

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

1,101型式（7月末時点） 詳細は【参考資料1】参照

2. OBD検査対象台数

約506万台（8月末時点）

（内訳）登録自動車：3,537,464台、軽自動車：1,527,268台

3. OBD検査実績

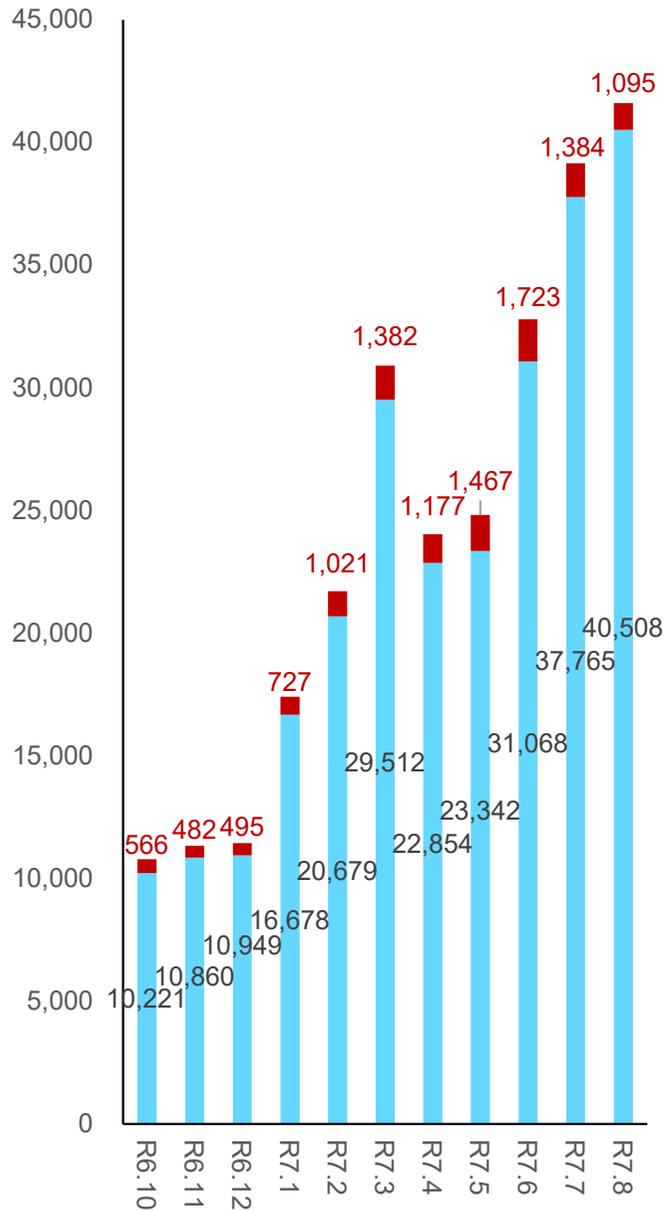
314,140台（令和6年10月1日～令和7年8月31日）

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	265,955	254,436	11,519	4.3
(独)自動車技術総合機構	18,730	16,775	1,955	10.4
軽自動車検査協会	29,455	28,701	754	2.6
計	314,140	299,912	14,228	4.5

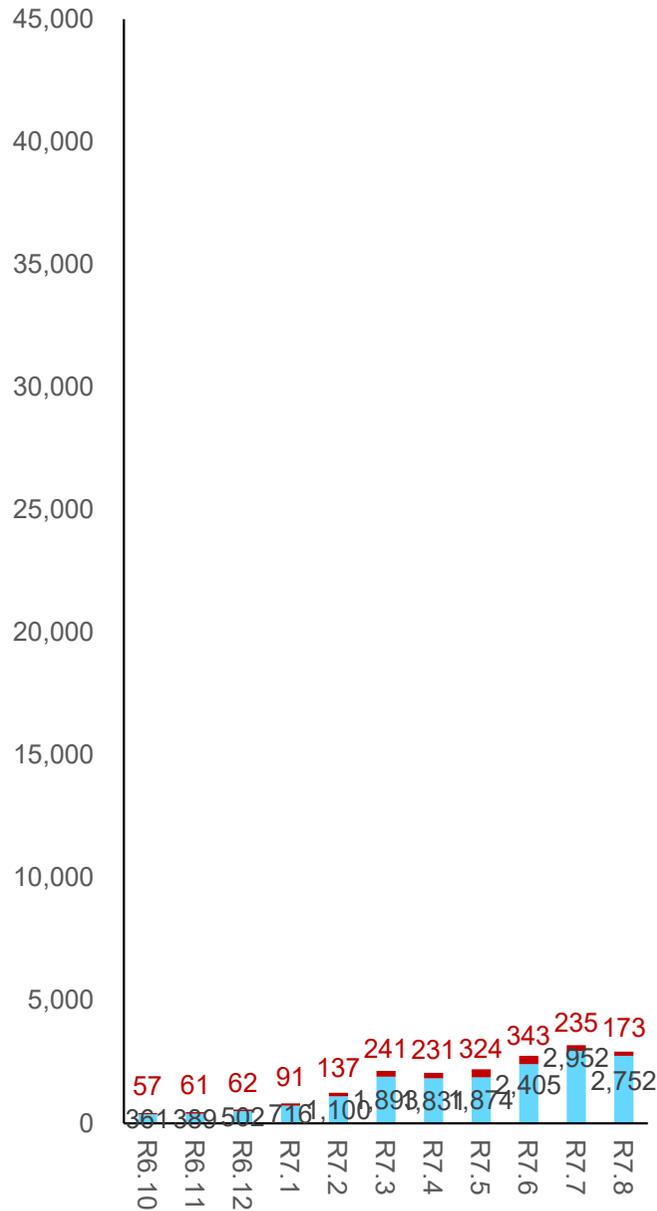
OBD検査台数の推移(月間)

■ 不適合なし ■ 不適合あり

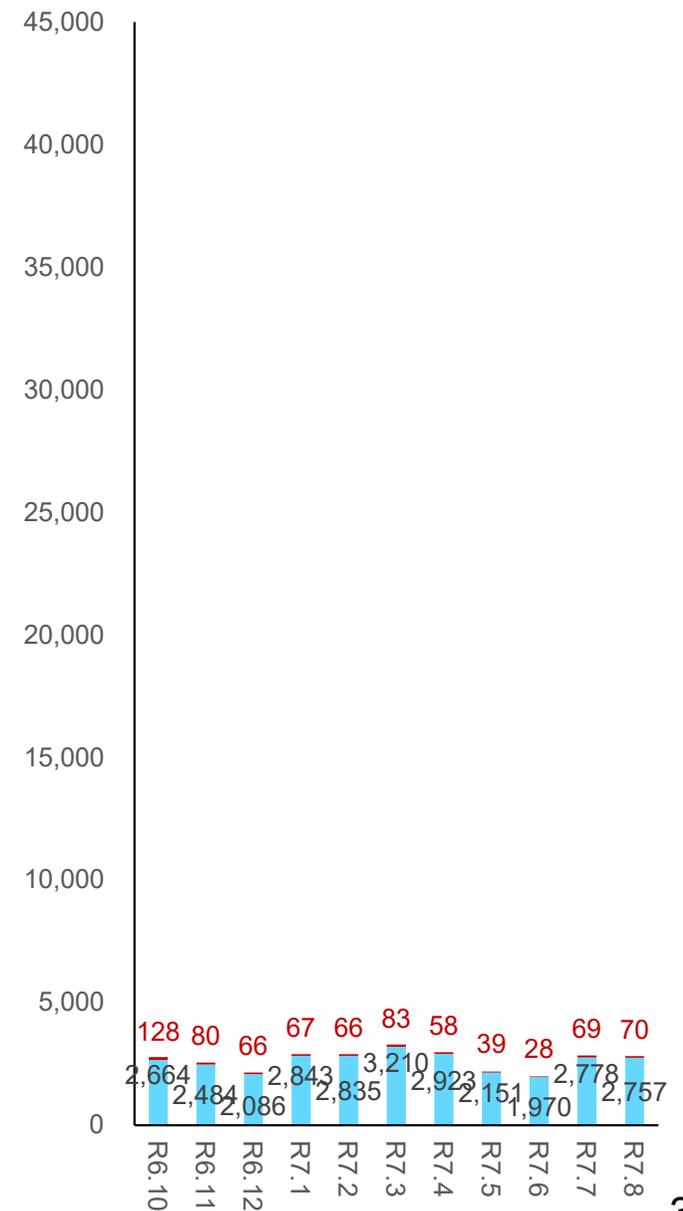
指定自動車整備工場



(独)自動車技術総合機構



軽自動車検査協会



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			
	R6.10.1 ~ R6.12.31	R7.1.1 ~ R7.3.31	R7.4.1 ~ R7.6.30	R7.7.1 ~ R7.8.31
排出ガス系不適合				
電圧不足	72 (0.2%)	110 (0.2%)	130 (0.2%)	87 (0.1%)
警告灯信号	9 (0.0%)	10 (0.0%)	12 (0.0%)	8 (0.0%)
レディネスコードなし	613 (1.8%)	1,068 (1.5%)	1,074 (1.3%)	825 (1.0%)
通信不成立	535 (1.6%)	660 (0.9%)	851 (1.0%)	712 (0.9%)
特定DTC	10 (0.0%)	10 (0.0%)	12 (0.0%)	9 (0.0%)
安全系不適合				
特定DTC	537 (1.6%)	2,184 (3.1%)	3,143 (3.9%)	1,515 (1.9%)

※括弧内はOBD実施検査台数に対する各不適合要因の割合を示す。(小数点第2位を四捨五入)

注1 各期間における累積値である。

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。

(補足)

- 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い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

- 安全系の不適合については、整備の過程において記録された特定DTCが、整備後に消去されないまま検出された可能性がある。

モニタリングの評価(令和6年10月1日～令和7年8月31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。

OBID検査台数

- 令和7年5月以降、人気車種が初回車検の時期を迎えたことにより、OBID検査実施台数は大きく増加。
- 累計では、初めて登録車が軽自動車より多くなった。
(参考: 検査実施台数 登録車 17.3万台、軽自動車 14.0万台)

不適合

- 令和7年7月1日～8月31日のOBID検査「不適合あり」の台数の割合は3.3%であった。
(参考: 令和7年4月1日～6月30日 5.6%)
- 排出ガス系の不適合については、「レディネスコードなし」(825台)、「通信不成立」(712台)が引き続き散見されているが、OBID検査全体に対する不適合の割合は1%程度であり、減少傾向となっている。
 - 「レディネスコードなし」の推定原因としては、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」の推定原因としては、検査準備のミス(VCIの差し込みが不十分、原動機を始動していない等)、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)等)が考えられる。
- 安全系の不適合(1,515台)は、引き続きアンチロックブレーキシステム(ABS)等や横滑り防止措置(ESC)などの制動装置関係や各センサ・システムとの通信異常・途絶などが検出されているが、OBID検査台数に対する割合は減少に転じた。
 - 整備作業において、DTCの確認が重要であると周知されたこと等によるものと思われる。
 - (一般論として)輸入車は国産車よりDTCが多いことも踏まえ、引き続き状況を注視する。