MITA MOTORSPORTS

NSX Keyless Entry System — Installation Guide

NSX キーレスエントリーシステム 取付ガイド

This guide covers the **MITA NSX Keyless Entry System** (35AR3-NMP-003, product 41856). **Keyless entry** means locking and unlocking the doors with a hand-held remote transmitter — a small fob with buttons — instead of putting the key in the door lock. The 1991–2005 NSX was never sold with this feature, so this system adds it: a control unit that connects into the car's own wiring under the dashboard, plus matching remotes. The installation is built in three stages. Stage one is keyless entry itself. Stage two adds a parking-light flash on locking and unlocking. Stage three adds remote trunk release — the trunk being the rear storage compartment. Each stage is complete on its own, and the later stages can be added at any time after the first.

このガイドは、**MITA NSX キーレスエントリーシステム**（35AR3-NMP-003、商品41856）を対象としています。**キーレスエントリー**とは、ドアロックにキーを差す代わりに、手持ちのリモコン送信機（ボタンの付いた小さな送信機）でドアの施錠・解錠を行う機能です。1991〜2005年のNSXにはこの機能が装備されなかったため、本システムがそれを追加します。ダッシュボード下の車両側配線に接続するコントロールユニットと、対応するリモコンのセットです。取付けは3つのステージで構成されます。ステージ1はキーレスエントリーそのもの、ステージ2は施錠・解錠時のパーキングライト点滅の追加、ステージ3はリモコンによるトランクリリース（トランクは後部収納コンパートメント）の追加です。各ステージはそれだけで完結し、後のステージは最初の取付けの後いつでも追加できます。

What this guide is based on: the installation instructions written for this system — a right-hand-drive procedure — together with MITA's product page. The factory service manual predates this system: the NSX was designed before keyless entry was offered for it, so the manual contains no procedure for this product, no remote transmitters, and no connector for it. Where this guide mentions the factory manual at all, it is for **context only** — the locations of the car's own door-lock and security control units, which sit in the same behind-the-dashboard area this system installs into. Nothing in the manual was written for this product.

本ガイドの根拠： 本システムのために書かれた取付説明書（右ハンドル車用手順）と、MITAの商品ページに基づいています。純正サービスマニュアルは本システムより前の時代のものです。NSXはキーレスエントリーが提供される前に設計されたため、マニュアルには本製品の手順も、リモコン送信機も、それ用コネクターも記載されていません。本ガイドで純正マニュアルに触れる場合は、**参考情報としてのみ**です。具体的には、本システムが取り付けられるダッシュボード裏側のエリアに位置する、車両側のドアロックおよびセキュリティのコントロールユニットの場所についてです。マニュアルの記述は本製品のために書かれたものではありません。

The product

製品について

- **MITA NSX Keyless Entry System** — 35AR3-NMP-003 — product 41856 — USD $345. **MITA NSX キーレスエントリーシステム** — 35AR3-NMP-003 — 商品41856 — USD $345。
- **Kit contents: キット内容：**

- Keyless unit with matching remote transmitters
  キーレスユニット（対応するリモコン送信機付き）
- Flasher harness (18 terminals) フラッシャーハーネス（端子18）
- Keyless harness (flat white connector + 14-terminal grey connector)
  キーレスハーネス（フラットな白色コネクター＋14端子グレーコネクター）
- Trunk release harness (20 terminals) トランクリリースハーネス（端子20）
- NA1-100 adapter (early production cars only), with 12-terminal adapter harness
  NA1-100アダプター（初期生産車のみ、12端子アダプターハーネス付き）

How it works
操作方法

- The remote's lock and unlock buttons operate the door locks.
  リモコンの施錠・解錠ボタンでドアロックが作動します。
- **With the flasher harness fitted (Part B):** the parking lights flash **once for unlock, twice for lock** — a visible confirmation of what the remote just did.
  フラッシャーハーネスを取り付けた場合（パートB）：
  パーキングライトが**解錠時に1回、施錠時に2回**点滅します —
  リモコン操作の目に見える確認です。
- **With the trunk release harness fitted (Part C):** press and **hold the remote's trunk button for a full 3 seconds**. The lights flash three times and the trunk releases. Keep holding until the flash/open — a short press does nothing, by design.
  トランクリリースハーネスを取り付けた場合（パートC）： リモコンのトランクボタンを**丸3秒間長押し**してください。ライトが3回点滅し、トランクが開きます。点滅／開放するまで押し続けてください — 短い押下では、設計上何も起こりません。

READ FIRST
最初にお読みください

- **This procedure is the right-hand-drive procedure.** The installation instructions for this system are written for right-hand-drive cars, and every position in this guide — driver side, passenger side, left, right — is given for a right-hand-drive car. No left-hand-drive version of the procedure exists in MITA's documentation, and this guide does not guess one.
  本手順は右ハンドル車用の手順です。
  本システムの取付説明書は右ハンドル車用に書かれており、本ガイドのすべての位置 —
  運転席側、助手席側、左、右 — は右ハンドル車を前提としています。左ハンドル車版の手順はMITAの資料には存在せず、本ガイドはそれを推測で作ることはしません。
- **MITA's own compatibility caution — read this first.** In MITA's words on the product page, the system as described in its installation guide "is specifically designed for installation in early-generation Japanese domestic right-hand drive NSX models", and its functionality and installation steps are optimised for that configuration. If your car is a different model, a left-hand-drive car, or a car from a different region, MITA asks you to exercise caution and ensure compatibility before proceeding, and recommends consulting a qualified automotive professional or contacting MITA support for guidance on whether the system suits your car.
  MITA自身の適合に関する注意 — まずお読みください。 商品ページにおけるMITAの文言では

、本システムは取付ガイドの記述として「初期の日本国内向け右ハンドルNSXモデルへの取付け専用に設計」されており、その機能と取付け手順はこの仕様に最適化されています。異なるモデル、左ハンドル車、または他地域向けの車両の場合は、MITAは作業を進める前に慎重に適合を確認するよう求めており、資格を持つ自動車専門業者への相談、または本システムがお客様の車両に適しているかについてMITAサポートへの問い合わせを推奨しています。

- **Three stages — fit only what you want, add the rest later.** Part A (keyless entry alone) is the quick path: the instructions put it at about 15 minutes. Part B (light flash) and Part C (trunk release) are each optional, each independent of the other, and either can be added in a later session without undoing Part A. **3つのステージ — 必要な分だけ取り付け、残りは後から。** パートA（キーレスエントリーのみ）が短時間で済む経路で、説明書では約15分とされています。パートB（ライトフラッシュ）とパートC（トランクリリース）はそれぞれオプションで、互いに独立しており、どちらも後の機会に追加でき、パートAをやり直す必要はありません。
- **Stop at every CHECKPOINT.** Each part ends with a test. Run it before you go further and before any cover goes back on — a connector that is not fully seated is far easier to reach with the covers still off. **各チェックポイントで必ず立ち止まってください。** 各パートはテストで締めくくられます。先へ進む前、そしてカバーを戻す前に実施してください — 完全に座っていないコネクターは、カバーが外れている方がはるかに手が届きやすくなります。
- **Trim fasteners can be stiff — work carefully.** The covers in this job are held by screws and by push-in fasteners. Ease them out one at a time and never force one: a fastener that resists is a reason to slow down and look, not to pull harder. **トリムファスナーは硬い場合があります — 慎重に作業してください。** 本作業のカバーは、ねじと押し込み式ファスナーで保持されています。1つずつ慎重に外し、決して無理に力を加えないでください。抵抗のあるファスナーは、強く引く理由ではなく、作業を緩めて目で確認する理由です。
- **How this system and the factory security system interact is not stated anywhere.** The NSX has its own factory security alarm (see "Factory context" after the steps). No source — not the product page, not the manual, not the system's own instructions — says whether this keyless system arms, disarms, or bypasses that factory system. This guide makes no claim either way. If your car has the factory security system and its behaviour seems changed after installation, contact MITA support.
  本システムと純正セキュリティシステムの相互作用は、どこにも述べられていません。 NSXには純正のセキュリティアラームがあります（手順の後の「純正側の参考情報」参照）。本キーレスシステムがその純正システムを作動させるのか、解除するのか、バイパスするのかは、商品ページにも、マニュアルにも、本システム自身の説明書にも記載されていません。本ガイドはどちらの主張も行いません。純正セキュリティシステム装着車で、取付け後にその動作が変わったように見える場合は、MITAサポートへお問い合わせください。
- **If you are not comfortable, use a professional.** MITA's page and the system's own instructions close with the same advice: proper installation is crucial, and if you're not comfortable with the process, a qualified shop should do the install.
  不安がある場合は専門業者をご利用ください。 MITAのページと本システム自身の説明書は、同じ助言で締めくくっています。正しい取付けが極めて重要であり、作業に不安がある場合は、資格を持つ業者に取付けを依頼してください。

Before You Begin
作業前に用意するもの

Tools (from the system's instructions and the product page):

工具（本システムの説明書と商品ページより）：

- Phillips #2 screwdriver プラスドライバー #2
- Wire fish for passing wires behind the dash — or improvise one from a length of ~3 mm semi-rigid wire. (A **wire fish** is a stiff length of wire or tape used to pull a harness through a tight space you cannot reach into.) ダッシュボード裏側へ配線を通すためのワイヤーフィッシュ — または約3mmの半剛性ワイヤーで代用できます。（**ワイヤーフィッシュ**とは、手の届かない狭い場所へハーネスを通すための、硬めのワイヤーやテープ状の工具です。）
- Tape, to help pass wires behind the centre dash and for wire management
  テープ（センターコンソール裏側への配線通しと、配線の取り回しの補助）
- 7mm wrench/spanner/socket — for the trunk release stage (Part C)
  7mmレンチ／スパナ／ソケット — トランクリリースのステージ（パートC）用
- Optional: wide flat screwdriver for separating connector halves オプション：
  コネクターの分離用に幅広のマイナスドライバー

Also lay out the full kit (see "The product") and check every harness is present before any cover comes off. A **terminal** is one metal contact pin inside a connector; the terminal counts are how you tell the harnesses — and, in Part A, the car's own connectors — apart.

あわせて、キット全体（「製品について」参照）を並べ、カバーを外す前にすべてのハーネスが揃っていることを確認してください。 **端子**とは、コネクター内部の金属接点ピンのことです。端子数はハーネスを見分ける手がかりであり、パートAでは車両側コネクターを見分ける手がかりにもなります。

Steps
手順

The stages are Parts A–D. Part A is the keyless system itself. Parts B and C are the optional stages, in either order. Part D — mounting and reassembly — finishes every route.

ステージはパートA〜Dです。パートAがキーレスシステムそのもの、パートBとパートCは順序を問わないオプションのステージ、パートD （固定と組み戻し）がすべての経路の仕上げです。

Part A — The main unit
パートA — メインユニット

Step A1 — Remove the dash under cover
ステップA1 — ダッシュアンダーカバーを取り外す

The main unit lives under the dashboard, behind the under cover on the passenger side. Remove the cover's **2 screws** (Phillips #2), then pull the cover forward carefully and detach the **3 barbs**. A **barb** here is a push-in trim fastener — a ribbed peg that pushes into a hole and grips; detaching them frees the cover. Two things the instructions warn about from experience: the screws are often missing altogether, because a previous job did not refit them — the cover may be held by the barbs alone; and the barbs can be stiff. Work carefully, ease each one out, and do not force them.

メインユニットはダッシュボード下、助手席側のアンダーカバーの裏側に取り付けられます。カバーの**ねじ2本**（プラス #2）を外し、カバーを慎重に前方へ引いて、**3つのバーブ**を外します。ここでいう**バーブ**は押し込み式のトリムファスナーで、穴に押し込むと引っかかって保持する、返しの

付いたペグです。これらを外すとカバーが外れます。説明書が経験から注意する点が2つあります。 1つは、以前の作業でねじが戻されなかったために、ねじがまったく無いことが多いこと — カバーがバーブだけで保持されている場合があります。もう1つは、バーブが硬い場合があることです。慎重に作業し、1つずつ緩めて外し、無理に力を加えないでください。

Step A2 — Find the factory keyless connector
ステップA2 — 純正キーレスコネクターを確認する

The **factory keyless connector** — the connector the car was built with for this connection — sits at the **carpet line under the dash, just on centre under the glove box**. Which connector you find there depends on the car:

純正キーレスコネクター — この接続のために車両に用意されたコネクター — は、**ダッシュ下のカーペットのライン上、グローブボックス下のほぼ中央**にあります。そこにあるコネクターは車両によって異なります：

- **NA1-100 cars (early production):** a **12-terminal** connector. The **NA1-100 adapter** is required — the adapter and its 12-terminal adapter harness form part of this main connection.
  NA1-100車（初期生産車）： 12端子コネクターです。 **NA1-100アダプター**が必要です — アダプターとその12端子アダプターハーネスがこのメイン接続の一部を構成します。
- **NA1-110 and later:** a **14-terminal** connector at the carpet line, which the keyless harness meets directly. **NA1-110以降：**
  カーペットのライン上に**14端子**コネクターがあり、キーレスハーネスが直接接続します。

If you are unsure which car you have, count the terminals — the connector itself tells you whether the adapter belongs in the connection.

どちらの車両か不明な場合は、端子数を数えてください —
コネクター自体が、アダプターが接続に必要かどうかを教えてくれます。

Step A3 — Connect the main unit
ステップA3 — メインユニットを接続する

Mate the keyless harness to the factory connector — through the NA1-100 adapter on a 12-terminal car, directly on a 14-terminal car — and push the connectors together **until a solid click**. A connector that has not clicked is not connected, however seated it looks.

キーレスハーネスを純正コネクターへ接続します — 12端子車では
NA1-100アダプターを介して、14端子車では直接 — コネクター同士を **確かなクリック感があるまで**押し込んでください。クリック感のないコネクターは、見た目が座っていても接続されていません。

CHECKPOINT A — Test the locks now
チェックポイントA — ここでロックをテストする

Connect the keyless unit to the factory harness and test with the remotes: the doors must lock and unlock. Do this before going further — it is much easier to reach a connector now than after reassembly. If the locks do not respond, re-check Step A3's connection (and, on an NA1-100 car, that the adapter is in the connection) before anything else. **Keyless-only install?** You are done with the wiring — go straight to Part D.

キーレスユニットを純正ハーネスへ接続した状態で、リモコンでテストします。ドアが施錠・解錠されなければなりません。先へ進む前に実施してください — コネクターへは、組み戻し後より今

の方がはるかに手が届きやすいです。ロックが反応しない場合は、他の箇所より先にステップA3の接続を（NA1-100車ではアダプターが接続に含まれているかも）再確認してください。**キーレスのみの取付けですか？** 配線はここで完了です — そのままパートDへ進んでください。

Part B — Light flash (optional)
パートB — ライトフラッシュ（オプション）

Fitting the flasher harness makes the parking lights flash once on unlocking and twice on locking. This stage works on the driver side of the dash — the **right side** on a right-hand-drive car.

フラッシャーハーネスを取り付けると、パーキングライトが解錠時に1回、施錠時に2回点滅します。このステージはダッシュボードの運転席側 — 右ハンドル車では**右側** — で作業します。

Step B1 — Remove the driver-side under-dash panel
ステップB1 — 運転席側ダッシュ下パネルを取り外す

Remove the under-dash panel on the driver side, and detach the **chime and light connectors** from it as it comes away. One caution from the instructions, in bold for a reason: **the plastic locating pins under the steering column are fragile.** Ease the panel off without levering against those pins — a snapped pin is a rattle forever.

運転席側のダッシュ下パネルを取り外し、外れる際に**チャイムとライトのコネクター**を切り離します。説明書からの注意を、あえて強調して記します：**ステアリングコラム下のプラスチック製位置決めピンは壊れやすいものです。**それらのピンにこじりながらパネルを外さないでください — 折れたピンは、後々まで異音の原因になります。

Step B2 — Disconnect the factory 18-terminal connector
ステップB2 — 純正18端子コネクターを切り離す

Find the factory **18-terminal connector** on the driver side and disconnect it. This is the connector the flasher harness taps into — a **tap connector** joins a new harness into an existing circuit at a connector point, so the original circuit keeps working with the new one alongside it. If the connector halves are stubborn, the optional wide flat screwdriver from the tools list is for easing them apart — gently, on the connector bodies, never on the wires.

運転席側の純正**18端子コネクター**を確認し、切り離します。これがフラッシャーハーネスが割り込むコネクターです — **タップコネクター**は、コネクターの地点で新しいハーネスを既存の回路へつなぐもので、元の回路は新しい回路と並んで動作し続けます。コネクター同士が硬い場合は、工具リストのオプションの幅広マイナスドライバーでそっと分離してください — コネクター本体に、穏やかに。配線をこじってはいけません。

Step B3 — Fish the small connector behind the radio
ステップB3 — ラジオ裏側へ小さなコネクターを通す

The flasher harness's small connector — **4-pin** (on some kits it is **3-pin**; both are correct for their kit) — has to travel from the driver side to the passenger side, behind the radio. Pass the **wire fish** behind the radio first, through the cavity behind the centre dash, tape the small connector to it, and draw it through. **The stereo does NOT need to come out** — the instructions are explicit about this: removing it is complicated, slow, and risks damage, and the fish does the same job without it.

フラッシャーハーネスの小さなコネクター —
4ピン（キットによっては**3ピン**。どちらもそのキットにとって正しいものです）— は、ラジオ裏側を通って運転席側から助手席側へ渡らなければなりません。まず**ワイヤーフィッシュ**をセンターコンソール裏側の空間を通してラジオ裏側へ通し、小さなコネクターをテープで留めて、引き通します。**ステレオを取り外す必要はありません** — 説明書はこの点を明言しています。取り外しは複雑で時間がかかり、損傷のリスクがあり、フィッシュが同じ仕事をそれなしでこなします。

Step B4 — Fit the 18-terminal tap connector
ステップB4 — 18端子タップコネクターを取り付ける

Fit the **18-terminal tap connector** at the factory connector you disconnected in Step B2, and complete the flasher harness connections: the tap at the driver side, and the fished small connector joined on the passenger side, where the main keyless harness runs. Push every connector home until it clicks.

ステップB2で切り離した純正コネクターの位置に**18端子タップコネクター**を取り付け、フラッシャーハーネスの接続を完了します。運転席側のタップと、助手席側 —
メインのキーレスハーネスが通る側 — へ通した小さなコネクターの接続です。すべてのコネクターを、クリック感があるまで押し込んでください。

Step B5 — Cars with a centre-console LED (optional, skilled)

ステップB5 — センターコンソールLED装着車（オプション、上級者向け）
If your car has the **centre-console LED**, the kit includes a thin red **2-wire harness** for it: for those who can remove the centre console, that LED can be connected to the keyless unit with this harness. This is an optional refinement for installers comfortable removing the console — if that is not you, skip it; the flash feature works without it.

お客様の車両に**センターコンソールLED**がある場合、キットにはそれ用の細い赤色の**2線ハーネス**が含まれます。センターコンソールを外せる方は、このハーネスでそのLEDをキーレスユニットへ接続できます。これはコンソールの取り外しに慣れた方向けのオプションの仕上げです —
そうでなければ省略してください。フラッシュ機能はこれなしでも動作します。

CHECKPOINT B — Test the flash
チェックポイントB — 点滅をテストする

Lock and unlock with the remote: the lights must flash on both — **twice on locking, once on unlocking**. If the locks work but nothing flashes, re-check the tap connector (Step B4) and the fished connector before going further.

リモコンで施錠・解錠します。両方でライトが点滅しなければなりません — **施錠時に2回、解錠時に1回**です。ロックは動作するのに点滅しない場合は、先へ進む前にタップコネクター（ステップB4）と通したコネクターを再確認してください。

Part C — Trunk release (optional)
パートC — トランクリリース（オプション）

Fitting the trunk release harness lets the remote open the trunk: hold the trunk button for 3 seconds, the lights flash three times, and the trunk releases. This stage works through the **glove box** on the passenger side and the connector cluster deep under the dash behind it. It is the most involved stage — read all of it before touching a screw.

トランクリリースハーネスを取り付けると、リモコンでトランクを開けられるようになります。トランクボタンを3秒間長押しすると、ライトが3回点滅し、トランクが開きます。このステージは助手席側の **グローブボックス**と、その奥のダッシュ下深くにあるコネクター群を通して作業します。最も手間のかかるステージです — ねじに触れる前に、全体を読んでください。

Step C1 — Remove the glove box door and insert
ステップC1 — グローブボックスのドアとインサートを取り外す

Remove the glove box **door** first: **4 machine-thread screws**. Then remove the glove box **insert**: **4 screws**. One warning from the instructions, and it matters: the metal **latch striker bar** — the bar the glove box latch catches on — has **2 screws, one either side of it. Do NOT remove those 2 screws, and do not remove the striker bar.** They are not part of this job, and the bar stays exactly where it is.

まずグローブボックスの**ドア**を取り外します： **機械ねじ4本**です。次にグローブボックスの**インサート**を取り外します：**ねじ4本**です。説明書からの警告で、重要な点です。金属製の **ラッチストライカーバー** — グローブボックスのラッチが引っかかるバー — には、**その両側にねじが1本ずつ、計2本**あります。**その2本のねじは外さないでください。ストライカーバーも外さないでください。**それらは本作業の一部ではなく、バーは正確にその位置に留まります。

Step C2 — Remove the side dash vent cover
ステップC2 — サイドダッシュベントカバーを取り外す

The side dash vent cover — the cover around the dash-end air vent, beside the glove box — comes off with four fasteners:

グローブボックス脇、ダッシュ端のエアベント周りのカバーであるサイドダッシュベントカバーは、4つのファスナーで外れます：

- **2 screws** on the outer cover アウターカバーの**ねじ2本**
- **1 upper Phillips screw** 上部の**プラスねじ1本**
- **1 screw for a 7 mm socket/spanner** — and this one is the trick of the stage: it is **best reached from behind, through the glove-box opening**, not from the vent side. Work by feel through the opening you made in Step C1, with the 7 mm socket or spanner from the tools list.
  7mmソケット／スパナ用のねじ1本 — そしてこれがこのステージの要点です。ベント側からではなく、**グローブボックスの開口部を通して、裏側からアクセスするのが最適**です。ステップC1で作った開口部から手を入れ、工具リストの7mm
  ソケットまたはスパナで、手探りで作業してください。

Step C3 — Remove the outer vent tube
ステップC3 — アウターベントチューブを取り外す

With the cover off, remove the **outer vent tube** behind it: **push down on its centre joint and lift it out.** This exposes the **connector cluster** deep under the left of the dash — the group of connectors Part C connects into. The open tube path also helps if you need to pass wires behind the dash.

カバーを外したら、その裏側の**アウターベントチューブ**を取り外します：**中央のジョイント部を押し下げて、持ち上げて外します。**これで、ダッシュ下左側の深部にある**コネクター群** — パートCが接続するコネクターの集まり — が露出します。開いたチューブの経路は、ダッシュ裏側へ配線を通す必要がある場合にも役立ちます。

Step C4 — Fit the supplied 20-terminal connector
ステップC4 — 付属の20端子コネクターを取り付ける

In the connector cluster, find the existing **20-terminal connector**: it is **blue, in the top row, second from the left**. Detach it, and fit the **supplied 20-terminal connector** — the one **with the long orange wire** — in its place in the circuit. Then tuck the harness so it **cannot rattle or chafe** against anything. The instructions add a discipline worth keeping: **do not disturb any other connectors or wires** in the cluster. Only the blue 20-terminal connector is part of this job.

コネクター群の中で、既存の**20端子コネクター**を確認します：
青色で、最上段、左から2番目です。それを切り離し、**付属の 20端子コネクター** —
長いオレンジ色の配線が付いたもの — を回路のその位置に取り付けます。その後、ハーネスを**異音や擦れが起きないよう**に収めます。説明書は守る価値のある規律を加えています：
コネクター群の**他のコネクターや配線には一切触れないでください。**
本作業の対象は青色の20端子コネクターだけです。

CHECKPOINT C — Test the trunk release
チェックポイントC — トランクリリースをテストする

Hold the remote's trunk button for a full **3 seconds**: the lights flash three times and the trunk must release. Keep holding until it does — letting go early is the most common reason this test "fails".

リモコンのトランクボタンを丸**3秒間**長押しします。ライトが
3回点滅し、トランクが開かなければなりません。開くまで押し続けてください —
早く離すことが、このテストが「失敗」する最も一般的な理由です。

Part D — Mounting and reassembly
パートD — 固定と組み戻し

Step D1 — Mount the keyless unit on the passenger lower cover
ステップD1 — キーレスユニットを助手席側ロワカバーへ固定する

Mount the keyless unit on the **passenger-side lower cover** — the same under cover you removed in Step A1. Secure **the unit and its harness to the cover with zip ties** (the "provided zip ties" of the product page). Note the **wire antenna** as you do it: the instructions position it **threaded on the opposite side of the harness** — lay it out that way before the cover goes back, because the antenna's position is the remote's range.

キーレスユニットを**助手席側ロワカバー** — ステップA1で外したアンダーカバーと同じもの — へ固定します。**ユニットとそのハーネスを、結束バンド（ジップタイ）でカバーへ固定**します（商品ページのいう「付属の結束バンド」です）。その際、**ワイヤーアンテナ**に注意してください。説明書では、**ハーネスの反対側に通して配置**します — カバーを戻す前にそのように配置してください。アンテナの位置がリモコンの到達距離を決めるためです。

Step D2 — Refit everything, in order
ステップD2 — 順序どおりにすべてを組み戻す

Work the removals in reverse. The instructions' refit list:

取り外しの逆順で作業します。説明書の組み戻しリストです：

- Refit the **passenger vent tube** — and physically **connect it to the centre heater/evaporator box**; a tube pushed into place but not connected moves no air. Refit **its 2 screws**.
  助手席側ベントチューブを組み戻します — そして**センターのヒーター／エバポレーターボック**

スへ物理的に接続してください。押し込んだだけで接続されていないチューブは、空気を送りません。 **そのねじ2本**を戻します。

- Refit the **side vent grate (2 screws)** and the side dash cover.
  サイドベントグレート（ねじ2本）とサイドダッシュカバーを組み戻します。
- Refit the **glove box insert** and door (the reverse of Step C1 — the striker bar and its 2 screws were never touched).
  グローブボックスのインサートとドアを組み戻します（ステップC1の逆順 — ストライカーバーとそのねじ2本には一切触れていません）。
- Refit the **driver-side under cover** (Part B) and the **cover under the glove box**.
  運転席側アンダーカバー（パートB）と**グローブボックス下のカバー**を組み戻します。
- Confirm the connections as the covers go on: the keyless unit connected to the **vehicle connector** (through the adapter on NA1-100 cars only), and the **2-pin harness connected to the main keyless harness**. カバーを戻しながら接続を確認します。キーレスユニットが**車両側コネクター**へ接続されていること（NA1-100車のみアダプター経由）、**2ピンハーネスがメインのキーレスハーネスへ接続されて**いること。

As each cover goes back, confirm no harness is trapped behind it — a trapped harness is the most common cause of a rattle, or of a connection that works loose later.

カバーを戻すたびに、ハーネスがその裏側に挟まれていないことを確認してください — 挟まれたハーネスは、後日の異音や、接続が緩む最も一般的な原因です。

Step D3 — Final tests
ステップD3 — 最終テスト

With everything reassembled, run the full set from outside the car:

すべてを組み戻したら、車外から全機能を確認します：

- Lock and unlock with **each remote**. **各リモコン**で施錠・解錠する。
- If Part B is fitted: **once on unlock, twice on lock**. パートBを取り付けた場合：**解錠時に1回、施錠時に2回**の点滅。
- If Part C is fitted: press-and-hold the trunk button for a full **3 seconds** — triple flash, then the trunk releases. パートCを取り付けた場合： トランクボタンを丸**3秒間**長押し — 3回の点滅の後、トランクが開きます。
- Test the car's own switches too: the **driver-door trunk button** and the **headlight switch** (the light test). Everything that worked before the install must still work the same way. 車両自身のスイッチもテストします。**運転席ドアのトランクボタン**と**ヘッドライトスイッチ**（ライトテスト）です。取付け前に動作していたものはすべて、同じように動作しなければなりません。

A final word
最後に

That is the complete installation, as the system's own instructions lay it out. MITA's closing advice is the same as the instructions' own: proper installation is crucial — so if any stage of this job felt beyond you while you were reading it, that is the point to hand it to a **qualified shop** rather than learn on the car. A professional who has had an NSX dashboard apart before will find nothing unfamiliar here, and the checkpoints in this guide give you a way to confirm their work.

以上が、本システム自身の説明書が示す取付けの全工程です。MITAの締めの助言は、説明書自身のものと同じです。正しい取付けが極めて重要です — ですから、本ガイドを読む中で少しでも手に負えないと感じたステージがあれば、それが**資格を持つ業者**へ依頼する地点です。車両で学ぶのではなく、プロに任せてください。NSXのダッシュボードを分解した経験のある専門業者にとって、ここに見慣れないものは何もありません。また本ガイドのチェックポイントは、その作業を確認する手段にもなります。

Factory context — the car's own systems (manual, for reference only)
純正側の参考情報 — 車両側のシステム（マニュアル、参考のみ）

This section is context from the factory manual, not instructions for the MITA system. Behind the glove box, in the stack of control units under the dashboard, sit the car's own **power door lock control unit** and **security control unit** (manual Section 23, PDF p. 998 — Figure 1); the power window control unit is in the driver's door inner panel. The power door lock circuit and the security system are interconnected in the car's wiring. The factory security alarm system, in the manual's description, is an anti-theft system: it activates automatically about 15 seconds after everything has been closed and locked, the indicator light on the driver's door trim flashes once the doors are properly locked, and if someone tries to open the trunk, hood, or either door without the ignition key, the security control unit flashes the headlights and sounds the horn for about two minutes. It is disarmed by unlocking either door from the outside keylock with the key. None of this is changed or serviced by the MITA installation — it is here so you know what factory equipment shares the space and the circuits you are working around (the trunk-release stage works in this same behind-the-glove-box area), and why READ FIRST states plainly that the two systems' interaction is undocumented.

本セクションは純正マニュアルからの参考情報であり、MITAシステムの取付け指示ではありません。グローブボックス裏側、ダッシュボード下のコントロールユニットのスタック内には、車両側の**パワードアロックコントロールユニット**と**セキュリティコントロールユニット**があります（マニュアル第23章、PDF 998ページ — 図1）。パワーウィンドウコントロールユニットは運転席ドアのインナーパネル内にあります。パワードアロック回路とセキュリティシステムは車両の配線内で相互に接続されています。純正セキュリティアラームシステムは、マニュアルの記述では盗難防止システムです。すべてが閉じられ施錠された約15秒後に自動的に作動し、ドアが正しく施錠されると運転席ドアトリムのインジケーターライトが点滅します。イグニッションキーなしでトランク、フード、またはいずれかのドアを開けようとすると、セキュリティコントロールユニットがヘッドライトを点滅させ、ホーンを約2分間鳴らします。解除は、キーでいずれかのドアを外側のキーロックから解錠することによります。これらのいずれも、MITAの取付けによって変更または整備されるものではありません。ここに記すのは、どの純正装備が作業周辺のスペースと回路を共有しているか（トランクリリースのステージは、まさにこのグローブボックス裏側のエリアで作業します）を知っていただくためであり、「最初にお読みください」で両システムの相互作用が文書化されていないと明記した理由でもあります。

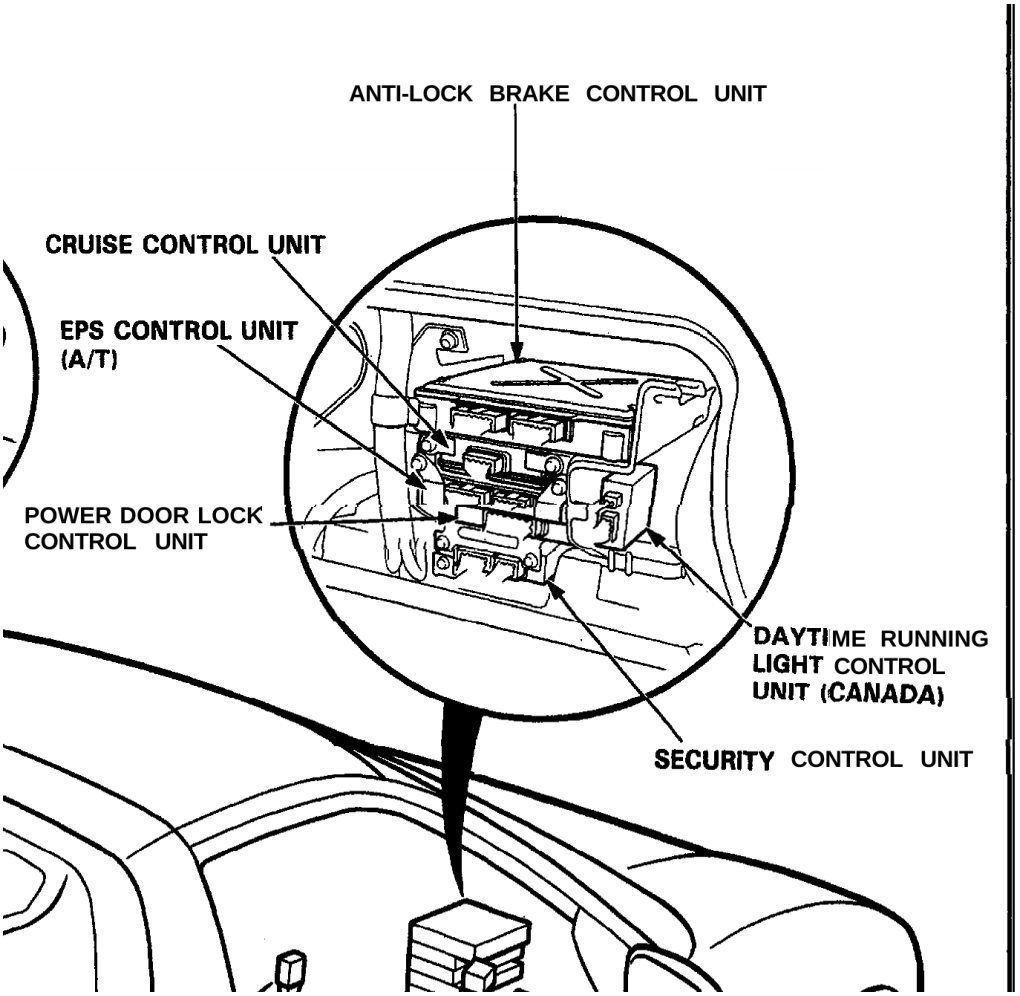


FIGURE 1 — Context only: the car's own power door lock and security control units sit in the stack behind the glove box (factory manual, Section 23). The MITA system is an add-on the manual does not cover.

図1 — 参考情報： 車両側のパワードアロックおよびセキュリティの
コントロールユニットは、グローブボックス裏側のユニットスタック
内にあります（純正マニュアル第23章）。MITAシステムはマニュアルの 対象外の追加装備です。

Troubleshooting
トラブルシューティング

Problem	What to check
The remotes do not lock or unlock the doors	Re-check the main connection (Steps A2–A3): the factory connector at the carpet line under the glove box, mated until a solid click. On an NA1-100 car, confirm the adapter is part of the connection (12-terminal). If the connection is right and it still does not respond, stop — professional or MITA support.
Locking works but the lights never flash	The flash feature needs the flasher harness (Part B): confirm the 18-terminal tap connector is fitted (Step B4) and the small connector (4-pin, or 3-pin on some kits) was fished behind the radio and joined on the passenger side (Step B3).
The lights flash the wrong count	The pattern is once on unlocking, twice on locking. A different pattern suggests a connection difference — re-check Part B's harness before anything else.

Problem	What to check
The trunk does not release from the remote	Hold the trunk button for a full 3 seconds — a short press does nothing by design. The feature also needs the trunk release harness (Part C) with the supplied 20-terminal connector fitted at the blue connector, top row, second from the left (Step C4).
The system worked at a checkpoint, then stopped after reassembly	A harness was likely trapped or a connector pulled as a cover went back on (Step D2). Reopen the last cover you fitted and check.
A vent moves no air after reassembly	The passenger vent tube must be physically connected to the centre heater/evaporator box, not just pushed into place (Step D2).
The factory security system's behaviour seems changed	No source documents how the two systems interact (READ FIRST). Note what changed and contact MITA support — do not disconnect factory units by way of experiment.

症状	確認すること
リモコンでドアが施錠・解錠できない	メイン接続を再確認してください（ステップA2〜A3）。グローブボックス下、カーペットのライン上の純正コネクターが、確かなクリック感まで接続されているか。NA1-100車の場合は、アダプターが接続に含まれているか（12端子）確認してください。接続が正しくても反応しない場合は、作業を止め、専門業者またはMITAサポートへご相談ください。
施錠・解錠はできるがライトが点滅しない	点滅機能にはフラッシャーハーネスが必要です（パートB）。18端子タップコネクターが取り付けられているか（ステップB4）、小さなコネクター（4ピン、キットによっては3ピン）がラジオ裏側を通され助手席側で接続されているか（ステップB3）確認してください。
ライトの点滅回数が違う	パターンは、解錠時1回、施錠時2回です。異なるパターンは接続の違いを示唆します — 他の箇所より先にパートBのハーネスを再確認してください。
リモコンでトランクが開かない	トランクボタンを丸3秒間長押ししてください — 短い押下では設計上何も起こりません。この機能には、青色コネクター（最上段、左から2番目）の位置に付属の20端子コネクターを取り付けたトランクリリースハーネスも必要です（パートC、ステップC4）。
チェックポイントでは動作したが、組み戻し後に止まった	カバーを戻す際にハーネスが挟まれたか、コネクターが引かれた可能性が高いです（ステップD2）。最後に取り付けたカバーを再度開けて確認してください。
組み戻し後にベントから風が出ない	助手席側ベントチューブは、押し込むだけでなく、センターのヒーター／エバポレーターボックスへ物理的に接続されていなければなりません（ステップD2）。

症状	確認すること
純正セキュリティシステムの動作が変わったように見える	両システムの相互作用を文書化した資料はありません（「最初にお読みください」）。何が変わったかを記録し、MITAサポートへお問い合わせください — 試しに純正ユニットを外したりしないでください。

Questions
お問い合わせ

If anything in this guide does not match your car, or a part does not fit as described, stop and contact us before forcing anything: support@mitamotorsports.com. Compatibility questions for left-hand-drive, later, or non-Japanese-market cars are exactly the kind to ask before you order or install — MITA's own caution says so.

本ガイドの記述とお客様の車両が一致しない場合、または部品が説明どおりに収まらない場合は、無理をせず作業を止め、こちらまでご連絡ください： support@mitamotorsports.com。左ハンドル車、後期車、日本市場以外の車両に関する適合のご質問は、ご注文や取付けの前にこそお問い合わせいただきたい種類のものです — MITA自身の注意もそのように述べています。

MITA Motorsports — Technical Division MITA Motorsports — テクニカル部門

Sources: The installation instructions written for the MITA NSX Keyless Entry System (right-hand-drive procedure, v0.8) — kit contents (keyless unit with matching remote transmitters; flasher harness, 18 terminals; keyless harness with flat white and 14-terminal grey connectors; trunk release harness, 20 terminals; NA1-100 adapter for early production cars; 12-terminal adapter harness), operation (remote lock/unlock; parking lights once on unlock, twice on lock with the flasher harness; trunk on a 3-second hold of the remote's trunk button, three flashes then release), the quick path (keyless-only install in about 15 minutes; light flash and trunk release addable later), tools (Phillips #2; wire fish or improvised ~3 mm semi-rigid wire; tape; 7 mm wrench/spanner/socket; optional wide flat screwdriver), Part A (dash under cover: 2 screws, pull forward, 3 barbs; factory keyless connector at the carpet line under the dash, just on centre under the glove box; NA1-100 12-terminal with adapter, NA1-110 and later 14-terminal; mate until a solid click; checkpoint test of lock/unlock), Part B (driver-side under-dash panel; chime and light connectors detached; fragile plastic locating pins under the steering column; factory 18-terminal connector disconnected; wire fish behind the radio, the stereo not removed; 4-pin connector — 3-pin on some kits — fished driver side to passenger side, taped for the pass; 18-terminal tap connector fitted; centre-console LED 2-wire harness for cars so equipped, optional; checkpoint: flashes on lock and unlock), Part C (glove box door 4 machine-thread screws, insert 4 screws; the 2 screws either side of the metal latch striker bar not to be removed, nor the bar; side vent cover: 2 outer screws, one upper Phillips screw, one 7 mm screw best reached from behind through the glove-box opening; outer vent tube removed by pushing down on its centre joint; the existing 20-terminal connector blue, top row, second from the left; the supplied 20-terminal connector with the long orange wire fitted; harness tucked against rattle and chafe; no other connectors disturbed; checkpoint: trunk release on a 3-second hold), Part D (unit and harness zip-tied to the passenger-side lower cover, wire antenna threaded on the opposite side of the harness; refit order: passenger vent tube connected to the centre heater/evaporator box and its 2 screws, side vent grate 2 screws, glove box insert, driver-side under cover, vent tube, side dash cover, cover under the glove box; keyless unit connected to the vehicle

connector, adapter NA1-100 only; 2-pin harness connected to the main keyless harness; final tests including the driver-door trunk button and the headlight switch) and the closing qualified-shop advice. MITA product page for the NSX Keyless Entry System (35AR3-NMP-003) — the compatibility caution (designed for early-generation Japanese domestic right-hand drive NSX models; caution and professional/MITA guidance for other configurations) and the kit, tools and function lists, which agree with the instructions. Honda/Acura NSX factory service manual, Section 23, for CONTEXT ONLY: control unit locations behind the glove box (printed p. 23-12, PDF p. 998 — power door lock and security control units), power door lock component index and the security interconnection (PDF pp. 1237–1238), and the security alarm system description (PDF p. 1223; printed p. 23-306, PDF p. 1290 — arms about 15 seconds after locking, disarms by unlocking with the key). The manual contains no keyless-entry content of any kind; no source documents how the MITA system and the factory security system interact.

出典： MITA NSX
キーレスエントリーシステムのために書かれた取付説明書（右ハンドル車用手順、v0.8）— キット内容（対応リモコン送信機付きキーレスユニット、フラッシャーハーネス（端子18）、キーレスハーネス（フラットな白色コネクターと14端子グレーコネクター）、トランクリリースハーネス（端子20）、初期生産車用 NA1-100アダプター（12端子アダプターハーネス付き）、12端子アダプターハーネス）、操作（リモート施錠・解錠、フラッシャーハーネス装着時はパーキングライトが解錠時1回・施錠時2回点滅、トランクはリモコンのトランクボタンの3秒長押しで3回点滅の後にリリース）、短時間経路（キーレスのみの取付けは約15分、ライトフラッシュとトランクリリースは後から追加可能）、工具（プラス #2、ワイヤーフィッシュまたは約3mmの半剛性ワイヤーによる代用、テープ、7mmレンチ／スパナ／ソケット、オプションの幅広マイナスドライバー）、パートA（ダッシュアンダーカバー：ねじ2本、前方へ引く、バーブ3つ。純正キーレスコネクターはダッシュ下のカーペットのライン上、グローブボックス下のほぼ中央。NA1-100は12端子（アダプター使用）、NA1-110以降は14端子。確かなクリック感まで接続。施錠・解錠のチェックポイントテスト）、パートB（運転席側ダッシュ下パネル、チャイムとライトのコネクターの切り離し、ステアリングコラム下の壊れやすいプラスチック製位置決めピン、純正18端子コネクターの切り離し、ラジオ裏側へのワイヤーフィッシュ（ステレオは取り外さない）、 4ピンコネクター（一部キットでは3ピン）をテープで留めて運転席側から助手席側へ通すこと、18端子タップコネクターの取付け、センターコンソールLED装着車向け2線ハーネス（オプション）、チェックポイント（施錠・解錠時の点滅））、パートC（グローブボックスのドアは機械ねじ4本、インサートはねじ4本。金属製ラッチストライカーバーの両側のねじ2本とバー自体は外さない。サイドベントカバー： 外側のねじ2本、上部のプラスねじ1本、グローブボックス開口部から裏側へアクセスするのが最適な7mmのねじ1本。アウターベントチューブは中央のジョイント部を押し下げて取り外す。既存の20端子コネクターは青色、最上段、左から2番目。長いオレンジ色の配線が付いた付属の20端子コネクターを取り付ける。ハーネスは異音・擦れ防止に収める。他のコネクターには触れない。チェックポイント（3秒長押しでトランクリリース））、パートD （ユニットとハーネスを助手席側ロワカバーへ結束バンドで固定、ワイヤーアンテナはハーネスの反対側に通す。組み戻し順序：助手席側ベントチューブをセンターのヒーター／エバポレーターボックスへ接続し、そのねじ2本、サイドベントグレートのねじ2本、グローブボックスインサート、運転席側アンダーカバー、ベントチューブ、サイドダッシュカバー、グローブボックス下のカバー。キーレスユニットを車両側コネクターへ接続（アダプターは NA1-100のみ）、2ピンハーネスをメインのキーレスハーネスへ接続。運転席ドアのトランクボタンとヘッドライトスイッチを含む最終テスト）、および資格を持つ業者への依頼に関する締めの助言。 MITA NSX
キーレスエントリーシステム（35AR3-NMP-003）の商品ページ —
適合に関する注意（初期の日本国内向け右ハンドルNSX モデル用に設計。他の仕様については注

意と専門業者／MITAの案内を推奨）と、説明書と一致するキット・工具・機能のリスト。ホンダ／アキュラ NSX 純正サービスマニュアル第23章は**参考情報としてのみ**：
グローブボックス裏側のコントロールユニットの場所（印刷ページ23-12、PDF 998ページ — パワードアロックおよびセキュリティのコントロールユニット）、パワードアロックのコンポーネント索引とセキュリティとの相互接続（PDF 1237〜1238
ページ）、セキュリティアラームシステムの説明（PDF 1223ページ、印刷ページ23-306・PDF 1290ページ — 施錠後約15秒で作動、キーによる解錠で解除）。マニュアルにはキーレスエントリーに関する記述は一切ありません。MITAシステムと純正セキュリティシステムの相互作用を文書化した資料はありません。