

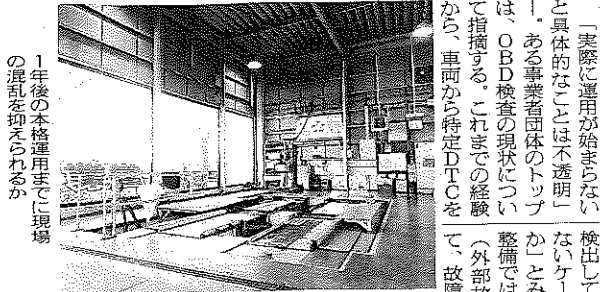
OBD検査運用面への懸念と対策

「特定DTC」に焦点

プレ運用での経験蓄積が鍵

10月に「プレ運用」が始まるOBD(車載式故障診断装置)を活用した自動車検査では、保安基準の不適合を示す「特定DTC(故障コード)」の取り扱いが焦点の一つになりそうだ。特定DTCを検出すれば車検に通らないが、プレ運用中は合否に影響しない。しかし、実際は特定DTCが出ても、必ずしも不具合があるケースばかりではない。この表情もあり、1年後の本格運用では難しい対応に迫られる事業者も出ると思われる。検査対象も限られる中で、プレ運用中に、どれだけノウハウを積み重ねられるかが鍵を握っている。

即座に故障ではないけれど…



1年後の本格運用まで現場の混乱を抑えられるか

「実際に運用が始まらない、検出しても、「故障」とは言えないと具体的なことは不透明」なケースもあるのではないかとみているからだ。一般には、OBD検査の現状については、整備では今もスキャンツール(外部故障診断機)を使って、故障の情報を確認する。故障があるとされた場合でも、整備士がその原因を調べて何もうまくいかないという判断。電子制御装置(ECU)をリセットして故障情報を消去した上で、走行テストを実施して再確認すると「検出されないケースは珍しくない」という。OBD検査では、どのような車両の状態でも特定DTCを出すかは、メーカーや車種によって差があるとみられる。このために、スキャンツールと同様のことが起きる可能性もある。例えば、検査対象装置の一つであるABSでは、一般整備でも行っていた事例があるという。多くの車両に搭載されている装置で、頻発すれば整備現場の負担が増しかねない。「OBD検査のたびに検出されれば、整備事業者で混乱が生じる」(団体首脳)との見方を示している。

それを検証する必要がある」と指摘する。ただ、そこでは検査対象台数に限りがあるのも、ネックとなる恐れがある。

2024年10月に始まるOBD検査の対象は、大型特殊車と破けん引車、二輪車を除いた車両で、21年10月以降の

新型車(輸入車は22年10月以降の新型車)で、検査開始は25年10月から。国土交通省によると、検査対象台数は23年7月末時点で約111万台。8万台を超える保有台数の中で一握りだ。さらに、今のところ年式が新しい車両が対象のため、ディーラーへの入庫が多いことを考慮すれば、整備事業者が経験を積める場面に限りがある懸念もある。

加えて、整備事業者には特定DTCを検出した際、ユーザーへの説明をどうしていくか、といったサービスフロント対応も整えていく必要がある。こうした顧客対応の習熟を図る上でも、プレ運用の有効活用が必須になりそうだ。