

外部故障診断装置の開発に係る技術情報の取扱実施規程を定める告示案 に関する意見募集の結果について

令和8年7月24日
国土交通省
物流・自動車局

国土交通省では、令和8年5月1日から令和8年5月31日まで、外部故障診断装置の開発に係る技術情報の取扱実施規程を定める告示案に関する意見の募集を行いました。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ① 募集期間：令和8年5月1日（金）～令和8年5月31日（日）
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：インターネット、電子メール及び郵送

2. 意見数

提出意見数 11 件（今回の御意見募集対象と直接関係しない御意見を含む。）

3. お問い合わせ先

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課
電話番号（代表） 03-5253-8111（内線 42424）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

No	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	この法案の内容では、自動車の修理工や、個人の修理を阻害するのではないか。 セキュリティが求められるのなら、初めから個人情報や行動経路を特定できる情報を外部送信しない様義務付けて、汎用的な情報のみ転送できる様にすれば良いではないか。 そもそもメーカーが所有者の個人情報や行動を把握できる事自体が、問題になっている。 法的に規制すべきだ。	御意見いただきましてありがとうございます。 本告示は、自動車の点検整備に必要な外部故障診断装置について、自動車製作者等が提供する技術情報により製作できる環境を整備することによって機能向上を促し、それを使用する自動車整備工場における整備技術のより一層の向上を目的としたものであり、自動車の使用者(所有者)の個人情報の取扱い等を変えるものではございません。
2	1. 附則第1条第3項の主語が不明である。 国土交通大臣等の一つの者が適用すると決めたときは、機構等の他の者が従わなければならないのか？ それとも、関係者のうち一つの者が適用しないと決めたときは、他の者についても適用されないのか？ 2. 文末の「こと」の次に「。」を加えるべき。	御意見いただきましてありがとうございます。 1. 附則第1条第3項の規定について 附則第1条第3項は、外国から本邦に輸入された自動車について、本告示本文の各規定で規定される者により、適用を判断されるものです。 2. 文末の句点の有無について 法令用語の慣例・慣行により対応することとします。
3	この告示は今後の自動車整備網の維持を目的としていると思います であれば純正機と汎用機、ディーラーと町工場の明確な差別化が必要だと思います	御意見いただきましてありがとうございます。 自動車整備におけるディーラー等の役割は様々なご意見があると承知しております。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。

	自己診断や消耗部品の交換などの一般整備に必要となる情報は、汎用機制作メーカーが初回車検のタイミングまでにリリースできるように自動車メーカーから機構への情報提供を義務付ける それ以外のセキュリティ、リプロ、エーミングなどの情報は各メーカー間での個別契約で機能差や価格差などを付ける 車検や一般整備は町工場でセキュリティやプログラムなどのECU関係、EV などの高電圧関係のような高度な整備はディーラーといった差別化を目指す必要があると思います 今後の整備工場の減少、現状でもキャパシティーが足りないディーラーの状態を鑑みると厳格な棲み分けを行っても尚 整備網の維持が出来るか疑問は残りますが	
4	本告示案については、外部故障診断装置の開発環境を整備する観点には理解を示しますが、技術情報の提供に関する制度設計について重大な懸念があります。 従来は、自動車メーカーと外部故障診断装置製作者との個別契約により、情報提供の可否について各メーカーが責任を持って判断しており、情報セキュリティや不正利用のおそれがある事業者に対しては情報提供を拒否することが可能でした。 一方、本制度では自動車技術総合機構を通じて技術情報を一元的に提供する仕組みとなっており、形式的な要件を満たす上記のような事業者から申請があった場合に、これを実質的に排除できるのかが不明確です。	御意見いただきましてありがとうございます。 御指摘の点について、本告示では、自動車製作者等は、合理的な範囲で、自動車技術総合機構および外部故障診断装置製作者に対して、セキュリティ上の問題となる恐れがある情報の提供を省略すること及び開発情報の取扱いに関する条件や開発された外部故障診断装置の使用等に関する条件を付すことができるものとしています。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。

特に問題と考えるのは、当該機構が外部故障診断装置製作者の適格性を実質的に判断できるだけの専門性を有しているのかが明らかでない点です。

外部故障診断装置製作者の適格性判断には、単なる形式的要件の確認にとどまらず、サイバーセキュリティ体制、情報管理能力、開発体制の信頼性、過去の取引実績等を総合的に評価する高度な専門性が必要と考えられますが、当該機関がこのような審査を適切に実施できる体制を有しているか疑問です。

その結果、審査が実質的な選別として機能せず運用されることとなれば、本来であればメーカーが情報提供を拒否していたような事業者に対しても技術情報が提供されるおそれがあります。

加えて、技術情報の提供価格や条件が過度に緩和された場合、参入障壁が著しく低下し、技術情報の不正利用や国外流出の懸念がある事業者も広く参入可能となるおそれがあります。

このような状況が生じた場合、提供された技術情報の不正利用や国外流出のリスクが高まり、結果として車両の不正アクセス、盗難の高度化、安全性の低下等につながるおそれがあると考えます。

については、以下の点について国土交通省の見解を明確に示すとともに、必要に応じ制度の見直しを求めます。

	・自動車技術総合機構が外部故障診断装置製作者の適格性を判断するにあたり、どのような専門性・体制を前提としているのか ・当該機関において、サイバーセキュリティ及び情報管理能力を実質的に評価することが可能であるとする根拠 ・形式的要件を満たすものの、情報セキュリティ上の懸念がある事業者を排除できる制度設計となっているか ・技術情報の提供範囲、提供価格及び提供条件が不適切に緩和されることを防止する仕組み 本制度は自動車の安全性及び重要技術情報の保護に直結するものであることから、利便性のみを優先するのではなく、実効性のある審査および情報管理を前提とした制度設計が必要と考えます。 なお、外部故障診断装置については、自動車メーカー自身が自社車両向けに開発する場合であっても、多大な工数と専門的知見を要する高度な技術領域であり、当該車両に関する最も詳細な情報を有する主体であっても容易に開発できるものではありません。 このような実態に鑑みると、本制度により技術情報を外部事業者に提供したとしても、純正装置と同等の性能・機能を有する外部装置の実現は必ずしも期待できるものではありません。	
5	セキュリティゲート搭載型に対して、純正診断機が望ましいと感じます。	御意見いただきましてありがとうございます。

大きな理由として、確実である事、メーカーが開発しているので、中身が安心できることからです。 ですが、当社のような資金力及び在庫台数が少ない工場では資金的にすべてのメーカー分をそろえるとなると不可能な状況です。 なので、スキャンツール補助金などを純正機にも広げていただけると助かります。 次に、安全のための、衝突軽減ブレーキ等の新型システムはメーカーごとの基準で作成するのではなく、国などがあらかじめ基準を作成し、エーミング作業などに使用する、ターゲット等の作業を共通にしていただけると、資金的に助かります。 また、これをしていただけると各作業の習熟度があがり各メーカーごとの様々な手順とかが必要である作業について、誰が作業してもそれなりの精度がでると感じます。 最後に一部の汎用診断機を除き内部作成過程において不審なものもあり、プログラミング、等の電子的作業に不信感があると感じています。 ですので、各汎用診断機のインターフェース(J2354)規格を使用して各メーカーへのサーバーのアクセス権(優良が望ましい)を許可、各作業の精度の向上を希望します。 特に国産車においては純正診断機をもちいてもメーカーサーバーにアクセスできないのがほとんどです。	本告示は、自動車の点検整備に必要な外部故障診断装置について、自動車製作者等が提供する技術情報により製作できる環境を整備することによって機能向上を促し、それを使用する自動車整備工場における整備技術のより一層の向上を目的としています。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。
---	---

	各メーカーが汎用診断機メーカーへの情報の開示、提供がないと、今後、汎用診断機による整備は純正診断機使用时より精度の劣るという状況になると推測しています。	
6	欧米では一般的な J2534パススルーを使用した純正診断装置相当のアプリケーションを利用できる環境整備が望まれます。環境は整っているのに、メーカーにアカウント ID を発行して頂ければ短期間に実現できるのではないのでしょうか。 専業工場では多くのメーカーを整備しているため、それぞれの純正診断装置を導入することはコスト面で現実的ではありません。 汎用パソコンと J2534 規格のインターフェースが一台あればすべてのメーカーに対応でき、時間課金システムなので必要な時だけ利用でき、コスト面でも現実的です。 欧米、その他諸国で一般的に使用されています、日本だけアカウントがもらえない現状に感じます。	御意見いただきましてありがとうございます。 本告示は、自動車の点検整備に必要な外部故障診断装置について、自動車製作者等が提供する技術情報により製作できる環境を整備することによって機能向上を促し、それを使用する自動車整備工場における整備技術のより一層の向上を目的としています。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。
7	当社は長年ディーラーの認定工場として一部保証修理やリコール作業を行っていますが最近ではシステムのアップデート作業が多く現在使用しているスキャンツールでは作業が出来ません。 再々純正機の導入希望を申し出ているのですがなかなか進みません。離島ではすでに導入済みを確認しています 国土交通省からの指導など下されば仕事内容が数段グレードアップされユーザーに喜んで頂けると思います。 近隣のディーラー店舗まで片道30分程かかります、待ちで作業が出来る事はほとんど無いので車両を預けることになり持ち込み	御意見いただきましてありがとうございます。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。 なお、純正診断機の取得に係る、各自動車メーカーの提供方法、問い合わせ先は国土交通省のサイト「自動車の点検及び整備に関する情報の提供義務」(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_000008.html)にまとめています。

	人員2名引き取り人員2名かかりますので結構な負担になっています。 整備士不足や働き方改革による時短営業、国の推進するDX化を考慮すると純正診断機の必要性を感じます。	
8	本規程案について、以下の観点から懸念があるため意見を提出する。 1. 開発情報の漏えい防止措置が抽象的であり不十分である点 本規程において、機構に対しては 「漏えいしないよう適切な措置を講じなければならない」 との規定があるのみであり、具体的な管理手法・要件は明示されていない。 しかしながら、本制度では開発情報が機構に集中管理される構造となっており、機構が情報流通の中心的役割を担うこととなる。このため、機構における情報管理の適否が制度全体のセキュリティ水準を実質的に決定する。 そのような状況において、漏えい防止措置が抽象的表現にとどまり、具体的な要件（例えばアクセス制御、ログ管理、内部不正対策等）が明示されていない点は不十分であり、制度運用上のリスクが高いと考える。 2. 責任主体が不明確である点 本規程では、 “機構は漏えい防止措置義務を負う” “診断機製作者は提供された情報の管理主体となる”	御意見いただきましてありがとうございます。 御指摘の点について、本告示では、自動車製作者等は、合理的な範囲で、自動車技術総合機構および外部故障診断装置製作者に対して、セキュリティ上の問題となる恐れがある情報の提供を省略すること及び開発情報の取扱いに関する条件や開発された外部故障診断装置の使用等に関する条件を付すことができるものとしています。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。

“自動車製作者は提供条件を設定できる”

といった形で、責任が複数主体に分散している構造となっている。

一方で、情報漏えいが発生した場合における責任分担（損害賠償責任・監督責任等）については規程上明確に示されておらず、実務上の判断が困難である。

特に、本制度は新たに機構を介在させることにより情報流通経路を変更するものであるため、従来よりも責任関係を明確化する必要があると考える。

3. 情報集中によるリスク増大への考慮不足

本規程により、開発情報は機構に集約される構造となる。

このような集中管理は管理効率の向上という利点がある一方で、単一障害点化

内部不正・外部攻撃の標的集中

といったリスクを伴う。

しかし、本規程ではこれらのリスクに対する具体的な対策・考え方が示されていない。

制度設計として情報集中を選択するのであれば、それに伴うリスクとその対策を明確に示す必要があると考える。

要望事項

上記を踏まえ、以下の点について明確化を要望する。

1. 機構に求められる情報セキュリティ対策の具体的要件

	(例: アクセス権限管理、ログ監査、内部不正対策等) 2. 情報漏えい発生時の責任分担および法的整理 (機構・自動車製作者・診断機製作者間の責任区分) 3. 情報集中に伴うリスク評価およびその低減策の明示 本制度の趣旨である整備環境維持およびセキュリティ確保自体には賛同するが、現行案は セキュリティ要件が抽象的 責任が不明確 集中管理リスクへの配慮が不足 しており、実運用時のリスクが高いと考える。 そのため、上記の点について具体化・明確化を行った上で制度設計を行うことを要望する。	
9	1.車両識別管理を VIN コードに変更 ここは世界基準に準じた方がよい 2.FAINES から例えば AutoData に移行 メーカー別の修理書だと記載方法が違って来るから	御意見いただきましてありがとうございます。 本告示は、自動車の点検整備に必要な外部故障診断装置について、自動車製作者等が提供する技術情報により製作できる環境を整備することによって機能向上を促し、それを使用する自動車整備工場における整備技術のより一層の向上を目的としています。 御意見について、今後の施策検討の参考にさせていただきます。
10	汎用スキャンツールは、セキュリティーゲートウェイ(SGW)非対応で認証が必要な作業が行えない、今後 OBD 検査対象車の台数が拡大する中、不適合となった車を修理する際に純正スキ	御意見いただきましてありがとうございます。 本告示は、自動車の点検整備に必要な外部故障診断装置について、自動車製作者等が提供する技術情報により製作できる環境を整備することによって機能向上を促し、それを使用する自

キャンツールでしかできない作業が増加するため、SGW 対応の標準スキャンツールが必須だと思います。 専業事業者は、複数メーカー車を取り扱うため汎用スキャンツールとなる。純正スキャンツールを複数メーカー購入することは現実的ではないため SGW 対応の標準スキャンツールが望まれます。 また、汎用スキャンツールでできない修理は、ディーラーに依頼することになるが、各ディーラーも整備士不足や働き方改革で厳しい中、今後行き場のない整備難民が増えることが懸念される。	動車整備工場における整備技術のより一層の向上を目的としています。 御意見について、今後の検討の参考にさせていただきます。
---	--

上記のほか、今回の意見募集に直接関係しないご意見を 1 件いただきました。

取りまとめの都合上、いただいたご意見は整理・要約等を行った上で掲載している場合があります。