

# 故障診断コード

Diagnosis Trouble Code

## ハンドブック

エンジン  
AT & CVT  
ABS  
SRS エアバッグ

平成 24 年

自動車公論社

1. トヨタ

2. 日産

3. ホンダ

4. マツダ

5. スズキ

6. 富士重工

7. ダイハツ

8. 三菱

## 本書の使い方

- ◎本書は、国産メーカーのマニュアルから故障診断コード（DTC）などをまとめたものである。ただし、警告灯などによるメーカー独自の点滅コードについてもまとめてある。
- ◎対象とした電子制御システムは、ガソリンエンジン、AT・CVT、ABS、SRSエアバッグである。ABSに付随してトラクションや横滑り防止装置の関連コードも一部含まれているが、対象はあくまでもABSのみの装置に限定した。
- ◎車両は主な乗用車系とし、平成8年～18年前後の生産車両を対象とした。ただし、これはあくまでも目安であり、車種ごとに生産時期を併記した。
- ◎SAE、ISO及びJISに準拠した車載式故障診断装置及び故障診断コードは、平成12年前後から導入されている。ガソリンエンジン搭載の小型車は、平成12年排ガス規制適合車からISO規格に適合する車載式故障診断装置を備えている。ただし、これはエンジン制御システムを対象としたものである。
- ◎規格に準拠した故障診断コードは、P（パワートレイン）、C（シャシ）、B（ボデー）、U（ネットワーク）とそれに続く4ケタ数字（16進を表すA～Fを含む）で構成されている。このコードを本書は「規格コード」とした。
- ◎これに対しメーカー独自の点滅コードは、ほとんどが2ケタ数字で構成されている。ただし、マツダは4ケタ数字のものもある。
- ◎規格コードは、車種モデル⇒エンジンなどの後に、「コード一覧」として収録した。外部診断器を使うことでコード読み取りとコード消去が可能である。

- ◎これに対し、メーカー独自の点滅コードはコネクタ内の特定端子をアースに落とすなどの操作が必要となる。また、警告灯などの点滅パターンなどからコードを読み取る。更に、コード消去にも一定の操作が必要となる。本書では、「コード読み取り」と「コード消去」として、操作方法を記載した。
- ◎コード欄には、規格コードまたは点滅コードのいずれか、または両方を併記した。規格コードのみが記載してある場合、外部診断器でコード読み取り・消去を行う。点滅コードのみが記載してある場合、「コード読み取り」と「コード消去」に従って操作する。外部診断器は使えない。両方が併記されている場合は、出来るだけ外部診断器を使用する。理由として、誤操作の防止、読み取り時間の短縮、細分化された規格コードの読み取り、学習値の記憶保持などがあげられる。
- ◎コード消去の方法は、記録メモリの種類により2通りが考えられる。1つは、バッテリーによる電源供給をOFFにすると、メモリ内のコードも消去されてしまうものである。もう1つは、バッテリーをOFFにしても、メモリ内のコードなどの記録は消去されないものである。一般的な傾向として、エンジンやAT・CVTは、バッテリーOFFで消去されるメモリを採用しているケースが多い。これに対し、より高い安全性が求められるABSやSRSエアバッグは、バッテリーOFFでも消去されないメモリを採用しているケースが多い。
- ◎規格コードを外部診断器で消去する場合、これらメモリの種類は気を使う必要がない。学習値などを消去することなく、コードとそれに付随するフリーズフレームデータだけを消去することが出来る。

- ◎一方、メーカー独自の点滅コードは外部診断器が使えない。コードを消去するためには、メモリの種類に基づいて操作方法を考える必要がある。バッテリーOFFで消去されるメモリは、そのECUに電源を供給し続ける経路のヒューズを取り外す。エンジンでは空燃比の学習値も消去されてしまうが、やむを得ない。バッテリーOFFでも消去されないメモリは、そのECUに対してコード消去のために一定の信号を入力させる。この操作方は、「コード消去」として収録してある。
- ◎ヒューズ取り外しによるコード消去では、一部車種でヒューズ位置を省略してある。ヒューズブロックなどから該当ヒューズを探し出す必要がある。
- ◎コード消去によるヒューズ取り外し時間は、メーカーのマニュアルに記載されている。しかし、マイナーチェンジや型式追加により時間が長くなるケースが多い。本書では、最も長い時間を記載した。
- ◎「コード一覧」の内容は、メーカーのマニュアルを基に編集部である程度まとめた。理由は、書籍としての掲載スペースが限られているためである。メーカーのマニュアルでは、1つのエンジンごとに、または小変更ごとにコード一覧が再記載されることが多い。これらの中で、「～センサ信号系統」⇒「～センサ系統」となっている場合は、複数のエンジンや小変更の前後をまとめて、「～センサ信号系統」または「～センサ系統」としてある。ただし、まとめることが適正ではないと判断できる場合はカッコ書きにしたり、併記した。
- ◎O<sub>2</sub>センサや空燃比センサなどでは、バンクや装着位置（フロントとリヤ）を分けて制御しているケースが多い。この場合、それらごとに規格コード及び点滅コードが設定されている。バンクや装着位置が分けられているエンジンと、そうでないエンジンを本書の同一のコード一覧に記載する場合、カッコ書きにしたり併記してある。現車に装着されているO<sub>2</sub>センサや空燃比センサを確認して、バンク分けの有無や装着位置分けの有無を確認する必要がある。なお、バンクや装着位置が分けられていないエンジンでも、規格に従って、「バンク1」「センサ1」と記載してあるケースがある。

## 主な略語

- ◎ A/F…Air-Fuel ratio…空燃比。
- ◎ AVCS…Active Valve Control System…アクティブバルブコントロールシステム。
- ◎ CVTC…Continuous Valve Timing Control…コンティニューアスバルブタイミングコントロール。
- ◎ DBW…Drive By Wire…ドライブバイワイヤ。
- ◎ DLC…Data Link Connector…データリンクコネクタ。
- ◎ DSC…Dynamic Stability Control…ダイナミックスタビリティコントロール。
- ◎ DTC…Diagnostic Trouble Code…ダイアグノスティックトラブルコード。故障診断コード。
- ◎ ECM…Engine Control Module…エンジンコントロールモジュール。
- ◎ ECU…Electronic Control Unit…エレクトロニックコントロールユニット。
- ◎ EEPROM…Electrically Erasable Programmable Read-Only Memory…電氣的消去可能ROM。
- ◎ ELD…Electrical Load Detector…電気負荷検出器。
- ◎ ETCS…Electronic Throttle Control System…電子制御スロットル。
- ◎ EVAP…Evaporator…エバポレータ。
- ◎ IMRC…Intake Manifold Runner Control…インテークマニホールドランナコントロール。
- ◎ IPDM E/R…Intelligent Power Distribution Module Engine Room…インテリジェントパワーディストリビューションモジュール エンジンルーム。
- ◎ ISO…International Organization for Standardization…国際標準化機構。電気分野を除く工業分野の国際規格を策定するための組織。日本は日本工業標準調査会（JISC）が参加している。
- ◎ JIS…Japanese Industrial Standards…日本工業規格。
- ◎ LAF…Linear Air-Fuel ratio…リニアエアフューエルレシオ。
- ◎ MI…malfunction indicator…故障警報装置。
- ◎ PCM…Power train Control Module…パワートレインコントロールモジュール。
- ◎ PHASEセンサ…カムシャフトポジションセンサ。

- ◎POSセンサ…クランクシャフトポジションセンサ。
- ◎PRC…Pressure Regulator Control…プレッシャレギュレータコントロール。
- ◎SAE…Society of Automotive Engineers…米国の団体で、自動車関連や航空宇宙関連の規格開発に関わっているほか、科学分野の専門家会議を開催している。
- ◎SOL…Solenoid…ソレノイド。
- ◎TCM…Transmission Control Module…トランスミッションコントロールモジュール。
- ◎TCS…Traction Control System…トラクションコントロールシステム。
- ◎TCU…Transmission Control Unit…トランスミッションコントロールユニット。
- ◎TDC…Top Dead Center…上死点。
- ◎VSA…Vehicle Stability Assist system…車両挙動安定化制御システム。
- ◎VSV…Vacuum Switching Valve…バキュームスイッチングバルブ。

## 故障診断システムの概要（JIS）

◆JISのD5405-3「自動車－故障診断システムのデータリンク層及び応用層－第3部 排気ガス関連故障コード」では、主にパワートレインシステムの故障診断コードについて規定している。以下、編集部で規格内容をまとめた。なお、同規格は平成13年4月に制定され、その後平成24年2月に廃止されている。廃止理由は、「対応国際規格であるISO 15031-6の最新版が2010年に発行されているが、全面的にSAE規格を採用するものであり、SAE規格を採用してJIS化する条件が整備できないことによる、最新の国際規格とのかい離」としている。

### ■定 義

- ◎高入力…コントロールユニットの入力端子などで測定した回路電圧、周波数及びその他の信号が、その測定対象信号の最高またはそれに近い入力であることを表す。
- ◎低入力…コントロールユニットの入力端子などで測定した回路電圧、周波数及びその他の信号が、ゼロまたはそれに近い入力であることを表す。
- ◎一般回路異常…回路、構成要素及びシステムは機能するが、通常の作動範囲外で規格の公差を外れた状態であることを表す。

- ◎特性異常…回路、構成要素及びシステムのいずれかの性能低下を示す。固着状態、不安定状態及び機能不全を表す。
- ◎バンク…共通のセンサを割り当てた特定のシリンダグループ。バンク1はシリンダ1を含む。同じバンクの次のセンサは2とする。ひとつのバンクだけの場合、バンク1の故障コードを使用するか、またはバンクを省略してもよい。複数のセンサを使用したシングルバンクシステムの場合は、バンク1の故障コードを使用し、特定のシリンダから並んだ順番に1、2、3としてセンサ及び故障コードを示す。
- ◎センサ…バンクの定義に従って番号を割り当てたセンサとする。メーカーはセンサを文字で示してもよい。メーカーが1つのセンサだけを使用している場合、番号または文字を省略してもよい。

※上記2項目の内容は、故障診断コードを理解する上で極めて重要である（以下、編集部より）。

エンジン制御でバンク分けされている場合、シリンダ1を「バンク1」とするよう規定している。具体的には、直4エンジンでシリンダ1・4を「バンク1」、シリンダ2・3を「バンク2」としているケースがある。直6エンジンでは、シリンダ1・2・3を「バンク1」、シリンダ4・5・6を「バンク2」としているケースがある。V型エンジンでは、最前部のシリンダ1が右バンクか、左バンクかによってバンクが決定される。主なV型エンジンのシリンダ1は次のとおりとなる。

トヨタ 1UZ・2UZ・3UZ系	シリンダ1…左バンク最前部
トヨタ 1MZ・2MZ	シリンダ1…右バンク最前部
トヨタ 5VZ	シリンダ1…右バンク最前部
ニッサン VQ系	シリンダ1…右バンク最前部
ニッサン VG系	シリンダ1…右バンク最前部
ホンダ J25・30・32・35系	シリンダ1…右バンク最前部

日産のVQエンジンは右バンクが「バンク1」となるが、トヨタのUZエンジンは左バンクが「バンク1」となる。

ただし、これらは制御がバンク分けされている場合であって、バンク分けされていない場合は、たとえ故障診断コードに「バンク1」と表示されていても、それは意味をなさない。

「センサ1」は、制御がバンクごとに分けられている場合、最初のセンサを示す。

次の位置にあるセンサは「センサ2」となる。

これらの規格ルールに従うと、日産のVQエンジンでO<sub>2</sub>センサがバンク分けされている場合、次のような意味となる。

「O<sub>2</sub>センサ バnk1センサ1」…右バンクの初めのO<sub>2</sub>センサ。具体的には、右バンクで触媒前のO<sub>2</sub>センサ（フロント）を指すケースが多い。

「O<sub>2</sub>センサ バnk1センサ2」…右バンクの2番目のO<sub>2</sub>センサ。具体的には、右バンクで触媒後のO<sub>2</sub>センサ（リヤ）を指すケースが多い。

「O<sub>2</sub>センサ バnk2センサ1」…左バンクの初めのO<sub>2</sub>センサ。具体的には、左バンクで触媒前のO<sub>2</sub>センサ（フロント）を指すケースが多い。

「O<sub>2</sub>センサ バnk2センサ2」…左バンクの2番目のO<sub>2</sub>センサ。具体的には、左バンクで触媒後のO<sub>2</sub>センサ（リヤ）を指すケースが多い。

ただし、これらはセンサの位置が前後などに分けられている場合であって、位置分けがない場合は、たとえ故障診断コードに「センサ1」と表示されていても、それは意味をなさない。

本書では、「バンク1」「バンク2」「センサ1」「センサ2」は出来るだけ使用しないようにした。「右バンク」「左バンク」「シリンダ1・2・3」「シリンダ4・5・6」「フロントO<sub>2</sub>センサ」「リヤO<sub>2</sub>センサ」などとした。ただし、JISによるコード一覧やメーカーのマニュアルでは、「バンク1」「センサ2」と記載してあるため、その意味を正しく理解する必要がある。

## ■車両側コネクタの位置（JIS D5404より）

- ◎乗用車及び軽量車の車両側コネクタは、室内のインストルメントパネルの運転席側の端から車両の中心線を越えて300mm以下の範囲に設置し、運転席から容易にアクセスできるようにしなければならない。ステアリングコラムと車両のセンターラインとの間が望ましい。
- ◎トラックの車両側コネクタは、乗員室内のインストルメントパネルの運転席側の端から助手席の端（各席の外側を含む）までの範囲に設置し、運転席、助手席または車室外から容易にアクセスできるようにしなければならない。

## ■DTCの一般仕様（以下、JIS D5405-3より）

コード分類	車両の診断範囲
POXXX - P3XXX	パワートレイン

BOXXX – B3XXX	他用途（ボデー）に予約済み
COXXX – C3XXX	他用途（シャーシ）に予約済み
UOXXX – U3XXX	他用途（ネットワーク）に予約済み

- ◎DTCは、3ケタの数値コードで頭に2文字の標識記号が付いている。標識記号は、「P0」、「P1」、「P2」、「P3」で、パワートレインの4組に対応している。3ケタの数値コード部分の分類に関しては、特に規定されていないが、「P0」の各部分は将来の改正の統一コード用に予約されている。回路・部品及びシステム診断故障コードのほとんどは、①一般回路異常、②特性異常、③回路低入力、④回路高入力、の4つの基本形で規定している。
- ◎回路低入力及び回路高入力は、外部回路、部品及びシステムのいずれかが接続された状態で測定する。信号のタイプ（電圧・周波数など）は、メッセージの中に記入する。

## ■ DTCの書式構造

- ◎コードは、故障または問題として疑われる場所を示す目的で規定されており、適切なサービス手順の指示として使われる。サービス上の混乱を避けるために、故障コードは問題がない状態、またはそのシステムの部品の状態（例えばパワートレイン異常なしや、MI起動済みなど）を示す目的では使わないこととし、修理などのサービスが必要な部位の表示だけに限定する。
- ◎各数値コードは、0～Fの16進を使用することによって、将来100を超えて拡張することができる。
- ◎ISO/SAE管理コードとは、ISO及びSAEが管理する故障診断コードとして、産業全体を通じての統一性が確立されているコードをいう。これらは、車両製造産業全体を通じての共通性が確立されているため、共通の番号及び故障メッセージの割当が可能と見なされるコードである。故障グループ分けで予約になっている番号は、将来の発展を見越して予約されている部分である。サービス（修理）手順は、車両製造業者によって大きく異なると思われるが、表示される故障は、特定の故障コードが割り当てられる程度の共通性をもった故障である。車両製造業者は、ISO/SAEの承認が得られるまで、この領域のコードを使用することはできない。
- ◎車両製造業者管理コードとは、標識記号の中の車両製造業者管理DTC用に割り当てられている領域コードをいう。これらには、基本的なシステムの違い、実現

の仕方の違い、または診断方式の違いがあるため、この故障コードは、一般的に大半の車両製造業者は使わない。診断アルゴリズム、ソフトウェアまたは故障診断コードの設計や規定を行う車両製造業者または供給者は、車両製造業者管理領域にコードを割り当てる場合に、できるだけ製品種目全般にわたって統一を図るよう要請されている。パワートレインのコードの場合は、ISO/SAE管理領域で使われているのと同じグループ分けを使うものとする。すなわち、100番台及び200番台は、燃料及び空気の測定、300番台は点火システムまたは点火不良、というように使う。

## ■故障コード説明

- ◎規定の各コードには、故障が起きたと判定された回路、部品またはシステムの部位を示すための説明が決められている。これらの記述は、ある特定のセンサまたはシステムに関係する異なった記述が、同じグループに入るようにグループ分けされている。また、異なるタイプの故障に対し多様な故障記述が行われている場合には、そのグループには、グループの最初のコード・メッセージについて「総括的」な記述が与えられる。車両製造業者が診断を実施する際には、特定のサービス方式及び診断の複雑性に基づいて、該当する回路、部品及びシステムのあらゆる故障に対してひとつの「総括的」コードを使うようにするか、または検出された故障を更に明確に示すために特定のコードを使うか、いずれか一方を選択することができる。車両製造業者は、実際に実施する診断には、どんなコード及び記述が最も適しているかを決定しなければならない。その理由は、検出された故障1件につき記録するコードをひとつに限定することにある。
- ◎更に詳しい情報が必要ととき、原因の特定は車外診断器の領域である。例えば、アイドリング時の高電圧は、電気の接点の腐食またはスロットルプレートの設置不良が原因となっている可能性がある。故障が起きたと判定された回路、部品及びシステムについて更に具体的な故障の記述がある場合、車両製造業者は自社で診断可能な故障に最も適切なコードを選ぶ必要がある。故障内容の記述は、車両製造業者ができるだけ数多く使えるようにするために一般的なものであり、その場合も、自社の修理手順と不一致にならないようにするというのが、基本的な意図である。記述に使われる「高」と「低」という用語、特に入力信号に関連したものは、ECUの端子では電圧、周波数を指す。各車両製造業者は、その要求に最もよく適応させるため、「高」や「低」などの具体的なレベルを明確にする必

要がある。

- ◎例えば、5Vが基準電圧のスロットルポジションセンサの診断において、ECUの入力信号が0V近くで変化しなくなった場合には、車両製造業者は、自社の故障診断手続きに従って、P0120またはP0122のうちどちらかを選択する自由度を持っている。また、ECUの入力信号が5V近くで変化しなくなった場合には、車両製造業者は、自社の故障診断手続きに従って、P0120またはP0123のうちどちらかを選択する自由度を持っている。さらに、ECUの入力信号がアイドル状態で1.0Vであるべきところ、1.5V近くで変化しなくなった場合には、車両製造業者は、自社の故障診断手続きに従って、P0120またはP0121のうちどちらかを選択する自由度を持っている。スロットルポジションセンサの電圧が予期した値より高くなった場合の根本原因は、スロットルポジションセンサの故障、スロットルポジションセンサコネクタの腐食またはスロットルプレートの誤調整のいずれかである。根本原因の識別は、診断手続きによって行われるものであり、DTCメッセージによって暗示されていない。したがってDTCの割り当ての柔軟性を車両製造業者に与えている。

## ■パワートレインシステム グループ分け

DTCグループ		故障グループ
POXXX (ISO/SAE管理コード)	P00XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P01XX	燃料及び空気の測定
	P02XX	燃料及び空気の測定
	P03XX	点火システム又は点火不良
	P04XX	補助排出制御装置
	P05XX	車速、アイドルリング制御及び補助入力
	P06XX	ECU及び補助出力
	P07XX	トランスミッション
	P08XX	トランスミッション
	P09XX	トランスミッション
P1XXX (車両製造業者管理コード)	P10XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P11XX	燃料及び空気の測定
	P12XX	燃料及び空気の測定
	P13XX	点火システム又は点火不良
	P14XX	補助排出制御装置
	P15XX	車速、アイドルリング制御及び補助入力
	P16XX	ECU及び補助出力
	P17XX	トランスミッション
	P18XX	トランスミッション
	P19XX	トランスミッション
P2XXX (ISO/SAE管理コード)	P20XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P21XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P22XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P23XX	点火システム又は点火不良
	P24XX	ISO/SAE用に予約済み
	P25XX	ISO/SAE用に予約済み
	P26XX	ISO/SAE用に予約済み
	P27XX	ISO/SAE用に予約済み
	P28XX	ISO/SAE用に予約済み
	P29XX	ISO/SAE用に予約済み

P3XXX (車両製造業者及び ISO/SAE 管理コード)	P30XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P31XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P32XX	燃料及び空気の測定、補助排出制御装置
	P33XX	点火システム又は点火不良
	P34XX	ISO/SAE 用に予約済み
	P35XX	ISO/SAE 用に予約済み
	P36XX	ISO/SAE 用に予約済み
	P37XX	ISO/SAE 用に予約済み
	P38XX	ISO/SAE 用に予約済み
	P39XX	ISO/SAE 用に予約済み

### ■部品からの信号に対する故障コード名のつけ方 ガイドライン1 (一部省略)

部品/システム	修飾語	名詞	系統	状態	パラメータ	位置
スロットルポジション		センサ	系統	低い	電圧	
スロットルポジション		センサ	系統	特性		
吸気圧		センサ	系統	高い	電圧	
エンジン冷却水温		センサ	系統	低い	電圧	
吸気温		センサ	系統	高い	電圧	
車速センサ		(略号に含む)	系統	高い	電圧	
O <sub>2</sub> センサヒータ		(略号に含む)	系統	低い	電圧	バンク1 センサ1
O <sub>2</sub> センサヒータ		ヒータ	系統			
アイドルエア コントロール		バルブ	系統	低い	電圧	
空気流量		センサ	系統	高い	周波数	
空気流量		センサ	系統	特性		
ロックセンサ		(略号に含む)	系統			バンク1
ロックセンサ		モジュール	系統	特性		
クランクシャフト ポジション		センサ	系統			
蒸発ガス	キャニスタ タパーズ	バルブ	系統			
エンジン回転速度		入力	系統			

エアコン	クラッチ 状態	N/A	系統	低い	電圧	
O <sub>2</sub> センサヒータ			系統	変化		バンク1 センサ1
O <sub>2</sub> センサヒータ			系統	スイッチ ング不足		バンク1 センサ1
ディストリビュータ		低分解能	系統			
ディストリビュータ		高分解能	系統			

備考 サービス情報には、部品/システム、略号、修飾語、名詞、系統、間欠、状態、パラメータ及び位置を使用する（一部省略）。以下、ガイドライン2・3同じ。

### ■部品からの信号に対する故障コード名のつけ方 ガイドライン2（一部省略）

部品/システム	名詞	制御	系統	状態	パラメータ
警告ランプ（MIL）	（略号に含む）	制御	系統		
インジェクタ		制御	系統		
ファンコントロール	リレー1	制御			
ファンコントロール	リレー2	制御	系統	低い	
排気ガス再循環	ソレノイド	制御	系統	高い	
2次エア噴射	ソレノイド	制御	系統	高い	
蒸発ガス	（浄化）ソレノイド	制御	系統		
エアコン	（クラッチ）リレー	制御	系統		
アイドルエア コントロール	バルブ	制御	系統		
点火コントロール	N/A	（略号に含む）	系統	低い	電圧
点火コントロール	N/A	（略号に含む）	系統	高い	電圧
トルクコンバータ クラッチ	ソレノイド	制御	系統	スタック	

## ■ 部品・システムに関する故障コード名のつけ方 ガイドライン3 (一部省略)

部品/システム	略号	システム	状態	位置
排気ガス再循環	EGR	システム		
燃料調量	FT	システム	リーン	バンク1
2次エア噴射	AIR	システム		バンク1

### ■ P00XX～P08XX コード一覧

- ◎P0010～P0015、P0020～P0025において、「A」カムシャフトは「吸気側」、「左側」、「前側」カムシャフトのいずれかでなければならない。「B」カムシャフトは「排気側」、「右側」、「後側」カムシャフトのいずれかでなければならない。左/右、前/後は、運転席から見た方向としなければならない。
- ◎バンク1は、シリンダ1を含んでおり、バンク2はその反対である。
- ◎O<sub>2</sub>センサが1個しかないシステムでは、第1センサ用のコードを使用する。第1バンクには、第1シリンダが入っている。第1センサは、最もエンジンに近い位置にある。

コード	表 記
P0010	「A」カムシャフトポジション アクチュエータ系統 (バンク1)
P0011	「A」カムシャフトポジション タイミングオーバー (進みまたはシステム特性) (バンク1)
P0012	「A」カムシャフトポジション タイミングオーバー (遅れ) (バンク1)
P0013	「B」カムシャフトポジション アクチュエータ系統 (バンク1)
P0014	「B」カムシャフトポジション タイミングオーバー (進みまたはシステム特性) (バンク1)
P0015	「B」カムシャフトポジション タイミングオーバー (遅れ) (バンク1)
P0020	「A」カムシャフトポジション アクチュエータ系統 (バンク2)
P0021	「A」カムシャフトポジション タイミングオーバー (進みまたはシステム特性) (バンク2)
P0022	「A」カムシャフトポジション タイミングオーバー (遅れ) (バンク2)
P0023	「B」カムシャフトポジション アクチュエータ系統 (バンク2)
P0024	「B」カムシャフトポジション タイミングオーバー (進みまたはシステム特性) (バンク2)

## トヨタ 目次

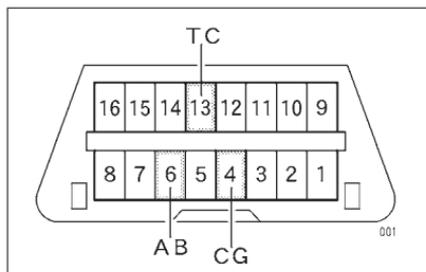
- |           |  |     |
|-----------|--|-----|
| <b>1</b>  | セルシオ (H12.8~18.5) UCF3# .....  | 81  |
| <b>2</b>  | セルシオ (H6.4~12.8) UCF2# .....   | 92  |
| <b>3</b>  | ランドクルーザー100 (H10.1~19.9) UZJ100 .....  | 101 |
| <b>4</b>  | ランドクルーザープラド (H8.5~14.10) VZJ9#, RZJ9# .....                                      | 110 |
| <b>5</b>  | ハイエース/レジアスエース<br>(H1.8~16.8) H10#, H11#, H12#, H13# .....                        | 116 |
| <b>6</b>  | レジアス/ツーリングハイエース (H9.3~14.5) RCH4#<br>グランビア/グランドハイエース (H7.8~14.5) RCH1#, VCH1#    | 123 |
| <b>7</b>  | クラウン/クラウンマジェスタ<br>(H11.9~19.6) GS171, JZS17#, UZS17# .....                       | 132 |
| <b>8</b>  | クラウンハードトップ/クラウンマジェスタ<br>(H7.8~11.9) GS15#, JZS15#, UZS15# .....                  | 140 |
| <b>9</b>  | マークII/マークIIブリット (H12.10~19.6) GX11#, JZX11#...                                   | 150 |
| <b>10</b> | マークII/チェイサー/クレスト<br>(H8.9~12.10) GX100, JZX10# .....                             | 157 |
| <b>11</b> | アルテッツァ/アルテッツァジータ<br>(H10.10~17.7) GXE1#, SXE10, JCE1# .....                      | 166 |
| <b>12</b> | エスティマ (H12.1~18.1) ACR3・4#, MCR3・4# .....  | 174 |
| <b>13</b> | アルファード (H14.5~20.8) ANH1#, MNH1# .....   | 182 |
| <b>14</b> | ハリアー (H9.12~15.2) SXU1#, ACU1#, MCU1# .....                                      | 192 |
| <b>15</b> | ウインダム (H13.8~18.3) MCV30 .....   | 200 |
| <b>16</b> | カムリ/カムリグラシア (H8.12~13.9) SXV2#, MCV2#<br>マークIIワゴン (H9.4~14.1) SXV2#, MCV2# ..... | 207 |
| <b>17</b> | ハイラックスサーフ (H7.12~14.10) RZN18#, VZN18# .....                                     | 214 |
| <b>18</b> | イプサム (H13.5~21.12) ACM2# .....   | 221 |

<b>19</b>	イブサム (H8.5~13.5) SXM1# .....	228
<b>20</b>	アリオン／プレミオ (H13.12~19.6) NZT24#, ZZT24#, AZT24# カルディナ (H14.9~19.6) ZZT24#, AZT24#, ST24# .....	232
<b>21</b>	コロナ／カーリーナ (H8.1~13.12) AT21#, ST21# カルディナ (H9.9~14.9) AT21#, ST21# .....	242
<b>22</b>	ウィッシュ (H15.1~21.4) ZNE1#, ANE1# .....	252
<b>23</b>	RAV4 (H12.5~17.11) ACA2#, ZCA2# .....	261
<b>24</b>	ノア／ヴォクシー (H13.11~19.6) AZR6# .....	269
<b>25</b>	タウンエースノア／ライトエースノア (H8.10~13.11) SR4#・5# ...	278
<b>26</b>	プリウス (H15.9~23.12) NHW20 .....	283
<b>27</b>	プリウス (H9.10~15.9) NHW10 .....	293
<b>28</b>	カローラ／カローラフィールダー／アレックス カローラスパシオ／カローラランクス (H12.1~19.6) NZE12#, ZZE12# .....	301
<b>29</b>	カローラ／スプリンター (H7.5~13.5) カローラスパシオ (H9.1~13.5) EE11#, AE11# .....	307
<b>30</b>	ヴィッツ (H11.1~17.2) SCP1#, NCP1# プラッツ (H11.8~17.10) SCP1#, NCP1# ファンカーゴ (H11.8~17.9) NCP2# bB (H12.2~17.12) NCP3# イスト (H14.5~19.7) NCP6# ラウム (H15.5~22.8) NCZ2# .....	311

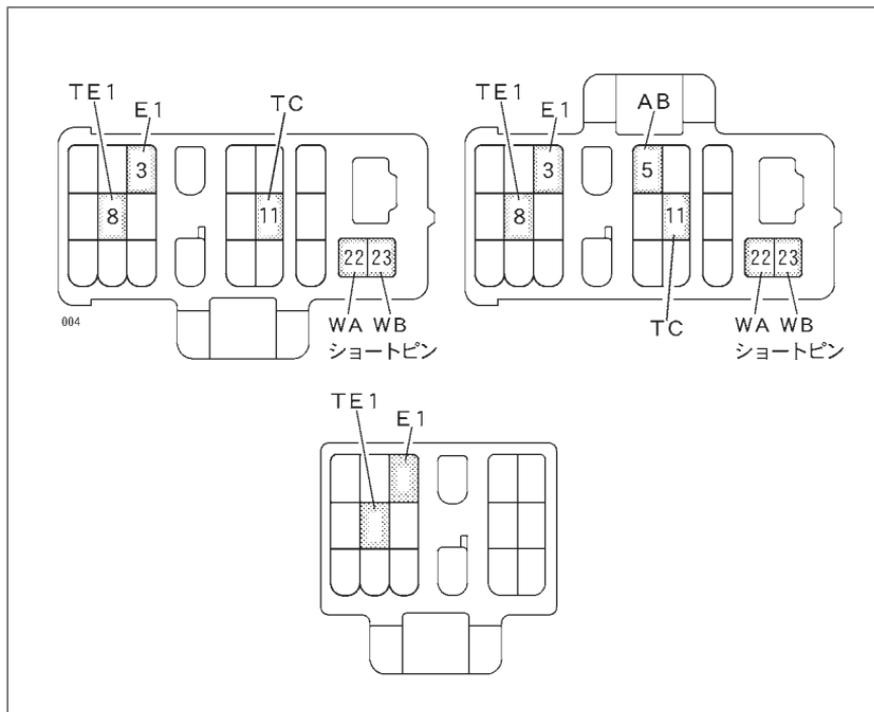
## トヨタ共通

◎コード欄には、規格コードと警告灯などによる点滅コードを併記した。

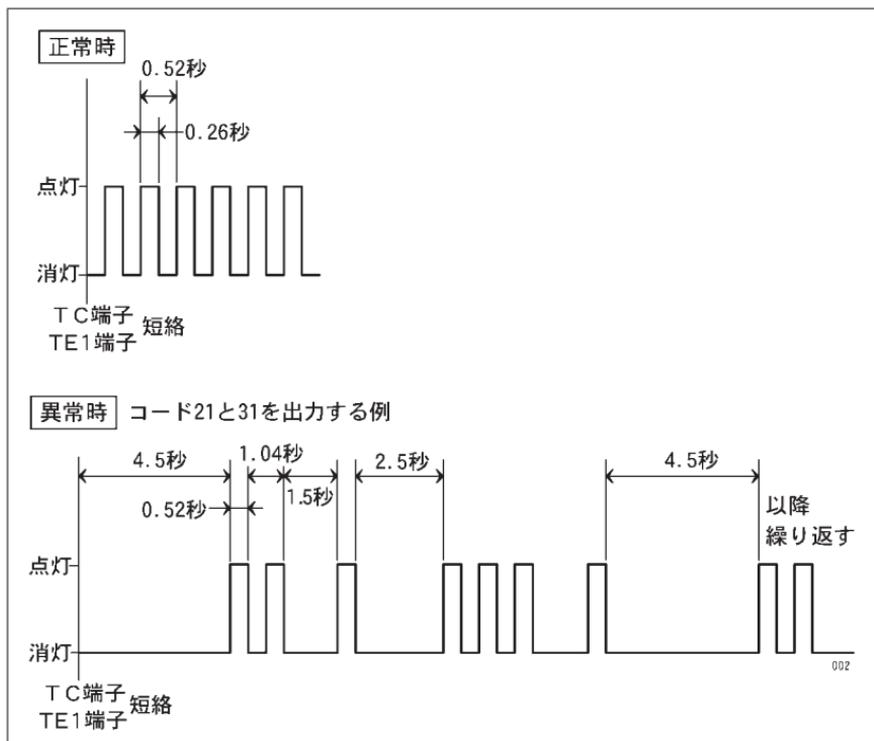
◎DLC3



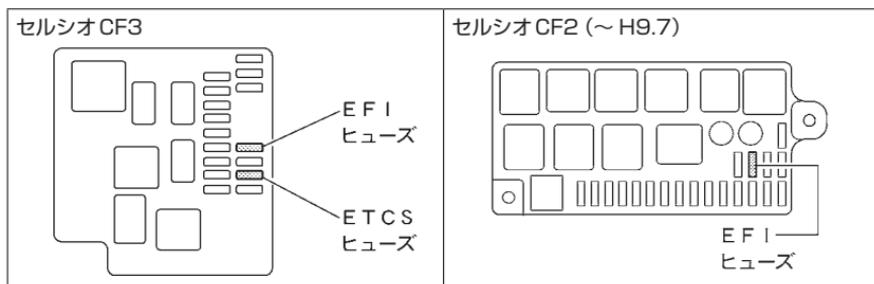
◎ダイアグノーシスコネクタ



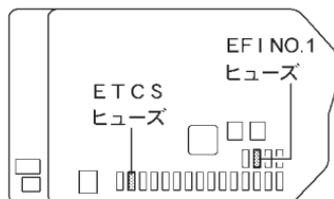
◎点滅パターン（車種により時間が異なる場合がある）



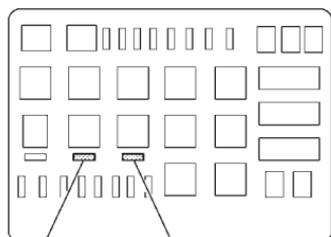
◎《参考》コード消去用抜き取りヒューズ例（変更されている車種もある）



セルシオCF2 (H9.7～)



ランドクルーザー100 UZJ100 (~H14.8)

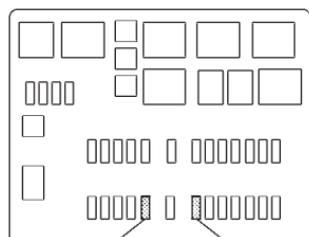


EFI  
ヒューズ

TOROTTLE  
ヒューズ

005

ランドクルーザー100 UZJ100 (H14.8～)

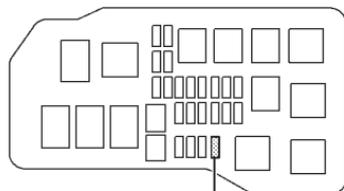


EFI  
ヒューズ

ETCS  
ヒューズ

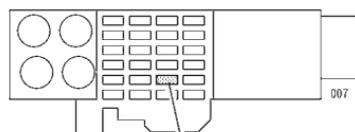
005

ランドクルーザープラド J9



EFIヒューズ

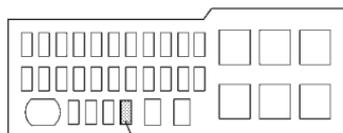
ハイエース H1 1RZ・2RZ (~H5.8)



EFIヒューズ

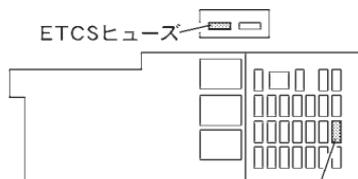
007

ハイエース H1 1RZ・2RZ (H5.8～)



EFIヒューズ

ハイエース H1 1TR



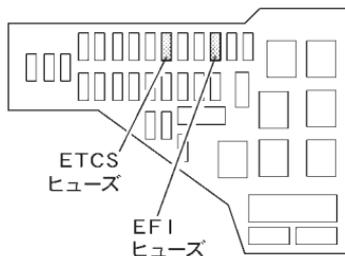
ETCSヒューズ

EFIヒューズ

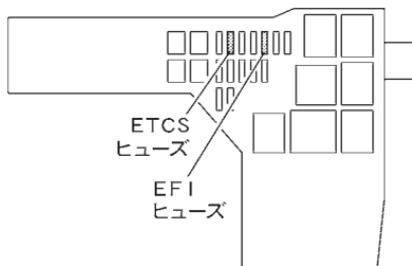
レジアス／ツーリングハイエース H4  
 グランビア／グランドハイエース H1



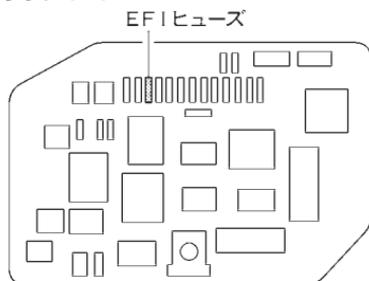
クラウンS17



クラウンS17 (H13.8～)  
 1JZ-FSE, 2JZ-FSE

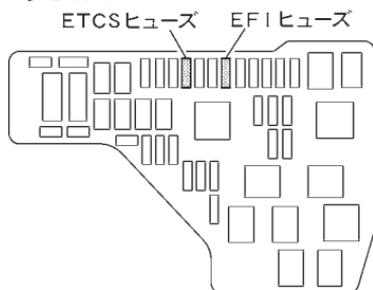


クラウンS15

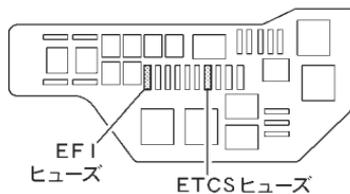


注意：型式や製作時期により形状が異なる。

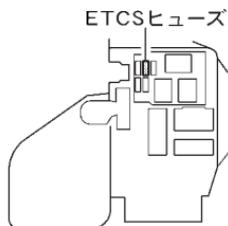
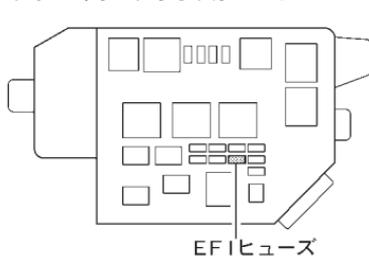
マークII X11



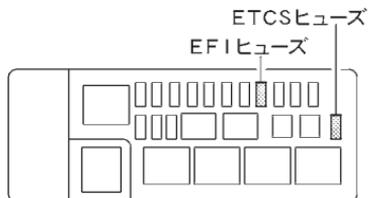
アルテツァ E1



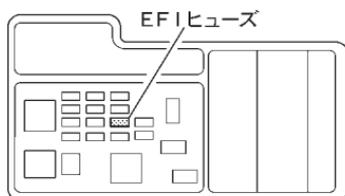
マークII／チェイサー／クレスト X10



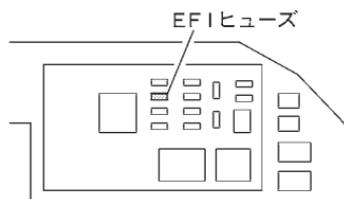
エステマ  
アルファード



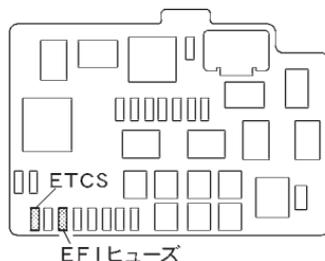
ハリアーU1



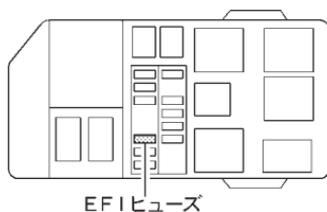
カムリグラシア/マークIIワゴン



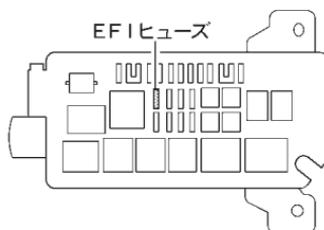
アリオン/プレミオ/ウィッシュ



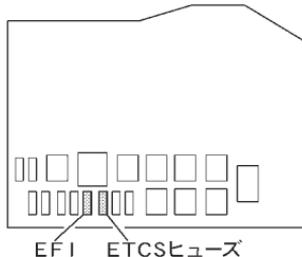
ハイラックスサーフ (~H12.7)



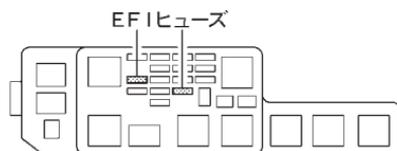
(H12.7~)



イブサム2/ノア/ヴォクシーR6

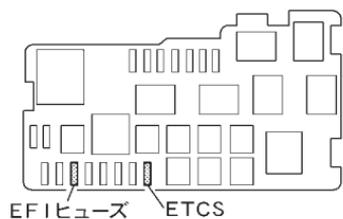


イブサム1/コ罗纳/カリナ/  
カルディナ T21

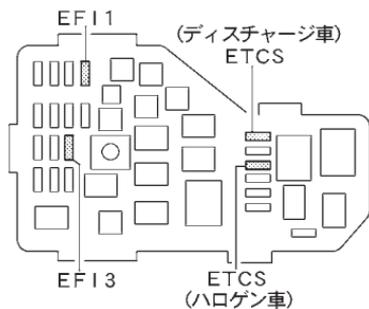


※位置は生産時期により異なる。

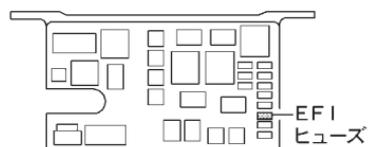
カルディナ T24



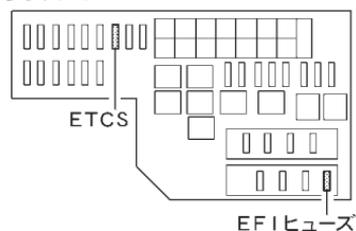
RAV4 A2



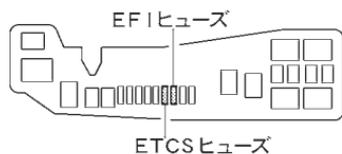
タウンエース/ライトエース ノアSR4・5



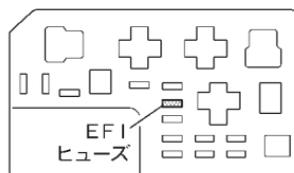
プリウス20



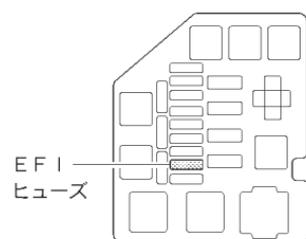
カローラ系E12



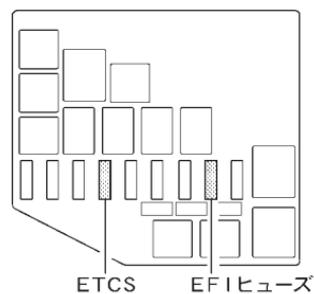
カローラ系E11



ヴィッツ (1NZ・2NZ) / プラッツ / ファンカーゴ / bB / イスト / ラウム



ヴィッツ (2SZ)



## エンジン 3UZ-FE

## ■コード読み取り

1. IGスイッチをOFFにする。
2. DLC3のTC (13) ⇄CG (4) 端子間を短絡する。
3. IGスイッチをONにして、チェックエンジンウォーニングランプの点滅パターンからコードを読み取る。

## ■コード消去

1. EFIヒューズとETCS (電子スロットル) ヒューズを同時に60秒以上取り外す。

## ■コード一覧

コード	診断項目
P0010/39	オイルコントロールバルブ (左バンク VVT用)
P0011/59	VVT制御 進角異常 (左バンク)
P0012/59	VVT制御 遅角異常 (左バンク)
P0016/18	VVTセンサ (レンジ外れ) (左バンク)
P0018/18	VVTセンサ (レンジ外れ) (右バンク)
P0020/39	オイルコントロールバルブ (右バンク VVT用)
P0021/59	VVT制御 進角異常 (右バンク)
P0022/59	VVT制御 遅角異常 (右バンク)
P0031/21	空燃比センサヒータ系統 (Low 左バンク)
P0032/21	空燃比センサヒータ系統 (High 左バンク)
P0037/27	O <sub>2</sub> センサヒータ性能低下 (左バンク 触媒後)
P0038/27	O <sub>2</sub> センサヒータ過電流 (左バンク 触媒後)
P0051/28	O <sub>2</sub> センサヒータ性能低下 (右バンク)
P0052/28	O <sub>2</sub> センサヒータ過電流 (右バンク)
P0057/29	O <sub>2</sub> センサヒータ性能低下 (右バンク 触媒後)
P0058/29	O <sub>2</sub> センサヒータ過電流 (右バンク 触媒後)
P0100/31	エアフローメータ系統
P0102/31	エアフローメータ系統 断線 Low
P0103/31	エアフローメータ系統 断線 High

P0110/24	吸気温センサ系統
P0112/24	吸気温センサ系統 Low
P0113/24	吸気温センサ系統 High
P0115/22	水温センサ系統
P0117/22	水温センサ系統 断線 Low
P0118/22	水温センサ系統 断線 High
P0120/41	スロットルポジションセンサ系統
P0121/41	スロットルポジションセンサ (レンジ外れ)
P0122/41	スロットルポジションセンサ系統 断線 (Low)
P0123/41	スロットルポジションセンサ系統 断線 (High)
P0130/21	O <sub>2</sub> センサ系統 (左バンク)
P0131/21	O <sub>2</sub> センサ系統 (左バンク Low)
P0135/21	O <sub>2</sub> センサヒータ系統 (左バンク)
P0136/27	O <sub>2</sub> センサ系統 (左バンク 触媒後用)
P0141/27	O <sub>2</sub> センサヒータ系統 (左バンク 触媒後用)
P0150/28	O <sub>2</sub> センサ系統 (右バンク)
P0151/28	O <sub>2</sub> センサ系統 (右バンク Low)
P0155/28	O <sub>2</sub> センサヒータ系統 (右バンク)
P0156/29	O <sub>2</sub> センサ系統 (右バンク 触媒後用)
P0161/29	O <sub>2</sub> センサヒータ系統 (右バンク 触媒後用)
P0171/25	リーン異常 (左バンク)
P0172/26	リッチ異常 (左バンク)
P0174/25	リーン異常 (右バンク)
P0175/26	リッチ異常 (右バンク)
P0220/41	スロットルポジションセンサ No 2 断線
P0222/41	スロットルポジションセンサ No 2 断線 (Low)
P0223/41	スロットルポジションセンサ No 2 断線 (High)
P0230/78	フューエルポンプリレー系統
P0325/52	ノックセンサ系統1 (左バンク)
P0327/52	ノックセンサ系統1 (左バンク Low)
P0328/52	ノックセンサ系統1 (左バンク High)
P0330/55	ノックセンサ系統2 (右バンク)
P0332/55	ノックセンサ系統2 (右バンク Low)

P0333/55	ノックセンサ系統2 (右バンク High)
P0335/12	クランク角センサ系統
P0335/13	クランク角センサ系統
P0339/13	クランク角センサ系統 瞬断
P0340/12	カムポジションセンサ系統
P0340/18	VVT /カムポジションセンサ系統 (左バンク VVT センサ)
P0341/18	VVT /カムポジションセンサ系統 (左バンク VVT センサ)
P0345/18	VVT センサ2系統 (右バンク VVT センサ)
P0346/18	VVT センサ2系統 (右バンク VVT センサ)
P0351/14	イグナイタ # 1 系統
P0352/14	イグナイタ # 2 系統
P0353/15	イグナイタ # 3 系統
P0354/15	イグナイタ # 4 系統
P0355/14	イグナイタ # 5 系統
P0356/14	イグナイタ # 6 系統
P0357/15	イグナイタ # 7 系統
P0358/15	イグナイタ # 8 系統
P0500/42	車速センサ系統
P0504/51	ストップランプスイッチ系統
P0516/10-7	バッテリー温センサ系統 (Low)
P0517/10-7	バッテリー温センサ系統 (High)
P0604/89	エンジン ECU RAM 異常
P0605/ -	エンジン ECU 内部異常
P0606/89	エンジン ECU 内部異常 1
P0607/89	エンジン ECU 内部異常 2
P0657/89	アクチュエータ電源系統
P1120/19	アクセルポジションセンサ (断線)
P1121/19	アクセルポジションセンサ (レンジ外れ)
P1125/89	スロットルモータ異常
P1127/89	電子スロットルリレー (電源) 系統
P1128/89	電子スロットルボデーメカ系統
P1129/89	電子スロットルシステム異常
P1200/78	フューエルポンプリレー系統

P1300/14	イグナイタ#1系統
P1305/14	イグナイタ#2系統
P1310/15	イグナイタ#3系統
P1315/15	イグナイタ#4系統
P1320/14	イグナイタ#5系統
P1325/14	イグナイタ#6系統
P1330/15	イグナイタ#7系統
P1340/15	イグナイタ#8系統
P1335/13	クランク角センサ系統 (瞬断)
P1340/12	カムポジションセンサ系統 (左バンク)
P1341/12	カムポジションセンサ系統 (左バンク)
P1345/18	VVT センサ系統 (左バンク)
P1346/18	VVT センサ (レンジ外れ)
P1349/59	VVT 制御異常
P1350/18	VVT センサ2系統 (右バンク)
P1351/18	VVT センサ2 (右バンク レンジ外れ)
P1354/59	VVT2 制御異常
P1520/51	クルーズコントロールストップランプスイッチ系統
P1550/10-7	バッテリー電流センサ系統
P1551/10-7	バッテリー電流センサ系統 (Low)
P1552/10-7	バッテリー電流センサ系統 (High)
P1602/10-7	バッテリー劣化
P1603	エンスト検出
P1633/89	電子スロットル制御回路内部異常 (エンジン ECU 異常)
P1645/82	ボデー ECU 異常 (ボデー多重通信)
P1656/39	オイルコントロールバルブ系統 (左バンク VVT 用)
P1663/39	オイルコントロールバルブ2系統 (右バンク VVT 用)
P2102/41	スロットルモータ断線
P2103/41	スロットルモータ短絡
P2111/41	スロットルボデー開固着
P2112/41	スロットルボデー閉固着
P2118/89	電子スロットルアクチュエータ電源異常
P2119/89	電子スロットルシステム異常

P2120/19	アクセルポジションセンサ系統断線
P2121/19	アクセルポジションセンサ系統 (レンジ外れ)
P2122/19	アクセルポジションセンサ No 1 断線 (Low)
P2123/19	アクセルポジションセンサ No 1 断線 (High)
P2125/19	アクセルポジションセンサ No 2 断線
P2127/19	アクセルポジションセンサ No 2 断線 (Low)
P2128/19	アクセルポジションセンサ No 2 断線 (High)
P2135/41	スロットルポジションセンサ系統
P2138/19	アクセルポジションセンサ系統断線
U0001/10-2	CAN 通信受信異常 (エンジン ECU 交換)

※10-7は、2ケタコードの10の位が10回、1の位が7回点滅することを表す。

## AT A650E (5AT) , A761E (6AT)

### ■コード読み取り

1. IGスイッチをOFFにする。
2. DLC3のTC (13) ⇄CG (4) 端子間を短絡する。
3. IGスイッチをONにして、チェックエンジンウォーニングランプの点滅パターンからコードを読み取る。

### ■コード消去

1. EFIヒューズとETCS (電子スロットル) ヒューズを同時に60秒以上取り外す。

### ■コード一覧

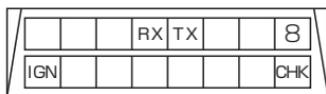
コード	診断項目
P0500/42	車速センサ系統 (SP2)
P0710/38	油温センサ系統
P0712/38	油温センサ系統 (Low・電圧低い)
P0713/38	油温センサ系統 (High・電圧高い)
P0715/67	NCO スピード (回転数) センサ系統
P0717/37	回転数センサ系統 (NT)
P0748/62	SL1 ソレノイド系統
P0753/62	S1 ソレノイド系統
P0758/63	S2 ソレノイド系統
P0763/76	S3 ソレノイド系統

## 日産 目次

<b>1</b>	シーマ (H13.1~22.8) F50	322
<b>2</b>	セドリック／グロリア (H11.6~16.10) Y34	333
<b>3</b>	セドリック／グロリア (H7.6~11.6) Y33	345
<b>4</b>	エルグランド (H14.5~22.8) E51	350
<b>5</b>	エルグランド (H9.5~14.5) E50	358
<b>6</b>	スカイライン (H13.6~19.10) V35, CV35	365
<b>7</b>	スカイライン (H10.5~14.8) R34	377
<b>8</b>	ティアナ (H15.2~20.6) J31	383
<b>9</b>	エクストレイル (H15.6~19.8) T30	391
<b>10</b>	シルビア (H10.5~14.8) S15	397
<b>11</b>	セレナ (H11.6~17.5) C24	402
<b>12</b>	ブルーバードシルフィ (H12.8~17.12) G10	409
<b>13</b>	サニー (H10.10~16.9) B15	417
<b>14</b>	ウイングロード／AD (H10.5~20.12) WY11, Y11	425
<b>15</b>	キューブ／キューブ <sup>3</sup> (H14.10~20.11) Z11, GZ11	433
<b>16</b>	キューブ (H10.2~14.10) Z10	443
<b>17</b>	マーチ (H14.2~22.7) K12	451
<b>18</b>	マーチ (H11.11~14.2) K11	461

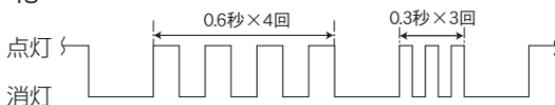
# 日産 共通

## ■エンジン / ABS 運転席インパネ下にある診断コネクタ (共通1)

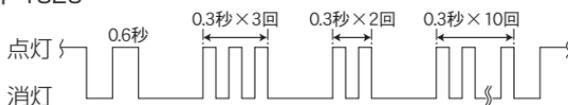


## ■エンジン 点滅コード表示パターン (共通2)

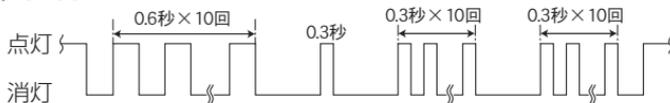
コード 43



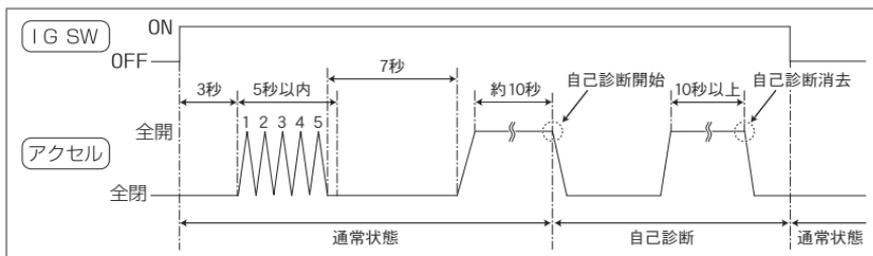
コード 1320



コード 0100



## ■エンジン コード消去操作 (共通3)





## エンジン VK45DE, VQ30DET

## ■コード読み取り

1. アクセル全閉のままキースイッチONにしてから3秒経過後、ただちにアクセル全開、全閉を5秒以内にすばやく5回繰り返す（アクセル全閉で終わる）。
2. アクセル全閉から約7秒後にアクセル全開にして、約10秒間（エンジン警告灯の点滅が始まるまで）その状態を保持する。⇒ 自己診断開始。
3. アクセルを戻し、自己診断を実行する。エンジン警告灯の点滅回数からコードを読み取る（共通2）。異常なしの場合、コード“0000”を表示する。
  - ・キースイッチONのまま自己診断を行う。⇒〔自己診断〕
  - ・自己診断の状態からエンジンを始動する。⇒〔O<sub>2</sub>センサモニタに移行〕
  - ・キースイッチOFFにする。⇒〔通常状態に戻る〕

## ■コード消去

1. 自己診断の状態ではアクセルを全開にし、その状態を10秒以上保持する（共通3）。

## ■コード一覧 (VK45DE)

コード	診断項目
0000	異常なし
P0011	CVTCバルブ制御信号系統〔左バンク〕
P0021	CVTCバルブ制御信号系統〔右バンク〕
P0031	フロントO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔左バンク〕 断線
P0032	フロントO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔左バンク〕 短絡
P0037	リヤO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔左バンク〕 断線
P0038	リヤO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔左バンク〕 短絡
P0051	フロントO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔右バンク〕 断線
P0052	フロントO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔右バンク〕 短絡
P0057	リヤO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔右バンク〕 断線
P0058	リヤO <sub>2</sub> センサヒータ信号系統〔右バンク〕 短絡
P0100	エアフロメータ信号系統
P0102	エアフロメータ信号系統 電圧が約0.4V以下
P0103	エアフロメータ信号系統 電圧が約4.9V以上
P0110	吸気温センサ信号系統

## ホンダ 目次

- |           |  |     |
|-----------|--|-----|
| <b>1</b>  | アコード (H14.10~20.12) CL7~9, CM1~3<br>オデッセイ (H15.10~20.10) RB1・2 .....   | 473 |
| <b>2</b>  | アコード／トルネオ (H9.9~14.10) CF3~7, CL1~3, CH9 .....   | 490 |
| <b>3</b>  | オデッセイ (H11.12~15.10) RA6~9 .....   | 496 |
| <b>4</b>  | CR-V (H13.9~18.10) RD4~7 .....   | 502 |
| <b>5</b>  | ステップワゴン (H13.4~17.5) RF3~8 .....   | 515 |
| <b>6</b>  | インテグラ (H13.7~18.6) DC5<br>インテグラタイプR (H13.7~18.6) DC5 .....   | 525 |
| <b>7</b>  | ストリーム (H12.10~18.7) RN1~5 .....  | 532 |
| <b>8</b>  | シビック (H12.9~17.9) EU1~4<br>シビックフェリオ (H12.9~17.9) ES1~3, ET2<br>シビックタイプR (H13.12~17.8) EP3<br>シビックハイブリッド (H13.12~17.11) ES9 ..... | 547 |
| <b>9</b>  | フィット (H13.6~19.10) GD1~4<br>フィットアリア (H14.2~21.1) GD6~9 .....   | 562 |
| <b>10</b> | モビリオ (H13.12~20.5) GB1・2<br>モビリオスパイク (H14.9~20.5) GK1・2 .....  | 569 |
| <b>11</b> | ライフ (H15.9~20.11) JB5~8 .....  | 575 |
| <b>12</b> | アクティ (H11.5~) HA6・7, HH5・6<br>バモス (H11.6~) HM1・2<br>バモスホビオ (H15.4~) HJ1・2, HM3・4 .....   | 583 |

## ホンダ共通

- ◎それまで点滅コードの読み取りが可能であった車種であっても、マイナーチェンジ等により、点滅コードの読み取りが出来なくなっているものがある。この場合、外部診断器を使用して規格コードを読み取る。また、メーカーコードの場合は、メーカーのHondaダイアグノスティックシステム (HDS) を使用する。

### エンジン

- ◎コード欄には、規格コード（英1文字+4ケタ数字）とホンダコードを併記した。またはいずれかのコードを記載した。
- ◎ホンダコードは、「Honda PGMテスト」によるコードで、メインコード-サブコードで構成されている。
- ◎メインコードがPGM-FI警告灯による点滅コードに該当する。例えば、ホンダコードの「13-2」は、PGM-FI警告灯点滅コード「13」に該当する。
- ◎PGM-FI警告灯の点滅コードは、長い点滅が10の位を表し、短い点滅が1の位を表す。

コード1を表示

コード3を表示

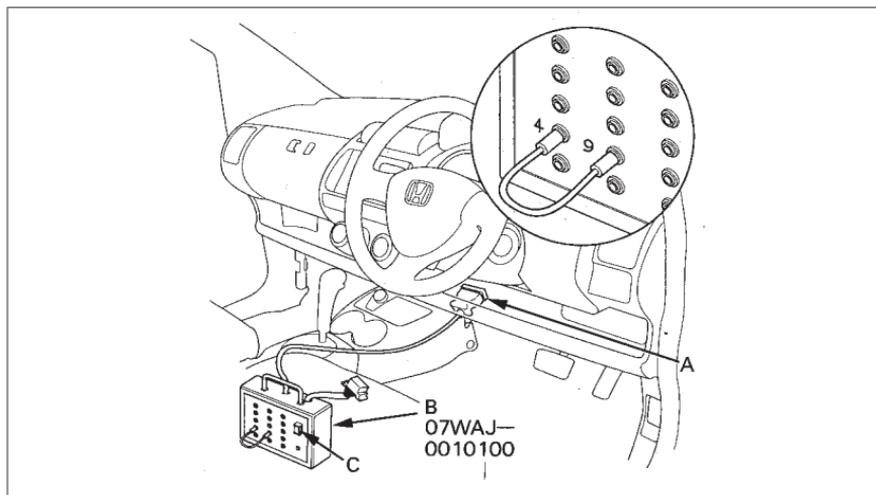
コード14を表示

コード1と3を表示

コード3と4を表示

コード1と14を表示

## ◎ピンボックスの接続例（フィット）

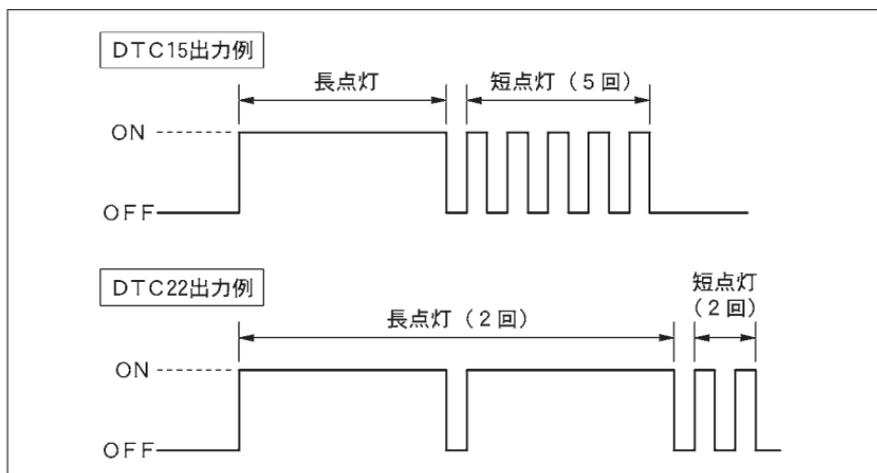


### AT & ホンダマルチマチック & CVT

- ◎コード欄には、規格コードとホンダコードを併記した。
- ◎ホンダコードは、「Honda PGM テスタ」によるコードで、メインコード-サブコードで構成されている。
- ◎メインコードがD表示灯による点滅コードに該当する。例えば、ホンダコードの「15-1」は、D表示灯点滅コード「15」に該当する。
- ◎D表示灯の点滅コードは、長い点滅が10の位を表し、短い点滅が1の位を表す。

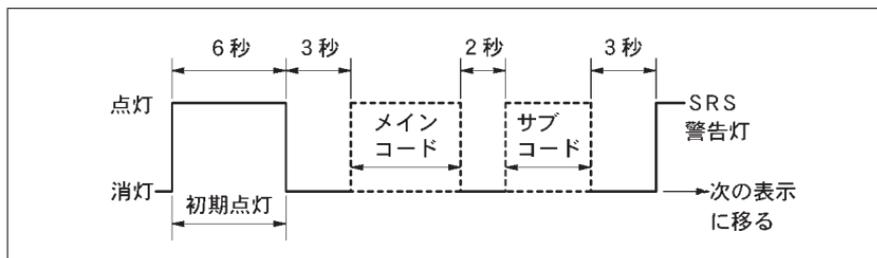
## ABS

- ◎コード欄には、メーカーによる専用コードを記載した。
- ◎ABS警告灯による点滅コードとメーカーの専用コードは同じである。
- ◎点滅コードは、1個の長点灯が10を、1個の短点灯が1をそれぞれ表している。
- ◎DTC（故障診断コード）が記憶されていない場合、3.6秒の消灯の後、点灯状態となる。



## SRSエアバッグ

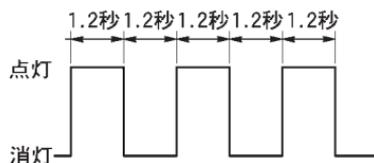
- ◎コード欄には、メーカーによる専用コードを記載した。
- ◎SRS警告灯による点滅コードとメーカーの専用コードは同じで、メインコードとサブコードから構成されている。
- ◎点滅コードは6秒間の初期点灯～3秒間の消灯後に、メインコードから表示し、その2秒消灯後にサブコードを表示する。



◎点滅によるメインコードは、1～10の場合と11～15の場合で点滅パターンが異なる。メインコード1～10では、単純に点灯数を数える。メインコード11～15では、4連続点滅を10と数え、その後の点灯数を加算する。

#### メインコードの読み取り

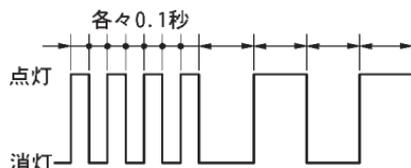
▶メインコード1～10の場合



メインコード  $1 + 1 + 1 = 3$

点灯数を数える

▶メインコード11～15の場合

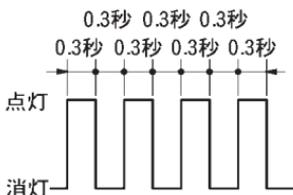


メインコード  $= 10 + 1 + 1 = 12$

4連続点滅を10と数え、その後の点灯数を加算する。

◎点滅によるサブコードは、そのまま点灯数を数える。

#### サブコードの読み取り



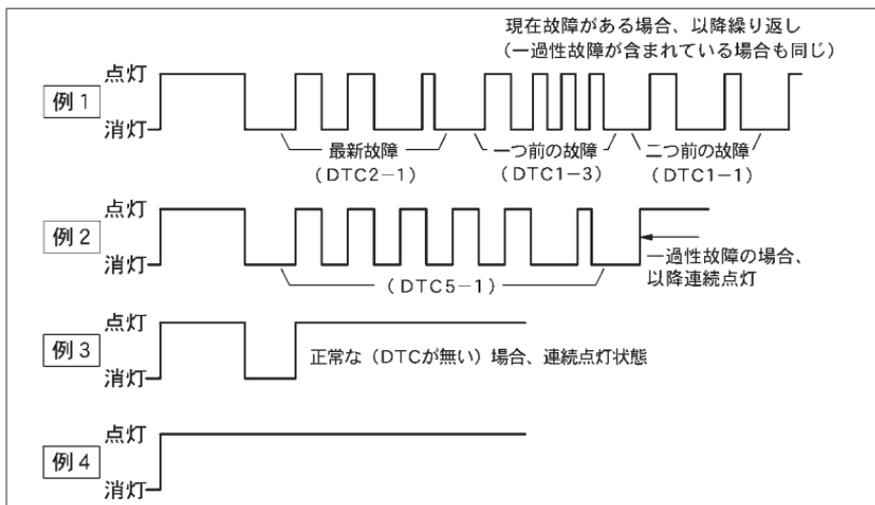
サブコード  $= 1 + 1 + 1 + 1 = 4$

点灯数を数える

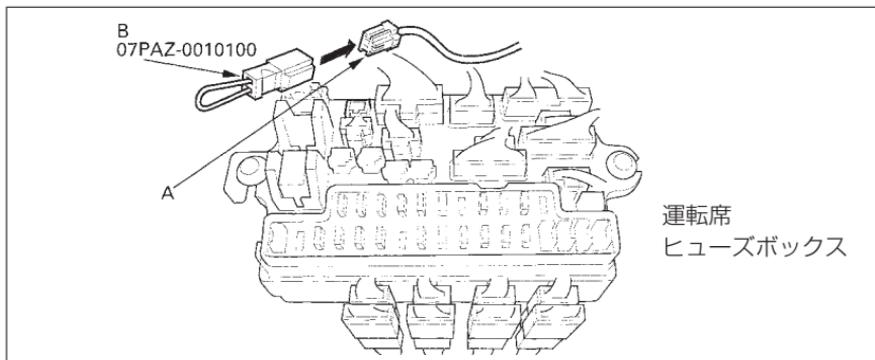
メインコードが3、サブコードが4の場合、  
コード (DTC) 3-4 と記載する。

### ◎SRS警告灯によるDTC（故障診断コード）の表示例

- DTCの表示は、最新故障も含めて、それ以前に発生した故障のトータル3種まで表示する（例1）。
- 現在故障がある場合は、DTCが繰り返し表示される（例1）。
- 一過性の故障があった場合は、DTCを一度表示した後に連続点灯状態となる（例2）。
- 現在故障と一過性の故障が重なった場合には、両方のコードを現在故障として表示する（例1）。
- DTCがなく正常な場合は、初期点灯後、一度消灯（3秒間）し、以後連続点灯状態となる（例3）。
- DTCを表示せず、連続点灯状態（不消）となる場合は、SRS警告灯回路等に異常がある（例4）。



### ◎MES2Pカプラ (A) へのSCSコネクタ (B) 接続例 (フィット)



## マツダ 目次

<b>1</b>	プレマシー (H17.2~22.7) CREW・3W .....	588
<b>2</b>	プレマシー (H11.2~17.2) CP8W・EW .....	597
<b>3</b>	MPV (H13.1~18.2) LWEW・3W・5W・FW .....	606
<b>4</b>	アテンザ (H14.4~20.1) GGEP・3P・ES・3S, GYEW・3W .....	617
<b>5</b>	アクセラ (H15.9~21.6) BK5P・EP・3P .....	628
<b>6</b>	RX-8 (H15.2~24.6) SE3P .....	639
<b>7</b>	ロードスター (H9.12~17.8) NB6C・8C .....	650
<b>8</b>	デミオ (H14.11~19.7) DY3W・3R, DY5W・5R .....	659

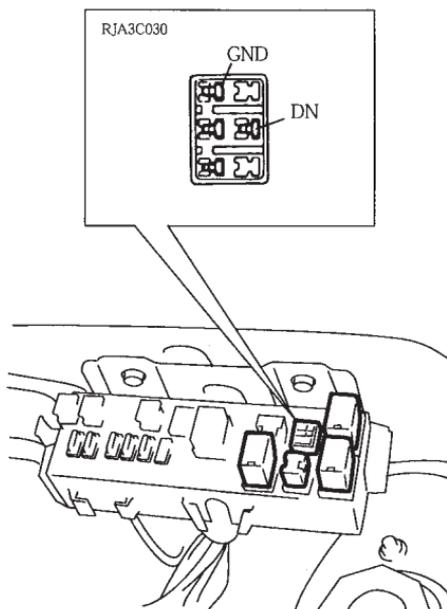
## スズキ 目次

<b>1</b>	スイフト (H12.1~16.11) HT51, HT81 .....	674
<b>2</b>	ワゴンR (H15.9~20.9) MH21・22 .....	680
<b>3</b>	ワゴンR (H10.10~15.9) MC11・12・21・22 .....	688
<b>4</b>	ワゴンRプラス/ソリオ (H11.5~17.6) MA34・63・64 .....	696
<b>5</b>	アルト (H16.9~21.12) HA24 .....	706
<b>6</b>	アルト (H10.10~16.9) HA12・22・23 .....	711
<b>7</b>	エブリイ (H17.8~) DA64 .....	724
<b>8</b>	キャリイ (H11.1~22.5) DA52~65, DB52 エブリイ (H11.1~17.8) DA52・62, DB52 .....	731
<b>9</b>	ジムニー (H10.10~20.6) JB23 .....	739

## スズキ共通

- ◎コード欄に記載してあるコードは、次の3種類がある。
  - ①規格コードとメーカーによる2ケタ点滅コードの併記
  - ②メーカーによる2ケタ点滅コード
  - ③メーカーによる4ケタ点滅コード。この4ケタコードは規格コードを兼ねている。
- ◎エンジンやATなどの診断項目には、異常検知の診断上限電圧と診断下限電圧を記載した。ただし、メーカーではモデルごとに電圧を細かく区分している。本書では、スペースの関係から1モデルの数値のみ記載した。従って、記載してある診断上限電圧と診断下限電圧は、例である。
- ◎ダイアグモニタケーブルの位置 (ワゴンR MC11・12・21・22の例)

### エンジンルーム

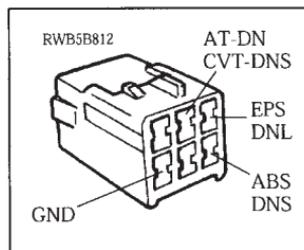
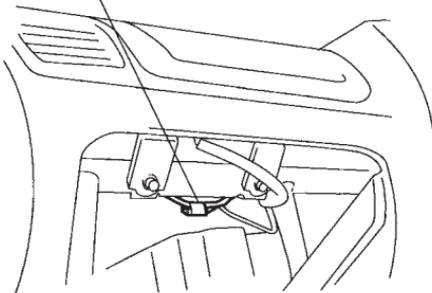


◎ダイアグモニタカブラの位置 (ワゴンR MC11・12・21・22の例)

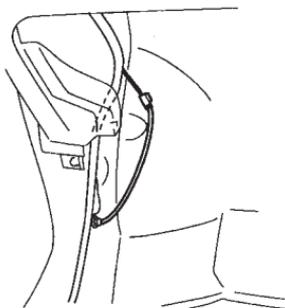
グローブボックス裏側

CWB5B830

ダイアグ  
モニタカブラ



◎SRSエアバッグ 1Pダイアグモニタカブラ(ワゴンR MC11・12・21・22の例)



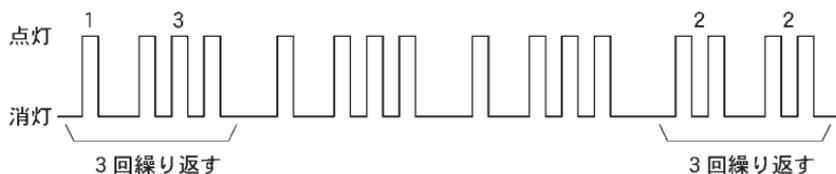
### ◎ランプ点滅パターン（2ケタコード）

※コードが複数ある場合は、コードの小さい順に同じコードを3回続けて表示し、その後次のコードを表示する。

#### コード「12」（正常）の表示例



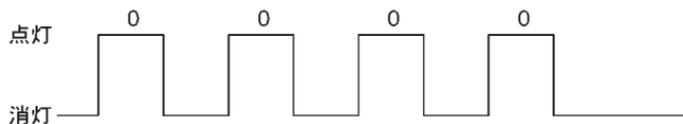
#### コード「13」と「22」の表示例



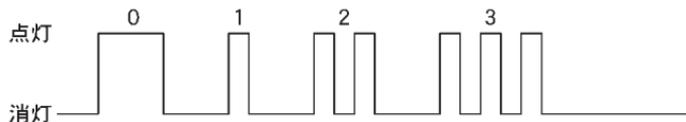
### ◎ランプ点滅パターン（4ケタコード）

※コードは小さい順に1回ずつ表示し、最後まで表示すると再度最初から表示を繰り返す。

#### コード「0000」（正常）の表示例



#### コード「P0123」の表示例



## 富士重工 目次

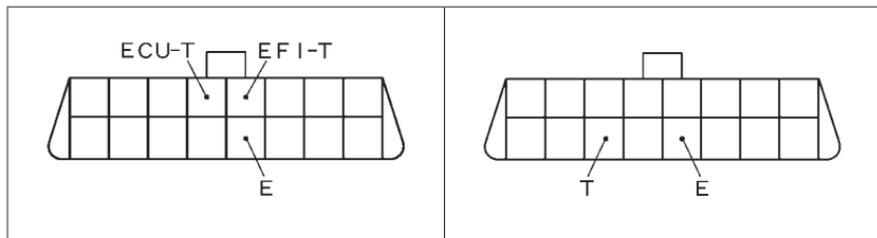
<b>1</b>	レガシー (H15.4~21.5) BL, BP .....	750
<b>2</b>	レガシー (H10.6~15.4) BE, BH .....	766
<b>3</b>	フォレスター (H14.2~19.12) SG5, SG9 .....	781
<b>4</b>	インプレッサ (H12.8~19.6) GG, GD.....	794
<b>5</b>	プレオ (H10.8~22.4) RA1・2, RV1・2 .....	813

## ダイハツ 目次

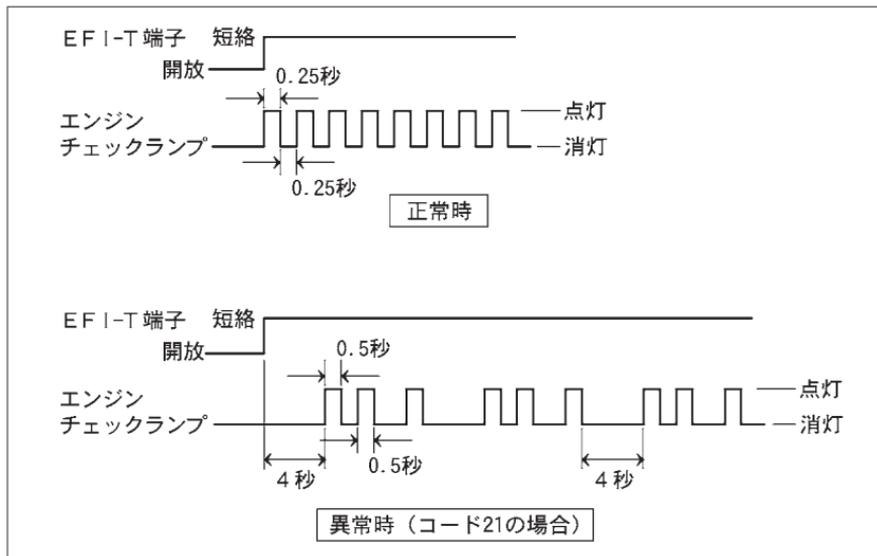
<b>1</b>	タント (H15.11~19.12) L350・360.....	831
<b>2</b>	ムーヴ (H14.10~18.10) L150・152・160 .....	837
<b>3</b>	ムーヴ (H18.10~22.12) L175・L185 .....	845
<b>4</b>	ミラ (H14.12~19.12) L250・L260 .....	852
<b>5</b>	ハイゼット／アトレー (H16.12~) S200・210・320・330 .....	859
<b>6</b>	ハイゼット／アトレー (H11.1~H16.12) S200・210・220・230 .....	865
<b>7</b>	ブーン (H16.6~22.2) M300・301・310・312 .....	871

## ダイハツ共通

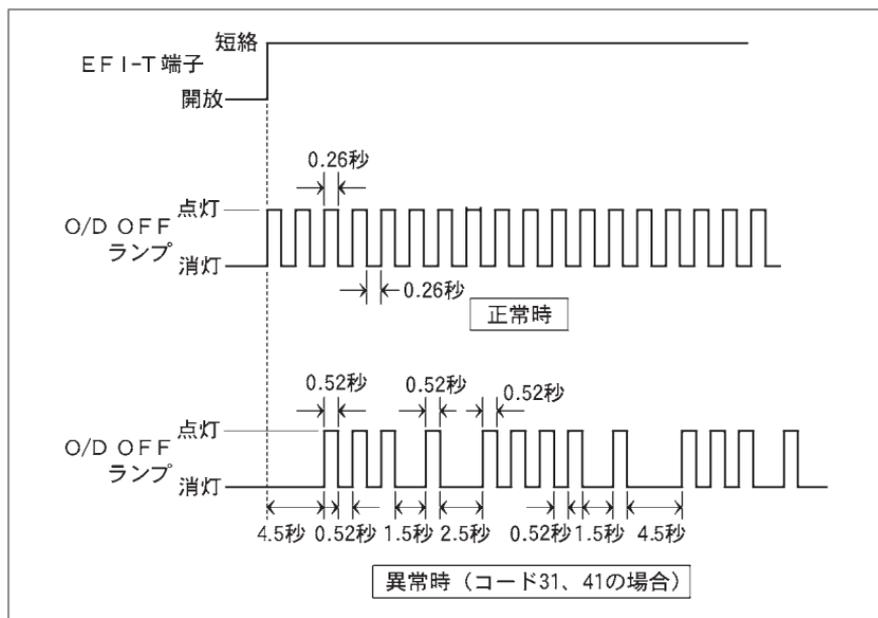
- ◎コード欄には、故障診断器を使用した場合の出力コード（SAEコード）とメーカーによる2ケタ点滅コードを併記した。
- ◎故障診断器による4ケタコードは、そのモデルの途中から設定されている場合がある。この場合、初期モデル車両は4ケタコードに対応していない。
- ◎データリンクコネクタ（チェックコネクタ）の端子位置／運転席インパネ下に装着



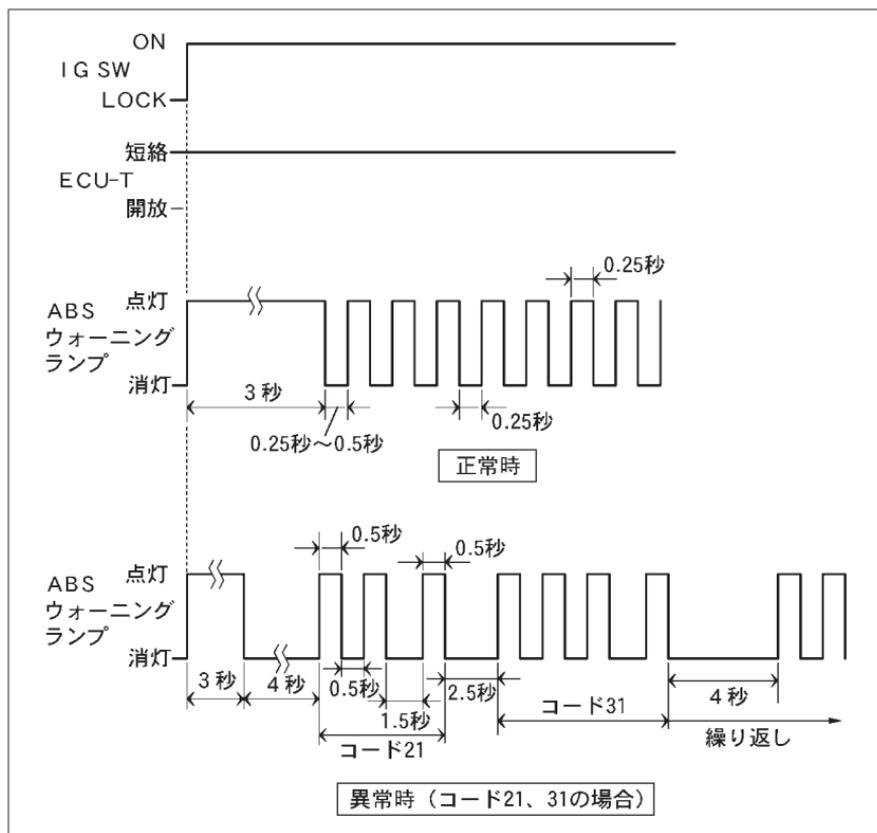
### ◎チェックエンジンランプ点滅パターン（タントの例）



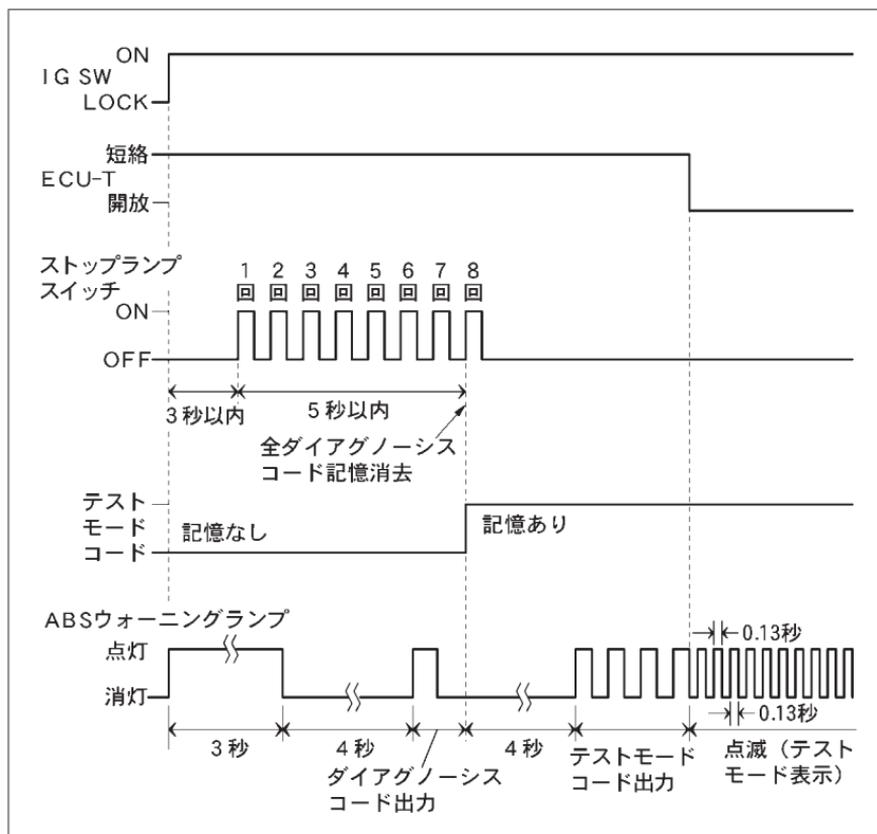
◎O/D OFFランプ点滅パターン（タントの例）



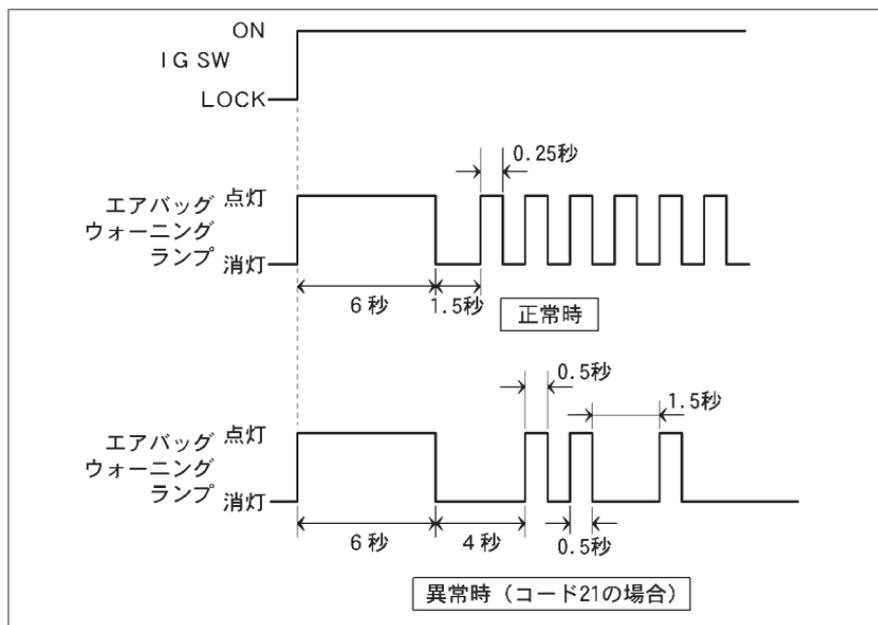
◎ABSウォーニングランプ点滅パターン（タントの例）



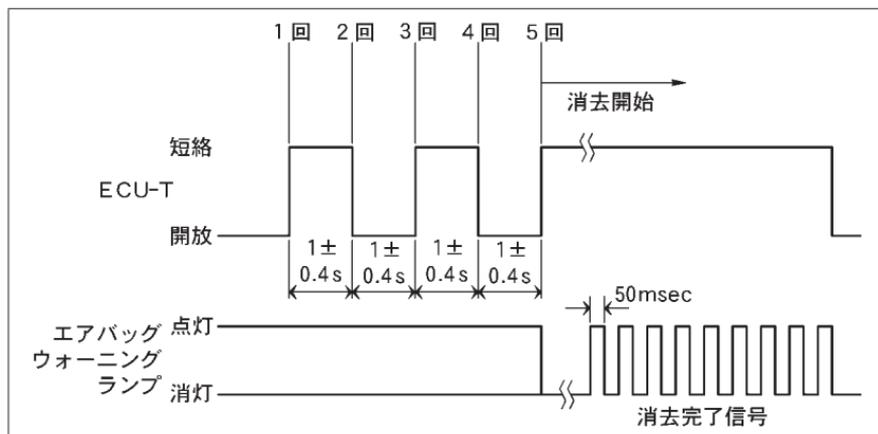
◎ABSコード消去 操作パターン (タントの例)



◎SRSエアバッグウォーニングランプ点滅パターン（タントの例）



◎SRSエアバッグコード消去 操作パターン（タントの例）

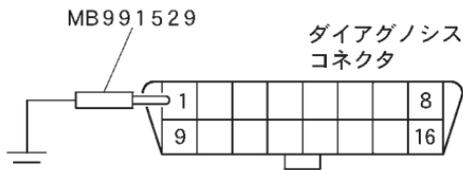


## 三菱 目次

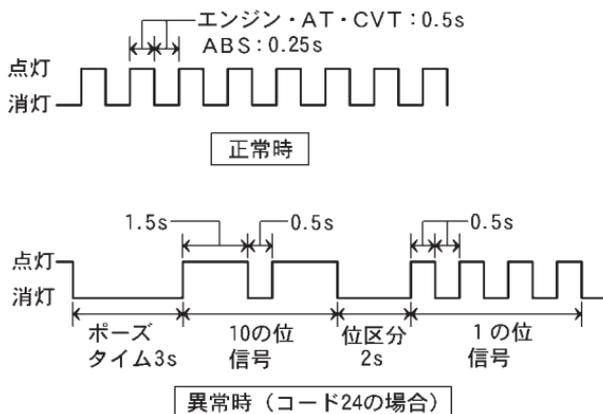
<b>1</b>	グランディス (H15.5~21.3) NA4W .....	879
<b>2</b>	デリカスペースギヤ (H6.5~19.1) PA~PF .....	890
<b>3</b>	ランサー (H12.5~22.5) CS2・CS5・CS6 .....	897
<b>4</b>	コルト (H14.11~24.6) Z21~Z28 .....	906
<b>5</b>	eK ワゴン/スポーツ/アクティブ/クラッシィ (H13.1~18.9) H81W .....	914
<b>6</b>	ミニキャブ/タウンボックス (H11.1~) U61~U64 .....	919

## 三菱共通

- ◎コード欄には、メーカーの点滅コードまたは規格コードを記載した。ただし、メーカーのMUT-Ⅲでのみコード読み取り・消去ができる場合、そのコードを掲載した。
- ◎ダイアグノーシスコネクタの端子位置（運転席インパネ下）



- ◎ランプ点滅パターン



《資料転載協力》

- トヨタ自動車（株）
- 日産自動車（株）
- 本田技研工業（株）
- マツダ（株）
- スズキ（株）
- 富士重工業（株）
- ダイハツ工業（株）
- 三菱自動車工業（株）

【ご注意】

本書は、各自動車メーカーが発行する各種技術マニュアル・データをもとにして編集しております。各種技術マニュアル・データからの編集にあたり、小社は各自動車メーカーからあらかじめ図版等の使用許諾を得て本書に使用しています。従って、図版等についての著作権は、各自動車メーカーに帰属します。

本書の著作権は小社及び各自動車メーカーが有しています。著作権者に無断でコピーしたり、画像データ等にして送信することは、たとえ一部であっても著作権法違反となります。

## 故障診断コード ハンドブック 平成24年

- 
- |      |  |
|------|--|
| ■発行所 | 株式会社 自動車公論社<br>〒110-0005<br>東京都台東区上野3-1-8<br>TEL 03-3837-5730 FAX 03-3837-5740 |
|------|--|
- 
- |     |       |    |            |
|-----|-------|----|------------|
| ■定価 | 6800円 | 送料 | 400円（共に税込） |
|-----|-------|----|------------|
- 
- |      |            |
|------|------------|
| ■発行日 | 平成24年9月10日 |
|------|------------|
-