

OBD検査の運用状況

資料の説明

1. 用語の定義

「OBD検査」	特定DTC照会アプリの「OBD検査モード」による判定。「OBD確認モード」による判定は含まない。
「検査台数」	OBD検査を実施して、OBD検査用サーバにて合否判定を実施した台数。同一車両に複数回実施した場合であっても、1台としてカウントする。
「不適合なし」	OBD検査の結果、不適合判定がなかったものの台数。同一車両に複数回実施した場合は、1回も不適合判定がなかったものの台数。（「※例」参照。）
「不適合あり」	OBD検査の結果、不適合判定があったものの台数。同一車両に複数回実施した場合は、最終の合否に関わらず1回でも不適合判定があったものの台数。（「※例」参照。）
「排出ガス系不適合」	OBD検査不適合のうち、道路運送車両法第41条第1項第12号の発散防止装置（排ガス系）に関するもの。 電圧不足 : 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 警告灯信号 : 警告灯を点灯させる信号が出力されている レディネスなし : レディネスコードが1つも記録されていない 通信不成立 : 発散防止装置のECUとの通信が不成立 特定DTC : 特定DTCが1つ以上記録されている
「安全系不適合」	OBD検査不適合のうち、排ガス系不適合以外のもの。 特定DTC : 特定DTCが1つ以上記録されている

※例：同一車両で複数回OBD検査を実施した場合

適合 → (整備) → 適合 … 「検査台数」×1台 「不適合なし」×1台
不適合 → (整備) → 不適合 → (整備) → 適合 … 「検査台数」×1台 「不適合あり」×1台
不適合 → (整備) → 不適合 → (整備) → 不適合 … 「検査台数」×1台 「不適合あり」×1台

2. データ収集の対象

(1) (独)自動車技術総合機構、軽自動車検査協会

… 「検査台数」、「不適合なし」、「不適合あり」を集計

(2) 指定自動車整備工場(指定工場)

… 「検査台数」、「不適合なし」、「不適合あり」及び「不適合要因」を集計

OBD検査の対象型式、対象台数、検査台数

1. OBD検査対象型式

892型式 (10月末時点) 詳細は【参考資料1】参照

2. OBD検査対象台数

約329万台 (10月末時点)
(内訳) 登録自動車：2,294,985台、軽自動車：996,620台

3. OBD検査実績

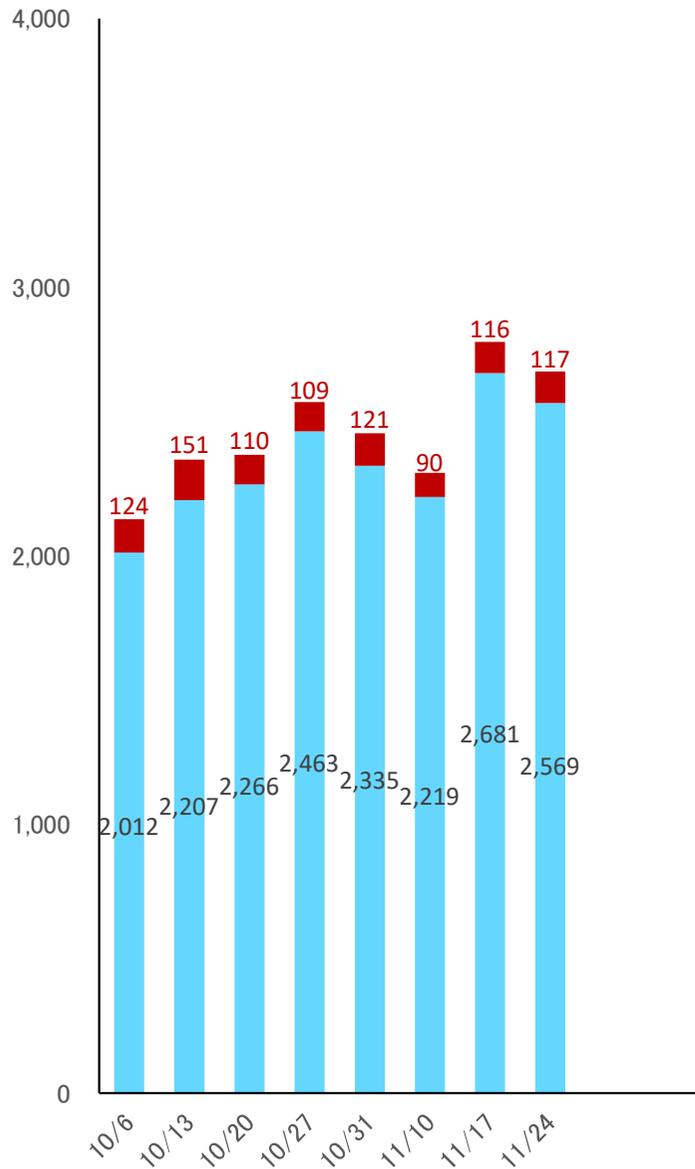
25,204台 (10月1日～11月24日)

検査実施主体	検査台数			不適合あり率 (%)
	計	不適合なし	不適合あり	
指定自動車整備工場	19,690	18,752	938	4.8
(独)自動車技術総合機構	742	642	100	13.5
軽自動車検査協会	4,772	4,579	193	4.0
計	25,204	23,973	1,231	4.9

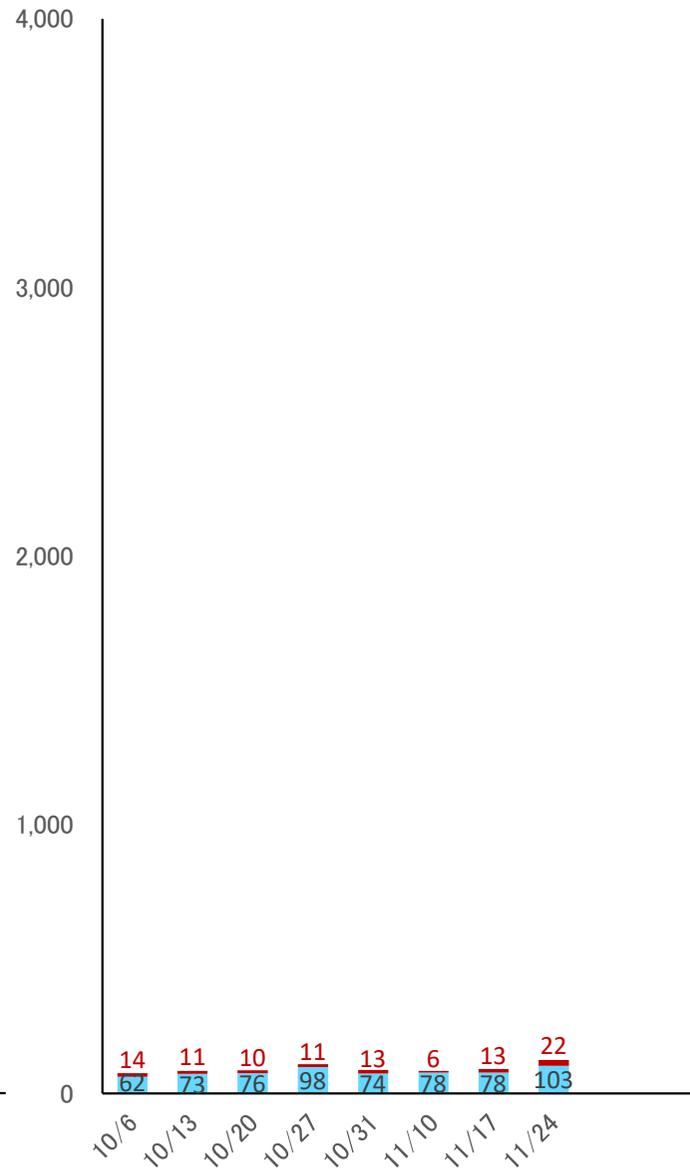
OBD検査台数の推移(週間)

■ 不適合なし ■ 不適合あり

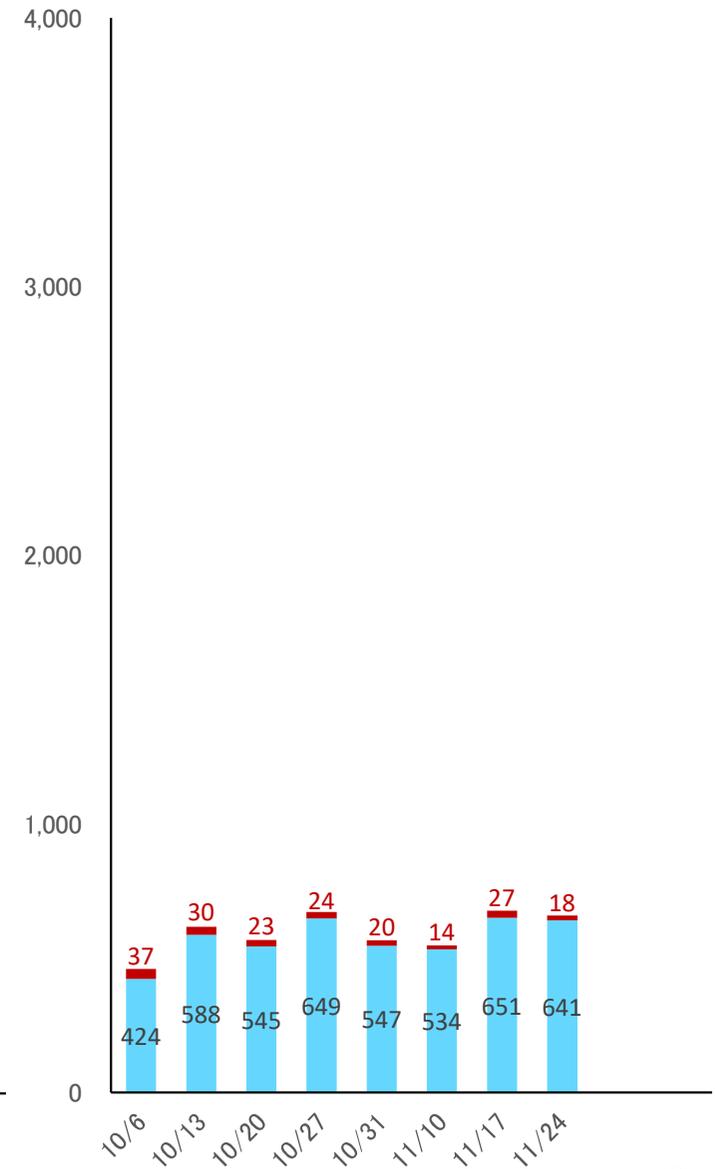
指定自動車整備工場



(独)自動車技術総合機構



軽自動車検査協会



※ 10/1~10/6は6日間の実績

指定自動車整備工場における主な不適合要因

不適合台数

排出ガス系不適合	
電圧不足	41
警告灯信号	5
レディネスコードなし	550
通信不成立	309
特定DTC	6
安全系不適合	
特定DTC	310

注1 整備工場のOBD検査結果は「OBD検査結果参照システム」のためのデータベースを使用し不適合要因を集計可能である一方、(独)自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会のOBD検査結果は、これに存在しないため、現状、同様の集計はできない。

注2 同一の車両で複数の不適合箇所があったものは、それぞれ1台とカウントしているため、「3. OBD検査実績」の「不適合あり」の台数とは一致しない。

(捕捉)

- 排出ガス系の不適合要因のうち「警告灯信号」及び「特定DTC」以外のものはOBD検査の準備が適切に整っていなかったことが原因であった可能性がある。(即ち、正しい方法で再実施した場合には適合したものと考えられる)

電圧不足 バッテリー機能が低下した状態で、エンジンを始動せず実施した可能性など

レディネスコードなし DTC消去後、レディネスコードが記録される前に検査を実施した可能性など

通信不成立 VCIの差し込み不足又はECUの電源異常の可能性など

モニタリングの評価(令和6年10月1日~11月24日)

総論

- OBD検査の実施において重大な問題は発生しなかった。また、コールセンターにも重大な連絡はなかった。

OBD検査台数

- OBD検査開始時点(令和6年10月)では、OBD検査対象型式(令和3年10月以降の新型車かつ型式指定から2年が経過)に軽自動車が多かったため、OBD検査台数も軽自動車が多かった。

不適合

- モニタリング期間(10月1日~11月24日)のOBD検査「不適合あり」の台数の割合は4.9%であった。
- 指定自動車整備工場及び軽自動車検査協会と比較して、(独)自動車技術総合機構における不適合率が高かった。対象車両が異なるため単純な比較は困難であるが、
 - ① 一般的に、登録自動車の方が高機能な安全装置が搭載されていること、
 - ② 整備工場では点検整備後にOBD検査を行うのに対し、検査コースでは点検整備を行わずに受検(いわゆる「前検査」)する者が含まれること
 - ③ (独)自動車技術総合機構の検査台数がまだ少ないため、統計の精度が低いことなどが要因として考えられる。
- 週間別の不適合率は漸減傾向にあることから、受検者及び自動車整備工場はOBD検査の実施や受検前の整備を習熟していると考えられ、今後、不適合率が低下していく可能性もある。
- 安全系の「特定DTC」では、カメラ、ミリ波レーダー、コントロールユニットの故障、センサの通信途絶等が検出されておりOBD検査の意義が認められる。また、「通信途絶」のDTCはセンサ類を内蔵するバンパー等を取り外して行う修理後の結線忘れ等が原因である可能性もある。