

ワイヤレスドアロック装着車

全店

標 題

ワイヤレスドアロックリモートコントロールの修理要領変更のお知らせ

ワイヤレスドアロックリモートコントロールのトラブルシューティングおよび単体点検（ドアコントロールトランスミッター）の修理要領を変更します。

- ・トラブルシューティングにおけるフローチャートの見直し
- ・トランスミッターバッテリー（電池）の単体点検要領の追加

なお、一部資料には折り込み済のものもあります

該当資料

資料名	品番	発行年月	部位
トヨタ セルシオ修理書	62116	1989年10月	P 8-48
トヨタ クラウン修理書下巻	62100	1987年 9 月	P 12-17
トヨタ クラウンマジェスタ修理書下巻	62127	1991年10月	P 11-50
トヨタ クラウンハードトップ修理書下巻	62131	1991年10月	P 12-49
トヨタ クラウン（セダン・ワゴン・バン）修理書／追補版	62128	1991年10月	—
トヨタ アリスト修理書	62129	1991年10月	P 11-52
トヨタ ソアラ修理書／追補版	62104	1988年 1 月	P 8-6
トヨタ ソアラ修理書下巻	62125	1991年 5 月	P 13-38
トヨタ マークII・チェイサー・クレスト修理書下巻	62113	1988年 8 月	P 12-36
トヨタ ウィンダム修理書	62352	1991年 9 月	P 8-51
トヨタ カムリ・ビスタ修理書／追補版	62308	1988年 8 月	P 9-11
トヨタ カムリ・ビスタ修理書	62338	1990年 7 月	P 13-70
トヨタ コロナ修理書	62103	1987年12月	P 13-26
トヨタ コロナ修理書	62354	1992年 2 月	P 14-66
トヨタ コロナ EXIV 修理書	62316	1989年 9 月	P 11-32
トヨタ カリーナ修理書	62302	1988年 5 月	P 13-28
トヨタ カリーナ ED 修理書	62315	1989年 9 月	P 11-35
トヨタ スープラ修理書／追補版	62119	1989年 8 月	P 2-2
トヨタ セリカ修理書	62314	1989年 9 月	P 10-31
トヨタ MR2修理書	62323	1989年10月	P 9-34
トヨタ カローラ・スプリンター修理書下巻	62341	1991年 6 月	P 13-79
トヨタ ハイエース修理書／追補版	62541	1990年10月	P 6-3
トヨタ エスティマ修理書	62538	1990年 5 月	P 8-33
トヨタ タウンエース・ライトエース（ワゴン・バン）修理書下巻	62568	1992年 1 月	P 15-56

ワイヤレスドアロック リモートコントロール トラブルシューティング

このトラブルシューティングは、ワイヤレスドアロックコントロールのロック、アンロック（遠隔）操作の作動不良のみの点検項目を記載してある。

また、不具合現象が特定の地域にだけ発生する場合は、その発生する地域で点検を行う。




トラブルシューティングの進め方

1 トラブルシューティングの進め方

- (1) 電気式ドアロックが正常に作動することを点検する。
- (2) 不具合現象に該当するチャートに従って点検する。

現象別チャート

1 フローチャートの見方

-  ……作業する項目
-  ……点検する項目
-  ……不具合要因・ワイヤハーネス系も含む。

2 不具合チャート

不 具 合 現 象	該当チャート
ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない 〈特定地域に片寄らず不具合現象が発生する場合〉	1
ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない 〈特定地域に片寄って不具合現象が発生する場合〉	2

1 ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない（特定地域に片寄らず不具合現象が発生する場合）

車両を初期状態にする
 初期状態とは、以下の条件をすべて満たした状態をいう。
 ① ワイヤレスドアロックメインスイッチがON。
 ② イグニッションキーシリンダーにキープレートが差し込まれていない。
 ③ すべてのドアが閉まっている。
 ④ すべてのドアがLOCK 状態。

標準操作で UNLOCK するか
 標準操作とは、以下の手順をいう。
 ① 運転席アウトサイドハンドルから右方向に約 1 m 離れる。
 ② トランスミッターのキープレートを車両に向け、送信スイッチを約 1 秒間押す。
 （トランスミッターのキープレートには、指を触れない。）

NO YES

正 常
 〈参考〉
 ・操作する人、持ち方、場所により最低作動距離は変化する。
 ・微弱電波を使用しているため、強い電波あるいは使用周波数にノイズがある場合は、作動距離が短くなることもある。
 ・キープレートに指が触れると、作動距離が短くなることもある。

トランスミッターの電池残存容量は正常か
 （「単体点検」-「コントロールトランスミッター」参照）

NO 電池不良

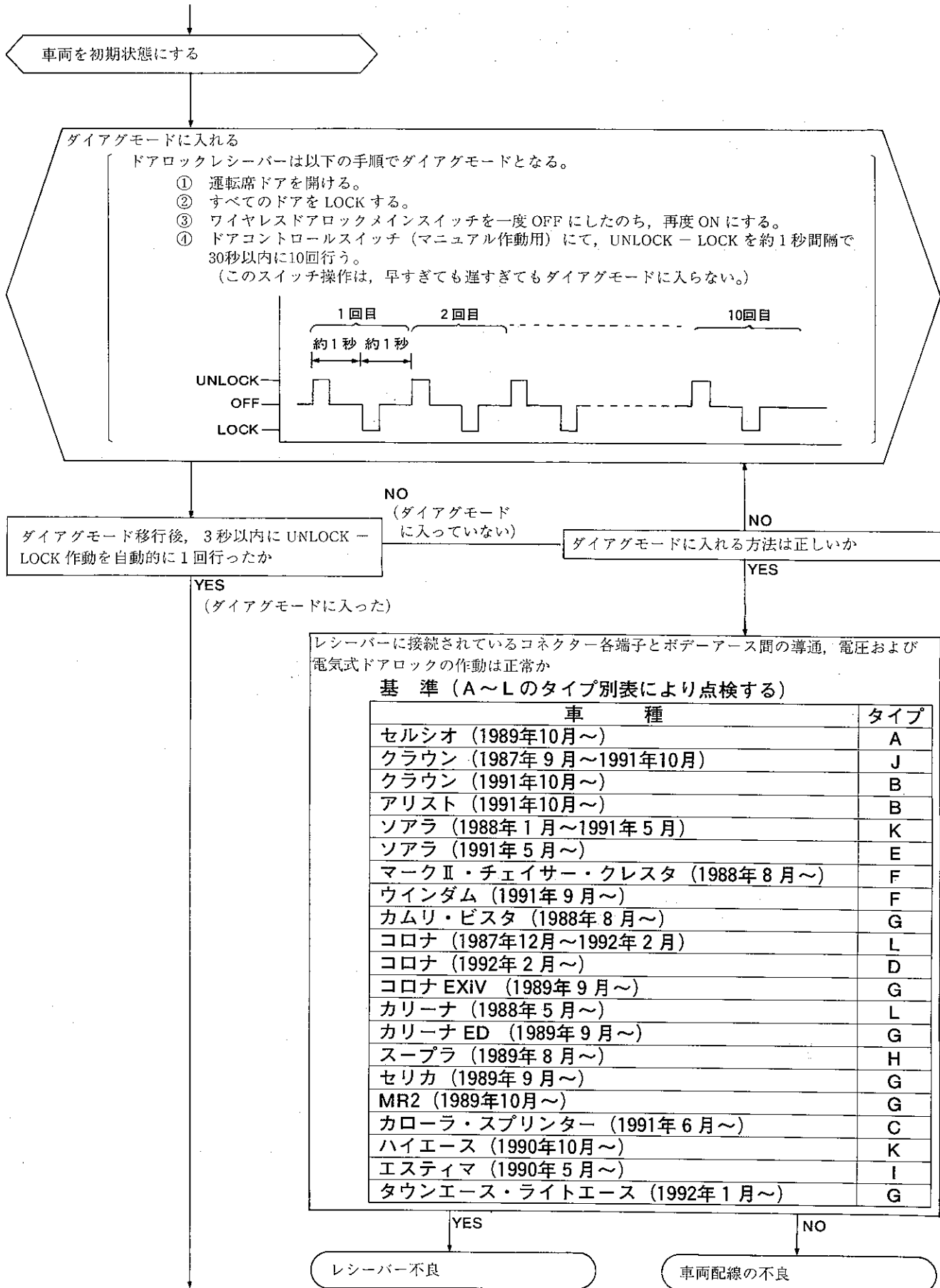
YES

FM ラジオを 83.7MHz（83.6MHz ~83.8MHz）の周波数にセットし、トランスミッターのキープレートをラジオのアンテナ部に近づける
 〈参考〉
 ・トランスミッターをイグニッションキーシリンダーに差し込んで ACC 位置にし、車両のラジオを使用して点検することもできますが、アンテナ部と離れているためトランスミッター不良とは判定できない。
 ・83.7MHz（83.6MHz ~83.8MHz）の周波数が FM ラジオ放送と重複する場合は、ポータブルラジオを用いて放送電波の弱い屋内で点検する。この場合は、ポータブルラジオのアンテナ部にトランスミッターのキープレートを接触させて行う。

トランスミッターの送信スイッチを押すと、スピーカーより雑音ができるか
 〔注意〕 電池残存容量や持ち方によって音が異なるため、音量、音質による良否判定はできない。〕

YES NO

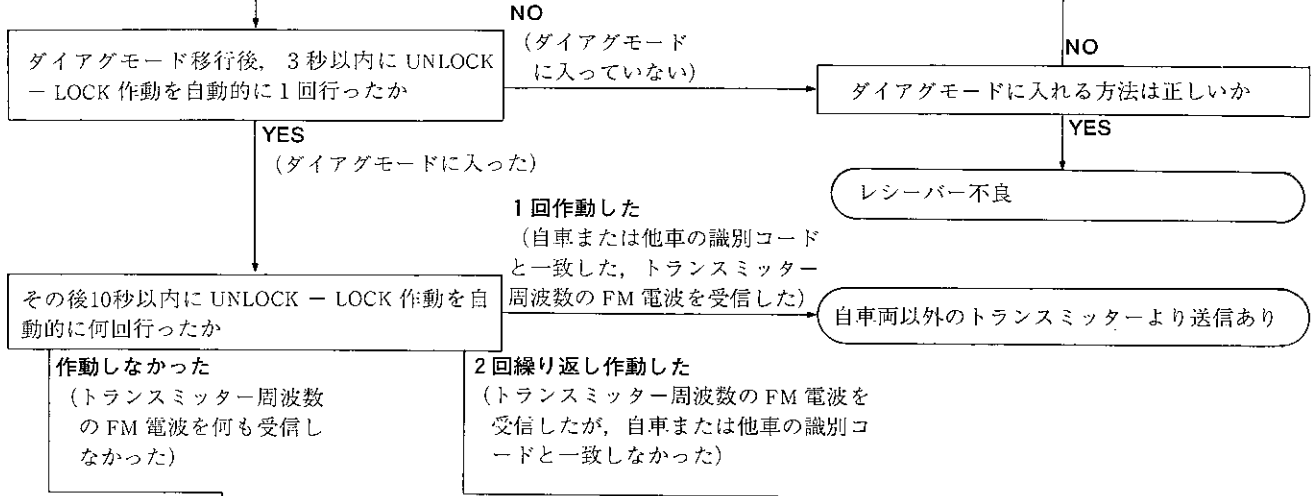
トランスミッター不良



2 ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない〈特定地域に片寄って不具合現象が発生する場合〉

車両を初期状態にする
 初期状態とは、以下の条件をすべて満たした状態をいう。
 ① ワイヤレスドアロックメインスイッチがON。
 ② イグニッションキーシリンダーにキーブレードが差し込まれていない。
 ③ すべてのドアが開まっている。
 ④ すべてのドアがLOCK 状態。

ダイアグモードに入れる
 ドアロックレシーバーは以下の手順でダイアグモードとなる。
 ① 運転席ドアを開ける。
 ② すべてのドアをLOCK する。
 ③ ワイヤレスドアロックメインスイッチを一度OFFにしたのち、再度ONにする。
 ④ ドアコントロールスイッチ（マニュアル作動用）にて、UNLOCK - LOCK を約1秒間隔で30秒以内に10回行う。
 （このスイッチ操作は、早すぎても遅すぎてもダイアグモードに入らない。）



正常

〈参考〉
 使用地域でのノイズが定常的に発生していない場合は、たまたまノイズが発生していない時に点検を行うと、正常と判断されることもある。

使用地域内にノイズあり

〈参考〉

- トランスミッターは微弱電波を使用しているためノイズに影響され通常の使用範囲での遠隔操作が、困難になる。
- そこで、ノイズの影響を受けにくくする方法としてバックウィンドウガラス（アンテナ部分）にトランスミッターのキー溝先端部分を接触（アース）させて送信スイッチ操作を行うと、ドアロックリモコン操作が可能となる。
- それでもドアロックリモコン操作が行えない場合は、ドアキーシリンダーにキーを差し込むシリンダー操作を行う。

Aタイプ

該当車種 セルシオ (1989年10月～)



10極タイプ

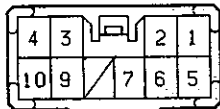
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
2	電圧	リヤ席ドアロックノブ LOCK → いずれかのリヤ席ドアロックノブ UNLOCK	5V以上 → 0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Bタイプ

該当車種 クラウン (1991年10月～), アリスト (1991年10月～)



10極タイプ

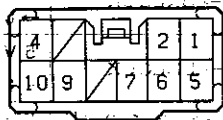
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
3	電圧	リヤ席および助手席ドアロックノブ LOCK → いずれかのドアロックノブ UNLOCK	5V以上 → 0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 9端子をアースに短絡しながら 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Cタイプ

該当車種 カローラ・スプリンター (1991年6月～)



10極タイプ

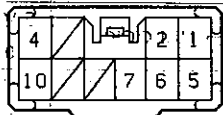
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 9端子をアースに短絡しながら 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Dタイプ

該当車種 コロナ (1992年2月～)



10極タイプ

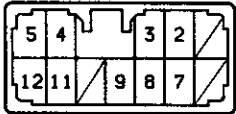
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Eタイプ

該当車種	ソアラ (1991年5月～)		
基準			
	端子番号	項目	点検条件
	9	導通	常時
	2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON
	3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK
	4	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK
	8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く
	12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開
	7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する
	5	作動	全ドア LOCK → 11端子をアースに短絡しながら 5端子をアースに短絡する
			基準
			導通あり
			0V → 10～14V
			5V以上 → 0V
			5V以上 0V
			0V → 10～14V
			10～14V → 0V
			全ドア LOCK 作動
			全ドア UNLOCK 作動

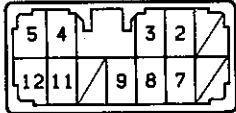


12極タイプ

S-12-2

Fタイプ

該当車種	マークII・チェイサー・クレスト (1988年8月～), ウィンダム (1991年9月～)		
基準			
	端子番号	項目	点検条件
	9	導通	常時
	2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON
	3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK
	4	電圧	リヤ席および助手席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK
	8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く
	12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開
	7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する
	5	作動	全ドア LOCK → 11端子をアースに短絡しながら 5端子をアースに短絡する
			基準
			導通あり
			0V → 10～14V
			5V以上 → 0V
			5V以上 → 0V
			0V → 5V以上
			10～14V → 0V
			全ドア LOCK 作動
			全ドア UNLOCK 作動

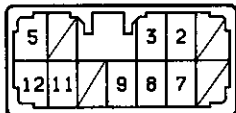


12極タイプ

S-12-2

Gタイプ

該当車種 カムリ・ビスタ (1988年8月～), コロナ EXiV (1989年9月～),
 カリーナ ED (1989年9月～), セリカ (1989年9月～), MR2 (1989年10月～),
 タウンエース・ライトエース (1992年1月～)



12極タイプ

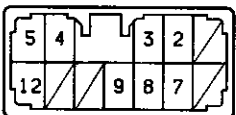
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 11端子をアースに短絡しながら 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Hタイプ

該当車種 スープラ (1989年8月～)



12極タイプ

基準

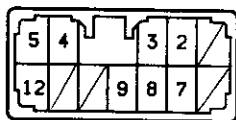
端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
4	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Iタイプ

該当車種

エステイマ (1990年5月～)



12極タイプ

基準

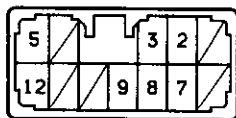
端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
4	電圧	スライドドア閉、助手席、スライドおよびバックドアロックノブ LOCK → いずれかのドアロックノブ UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Jタイプ

該当車種

クラウン (1987年9月～1991年10月)



12極タイプ

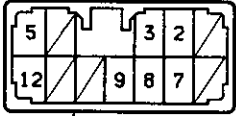
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	全ドアロックノブ LOCK → いずれかのドアロックノブ LOCK → UNLOCK	導通なし → あり
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Kタイプ

該当車種	ソアラ (1988年1月~1991年5月), ハイエース (1990年10月~)
-------------	--



12極タイプ

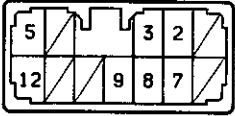
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	全ドアロックノブ LOCK → いずれかのドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Lタイプ

該当車種	コロナ (1987年12月~1992年2月), カリーナ (1988年5月~)
-------------	---

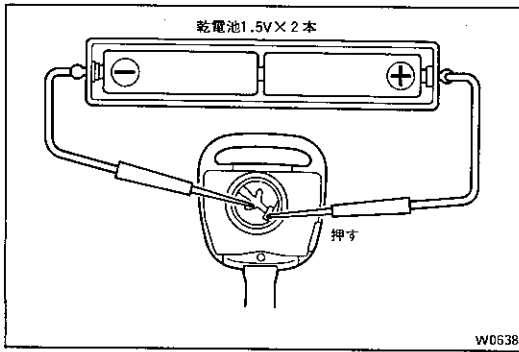


12極タイプ

基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF → ON	0V → 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK → UNLOCK	5V以上 → 0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V → 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V → 0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2



単体点検

ドアコントロールトランスミッター

1 作動点検

- (1) トランスミッターのバッテリーを取りはずす。
 (「ワイヤレスドアロックリモートコントロール」－「ドアコントロールレシーバー & トランスミッター」－「トランスミッターバッテリー交換」)
- (2) 1本1.5Vの新品の乾電池を2本直列に接続する。
- (3) 電池収納部側面端子に電池の⊕、底面端子に電池の⊖を接続してトランスミッターに3Vの電圧を加える。
- (4) (3)の状態、運転席アウトサイドハンドルから右方向に約1m離れた位置において、トランスミッターのキープレートを手前に向け、トランスミッター本体側面の送信スイッチを押したときの作動を点検する。

基準 車両ドアロックの遠隔操作が行えること。

- 〈参考〉
- ・操作する人、持ち方、場所により最低作動距離は変化する。
 - ・微弱電波を使用しているため、強い電波あるいは使用周波数にノイズがある場合は、作動距離が短くなることもある。
 - ・キープレートに指が触れると、作動距離が短くなることもある。

- (5) トランスミッターのカバーを取り付ける。

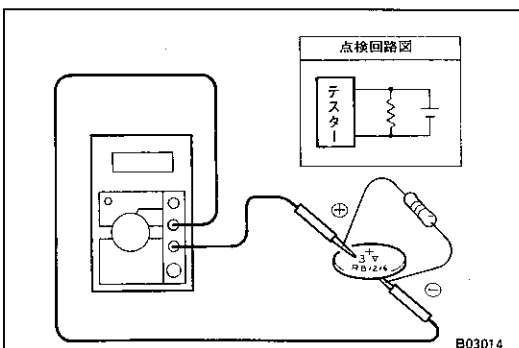
(「ワイヤレスドアロックリモートコントロール」－「ドアコントロールレシーバー & トランスミッター」－「トランスミッターバッテリー交換」)

〈参考〉 点検時には、Oリングを交換する必要はない。

2 電池残存容量点検

注意 必ずトヨタエレクトリカルテスターを使用する。

〈参考〉 トランスミッターに使用しているリチウム電池は、電池容量が完全になくなるまで、無負荷では2.5V以上の電圧をテスター表示する。したがって、電池残存容量点検時には、負荷(1.2kΩ)をかけた状態で電圧測定する必要がある。



電池単体で点検する場合

- (1) テスターの⊕と⊖の間に1.2kΩの固定抵抗を接続する。
- (2) 電池の⊕にテスターの⊕、電池の⊖にテスターの⊖を接続し、2秒経過時の電圧を点検する。

基準 2.1V以上

注意 電池の温度が低いと正確な良否判定ができないため、点検結果が2.1V以下の場合には、18℃以上の場所に30分以上放置後、再度点検する。

トランスミッターを使用して電池を点検する場合

注意 トランスミッターが不良の場合は、電池残容量の点検
ができない場合があります。

(1) スクリューをはずし、カバーを後方へスライドさせて取りはずす。

(2) 電池の⊕にテスターの⊕、キープレートにテスターの⊖を接続する。

(3) トランスミッター本体側面の送信スイッチを押し、2秒経過時の電圧を点検する。

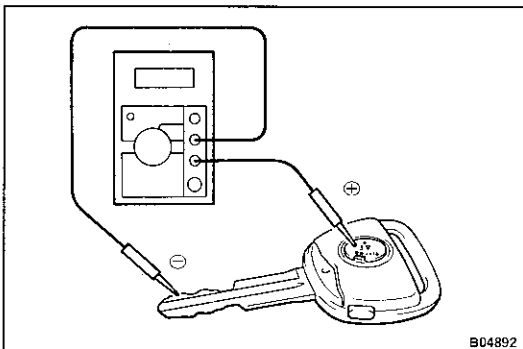
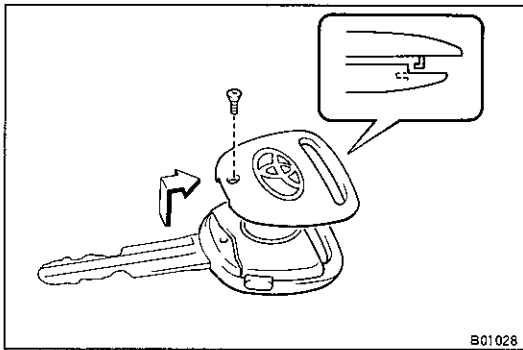
基準 2.1V 以上

注意 電池の温度が低いと正確な良否判定ができないため、点検結果が2.1V 以下の場合には、18℃以上の場所に30分以上放置後、再度点検する。

(4) Oリングがねじれたり、ずれたりしないようにカバーを取り付ける。

〈参考〉 点検時には、Oリングを交換する必要はない。

(5) スクリューを締め付ける。



ワイヤレスドアロック装着車

全店

標 題 ワイヤレスドアロックリモートコントロールの修理要領変更のお知らせ

サービス技術情報整備編 総括2007 (1992. 7. 15) にて連絡しましたワイヤレスドアロックリモートコントロールのトラブルシューティングおよび単体点検 (ドアコントロールトランスミッター) の修理要領を変更します。

- ・トラブルシューティングにおけるフローチャートの見直し
- ・トランスミッターバッテリー (電池) の単体点検要領の見直し

該当資料

資 料 名	品 番	発 行 年 月	部 位
トヨタ セルシオ修理書	62116	1989年10月	P 8-48
トヨタ クラウン修理書下巻	62100	1987年9月	P12-17
トヨタ クラウンマジェスタ修理書下巻	62127	1991年10月	P11-50
トヨタ クラウンハードトップ修理書下巻	62131	1991年10月	P12-49
トヨタ クラウン (セダン・ワゴン・バン) 修理書/追補版	62128	1991年10月	—
トヨタ アリスト修理書	62129	1991年10月	P11-52
トヨタ ソアラ修理書/追補版	62104	1988年1月	P 8-6
トヨタ ソアラ修理書下巻	62125	1991年5月	P13-38
トヨタ マークII・チェイサー・クレスト修理書下巻	62113	1988年8月	P12-36
トヨタ ウィンダム修理書	62352	1991年9月	P 8-51
トヨタ カムリ・ビスタ修理書/追補版	62308	1988年8月	P 9-11
トヨタ カムリ・ビスタ修理書	62338	1990年7月	P13-70
トヨタ コロナ修理書	62103	1987年12月	P13-26
トヨタ コロナ修理書	62354	1992年2月	P14-66
トヨタ コロナ EXiV 修理書	62316	1989年9月	P11-32
トヨタ カリーナ修理書	62302	1988年5月	P13-28
トヨタ カリーナ ED 修理書	62315	1989年9月	P11-35
トヨタ スーブラ修理書/追補版	62119	1989年8月	P 2-2
トヨタ セリカ修理書	62314	1989年9月	P10-31
トヨタ MR2 修理書	62323	1989年10月	P 9-34
トヨタ カローラ・スプリンター修理書下巻	62341	1991年6月	P13-79
トヨタ ハイエース修理書/追補版	62541	1990年10月	P 6-3
トヨタ エスティマ修理書	62538	1990年5月	P 8-33
トヨタ タウンエース・ライトエース (ワゴン・バン) 修理書下巻	62568	1992年1月	P15-56

ワイヤレスドアロック リモートコントロール トラブルシューティング

このトラブルシューティングは、ワイヤレスドアロックコントロールのロック、アンロック（遠隔）操作の作動不良のみの点検項目を記載してある。

また、不具合現象が特定の地域にだけ発生する場合は、その発生する地域で点検を行う。




トラブルシューティングの進め方

1 トラブルシューティングの進め方

- (1) 電気式ドアロックが正常に作動することを点検する。
- (2) 不具合現象に該当するチャートに従って点検する。

現象別チャート

1 フローチャートの見方

-  …… 作業する項目
-  …… 点検する項目
-  …… 不具合要因・ワイヤハーネス系も含む。

2 不具合チャート

不 具 合 現 象	該当チャート
ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない 〈特定地域に片寄らず不具合現象が発生する場合〉	1
ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない 〈特定地域に片寄って不具合現象が発生する場合〉	2

1 ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない（特定地域に片寄らず不具合現象が発生する場合）

車両を初期状態にする

初期状態とは、以下の条件を満たした状態をいう。

- ① ワイヤレスドアロックメインスイッチがON。
- ② イグニッションキーシリンダーにキープレートが差し込まれていない。
- ③ すべてのドアが閉まっている。
- ④ すべてのドアが LOCK 状態。

標準操作で UNLOCK するか

標準操作とは、以下の手順をいう。

- ① 運転席アウトサイドハンドルから右方向に約1m 離れる。
- ② トランスミッターのキープレートを車両に向け、送信スイッチを約1秒間押す。
(トランスミッターのキープレートには、指を触れない。)

NO

YES

正 常

〔参考〕・操作する人、持ち方、場所により最低作動距離は変化する。
・微弱電波を使用しているため、強い電波あるいは使用周波数にノイズがある場合は、作動距離が短くなることもある。
・キープレートに指が触れると、作動距離が短くなることもある。

トランスミッターの電池残容量は正常か
〔単体点検〕 -
〔ドアコントロールトランスミッター〕参照

NO

電池不良

YES

FM ラジオを 83.7MHz (83.6MHz~83.8MHz) の周波数にセットし、トランスミッターのキープレートをラジオのアンテナ部に近づける

〔参考〕・トランスミッターをイグニッションキーシリンダーに差し込んで ACC 位置にし、車両のラジオを使用して点検することもできますが、アンテナ部と離れているためトランスミッター不良とは判定できない。
・83.7MHz (83.6MHz~83.8MHz) の周波数が FM ラジオ放送と重複する場合は、ポータブルラジオを用いて放送電波の弱い屋内で点検する。この場合は、ポータブルラジオのアンテナ部にトランスミッターのキープレートを接触させて行う。

トランスミッターの送信スイッチを押すと、スピーカーより雑音ができるか

〔注意〕・電池残容量や持ち方によって音が異なるため、音量、音質による良否判定はできない。
・雑音による電池の良否判定はできない。

YES

NO

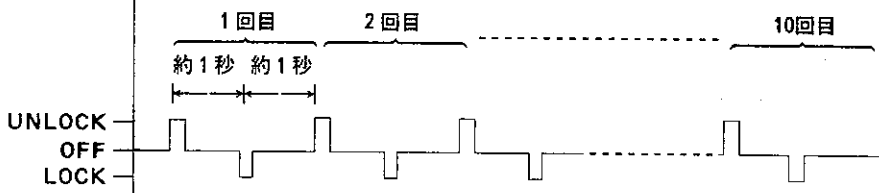
トランスミッター不良

車両を初期状態にする

ダイアグモードに入れる

ドアロックレシーバーは以下の手順でダイアグモードのなる。

- ① 運転席ドアを開ける
- ② すべてのドアを LOCK する。
- ③ ワイヤレスドアロックメインスイッチを一度 OFF にしたのち、再度 ON にする。
- ④ ドアコントロールスイッチ（マニュアル作動用）にて、UNLOCK—LOCK を約 1 秒間隔で 30 秒以内に 10 回行う。
(このスイッチ操作は、早すぎても遅すぎてもダイアグモードに入らない。)



ダイアグモード移行後、3秒以内に UNLOCK—LOCK 作動を自動的に 1 回行ったか

NO
(ダイアグモードに入っていない)

ダイアグモードに入れる方法は正しいか

YES
(ダイアグモードに入った)

YES

レシーバーに接続されているコネクター各端子とボデーアース間の導通、電圧および電気式ドアロックの作動は正常か

基準 (A~L のタイプ別表により点検する)

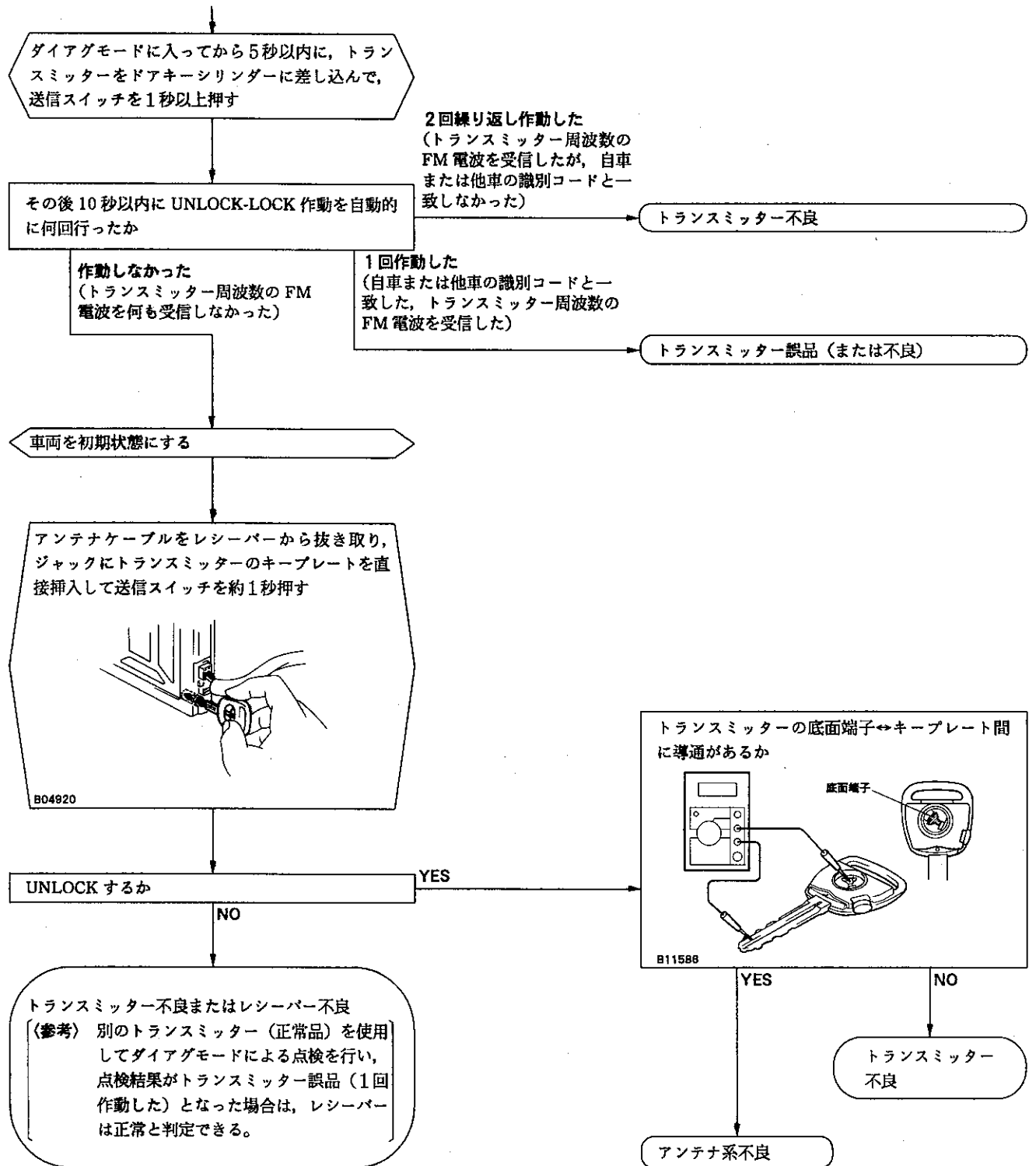
車種	タイプ
セルシオ (1989年10月~1992年8月)	A
クラウン (1987年9月~1991年10月)	J
クラウンハードトップ (1991年10月~1993年8月)	B
クラウンマジスタ・クラウンセダン・アリスト (1991年10月~)	B
ソアラ (1988年1月~1991年5月)	K
ソアラ (1991年5月~)	E
マークIIハードトップ・チェイサー・クレスト (1988年8月~1992年10月)	F
マークIIセダン (1988年8月~1993年2月)	F
ウィンダム (1991年9月~1993年8月)	F
カムリ・ビスタ (1988年8月~)	G
コロナ (1987年12月~1992年2月)	L
コロナ (1992年2月~)	D
コロナ EXiV (1989年9月~)	G
カリーナ (1988年5月~1992年8月)	L
カリーナ ED (1989年9月~)	G
スーブラ (1989年8月~1993年5月)	H
セリカ (1989年9月~)	G
MR2 (1989年10月~)	G
カローラ・スプリンター (1991年6月~1993年5月)	C
ハイエース (1990年10月~)	K
エステイマ (1990年5月~)	I
タウンエース・ライトエース (1992年1月~1993年8月)	G

YES

NO

レシーバー不良

車両配線の不良



2 ワイヤレス機能（遠隔操作）のみ作動しない（特定地域に片寄って不具合現象が発生する場合）

車両を初期状態にする

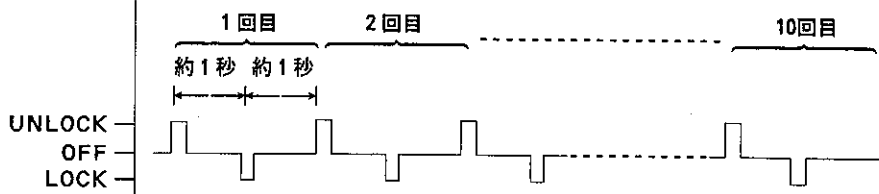
初期状態とは、以下の条件をすべて満たした状態をいう。

- ① ワイヤレスドアロックメインスイッチがON。
- ② イグニッションキーシリンダーにキープレートが差し込まれていない。
- ③ すべてのドアが閉まっている。
- ④ すべてのドアがLOCK 状態。

ダイアグモードに入れる

ドアロックレシーバーは以下の手順でダイアグモードのなる。

- ① 運転席ドアを開ける
- ② すべてのドアをLOCK する。
- ③ ワイヤレスドアロックメインスイッチを一度OFFにしたのち、再度ON にする。
- ④ ドアコントロールスイッチ（マニュアル作動用）にて、UNLOCK - LOCK を約1秒間隔で30秒以内に10回行う。
（このスイッチ操作は、早すぎても遅すぎてもダイアグモードに入らない。）



ダイアグモード移行後、3秒以内にUNLOCK - LOCK 作動を自動的に1回行ったか

NO
(ダイアグモードに入っていない)

ダイアグモードに入れる方法は正しいか

レシーバー不良

YES
(ダイアグモードに入った)

ダイアグモード移行後、3秒以内にUNLOCK - LOCK 作動を自動的に1回行ったか

1回作動した
(自車または他車の識別コードと一致した、トランスミッター周波数のFM電波を受信した)

自車両以外のトランスミッターより送信あり

作動しなかった
(トランスミッター周波数のFM電波を何も受信しなかった)

正常

〈参考〉
使用地域でのノイズが定常的に発生していない場合は、たまたまノイズが発生していない時に点検を行うと、正常と判断されることもある。

2回繰り返し作動した
(トランスミッター周波数のFM電波を受信したが、自車または他車の識別コードと一致しなかった)


使用地域内にノイズあり

〈参考〉

- ・トランスミッターは微弱電波を使用しているためノイズに影響され通常の使用範囲での遠隔操作が、困難になる。
- ・そこで、ノイズの影響を受けにくくする方法としてバックウィンドウガラス（アンテナ部分）にトランスミッターのキー溝先端部分を接触（アース）させて送信スイッチ操作を行うと、ドアロックリモコン操作が可能となる。
- ・それでもドアロックリモコン操作が行えない場合は、ドアキーシリンダーにキーを差し込むシリンダー操作を行う。

Aタイプ

該車当種	セルシオ (1989年10月~1992年8月)
------	-------------------------



10極タイプ

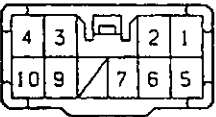
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
8	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
2	電圧	リヤ席ドアロックノブ LOCK → いずれかのリヤ席ドアロックノブ UNLOCK	5V以上→0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V→10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V→0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Bタイプ

該車当種	クラウンハードトップ (1991年10月~1993年8月), クラウンマジェスタ・クラウンセダン・アリスト (1991年10月~)
------	--



10極タイプ

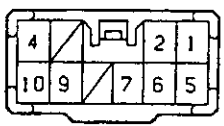
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
7	導通	常時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
3	電圧	リヤ席および助手席ドアロックノブ LOCK → いずれかのドアロックノブ UNLOCK	5V以上→0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V→10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V→0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 9端子をアースに短絡しながら 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Cタイプ

該車 当種	カローラ・スプリンター (1991年6月~1993年5月)
----------	-------------------------------



10極タイプ

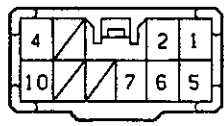
基 準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
7	導通	常 時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V →0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 9端子をアースに短絡しながら 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Dタイプ

該車 当種	コ罗纳 (1992年2月~)
----------	----------------



10極タイプ

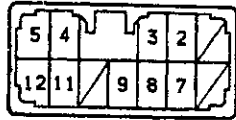
基 準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
7	導通	常 時	導通あり
1	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
2	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
6	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→10~14V
10	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10~14V →0V
5	作動	全ドア UNLOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
4	作動	全ドア LOCK → 4端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-10-2

Eタイプ

該車当種	ソアラ (1991年5月~)
------	----------------



12極タイプ

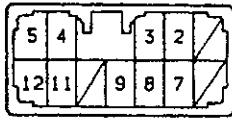
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
4	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む→抜く	0V→10~14V
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V→0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →11端子をアースに短絡しながら5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Fタイプ

該車当種	マークIIハードトップ・チェイサー・クレスト (1988年8月~1992年10月) マークIIセダン (1988年8月~1993年2月), ウィンダム (1991年9月~1993年8月)
------	--



12極タイプ

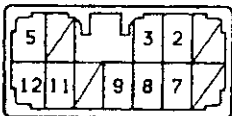
基準

端子番号	項目	点検条件	基準
9	導通	常時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上→0V
4	電圧	リヤ席および助手席ドアロックノブ LOCK → 5V以上 → 0V いずれかのドアロックノブ UNLOCK	5V以上→0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む→抜く	0V→10~14V
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V→0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →11端子をアースに短絡しながら5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Gタイプ

該車 当種	カムリ・ビスタ (1988年8月～), コロナ EXiV (1989年9月～), カーリーナ ED (1989年9月～), セリカ (1989年9月～), MR 2 (1989年10月～), タウンエース・ライトエース (1992年1月～1993年8月)
------------------	---



12極タイプ

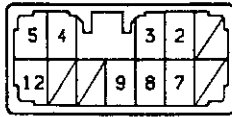
基 準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10～14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10～14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 11端子をアースに短絡しながら5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Hタイプ

該車 当種	スープラ (1989年8月～1993年5月)
------------------	------------------------



12極タイプ

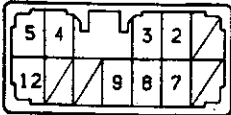
基 準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10～14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
4	電圧	助手席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレートを差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉 → いずれかのドア開	10～14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK → 7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK → 5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Iタイプ

該車 当種	エスティマ (1990年5月~)
----------	------------------



12極タイプ

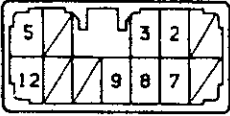
基準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
4	電圧	スライドドア閉, 助手席, スライドおよびバック ドアロックノブ LOCK→いずれかのドアロ ックノブ UNLOCK	5V以上 →0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Jタイプ

該車 当種	クラウン (1987年9月~1991年10月)
----------	-------------------------



12極タイプ

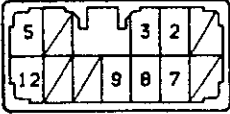
基準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10~14V
3	電圧	全ドアロックノブ LOCK→いずれかのドア ロックノブ LOCK→UNLOCK	導通なし →あり
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →5端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Kタイプ

該車 当種	ソアラ (1988年1月~1991年5月), ハイエース (1990年10月~)
----------	--



12極タイプ

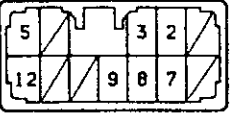
基準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10~14V
3	電圧	全ドアロックノブ LOCK→いずれかのドア ロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7 端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →5 端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2

Lタイプ

該車 当種	コロナ (1987年12月~1992年2月), カリーナ (1988年5月~1992年8月)
----------	--

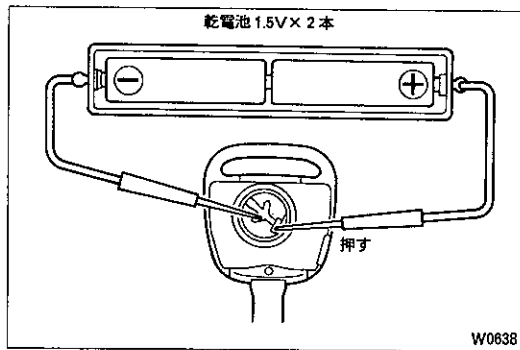


12極タイプ

基準

端子 番号	項目	点 検 条 件	基 準
9	導通	常 時	導通あり
2	電圧	ワイヤレスドアロックメインスイッチ OFF→ON	0V→ 10~14V
3	電圧	運転席ドアロックノブ LOCK→UNLOCK	5V以上 →0V
8	電圧	イグニッションキーシリンダーにキープレート を差し込む → 抜く	0V→ 5V以上
12	電圧	全ドア閉→いずれかのドア開	10~14V →0V
7	作動	全ドア UNLOCK →7 端子をアースに短絡する	全ドア LOCK 作動
5	作動	全ドア LOCK →5 端子をアースに短絡する	全ドア UNLOCK 作動

S-12-2



単体点検

ドアコントロールトランスミッター

1 作動点検

- (1) トランスミッターのバッテリーを取りはずす。
(「ワイヤレスドアロックリモートコントロール」-「ドアコントロールレシーバー & トランスミッター」-「トランスミッターバッテリー交換」)
- (2) 1本1.5Vの新品の乾電池を2本直列に接続する。
- (3) 電池収納部側面端子に電池の⊕、底面端子に電池の⊖を接続してトランスミッターに3Vの電圧を加える。
- (4) (3)の状態、運転席アウトサイドハンドルから右方向に約1m離れた位置において、トランスミッターのキープレートを車両に向け、トランスミッター本体側面の送信スイッチを押したときの作動を点検する。

基準 車両ドアロックの遠隔操作が行えること。

〈参考〉 ・操作する人、持ち方、場所により最低作動距離は変化する。
・微弱電波を使用しているため、強い電波あるいは使用周波数にノイズがある場合は、作動距離が短くなることがある。
・キープレートに指が触れると、作動距離が短くなることがある。

- (5) トランスミッターのカバーを取り付ける。
(「ワイヤレスドアロックリモートコントロール」-「ドアコントロールレシーバー & トランスミッター」-「トランスミッターバッテリー交換」)

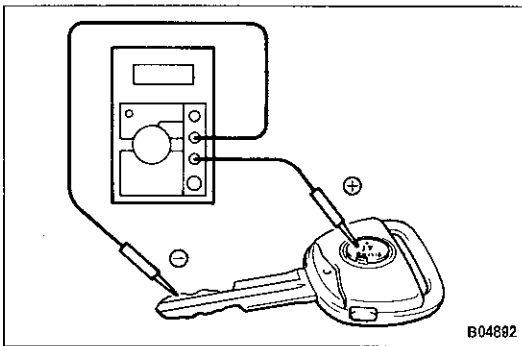
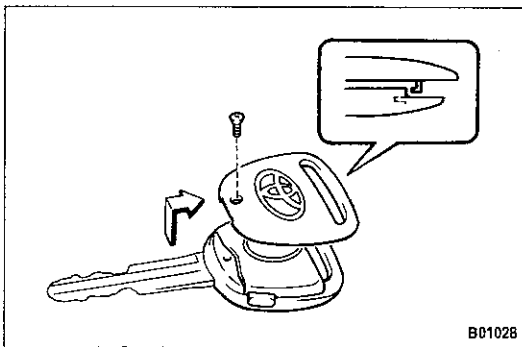
〈参考〉 点検時には、Oリングを交換する必要はない。

2 電池残存容量点検

注意 ・必ずトヨタ電気カルテスターを使用する。

- ・無負荷状態では、電圧によるリチウム電池の良否判定はできない。
- ・トランスミッターが不良の場合は、電池残存容量の点検ができない場合がある。

〈参考〉 トランスミッターに使用しているリチウム電池は、電池容量が完全になくなるまで、無負荷では2.5V以上の電圧をテスター表示する。したがって、電池残存容量点検時には、負荷(1.2kΩ)をかけた状態で電圧測定する必要がある。



(1) スクリューをはずし、カバーを後方へスライドさせて取りはずす。

(2) 電池の⊕にテスターの⊕、キープレートにテスターの⊖を接続する。

(3) トランスミッター本体側面の送信スイッチを押し、2秒経過時の電圧を点検する。

基準 2.1V以上

注意 電池の温度が低いと正確な良否判定ができないため、点検結果が2.1V以下の場合には、18℃以上の場所に30分以上放置後、再度点検する。

(4) Oリングがねじれたり、ずれたりしないようにカバーを取り付ける。

〈参考〉 点検時には、Oリングを交換する必要はない。

(5) スクリューを締め付ける。