

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

959型式 (1月末時点) 詳細は【参考資料1】参照

2. OBD検査対象台数

約382万台 (1月末時点)

(内訳) 登録自動車：2,665,336台、軽自動車：1,155,930台

3. OBD検査実績

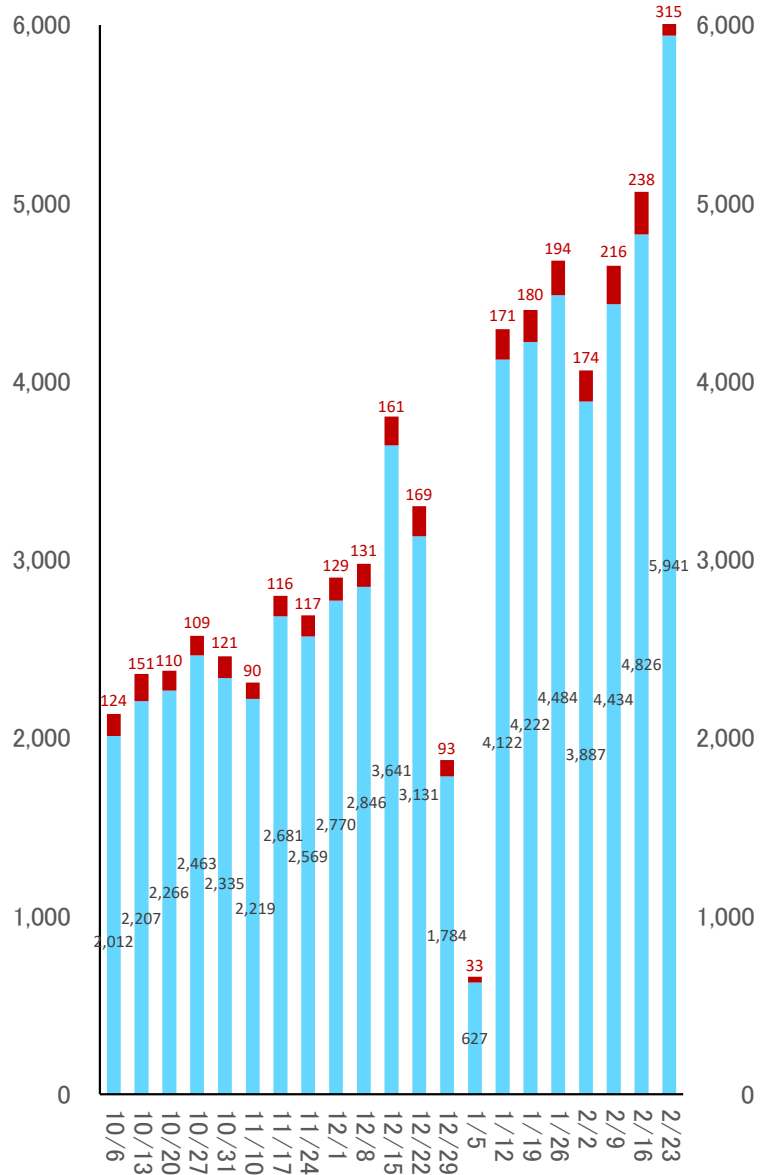
83,606台 (令和6年10月1日～令和7年2月23日)

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	67,842	64,765	3,077	4.5
(独)自動車技術総合機構	3,169	2,792	377	11.9
軽自動車検査協会	12,595	12,201	394	3.1
計	83,606	79,758	3,848	4.6

OBD検査台数の推移(週間)

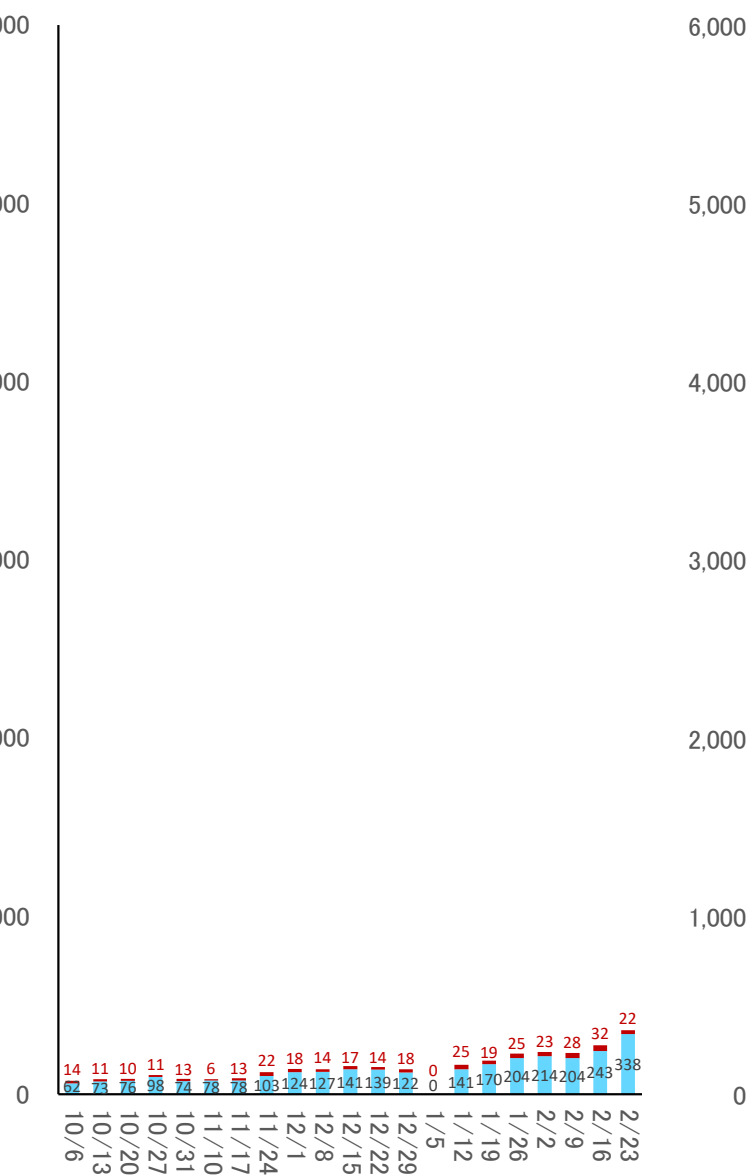
■ 不適合なし ■ 不適合あり

指定自動車整備工場

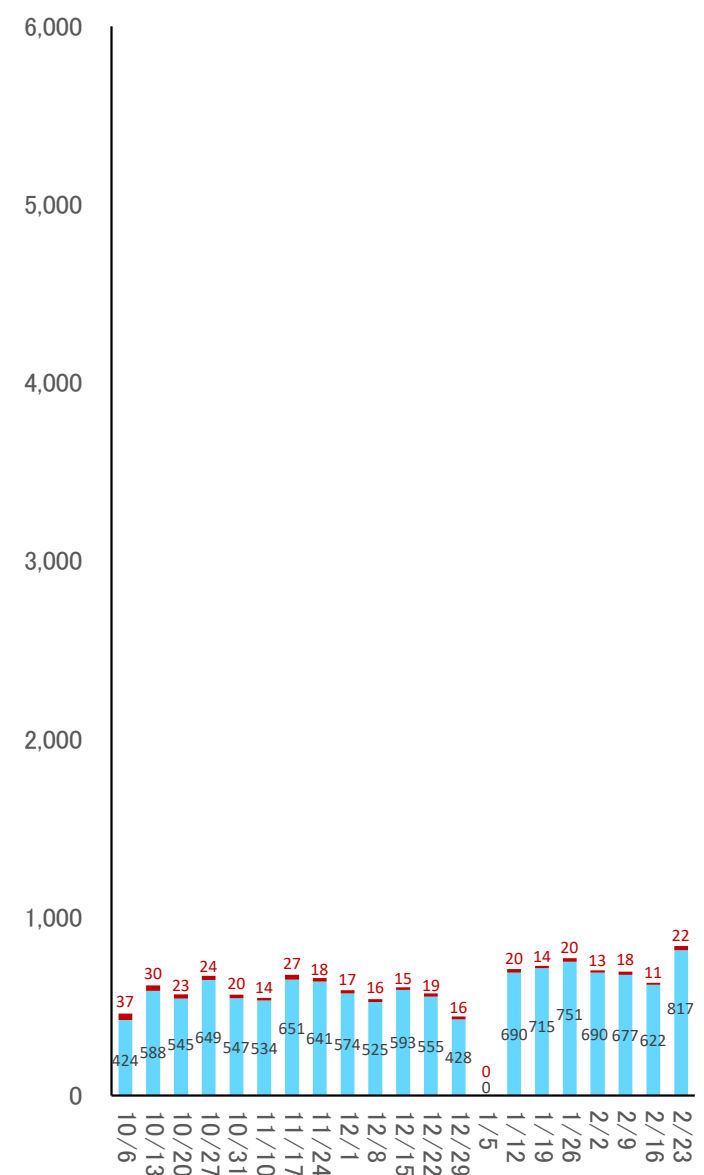


※ 10/1~10/6は6日間の実績

(独)自動車技術総合機構



軽自動車検査協会



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	
		前回 (R6.10.1~R6.11.24)	今回 (R6.11.25~R7.2.23)
排出ガス系不適合			
電圧不足		41	86
警告灯信号		5	10
レディネスコードなし		550	825
通信不成立		309	617
特定DTC		6	10
安全系不適合			
特定DTC		310	1,155

注1 各期間における合計。

注2 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3 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～令和7年2月23日)

総論

- 引き続き、重大な問題は発生しておらず、順調に運用されている。

OBD検査台数

- OBD検査台数の累計は大きく増加(今回:8.3万台←前回:2.5万台)。引き続き登録車に比べ軽自動車が多いが、登録車のOBD検査対象型式が増加したため、登録車の台数も前回から大きく増加した。

不適合

- 今次モニタリング期間(令和6年11月25日～令和7年2月23日)のOBD検査「不適合あり」の台数の割合は 4.5% であった。(参考:前回 4.9% (令和6年10月1日～令和6年11月24日))
- 今次期間の不適合要因として一番多いのは安全系の特定DTC(1,155台)。次いで排出ガス系のレディネスコードなし(825台)、通信不成立(617台)。
- 安全系の特定DTCについては、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。なお、内訳ではセンサの通信途絶が最も多い。
→「通信途絶」が記録される原因として、センサ類の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。
- レディネスコードなしの不適合については、推定される原因としてDTC消去後すぐにOBD検査を実施したことが考えられる。
→レディネスコードの記録に所定の時間がかかる車種について、自動車メーカーより周知済み。
- 通信不成立の不適合については、推定される原因の一部として検査準備の不備(VCIの差し込みが不十分な状態、原動機を始動していない状態等)、車両情報の誤入力(燃料の種類を誤入力(例:EVを誤って「ガソリン」と入力した)等)が考えられる。