挙げられた。

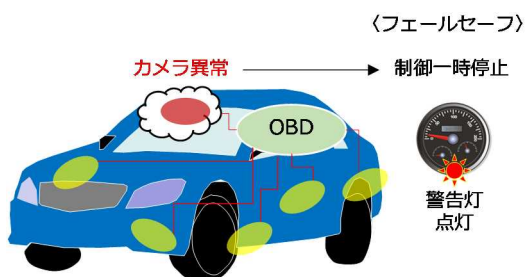
（２）特定 DTC と警告灯の関係

検討会では、特定 DTC（保安基準に定める性能要件を満たさなくなる『故障』に係る DTC）と警告灯の点灯条件に関し、OBD の技術的な特徴・限界も踏まえつつ、次のような議論が行われた。

まず、ECU（OBD）は、制御における異常値を検知することはできるが、そののみをもって『故障』（損傷等により不可逆な異常に陥り、修理や交換が必要な状態をいう。以下同じ。）と断定できない。ただし、同じ異常が再現される、再始動後も異常が継続する等により『故障』であると推断可能な「異常」もある。

【一時的な「異常」の例】

カメラ前方のガラスに水滴が付着し、前方センシングが（一時的に）機能しない状態を、ECU は「異常」と判断し、カメラからの入力に基づく制御を一時的に停止（フェールセーフ）するとともに、警告灯を点灯し、その旨をドライバーに報知する。この時、システムは（一時的に）「異常」状態にあるが、水滴がなくなれば、「正常」に復帰できるため、「故障」ではない。



¹² UNR131（大型車の AEBS）など一部の基準では、性能要件に適合しなくなる故障が発生した場合に警告灯を点灯させることが義務付けられている。このような装置では、点灯条件は基準上統一されているといえる。

自動車メーカーは、ECU が検知する異常のうち、「ドライバーに報知すべき異常」を精査し、警告灯を点灯させている。ここで、①システムが『故障』しているか、②保安基準に定める性能を満たしているか、は必ずしも判断基準となっていない。このような自動車メーカーが定める警告灯の点灯条件は、「特定 DTC」の目的・機能と異なるが、警告灯の目的（異常状態にあることを運転中のドライバーに速やかに報知すること）に照らせば、合理的である。

OBD が検出する異常を、①保安基準に定める性能要件を満たさなくなる異常か、②警告灯が点灯する異常か、③OBD が『故障』と推断した異常か、の3つの切り口で整理すると表 2.3.1 のとおり分類できる。

車検で不適合とすべきものは、①かつ③を満たす異常であり、論理的には下表中「特定 DTC ON」となっている **B** と **D** が該当する。

ただし、自動車メーカーによれば、**B** のケース（OBD が性能要件を満たさなくなるような『故障』であると推断したにもかかわらず、警告灯が点灯しない）はあり得ないとのことである。

一方、OBD は、『故障』と推断する前段階であっても、ECU の制御に異常が発生してフェールセーフモードに移行した場合等には、ドライバーに報知するため、警告灯を点灯させることがある（**C**・**E**）。また、保安基準に規定がない装置や要件であっても、自動車メーカーの判断により、警告灯を点灯させることがある（**E**・**F**）。

表 2.3.1 OBD が検出する「異常」の分類

保安基準との関係	警告灯の点灯/不点灯(※2)	OBDが『故障』と推断できていない異常 (OBDが診断中の状態を含む)	OBDが『故障』と推断した異常※3
性能要件(※1)を満たさない	「不点灯」	A 警告灯 OFF 特定DTC OFF	B 警告灯 OFF 特定DTC ON
	「点灯」	C 警告灯 ON 特定DTC OFF (例: カメラ正面のガラス曇り 等)	D 警告灯 ON 特定DTC ON (例: 断線、センサ機能不全 等)
性能要件(※1)を満たす	「不点灯」	/	
	「点灯」		
		E 警告灯 ON 特定DTC OFF (例: 任意搭載の冗長系の1系統異常)	F 警告灯 ON 特定DTC OFF (例: 任意搭載の冗長系の1系統故障)

※1 細目告示第1節に定める性能要件

※2 自動車メーカーが、OBDが検知する異常のうち、ドライバーに報知すべきものを精査、決定し、警告灯を点灯させている。

※3 同じ異常が再現される、再始動後も異常が継続する等により、「故障」とであると推断可能な「異常」。

このように、現状、警告灯は、『故障』と推断されない異常（後で正常に復帰可能な一時的な異常を含む。）や、保安基準に関係のない異常に対しても点

灯するものであることから、その点灯・消灯のみをもって車検の合否判定を行うことは適当でない。

(3) ユーザー認知の観点からの「特定 DTC」と警告灯の関係

(1) でも述べた通り、OBD 検査で不合格となる場合、警告灯が点灯すれば、ユーザーが異常を認知できるため、納得感を得やすい。一方、(2) で述べたとおり、警告灯は運転中のドライバーに対して異常状態であることを速やかに報知するための機能であり、保安基準に定める性能要件を満たさなくなる『故障』を記録する「特定 DTC」とは目的・機能が必ずしも一致しない。

これらのことを踏まえ、警告灯の本来の目的や設計の自由度を損なわないよう、警告灯の点灯条件に係る基準は変更しない。つまり、保安基準において「特定 DTC」を記録する場合、警告灯の点灯を必須とすることはしない。

一方、もとより、自動車メーカーの判断により、特定 DTC を記録する場合に、警告灯が点灯するように設計することは妨げられていないため、自動車メーカーがシステムや警告灯について、かかる設計を行うことは可能である。

なお、現在一部の UN 規則に見られるとおり、警告灯の点灯条件を UN 規則において統一することは「特定 DTC」と警告灯点灯条件の整合を図る上で効果的であることから、今後、国連 WP29 において、他の締約国の理解と協力を得つつ、規則毎に警告灯の点灯条件の統一化・明確化を進めることが望ましい。

(4) 警告灯の活用に関するその他の意見

以上のほか、警告灯の活用に関しては次のような意見・議論があった。

① 将来の OTA の普及等を見据えた検査手法の拡張性

国連 WP29 では、OTA (Over The Air) の議論が進められているが、OTA が普及した場合、車両にどのようなソフトウェアが搭載され、どのような機能を備えているか確認するため、車検時等にスキャンツールを接続してソフトウェアバージョン等を読み取る手法が考えられる。このような議論は、車検における手法の選択肢を広げることに繋がる。¹³

② 「特定 DTC」を含む車検基準の国際基準調和

¹³ ドイツでは、検査において自動車の Calibration Identifier 及び Calibration Verification Number をスキャンツールで読み取ることによりソフトウェアの書き換えを検出する仕組みの検討が行われている。具体的には、ソフトウェアの書き換えを検出した場合は、自動車メーカーから FSD に事前に提供されたソフトウェアのホワイトリストと照合することにより合否が判定される手法であり、このためには、検査におけるスキャンツールが不可欠である。

「特定 DTC」については、排出ガス関係の OBD を除けば、ほぼメーカーの自由設定となっているところ、国際的に統一的に進めていくことにより実効性のあるものとなるのではないか。警告灯については、協定規則で定められている部分もあるため、それらも活用して、国際的に取り組むべきではないか。

(②の指摘に対する留意点と考え方)

車検制度については、国連 1958 協定規則のスコープ外であるなど、現状、我が国が利用可能な基準調和の国際的枠組みがなく、更に、EU 域内でさえも国ごとに異なるため、車検制度の国際調和は、当面、現実的でない、又はその実現には相当の時間を要すると考えられる。

このため、今後、①先進的な車検手法を導入している諸外国と情報交換や可能な範囲での制度の刷りあわせに努めるとともに、②協定規則の中で車検に活用できる部分があれば採用していくこととするが、一方、国内における自動運転技術の普及状況や不具合事例を踏まえれば、車検の国際調和のための枠組みが出来上がるまでの間、検討を一步も進めないという立場は適当でない。

Ⅲ.「特定 DTC」情報の運用等に係る専門家ワーキンググループでの検討及び検証実験

中間とりまとめでは、車検時に「特定 DTC」を読み取る手法の導入に当たり手続、データ管理、機器導入等に関し、以下のような検討事項があるとされた。

- OBD 検査に用いる検査機器（以下「法定スキャンツール」と仮称する。）の仕様はどうあるべきか。また、検査機器の情報のアップデート（「特定 DTC」情報のアップデート等）のための枠組みは、どうあるべきか。
- 法定スキャンツールの機能と基準適合性を確認するための枠組み（認定制度など）はどうあるべきか。また、これら機器のプログラムの改ざん等の不正をどのように防止すべきか。
- 自動車メーカーが設定する「特定 DTC」を、法定スキャンツールで読み取れるようにするため、その通信プロトコル、データストリーム機能等はどうあるべきか。（J-OBDII の基準を参考に、ISO、SAE 等の国際規格を利用できるか。）
- 自動車メーカーが設定する「特定 DTC」は、どのような手続きで提出、管理、更新（法定スキャンツールへの反映）すべきか。（特に、検査に当たっては、1 台ごとに「特定 DTC」情報が必要となることに留意が必要）。
- OBD 検査と点検・整備制度の関係はどうあるべきか。ディーラーのみならず、専門の整備工場も OBD 検査に対応できる環境等を整備することが前提。（一般整備工場向けの法定スキャンツールの開発・普及（特定 DTC 読み取り機能を汎用スキャンツールの機能の一部に含める等）、アップデートの枠組み等）

また、中間とりまとめでは、スキャンツールを用いて「特定 DTC」を読み取る手法に関し、その実施面（フィージビリティ）における技術面、負担面の課題を指摘する意見があり、以下のような課題を念頭に、詳細を詰める必要があるとされた。

- ① 自動車メーカーが提出する「特定 DTC」情報が膨大であるほか、新型車投入等の度に情報の更新が必要。これらの際、入力ミスがあると車検時に読み取れない。
- ② 「特定 DTC」管理サーバーに保管されるデータ量は膨大であり、また、増加し続けることとなる。
- ③ 管理サーバーの「特定 DTC」情報の更新にあわせて、定期的に、法定スキャンツールにアップデートする必要。
- ④ 車検時に、法定スキャンツールで確実に「特定 DTC」を読み取れるか。

(通信プロトコルの整合等)

- ⑤ 法定スキャンツールは、(独)自動車技術総合機構(以下「機構」という。)が使用するもののほか、軽自動車検査協会、整備工場(ディーラー、専業)が使用するものもあることに留意が必要。(全国で数万～十数万台)
- ⑥ 一連の「特定 DTC」情報の流れについて、セキュリティ対策や不正防止策が必要

以上のような検討事項や課題を踏まえ、中間とりまとめ以降、次の(1)のとおり「特定 DTC」の運用等に係る専門家ワーキンググループ(WG)を設置して議論を重ねるとともに、並行して(2)のとおり「特定 DTC」情報の取扱に係る検証実験を行った。

(1)「特定 DTC」の運用等に係る専門家 WG

中間とりまとめの後、分野ごとに専門家からなる WG(メンバーは別添 2 のとおり)を設置して以下の点を中心に全 6 回の検討を行った。WG における検討経緯及びその結果は別添 3 の通り。

- 「特定 DTC」情報の提出フォーマット(必要なデータセット、使用可能プロトコル等)
- 「特定 DTC」情報の管理者及び管理体制
- 法定スキャンツールの仕様と認定制度
- 法定スキャンツールのアップデートの枠組み
- 保安基準のイメージ
- 車検時における取扱

(2)「特定 DTC」情報の取扱に係る検証実験

(1)と並行して、「特定 DTC」の選定と自動車検査場における読取等に関する検証実験を行った。その結果をそれぞれ別添 4 と別添 5 に示す。これらに示す通り、「特定 DTC」の選定の結果、中間とりまとめに示した「特定 DTC」の定義のみでは特定 DTC への該当性を判断できない DTC が存在することが判明した。このため、これらの結果も踏まえて「特定 DTC」の詳細定義を決定することとした(IV. 1.)。また、②自動車検査場における読取等に係る検証実験では、OBD ポートへのスキャンツール接続手順、読取時間、全体の検査時間、検査工数等の確認を行ったほか、OBD 検査導入に当たっての実務面での課題・改善事項の洗い出しを行った。

今後も、引き続き「特定 DTC」情報をサーバーへ格納し、法定スキャンツールへ展開する流れ等について、検証実験を行うこととしている。

なお、OBD 検査開始までに関係者が十分に時間的余裕をもって準備を進められるよう、制度の大枠に関する部分については、可能なものから順次、法令・通達の検討・策定作業を進めるべきであり、この観点から関連法令・通達は、周知期間を十分に確保する観点から早期に公布することが望ましい。

また、OBD 検査の開始時期、即ち、車検において「特定 DTC」が読み取られた場合に当該車両を不合格とする運用を開始するのは 2024 年（輸入車は 2025 年）以降とし、その 1 年前を目途に、全ての準備が整った段階で OBD 検査のプレテストを行うことが望ましいとされているところ、当該スケジュールに沿って、関連法令・通達の発出とプレテストを実施する必要がある。

IV. 新たな検査手法に関する具体的制度設計

1. OBD 検査で不合格とする『故障』の詳細定義

中間とりまとめの内容及び国内自動車メーカー各社において実施した「特定 DTC」の選定に係る検証実験の結果及び検討会での議論の結果を踏まえ、OBD 検査で不合格とする『故障』を付録 1 の通り定義する¹⁴。

2. 「特定 DTC」情報等の提出・管理・提供の枠組み

OBD 検査の実施に当たっては、自動車メーカー等から提出される「特定 DTC」情報を適切に管理するとともに、検査を実施する機構及び軽自動車検査協会の全国の事務所並びに指定自動車整備工場（以下「検査実施機関」という。）へ当該情報を提供する必要がある。この際、全国の検査実施機関が使用する法定スキャンツールが参照する「特定 DTC」情報に誤りがあると、検査の誤判定につながるおそれがあることから、当該情報を全国の法定スキャンツールに完全性・最新性を確保して提供する必要があるが、自動車メーカー等から提出される「特定 DTC」情報は、新型車の発売時はもとより同一型式であってもサプライヤーの変更やソフトウェアアップデート等によっても追加・変更されることがあることに留意が必要である。

また、自動車から DTC を読み出すためには、スキャンツールがアクセスする ECU 番号、通信プロトコル等の技術情報（以下「ECU 情報」という。）が必要

¹⁴ 中間とりまとめに述べた通り、当該定義は、OBD はあらゆる故障を検知できるものではなく、以下のような技術的な限界を有することに留意した上で、慎重に議論・決定されたものである。（以下、中間とりまとめより抜粋）

- ・ OBD は、車体の腐食やタイヤの摩耗など機械的な異常を検知できない。
- ・ OBD は、自動車メーカーがシステム設計時に想定する異常（DTC が設定される異常）しか検知できない。
- ・ OBD は、制御における異常値を検知することはできるが、必ずしも、そのみをもって異常の原因や箇所を特定できない。
- ・ OBD は、制御における異常値を検知することはできるが、必ずしも、そのみをもって『故障』（損傷等により不可逆な異常に陥り、修理や交換が必要な状態）と断定できない。
- ・ OBD に記録された DTC は原則「時間」の概念を持たないため、現在の異常を示しているのか、過去の異常により記録されたものか、判断できないことがある。
- ・ 排出ガス関係の OBD では、判定条件が整ったうえで故障診断が行われる。この際、判定条件が整った場合には OBD に「レディネスコード」が記録される。換言すれば、「レディネスコード」が記録されない場合には、OBD 診断が行われていない。
- ・ 安全関係の OBD でも、一定の条件（一定距離を走行すること等）を満たさなければ診断できない項目もあるものの、当該条件は、メーカーや車種ごとにまちまちである。また、一般的に「レディネスコード」は設定されていないため、当該条件が整っていることを確認する手法はない。
- ・ OBD に記録された DTC の消去条件は、メーカーごとにバラバラである。また、故障が修理されていなくとも、バッテリーの取り外しやスキャンツール操作により DTC を消去される可能性がある。（ただし、安全系の DTC は、故障が再現されれば再検知・記録されることが一般的。排出ガス系では、判定条件が整わなければ、レディネスコードが記録されない。）

であり、当該情報についても完全性・最新性を確保して全国の法定スキャンツールへ提供する必要がある。

これらのことから、検査実施機関が使用する法定スキャンツールへ「特定 DTC」情報と ECU 情報を完全性・最新性を確保して提供するため、その提出・管理・提供について以下の制度を構築することが適当である。

- 自動車メーカー等は、3. に示すフォーマットにより「特定 DTC」情報及び ECU 情報（軽自動車のものを含む。以下同じ。）を機構へ提出する。
- 機構は、自動車メーカー等から提出された「特定 DTC」情報及び ECU 情報を新設するサーバー（以下「機構サーバー」という。）で一元管理する。
- 機構は、自動車から読み取った DTC を機構サーバーへ送信し、特定 DTC に該当するか自動で判定する「特定 DTC 照会アプリ」（以下単に「アプリ」という。）を開発・管理し、検査実施機関や整備工場へ無料配布する。
- 機構及び軽自動車検査協会の検査事務所、指定工場・認証工場等は、当該アプリをパソコン、スマートフォン、スキャンツール等（整備用のものを含む。）にインストールして使用する。ここで自動車と通信することが可能であるとともに、アプリをインストールし、インターネット経由で機構サーバーに接続が可能な機器を「法定スキャンツール」と定義する。
- 検査実施機関が検査対象車両から読み取った DTC データ等は、インターネット等を介して機構サーバーへ送信される。機構サーバーは、当該データと「特定 DTC」情報を照合し、読み取った DTC が、特定 DTC に該当するか判定し、その結果を検査実施機関の法定スキャンツールへ通知する。

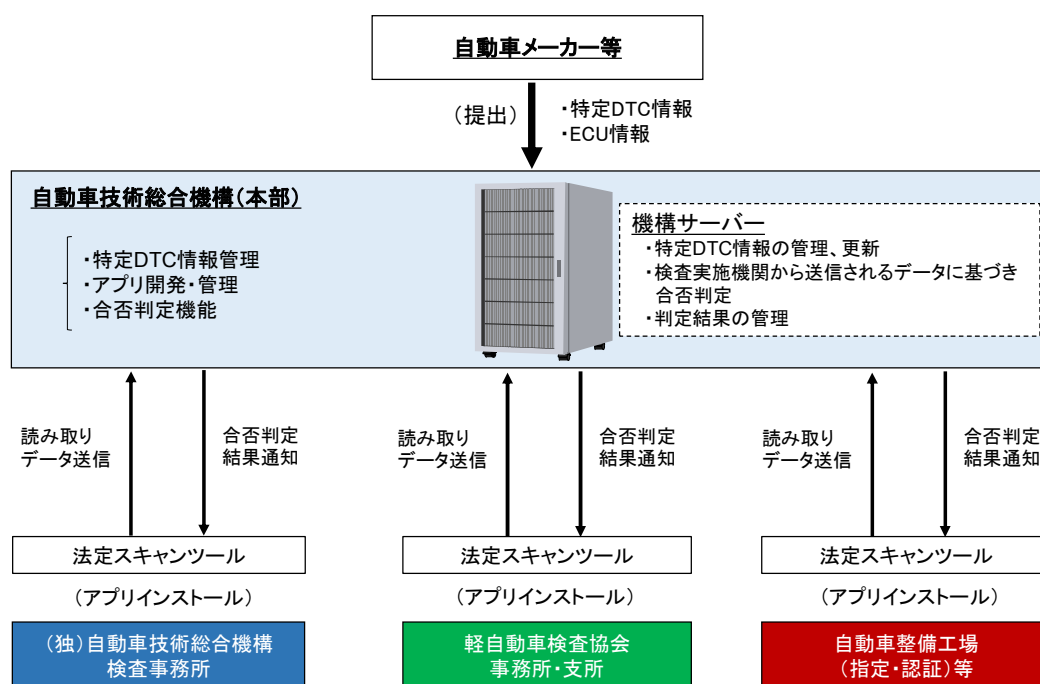


図 4.2.1 「特定 DTC」情報の提出・管理・提供の枠組み

3. 自動車メーカー等による「特定 DTC」情報の提出等

自動車メーカー等は、付録 2 に定めるところにより「特定 DTC」情報を機構へ提出するものとする。また、提出済みの「特定 DTC」情報に変更又は訂正が生じた場合には、同付録 2 に定めるところにより必要な手続きを行うものとする。

なお、自動車メーカー等から「特定 DTC」情報が適切に提出されない場合等には、機構はその旨を国へ報告し、国は当該自動車メーカー等に対して指導、報告徴収等を行うものとする。

4. 法定スキャンツールの技術基準・認定・年次検査

OBD 検査に用いる「法定スキャンツール」は、次に掲げる機能を有することにより自動車と通信することが可能であるとともに、アプリをインストールし、インターネット経由で機構サーバーに接続が可能な機器とする¹⁵。これらについて具体的な技術基準案（イメージ）を付録 3 に示す。

【法定スキャンツールの機能】

＜自動車との接続＞

- ・自動車の OBD ポート（16 ピンコネクタ）に接続した OBD コネクタを介し、VCI（Vehicle Communication Interface）を通じて自動車の ECU に接続できること。スキャンツールの表示部、OBD コネクタ、VCI 等の間の接続は有線でも無線でも可とする。

＜アプリのインストール・アップデート＞

- ・機構ウェブサイト等からダウンロード（無料）してパソコン、スマートフォン、スキャンツール等（以下「スキャンツール等」という。）へインストールしたアプリが動作すること。
- ・アプリの仕様変更時に、機構ウェブサイト等に公開される更新アプリをダウンロードし、アップデートできること。

＜機構サーバーとのデータ送受信＞

- ・車検証の QR コード等から車両情報を読み取れること。
- ・アプリを通じて機構サーバーに接続し、車両情報を送信するとともに、機構サーバーから返信される当該車両に対応する ECU 情報（特定 DTC が格納される ECU 番号、DTC を読み出すための通信プロトコル等。以下同じ。）をスキャンツールに受信すること。

¹⁵ 検討会及び専門家 WG では、インターネットに接続しない「スタンドアローン型」の法定スキャンツールについても議論されたが、「特定 DTC」情報の完全性・最新性の確保が難しい、機構サーバーによる不正行為の監視ができない、特定 DTC を読み出せない等のトラブルが発生した場合、電話でのやりとりとなるため、状況把握が難しく対処が長期化するおそれが高いといった課題が指摘されたことから、本報告書では、インターネットに接続する「クラウド型」を前提としている。

- ・車両から読み取った DTC を、アプリを通じて機構サーバーに送信し、機構サーバーから返信される判定結果を受信すること。

＜判定結果の表示＞

- ・ 判定結果等を表示すること。

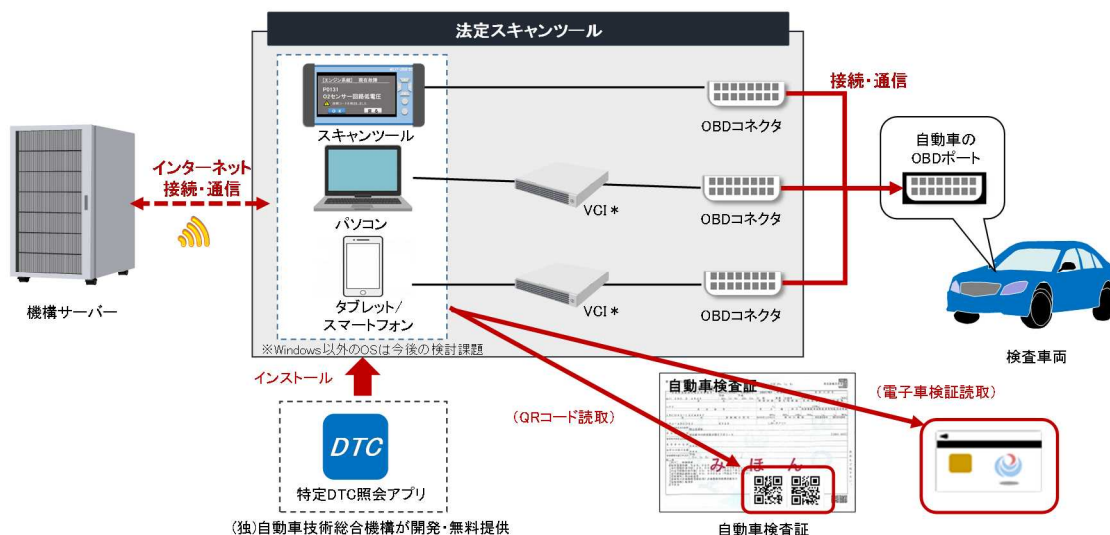


図 4.4.1 法定スキャンツールに求められる機能

また、法定スキャンツールについて、その技術基準適合性を確保するため、他の自動車検査用機器と同様、型式の認定制度を設けるとともに、年次検査についてその必要性も含め、諸外国の例も踏まえて調査・検討する。認定要領案（イメージ）及び年次検査の調査・検討案をそれぞれ付録 4 及び付録 5 に示す。

5. 車検時等の取扱い

（１）法定スキャンツールによる判定手順

法定スキャンツールによる判定等の手順は、次の通りとする（機構、軽自動車検査協会及び指定自動車整備工場に共通）。ここで、検査官又は検査員が行う作業は、下線部のみであり、その他は法定スキャンツールが自動で行う。

【検査開始前の準備】

法定スキャンツールに最新のアプリをインストールし、インターネット環境が確保された状態で、VCI を検査車両に接続しておく。

【判定手順】

①アプリのバージョン確認

法定スキャンツールにインストールされたアプリを起動し、機構サーバーと通信して当該アプリの改造有無及びバージョンをチェック。（この場合に

において、アプリのバージョンが古い、不正改造がなされている場合等には、機構サーバーがその旨を自動検知し、以降の手順に進まない。）

②検査車両情報の送信・「ECU 情報」の受信

検査実施機関は、車検証QRコードの読取等（電子車検証の読取、アプリ画面における入力等も想定）により、検査車両情報を確定し、当該情報を、インターネットを通じて機構サーバーへ送信することにより、検査車両からDTCを読み出すのに必要な「ECU 情報」を機構サーバーへ照会する。

③車両からの DTC の読出し

機構サーバーから得られた「ECU 情報」に基づき、検査車両の「特定DTC」が格納される ECU のみに通信し、その OBD に記録されている全ての DTC を読み出し。

④「特定 DTC」該当性の判定

読み出した DTC データを、インターネットを通じて、機構サーバーへ送信（DTC が検出されない場合はその旨を送信）。機構サーバーは、これらを「特定 DTC」情報に照合して合否判定を行い、結果をアプリへ通知。

⑤結果表示

アプリに合否判定結果を表示（※）。なお、判定結果は機構サーバーにも自動記録される。

（※） 法定スキャンツールの中には、印刷機能を備えるものもあるが、必須機能ではない。

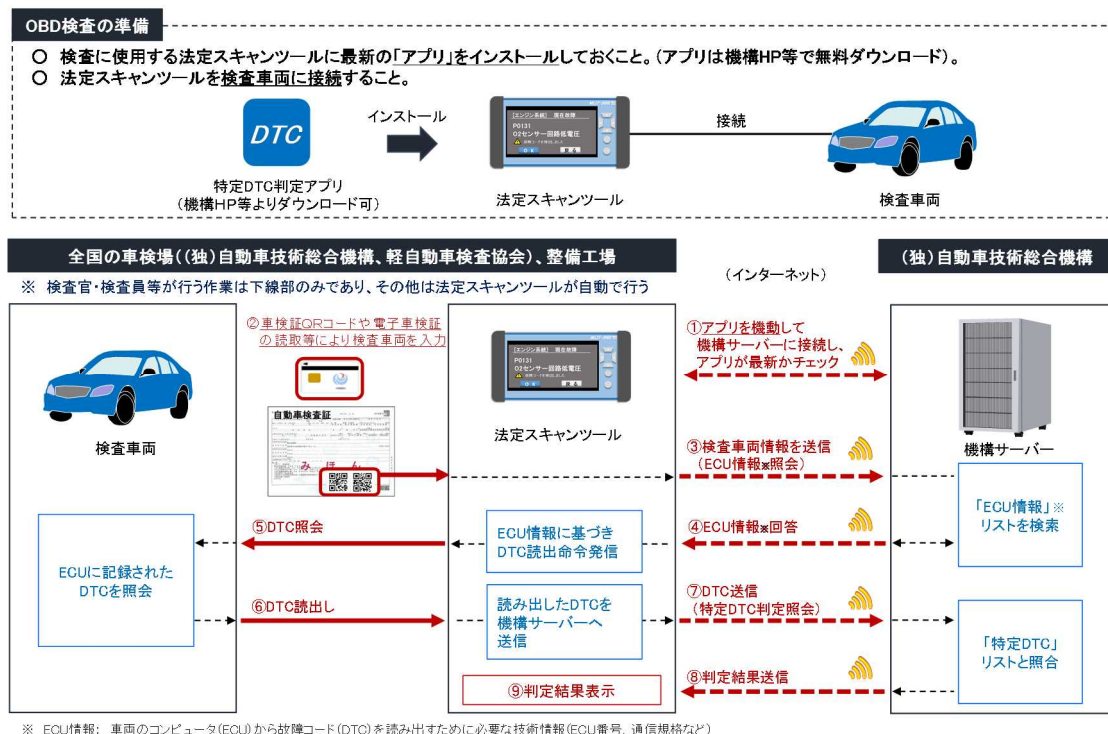


図 4.5.1 法定スキャンツールによる判定手順

(2) OBD 検査の合否判定

OBD 検査では、「特定 DTC」が1つ以上検知された場合、当該車両を不合格とする。また、排出ガス関係（J-OBD I 規制車を除く。）については、レディネスコードが少なくとも1つ記録された状態でなければ、検査の準備が整っていないものとし、検査保留とする。（換言すれば、排出ガス関係では、レディネスコードが1つ以上記録された状態で、特定 DTC が検出されなければ、OBD 検査合格となる）。

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）の規定案（イメージ）を付録 6 に示す。

(3) 通信不成立の場合の取扱い

上記の通り、OBD 検査では、法定スキャンツールが、車両及び機構サーバーとそれぞれ通信できることが前提となる。一方、検討会では、以下に述べるような理由により、これらの通信が成立しない場合についても想定しておく必要があるとの指摘があった。即ち、ユーザーの責任に抛らない原因による通信不成立にもかかわらず、OBD 検査不合格とした場合、ユーザーに対して不合理な負担を強いることとなることから、何らかの救済措置が必要である。なお、型式の認証時等において、通信成立性に関する基準があるものについては、当該基準に適合することはもとより、これらの基準適合性の試験方法等についても、今後検討する必要がある。

①車両と法定スキャンツール間の通信が成立しない場合

排出ガス関係の OBD（J-OBDII）については通信成立性も含めて保安基準化されているが、安全関係の OBD については、通信成立性を含む技術基準が未整備である。このため、車検時に ECU へのアクセスが出来ない場合には、以下の通り扱うものとする。

(イ) 排出ガス関係 OBD

通信が成立しない場合、（通信成立性に係る）保安基準不適合とする。

(ロ) 安全関係 OBD

- i 自動車検査官又は自動車検査員（以下「検査官等」という。）は、OBD ポートに法定スキャンツールを接続し、アプリにより安全 OBD 通信不成立であることを確認する。（※1）（※2）

（※1）法定スキャンツールは、通信不成立の場合、その旨を表示する機能を備えるものとする。

（※2）「安全 OBD 不成立」とは、提出された安全系の全ての ECU に通信が成立しないことをいう。

- ii 検査官等は、i の場合において、運転席の警告灯が点灯していないときは、当該受検車両は安全 OBD に係る基準に適合するものとして取り扱って差し支えないものとする（※2）。この際、検査官等は、受検者に対して、安全 OBD の通信が不成立である旨を伝えるものとする。

（※2）当該取扱は通達に明記する。OBD 検査対象外の車両（例：並行輸入車等）も、当面、同様の取扱とする。

- iii 検査官等は、ii の取扱を行った車両（以下「通信不成立車両」という。）について、車名及び型式、車台番号、使用した「法定スキャンツール」の型式及びバージョン等のデータを機構へ「特定 DTC 照会アプリ」により通知するものとする。（アプリが自動通知）
- iv 機構は、iii の報告を収集・分析し、特定の自動車、ツール等に通信不成立が集中する場合等には、国にその旨を報告し、国は自動車メーカー、ツールメーカー等にその旨を連絡して原因分析及び改善を指示する。
- v また、自動車ユーザーに対しては車検の際に OBD の通信が不成立であったことを通知（※3）する。

（※3）前検査のお知らせと同様の扱い。

②機構サーバーと法定スキャンツールの間の通信が成立しない場合の取扱い

機構サーバーと法定スキャンツールの間の通信が成立しない要因としては、機構サーバーのダウン、検査実施機関が使用するインターネット環境の途絶等が考えられる。このうち、天災その他の事由により OBD 検査が円滑に処理することが困難な次に掲げる場合は、公示等により検査実施機関へ周知した上で、検査官等は、運転席の警告灯が点灯していないときは、当該受検車両を OBD 検査合格として取り扱って差し支えないものとする。また、指定整備工場の検査員は、上記の取扱いをしたときには、視認による確認である旨を指定整備記録簿に記載するものとする。

- i 機構サーバーがダウン（定期的なメンテナンスの場合を除く。）し、法定スキャンツールから機構サーバーにアクセスできない場合。
- ii 天災・停電等により広範囲にネットワーク障害が発生した場合。

（4）OBD 検査結果データの保存、閲覧、活用

上述の通り、OBD 検査の結果は、機構サーバーに自動保存されるが、当該結果データについて、次の通り活用できるよう制度及びシステムを構築するものとする。

①法定スキャンツールの検査履歴呼出機能

特定 DTC 照会アプリの機能として、検査対象車両の車検証情報を送信する

ことにより、機構サーバーから過去の検査結果を呼び出せるものとする。

②機構サーバーにおける検査結果の取扱い

機構サーバーでは、法定スキャンツールから読み取った車検証情報に応じて、検査対象車両における過去の検査結果(保存記録)の照会要求がある場合には、当該車両の検査結果を送信するものとする。

③国の指定工場への監査等への活用

検査結果は指定工場分も含め機構サーバーから国の検査情報システムに送信され、国は、当該データを管理するとともに監査等に活用する。

(5) 装備が任意である機能 (if fitted 機能) の取扱い

検討会では、自動駐車機能など装備が任意である機能 (if fitted 機能) 関連の特定 DTC が検出された場合であっても、ユーザーが当該機能を使用しない場合には、特定 DTC が記録されたままでも車検合格として良いのではないかと、この意見があった。

当該意見については一定の合理性が認められるが、この場合、ユーザーが当該機能を使用しないことを確実に担保する必要がある。このため、自動車メーカーが定めるところにより、当該メーカー系列の整備工場 (ディーラー等) において当該機能を無効にする改造 (ソフト又はハード) が行われたことの証明書が提出された場合に限り、当該取扱を容認するとともに、ユーザーへ周知するため、車検証備考欄への記載、運転席の表示等により、使用者や運転者がその旨を理解できるようにすることが適当である。

6. その他制度設計等にかかわる事項

(1) システムの維持管理に係る実費の負担

OBD 検査にかかる全体システムの運営 (機構サーバーの運営、アプリの開発・更新・配布等) に係る実費については、受益者負担の観点から検査手数料に含めることが適当である。ただし、OBD 検査に係る費用は、必要限度であるべきことはもとより、現在の手数料の総額 (登録乗用車の継続検査の場合 1000~1800 円) に対して合理的な範囲であり、ユーザーの理解を十分に得られるものでなければならない。

(2) 機構サーバーの運用に係る課題と対応

①不正防止対策

OBD 検査では、検査車両と同型式の他の自動車にスキャンツールを接続して機構サーバーへ照会を行う手法 (いわゆる替え玉)、故障箇所の ECU の機

能を一次的に停止し特定 DTC を検出させないようにする手法、法定スキャンツール以外のツールを使用して特定 DTC 判定サーバーへ接続する手法等の不正が行われるおそれがある。車検制度を公正かつ厳格に運用するためには、これらの不正が行われにくい環境を整備するとともに、万が一、行われた場合には厳正に対処することが不可欠である。これらの観点から、特定 DTC 判定サーバーの利用者は、機構及び軽自動車検査協会のほか、民間の整備工場等については道路運送車両法が適用され、国土交通省の監督下に置かれる指定自動車整備工場（指定工場）及び自動車分解整備工場（認証工場）に限ることが適当である。

② 機構サーバーの負荷及びセキュリティ

不特定多数のユーザーによる特定 DTC 判定サーバーへのアクセスを可能とした場合、アクセスの集中によるサーバー負荷の増大や、悪意を持った者による DoS 攻撃（サーバーへの過剰アクセスにより想定以上の負荷をかけてシステムをダウンさせるサイバー攻撃）のリスク等が懸念される。このように、不特定多数のユーザーによるアクセスを前提とした場合、超大なサーバー容量の確保や、不正行為への防衛措置を講じた特定 DTC 判定サーバーの構築等のために多額の費用がかかる一方、接続を認めることによる効果（不特定多数の者が特定 DTC を確認できることによるメリット）は限定的と考えられることから、自動車の電子装置の点検整備及び検査を業として行う、機構、軽自動車検査協会、指定工場及び認証工場等の関係者に限り接続を認めることが適当である。

以上の①及び②の観点から、機構サーバーに法定スキャンツールを用いて接続し、自動車に記録されている DTC に特定 DTC が含まれているか照会することができる者は以下の者とする。なお、これらの者以外の者から機構サーバーの使用についての要望が多く寄せられた場合には、市販のスキャンツールでも DTC の読取りは可能であること等を十分説明した上で、それでもなおニーズがあれば、そのニーズの規模、不正防止のための担保措置等を踏まえ、関係者と協議の上、使用可能者の範囲の拡大や検査とは別のサービスの提供について議論することとする。

- ・（独）自動車技術総合機構（機構）
- ・軽自動車検査協会
- ・指定自動車整備事業者（指定工場）
- ・自動車分解整備事業者（認証工場）
- ・自動車メーカー等

- ・ スキャンツールメーカー
- ・ 本検討会委員の所属する団体等

(3) 機構サーバーの使用目的（検査・整備）に応じたデータ管理について

機構サーバーへの接続目的は、①OBD 検査のため、②自動車の点検整備における出来映えの確認等その他の目的のため、の2つに大別される。上述のとおり、機構サーバーには、判定結果を自動記録する機能を持たせることとしていところ、これらの目的に応じて、データベースを以下の通り分けることが適当である。

(イ) 検査のための使用について

検査実施機関が検査のために使用する場合、特別なフラグを立てて判定結果を管理する。この場合において、指定工場が使用する際には、指定工場コード及び自動車検査員 ID を入力し、判定結果と共に記録する。

(ロ) 点検・整備等のための使用について

指定工場又は認証工場が点検・整備のために使用する場合、その結果は(イ)とは別のデータベースとして管理することとする。

(4) 認証工場が予め特定 DTC の有無を確認した車両の検査時における取扱い

認証工場は、ユーザーから整備委託された車両について必要な点検整備を行った上で、機構又は軽自動車検査協会に持ち込んで検査を受検することが一般的であるが、受検前にあらかじめ機構サーバーに接続し「特定 DTC」が記録されていないことを確認した場合、当該結果は機構サーバーに記録されているところ、機構又は軽自動車検査協会が当該車両について、再度 OBD 検査を行うことは受検者の負担となるとの指摘がある。この点については、機構及び軽自動車検査協会は、認証工場が事前に「特定 DTC」が記録されていないことを確認し、その結果が機構サーバーに記録されている場合には、その規程に基づき適当と認めるときは、検査コースにおける OBD 検査を省略することとして差し支えない。ただし、認証工場における事前判定を行った車両と、検査コースに持ち込まれる車両の同一性を完全に担保することができないことから、替え玉受験を防止するため、事前判定を行った車両であっても、抜き打ち・抽出により検査コースで OBD 検査を行う等の対策を講じることが必要である。

V. 継続検討課題

1. 走行時に記録される故障コード及びレディネスコードの取扱い

本検討会では、走行時に記録される故障コード及びレディネスコードについて以下の議論があった。

(1) 技術的見地からの意見

- 停車状態のみならず、走行状態で記録される故障コードも「特定 DTC」に含めなければ、OBD 検査として不十分である。
- 排出ガス OBD の判定が正しく行われていることを確認するためには、全てのレディネスコードが記録されていることが前提であることから、レディネスコードが「1 つ記録されていればよい」とするのは、不十分である。

(※) 車検では、今般導入する OBD 検査のほか、CO/HC 検査（ガソリン車等）、PM 検査（ディーゼル車等）を行っていることから、必要なレディネスコードの数を 1 に限定しても、現在より環境が悪化することはない。

(2) 実施面の課題

- 走行状態で記録される故障コードを「特定 DTC」とした場合、点検整備完了後、当該故障コードが記録されていないことを確認するためには、車両を走行させる必要があるが、特に、指定工場では当該オペレーションが困難である場合がある。また、車検時の準備状態（必要な走行条件が満たされている状態）を確保することも必ずしも容易でない。
- レディネスコードの中には、一定の走行条件（速度・距離）を満たさなければ記録されないものもあるところ、これらが全て記録された状態での受検を義務付けた場合、ユーザーや整備工場の負担が過大となる。

(3) 制度開始当初の取扱い

これらを踏まえて検討会で議論したところ、技術的には(1)の指摘のとおりであり、走行状態で記録される故障コードも「特定 DTC」に含めるとともに、排ガス関係 OBD については、必要なレディネスコードが全て記録されているべきとされたが、(2)の課題を踏まえ、制度開始当初は、以下の通り取り扱うこととする。

- 走行状態で記録される故障コードは「特定 DTC」に含めないこととするが、OBD 検査で読み出される DTC に走行状態で記録される故障コードがどれほど含まれるか調査を行い、その結果等に基づき、「特定 DTC」に含めるか検討する。
- レディネスコードについても、制度開始当初は、少なくとも 1 つが記録されていれば車検の準備が整っているものとするが、記録されているレディネ

スコードの種類・数について調査を行った上で、ユーザーや整備工場の負担を慎重に見極めながら、段階的に必要なレディネスコードを拡大することについて検討する。

2. 車両 ECU に記録された車両固有の ID の活用

OBD 検査では、検査官又は検査員が、現車と車検証情報を照らし合わせることで、検査車両の同一性を確認することとしているが、欧米では、車両 ECU に記録された固有の ID (VIN) を自動的に読み出すことにより、検査車両の同一性を担保しているところ、我が国においても、同様の方法を採用すべきとの意見があった。この点については、現行の車台番号制度との関係整理、VIN 及びその ECU 記録に関する基準の整備等の課題があることから、その負担・効果も含め、引き続き、調査・検討することとする。

3. その他車両側で必要な対応

排ガス関係 OBD (J-OBDII) では、検知すべき故障パターン、対応する故障コード、当該故障コードを読み出すための通信規格等が全て保安基準に定められていることから、同一の故障コードに基づいて、車検の合否判定を行うことが可能となっている。一方、安全関係の OBD については、特に、自動運転など先進技術において、自動車メーカーや搭載するシステムごとに検知すべき故障パターンや故障コードが異なっている。これらを基準により強制的に共通化することについては、技術の多様性や進展を妨げるおそれがあることから適当でないが、汎用化した技術から順に、基準化していくことが望ましい。

また、一部の輸入車において、専用のスキャンツールを用いなければ、OBD へのアクセスそのものが拒絶される設計 (プロテクション) も採用される予定があるとの情報もあるところ、当該設計が採用された場合には、OBD 検査の実施が困難となることから、一定の規格 (ISO 等) によりアクセスする場合には、当該プロテクションが解除できるよう自動車設計されることを、基準によって担保する必要がある。

以上の点については、自動車の設計にかかわるため、その基準については、国際調和に十分に配慮し、また、現在進捗中の ISO の議論も考慮しながら、国連 WP29 等において議論・策定する必要があり、今後、我が国がその議論を主導していくことが望ましい。

4. 自動車検査証の電子化を踏まえた対応の検討

自動車検査証の電子化に関する検討会中間とりまとめ(平成 31 年 1 月 18 日)

では、2022 年度¹⁶より紙で交付されている自動車検査証を、IC カードなど IC チップを活用する方式に置き換えることが検討されている。OBD 検査においても、検査車両を特定し（5（1）②）、機構サーバーに当該情報を送信するに当たり、当該電子化された車検証の活用可能性について検討する必要がある。

5. フォローアップ会議の設置

2024 年の OBD 検査開始に向けて、引き続き、関係者が互いに情報共有・連携しながら準備を進める必要があることから、本とりまとめ後も、検討会メンバーによる「フォローアップ会議」を設置し、準備状況に係る情報共有と新たな課題が生じた場合には、その解決策について議論することが望ましい。

¹⁶ 軽自動車検査協会は、国とシステム更改の時期が異なるため、車検証の電子化の時期も 2022 年度より遅れる見込みであるが、交付時期が離れすぎないように調整することとされている。

おわりに

近年、自動運転技術をはじめとする先進技術が軽自動車を含む幅広い自動車に普及しており、平成 29 年度には、国内で生産された乗用車の約 8 割に自動ブレーキが搭載されている。今後、遠くない将来、公道を走行する大多数の自動車に先進技術が搭載されているであろうことは、自動車の検査や整備の将来を考えるに当たり、確度の高い未来像として踏まえる必要がある。

一方、これら技術をコントロールするための電子装置は、オイルやブレーキのように経年や走行距離に応じて劣化・摩耗する性質のものではないものの、他の装置と同様に使用中の不具合に起因する事故やトラブルが少なからず報告されている。今後、自動運転技術の一層の進化と普及が予想されるなか、電子装置についても不具合を確実に捕捉し、ユーザーに必要な整備を促すことは、自動車検査（車検）の重要な役割である。更に将来の無線による機能追加・変更（OTA）への対応等まで見据えれば、自動車検査手法の拡張性にも留意が必要である。

これらを背景として、本検討会では、現在の車検では実施されていない電子装置まで踏み込んだ機能確認を実現するため、車載式故障診断装置（OBD）を活用した自動車検査手法について全 8 回に渡り審議を行った。

検討会では、OBD の技術的な特徴と限界を踏まえつつ、OBD 検査の対象とする車両と装置、車検で不合格とすべき DTC の考え方、検査の開始時期、警告灯の活用可能性等について審議し、一旦、平成 30 年 5 月に中間とりまとめを行った後、更に、特定 DTC 情報の詳細定義と運用、車検時の取扱い等について、途中、専門家 WG における検討も挿みながら検討を重ね、最終的に、具体的な基準案（イメージ）とともにその全体像を示した。

今後、OBD 検査の実現のためには、関連法規の整備のほか、自動車メーカーによる特定 DTC 情報の提供、ツールメーカーによる法定スキャンツールの開発、検査実施機関や自動車整備工場における機器の準備が必要であり、そのためには、行政のみならず、自動車メーカー、機器メーカー、検査実施機関、自動車整備工場、自動車ユーザーなど、幅広い関係者の理解と協力が不可欠である。このため、本検討会の取りまとめに基づき、2024 年より OBD 検査を開始できるよう、各関係者が連携を図りつつ準備を進める必要がある。

本検討に関連する審議会（部会・専門委員会）の報告

1. 「交通事故のない社会を目指した今後の車両の安全対策にあり方について」
（平成 28 年 6 月 24 日交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会）（抄）

IV. 安全性確認と性能維持に係る仕組み（P.88）

先進安全技術や自動走行技術等の新技術について、新車時から使用過程時まで安全性を確保するため型式指定審査、検査、点検・整備、リコール等の諸制度について、手法の検討と妥当性の検証を行う必要がある。

また、上記に対応可能な設備・装置、人材等の確保及びそのための持続可能な制度の設計について、諸外国の例も参考に検討を行うことが適当である。具体的には、先進安全技術や自動走行技術の検査・整備のために必要な情報について、自動車メーカー等の理解・協力を前提に、一定の条件の下、検査法人や整備工場がアクセスできる枠組みの構築について検討すべきである。

2. 「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十三次報告）」
（平成 29 年 5 月 31 日中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス専門委員会）（抄）

5. 3. 1 総合的な自動車排出ガス対策の推進（P.22）

（2）適切な点検整備の励行、自動車検査による対策

使用過程車全般について、今後とも、点検整備の励行、道路運送車両法に基づく自動車の検査（車検）及び街頭での指導・取締り（街頭検査）時における排出ガス低減装置の機能確認や燃料品質の検査等により、使用過程において良好な排出ガス低減性能が維持させることが重要である。

また、OBD II を活用した検査や市場での抜取り検査（サーベイランス）の導入方策等の使用過程車に係る総合的な対策について、その必要性も早急に検討することが望まれる。

特にディーゼル車については、サーベイランス等により排気後処理装置の劣化や EGR システム（排気外循環装置）の機能低下の状況を把握するとともに、これらの劣化や機能低下のメカニズムを解明し対策を講じるための調査研究を進めることが重要である。

3. 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書（平成 31 年 1 月 15 日）（抄）

4. 現行の自動車の安全確保に係る制度の評価及び今後の見直しの方向性

（４）検査

① 先進技術の検査に必要な技術情報のあり方

【現行制度の評価】

先進技術は電子的に制御されているが、これらの装置・機能の故障は、現行の検査機器による測定では検知できないため、現在の検査においては、目視による警告灯の確認等限定的な手法となっている。

また、電子装置の故障検知を確実に行うためには、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された「故障コード」を読み取る必要があるが、そのために不可欠な、①外部診断機を車載コンピュータへ接続するための通信方式、②故障コードの定義等は自動車製作者が各々設計するものであることから、自動車製作者等からこれら技術情報の提供を受け、統一的なシステムにより当該技術情報を適切に管理し、基準適合性審査の実施機関に提供する仕組みがなければ、検査において故障の有無を確認できない。

【今後の対応】

基準適合性審査は、同一の判定方法・基準により審査を行うことが求められるため、国は、公的な一の主体が統一的なシステムにより、審査に必要な技術情報を管理し、審査を実施する各機関に提供するための仕組みを構築すべきである。以上を踏まえ、実際の体制としては自動車技術総合機構が技術情報を一元的に管理し、軽自動車検査協会及び指定自動車整備事業者に提供することが必要である。この場合、技術情報の管理に係る実費や、検査の実施に係る人員・施設等の体制についても必要な整備を行うべきである。

具体的には、以下の通り取組を進めるべきである。

<短期的な取組>

（ア） 国は、自動車製作者等から提供された先進技術の検査に必要な技術情報を、自動車技術総合機構に管理させ、検査を実施する者（自動車技術総合機構、軽自動車検査協会及び指定自動車整備事業者）が当該技術情報を用いて基準適合性審査を実施する仕組みを構築することが必要である。

- (イ) 国、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会は、電子装置の検査が、従来の検査と異なることに留意して車載式故障診断装置（OBD）を活用した検査手法や制度を構築すべきである。その際、検査官等「人」の負担が過度にならないよう、統一的なシステムやツール等の開発を進めるべきである。
- (ウ) 国、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会は、技術情報の管理に係る実費や、電子的な検査にかかる人員・施設等の体制についても、効率的な業務運営に十分配慮しつつ、必要な整備を行うべきである。

＜中長期的な取組＞

- (エ) (3) ② (ウ) のとおり、国や自動車製作者等は、エーミングターゲット等整備用機器の共通化、車載式故障診断装置（OBD）ポートの位置の工夫等、点検整備・検査しやすい車の設計・開発がなされるよう、環境整備を進めることが望まれる。

【参考資料 2】

自動車整備技術の高度化に関する取組

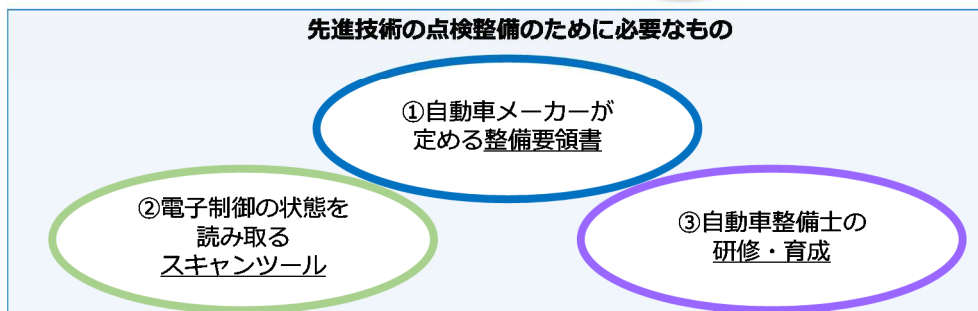
車載式故障診断装置を活用した車検を導入し、一定の要件を満たさない車両を車検不合格とする場合、当該不合格とされた自動車ユーザーは、電子装置等について必要な整備、修理、部品交換等（以下「整備等」という。）を行うことにより、当該車両を保安基準に適合させなければ、当該車両を運行の用に供することができなくなる。

この場合、ほとんどの自動車ユーザーは、自動車の点検整備（特に分解整備を伴う点検整備）についての十分な技能、専門知識、設備等を持っていないことから、通常、当該作業を整備工場へ委託することとなる。

これらのことを踏まえれば、自動車の整備工場は、これらの電子装置の整備等に関し、技術力、工場数、配置等の整備実施体制が、自動車ユーザーからの委託に十分対応できるものとなっている必要がある。

具体的には、先進技術は、車に搭載された電子制御装置によりコントロールされているため、その点検整備のためには、①自動車メーカーが定める整備要領書、②外部から電子制御の状態を読み取るための「スキャンツール」、③自動車整備士の研修・育成が不可欠であり、自動車整備工場がこれら 3 要素に適切に対応する環境を整備することが重要である。

- ・ 最近の自動車では、電子化が大きく進展。
 - ・ 特に、先進技術は車載の電子制御装置によりコントロール
- ⇒ 外観や測定器では劣化・故障の特定が困難



このため、国土交通省自動車局では、自動車整備工場の技術の高度化を図るべく、平成 23 年度より「自動車整備技術の高度化検討会」を設置し、①整備要領書の提供の充実、②汎用スキャンツールの機能拡大、③先進技術の整備に係る研修制度の創設を推進している。

自動車整備技術の高度化検討会

<検討会メンバー>

○学識経験者

須田教授（東京大学生産技術研究所 教授）
古川教授（芝浦工業大学 名誉教授）

○行政機関等

自動車技術総合機構
軽自動車検査協会
国土交通省自動車局整備課

○関係団体

（一社）日本自動車工業会
（一社）日本自動車整備振興会連合会
日本自動車車体整備協同組合連合会
（一社）日本自動車機械器具工業会
（一社）日本自動車機械工具協会
全国自動車大学校・整備専門学校協会
全国自動車短期大学協会

<検討の経緯（平成23年11月検討会設置）>

○第1回～第4回 報告書とりまとめ（平成24年7月）

- ①汎用スキャンツールの標準仕様
（パワートレイン、AT/CVT、ABS/ESC、エアバッグ等）
- ②大型車（ディーゼル商用車）のスキャンツール
- ③スキャンツールを用いた整備の研修制度

○第5回～第8回 報告書とりまとめ（平成25年6月）

- ①整備事業のIT化、ネットワーク化の推進
- ②国際化への対応
- ③一級整備士資格者の活用の検討
- ④教科書の改訂
- ⑤特殊整備における新技術への対応

○第9回～第12回 報告書とりまとめ（平成28年8月）

- ①汎用スキャンツールの新たな標準仕様
（自動ブレーキ等の前方センシング等を追加）
- ②高度診断教育について
- ③FAINESを通じた整備要領書等の提供の充実
- ④人材育成体制の充実

○平成29年3月 第13回検討会

- ①新たな標準仕様のフィージビリティスタディ
- ②欧米における整備情報提供の実態把握
- ③整備設備・環境の充実
- ④人材育成体制の充実

○平成29年12月 第14回検討会

- ①ツール開発のための情報提供運用ルールの検討
- ②エーミングに対応した新たな研修の準備
- ③欧米の例も参考とした情報提供制度のあり方の検討

○平成30年4月 第15回検討会

- ①情報提供運用ルールの策定
- ②事業者向けエーミング研修開始に向けた講師体験会の実施
- ③米国の情報提供制度（R2R）に関する調査の開始

また、国土交通省では、汎用スキャンツールの普及促進のため、平成25年度より購入補助（平成29年度は装置価格の1/3補助、上限15万円）を実施。

平成27年度に実施したアンケート調査によれば、全国の整備事業者（ディーラーを除く。）の約8割がスキャンツールを導入済み。

国土交通省は、引き続き、これらの取組を推進することにより、全国の自動車整備工場が、先進技術の点検整備に対応できる環境を整備していく必要がある。

【参考資料 3】

車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会
委員名簿

(敬称略・順不同)

須田 義大	東京大学 生産技術研究所 教授
廣瀬 敏也	芝浦工業大学 工学部機械機能工学科 准教授
山田 裕之	東京電機大学 工学部機械工学科 教授
高橋 信彦	(一社) 日本自動車工業会 安全・環境技術委員会安全部会 部会長
長谷川 正司	日本自動車輸入組合 アフターセールス委員会※ ※ 第3回検討会までは、巻波 浩之 アフターセールス委員会 委員長
藤原 一也	(一社) 日本自動車機械器具工業会 故障診断分科会 分科会長
後藤 雄一	(一社) 日本自動車機械工具協会 技術試験部 部長
高橋 徹	(一社) 日本自動車整備振興会連合会 教育・技術部 部長
山元 康史	日本自動車車体整備協同組合連合会 副会長
若原 誠一	(一社) 日本自動車連盟 本部ロードサービス部 技術課長
久保田 秀暢	(独) 自動車技術総合機構 審議役 ※ 第5回検討会までは、板崎 龍介 審議役
伊藤 紳一郎	(独) 自動車技術総合機構交通安全環境研究所 自動車安全研究部 副部長
三上 哲史	軽自動車検査協会 理事 ※ 第5回検討会までは、大高 豪太 理事

【オブザーバー】

自動車局環境政策課
自動車局技術政策課
自動車局審査・リコール課

【事務局】

自動車局整備課

【参考資料 4】

車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会
開催経緯

平成 29 年12月 1 日 第 1 回検討会
平成 30 年 1 月 30 日 第 2 回検討会
平成 30 年 2 月 26 日 第 3 回検討会
平成 30 年 3 月 27 日 第 4 回検討会
平成 30 年 4 月 24 日 第 5 回検討会

平成 30 年 5 月 11 日 中間とりまとめ

平成 30 年 9 月 26 日 第 6 回検討会
平成 30 年12月 25 日 第 7 回検討会
平成 31 年 1 月 22 日 第 8 回検討会

平成 31 年 3 月 13 日 最終とりまとめ

「特定 DTC」の運用等に係る専門家ワーキンググループ（WG）

平成 30 年 5 月 30 日 第 1 回WG
平成 30 年 7 月 19 日 第 2 回WG
平成 30 年 8 月 29 日 第 3 回WG
平成 30 年 9 月 19 日 第 4 回WG
平成 30 年10月 17 日 第 5 回WG
平成 30 年11月 21 日 第 6 回WG

電子装置等の不具合事例

1.

本別添は、「道路運送車両の構造・装置に起因する事故・火災情報等の報告について」（国自審第 1621 号平成 21 年 1 月 23 日）に基づく自動車メーカー等からの報告及び「自動車の不具合情報ホットライン」（国土交通省自動車局）へ自動車ユーザーから提供のあった情報のうち、①電子装置の不具合と考えられる不具合、又は②OBD により検知できた可能性が高い不具合を掲載している。いずれも、メーカー又はユーザーの報告に基づくものであり、国土交通省として車両等の状態を現認したものではない。
2.

凡例：
「OBD」 OBD により検知できた可能性が高い不具合 「警告灯」 警告灯が点灯していたことが報告されている不具合

事例 1	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 1,300km	情報元：ユーザー情報
不具合の概要：（本情報はユーザーからの申告による）		
● 自動車間距離制御機能（ACC）を使用し、前方車両との車間を保ちながら高速道路を走行中、突然機能が停止し、同時に強い回生ブレーキが作動して急減速する不具合が頻発。 ● ディーラーに持ち込んだところ、スキャンツールにより、前方監視用のカメラの偏心及びカメラ周辺のヒーターの断線を確認。		

事例 2	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 220,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要：		
● 一般道走行中、エンジンの調子が悪くなりエンストし停止した。その後再始動したが、走行中にブレーキが効きにくくなったことから再度停止したところ、床下から出火した。 ● エンジンのプラグコード断線により、失火した状態で走り続け、触媒が過熱し、ブレーキ管が加熱され管内にエアが混入していた。		

事例 3	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 23,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 駐車場から公道へ出る際、突然ハンドルが切れなくなったため、後退したが、その際もハンドルが重く、車体後部が鉄塔に衝突した。 ● 調査の結果、電動式パワーステアリング（EPS）コントローラーモジュールから EPS モーターへの制御電流の異常を示す故障コードが記録されていた。		

事例 4	OBD	
自動車の種類：軽乗用自動車	走行距離：約 5,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、エンジンルーム内から発煙し、エンジンが停止した。 ● リチウム電池パックの故障コードが記録されているとともに、電力変換装置の内部がショートしていた。 ● 製造過程で電力変換装置の電子チップに異物が混入し、過電流が流れ発熱したと推定される。		

事例 5	OBD	
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 一般道走行中、キャビン内から出火した。 ● 出火の 4 日前、イグニッションキーが ON の状態でエアサス作動中の警報ブザーが鳴止まなくなり、ブザーのコネクターを外した。その後、出火まで警告灯もなく、エアサスも正常作動していたことからハーネスに短絡があり、何らかの原因で出火したものと推定される。		

事例 6	OBD		
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 264,000km	情報元：メーカー情報	
不具合の概要： ● 一般道路走行中、車両下部から出火した。 ● EHCU（エレクトロニック・ハイドロリック・ユニット）コネクタから内部に水が入りショートが発生し出火したものと推定される。また、運転席の ABS 警告灯のバルブが取り外されており、バルブを取り付けると点灯したことから、警告に気づかず使用を継続していたと考えられる。			

事例 7	OBD		
自動車の種類：乗合自動車	走行距離：約 1,231,500km	情報元：メーカー情報	
不具合の概要： ● 走行中、ブレーキに違和感があったため、停止して確認したところ、右後輪付近から出火していた。 ● スプリングブレーキ系統からのエア漏れがあり、ブレーキを引き摺り出火に至ったものと推定される。 ● エア圧警報ランプ、ブザーのハーネスが断線し、作動しなかったことから、運転手が気づくことができなかった。			

事例 8	OBD		
自動車の種類：特種用途自動車	走行距離：約 124,000km	情報元：メーカー情報	
不具合の概要： ● 20km/h で走行中、ブレーキをかけ ABS が作動したが、減速しなかったため、側壁及び道路標識に衝突した。 ● ABS には不具合はなかったが、ブレーキフルード低下のエラーコードが記録されていたことから、急傾斜の雨天路面において、ABS が作動したがブレーキフルード不足により、フェールセーフモードとなり、ABS の効きが悪くなったことからタイヤがロック状態になったと推定される。			

事例 9	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 37,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● エンジン始動後、回転が不安定であったが走行を開始したが、直後に助手席足下付近から発煙、出火した。 ● 調査の結果、エンジンの全気筒の点火プラグに大量のすすが付着しており、第 2、5 気筒が失火状態であったことから、エンジンが不調のまま使用したため、出火したものと推定される。		

事例 10	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 一般道を走行中、加速が悪く、目に痛みを感じたため停車したところ、右ヘッドランプ付近から出火した。 ● 調査の結果、エンジンの 3 番気筒の失火による触媒の異常加熱より、出火したものと推定される。		

事例 11	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 110,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● バッテリー充電のため駐車場で約 10 分間空ぶかしをしていたところ、車両後部から出火した。 ● 調査の結果、エンジンの第 5,6 気筒に失火の痕跡及び触媒の損傷が認められた。当該車両は約 1 年間未使用で保管されており、出火当日エンジン始動後、アイドリングが不安定であったことから、失火した状態で空ぶかしを続けたことにより、未燃焼ガスが触媒内で燃焼し出火したものと推定される。		

事例 12	OBD	
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 98,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 流入路で加速中、突然減速したため、後続車に追突された。 ● 調査の結果、自動変速機（AT）のローアンドリバースブレーキ用ソレノイドが断線していたことから、2 速から 3 速にシフトアップした際、当該ソレノイドが作動せず、車両が減速したことが判明した。		

事例 13	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 73,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、突然エンストしボンネットから発煙した。 ● 調査の結果、第 2 気筒のダイレクトイグニッションコイルのプラグキャップに水分による腐食が確認された。 ● 清掃の際に使用した高圧スチーム洗浄により、プラグやコネクタ部に水分が進入し放置され、腐食や接点不良に至ったと推定される。		

事例 14	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 135,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● エンジン始動後、エンジンから異音がし、確認したところスターター付近から出火していた。 ● 調査の結果、スターターの電源線が内部発熱の痕跡があり、マグネットスイッチの接点の摩耗が激しく溶着痕もあった。以前から始動不良がたびたびあったことから、マグネットスイッチの接点が過熱、溶着しスターターが回りっぱなしになったことから配線が過熱したと推定される。		

事例 15	OBD	
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 50,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 高速道走行中、エンストし、エンジンルームから発煙したので停止し、水をかけて消火した。 ● 調査の結果、スターターモーター付近のハーネスが焼損しており、第 2 気筒のコンロッドが破損しシリンダブロックに穴が開いていた。また、インジェクターの取り付け部から燃焼ガス漏れもあり、オイル警告灯もたびたび点灯していたことから、オイル消費量増大によりエンジンが焼き付き出火に至ったと推定される。		

事例 16	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、エンストしそうになったことから、エンジンを吹かして走行を続けたところ、車室内から出火した。 ● 調査の結果、エンジンの点火プラグに失火した痕跡があり、不具合発生以前からエンジン不調もあったことから、エンジンの失火により未燃焼が触媒内で燃焼し出火したものと推定される。		

事例 17	OBD	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 30,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 一般道走行中、EPS（電動パワーステアリング）のアシストが効かなくなり、外側に膨らんで縁石に乗り上げ左後輪を損傷した。 ● 調査の結果、バッテリー劣化が認められたことから、電圧低下により EPS アシストが停止したと推定される。		

事例 18	なし	
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 600km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 坂道で発進しようとアクセルペダルを踏んだが、ペダルが反発し前に進まず車両が後退し車両後部を何かにぶつけて損傷した。 ● 調査の結果、低速域衝突軽減ブレーキ（CTBA）に異常はなかったが、当該車両は車高調整により前側が下がっている状態で、CTBA が反応する位置関係が変化したことで、システムが作動したものと推定される。		

事例 19		
自動車の種類：乗合自動車	走行距離：約 225,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 上り坂の右カーブを走行中、自動で急ブレーキがかかり、乗客が負傷した。 ● 調査の結果、衝突軽減ブレーキシステムのレーダーセンターの取り付け角度が基準より下向きに取り付けられていた。これに加え、段差を通過した際の車体の上下動により、道路に対し当該システムが反応しブレーキが作動したものと推定される。		

事例 20		
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 443,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 一般道を走行中、メーターパネル付近から出火した。 ● 調査の結果、AC 発電機の IC レギュレーター回路の断線により、発電電圧制御不良に至ったことで、メーター部が過熱し発生したものと推定される。		

事例 21		
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 82,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、エンストしてハンドル操作及びブレーキが効かなくなり、車をぶつけて止めた。 ● 調査の結果、カム角センサのコンデンサ部の半田にクラックが発生し、出力異常となりエンストしたと推定される。		

事例 22	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 458,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● エンジンをかけたまま停車し仮眠中、シャシハーネスから出火した。 ● 出火以前から ABS 警告灯が点灯していたにもかかわらず、使用を継続していた。 ● 原因は ABS ハイドロリックユニットのコネクタに水が浸入しショートしたことによるものと推定される。		

事例 23	OBD	警告灯
自動車の種類：特種用途自動車	走行距離：約 336,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 一般道路を走行中、車両下部から出火した。 ● 出火の 1 ヶ月前から ABS 警告灯が点灯していたにもかかわらず、使用を継続していた。 ● 原因は ABS ユニットに水が浸入しショートしたことによるものと推定される。		

事例 24	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、ハイブリッドユニット付近から出火した。 ● 出火の3日前からバッテリーの警告灯が点灯していたにもかかわらず、使用を継続していた。 ● バッテリーの液枯れが発生し、異常発熱したことから出火したものと推定される。		

事例 25	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 駐車中、ABS ハイドロリックユニット付近から出火した。 ● 出火の2ヶ月前から ABS 警告灯が点灯していたにもかかわらず、使用を継続していた。 ● 原因は ABS ハイドロリックユニットのコネクタに水が浸入しショートしたことによるものと推定される。		

事例 26	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 264,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、ハイブリッド装置付近から出火した。 ● 出火の前から警告灯が点灯しエンジンの始動が困難な状態が頻発していたので、そのたびにバッテリー端子をはずしてリセットし、使用を継続していた。 ● ハイブリッド用のバッテリーが低電圧の状態で長時間使用したことにより液枯れが発生し、異常発熱したことから出火したものと推定される。		

事例 27	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 284,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 車庫内で荷下ろし中、エンジンの発電機付近から出火した。 ● 出火以前から充電警告灯が点灯しており、発電機付近の配線が焼損していたことから、発電機の加熱による出火と推定される。		

事例 28	OBD	警告灯
自動車の種類：乗用自動車	走行距離：約 108,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● エンジンを始動したところ、突然、運転席のサイドエアバッグが展開し、運転手が軽傷を負った。 ● 不具合発生の前日、エアバッグの警告灯が点灯していたが、処置を行わなかった。エアバッグの配線にショートした痕跡があったことから、エンジン始動直後のエアバッグの初期導通診断の際に、エアバッグモジュールに電流が流れエアバッグが展開したものと推定される。		

事例 29	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：約 545,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● 走行中、ABS 警告灯が点灯したがそのまま走行したところ、右後輪から破裂音とともに出火した。 ● 調査の結果、ブレーキに引き摺りの痕跡があった。また、ブレーキペダルのストップランプのスイッチが正規の位置ではなかった。数日前の整備で調整を行っていることから、不適切な整備によるブレーキペダルの戻り不良が原因と考えられる。		

事例 30	OBD	警告灯
自動車の種類：貨物自動車	走行距離：不明	情報元：メーカー情報
不具合の概要： ● エンジン始動しようとしたが、スターターが回らず、警告灯が点灯したことから点検したところ、車体の一部が焼損していた。 ● 調査の結果、ブレーキの ABS 装置の構成部品が焼損しており、当該ユニットに亀裂がありブレーキ液も漏れていたことから、漏れたブレーキ液がユニット内の電子基板に付着し、ショートし出火したと推定される。		

事例 31	OBD	警告灯	
自動車の種類：貨物自動車		走行距離：約 307km	情報元：メーカー情報
不具合の概要：			
● プラットホームにバックで駐車しようとしたところ、トランスミッション警告灯が点灯し、ギアが入らなくなった。数回ギアチェンジを試みたところ、急にギアがバックに入り、プラットホームに衝突した。 ● 調査の結果、ロックアップソレノイドハーネスの被膜が破れており、駆動系回路がショートによりバックアップ制御に入っていたことに使用者が気付いていなかったことが判明した。			

事例 32	OBD	警告灯	
自動車の種類：乗用自動車		走行距離：約 16,000km	情報元：メーカー情報
不具合の概要：			
● 走行中、警告灯が点灯し、車両右後部より発煙した。 ● 調査の結果、バッテリーコントロールユニット内部のプリント基板に何らかの外的要因により、ショート等が発生し出火に至ったものと推定される。			

「特定 DTC」の運用等に係る専門家 WG

1. メンバー

○有識者

山田 裕之 東京電機大学 工学部機械工学科 教授

伊藤 紳一郎 (独) 自動車技術総合機構交通安全環境研究所 自動車安全研究部
副部長

○自動車メーカー

(一社) 日本自動車工業会

○機器メーカー

(一社) 日本自動車機械器具工業会

(一社) 日本自動車機械工具協会

○その他

(独) 自動車技術総合機構

軽自動車検査協会

○事務局

自動車局整備課

2. 検討事項

- ・ 法定スキャンツールの仕様及び認定スキーム
- ・ 法定スキャンツールのアップデートの枠組み
- ・ 「特定 DTC」の通信プロトコル等
- ・ 「特定 DTC」の提出方法 (必要なデータセット、提出フォーマット等)
- ・ 「特定 DTC」の管理主体及び管理方法 など

特定DTCの運用等に係る専門家WG (報告)

目次

	ページ
1. 専門家WGにおける検討経緯	2
(1) 専門家WGメンバーと開催実績	
(2) 専門家WGにおいて検討された事項	
2. 特定DTC情報の管理と提供に関する全体スキーム(イメージ)	6
(1) 特定DTCの管理と提供の方法について	
(2) 法定スキャンツールの仕様と運用	
(3) 特定DTCの管理と提供のイメージ	
3. 特定DTCの規格と提出フォーマット	11
(1) 特定DTCの規格	
(2) 特定DTC情報の提出フォーマット等	
(3) 特定DTC情報の提出・変更・修正	
4. 法定スキャンツールの技術基準・型式認定・年次検査	15
5. その他	17
(1) 車検時の取扱い	
(2) 特定DTC判定サーバーの使用者	
付録2 特定DTC情報の提出フォーマット案(イメージ)	添付省略
付録3 法定スキャンツールの技術基準案(イメージ)	
付録4 法定スキャンツール認定要領案(イメージ)	
付録5 法定スキャンツール年次検査基準案(イメージ)	
付録6 道路運送車両の保安基準案(イメージ)	

1. 専門家WGにおける検討経緯

専門家WGメンバーと開催実績

1. 特定DTCの運用等に係る専門家WGメンバー

- 有識者
山田 裕之 東京電機大学 工学部機械工学科 教授
伊藤 紳一郎 (独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 自動車安全研究部 副部長
- 自動車メーカー
(一社)日本自動車工業会
- 機器メーカー
(一社)日本自動車機械器具工業会
(一社)日本自動車機械工具協会
- 検査実施機関
(独)自動車技術総合機構
軽自動車検査協会
- 事務局
自動車局整備課

2. 開催実績

第1回(平成30年5月30日)

- ・制度の全体スキームイメージ
- ・検討課題の整理

第2回(平成30年7月19日)

- ・特定DTCの提出フォーマット等
- ・法定スキャンツールの技術基準・認定制度等
- ・OBD検査に係るシステム構成

第3回(平成30年8月29日)

- ・特定DTCの提出フォーマット
- ・プロトコル規定書追加・変更時の対応
- ・保安基準イメージ

第4回(平成30年9月19日)

- ・専門家WG中間報告案
- ・プロトコル規定書追加・変更時の対応

第5回(平成30年10月17日)

- ・第6回検討会の宿題事項の整理
- ・法定スキャンツールの認定要領・年次検査基準案

第6回(平成30年11月22日)

- ・専門家WG報告案

専門家WGにおいて検討された事項

特定DTCの運用等に係る専門家WGにおける検討事項

1. 中間とりまとめに基づく検討事項

- 特定DTC情報の提出フォーマット(必要なデータセット、使用可能プロトコル等)
- 特定DTC情報の管理者及び管理体制
- 法定スキャンツールの仕様と認定制度
- 法定スキャンツールのアップデートの枠組み

2. その他検討事項

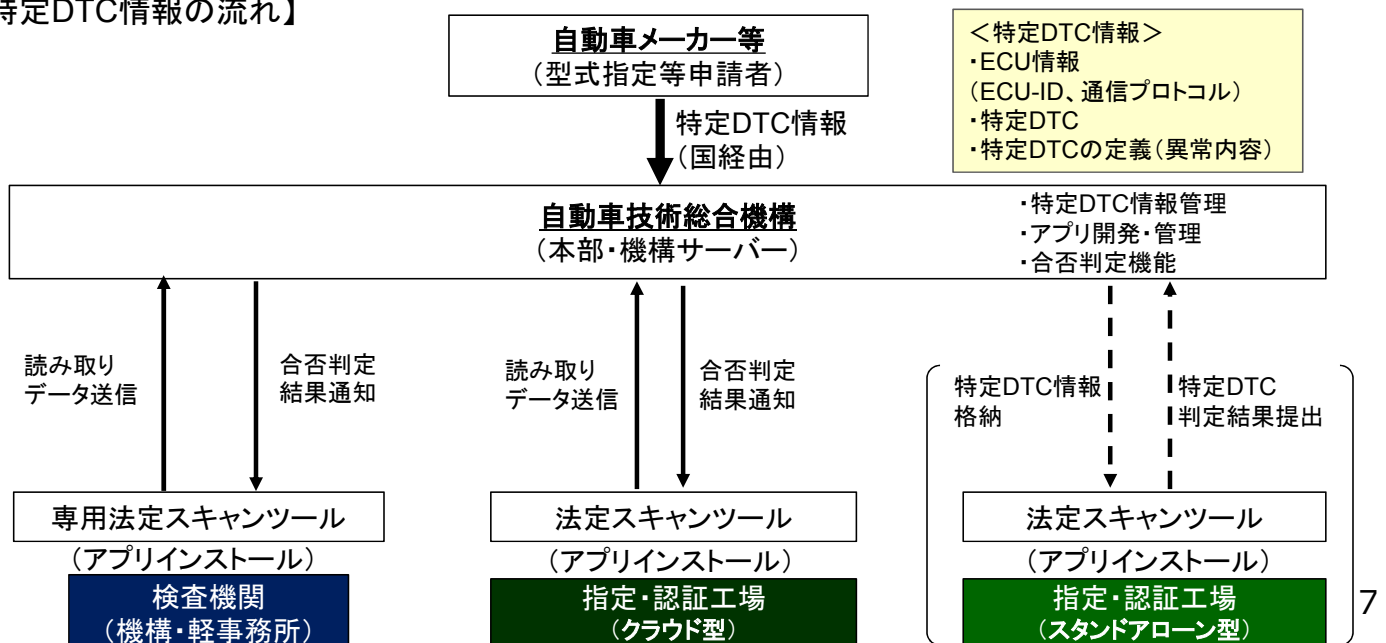
- 保安基準のイメージ
- 車検時における取扱

2. 特定DTC情報の管理と提供に関する全体スキーム(イメージ)

特定DTC情報の管理と提供の方法について

- 自動車メーカー等から提出される**特定DTC情報**は、軽自動車のもを含め、自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が新設する**機構サーバー**（以下単に「機構サーバー」という。）で**一元管理**。
- 機構において、自動車から読み取ったDTCが特定DTCに該当するかを自動で判定するための**「特定DTC判定アプリ」**（以下単に「アプリ」という。）を**開発・管理**。
- 指定工場、認証工場、検査機関（機構及び軽自動車検査協会の各事務所）は、当該アプリを**パソコン、スマートフォン、スキャンツール等（整備用のものを含む。）**にインストールして使用。
- 自動車と通信可能で、かつ、アプリをインストールした機器を**「法定スキャンツール」**と定義。

【特定DTC情報の流れ】



法定スキャンツールの仕様と運用

【法定スキャンツールの仕様について】

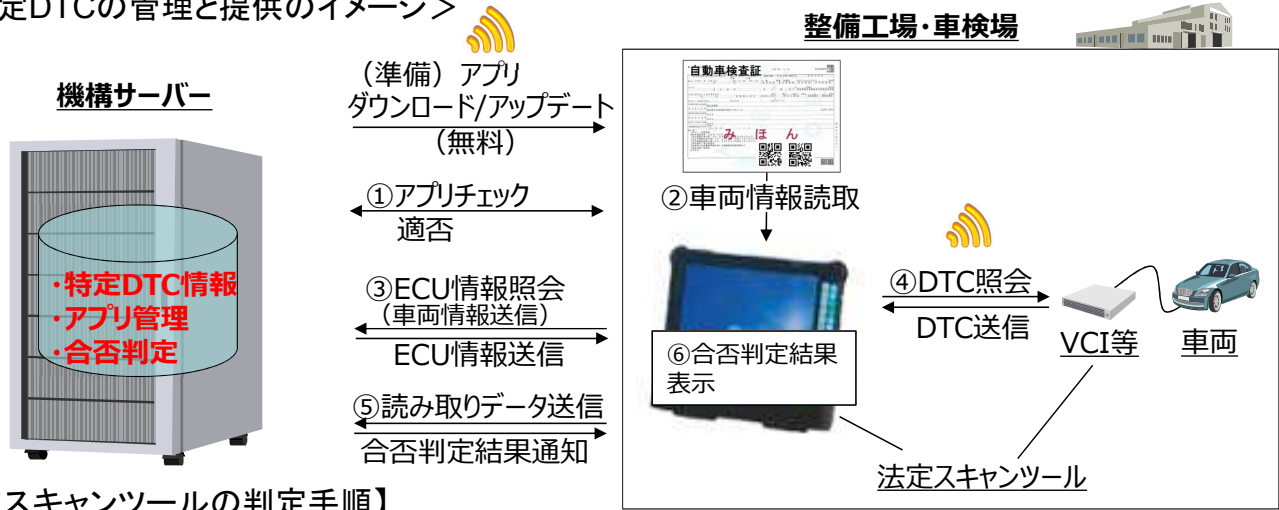
- 『法定スキャンツール』は、次に掲げる機能を有することにより、①自動車と通信することが可能で、②アプリをインストールしており、③インターネット経由で機構サーバーに接続が可能な機器とする。
- ＜自動車との接続＞
- 自動車とは、OBDポート(16ピンコネクタ)に接続したOBDコネクタを介し、VCI (Vehicle Communication Interface) を通じて接続。これらの接続は、有線でも無線でも可。
- ＜アプリのインストール・アップデート＞
- 機構ウェブサイト等から、特定DTC判定アプリを無料でダウンロードし、パソコン、スマートフォン、スキャンツール等(以下「スキャンツール等」という。)にインストール。
 - アプリの仕様変更時は、機構ウェブサイト等を通じてアップデート。

【法定スキャンツールの運用について】

- 機構は、高度化システムの携帯端末と連携可能な(又は一体化した)法定スキャンツールを導入し、機構サーバーに接続することにより合否判定を行う。
- 軽検協は、軽検協専用の法定スキャンツールを使用して、機構サーバーに接続することにより合否判定を行う。
- 指定・認証工場は、認証番号等を入力することにより、ユーザー登録を行った上で、法定スキャンツール(アプリをインストールしたもの。)を使用して、機構サーバーに接続することにより合否判定を行う。(クラウド型) ※スタンドアローン型は特定DTC情報を格納する必要があるため、情報管理や不正防止等の面で課題が多い。
- 機構サーバーの構築・運用、特定DTC判定アプリの開発・配信等のため、実費を徴収するスキームを構築する。(実費の額、徴収の方法は今後検討)

特定DTCの管理と提供のイメージ

＜特定DTCの管理と提供のイメージ＞



【法定スキャンツールの判定手順】

- ① アプリを起動してサーバーと通信し、当該アプリの改造有無及びバージョンをチェック。
- ② アプリ画面から車検証情報を入力(機種によりQRコード読取機能を追加)。
- ③ インターネットを通じて、検査車両からDTCを読み出すのに必要なECU情報等を機構サーバーへ照会。
- ④ 自動車にアクセスし、サーバーから得られたECU情報等をもとに、当該自動車における保安基準の対象となるECUとのみ通信を行い、OBDに記録されている全てのDTCを一時読み出し。
- ⑤ 読み取りデータをインターネット経由で機構サーバーへ送信(DTCが検出されない場合を含む)。機構サーバーは特定DTC情報と照合し合否判定を行い、結果をアプリへ通知。
- ⑥ アプリにおいて、合否判定結果を表示。

法定スキャンツールの検査結果データの取扱い

1. 法定スキャンツールの検査履歴呼出機能

特定DTC照会アプリの機能として、検査対象車両の車検証情報を送信することにより、機構サーバーから過去の検査結果を呼び出せるものとする。

2. 機構サーバーにおける検査結果の取扱い

機構サーバーでは、法定スキャンツールから読み取った車検証情報に応じて、検査対象車両における過去の検査結果（保存記録）の照会要求がある場合には、当該車両の検査結果を送信するものとする。

3. 国の指定工場への監査等への活用

検査結果は指定工場分も含め機構サーバーから国の検査情報システムに送信され、国は、当該データを管理するとともに監査等に活用する。

3. 特定DTCの規格と提出フォーマット

特定DTCの規格

- 1. 安全関係のOBDの特定DTCに係る通信プロトコル及び通信サービスは、対象の車載装置毎に [DoK-Line方式、DoCAN方式又はDoIP方式] を使用し、以下に示す標準規格のうちいずれか又は 2. で掲げるものを用いるものとする。
 - ① ISO 9141
 - ② ISO 14229
 - ③ ISO 14230
 - ④ ISO 15765
 - ⑤ ISO 13400
 - ⑥ SAE J1939
- 2. 環境関係のOBDの特定DTCについては、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年7月 国土交通省告示第619号)別添48(以下「別添48」という。)に規定されている通信プロトコルを用いるものとする。
- 3. 自動車メーカーが、将来、特定DTCについて上記以外の通信プロトコルを用いる場合には、予め国土交通省へ相談するものとし、これを受けて国土交通省は、関連規則の改正を行うものとする。

特定DTC情報の提出フォーマット等

- 自動車製作者等が提出する特定DTC情報は、法定スキャンツールが機構サーバーと通信し、車検証情報から検査対象車両に対応する特定DTCを決定するために必要な情報として、以下のとおりとする。

①車名	車検証情報に対応(例:ホンダ)
②型式	車検証情報に対応(例:DBA-ABC100)
③類別区分番号	車検証情報に対応(例:0007)
④読出先ECU記号	特定DTCが記録されるECUの記号(例:VSA_M1)※
※ ECUサプライヤ毎にECU記号を分ける必要がある場合は、サプライヤ識別記号を追記するものとする。	
⑤ECUアドレッシング法_アドレス値	適用する通信規約で規定されたアドレッシング法(例:29bit_28)
⑥通信プロトコル記号	自動車製作者等が通信プロトコルごとに付す記号(例:HON-C01)
⑦特定DTCのコード	英数字(例:C0051-62)
⑧特定DTCの名称	英数漢字(例:舵角センサ出力異常)
⑨追加・変更・修正履歴	通算提出回数、レコード番号、修正した場合の区別記号
⑩備考欄	必要に応じて使用
- 特定DTCが同一である車名・型式・類別区分番号等は、欄をまとめることができるものとする。
- 具体的なフォーマットは、付録2のとおりとする。
- 環境関係のOBDについては、別添48において特定DTC情報が規定されていることから、その範囲の情報については、提出不要とする。ただし、警告灯の点灯条件に別添48の要求項目以外のものが含まれる場合は、別添48で要求される項目を他の特定DTCにならい提出するものとする。

特定DTC情報の提出・変更・修正

- 特定DTC情報は、自動車型式指定等を申請した自動車製作者等が提出するものとする。
- 自動車製作者等による特定DTC情報の提出時期は、以下のとおりとする。
 - ・ **新型式の特定DTC情報**
原則、型式指定の日(決裁日)を基準日とし、基準日から6カ月以内とする。ただし、型式指定から販売開始までの期間が長い型式など、検査の実施に差し支えないと認められるときは、その旨を申請することにより、基準日を変更することができることとする。
 - ・ **提出済の特定DTC情報の変更**
原則、変更申請の決裁日を基準日とし、上記に準じる。
また、既販車にもソフトウェアの変更を行う場合には、当該変更する日の2週間前までに提出することとする。ただし、リコール等に係る特定DTCの変更については、リコール届出日とする。
- 自動車製作者等により特定DTC情報の変更・修正を行う場合は、以下のとおりとする。
 - ・ **提出済の特定DTC情報の変更**
構造変更(制御ソフトの変更を含む。)により、既に特定DTCとして届け出たものが特定でなくなるケースが生じた場合、車載ソフトウェアの当該DTC自体を変更し、又は車検で決められた手法で読み出しできないようにする。
 - ・ **特定DTC情報の修正**
特定DTC情報の提出ファイルに誤記があった場合等には、速やかに、修正後の「特定DTC」情報を提出するものとする。

14

4. 法定スキャンツールの技術基準・型式認定・ 年次検査

- 法定スキャンツールに求められる基本機能

1. (独)自動車技術総合機構が開発・配布する「特定DTC照会アプリ」(以下単に「アプリ」という。)をインストール、アップデートできること
2. 車検証のQRコードから車両情報を読み取ること
3. アプリを通じて機構サーバーに接続し、検査車両情報を送信するとともに、当該車両に対応するECU情報をスキャンツールに受信すること
4. OBDポートを通じて車両の指定ECUにアクセスし、DTCを読み取ること
5. 読み取ったDTCをアプリを通じて機構サーバーに送信し、判定結果を受信すること
6. 結果を表示すること

- 以上を踏まえた法定スキャンツールの技術基準案(イメージ)は、付録3のとおり。

- 法定スキャンツールの型式認定は、(一社)日本自動車機械工具協会(以下「機工協」という。)が定める認定要領に基づき、同協会が行うものとする。認定要領案(イメージ)は付録4のとおり。

- 法定スキャンツールは、機工協が行う年次検査を受けなければならないものとする。年次検査の基準案(イメージ)は付録5のとおり。

5. その他

車検時の取扱い①

1. 特定DTCが記録された車両の取扱い

- 車検時に特定DTCが記録されている車両は、装置の機能が維持されていないものとして、基準不適合として取り扱う。(付録5:保安基準案(イメージ))

2. レディネスコードが記録されていない車両の取扱い(環境関係)

- J-OBDⅡの基準が適用される自動車であって、レディネスコードが1つも記録されていない車両は、検査の準備が整っていないものとして審査保留とする。
- レディネスコードが1つでも記録されており、かつ、特定DTCが記録されていない場合、当該車両は、OBD検査項目に適合するものとする。
- なお、車検時に必要とするレディネスコードの記録数については、OBD検査の開始以降に検査データを収集し、必要に応じて見直すこととする。

18

車検時の取扱い②

3. ECUとの通信が成立しない場合の取扱い

- 排ガスOBDについては、通信成立性も含めて保安基準化されているが、安全OBDについては、通信成立性を含む技術基準が未整備である。
- このため、車検時に特定DTCの読取(ECUへのアクセス)が出来ない場合には、以下の通り扱う。

(1)排ガスOBD

通信が成立しない場合、(通信成立性に係る)保安基準不適合とする。

(2)安全OBD

- ① 自動車検査官又は自動車検査員(以下「検査官等」という。)は、OBDポートに法定スキャンツールを接続し、「特定DTC照会アプリ」により安全OBD通信不成立であることを確認する。(※1)(※2)
(※1)「法定スキャンツール」は、通信不成立の場合、その旨を表示する機能を備えるものとする。
(※2)「安全OBD通信不成立」とは、提出された安全系の全てのECUに通信が成立しないことを言う。
- ② 検査官等は、①の場合において、運転席の警告灯が点灯していないときは、当該受検車両は安全OBDに係る基準に適合するものとして取り扱って差し支えないものとする(※3)。この際、検査官等は、受検者に対して、安全OBDの通信が不成立である旨を伝えるものとする。
(※3) 当該取扱については、通達に明記する。OBD検査対象外の車両(例:並行輸入車等)も、当面、同様の取扱とする。
- ③ 検査官等は、②の取扱を行った車両(以下「通信不成立車両」という。)について、車名及び型式、車台番号、使用した「法定スキャンツール」の型式及びバージョン等のデータを機構へ「特定DTC照会アプリ」により通知するものとする。(アプリが自動通知)
- ④ 機構は、③の報告を収集・分析し、特定の自動車、ツール等に通信不成立が集中する場合等には、国にその旨を報告し、国は自動車メーカー、ツールメーカー等にその旨を連絡し、原因分析及び改善を指示するものとする。
- ⑤ 自動車ユーザーに対しては車検の際にOBDの通信が不成立であったことを通知(※4)する。
(※4) 前検査のお知らせと同様の取扱い。

19

4. 天災その他の事由により検査できない場合の取扱い

- 天災その他の事由により法定スキャンツール(クラウド型)による検査が円滑に処理することが困難な次に掲げる場合は、公示等により整備工場に周知する。
 - ① 機構サーバーがダウン(定期的なメンテナンスの場合を除く。)し、法定スキャンツールから機構サーバーにアクセスできない場合。
 - ② 天災・停電等により広範囲にネットワーク障害が起きた場合。
- 検査官等は、上記の場合において、運転席の警告灯が点灯していないときは、当該受検車両はOBDに係る基準に適合するものとして取り扱って差し支えないものとする。
- 指定整備工場の検査員は、上記の取扱いをしたときには、視認による確認である旨を指定整備記録簿に記載するものとする。(※指定整備記録簿の様式については、今後検討する。)

特定DTC判定サーバーの使用者①

1. 特定DTC判定サーバーの使用者について

機構に設置予定のサーバー(以下「特定DTC判定サーバー」という。)に法定スキャンツールを用いて接続し、自動車に記録されているDTCに特定DTCが含まれているか照会することができる者は以下の者とする。

- ・ 自動車技術総合機構(機構)
- ・ 軽自動車検査協会(軽検協)
- ・ 指定自動車整備事業者(指定工場)
- ・ 自動車分解整備事業者(認証工場)
- ・ 自動車製作者等
- ・ ツールメーカー

※ 上記以外の者から特定DTC判定サーバーの使用についての要望が多く寄せられた場合には、市販のスキャンツールでもDTCの読取りは可能であること等を十分説明し、それでもなおニーズがあるとすれば、そのニーズの規模、不正防止のための担保措置等を踏まえ、関係者と協議の上、使用可能者の範囲の拡大や検査とは別の特定DTC確認サービスの提供について議論することとする。

2. 使用目的(検査・整備)に応じたデータ管理について

(ア) 検査のための使用について

機構・軽検協・指定工場が検査のために使用する場合、照会時にその旨のフラグを立てて判定結果を管理する。この場合において、指定工場が使用する際には、指定工場コード及び自動車検査員IDを入力してもらい判定結果と共に記録する。

(イ) 点検・整備等のための使用について

指定工場又は認証工場が点検・整備のために使用する場合、その結果は(ア)とは別のデータとして管理することとする。なお、当該結果を踏まえた持ち込み検査時の取扱いについては、機構及び軽検協の事務規程において規定する。

(考え方)

(1)不正対策について

OBD検査においては、受検車両と同型式の他の自動車にスキャンツールを接続して特定DTC判定サーバーへ照会を行う不正(いわゆる替え玉)、故障箇所のECUの機能を一次的に停止し特定DTCを検出させないようにする不正、法定スキャンツール以外のツールを使用し特定DTC判定サーバーへ接続する不正等のおそれがある。

車検制度を公正かつ厳格に運用するためには、これらの不正が行われにくい環境を整備するとともに、万が一、行われた場合には厳正に対処することが不可欠である。これらの観点から、特定DTC判定サーバーの使用者は道路運送車両法が適用され、国土交通省の監督下に置かれる指定工場・認証工場に限ることが適当である。

(2)サーバー負荷及びセキュリティについて

不特定多数のユーザーによる特定DTC判定サーバーへのアクセスを可能とした場合、アクセスの集中によるサーバー負荷の増大や、悪意を持った者によるDoS攻撃(サーバーへの過剰アクセスにより想定以上の負荷をかけてシステムをダウンさせるサイバー攻撃)のリスク等が懸念される。

このように、不特定多数のユーザーによるアクセスを前提とした場合、超大なサーバー容量の確保や、不正行為への防衛措置を講じた特定DTC判定サーバーの構築等のために多額の費用がかかる一方、接続を認めることによる効果(不特定多数の者が特定DTCを確認できることによるメリット)は限定的と考えられることから、自動車の電子装置の点検整備及び検査を業として行う、機構、軽検協、指定工場及び認証工場等の関係者に限り接続を認めることが適当である。

「特定 DTC」の選定に係る検証実験の結果

1. 「特定 DTC」の選定に係る検証実験について

中間とりまとめにおいて「特定 DTC」の実施面（フィージビリティ）における技術面、負担面の課題を指摘する意見があったことを踏まえ、中間とりまとめで示された「特定 DTC」の定義に従い、（一社）日本自動車工業会において国内自動車メーカー12社が販売する車両について「特定 DTC」の選定に係る検証作業を実施した。

（1）検証方法

- AEB および ESC/ABS を対象装置とし各車両メーカーより同システムの開発実務経験者を招集、2018 年 7 月～10 月の間で 4 回の会議を開催。
- 各社、現状の量産車種を検証対象とし、特定 DTC の選定作業を実際に進め、その選定根拠として不明瞭な事項を抽出して上記会議で共有した。
- 選定においての不明点は、特定 DTC の定義（中間とりまとめ）に基づき同会議で協議のうえで解釈し、また、専門家 WG 会合を通じて国との整合のうえ、選定根拠として集約し共有した。

（2）選定基準

今回、各社間で“選定根拠”として共有した主な内容として以下がある。

A) “故障”と推断できない DTC

【非特定】検知した異常状態から原因部位を”故障”と推断できない DTC（修理・修復が必要な状況（破損部位とその状態）断定できないもの）
（例）カメラ前のくもり、レーダー前の汚れ

B) 未調整・未学習・部品組み付け未完了の DTC

【非特定】学習値（例：センサのゼロ点等）が記録されていないときに記録される DTC であって、車両の通常使用の過程で自己学習するもの（バッテリー交換等で学習値が消えてしまった状態を想定）
【特定】学習値等が記録されていない DTC であって、サービス診断ツール等での対処が必要となるもの
（例）未エーミング、関連 ECU との間でソフトウェア Ver. が不一致
[システム稼働させるために、修理相当の作業を要するもの]

C) 暫定の異常状態を示す DTC

【非特定】センサ入力の異常を検知し、仮の異常状態としてシステムの作動を一時的に停止するもの（後に異常状態を確定した時点で当該 DTC は消去されるか、もしくは、異常確定を示す DTC の追加記録により無意味化するもの）

D) 被けん引車関連の DTC

【非特定】けん引車が記録する被けん引車側の部品に関する DTC、けん引車側に設置された被けん引車用部品に関する DTC 及び被けん引車の連結装置に係る DTC

E) システムの電源電圧の異常を示す DTC

【非特定】12V（24V）バッテリーの劣化、環境温度の低下（寒冷地等）及び車両電気負荷過大などの悪条件が重なり、一時的に電源電圧が規定値を下回った状態を示す DTC

【特定】電源電圧監視のための電圧計測回路周りの故障を想定した検知をする
DTC（ECU から電圧値が読めない、変化しない等）

F) 現状の車検で検査が可能な異常

【非特定】当該システムの警告表示器の表示不能

G) 車両組み立てライン等の特定条件下で実行される診断に係る DTC

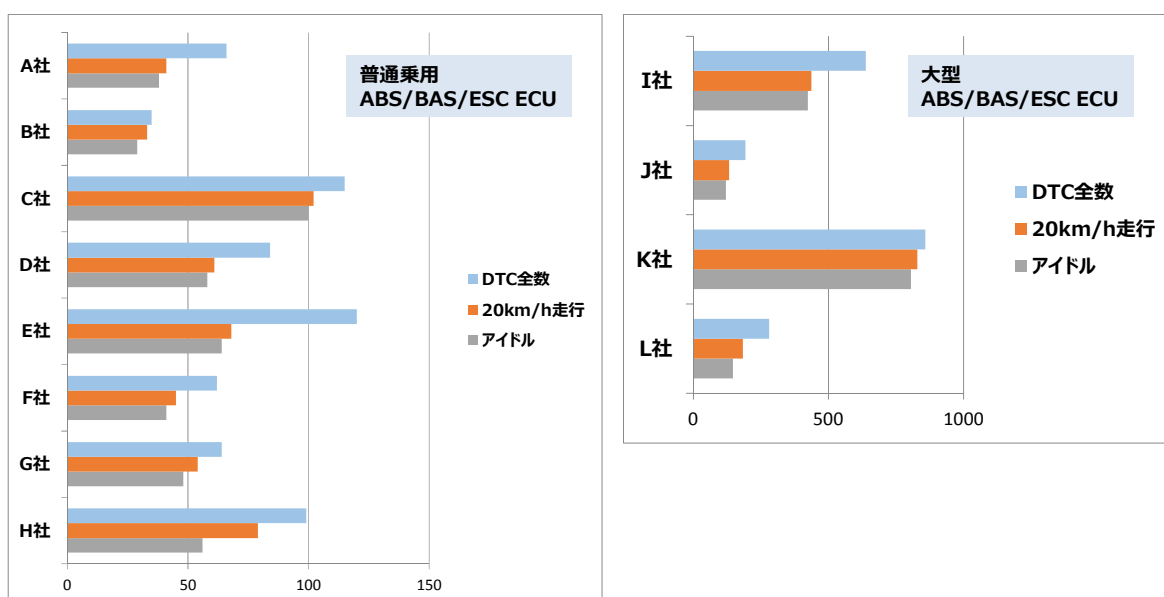
【非特定】特殊な生産設備と連携して作動するのみで、市場での車両運行において診断実行されないもの

2. 検証結果

(1) ABS/BAS/ESC ECUに設定されている

DTC 全数と特定DTC選定結果(DTC個数)

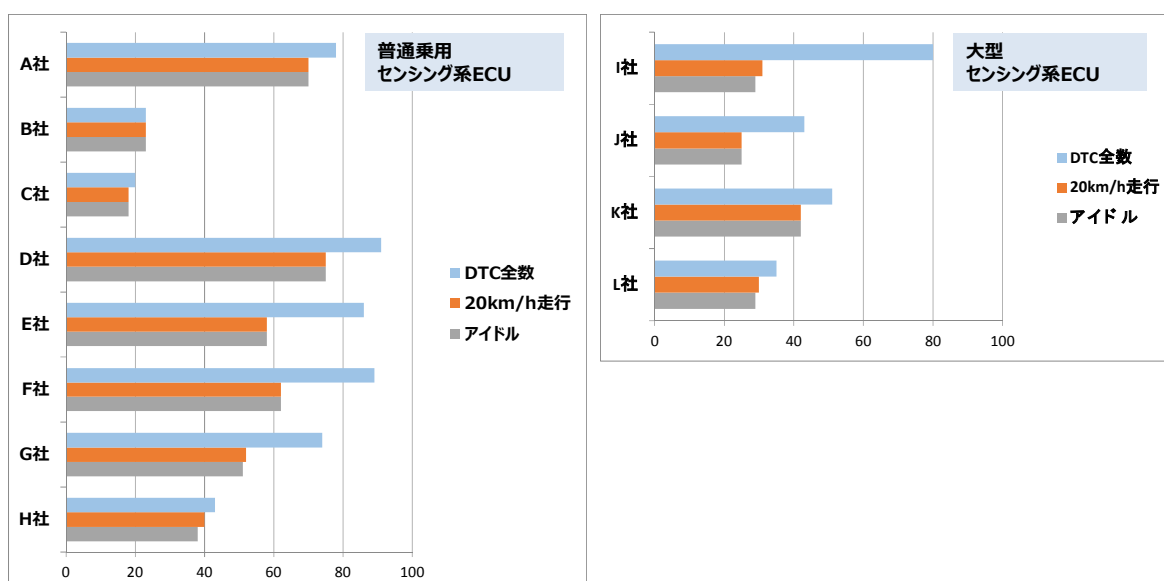
【20km/h走行を想定時およびENGアイドル・停車時】



(2) センシング系ECUに設定されている

DTC 全数と特定DTC選定結果(DTC個数)

【20km/h走行を想定時およびENGアイドル・停車時】



※ 各社の DTC の個数に差が見られるが、これは、1つの故障部位に対して症状毎に複数の DTC を設定している場合がある事、また、システム構成装置構造の根本的な違い(例：ブレーキシステムでの油圧式、HV 回生併用、エア式)などによる。

3. 検証を踏まえての課題

- (1) 今後、車両の走行を想定する前提で車載診断を検査に活用していくためには、場合により、車両速度はもとより、操舵角度やブレーキの作動条件までも含めての特定 DTC 選定作業にもなり得るため、ECU に組み込まれたソフトウェアの車載診断の仕様を十分な粒度で確認する必要がある。
- (2) 同じ観点で、自動運転技術の進化などから制動制御・操舵制御の連係動作仕様が変更され、車載診断の実行条件も副次的に変更され得る事から、新型車の特定 DTC 届出の際は、対象装置全体にわたっての見直しが必要となる。

以上

自動車検査場における OBD検査に関する実証実験について

平成30年4月
(独)自動車技術総合機構
軽自動車検査協会

1

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

目次

1. 実証実験の実施体制
2. 実証実験の概要
3. 実験結果
4. OBD検査導入に向けた課題と解決策

2

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

1. 実証実験の実施体制

平成28年度及び29年度、自動車技術総合機構と軽自動車検査協会が連携し、スナップオン・ツールズ(株)の協力を得て、検査場においてスキャンツールを用いたOBD検査の実証実験を実施。

汎用スキャンツールの改造

スナップオン・
ツールズ(株)

乗用車

軽自動車

検査場におけるスキャン
ツールを用いたデータ取得

自動車機構
(検査部門)

軽自動車検査協会

取得データの分析

自動車機構(交通研)

28年度

29年度

- スキャンツールを活用した検査の可能性の整理
- 排出ガス診断記録の状況を調査
 - DTCを用いた安全OBD検査の課題を整理

- スキャンツールを活用した検査の導入に向けた課題検証
- 排出ガス診断履歴のない車両の原因分析
 - 自動ブレーキに関するDTCの記録状況分析

3

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

2. 実証実験の概要

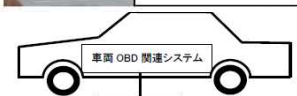
自動車機構
(検査部門)

軽自動車検査
協会

1. 場所日時
関東検査部
平成30年1月24日～1月25日
(平成29年1月30日～2月8日)
中部検査部
平成30年1月16日～1月17日
(平成29年1月25日～2月17日)

1. 場所日時
東京主管事務所
平成30年1月24日～2月9日
(平成29年1月30日～2月28日)
愛知主管事務所
平成30年1月16日～2月9日
(平成29年1月27日～2月28日)

スマートフォン



2. 実験車両台数
平成29年度:347台(平成28年度:384台)

3. 使用機器、取得データ項目

<使用機器>

スナップオン・ツールズ(株)の汎用スキャンツールをベースに、カメラ付きのスマートフォンとBluetooth通信で組み合わせることにより、スキャンツールの操作機能、車検証のQRコードから車検証情報(自動車メーカー名、車名、年式)を読み取る機能並びにPC及びプリンタへの出力機能を付加するとともに、以下のデータ項目を取得するように改造を実施。

<取得データ項目>

(平成29年度)

- ・診断開始時刻及び診断終了時刻
- ・全てのDTC情報
- ・J-OBD II 関連項目(レディネスコード、リセット後の走行距離を含む)

(平成28年度)

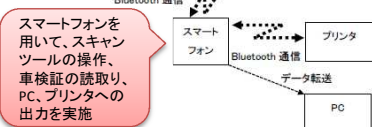
- ・DTC情報(エンジン、トランスミッション、ABS、ESC、BAS、EPS、エアバッグ、シートベルトリマインダ)
- ・J-OBD II 関連項目(レディネスコード、リセット後の走行距離を含む)
- ・フリーズフレームデータ(FFD)

4. 対象車両

初度登録年月が2009年1月以降の国内自動車メーカー8社
(ダイハツ、スズキ、トヨタ、ニッサン、ホンダ、マツダ、スバル、ミツビシ)

実証実験ではスマートフォンを用いたが、実際の運用では高度化システムの端末やサーバーにて対応することを想定

全てのECUを対象にDTC情報の読み取りを行い、分析の際に自動ブレーキ関連のDTCを抽出



主な機能フロー

- ・車検証QRコード読み取り
- ↓
- ・車種/年式等選択(自動選択不可の場合のみ)
- ↓
- ・コネクタ装着
- ・DTC、レディネスコード等読み取り
- ・コネクタ取り外し
- ↓
- ・診断結果の画面表示
- ↓
- ・PCへ転送
- ↓
- ・モバイルプリンタ出力(必要に応じ)

4

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

2. 実証実験の概要

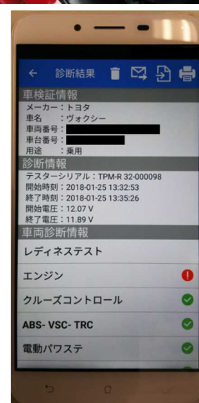
- ◆ 車検証の登録年を確認
- ◆ QRコードを読み取り



- ◆ 診断結果を表示



- ◆ コネクタをポートに装着し、OBD情報を読み取り



5

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

3. 実験結果

平成29年度の取得データ(有効データ取得台数:**325台/347台**)を用いて、排出ガスに係る診断記録や自動ブレーキに係る故障コード等の分析を行った。

1. J-OBD II 関連(排ガス)情報分析結果

レディネスコードの記録が無い車両の割合は、普通車等: 5.3% (6 台)、軽自動車: 8.1% (17 台)、合計: 7.1% (23 台)であった。(平成28年度は普通車等: 5.5%、軽自動車: 13.9%)
未完了項目は、触媒とO2センサが大半を占めている。

項目	小型・普通自動車 [台]	軽自動車 [台]	合計 [台]
データ取得台数※	115	232	347
有効データ取得台数	114	211	325
無効データ取得台数	1	21	22
有効データのうち レディネスコード記録無しの車両台数	6	17	23

※無効データ取得台数は、J-OBD II 関連の情報及びDTCを読み取れなかったもの。読み取りを中断したものやOBD II 非対応車など。

<レディネスコードの記録がない車両の原因>

レディネスコードの記録がない車両23台中、15台はリセット後の走行距離が記録されており、このうち13台は数十km以下であるため、検査前の整備においてリセットされたものと考えられる。

※走行距離の長い2台について、うち1台はOBD II 非対応車。もう1台は特定の使用形態(短距離短時間運行)で用いられていた可能性が高い。

※OBD II 規制適用は、新型車: H20年10月、継続生産車: H22年9月。
※レディネスコードの対象項目は、触媒劣化、エンジン失火、O2センサ又はA/Fセンサ、EGRの不良、燃料供給システムの不良並びに排気二次空気システムの不良。

No.	車両 タイプ	自動車 メーカー	車名	初年度 年月	レディネス 未完了項目	リセット後の走行 距離[km]
1	乗用	A社	A1	H22/09	触媒モニタ O2 センサモニタ EGR 劣化モニタ	5
2	乗用	A社	A2	H25/02	O2 センサモニタ	8
3	乗用	B社	B1	H27/01	触媒モニタ O2 センサモニタ EGR 劣化モニタ	8
4	軽	C社	C1	H25/02	O2 センサモニタ	8
5	軽	C社	C2	H24/01	触媒モニタ O2 センサモニタ	10
6	軽	C社	C2	H24/02	触媒モニタ O2 センサモニタ	10
7	軽	C社	C2	H26/01	触媒モニタ O2 センサモニタ	11
8	軽	D社	D1 (C2)	H28/02	O2 センサモニタ	11
9	軽	C社	C3	H25/01	触媒モニタ O2 センサモニタ	15
10	軽	C社	C4	H27/02	O2 センサモニタ	15
11	乗用	A社	A3	H19/02	O2 センサモニタ	22
12	軽	C社	C3	H24/02	触媒モニタ	25
13	乗用	A社	A1	H22/04	触媒モニタ O2 センサモニタ EGR 劣化モニタ	24
14	軽	C社	C2	H28/02	O2 センサモニタ	576
15	乗用	D社	D2	H21/01	EGR 劣化モニタ	16367
16	軽	E社	E1	H25/03	触媒モニタ	—
17	軽	E社	E2	H22/10	触媒モニタ	—
18	軽	E社	E3	H25/01	触媒モニタ	—
19	軽	E社	E3	H25/01	触媒モニタ O2 センサモニタ	—
20	軽	E社	E4	H26/01	触媒モニタ	—
21	軽	C社	C4	H24/02	触媒モニタ O2 センサモニタ	—
22	軽	F社	F1	H25/02	触媒モニタ O2 センサモニタ	—
23	軽	E社	E2	H27/02	触媒モニタ	—

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

6

3. 実験結果

2. 自動ブレーキ関連情報分析結果

有効データ取得台数325台のうち、自動ブレーキ搭載車両の割合は、普通車等:12.3%(14台)、軽自動車:16.1%(34台)、合計:14.8%(48台)であった。

搭載車両48台のうち、現在故障が記録されているものは10%(5台)、過去故障が記録されているものは8%(4台)であった。

なお、エンジンやトランスミッション関係も含めた全てのDTC取得台数は、普通車等:56台(現在故障35台、過去故障35台)、軽自動車:31台(現在故障7台、過去故障24台)。

	乗用車 [台]	軽自動車 [台]	合計台数 [台]
自動ブレーキ搭載車両台数	14	34	48
自動ブレーキ関連の DTC 記録車両台数	現在故障:5 過去故障:0	現在故障:0 過去故障:4	9

<故障コードの内容>

検出された故障コードは、CAN通信の異常やカメラエイミングの未実施など、現在故障及び過去故障ともに多岐に渡る。

自動ブレーキ以外のシステムの故障であってもフェールセーフにより自動ブレーキの機能を停止させるものもある。

※現在故障及び過去故障の区別はメーカー等により異なる。
※システムの名称はスキャンツールによるもの。DTCの記録条件等は整備マニュアルを元に記載。

<現在故障(故障等が存在することを示す)>

No	自動車メーカー	車名	型式	初度登録年月	DTC	故障状態	DTCを記録したシステム	システム内容	DTCの内容	DTC記録条件
No.1	B社	B2	B2	平成27年01月	C1B01	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	カメラエイミング未実施	フロントカメラユニットのカメラエイミング調整が実施された場合
					U1000	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	CAN通信系	ADAS/CCUがCAN通信信号、ITS通信信号を2秒以上連続して送受信できなかった場合
					C1B0A	現在	レーンカメラ	自動ブレーキ以外	電源電圧系統②	フロントカメラユニットに入力するIGN電圧10.5V以下の状態が5秒間継続した場合
No.2	B社	B3	B3	平成27年01月	C1A16	現在	LASER	自動ブレーキ	レーダーセンサ妨害物検知(レーダー汚れ)	レーダーセンサ周辺に汚れが生じ、車両距離の測定が困難になった場合
No.3	B社	B4	B4	平成27年01月	C1B01	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	カメラエイミング未実施	フロントカメラユニットのカメラエイミング調整が実施された場合
					U1000	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	CAN通信系	ADAS/CCUがCAN通信信号、又はITS通信信号を2秒以上連続して送受信できなかった場合
No.4	B社	B5	B5	平成27年01月	C1B56	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	ソナー系統	ADAS/CCUが、ソナー/CCUの異常を検出した場合
					U1000	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	CAN通信系	ADAS/CCUがCAN通信信号、ITS通信信号、又はITS通信信号を2秒以上連続して送受信できなかった場合
No.5	B社	B6	B6	平成27年01月	C1B01	現在	車間自動制御システム/ADAS	自動ブレーキ	カメラエイミング未実施	フロントカメラユニットのカメラエイミング調整が実施された場合
					C1A01	現在	AVM	自動ブレーキ以外	電源電圧系統	アラウンドビューモニターCUに入力するIGN電圧10.5V以下の状態、又はIGN電圧電圧が19.5V異常の状態を5秒以上継続した場合

<過去故障(故障等から復旧していることを示す)>

No	自動車メーカー	車名	型式	初度登録年月	DTC	故障状態	DTCを記録したシステム	システム内容	DTCの内容	DTC記録条件
1	E社	E5	E5	平成27年01月	U0100	過去	ブリクラッシュブレーキ(PCB)	自動ブレーキ	EPI ECUの通信信号が一定時間途切れた場合	EPI ECUの通信信号が一定時間途切れた場合
					U0101	過去	ブリクラッシュブレーキ(PCB)	自動ブレーキ	CVT通信異常	CVT/ECUとECUとの通信信号が一定時間途切れた場合
					U0155	過去	ブリクラッシュブレーキ(PCB)	自動ブレーキ	メータ通信異常	メータ ECUとの通信信号が一定時間途切れた場合
					U1103	過去	ブリクラッシュブレーキ(PCB)	自動ブレーキ	IDS通信異常	CVT/ECUとECUとの通信信号が一定時間途切れた場合
2	E社	E2	E2	平成27年02月	C1A40	過去	ブリクラッシュブレーキ(PCB)	自動ブレーキ	EPI ECU異常	EPI ECU異常がECUの異常を検知し、レーザセンサ ECUがEPI ECUから異常信号を受信した場合
					C1027	過去	ABS/ESP	自動ブレーキ以外	ESP OFFスイッチが一定時間以上ONとなった	ESP OFFスイッチが一定時間以上ONとなった
3	C社	C4	C4	平成27年02月	C1632	過去	レーダーブレーキサポート	自動ブレーキ	誤発進抑制機能異常	オートブレーキコントローラがECMから誤発進抑制機能故障情報を受領した
					C1630	過去	レーダーブレーキサポート	自動ブレーキ	CAN通信	オートブレーキコントローラがESPコントローラの通信するブレーキ制動関連情報に異常を検出した
					C1623	過去	レーダーブレーキサポート	自動ブレーキ	CAN通信	オートブレーキコントローラがESPコントローラの通信する車輪速度情報に異常を検出した
					C1600	過去	レーダーブレーキサポート	自動ブレーキ	オートブレーキコントローラ内部異常	オートブレーキコントローラの内部異常を検出した

Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

7

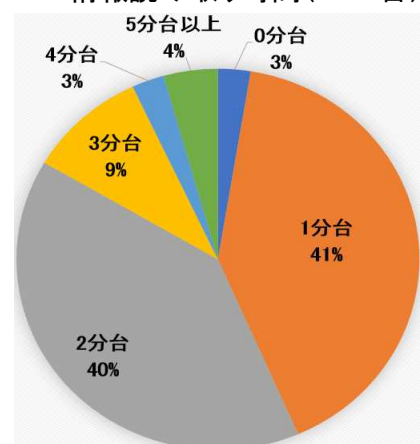
3. 実験結果

3. 読み取り時間及び検査時間

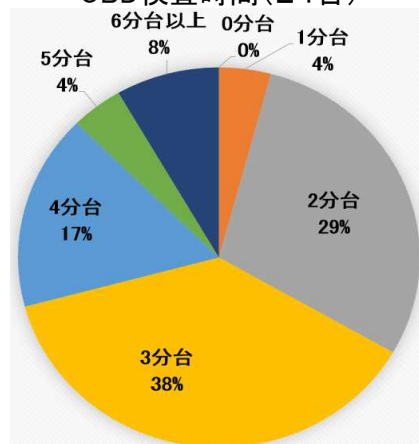
スキャンツールにより読み取り時間を記録するとともに、一部の乗用車について検査時間の計測を実施。

- 検査時間は、読み取り時間に加え、スキャンツールのコネクタをOBDポートに挿すための時間等(平均1分程度)を要する。
- 本実証実験は全てのECUを読み取る方法により実施したことから、読み取り時間は車種やメーカーによって大きく開きがあり、車両のECUの数やメーカーの設計思想(車種によって複数の方式に分かれる等)等によって異なると推測される。検査対象のECUを特定し、自動車メーカーより読み取りに関する情報が提供されれば、短縮が可能と考えられる。
- なお、本実証実験は検査ラインに影響が出ないよう、外観検査実施前の待機中の車両を対象に行った。

OBD情報読み取り時間(115台)



OBD検査時間(24台)



Copyright© National Agency for Automobile and Land Transport Technology

8

4. OBD検査導入に向けた課題と解決策

OBD検査を導入するにあたり、検討すべき課題及び想定される解決策について、以下の通り考察。

課題	解決策
◆ 検査を円滑に実施するための課題	
車検証情報に基づいて必要な特定DTC情報を読み出すことができるように、自動車メーカーから情報提供される必要がある。	- WGにおいて、統一フォーマットの作成等を検討。 - 適用関係の判別のため、車検証のQRコードに、登録年月日など必要な情報を入れていただきたい。
無線方式のコネクタや、高度化システムサーバーに格納可能なスキャンツールソフトを開発する必要がある。	スキャンツールメーカー等と連携し、機器開発や実証実験を実施。
OBD検査を円滑に実施するための体制を構築する必要がある。	OBD検査を含めた検査の全体手順や体制を検討するとともに、機構においては次期高度化システム更改(平成33～35年度)に合わせてOBD検査に係る職員への研修を実施。
◆ 情報管理に関する課題	
自動車メーカーから提出される情報を厳格に管理しつつ、全ての検査場で判定が可能となるようシステムを構築する必要がある。	高度化システムのメーカーやスキャンツールメーカー等と連携し、遠隔で高度化システムサーバーに接続し検査を行うためのアプリケーションを開発するとともに、システム全体の維持管理体制を構築。
◆ 排出ガス関係の課題	
排出ガスのOBD検査に関して診断に必要な走行条件等について、受検者への周知及び案内方法等を決める必要がある。	排出ガスのOBD検査を導入している米国等を対象に海外調査を実施し、排出ガス検査の運用方法や再検査の方法(受検者への案内を含む)について検討。

OBD 検査で不合格とする『故障』（特定 DTC）の詳細定義

1. 特定 DTC の定義

OBD 検査においては「特定 DTC」が検出された車両を不合格とする。「特定 DTC」とは、自動車メーカーが設定する DTC のうち、以下の全てに該当するものをいう。

- (1) OBD 検査の対象自動車の対象装置¹について、保安基準に定める性能要件を満たさなくなる『故障』²の存在を推断できる DTC として、自動車メーカーが定めるもの。
- (2) 安全関係の OBD については、エンジン・アイドリング（電動車は走行可能状態）の停車状態³で、OBD のみにより、(1) の『故障』の存在を推断できる DTC（例：回路の断線、センサの機能不全等に係る DTC）として自動車メーカーが定めるものであること。

（注 1）この定義に照らして以下の DTC は「特定 DTC」に含まない。

- ・エンジン・アイドリング（電動車は走行可能状態）時に停車状態で記録されない DTC
例：一定距離の走行や操作を行って初めて記録される DTC
- ・『故障』に当たるか検証中の状態における DTC
例：一時的に発生しその後再現されない異常（衝撃による一瞬の接触不良など）に係る DTC
- ・当該 DTC のみでは、『故障』の存在を推断できない DTC
例：カメラが前方の映像を検知できない状態に係る DTC（当該 DTC のみでは、カメラの『故障』か、一時的なガラスの曇りか判断できない。）
- ・当該 DTC のみでは、保安基準に定める性能要件を満たさないか判断できない DTC
例：当該異常の発生により機能が低下するおそれがあるが、それでも保安基準を満たしている可能性がある異常に係る DTC

（注 2）被牽引自動車の故障に係る DTC であって、牽引自動車側に記録されるものは、当該牽引自動車の特定 DTC としない。

（注 3）修理や部品交換後の機能調整（エーミング等）を行っていないことを示す DTC や、連携する ECU のバージョン違いを示す DTC については、装置が適切に機能しない状態にあることを示していることから、特定 DTC とする。

¹ 本文Ⅱ. 2. 参照

² 『故障』とは、損傷等により不可逆な異常状態に陥り、修理や交換が必要な状態をいう。断線など明らかな故障のほか、同じ異常状態が再現され、再始動後も異常が継続する等により『故障』であると推断可能な場合もある。

³ 走行状態でのみ記録される DTC については、点検整備及び検査の実施における課題が指摘されていることから、制度開始当初は特定 DTC としないものの、引き続きデータを取得し、将来的に特定 DTC に含めるか継続検討とする。

- (3) 環境関係の OBD については、細目告示別添 48 において警告灯の点灯が義務付けられている『故障』に係る DTC（現在故障コードに限る）であること。なお、車検時には、特定 DTC がなく、かつ、レディネスコードが 1 つ以上存在することをもって合格とする⁴。

(注 1) 高度な OBD (OBDII) の設置が義務付けられていない自動車（ディーゼル乗用車、車両総重量 3.5 トン超のガソリン車及び LPG 車）及び別添 48 I. 4. に規定する自動車については、当面の間、別添 48 に基づく J-OBDI の基準又は別途定める基準に規定する DTC を特定 DTC とするものの、これら自動車においても OBDII の搭載が進んでいることに鑑み、OBDII の技術基準が整備され次第、当該 OBDII に基づく DTC を特定 DTC とすることが適当である。

(注 2) OBD が一度現在故障を記録し、その後正常復帰した場合、数ドライビングサイクルの間は当該故障コードを残したままとする制御が行われる。このため、「特定 DTC」は、現在故障が記録され、正常復帰するまでの間の当該故障コードとする。

2. 通信プロトコル等

- (1) 安全関係の OBD の特定 DTC に係る通信プロトコル及び通信サービスは、対象の車載装置毎に DoK-Line 方式、DoCAN 方式又は DoIP 方式を使用し、以下に示す標準規格又は (2) に掲げるもののうちいずれかを用いるものとする。
- ① ISO 9141
 - ② ISO 14229
 - ③ ISO 14230
 - ④ ISO 15765
 - ⑤ ISO 13400
 - ⑥ SAE J1939
- (2) 環境関係の OBD の特定 DTC については、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年 7 月 国土交通省告示第 619 号）別添 48（以下「別添 48」という。）に規定されている通信プロトコルを用いるものとする。
- (3) 自動車メーカーが、将来、特定 DTC について上記以外の通信プロトコルを用いる場合には、予め国土交通省へ相談するものとし、これを受けて国土交通省は、関連規則の改正を行うものとする。

⁴ 適切な整備を行わないで、DTC のみ消去する不適切な受検が懸念されるため、車検時にレディネスコードを確認する必要があるが、レディネスコードには、一定の走行条件を満たさなければ記録されないものもあり、車検時にその全てを要求した場合、レディネスコードが記録されていないことをもって車検に合格しない車両が多数発生することが想定される。このため、車検時には、レディネスコードが少なくとも 1 つ記録されていることを確認することとする。

「特定 DTC」情報の提出等の手続き及び提出フォーマット案イメージ

1. 提出者

提出者は、自動車製作者など、型式指定申請を行った者と同じの者が提出するものとする。（自動車型式指定規則第 2 条、共通構造部型式指定規則第 2 条）

2. 提出先

提出先は、（独）自動車技術総合機構とする。

3. 提出タイミング

型式指定申請の決裁日又は認可日を基準日として、基準日から 6 か月以内に提出することとする（別添 1 図中 A の期間）。ただし、決裁日から当該型式指定車の生産が大きく遅れる等の妥当な理由がある場合において、提出者があらかじめ通知した場合には当該型式の車両が新車登録されてから 6 か月以内に提出すればよいこととする。

4. 変更時の提出タイミング

変更申請の決裁日又は認可日を基準日として 6 か月以内に提出するものとする。（提出者による提出タイミングの通知については前項と同じ）。ただし、変更申請を伴わない場合は、当該変更が当該型式にライン採用された日の 6 か月以内とする。なお、既販車に対してもソフトウェア内容の変更を実施する場合であって特定 DTC 情報の変更を含むソフトウェア変更の内容を OTA 等により既販車に反映させるサービスを実施する場合には、遅くとも、当該サービス開始日の 2 週間前までに提出することとする。ただし、リコール等にかかわる特定 DTC の変更については、リコール等届出日と同日とする。

また、構造変更（制御ソフトの変更を含む。）により、既に提出したものが特定 DTC でなくなるケースが生じた場合、車載ソフトウェアの当該 DTC 自体を変更または車検で決められた手法で読み出しができないようにする（逆のケースとして、非特定 DTC が新たに特定 DTC となるケースについては、別添 2 「特定 DTC 情報提出の記載例」を参照）。

5. 提出電子ファイル形式

原則、1 型式あたり 1 つの電子ファイル（Microsoft Excel 形式）とし、電子ファイルは、表紙となるタイトルシート（第 1 号様式）と提出データを記載したデータシート（第 2 号様式）の 2 種類のシート（以下「提出フォーマット」という。）により構成し、別紙「特定 DTC 情報提出ファイルの記載方法」に従って記載するものとする。ただし、大型車など型式数が多数ある場合には、複数の型式を 1 つのファイルにまとめて提出することができる。この場合において、複数の型式を「データシート型式（ダミー型式）」としてタイトルシートにおける（1 つの）型式としてみなし、当該データシート型式（ダミー型式）をデータシートの型式欄に記載することにより、タイトルシートとデータシートの関連づけを行うこととする。

6. 提出項目

別紙「特定 DTC 情報提出ファイルの記載方法」に掲げる項目について記載すること

とする。

7. 誤記訂正とそのタイミング

誤記があった場合には、遅滞なく提出するものとする。

8. プロトコル規定書の提出

提出フォーマットに記載している情報以外のものであって、DTC 読出しに必要なプロトコル情報を自動車メーカーごとに規定するもの（以下「プロトコル規定書」という。）は、別途、本規定に準じて提出するものとする。この場合において、既に提出したプロトコル規定書に当該型式のプロトコル情報が含まれている場合は、その部分について省略することができる。

9. 排ガス関係のデータ提出

排ガス関連装置における特定 DTC 情報の提出に係る取扱いについては、排ガス規制等の区分に応じ次のとおりとする。なお、提出フォーマットの記載の方法は、別紙「特定 DTC 情報提出ファイルの記載方法」のとおりとする。

（1）別添 48「I. 適用範囲」1. に規定する自動車（J-OB D I 規制車）：

6. の記載方法に従って特定 DTC 情報を提出すること。

（2）別添 48「I. 適用範囲」2. に規定する自動車（乗用車 J-OB D II 規制車）：

次に掲げる自動車に応じ、それぞれに定めるとおりとする。

（イ）ISO 15031-5 又は SAE J1979 規格の通信で読み出す DTC が別添 48 に規定する MIL 点灯の DTC と一致する自動車：

別添 3（排ガス関連の DTC 名称対応表）に基づき特定 DTC とその定義を提出すること。

（ロ）ISO 15031-5 又は SAE J1979 規格の通信で読み出す DTC が別添 48 に規定する MIL 点灯の DTC と一致しない自動車：

6. の記載方法に従って特定 DTC 情報を提出すること。

（3）別添 48「I. 適用範囲」3. に規定する自動車（ディーゼル重量車 J-OB D II 規制車）：

次に掲げる自動車に応じ、それぞれに定めるとおりとする。

（イ）ISO 27145 又は SAE J1939 規格の通信で読み出す DTC が別添 48 に規定する MIL 点灯の DTC と一致する自動車：

別添 3（排ガス関連の DTC 名称対応表）に基づき特定 DTC とその定義を提出すること。

（ロ）ISO 27145 又は SAE J1939 規格の通信で読み出す DTC が別添 48 に規定する MIL 点灯の DTC と一致しない自動車：

6. の記載方法に従って特定 DTC 情報を提出すること。

（4）別添 48「I. 適用範囲」4. に規定する自動車：

別途定める基準に基づき 6. の記載方法に従って特定 DTC 情報を提出すること。

（5）別添 48 で規定されていない自動車（EV 等）：

6. の記載方法に従って特定 DTC 情報がない旨を記載し提出すること。

特定 DTC 情報提出ファイルの記載方法

1. タイトルシートの記載（第 1 号様式）

- (1) 「車名」「型式」
型式指定規則第 5 条又は第 6 条第 3 項の規定に基づき、告示されたところにより記載すること。
- (2) 「データシート型式」（ダミー型式）
複数型式について一括して提出する場合、データシートに記載するダミー型式を記載すること。ただし、車両型式が 1 つの場合には空白とする。
- (3) 「基準日」
型式指定申請又は既型式指定申請の決裁日（認可日）もしくはライン採用された日を記載すること。
- (4) 「通算提出回数」
初回、変更、誤記訂正の別を問わず、当該車両型式に関してデータを提出する回数を連番で記載すること。（初回は「1」とする）
- (5) 「既提出情報の誤記訂正有・無」
いままでに提出した特定 DTC 情報の訂正の有無について記載すること。
- (6) 「誤記訂正の該当通算提出回数」
特定 DTC 情報の訂正として提出した回数を記載すること。（今回を含む。）
- (7) 「通信プロトコルの追加」
自動車製作者等において新たな通信プロトコルを採用した場合、当該通信プロトコル名を記載すること。

2. データシートの記載（第 2 号様式）

- (1) 「提出回数」
のべ提出回数を半角文字で記載すること。この場合において、タイトルシートの「通算提出回数」と同じ値とすること。ただし、誤記修正の場合は、修正対象となる提出回数を記載すること。
- (2) 「レコード番号」
新たに提出する部分について、連番を半角文字で記載すること。ただし、誤記修正の場合は、対象となる提出回数のレコード番号とする。
- (3) 「修正」
いままでの提出データを修正する場合において使用すること。該当列を削除する場合は「d」、修正する場合は「m」、追加する場合は「a」を半角文字で記載すること。
- (4) 「車名」
タイトルシートに記載している車名を記載すること。
- (5) 「型式」
タイトルシートに記載している型式を記載すること。ただし、複数の型式について一括提出することとしている場合は、ダミー型式を記載すること。
- (6) 「類別区分番号」
類別区分番号を半角文字で記載すること。ただし、複数の類別区分番号が対象となる次に掲げる場合にあっては、それぞれに定める記号を使用して複数の類別区分番号を記載することができる。

- (イ) 羅列する場合 「;」 (セミコロン) (例) 0007;0008;0009
- (ロ) 羅列又は範囲指定する場合 「-」 (ハイフン) (例) 0007-0009
- (ハ) すべての類別区分番号が対象となる場合 「****」 (アスタリスク)
- (7) 「ECU記号名称_サプライヤ識別記号」
- 読出し先のECUの記号名称とサプライヤ識別記号を次の例により記載すること。
 なお、ECUの違いや同一ECUであってもサプライヤ違いにより複数の通信プロトコル設定を可能とするものである。
- 「VSA_M1」「ADAS_M1」「EPS_M1」
- ただし、電気自動車（排ガス関連システムの特定DTC情報がない）又は別添48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装の技術基準」（以下「別添48」という。）に規定されたシステムに関しては、それぞれの手続きの方法に応じて次のいずれかの記号を記載すること。
- (イ) 手続きA 「&EMR-A」
- (ロ) 手続きB 「&EMR-B」
- (ハ) 手続きZ 「&EMR-Z」
- (8) 「ECUアドレッシング法_アドレス値」
- ECUのアドレッシング法とアドレス値を半角文字で次の例により記載すること。
 ただし、記載すべき事項がない場合は、「*」を記載すること。
- 「29bit_\$28」「\$30」「FA_\$33」「*」
- (9) 「通信プロトコル」
- 各自動車メーカーが定めるプロトコル規定書の名称を記載すること。ただし、記載すべき事項がない場合は、「*」を記載すること。
- (10) 「特定 DTC」
- 特定 DTC の名称を SAE J2102 又は ISO15031-6 で規定された方法に準じて 5 桁又は 7 桁の英数字を半角文字で次の例により記載すること。ただし、枝番号を使用する場合には、「-」（ハイフン）により結び、記載すべき事項がない場合は「*」を記載すること。
- 「P0341」「P0589-15」「C0051-62」「*」
- (11) 「DTC 名称」
- 特定 DTC に対応する特定 DTC の定義・内容を次の例により記載すること。ただし、(7) (ロ) (手続き B) の場合は、別途提出した排ガス DTC 名称ファイルのファイル名を、また、記載すべき事項がない場合は、「*」を記載すること。
- (12) 「備考欄 1」「備考欄 2」「備考欄 3」
- 特記すべき事項があれば記載することとする。

宛先 ○○○○

提出年月日 yy/mm/dd

提出者 ○○自動車株式会社
 連絡先 ○○部 ○○課 認証太郎
 Eメール xxxxxxxxxxxxxx
 電話番号 yyyyyyyyyyyy

車名	車両型式	データシート型式 (ダミー型式)	基準日 (型式指定・変更申請の決裁日(認可日)決裁日(認可日)又はライン採用日)	通算提出回数	既提出情報の 誤記訂正有・無	誤記訂正の該当 通算提出回数

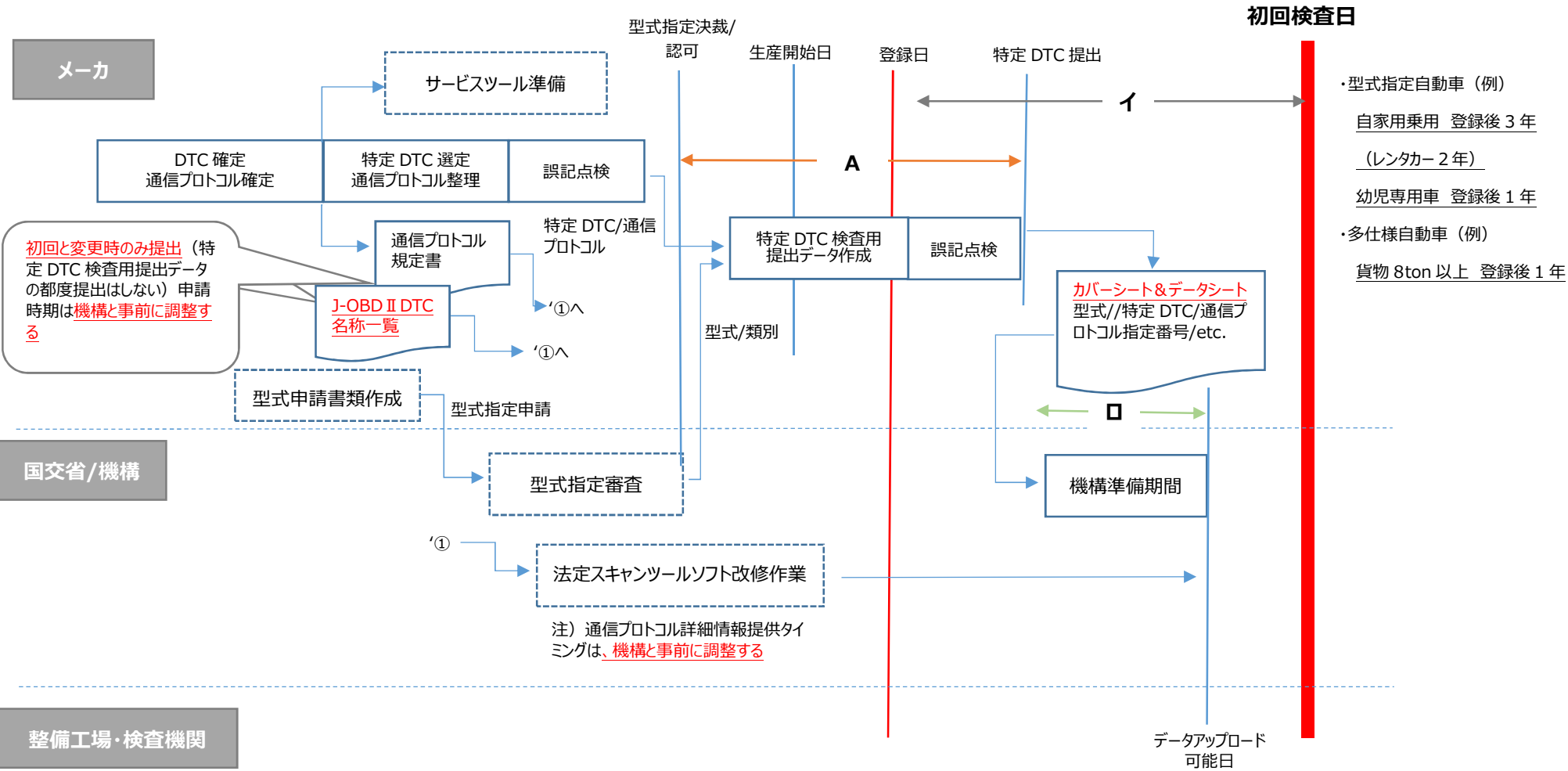
通信プロトコルの追加

第2号様式

通算 提出 回数	レコー ド番 号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU 記号 サブライヤ識別記 号	ECU アドレス シグ ネチャ アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3

特定 DTC の提出タイミング

初回検査日



特定DTC提出フォーマット(記載例)
複数型式一括提出の例

第1号様式

提出年月日 yy/mm/dd

宛先 ○○○○

・届出項目が同じ複数型式を1ファイルで届出する場合は、車両型式欄に包含される車両型式を列記し、引当のためのダミー型式を記載する。
・データシートの型式欄には表紙に記載のダミー型式を入力する。
(機構にて車両型式とダミー型式を引き当て、ダミー型式のデータシートを車両型式に展開してダウンロードするプログラムを検討)

提出者 ○○自動車株式会社
連絡先 ○○部 ○○課 認証太郎
Eメール xxxxxxxxxxxx
電話番号 yyyyyyyyyyyy

車名	車両型式	データシート型式 (ダミー型式)	型式指定申請の決済日(認可日)又は既型式指定申請の決済日(認可日)又はライン採用	通算提出回数	既提出情報の誤記訂正有・無	誤記訂正の該当通算提出回数
アイチ	2RG-ABC100	ABC-DEF100				
	2RG-ABC101					
	2RG-ABC102					
	2RG-ABC103					
	2RG-ABC104					
	2RG-ABC105					
	2RG-ABC106					
	2RG-ABC107					
	2RG-ABC108					
	2RG-ABC109					
	2RG-ABC110					

通信プロトコルの追加

1. DBA-ABC100(類別区分番号にて区分する場合):第1回目登録時の例

第2号様式

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU 記号名称 サプライヤ識別記号	ECU アドレッシング 法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3
1	1		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常			
1	2		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常			
1	3		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ			
1	4		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常			
1	5		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常			
1	6		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ			
1	7		アイチ	DBA-ABC100	0007:0008:0009	VSA_M1	29bit,\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常			
1	8		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit,\$B0	HON-C01	P2583-49	ミリ波レーダ内部故障			
1	9		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit,\$B0	HON-C01	U0029-00	ミリ波レーダCAN 通信異常			
1	10		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit,\$B0	HON-C01	P0589-15	MAIN スイッチ回路断線			
1	11		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit,\$B0	HON-C01	C0041-14	ブレーキスイッチ回路異常			
1	12		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1400-13	EPS モータ回路オープン			
1	13		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1421-14	EPS トルクセンサー信号A 回路			
1	14		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサー信号B 回路			

2. DBA-ABC101(車両型式にて区分する場合):第1回目登録時の例

第2号様式

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU 記号名称 サプライヤ識別記号	ECU アドレッシング グ法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				型式内同一の例
1	2		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1400-13	EPS モータ回路オープン				
1	9		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1421-14	EPS トルクセンサ-信号A 回路				
1	10		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサ-信号B 回路				
1	11		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0051-62	舵角センサ出力異常				同一区分内に複数仕様がある例
1	12		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	13		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	14		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	15		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	16		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	17		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	18		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1400-23	EPS モータ回路オープン				
1	19		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1421-24	EPS トルクセンサ-信号A 回路				
1	20		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1422-24	EPS トルクセンサ-信号B 回路				

2ー1. 複数型式を1ファイルで届出する場合:第1回目登録時の例

第2号様式

複数型式を1ファイルで届出する場合は表紙に記載のダミー型式を入力する。														
通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU記号名称 サプライヤ識別記号	ECU アドレッシング法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				型式内同一の例
1	2		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1400-13	EPS モータ回路オープン				
1	9		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1421-14	EPS トルクセンサー信号A 回路				
1	10		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサー信号B 回路				
1	11		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0051-62	舵角センサ出力異常				同一区分内に複数仕様がある例
1	12		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	13		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	14		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	15		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	16		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	17		アイチ	ABC-DEF100	****	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C02	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	18		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1400-23	EPS モータ回路オープン				
1	19		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1421-24	EPS トルクセンサー信号A 回路				
1	20		アイチ	ABC-DEF100	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1422-24	EPS トルクセンサー信号B 回路				

3. DBA-ABC101: 第1回目登録のものを修正する際の例

第2号様式

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU 記号名称 サプライヤ識別記号	ECU アドレス グ法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				型式内同一の例
1	2		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1400-13	EPS モータ回路オープン				
1	9		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1421-14	EPS トルクセンサ-信号A 回路				
1	10 d		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサ-信号B 回路				
1	11 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0051-62	舵角センサ出力異常				同一区分内に複数仕様がある例
1	12 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	13 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	14 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	15 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	16 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	17 m		アイチ	DBA-ABC101	****	VSA_M1	29bit_28	HON-C03	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	18 m		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-C03	C1400-23	EPS モータ回路オープン				
1	19 m		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-C03	C1421-24	EPS トルクセンサ-信号A 回路				
1	20 d		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-C02	C1422-24	EPS トルクセンサ-信号B 回路				
1	21 a		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサ-信号C 回路				
1	22 a		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K03	C1422-24	EPS トルクセンサ-信号C 回路				

4. DBA-ABC101:第2回目登録時の例=構造変更時の例

第2号様式

通算 提出 回数	レ コ ド 番 号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU 記 号名称 ・サブライヤ識別 記号	ECU アドレッシン グ法 ・アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3
2	1		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K01	C1422-14	EPS トルクセンサー信号D 回路			
2	2		アイチ	DBA-ABC101	****	EPS_M1	\$30	HON-K02	C1422-24	EPS トルクセンサー信号D 回路			

特定DTC提出フォーマット(記載例)

5. DBA-ABC101:排ガスOBD

第2号様式

5-1 手続A:ECU記号名称列に“&EMR-A”を記入

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU記号名称 サブライヤ識別記号	ECU アドレス グ法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				
1	2		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit_\$B0	HON-C01	P2583-49	ミリ波レーダ内部故障				
1	9		..	.....	.....									
1	..		..	.....										
1	100		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	&EMR-A	FA_\$33	HON-C00	*	*				
1	101		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ECU_D1	FA_\$33	HON-C00	P0341	VTCカム センサ位相ずれ				
1	102		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ECU_D1	FA_\$33	HON-C00	P0344	VTCカム センサ ノイズ				
1	103		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ECU_D1	FA_\$33	HON-C00	P0351	No.1シリンダ 点火一次回路故障				
1	104		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ECU_D1	FA_\$33	HON-C00	P0352	No.2シリンダ 点火一次回路故障				
1	..		..	.....										排ガスOBD 手続Aの場合

手続Aを示すコード名

具体的なDTCと名称は記載しない

5-2. 手続B:ECU記号名称列に“&EMR-B”を記入

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU記号名称 サブライヤ識別記号	ECU アドレス グ法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				
1	2		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit_\$B0	HON-C01	P2583-49	ミリ波レーダ内部故障				
1	9		..	.....	.....									
1	..		..	.....										
1	100		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	&EMR-B	FA_\$33	HON-C00	*	DTCNAME_monda.T01_R03.xls				手続きB

手続Bを示すコード名

具体的なDTCは記載せず

別提出の“排ガスDTC名称テーブル”ファイル
のファイル名

排ガスOBDの手続AとBはいずれかの方法
一つが記載される

5-3. ZEV車の届け出用Excelへの記載方法

通算提出回数	レコード番号	修正	車名	型式	類別区分番号	読出し先ECU記号名称 サブライヤ識別記号	ECU アドレス グ法 アドレス値	通信プロトコル	特定DTC	DTC名称	備考欄1	備考欄2	備考欄3	
1	1		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-62	舵角センサ出力異常				
1	2		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0051-96	舵角センサ内部異常				
1	3		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-28	横G センサ中点ずれ				
1	4		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0061-62	横G センサ出力異常				
1	5		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0062-62	前後G センサ出力異常				
1	6		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-28	ヨーレートセンサ中点ずれ				
1	7		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	VSA_M1	29bit_\$28	HON-C01	C0063-49	ヨーレートセンサ異常				
1	8		アイチ	DBA-ABC100	0007-0009	ADAS_M1	29bit_\$B0	HON-C01	P2583-49	ミリ波レーダ内部故障				
1	9		..	.....	.....									
1	..		..	.....										
1	100		アイチ	DBA-ABC100	0007;0008;0009	&EMR-Z	*	*	*	*				ZEV車

排ガス関連システムの特典DTC情報がないことを明示するための行 (ECU記号名称の列に“&EMR-Z”を記入)

排ガス関連の DTC 名称対応表 提出ファイルの構造（手続き B）

- データ構造：DTC 番号 1 件に対し、DTC 名称 1 件を対応付けさせた構造。

- 行数：可変

- 列数：3（C 列は拡張用予約列）

A 列：排ガス関連 DTC 番号。ただし A 列に REM と記載した場合、その行は注釈行と扱われるものとする。

B 列：同 DTC 名称。

- ファイル名：DTCNAME_xxxxxx_Tyy_Rzz.xls

xxxxxx：カーメーカ名。半角英字。

yy：DTC 名称リストの系統番号。故障コード対応表が、複数系統ある場合、この番号で区別。

zz：改訂番号。01=初版として、以降、改訂毎に + 1。

	A 列	B 列	C 列
1.	REM	Monda PT DTC Naming List(J) T01 R01	
2.	REM	2018/12/31	
3.	REM		
4.	P0341	VTC カム センサ位相ずれ	
5.	P0344	VTC カム センサ ノイズ	
6.	P0351	No.1 シリンダ点火一次回路故障	
7.	P0352	No.2 シリンダ点火一次回路故障	
8.	P065A	ACG 故障	
9.	P0685	ECU 電源回路/内部回路異常(電源系)	
10.	P06A8	内部 VCC 電源故障	
11.	P1684	スロットル アクチュエータ リターン スプリング異常	
12.	P16BB	A.C.ジェネレータ B 端子電圧低い	
13.	P21CF	No.1 インジェクタ回路故障(セカンダリ)	
14.	P21D0	No.2 インジェクタ回路故障(セカンダリ)	
15.	P21D1	No.3 インジェクタ回路故障(セカンダリ)	
16.	P2228	大気圧センサ電圧低い	
17.	P2229	大気圧センサ電圧高い	
18.	U0029	FCAN 通信異常(ENG ECU 受信不能(BUS-OFF))	
19.	U0104	FCAN 通信異常(ENG ECU-運転支援コントロールユニット通信不能)	
20.	U0122	FCAN 通信異常(ENG ECU-VSA モジュレータユニット通信不能)	
21.	:	:	
22.	:	:	
23.	:	:	
	:	:	
	REM	終り	

第〇章 法定スキャンツール 技術上の基準（案）（イメージ）

（構造等）

第〇〇条 法定スキャンツールの構造は、接続部、表示部、通信部、入力部を有しており、自動車と通信することが可能で、指定された検査用の特定DTC 照会アプリ（以下、アプリという）をインストールしており、インターネット経由で指定された（独）自動車技術総合機構のサーバー（以下、サーバーという）に接続が可能な機器であり、かつ、取扱いが容易なものでなければならない。

（耐久性）

第〇〇条 法定スキャンツールの各部は温度、及び湿度並びに電磁誘導による影響を受けにくく、かつ、十分な耐久性を有するものでなければならない。

（作動）

第〇〇条 法定スキャンツールの各部は、円滑かつ確実に作動するものでなければならない。

（接続部）

第〇〇条 法定スキャンツールの接続部は、自動車と接続し、サーバーから得られた ECU 情報等をもとに、当該自動車における保安基準の対象となる ECU と通信を行い、記録されている全ての DTC を一時的に取得できるものでなければならない。

（表示部）

第〇〇条 法定スキャンツールの表示部は、アプリで表示される内容が容易に読み取れるものであり、検査車両特定情報、自動車との通信状況、サーバーとの通信状況、判定結果を表示できるものでなければならない。

（通信部）

第〇〇条 法定スキャンツールの通信部は、アプリを起動してサーバーと通信し、「特定故障コード（特定 DTC）」に係るデータ及び接続部から読みだされた特定 DTC を伝送し、判定結果を確実に受信できなければならない。

第〇〇条 特定 DTC の検出は、インターネットを通じて取得した DTC をサーバーに照会することにより行われるものであること。

第〇〇条 法定スキャンツールを不正アクセス行為（不正アクセス行為の禁止等に関する法律（平成十一年法律第二百二十八号）第二条の4に規定する不正アクセス行為をいう。）から防御するための処置を講じなければならない。

（入力部）

第〇〇条 法定スキャンツールの入力部は、検査車両特定情報を入力できなければならない。

法定スキャンツールの認定要領案（イメージ）

13-0 概要	法定スキャンツール(PTI ST)^{※1}に係る基準適合性試験は、(1)単体機能確認試験と(2)特定 DTC 判定サーバーとの接続等機能確認試験からなる。試験の対象は、汎用 PC 等(タブレット端末等を含む。)と接続することにより要件を満たす VCI (Vehicle Communication Interface)^{※2}単体型(以下、単に「単体型」という。)又は単体で要件を満たす PC 等一体型(以下、単に「一体型」という。)のいずれかとし、当該対象の機器を認定することとする。ただし、単体型の試験をする場合にあっては、任意の PC と接続した上で試験を実施することとする。この場合において、本要領の要件を満たさないおそれがある又は満たさないような動作不良等が確認された場合にあっては、通信環境確認 PC^{※3}を使用して試験対象機器が本要件を満たさないことを明らかにすることとする。 また、接続等機能確認試験の際には、特定 DTC 管理サーバーから試験に必要なデータについて共有が行われるものとする。 ※1:①自動車と通信することが可能で、②アプリをインストールしており、③インターネット経由で機構サーバーに接続が可能な機器 ※2:単体で表示画面等を有するか否かに関わらず、専ら OBD ポートを介して自動車に搭載された ECU との通信を行う目的で製作されたもの ※3:基準適合性試験を実施する上で、試験対象の機器が要件を満たさないおそれがある又は満たさない場合に、インターネットへの接続性などについて、試験環境が確保されているかを検証するもの	
13-1 試験用器具	試験は次に掲げる試験用器具を用いて行う。 (1) OBD シミュレータ(各試験器用) (2) ストップウォッチ (3) 電圧調整器 (4) 電圧計 (5) 温度計 (6) 湿度計 (7) ノギス (8) 鋼製巻尺 (9) デジタルカメラ、(10)PC (ネットワーク回線を含み、インターネット通信及び USB 端子を介した通信が正常に行えるもの)	
13-2 受験機器	試験を受けようとする測定器(試験対象が VCI 単体である場合には試験用器具と接続した状態とする。以下、同じ。)及び環境が次に掲げる状態であることを確認する。 (1) 表示部(ディスプレイ等)に、正常に表示できることを確認する。 (2) DLC(Data Link Connector)に接続できるコネクタ、VCI 等に汚れがないこと。 (3) 試験場所の温度・湿度を試験前後に確認すること。 (4) 単体型による試験において、ベンダーが PC の仕様等(機種、スペック等)を指定する場合は、当該仕様等を附して認定する。 (5) ドライバ等が必要な場合はベンダーが準備したものを PC に予めインストールしておく。	
試験項目	試験要領	試験基準
13-3 外観	(1) DLC(Data Link Connector)に接続できるコネクタ及び VCI からなり、有線または無線で表示画面を有する PC と接続されることを確認する。 (2) 接続端子と端子配列は、ISO15031-3(2004 年7月制定)又は SAE J 1962(2002 年4月制定)に準拠していることを確認する。 (3) 無線通信を利用する場合、電波法に準拠していることを貼付された技適マーク証明書、型式名、製品名及び形態等を確認する。	
13-4 構造等 13-5 耐久性	(1) 材料および締結具の検査 製品に使用された材料の腐食および摩耗に	

※本案は、検討会の議論に基づく要領案（イメージ）であり、（一社）日本自動車機械工具協会において法定スキャンツールの認定要領を作成する過程で変更があり得る。

	対する耐性を検査する。 (2) コネクタの検査 使用された電気コネクタと規定のコネクタとの一致を検査する (3) ストレインリリーフの検査 すべての接続部におけるストレインリリーフが検証される (4) VCI の電源電圧範囲の検査 電源電圧範囲は、DC10～15V、DC20～26V で動作することを確認する。 (5) 法定スキャンツールの構造は、表示部・通信部を有すること。	
13-6 作動 13-6-(1) 単体機能確認試験	(1) ISO15031-5 又は SAE J 1979 の規定に従い通信ができるものであること。 (2) DLC に接続できるコネクタ及び VCI を介して自動車の ECU と通信し「特定故障コード(特定 DTC)」を読み取れるものであること。VCI の動作は SAE J2534 に準拠すること。 (3) Internet により特定 DTC 管理機関の特定 DTC 管理サーバーに接続可能で、「特定 DTC 照会アプリ」をダウンロードでき、かつ、「特定 DTC」をサーバーにアップロードできること。 (4) Windows10 以上、Android4.1 Jelly Bean 以上、Linux、(iOS10 以上)等のいずれかで動作するものであることを確認する。 (5) クラウド型特定DTC照会機能確認試験 ●「特定DTC 照会アプリ」を作動させ、読み取った車両情報を「特定DTCサーバー」へアップロードし、ECU情報(①「特定DTC」、②特定DTC の定義、③ECU 番号、④通信プロトコル(通信プロトコル指定記号))をダウンロードすること。 ●サーバーから得られたECU 情報をもとに、当該自動車における保安基準の対象となる ECU とのみ通信を行い、OBD に記録されている全てのDTC を一時読み込みすること。読み取りデータの送信及び合否判定結果の受信を行う機能を有すること。 また、読み取りデータと併せて送信する情報は以下のとおりとする。 ●判定を行った者の情報(事業者コード、指定工場コード又は認証工場コード及び使用責任者/検査員(ユーザーID)) ●判定に用いた法定スキャンツールの型式、シリアル番号 ●判定を行った車名、型式、車台番号(VIN コードが読める時はVIN コードで車両識別が可能)	
13-6-(2) 接続等機能確認試験	アプリを起動してサーバーと通信し、以下のセキュリティ要件を満たした作動をするかを確認す	

※本案は、検討会の議論に基づく要領案(イメージ)であり、(一社)日本自動車機械工具協会において法定スキャンツールの認定要領を作成する過程で変更があり得る。

	る。 ① 「特定 DTC 照会アプリ」であることの確認 ② 法定スキャンツールであることの確認 ③ 検査機関であることの確認 ④ 検査車両からのデータであることの確認(替玉受検の防止) ⑤ サーバーから送付されたデータが改ざんされたものでないことの確認 (※上記においては、アプリ側が持つ機能として考えられることから、連携を踏まえて具体的方法を検討)	
13-7 表示部	表示部が車検場以外において以下の表示すべき事項が表示されていることを確認する(車検場の表示機能は別途定める)。 ● OBD 検査システムのフロント画面(日付、時間、場所)ユーザーログイン画面(ユーザーアカウント、パスワード) ● 使用注意画面・試験車両特定画面個別車両識別情報読み込み) ● 車両情報確認画面・認証タイプ画面(排出ガスOBD 試験、安全OBD 試験) ● 車両走行距離入力画面/同期読み込みも可能とする。 ● 車両データ確認画面 ● MIL チェック(Key On Engine Off)画面 ● エンジン接続画面 ● サーバーへの接続画面 ● 特定DTC 検出実行画面 ● サーバーへのデータ送信画面 ● サーバーからの判定表示画面 ● 判定結果出力画面 ● 終了時注意画面・終了画面 (※表示画面は、特定DTC照会アプリの仕様により変更があり得る。)	
13-8 性能 13-8-(1) 単体機能確認試験	(1) OBD シミュレーターを使って以下のプロトコル等に動作していることを確認する。 ① ISO 9141、② ISO 14229、③ ISO 14230、④ ISO 15765、⑤ SAE J2534、⑥ ISO 13400、⑦ SAE J1939 (2) 記録すべき事項が記録されること(電子データによる保存も可)を確認する。 ● 証明書タイトル(証明書番号) ● 日付、時間、検査場所(検査した者) ● 検査車両(自動車登録番号、車名、車台番号、型式指定番号および類別区分番号、原動機型式、初度登録年月) ● 個別車両識別コード(入力されている場合) ● 検査結果(合格、不合格) ※不合格の場合は、特定DTC	
13-8-(2) 接続等機能確認試験	(1) 確実に公正な通信を行うため、一定以上の接続比率が維持される良好な通信が確保	

※本案は、検討会の議論に基づく要領案(イメージ)であり、(一社)日本自動車機械工具協会において法定スキャンツールの認定要領を作成する過程で変更があり得る。

	されなければならない。ただし、車検場等で問題なく使用できることを担保できる文書の提出により次号以降の接続等機能確認試験に代えることができる。 (2) 車検場等における接続比率の試験 接続比率は、下記により求める。 接続比率＝通信完了回数/通信試行回数 (車両と法定スキャンツール間の接続比率1と法定スキャンツールと特定 DTC 管理サーバー間の接続比率2に分かれる) (3) 試験の手順 ① 法定スキャンツールベンダーは接続等機能確認試験のための提携を受け入れる車検場等を見出して、認定機関の承認を受ける。 ② 法定スキャンツールベンダーは、最初の1500回程度の試験記録の収集のために、車検場等に10台程度の法定スキャンツールを配置する。 ③ 上記最小数を超える任意の数の車検場等について認定機関が承認する場合としない場合がある。接続等機能確認試験の過程で、認定機関は、本要領に準拠しているか連続的に監視する。当該法定スキャンツールについて認定機関が外部環境からの影響を含めて本要領に準拠していないことを確認した場合、そのベンダーの法定スキャンツールの接続等機能確認試験は中止され、認定機関は欠陥の是正を要求し、そのベンダーの法定スキャンツールに関する接続等機能確認試験が再び開始される。 ④ 車両から取得したデータが、特定DTC 管理サーバーに送る正常な通信の確認 ⑤ 法定スキャンツールファームウェアおよびソフトウェアの正常な更新の確認 ⑥ 接続比率の検査	
13-9 器体に表示すべき事項	次に掲げる事項が器体に表示されていることを確認する。 (1) 器体器の型式 (2) 製造年月及び製造番号 (3) 使用上特に必要な注意事項	
13-10 その他	(1) 自己機能性検査試験 法定スキャンツールの機能性を確保するための機構を備えることを推奨する。(この機能性検査の目的は、法定スキャンツールが正しく機能すること及び前回検査以降にハードウェアが損傷していないことの確認である。) 上記機構は、法定スキャンツールの SAE J1962 コネクタから法定スキャンツール装置/プロセッサまでの法定スキャンツールケーブルの完全性を検証するものとする。	

※本案は、検討会の議論に基づく要領案（イメージ）であり、（一社）日本自動車機械工具協会において法定スキャンツールの認定要領を作成する過程で変更があり得る。

法定スキャンツールの年次検査に関する調査・検討（案）

1. 概要

法定スキャンツールは、自動車及び機構サーバーと接続し、必要な情報を送受信することにより、OBD 検査の結果を適正かつ円滑に表示することが求められる。このため、型式認定時に、送受信の機能を確認するとともに、作動の円滑性や確実性、各部の構造の耐久性等について確認することとしている。

一方、型式認定時に一定の品質を確保したスキャンツールであっても、使用に従って、各部の劣化、故障又はユーザによる不正改造（※１）等により、適正かつ円滑な検査結果の表示に支障が生じるおそれも否定できない。（※２）

しかしながら、現時点において、使用過程時に、スキャンツールにどのような不具合や不正改造が生じるかは明らかでないため、OBD 検査の開始後、一定の期間、使用実態について調査し、その結果を踏まえて、使用過程時におけるスキャンツールの適正性の確保方策について検討し、取りまとめることとする。

併せて、使い勝手等についても調査し、その結果を自動車機構及びスキャンツールメーカーに提供して、より使いやすいアプリやツールの開発に役立てることとする。

（※１）米国では、スキャンツールの不正改造が横行したため、１年に１回、同ツールの検査を実施しているとの情報があるが、その詳細については明らかでない。

（※２）スキャンツールが、自動車又は機構サーバーと通信が成立しなかった場合、一定の救済措置が講じられることとなっているが、確実な検査実施の観点からは、通信不成立の状況は可能な限り、少ないことが好ましく、また、スキャンツール自体の不具合により通信不成立となる場合も否定できないが、機構サーバーと通信不成立の場合の救済措置は天災等の場合に限られる。

2. 使用実態調査

（１）調査期間及び調査台数等

OBD 検査の開始後（２０２４年）から３年程度（２０２７年頃）までの期間、年間１０００台程度を検査機器の校正時にサンプル調査する。

（２）調査実施機関

国及び日本自動車整備振興会連合会等の協力を得て、日本自動車機械工具協会が実施する。

（３）結果のとりまとめ

調査結果を踏まえ、国、日本自動車整備振興会連合会及び日本自動車機械工具協会等で協議のうえ、年次検査の必要性の有無も含め使用過程時におけるスキャンツールの適正性の確保方策についてとりまとめる。

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）の改正案イメージ（新旧対照表）

新	旧
（第三節 使用の過程にある自動車の保安基準の細目） （かじ取装置） 第 169 条 自動車のかじ取装置の強度、操作性能等に関し、保安基準第 11 号第 1 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 一 自動車のかじ取り装置は、堅ろうで安全な運行を確保できるものであること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。 イ〜ル （略） ヲ 協定規則第 79 号に定める自動命令型操舵機能を備える自動車にあつては、<u>次に掲げるもの</u> <u>(1) 当該機能を損なうおそれのある損傷等のあるもの</u> <u>(2) 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であつて、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添で定める特定故障コードが記録されているもの</u> 二〜五 （略） （制動装置） 第 171 条 走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、保安基準第 12 条第 1 項の告示で定める基準は、次項から第 9 項までに掲げる基準とする。 2 自動車（次項から第 6 項までの自動車を除く。）には、次に掲げる基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。 ただし、本項の適用を受ける貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量 3.5 t 以下のものに備える制動装置は、次項の基準に適合するものであつてもよいものとする。 一〜九 （略）	（第三節 使用の過程にある自動車の保安基準の細目） （かじ取装置） 第 169 条 自動車のかじ取装置の強度、操作性能等に関し、保安基準第 11 号第 1 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 一 自動車のかじ取り装置は、堅ろうで安全な運行を確保できるものであること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。 イ〜ル （略） ヲ 協定規則第 79 号に定める自動命令型操舵機能を備える自動車にあつては、当該機能を損なうおそれのある損傷等のあるもの 二〜五 （略） （制動装置） 第 171 条 走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、保安基準第 12 条第 1 項の告示で定める基準は、次項から第 9 項までに掲げる基準とする。 2 自動車（次項から第 6 項までの自動車を除く。）には、次に掲げる基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。 ただし、本項の適用を受ける貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量 3.5 t 以下のものに備える制動装置は、次項の基準に適合するものであつてもよいものとする。 一〜九 （略）

十 走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置を備えた自動車にあっては、次に掲げる基準に適合すること。

イ 当該装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転席に警報する装置を備えたものであること。

ロ 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、当別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であつて、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添で定める特定故障コードが記録されているものでないこと。

十一 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置を備えた自動車にあっては、次に掲げる基準に適合すること。

イ 当該装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する黄色警報装置を備えたものであること。

ロ 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であつて、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添に定める特定故障コードが記録されているものでないこと。

3 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員 10 人未満のもの（次項から第 6 項までの自動車を除く。）には、次に掲げる基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。

一～五 （略）

六 制動力を制御する電気装置を備えた制動装置は、次に掲げる要件を満たすものであること。

イ～ハ （略）

三 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であつて、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添に定める特定故障コードが記録されているものでないこと。

4～7 （略）

8 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ

十 走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置を備えた自動車にあっては、当該装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転席に警報する装置を備えたものであること。

イ～ロ （新設）

十一 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置を備えた自動車にあっては、当該装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する黄色警報装置を備えたものであること。

イ～ロ （新設）

3 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員 10 人未満のもの（次項から第 6 項までの自動車を除く。）には、次に掲げる基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。

一～五 （略）

六 制動力を制御する電気装置を備えた制動装置は、次に掲げる要件を満たすものであること。

イ～ハ （略）

三 （新設）

4～7 （略）

8 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ

及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)であって、車両総重量 3.5 t を超えるものには、高速道路等において運行しないもの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部に特殊な装備を有するものを除き、次に掲げる基準に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えなければならない。

一 衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能するものであること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。

イ 衝突被害軽減制御装置の機能を損なうおそれのある損傷等のあるもの

ロ 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であって、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添に定める特定故障コードが記録されているもの

9 (略)

(車両接近通報装置)

第 223 条の 3 車両接近通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第 43 条の 7 の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～二 (略)

三 第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、別添 XXX「継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準」に定める自動車であって、同別添で定める車載式故障診断装置に同別添に定める特定故障コードが記録されているものでないこと。

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第 197 条 (略)

[排出ガス発散防止装置の機能維持規定]

2 第 41 条第 1 項又は第 119 条第 1 項の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置が当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し保安基準第 31 条第 3 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車であ

及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)であって、車両総重量 3.5 t を超えるものには、高速道路等において運行しないもの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部に特殊な装備を有するものを除き、次に掲げる基準に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えなければならない。

一 衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能するものであること。この場合において、衝突被害軽減制御装置の機能を損なうおそれのある損傷等のあるものは、この基準に適合しないものとする。

イ～ロ (新設)

9 (略)

(車両接近通報装置)

第 223 条の 3 車両接近通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第 43 条の 7 の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～二 (略)

三 (新設)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第 197 条 (略)

[排出ガス発散防止装置の機能維持規定]

2 第 41 条第 1 項又は第 119 条第 1 項の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置が当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し保安基準第 31 条第 3 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車であ

って車両総重量が 3.5t を超えるもの以外の自動車（二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）については、第 5 号及び第 7 号の規定は適用せず、二輪自動車については、第 2 号、第 3 号及び第 5 号から第 7 号までの規定は適用せず、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、第 2 号から第 7 号までの規定は適用せず、型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定車以外の自動車については、第 6 号及び第 7 号の規定は適用しない。

一～五 （略）

六 当該装置の機能に支障が生じたときにその内容を記録する装置（以下「車載式故障診断装置」という。）を備える自動車にあっては、第 161 条第 1 項第 4 号から第 6 号まで及び同項第 8 号に掲げる場合において、次号のレディネスコードが記録され、かつ、次に掲げる自動車に応じ、それぞれに定めるものが車載式故障診断装置に記録されていないもの又は第 10 条第 1 項第 1 号ツに定めるテルテルの点灯がないものであること。

① ガソリン又は液化石油ガス（以下、「LPG」という。）を燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち車両総重量が 3.5t を超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のものを除く。）並びに軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（車両総重量が 3.5t を超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のものを除く。）を除く。） 別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」のうち「Ⅱ. J-OB DⅠの技術基準」2. に定める部品及びシステムの故障内容

② ガソリン又は LPG を燃料とする普通自動車及び小型自動車であって、車両総重量 3.5t 以下のもの又は専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のもの並びに軽自動車同別添のうち「Ⅲ. J-OB DⅡの技術基準」3.1 に定める診断項目に対して 6.1 (3) により保存された故障情報（同基準 7.3 に定める故障の状態を識別するためのコードに限る。）

③ 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち車両総重量が 3.5t を超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のものを除く。） 同別添のうち「Ⅳ. ディーゼル重量車 J-OB DⅡの技術基準」2.2. に定める本故障コード（同基準 2.5.3.1 に定めるクラス A 故障を確認した故障コード及び同基準 2.5.3.2 に定めるクラス B 故障を確認した故障コード（B1 カウンタが 200 時間に達したものに限る。）に限る。）

って車両総重量が 3.5t を超えるもの以外の自動車（二輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）については、第 5 号の規定は適用せず、二輪自動車については、第 2 号、第 3 号及び第 5 号の規定は適用せず、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、第 2 号から第 5 号までの規定は適用しない。

一～五 （略）

六 （新設）

七 次に掲げる自動車に応じ、それぞれに定めるレディネスコードが記録されているものは、前号の基準への適合性を判定する準備が整っているものとみなす。

① ガソリン又は LPG を燃料とする普通自動車及び小型自動車であって、車両総重量 3.5t 以下のもの又は専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のもの並びに軽自動車のうち、触媒、エンジン失火検知システム、酸素センサ又は空燃比センサ、排気ガス再循環システム、燃料供給システム及び排気二次空気システムのいずれかが装備されているもの 当該システムについて故障診断した場合において、別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」のうち「Ⅲ. J-OBDOⅡの技術基準」3.3 に規定されたいずれかのレディネスコード

② 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち車両総重量が 3.5t を超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員 9 人以下のものを除く。） 同別添のうち「Ⅳ. ディーゼル重量車 J-OBDOⅡの技術基準」2.1 に定める装置について診断した場合において、同基準 2.6.1.5 に定めるいずれかのレディネスコード（完了にセットされたものに限る。）

七 （新設）

別添 XXX 継続検査等に用いる車載式故障診断装置の技術基準案【新設】イメージ

1. 適用範囲

この技術基準は、普通自動車、小型自動車及び軽自動車（二輪自動車を除く。）に備える以下の装置（以下「対象装置」という。）の機能に支障が生じた場合において当該故障情報を保存する装置（以下「継続検査用 OBD」という。）に適用する。

〔運転支援装置〕

- (1) 第 15 条第 2 項第 1 号及び第 3 項に定める制動装置のうち走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置
- (2) 第 15 条第 2 項第 1 号及び第 3 項に定める制動装置のうち走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑りを有効に防止することができる装置
- (3) 第 15 条第 3 項に定める制動装置のうち緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置
- (4) 第 15 条第 7 項に定める制動装置のうち衝突被害軽減制動制御装置
- (5) 第 67 条の 3 第 1 項に定める車両接近通報装置

〔自動運転機能〕

- (6) 第 13 条第 2 項に定めるかじ取り装置のうち自動命令型操舵機能

2. 用語及び略語

この技術基準に用いる用語は、次表によるものとする。

診断名	診断内容
回路診断	電気回路に断線等が発生していないかを診断するもの
機能診断	運転支援装置が自動車製作者の定めた動作基準を満たしているかを診断するもの
閾値診断	それぞれ第一節に定める技術的な要件（以下「性能要件」という。）を満たさなくなることがないかを、個々の部品、装置及びシステムの機能について診断するもの
故障	正常な働きが損なわれ、修理、部品交換等を行わなければ正常に回復しない状態であること
特定故障	対象装置の故障であって、以下の全てに該当するもの (1)当該故障により対象装置が性能要件を満たさなくなるものであること (2)自動車製作者が定める回路診断、機能診断若しくは閾値診断又はこれらを組み合わせた故障診断（原動機が作動中の停車状態で行われる診断に限る。）の結果、故障情報が継続検査用 OBD に記録されるものであること。 (3)(2)の診断結果のみにより対象装置が故障していると判断できるものとして自動車製作者が定めるものであること

3. 継続検査用 OBD による故障の検知・記録等

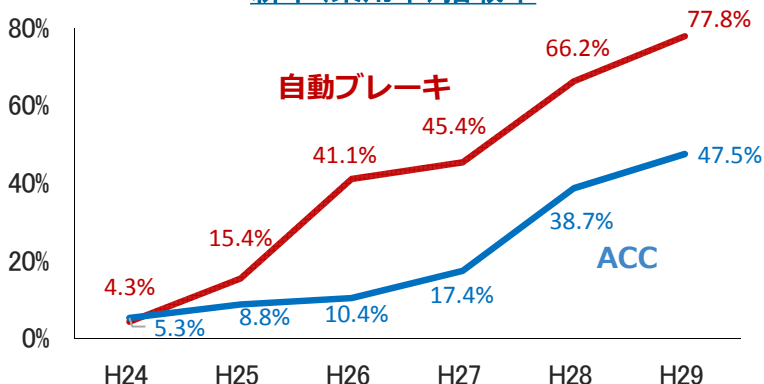
継続検査用 OBD とは、対象装置に故障が生じた際、自動車製作者が定めるところにより当該装置を構成するセンサ、電気回路等の特性に応じて、回路診断、機能診断若しくは閾値診断又はこれらを組み合わせた故障診断を行い、その故障情報（特定故障に係る情報を含む。）を保存する装置であって、以下の要件を満たすものをいう。

- (1) 故障の状態を識別するためのコード（以下「特定故障コード」という。）は、ISO 15031-6 又は SAE J 2012 に従って定められたものであること。
- (2) 接続端子と端子配列は、対象の車載装置に用いる通信プロトコルに応じ、ISO 15031-3、ISO 13400-4 又は SAE J1939-13 に準拠したものであること。
- (3) 対象装置の特定故障コードに係る通信プロトコル及び通信サービスは、当該対象装置毎に [DoK-Line 方式、DoCAN 方式又は DoIP 方式] を使用し、次に掲げる標準規格のうちいずれかをを用いること。
 - ① ISO 9141
 - ② ISO 14229
 - ③ ISO 14230
 - ④ ISO 15765
 - ⑤ ISO 13400
 - ⑥ SAE J1939
- (4) (1)から(3)までに掲げるもののほか、別添 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害な等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」Ⅲ. J-OBDⅡの技術基準「9. J-OBDⅡの情報出力方法」又は同別添Ⅳ. 重量車 J-OBDⅡの技術基準 2.6.3.「OBD 情報へのアクセス」の規定によることができる。
- (5) (1)から(4)までの規定にかかわらず、適合することが不可能な項目については、当該項目に適合することが困難であることを証明することにより適用を免除することができる。

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法のあり方検討会報告書(概要)

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、自動車の検査等を通じた機能確認が必要。
- 現在の自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認により行われているが、自動運転技術等に用いられる電子装置の機能確認には対応していない。

自動ブレーキ、自動車間距離制御(ACC) 新車(乗用車)搭載率



電子装置の不具合事例

- ACCを使用して高速道路を走行中、突然、機能が停止し、強い回生ブレーキが作動。
⇒ 前方監視用のカメラが偏心していた
- 上り坂を走行中、自動でブレーキが誤作動し、急減速した。
⇒ 自動ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた。

⇒ 現在の車検では検出できない不具合

諸外国の状況

EU

- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨(EU指令 2014/45EU)。
- ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。

米国

33の州・地区においてOBDを活用した排出ガス検査を実施中。

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

車載式故障診断装置(OBD)とは

最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(OBD: On-Board Diagnostics)」が搭載されている。



OBDを活用した自動車検査手法

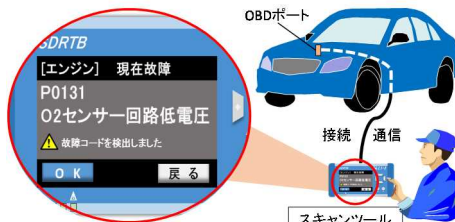
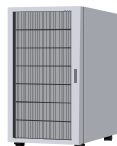
自動車メーカー



提出

- ・故障コード読出に必要な技術情報 (ECU情報)
- ・保安基準不適合の故障コード (特定DTC)

(独)自動車技術総合機構において、「ECU情報」、「特定DTC」を一元管理し、全国の車検場、整備工場へ提供。



車検時

特定DTCを検出した場合は不合格

対象車両・装置及び検査開始時期

対象

2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック※1

①運転支援装置※2

アンチロックブレーキシステム(ABS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシスト、自動ブレーキ、車両接近通報

②自動運転機能※2

自動車線維持、自動駐車、自動車線変更など

③排ガス関係装置

検査開始時期

2024年※3

※1 型式指定自動車・多仕様自動車に限る。輸入車は2022年以降の新型車

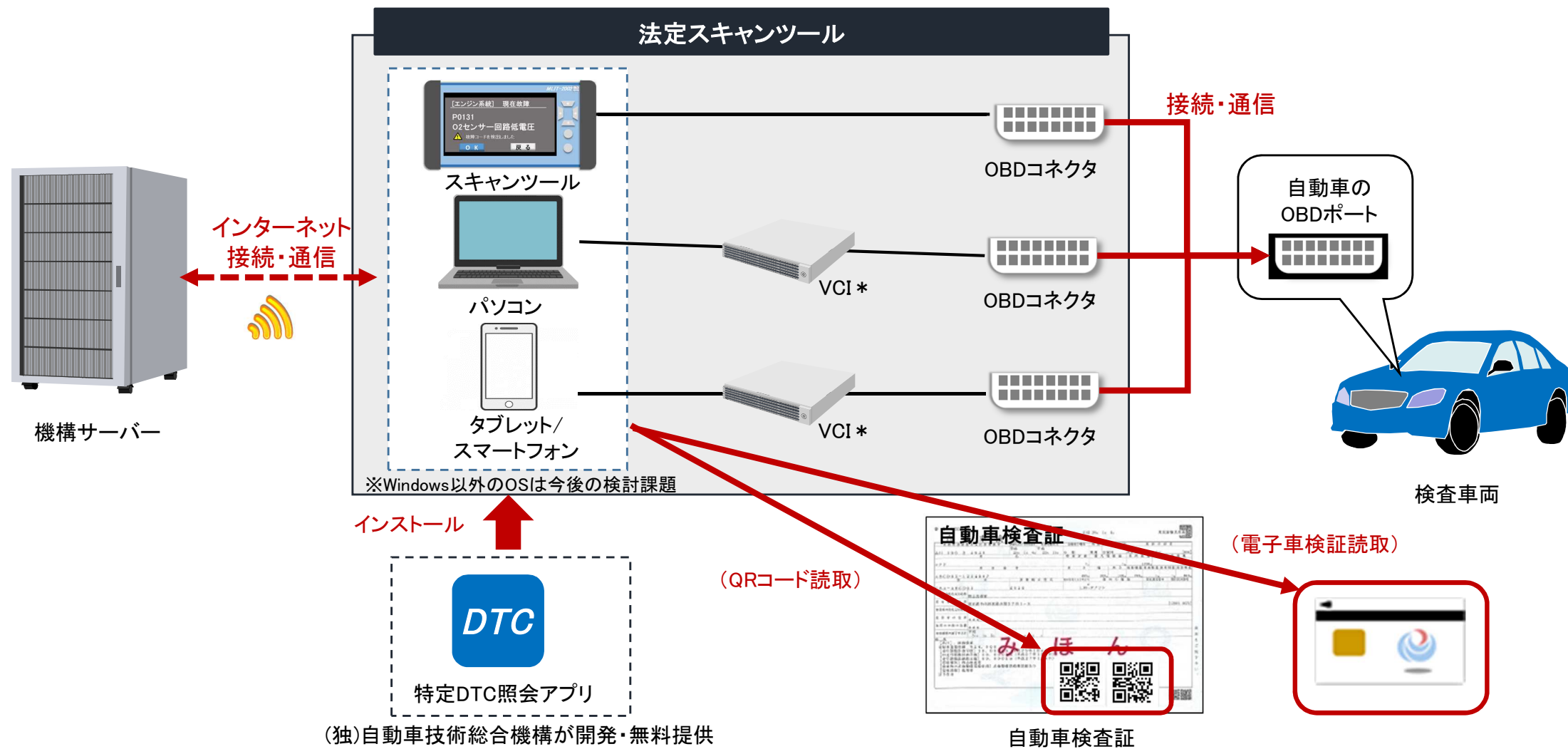
※2 保安基準に規定があるものに限る。

※3 輸入車は2025年

OBD検査に用いる「法定スキャンツール」の機能

- 機構が開発して無料で提供する「特定DTC照会アプリ」をインストールして動作すること。
※ スキャンツールの他、VCI (Vehicle Communication Interface) をセットしたパソコンやタブレット/スマートフォンでも可。
- 自動車検査証のQRコードや電子車検証を読み取る等により、検査車両を特定すること。
- 自動車のOBDポート(16ピン)を介して自動車のECUに接続し、記録された故障コード(DTC)を読み出すこと。
- 特定DTC照会アプリの機能により、インターネットを介して機構サーバーに接続し、DTC情報の送信・判定結果の受信等を行うこと。

※ 「法定スキャンツール」として使用するためには、技術基準に適合することについて型式認定を受ける必要がある。



OBD検査の流れ

OBD検査の準備

- 検査に使用する法定スキャンツールに最新の「アプリ」をインストールしておくこと。（アプリは機構HP等で無料ダウンロード）。
- 法定スキャンツールを検査車両に接続すること。

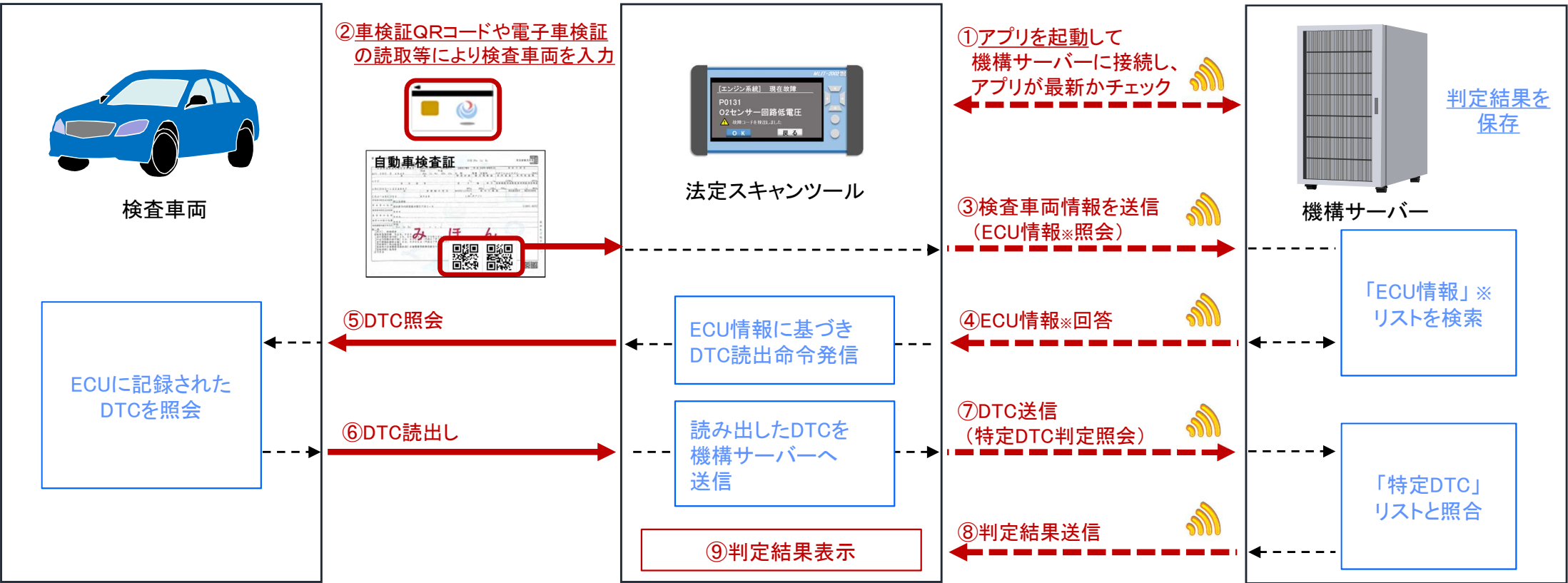


全国の車検場((独)自動車技術総合機構、軽自動車検査協会)、整備工場

※ 検査官・検査員等が行う作業は下線部のみであり、その他は法定スキャンツールが自動で行う

(インターネット)

(独)自動車技術総合機構



※ ECU情報: 車両のコンピュータ(ECU)から故障コード(DTC)を読み出すために必要な技術情報(ECU番号、通信規格など)

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

OBD 検査プレ運用の実施について

車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）については、令和 6 年 10 月から開始されますが、この新たな制度の円滑な導入のため、令和 5 年 10 月から下記のとおり OBD 検査プレ運用（以下「プレ運用」という。）を実施します。

貴会におかれましては、傘下会員に周知いただくとともに、特に令和 6 年 10 月の制度開始に対応するための指定自動車整備事業者（以下「指定工場」という。）による積極的なプレ運用への参加を促進していただくようお願いいたします。

記

1. プレ運用実施期間

令和 5 年 10 月 1 日から令和 6 年 9 月 30 日まで※¹

※¹ プレ運用への参加はこの期間中の任意の期間（例えば、令和 6 年 1 月から等）で構いません。

2. プレ運用の目的

OBD 検査が開始されるまでの検査実施者等関係者の習熟期間

3. プレ運用における実施結果の取扱い

OBD 検査に係る法令は適用前であるため、検査の適否の判断には影響しない

4. 指定工場における実施事項

- ・ OBD 検査開始までに必要な準備の完了（別紙 1 参照）
- ・ 実際の車両を用いた OBD 検査及び OBD 確認※²の実施手順の習熟（別紙 2 参照）

※² OBD 確認については別紙 2 参照。

5. 自動車特定整備事業者（指定工場を除く。以下「認証工場」という。）における実施事項

- ・（独）自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会にて実施しているプレ運用への、持込検査時における協力（別紙 3 参照）
- ・ OBD 確認実施予定の認証工場にあっては、上記「4.」の各事項

OBD 検査開始までに必要な準備

□ OBD 検査システムへの事業場・利用者登録をしてください。

□ 特定 DTC 照会アプリをインストールしてください。

- ・OBD 検査システムは(独)自動車技術総合機構が構築・運用している、主に整備事業者が OBD 検査対象車の対象装置に対して点検・整備や検査を行う際に用いるシステムで、以下の①～③を総称して「OBD 検査システム」と呼称しています。

①特定 DTC 照会アプリ

OBD 検査又は OBD 確認のための PC 用アプリ。利用者管理システムよりダウンロード可能。

②利用者管理システム

アプリの利用者を登録・管理（事前のシステム利用申請が必要）

③OBD 検査結果参照システム

アプリを用いて実施した OBD 検査又は OBD 確認の結果を閲覧

- ・OBD 検査システムを利用するために、事前にシステム利用申請（事業場 ID 申請）をしていただく必要があります。また、事業場 ID 登録後にクライアント証明書を使用する端末へインストールの上、システムにログインいただき、特定 DTC 照会アプリを利用する検査員（指定工場のみ）・工員を登録していただく必要があります。
- ・OBD 検査又は OBD 確認を実施するためには、使用する端末に特定 DTC 照会アプリをインストールする必要があります。
- ・OBD 検査システムの利用については、(独)自動車技術総合機構が開設している OBD 検査ポータル (<https://www.obd.naltec.go.jp/>) 及びポータルに掲載している操作マニュアル (<https://www.obd.naltec.go.jp/mainte/manual/#download-link>) を参照ください。

□ 検査用スキャンツールを備えてください。

- ・OBD 検査又は OBD 確認に使用する検査用スキャンツールは、「自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準（平成 7 年運輸省告示第 375 号）に適合するもの（いわゆる「認定検査用スキャンツール」）である必要があります。
- ・認定検査用スキャンツールについては、(一社)日本自動車機械工具協会のウェブサイト (<https://www.jasea.org/>) を参照ください。

実際の車両を用いたプレ運用期間中の実施項目**□ OBD 検査対象車の確認 【指定工場、認証工場】**

《実施事項》

- ・自動車検査証の備考欄の記載内容により OBD 検査対象車であるかどうかの確認をしてください。

(注意事項)

- ・以下のいずれかに該当する間は、車検証上に OBD 検査対象車の記載があっても OBD 検査は不要となります（アプリ上で検査不要である旨の判定がなされます）。
 - ①検査日が令和 6 年 9 月 30 日以前（輸入自動車は令和 7 年 9 月 30 日以前）
 - ②検査日が型式指定日から 2 年を経過していない
 - ③検査日が初度登録年月（軽自動車にあっては初度検査年月）の前月の末日から起算して 10 ヶ月を経過していない

□ 「OBD 検査」と「OBD 確認」のいずれかのモードを選択 【指定工場、認証工場】

《実施事項》

- ・特定 DTC 照会アプリを起動し、まず、OBD 検査モード又は OBD 確認モードを選択します。
 - ※指定工場の検査員が法令に準拠して検査を実施する場合は、OBD 検査モードにて実施します。OBD 確認モードは、指定工場又は認証工場が、検査とは別に点検・整備のために適合性を確認する場合に使用します。
 - ※OBD 確認モードでは、アプリ上で検査不要である旨の表示が出る車両や OBD 検査対象車以外であっても適否の判定まで進むことができます（ただし、OBD 検査対象車以外の場合、判定対象は排出ガス関係装置に限り、また、製作から一定年数が経過している自動車等、判定ができないものもあります。）。

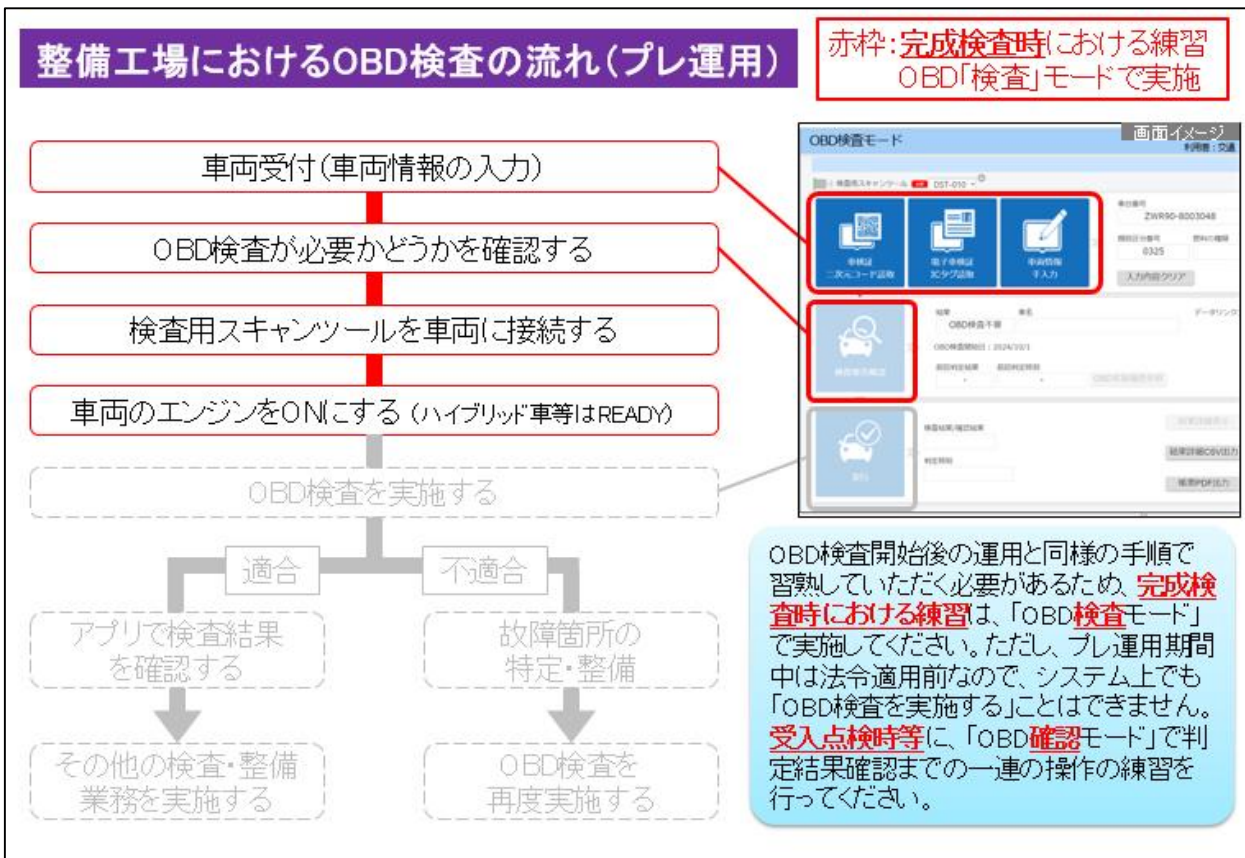
(注意事項（指定工場のみ）)

- ・プレ運用期間中であっても、完成検査においては、習熟の観点から OBD 検査開始後の運用と同様の手順で練習していただく必要があるため、OBD 検査モードで実施していただくこととなりますが、プレ運用期間中は必ず上記の①に該当する（保安基準適用前である）ため、OBD 検査モードでは適否の判定まで進むことはありません。特定 DTC 照会アプリの操作方法の習熟のために、完成検査とは別の機会において、OBD 確認を実施してください。

□ 完成検査における一工程としての「OBD 検査」実施の習熟 【指定工場】

《实施事項》

- ・以下の手順で OBD 検査を実施してください。
 - 「OBD 検査」モードを選択
 - 特定 DTC 照会アプリへの車両情報の入力（車検証二次元コード読取、電子車検証 IC タグ読取又は車両情報の手入力）
 - 特定 DTC 照会アプリの「検査要否確認」ボタンを押下し、応答を確認。
 - ※OBD 検査の適用前であるため、「OBD 検査不要」である旨の応答となるが、習熟のため、以下の手順を実施。
 - 車両について、原動機が停止かつ電源がオフの状態であることを確認
 - データリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続
 - 原動機を始動（電気自動車又はハイブリッド自動車にあつてはパワースイッチを操作し、走行可能状態（READY の状態）とする）
 - ※特定 DTC 照会アプリの「実行」ボタンの押下はできないため、ここでは省略。
 - 原動機を停止し、かつ電源がオフの状態データリンクコネクタから検査用スキャンツールを取り外す



整備工場における OBD 検査の流れ（プレ運用・OBD「検査」モード）

□ 「OBD 確認」を実施し、判定結果の確認までの一連の操作の習熟

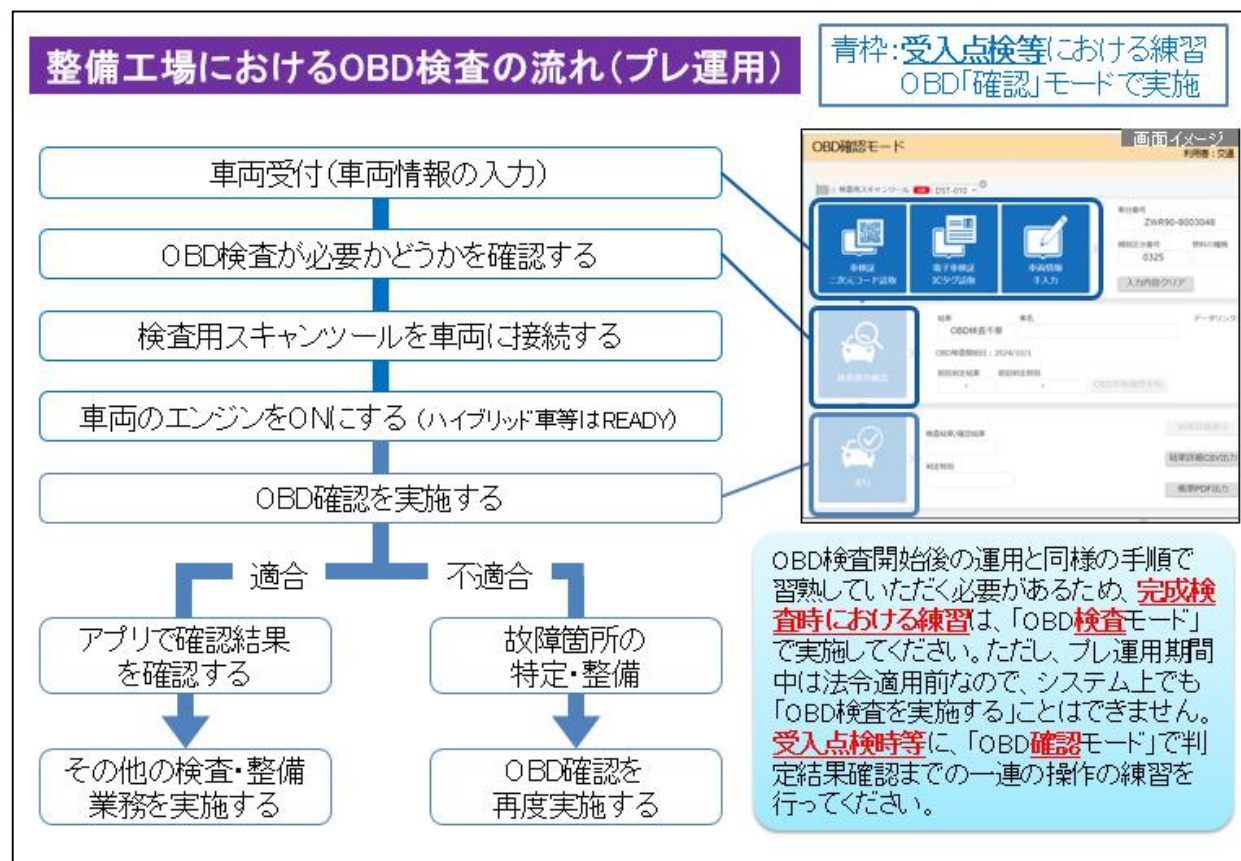
【指定工場（完成検査以外の工程で実施）、認証工場】

《実施事項》

- 以下の手順で OBD 確認を実施してください。
 - 「OBD 確認」モードを選択（認証工場の場合、OBD 検査モードは選択できない）
 - 特定 DTC 照会アプリへの車両情報の入力（車検証二次元コード読取、電子車検証 IC タグ読取又は車両情報の手入力）
 - 車両について、原動機が停止かつ電源がオフの状態であることを確認
 - データリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続
 - 原動機を始動（電気自動車又はハイブリッド自動車にあつてはパワースイッチを操作し、走行可能状態（READY の状態）とする）
 - 特定 DTC 照会アプリの「実行」ボタンを押下し、結果を確認

整備工場における OBD 検査の流れ（プレ運用・OBD「確認」モード）

- 原動機を停止し、かつ電源がオフの状態データリンクコネクタから検査用スキャンツールを取り外す



(注意事項)

- OBD 検査又は OBD 確認において、特定 DTC 照会アプリの「実行」ボタンの押下は、原動機を始動し（電気自動車又はハイブリッド自動車にあつては READY の状態とし）、行うことを習熟してください。
- 検査結果又は確認結果の確認方法について、特定 DTC 照会アプリで確認する他、OBD 検査結果参照システムによる確認方法、帳票 PDF の出力方法についても習熟してください。
- プレ運用期間中の OBD 確認の結果は、検査の適否の判断には用いないでください。

検査コースにおける OBD検査のプレ運用について



独立行政法人

自動車技術総合機構

National Agency for Automobile and Land Transport Technology



軽自動車検査協会

Light Motor Vehicle Inspection Organization

令和5年8月



車載式故障診断装置を活用した検査(OBD検査)について

1. 車載式故障診断装置を活用した検査(OBD検査)を令和6年10月から導入

自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会は、安全・安心な車社会の実現に向けて、自動車の安全性の確保及び環境の保全のために、自動車の基準適合性審査を行っています。

衝突被害軽減ブレーキ等の自動運転技術については、近年、軽自動車を含む幅広い車両への搭載が進んでおります。これらの技術は、交通事故の防止に大きな効果が期待される一方、故障時には誤作動等により事故につながるおそれがあることから、使用時においても、確実に機能維持を図ることが重要です。

このため、国土交通省においては、平成31年3月の「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」の最終報告書を踏まえ、令和2年8月5日付けで道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)等の一部を改正し、**令和3年10月以降の新型車を対象として、令和6年10月から、自動車の検査(車検)において衝突被害軽減ブレーキ等の自動運転技術等に用いられる電子制御装置の目に見えない故障に対応するための電子的な検査を開始※することとしています。**(※輸入車については、令和4年10月以降の新型車を対象に令和7年10月から検査を開始)

2. 令和5年10月からOBD検査のプレ運用を開始

令和6年10月から始まるOBD検査の円滑な導入のため、令和5年10月からOBD検査のプレ運用を開始します。**「本運用に向けてOBD検査の練習を重ねて慣れる期間」という位置づけですので、今後の車検業務の流れがどのようなイメージをつかんでいただけると幸いです。**

このうち、検査コースにおけるOBD検査のプレ運用について次ページからご説明します。

検査コースにおけるOBD検査の流れ(プレ運用・本運用共通)

OBD検査の基準適合性審査は、検査担当者が次の手順により実施します。

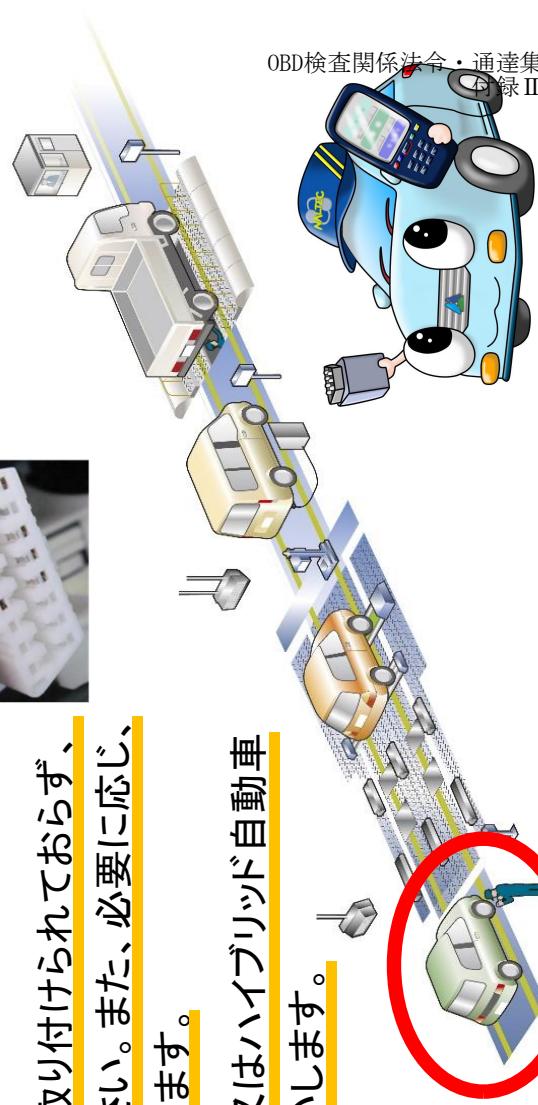
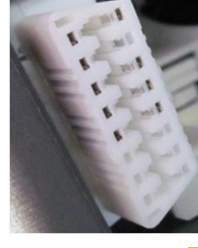
- ①検査コースの入口において自動車検査証等の二次元コードを読み取り、OBD検査が必要かどうかを、検査用端末からOBD検査用サーバに照会します。
- ②OBD検査対象車のデータリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続して、車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、検査用端末からOBD検査用サーバに照会します。
- ③OBD検査用サーバが分析及び照合した結果の応答を待ち、基準適合性の判定結果を検査用端末で確認します。

注1: データリンクコネクタへの検査用スキャンツールの接続/取外しは、原則として検査担当者が実施します。

注2: 運転者席下部などにあるデータリンクコネクタには何も取り付けられておらず、検査用スキャンツールを接続できる状態で受検してください。また、必要に応じ、データリンクコネクタ附近のカバー類の取外しをお願いします。

注3: 検査担当者の指示により、原動機の始動(電気自動車又はハイブリッド自動車)は走行可能状態(READYの状態))と停止の操作をお願いします。

OBD検査は
検査コースの入口において実施します



受検者のみなさまへのお知らせとお願い①(プレ運用期間中)

■プレ運用期間中に受検するOBD検査対象車(6ページ参照)については、可能な限り、OBD検査の実施にご協力いただきたく、検査担当者からお声がけさせていただきます。
所要時間は、自動車からの応答状況やECUの搭載数等によって異なりますが、合計1分程度を想定しています。

検査担当者による検査用スキャンツールの接続/取り外しも含め、本運用後と同じように、実際にOBD検査を実施する環境で行いますので、手順や時間がどうなるかのイメージをご理解いただけたと思います。なお、OBD検査結果は口頭でお伝えします。

■プレ運用期間中に受検する新車については、可能な限り、検査担当者によるデータリンクコネクタ位置及び構造並びに検査用スキャンツールを接続する直前までの手順の確認作業にご協力いただきたく、検査担当者からお声がけさせていただきます。

■プレ運用期間中に継続検査を受検するOBD検査対象車以外の自動車については、排出ガス関係装置に限り、OBD検査ができるようにしています。OBD検査を希望する場合には、検査担当者に申し出てください。なお、OBD検査結果は口頭でお伝えします。

※ただし、平成19年以前に製作された自動車など、一部の自動車については検査不可となる場合があります。ご了承ください。

。OBD検査関係法令。通達集
付録Ⅱ

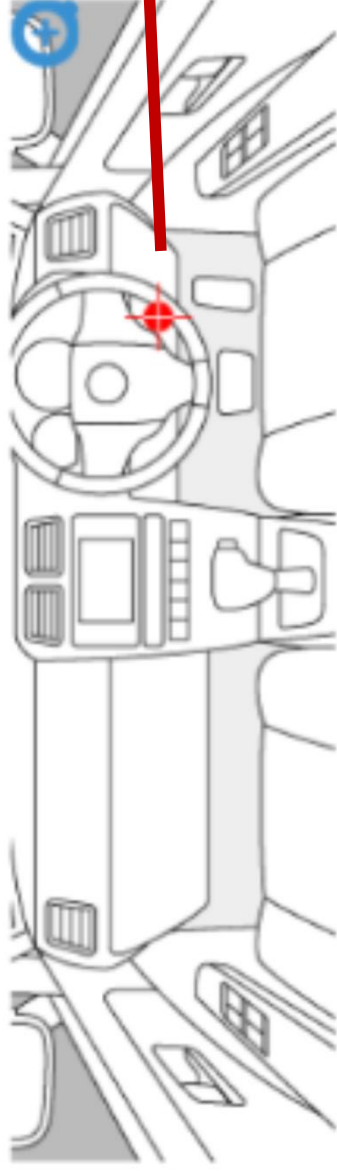
注1:プレ運用期間中に実施するOBD検査の結果は、車検の可否には影響しません。

なお、本運用後に保安基準不適合となってしまう箇所があった場合には、適切な点検・整備の実施をお願いします。

注2:OBD検査を実施してもなくても検査費用は変わりません。

受検者のみなさまへのお知らせとお願い②(プレ運用期間中)

■OBD検査の実施にご協力いただける場合は、運転者席下部などにあるデータリンクコネクタには何も取り付けられず、検査用スキャンツールを接続できる状態で受検してください。
また、必要に応じ、データリンクコネクタ附近のカバー類の取外しにご協力ください。



データリンクコネクタ



[自動車特定整備事業者さま]

■検査コースでの受検前に、検査用スキャンツールを用いて車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、自動車機構が開発・管理している「特定DTC照会アプリ」を経由して「OBD検査用サーバ」に照会した自動車について、きちんと通信されているかを知りたい場合には、検査担当者に申し出てください。

OBD検査関係法令・通達集
付録Ⅱ

【参考】OBD検査対象車とは？

■OBD検査対象車とは ⇒ 自動車検査証等の備考欄にOBD検査の対象である旨の記載あり
型式指定日がR3.10.1（輸入自動車はR4.10.1）以降のフルモデルチェンジ車等がOBD検査対象車となります。

ただし、型式指定自動車又は多仕様自動車以外の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、大型特殊自動車は対象外となります。

■OBD検査対象装置とは

- ①かじ取装置（UN R79の高度運転者支援ステアリングシステムに係る部分に限る。）
- ②走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができ
る装置（ABS）
- ③走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑りを有効に防止することができる装置
（ESC）
- ④走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができ
る装置（EVSC）
- ⑤緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置（BAS）
- ⑥衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）
- ⑦排出ガス発散防止装置
- ⑧電力により作動する原動機を有する自動車に備える車両接近通報装置（AVAS）
- ⑨自動運行装置

【参考】OBD検査の基準は？

■ OBD検査対象装置の車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出した結果、事例欄に該当する場合は、保安基準不適合となります。
(なお、プレ運用期間中に実施するOBD検査の結果は、車検の可否には影響しません。)

装置の種類	事例
排出ガス関係装置 (排出ガス発散防止装置)	・ OBD検査対象装置の車載式故障診断装置が正常に機能するために十分な電圧が確保されていないもの ・ 警告灯を点灯させるための信号(MIL信号)が出力されているもの ・ 1つもレディネスコード(故障診断の前提条件が成立していることを示すコード)が記録されていないもの ・ 当該装置に係る特定DTC(OBD検査対象装置が細目告示第一節に規定する基準に適合しなくなると識別できるコード)が1つ以上記録されているもの ・ 上記項目に該当するかどうかの判定に必要な情報がOBD検査対象装置の車載式故障診断装置から読み出せないもの
安全関係装置 (排出ガス発散防止装置以外の装置)	・ 当該装置に係る特定DTCが1つ以上記録されているもの

OBD検査関係法令・通達集
付録Ⅱ

5. 関係法令の紹介

Point

OBD検査の導入にあたり関係法令が改正

OBD検査の導入に向けて、以下のように法令が改正されました。

平成31年3月

令和元年5月

令和2年8月

令和3年10月

車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方について
(最終報告書)

国土交通省の「車載式故障診断装置を活用した
自動車検査手法のあり方検討会」でとりまとめられた

道路運送車両法

OBD検査に必要な技術情報の管理に関する事務（審査用技術情報管理事務）を
自動車技術総合機構が行うこととなった

道路運送車両法関係手数料令

同事務の手数料の額が400円と定められた
(大型特殊自動車および二輪小型自動車は0円)

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示

OBD検査の対象車両および対象装置が規定さ
れるとともに、対象装置から必要な情報を読
み出した際の満たすべき基準が規定された

道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係
の整理のため必要な事項を定める告示

同基準の適用期日・適用対象車が
定められた

指定自動車整備事業規則

指定自動車整備事業者と軽自動車検査協会に対し、新た
に電子的な検査を行うための機器（検査用スキャンツ
ール）を備えなければならないこととされた

自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める
技術上の基準

指定自動車整備事業者と軽自動車検査協会にて
備えるべき検査用スキャンツールの技術基準が
定められた