

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(案)に対するご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方

平成18年10月31日

お寄せ頂いたご意見の概要	国土交通省の考え方
○道路運送車両の保安基準の細目を定める告示関係	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高度な車載式故障診断装置(以下「OBDシステム」という。)の義務付けは、公害防止に寄与するものであり賛同する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度なOBDシステムは、使用過程の段階で排出ガス低減装置等の故障等により排出ガスのレベルが異常な状態となったときに車両自身がそれを検知して運転者席に備えた警告灯を点灯するとともに、その故障情報を記録・保存するものであり、警告灯の点灯を見て異常発生を確認した使用者が直ちに車を修理工場に持ち込み修理することで、このような車による大気汚染を早い段階で防止できるものと考えています。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>現在導入されているOBDシステムには通信プロトコルの基準がないため、自動車メーカー各社は独自の規格を採用しており、汎用の読み取り機器(以下「GST」という。)が普及しにくい状況にある。</li> <li>高度なOBDシステムの義務付けでは、プロトコルの統一及び開示をしていただき、自動車メーカー系のディーラー工場以外の整備工場でも入手しやすいGSTが普及するようにしていただきたい。</li> <li>世界共通のOBDシステム及びそのプロトコルが統一されたものとしていただきたい。</li> <li>今回の改正で、より高価なテストがなければ修理が出来なくなるのではと考えているが、自動車メーカー系のディーラー工場の一極集中になり、一般の整備工場が死活問題となりかねないので、どこでも簡単にテストができるような体制を構築していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度なOBDシステムの基準策定にあたっては、学識経験者、独立行政法人交通安全環境研究所、自動車検査独立行政法人、自動車関係団体((社)日本自動車工業会、(社)日本自動車整備振興会連合会、日本自動車輸入組合、(社)日本自動車機械工具協会、(社)日本自動車機械器具工業会)及び国土交通省から構成される「高度なOBDシステム導入検討会」で取りまとめられた報告書を考慮しています。</li> <li>報告書では、高度なOBDシステムの初期的な段階における普及方策として、GSTの低価格化という視点も重要であり、この低価格化のためには、OBDシステムとGSTの間の通信プロトコルの標準化・絞り込みが考えられるが、直ちに技術基準によりその規格を強制的に絞り込むことは、国際基準調和の観点から当面困難であるとされており、通信プロトコルの標準化・絞り込みについては、機器メーカー、自動車メーカー等民間主体の取り組みにより、少なくとも国内においては実現することが必要であるとされています。</li> <li>今回の改正ではこれらの点を踏まえ、国際規格(ISO規格)等に適合したGSTを用いた場合、エンジン関連情報等を読み出すことができるよう、当該情報の規格及び通信プロトコルについて国際規格(ISO規格)等の採用を義務付けることとしました。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリン・LPG車以外の車両にも高度なOBDシステムを義務付けるべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年4月の中央環境審議会第8次答申においても、「ディーゼル自動車についても、DPFやNOx還元触媒が今後普及することが見込まれる。このため、ガソリン・LPG自動車と同様に、PM及びNOxを低減するための触媒等の排出ガス低減装置の機能不良を監視し、それらを自動的に検出して運転者に知らせる高度なOBDシステムを導入することが適当である。」と指摘されているところであり、今後、ディーゼル自動車への高度なOBDシステム導入についても検討することとします。</li> </ul>

お寄せ頂いたご意見の概要	国土交通省の考え方
○道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定適用関係の整理に必要な事項を定める告示関係	
(ご意見なし)	
○低排出ガス車認定実施要領関係	
(ご意見なし)	