

# 第二章 検査業務関係

- 1 制動装置に係る協定規則並びに操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 8 月 30 日

自動車局

## 制動装置に係る協定規則並びに操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「制動装置に係る協定規則（第13号）」及び「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正し、本日公布・施行します。（改正の詳細は別紙参照）

### （1）制動装置に係る協定規則の導入

自動車（バス、トラック及びトレーラー）に備える制動装置について、「制動装置に係る協定規則（第13号）」を採用し、EVSC（車両安定性制御装置）を一部の自動車に義務付け、ABS（アンチロックブレーキシステム）を全ての自動車に義務付けるなどの改正を行います。

- 新型車 : 平成26年11月1日以降順次
- 継続生産車 : 平成29年2月1日以降順次

### （2）操縦装置の配置及び識別表示等の協定規則の導入

自動車に備える操縦装置の配置及び識別表示等について、「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国際基準と調和します。

- 乗車定員10人以上であって車両総重量が5tを超える乗用自動車（バス）及び車両総重量が12tを超える貨物自動車（トラック）
  - : 平成31年2月1日以降に製作される自動車
- その他 : 平成29年2月1日以降に製作される自動車

「道路運送車両の保安基準」、「装置型式指定規則」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

## 1. 背景

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「制動装置に係る協定規則（第13号）」及び「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正します。

## 2. 改正概要

### (1) 保安基準及び細目告示の改正

- ① 制動装置（保安基準第12条、細目告示第15条、第16条、第93条、第94条、第171条、第172条、別添10、別添11、別添15関係）

「制動装置に係る協定規則（第13号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

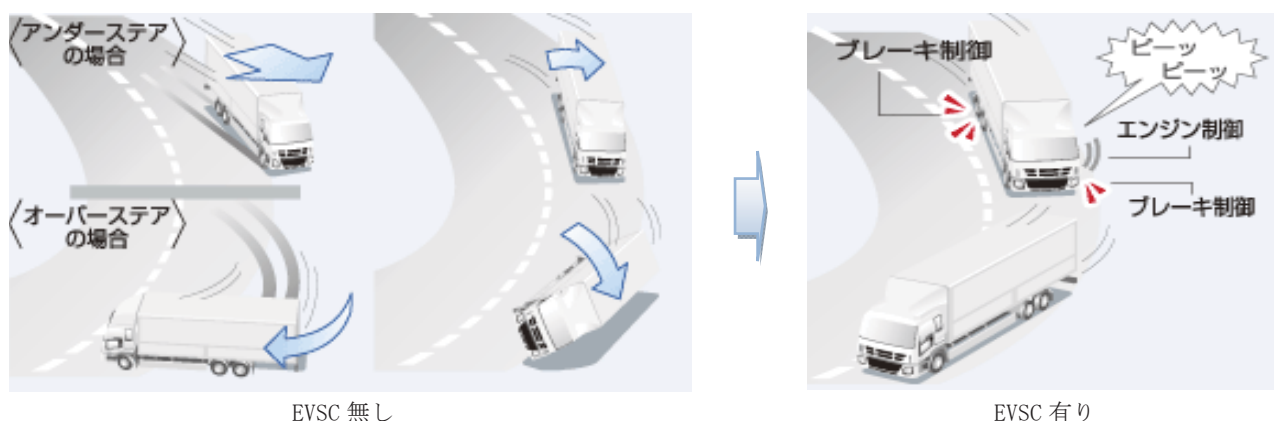
#### 【適用範囲】

- 自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車カタピラ及びそりを有する軽自動車、並びに最高速度25km/h以下の自動車を除く。）

#### 【改正概要】

- EVSC（車両安定性制御装置）<sup>※1</sup>について、上記【適用範囲】の自動車のうち、以下の自動車に義務付けることとします。
  - ・専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5t以下又は12tを超えるもの（立席を有するもの及び被牽引自動車を除く。）
  - ・貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が20tを超えるもの（被牽引自動車を除く。）及び第5輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量が13tを超えるもの
  - ・最大重量が3.5tを超える被牽引自動車（空気ばねを備える3軸以下のものに限る。）

<sup>※1</sup> 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置をいう。



EVSC 無し

EVSC 有り

- ABS（アンチロックブレーキシステム）<sup>※2</sup>について、現在装備が義務化されている自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が12tを超えるもの（路線バスを除く。）及び車両総重量が7tを超える牽引自動車）に加え、上記【適用範囲】の自動車全て<sup>※3</sup>に対し装備を義務付けすることとします。

<sup>※2</sup> 走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置をいう。

<sup>※3</sup> 車両総重量3.5t以下の被牽引自動車を除く。

- その他、主制動装置、二次制動装置、駐車制動装置及び補助制動装置について、性能要件等を協定規則第13号において求められる要件へ変更します。

【適用時期】

新型車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が12tを超えるのもの（被牽引自動車を除く。）	平成26年11月1日以降 （ただし、立席を有する自動車にあつては、平成28年2月1日以降）
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5tを超え12t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成28年2月1日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が22tを超えるもの（第5輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成26年11月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が20tを超え22t以下のもの（第5輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降 （ただし、EVSCの装着義務は平成28年11月1日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5tを超え20t以下のもの（第5輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量が13tを超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	平成28年2月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降 （ただし、軽自動車にあつては、平成28年2月1日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が13tを超えるもの（第5輪荷重を有する牽引自動車に限る。）	平成26年11月1日以降
被牽引自動車	平成27年9月1日以降

継続生産車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 12t を超えるもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 9 月 1 日以降 （ただし、立席を有する自動車にあつては、平成 30 年 2 月 1 日以降）
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5t を超え 12t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 2 月 1 日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 22t を超えるもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 9 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 20t を超え 22t 以下のもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 11 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 3.5t を超え 20t 以下のもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車であつて車両総重量が 13t を超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が 3.5t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 2 月 1 日以降 （ただし、軽自動車にあつては、平成 30 年 2 月 1 日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が 13t を超えるもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車に限る。）	平成 30 年 9 月 1 日以降
被牽引自動車	平成 29 年 2 月 1 日以降

- ② 操縦装置（保安基準第 10 条、細目告示第 12 条、第 90 条、第 168 条関係）  
「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第 121 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）

【改正概要】

- 現在、自動車に備える操縦装置の識別表示については、JIS D0032 又は ISO 2575 に掲げられた識別記号を表示の例としていますが、今後、協定規則第 121 号に規定する識別表示とします。また、同協定に定める操縦装置の配置及び識別等の要件を導入します。



（例）協定規則第121号の識別表示：



など

（方向指示器）（前部霧灯）

【適用時期】

適用範囲のうち、以下の適用時期に新たに製作される自動車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上であって車両総重量が 5 t を超えるもの	平成 31 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が 12t を超えるもの	
上記以外の自動車	平成 29 年 2 月 1 日以降

- ③ その他

その他、誤記訂正、項目の整理等所要の改正を行います。

## （2）装置型式指定規則の改正

「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則」及び「制動装置に係る協定規則」の採用に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと。）の対象となる特定装置を追加等するため、第 2 条（特定装置の種類）、第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）等の改正を行うこととします。

【改正概要】

- 第 2 条（特定装置の種類）関係
  - ・「制動装置」及び「操縦装置の配置及び識別表示装置」を追加します。
- 第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係
  - ・「制動装置」は制動装置に係る協定規則に基づき認定されたものについて、また、「操縦装置の配置及び識別表示装置」は操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則に基づき認定されたものについて、それぞれ型式指定を

受けたものとみなすこととします。

○第6条（特別な表示）関係

- ・第3号様式に定める表示方式（右記）については、「制動装置」及び「操縦装置の配置及び識別表示装置」について  $a \geq 8$  とします。



単位：ミリメートル

**(3) その他**

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」及び「装置型式指定規則第五条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定める国を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

**3. スケジュール（予定）**

公布：平成 25 年 8 月 30 日

施行：公布の日

※UN規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>

## 2 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について ～オフサイクル状態における排出ガス成分を著しく悪化させる原動機制御を禁止します。～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成25年10月1日  
自動車局

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について  
～オフサイクル状態における排出ガス成分を著しく悪化させる原動機制御を禁止します。～

### 1. 背景

現在、大型車の排出ガス規制は、公定モード(JE05モード)における排出ガス量による規制をおこなっているところです。排出ガス低減対策をより一層進めるため、平成22年7月「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(中央環境審議会第十次答申)」において、国連欧州経済委員会(UN/ECE)自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で作成されたオフサイクル(公定モードを外れた走行をいう。以下同じ。)状態における排出ガスの世界統一基準を次期排出ガス規制として平成28年以降に導入することとされています。

一方で、平成21年排出ガス規制適合の軽油を燃料とする重量車において、オフサイクル状態に窒素酸化物(NOx)排出量が増大する事例が確認されたことを踏まえ、平成23年度に環境省・国土交通省の合同で、「オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会」を設置し、オフサイクル状態における排出ガス中の規制成分を著しく増加させる原動機制御の禁止及び当該制御の有無の検証方法等についてとりまとめられました。

本検討会とりまとめ(※)を受け、オフサイクル状態におけるディフィートストラテジーを禁止するため、新たに「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第619号。以下「細目告示」という。)等を本日改正しました。

※ 「オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会とりまとめ」につきましては次のとおりです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000206838.pdf>

### 2. 改正の概要

#### (1) 細目告示の改正(第41条関係)

##### 【適用対象】

- ・ 軽油を燃料とする普通自動車、小型自動車(型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車に限る。)のうち、車両総重量が3.5tを超えるもの。(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。)

##### 【改正概要】

- ・ オフサイクル状態において、自動車から排出される排出ガス成分(一酸化炭素、非メ

タン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質)のうち1種類以上著しく増加させる原動機制御を禁止するため、「自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令に規定する国土交通大臣が告示で定める方法(平成18年国土交通省告示第350号)(以下「燃費算定等に関する告示」という。)第2条に定めるJE05モード法において入力する諸元を用いて、排出ガス測定をおこない、現行の排出ガス規制値を満たすこととします。

- ・ また、燃費算定等に関する告示における燃費値と上記で測定した排出ガス物質の数値を用いて今回規定する算式から算出された燃費値を比較し、一定以上の乖離があった場合、著しく排出ガスを悪化させる原動機制御とみなし、これを禁止します。

#### 【適用時期】

(新 型 車)平成25年10月1日

(継続生産車)平成27年 3月1日

#### (2) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

### 3. スケジュール

公布日：平成25年10月1日

施行日：公布日と同じ



### 3 「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正に伴う道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 11 月 1 日

自 動 車 局

#### 「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正に伴う 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正が行われました。

上記を受け、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

#### 【改正の概要】

##### （1）灯火器等の視認角緩和の条件に係る基準の改正

灯火器等の視認角を緩和する際の条件として、現在、車幅灯及び方向指示器にあっては、下縁の高さが地上750mm未満、その他の灯火器にあっては、上縁の高さが地上750mm未満としているところであるが、緩和の条件の統一化を図る観点から、当該緩和の条件として、灯火器等の基準中心を含む水平面の高さが地上750mm未満に変更します。

○平成25年11月3日より施行。

（ただし、車幅灯及び方向指示器については、平成29年11月18日以降に型式の指定を受ける自動車に適用します）

##### （2）その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂が国連においてなされたので、国内法令も同様に改正を行います。

## 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

## 1. 背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、現在採用している「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則（第 48 号）」（以下「取付装置協定規則」という。）などの改訂が、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 159 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 25 年 11 月 3 日に発効されることとなっています。

これを受け、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下「細目告示」という。）等を改正する必要があります。

## 2. 改正概要

## (1) 細目告示の改正

- ① 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置（細目告示第 45 条から第 48 条まで、第 50 条、第 52 条から第 54 条、第 56 条、第 59 条、第 123 条から第 126 条まで、第 128 条、第 130 条から第 132 条、第 134 条、第 137 条、第 201 条から第 204 条まで、第 206 条、第 208 条から第 210 条、第 212 条、第 215 条及び別添 52 関係）「取付装置協定規則」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

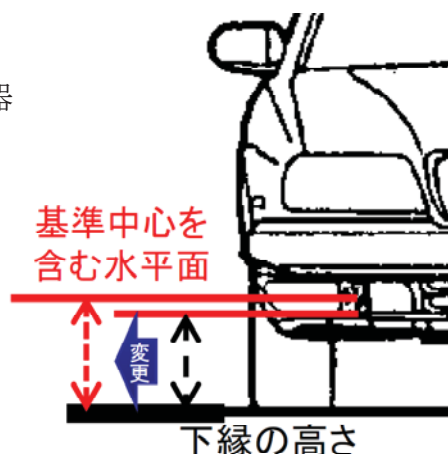
## 【適用範囲】

- 自動車に備える灯火器等（車幅灯、前部上側端灯、前部反射器、側方灯、側方反射器、尾灯、駐車灯、後部上側端灯、後部反射器、制動灯及び方向指示器）に適用します。（従前から変更なし。）

## 【改正概要】

- 灯火器等の視認角を緩和する際の条件として、現在、車幅灯及び方向指示器にあっては、下縁の高さが地上 750mm 未満、その他の灯火器にあっては、上縁の高さが地上 750mm 未満としているところであるが、緩和の条件の統一化を図る観点から、当該緩和の条件として、灯火器等の基準中心を含む水平面の高さが地上 750mm 未満に変更します。

例) 方向指示器



**【適用時期】**

- 平成 25 年 11 月 3 日より施行します。
- ただし、車幅灯及び方向指示器については、平成 29 年 11 月 18 日以降に型式の指定を受ける自動車に適用します。

② その他

誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされた協定規則について、国内法令も同様に改正を行います。

**(2) その他**

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

**3. スケジュール**

公布：平成 25 年 11 月 1 日

施行：平成 25 年 11 月 3 日

※UN規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_mar13.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_mar13.html)

## 4 自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則等の採用に伴う道路 運送車両の保安基準等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 11 月 12 日

自 動 車 局

### 自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則等 の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第125号）」、「車線逸脱警報装置に係る協定規則（第130号）」及び「衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則（第131号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正し、本日公布・施行します。（改正の詳細は別紙参照）

#### （1）自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則

乗用車の運転者席について、運転者席から前方の一定範囲における視界を妨げる遮蔽物の設置を禁止するなどの基準の変更を行います。

○適用時期

新型車 : 平成28年11月1日

継続生産車 : 平成30年11月1日

#### （2）車線逸脱警報装置に係る協定規則

バス及び大型トラックに備える車線逸脱警報装置について、車線からの逸脱の検知及び警報に係る性能等に関し新たに基準を定めます。

○適用時期 : 平成27年8月1日

#### （3）衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則

バス及び大型トラックに備える衝突被害軽減ブレーキについて、前方障害物との衝突の検知並びに警報及び制動制御に係る性能等に関する基準を変更します。

○適用時期

新型車 : 平成26年11月1日以降順次

継続生産車 : 平成29年9月1日以降順次

# 自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

## 1. 背景

我が国の自動車の安全対策については、交通政策審議会の「今後の車両安全対策のあり方に関する報告」（平成 23 年 6 月）に基づき、今後取り組むべき車両安全対策の諸課題について、「車両安全対策検討会」において、検討を行っているところです。

今般、平成 25 年 7 月 1 日に開催された「平成 25 年度第 1 回車両安全対策検討会」において、「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第 125 号）」及び「車線逸脱警報装置に係る協定規則（第 130 号）」を採用し、国内基準に導入することが合意されました。また、「衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則（第 131 号）」を採用し、国際的な基準調和を図ることとしました。

上記への対応にあたり、「道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）」（以下「保安基準」という。）、「装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）」、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下、「細目告示」という。）等を改正することとします。

## 2. 改正概要

### （1）保安基準の改正

#### ① 運転者席（細目告示第 27 条、第 105 条、第 183 条関係）

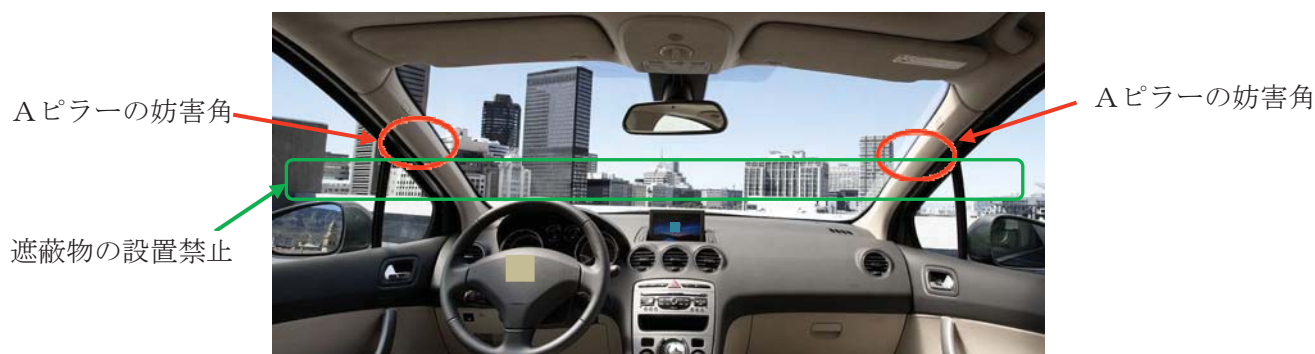
「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第 125 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

#### 【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車

#### 【改正概要】

- 自動車の運転に必要な視野を確保するため、Aピラーによって視野が妨害される許容角度要件を新たに規定することとします。
- 自動車の運転に必要な視野を確保するため、運転者席において、左右 180° 及び一定の上下方向の視野範囲における視野を妨げる遮蔽物の設置を禁止します。（Aピラー、側面ガラスを分割する支柱、窓ふき器等を除く。）



#### 【適用時期】

- 新型車 : 平成 28 年 11 月 1 日以降
- 継続生産車 : 平成 30 年 11 月 1 日以降

#### ② 車線逸脱警報装置（保安基準第 43 条の 6、細目告示第 67 条の 2、第 145 条の 2、

### 第 223 条の 2 関係)

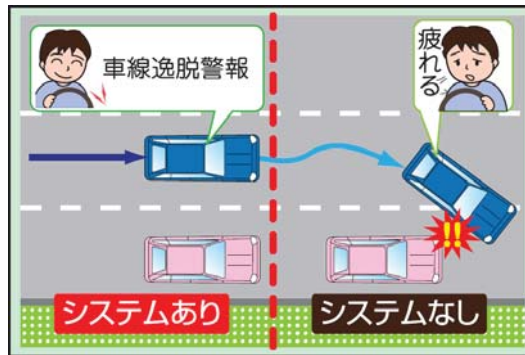
新規則である「車線逸脱警報装置 (LDWS: Lane Departure Warning System) に係る協定規則 (第 130 号)」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

#### 【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員 10 人以上のもの
- 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 3.5 t を超えるもの

#### 【改正概要】

- 車線逸脱警報装置の協定規則が発効することに伴い、車線逸脱警報装置を備える場合は、協定規則に適合しなければならないこととします。
- 車線逸脱警報装置は、車両が直線又は走行車線内側の曲率半径が 250m 以上の曲線路走行中に車線を逸脱する場合 (意図的に車線を逸脱する場合を除く。)、警報することとします。
- 車線逸脱警報は、運転者が気づくことができるものとして、視覚、聴覚及び触覚手段のうち少なくとも 2 種類 (逸脱方向の情報を含む場合にあっては、触覚及び聴覚のうち 1 種類) の方法により提供することとします。



#### 【適用時期】

- 基準適合義務：平成 27 年 8 月 1 日以降

### ③ 衝突被害軽減ブレーキ (細目告示第 15 条、第 93 条、第 171 条関係)

新規則である「衝突被害軽減ブレーキ (AEBS: Advanced Emergency Braking System) に係る協定規則 (第 131 号)」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

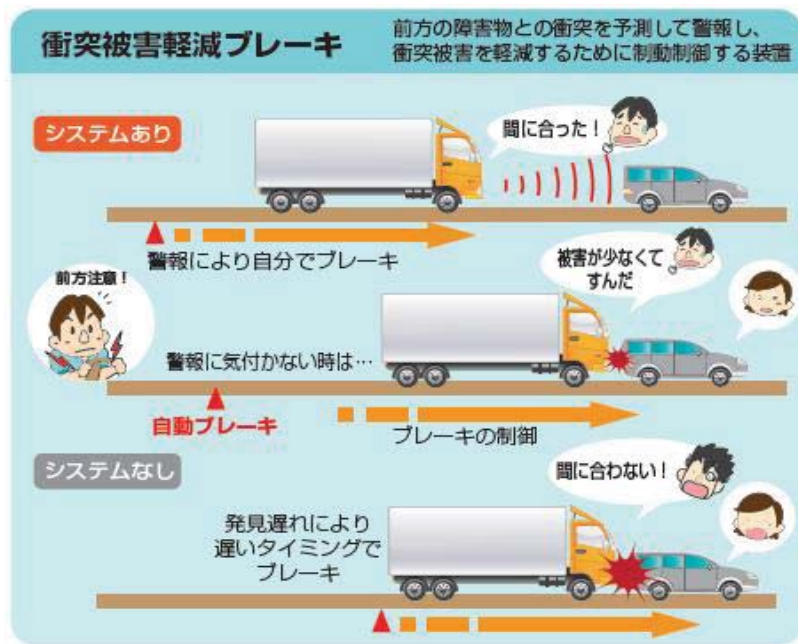
#### 【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5 t を超えるもの
- 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 8 t を超えるもの

※ 高速道路等において運行しないものを除く。

#### 【改正概要】

- 衝突被害軽減ブレーキの協定規則が新たに発効することに伴い、衝突被害軽減ブレーキを備える場合は、協定規則に適合しなければならないこととします。また、装着義務付け時期以降、協定規則に定める基準に適合する衝突被害軽減ブレーキを備えなければならないこととします。
- 衝突被害軽減ブレーキは、先行車両のうち、より低速で走行中の車両、減速して停止した車両、または移動が確認されなかった静止車両との衝突の可能性をシステムが検出したときに、視覚、聴覚及び触覚手段のうち少なくとも 2 種類の方法により警告を行った上で、それぞれの先行車両に対する制動性能を満たした緊急制動を行うこととします。



**【適用時期】**

新型車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。)であって、車両総重量が22tを超えるもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成26年11月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車に限る。)であって、車両総重量が13tを超えるもの。	
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。)であって、車両総重量が20tを超え22t以下のもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成28年11月1日以降
貨物の運送の用に供する普通自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。)であって車両総重量が8tを超え20t以下のもの	基準適合義務：平成24年3月12日以降※
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量が12tを超えるもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※ 装着義務：平成26年11月1日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量が5tを超え12t以下のもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※

継続生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成29年9月1日以降

を除く。)であって、車両総重量が22 tを超えるもの。	
貨物の運送の用に供する自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって、車両総重量が13 tを超えるもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成30年9月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が20 tを超え22 t以下のもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成30年11月1日以降
貨物の運送の用に供する普通自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が8 tを超え20 t以下のもの	基準適合義務：平成24年3月12日以降※
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が12 tを超えるもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※ 装着義務：平成29年9月1日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5 tを超え12 t以下のもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※

※装着義務付け時期までの間に、衝突被害軽減ブレーキを備える場合にあっては、現行の衝突被害軽減ブレーキの基準である細目告示別添 113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に規定する基準に適合するものであってもよいこととします。

## (2) 装置型式指定規則の改正

衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則、車線逸脱警報装置に係る協定規則及び自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則の採用に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと）の対象となる特定装置を追加等するため、第2条（特定装置の種類）、第5条（指定を受けたものとみなす特定装置）等の改正を行うこととします。

### 【改正概要】

- 第2条（特定装置の種類）関係  
「衝突被害軽減制動制御装置」、「運転者席」及び「車線逸脱警報装置」を追加します。
- 第5条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係  
「衝突被害軽減制動制御装置」は衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則に基づき認定されたものについて、「運転者席」は自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則に基づき認定されたものについて、また、「車線逸脱警報装置」は車線逸脱警報装置に係る協定規則に基づき認定されたものについてそれぞれ型式指定を受けたものとみなすこととします。
- 第6条（特別な表示）関係  
・第3号様式に定める表示方式について、「衝突被害軽減制動制御装置」、「直接視界」及び「車線逸脱警報装置」は $a \geq 8$ とします。





### **(3) その他**

「道路運送車両法施行規則」及び「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

### **3. スケジュール**

公布：平成 25 年 11 月 12 日

施行：公布の日

※ECE 規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_nov12.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_nov12.html)

- 5 「道路運送車両法施行規則」及び「自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令」の一部を改正しました。  
～平成26年1月より軽自動車の検査標章が変わります～

平成25年12月3日  
自動車局整備課

～平成26年1月より軽自動車の検査標章が変わります～

「道路運送車両法施行規則」及び「自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令」の一部を改正しました

1. 背景

検査標章（ステッカー）は、検査の履行の有無及び自動車検査証の有効期間の満了する時期を一目瞭然とし、もって無車検車の取締りの簡易化を図るため、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第66条に基づき、前面ガラス等に表示するものであり、運転者に対して自動車検査証の有効期間を表示することによって、有効な自動車検査証の交付を受けていない自動車の運行を防止する効果も合わせ持っています。

検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）については、軽自動車の検査を開始した昭和48年10月から現在の様式を採用しているが、近年これら自動車の構造が多様化され、前面ガラスのないトレーラなどはその構造によって後面に貼付しづらいといった指摘が、自動車関係団体やユーザーから寄せられていました。

このため、国土交通省において、検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）の様式・貼付位置について所要の見直しを行いました。

これにより、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）及び自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令（昭和45年運輸省令第8号）の一部を改正し、本日公布します。

2. 改正の概要

- (1) 道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）第37条の3の改正

運転者室又は前面ガラスのない検査対象軽自動車にあっては、検査標章（ステッカー）を車両番号標の左上部に見易いように貼りつけることにより表示するものとししました。

- (2) 自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令（昭和45年運輸省令第8号）軽第9号様式の改正

検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）の様式（軽第9号様式）を改めました。

3. スケジュール

公 布 平成25年12月3日

施 行 平成26年1月1日

## 軽自動車用検査標章の新旧

○現行様式



○新様式（平成 26 年 1 月～）



## 6 大型特殊自動車及び小型特殊自動車の排出ガス規制強化の実施に伴う「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成26年1月20日  
自動車局

### 大型特殊自動車及び小型特殊自動車の排出ガス規制強化の実施に伴う 「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

現在、軽油を燃料とする大型特殊自動車及び小型特殊自動車（以下「ディーゼル特殊自動車」という。）には、自動車の排出ガス規制を導入しているところであり、大気汚染状況、技術開発状況、海外の動向等を踏まえつつ、順次規制を強化しております。

今般、平成20年1月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第9次答申）及び平成24年8月の同第11次答申を踏まえ、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制の強化のため、道路運送車両の保安基準等を以下のとおり改正しますので、お知らせいたします（改正の詳細は別紙参照）。

#### (1) ブローバイ・ガス還元装置の備付

（保安基準第31条 細目告示第41条、第119条、第197条関係）

##### 【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

##### 【改正概要】

- ・ ブローバイ・ガス還元装置（原動機の燃焼室からクランクケースに漏れるガスを還元させる装置をいう。以下同じ。）の備え付けを義務付けます。
- ・ ブローバイ・ガス還元装置の備え付けが困難な場合は、排気管から排出される排出ガス（以下「排出ガス」という。）試験時にブローバイ・ガスについても測定し、排出ガスとブローバイ・ガスをあわせて排出ガス規制値を満たせばよいこととします。

#### (2) 排出ガス試験における新試験法の導入及び規制値の強化

（細目告示第41条、第119条、第197条関係）

##### 【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上（NO<sub>x</sub>規制値強化にあつては、定格出力が56kW以上）560kW未満である原動機を備えたもの

##### 【改正概要】

- ・ 排出ガス試験のうち、C1モード法に代えることができるものとして RMC を導入します。
- ・ 排出ガス試験において、NO<sub>x</sub>の規制値を強化します。

### (3) 使用過程車における粒子状物質の測定方法の変更

(細目告示第197条関係)

#### 【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

#### 【改正概要】

- ・ 使用過程車の粒子状物質の測定方法について、「無負荷急加速黒煙の測定方法」(細目告示別添46)に規定する方法に代えて、「無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数の測定方法」(細目告示別添109)に規定する方法による、光吸収係数の規制に変更するとともに規制値を $0.5\text{m}^{-1}$ にします。

### (4) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

## 「道路運送車両の保安基準」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

### 1. 改正の背景

現在、大気環境改善のため、自動車の排出ガス規制を導入しているところであり、大気汚染状況、技術開発状況、海外の動向等を踏まえつつ、順次規制を強化しております。近年(平成23年)では、軽油を燃料とする大型車等について、世界最高水準の基準を導入し、排出ガス規制を強化しました。

今般、平成20年1月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第9次答申)」及び平成24年8月の第11次答申において、軽油を燃料とする大型特殊自動車及び小型特殊自動車(以下「ディーゼル特殊自動車」という。)の排出ガス規制の強化について、以下の内容がとりまとめられました。

- ① 窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)の規制値強化
- ② ブローバイ・ガス対策の義務付け
- ③ 国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(以下「UN/ECE/WP29」という。)で作成された世界統一基準 NRMM gtr(Non-Road Mobile Machinery global technical regulation)に規定されている Ramped Modal Cycle(以下「RMC」という。)を導入
- ④ 使用過程車における粒子状物質の測定方法を黒煙汚染度測定から光吸収係数測定に変更

国土交通省では、これら中央環境審議会のとりまとめを受け、ディーゼル特殊自動車に対する排出ガス規制を強化するため、「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。)及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省令告示第619号。以下「細目告示」という。)等の一部を改正することとします。

### 2. 改正概要

#### (1) ブローバイ・ガス還元装置の備付

(保安基準第31条 細目告示第41条、第119条、第197条関係)【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

#### 【改正概要】

- ・ ブローバイ・ガス還元装置(原動機の燃焼室からクランクケースに漏れるガスを還元させる装置をいう。以下同じ。)の備え付けを義務付けます。
- ・ ブローバイ・ガス還元装置の備え付けが困難な場合は、排出ガス試験時にブローバイ・ガスについても測定し(参考資料1参照)、排出ガスとブローバイ・ガスとをあわせて排出ガス規制値を満たせばよいこととします。

#### (2) 排出ガス試験における新試験法の導入及び規制値の強化

(細目告示第41条、第119条、第197条関係)

#### 【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上(NO<sub>x</sub>規制値強化にあつては、定格出力が56kW以上)560kW未満である原動機を備えたもの

#### 【改正概要】

- ・ 排出ガス試験のうち、C1モード法に代えることができるものとして RMC(参考資料2参照)を導入します。
- ・ 排出ガス試験において、NO<sub>x</sub>の規制値を強化します。(参考資料3参照)

### (3) 使用過程車における粒子状物質の測定方法の変更

(細目告示第197条関係)

#### 【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

#### 【改正概要】

・ 使用過程車における粒子状物質の測定方法について、「無負荷急加速黒煙の測定方法」(細目告示別添46)に規定する方法に代えて、「無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数の測定方法」(細目告示別添109)に規定する方法による、光吸収係数の規制に変更するとともに規制値を $0.5\text{m}^{-1}$ にします。

### (4) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

## 3. 適用開始時期

以下のディーゼル特殊自動車に対して、適用開始時期を設定します。

### (1) 新型車

適用対象	適用開始時期
定格出力が19kW以上56kW未満である原動機を備えたもの	平成28年10月1日以降
定格出力が56kW以上130kW未満である原動機を備えたもの	平成27年10月1日以降
定格出力が130kW以上560kW未満である原動機を備えたもの	平成26年10月1日以降

### (2) 上記以外のディーゼル特殊自動車

適用対象	適用開始時期
定格出力が19kW以上(2.(2)に掲げる規制値強化にあつては、56kW以上)130kW未満である原動機を備えたもの	平成29年9月1日以降
定格出力が130kW以上560kW未満である原動機を備えたもの	平成28年9月1日以降

## 4. スケジュール

公布日 : 平成26年1月20日

施行日 : 公布の日

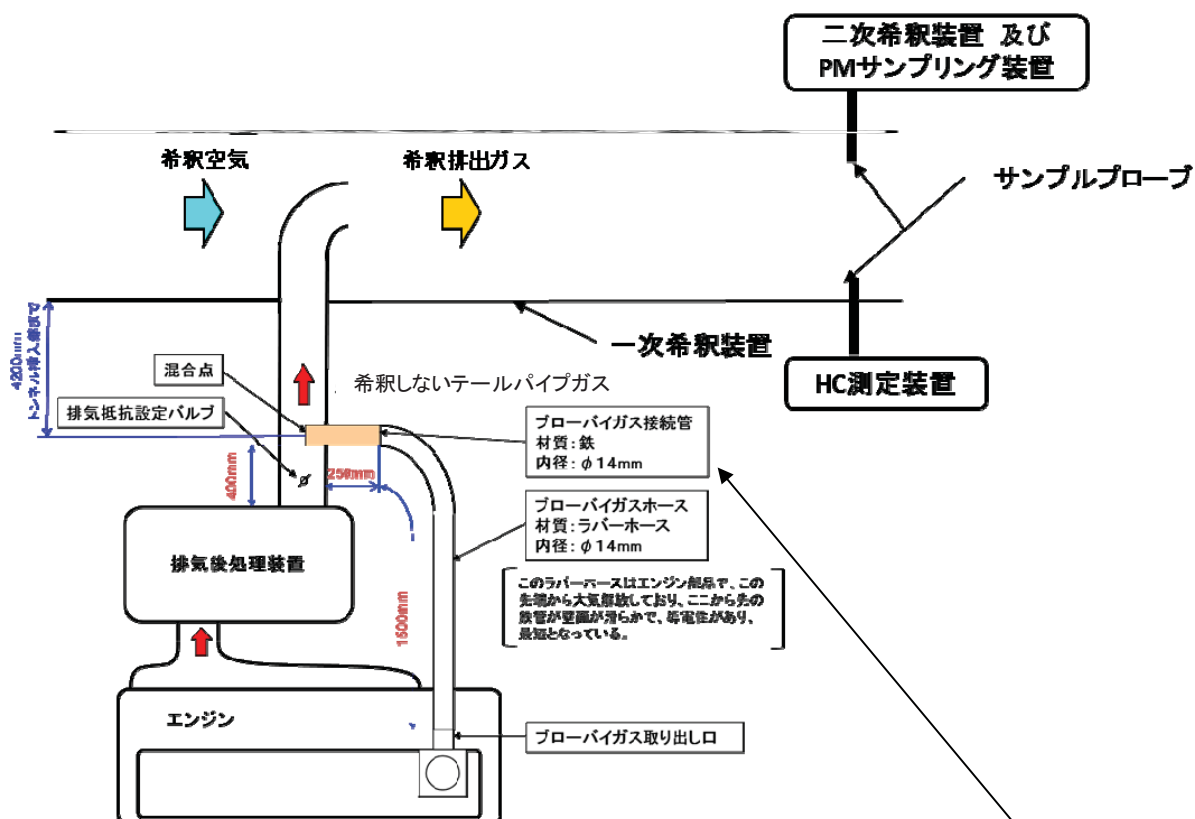
## ONRMM gtrに基づくブローバイガス測定方法の例 (テールパイプガスに混合して測定する場合)

(c) 試験室でのブローバイガス排出管は、クランクケース排圧に関してエンジン製造業者の指示に適合したものであるものとする。

(d) サンプルング前にエンジンのテールパイプガスでの完全な混合を確実にするために、クランクケース排出ガス管は、いかなる排気後処理装置の下流、設置されたいかなる排気抵抗の下流、及びサンプルプローブの十分に上流で、希釈しないテールパイプガスに接続するものとする。

ブローバイガス排出管は、境界層の影響を避け、混合を促進するために、テールパイプガスの自由流れ中に延長するものとする。

ブローバイガス排出管は、希釈しないテールパイプガス流に対して、あらゆる方向に向けることができる。  
(NRMM-gtr 6.10.)



(a) 管の材料は、壁面が滑らかで、導電性があり、クランクケース排出物に対して反応性の無いものとする。管の長さをできる限り最短にするものとする。

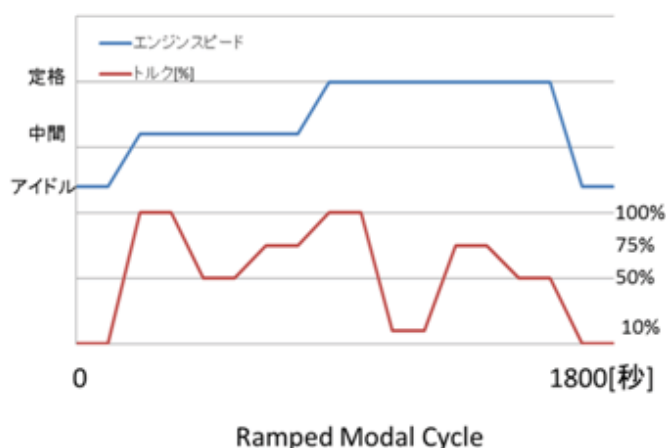
(b) 試験室でのクランクケース管中の曲げの数は最少にし、やむを得ない曲げの半径は最大にするものとする。 (NRMM-gtr 6.10.)



## ○ C1モードとRMC

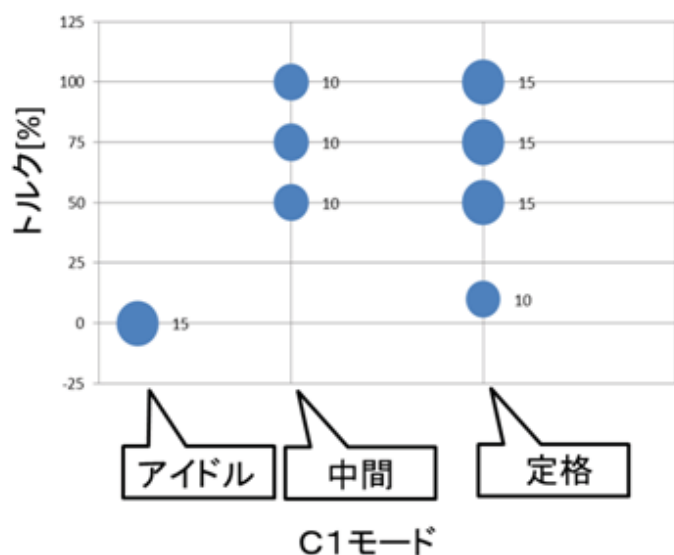
RMC(Ramped Modal Cycle)とは

- ・NRMM gtr における定常試験サイクルの一つでC1モードと同様にエンジンを暖機した状態で行う。
- ・各モード間の移行については20±1秒の間に線形に行う。
- ・排出量測定に関しては、NRTCと同様の方法で測定し、テストサイクル中に連続サンプリングする。

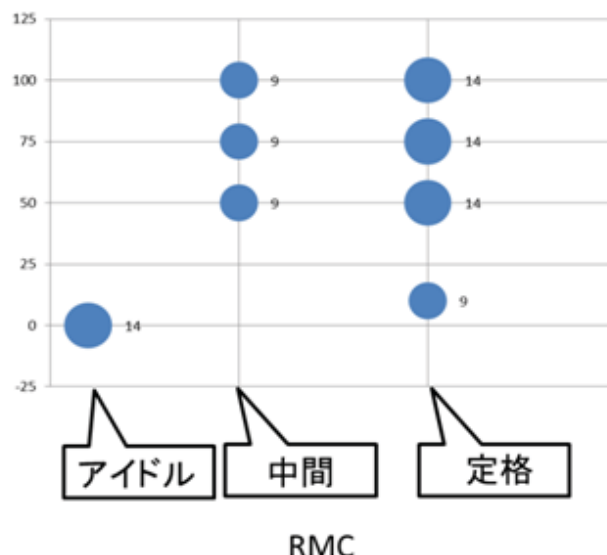


モード	モード時間[秒]	エンジンスピード	トルク[%]
1a 定常(steady state)	126	アイドリング	0
1b 移行(Transition)	20	線形移行	線形移行
2a 定常	159	中間	100
2b 移行	20	中間	線形移行
3a 定常	160	中間	50
3b 移行	20	中間	線形移行
4a 定常	162	中間	75
4b 移行	20	線形移行	線形移行
5a 定常	246	定格	100
5b 移行	20	定格	線形移行
6a 定常	164	定格	10
6b 移行	20	定格	線形移行
7a 定常	248	定格	75
7b 移行	20	定格	線形移行
8a 定常	247	定格	50
8b 移行	20	線形移行	線形移行
9 定常	128	アイドリング	0

## ○ C1モードとRMCの比較



表中の数値はWF[%]を示す



表中の数値は全試験時間に対する時間比率[%]を示す  
(但し、モード移行時間 8% を除く)

## 排出ガス基準値の現行と改正案の比較

○ディーゼル特殊自動車の排出ガス基準値比較表

定格出力	CO		NMHC		NO <sub>x</sub>		PM		ディーゼル黒煙	
	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案
19kW 以上 37kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.7 (0.9)	←	4.0 (5.3)	←	0.03 (0.04)	←	25%	0.5m-1
37kW 以上 56kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.7 (0.9)	←	4.0 (5.3)	←	0.025 (0.033)	←	25%	0.5m-1
56kW 以上 75kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.19 (0.25)	←	3.3 (4.4)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1
75kW 以上 130kW 未満 のもの	5.0 (6.5)	←	0.19 (0.25)	←	3.3 (4.4)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1
130kW 以上 560kW 未満 のもの	3.5 (4.6)	←	0.19 (0.25)	←	2.0 (2.7)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1

注

1. 現行及び改正案欄中の値は平均値を表し、括弧内の値は上限値を表す。
2. CO、NMHC、NO<sub>x</sub>、PM の単位は g/kWh である。
3. 規制値 (CO、NMHC、NO<sub>x</sub>、PM) は、8モード法又はRMC、及びNRTCモード法によるもの。
4. 規制値 (ディーゼル黒煙) は、無負荷急加速黒煙の測定法で現行は黒煙測定器、改正案はオパシメータによるもの。

## 7 年少者用補助乗車装置に係る新協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成26年1月24日

自動車局

### 年少者用補助乗車装置に係る新協定規則の採用に伴う 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「年少者用補助乗車装置に係る新協定規則（第129号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

#### ○年少者用補助乗車装置に係る新協定規則

年少者用補助乗車装置について、側面衝突基準を追加する等チャイルドシートの安全性を向上させます。なお、チャイルドシートの基準として、従来より採用している「年少者用補助乗車装置に係る協定規則（第44号）」についても、当分の間、有効とします。

◇適用時期：平成26年1月26日

## 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」及び「装置型式指定規則」等の一部改正について

### 1. 背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、チャイルドシートの安全性を向上するため、新たに「年少者用補助乗車装置に係る新協定規則（第 129 号）」（以下「新チャイルドシート規則」という。）を採用することとします。

これを受け、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下「細目告示」という。）、「装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）」等を改正することとします。

### 2. 改正概要

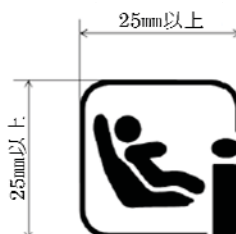
#### （1）細目告示の改正

##### ① 年少者用補助乗車装置（細目告示第 32 条、第 110 条、第 188 条関係）

「新チャイルドシート規則」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

##### 【改正概要】

- これまで実施していた前面衝突試験・後面衝突試験に加え、側面衝突試験を実施する等チャイルドシートの安全性を向上させます。
- チャイルドシートに以下の表示を義務付けることとします。



※チャイルドシートの基準として、従来より採用している「年少者用補助乗車装置に係る協定規則（第 44 号）」（以下「旧チャイルドシート規則」という。）についても、当分の間、有効とします。

##### 【適用時期】

平成 26 年 1 月 26 日以降

##### ② その他

誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされた協定規則について、国内法令も同様に改正します。

#### （2）装置型式指定規則の改正

「新チャイルドシート規則」の採用に伴い、第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）を改正します。

##### 【改正概要】

- 「新チャイルドシート規則」に基づき認定された「年少者用補助乗車装置」

について、型式指定を受けたものとみなすこととします。

- 当分の間、「旧チャイルドシート規則」に基づき認定された「年少者用補助乗車装置」についても、型式指定を受けたものとみなすことができることとします。

### 3. スケジュール

公布：平成 26 年 1 月 24 日

施行：平成 26 年 1 月 26 日

※UN規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_mar13.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_mar13.html)

## 8 燃料電池自動車に係る世界統一技術規則との整合等に伴い関係告示を改正します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 2 月 12 日  
自 動 車 局

燃料電池自動車に係る世界統一技術規則との整合等に伴い関係告示を改正します。

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連の「水素及び燃料電池自動車に係る世界統一技術規則」及び「圧縮天然ガスを燃料とする自動車に係る協定規則」の試験方法等を国内基準に導入するとともに、車両安定性制御装置の装備義務の拡大並びに衝突被害軽減ブレーキの基準強化及び装備義務の拡大を行うこととしました。

このため、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等を改正し、公布・施行しますのでお知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

「水素及び燃料電池自動車にかかる世界統一技術規則」は、我が国が提案した案をベースとして昨年6月に成立したものであり、「規制改革実施計画（平成25年6月閣議決定）」に掲げられている燃料電池自動車の普及に資するものと期待されます。

### （1）燃料電池自動車関係

衝突試験後の車室内の水素濃度やガス容器の車両への固定状態等の要件を追加し、世界統一技術規則と整合させます。

### （2）圧縮天然ガス自動車関係

ガス容器の取り付け強度に係る試験方法を振動試験から加速度試験に変更し、協定規則と整合させます。

### （3）車両安定性制御装置及び衝突被害軽減ブレーキ関係

車両安定性制御装置の装備義務を全てのバス、トラック及びトレーラーへ拡大します。また、衝突被害軽減ブレーキの制動制御に係る性能要件を強化するとともに、装備義務を全てのバス及び中・大型トラックへ拡大します。

自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する  
「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

## 1. 背景

我が国の自動車の安全基準の拡充・強化を進めるとともに、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

また、自動車の安全性の向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置ごとの技術基準を策定するため、「車両等の世界技術規則の作成に関する協定」（以下「技術規則協定」という。）に平成 11 年に加入し、積極的に活動を推進しているところです。

今般、「制動装置に係る協定規則（第 13 号）」、「衝突被害軽減制動制御装置に係る協定規則（第 131 号）」等の改訂が、国連欧州経済委員会（UN/ECE）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 160 回会合において採択され、平成 26 年 2 月 13 日に発効されます。これに併せ、車両安定性制御装置の装備義務の拡大並びに衝突被害軽減ブレーキの基準強化及び装備義務の拡大を行うこととします。また、「圧縮天然ガスを燃料とする自動車に係る協定規則（第 130 号）」の試験方法を導入することとします。

さらに、技術規則協定に基づき同会合において策定された「水素及び燃料電池自動車に関する世界統一技術規則（第 13 号）」についても、国内基準へ導入することとします。

これらを受け、また、その他必要な措置を講ずるため、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下、「細目告示」という。）等を改正することとします。

## 2. 改正概要

### （1）高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置等に関する改正

#### ① 圧縮水素ガスを燃料とする自動車（細目告示第 20 条、第 98 条、第 176 条関係）

圧縮水素ガスを燃料とする自動車に関する基準を「水素及び燃料電池自動車に関する世界統一技術規則（第 13 号）」と整合させます。主な改正概要は以下のとおりです。

#### 【適用範囲】

- 圧縮水素ガスを燃料とする車両総重量 4540 kg 未満の専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）

#### 【改正概要】

- 衝突試験後の要件に関し、以下の内容等について規定を新たに追加することとします。
  - (a) 自動車の衝突後に水素ガスの漏出により車室の水素濃度が 4 % を超えないこと
  - (b) 自動車の衝突後であっても少なくとも 1 か所でガス容器が車両に固定されていること
- 車室等の水素濃度が 1 ～ 3 % を超えた場合に運転者への警告をし、2 ～ 4 % を超えた場合に燃料の供給を遮断することに改めることとします。

【適用時期】

- 平成 29 年 2 月 13 日以降に製作された自動車

② 圧縮天然ガスを燃料とする自動車（細目告示第 20 条、第 98 条、第 176 条関係）

圧縮天然ガスを燃料とする自動車のガス容器取り付けに関する試験方法等について、「圧縮天然ガス（CNG）を燃料とする自動車に係る協定規則（第 110 号）」のガス容器取付の安全性の試験方法と同一のものにします。

【適用範囲】

- 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）

【改正概要】

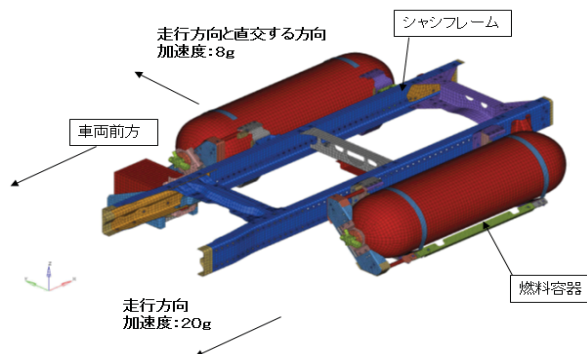
- 圧縮天然ガスを燃料とする自動車のガス容器は、燃料満載時に以下の加速度に耐えられるように車両に取り付けるものとするよう改めることとします。

（専ら乗用の用に供する自動車）

- 1) 乗車定員 9 人以下のもの
  - (a) 走行方向に 20G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 8 G
- 2) 乗車定員 9 人を超え、車両総重量 5t 以下のもの
  - (a) 走行方向に 10 G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G
- 3) 乗車定員 9 人を超え、車両総重量 5t を超えるもの
  - (a) 走行方向に 6.6 G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G

（貨物の運送の用に供する自動車）

- 1) 車両総重量 3.5t 以下のもの
  - (a) 走行方向に 20 G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 8 G
- 2) 車両総重量 3.5t を超え、12t 以下のもの
  - (a) 走行方向に 10 G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G
- 3) 車両総重量 12t を超えるもの
  - (a) 走行方向に 6.6 G
  - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G



【適用時期】

- 新型車 : 平成 29 年 2 月 13 日以降  
継続生産車 : 平成 31 年 2 月 13 日以降



## (2) 制動装置に関する改正

### ① 制動装置（細目告示第15条第2項、第93条第2項、第171条第2項関係）

「制動装置に係る協定規則（第13号）」の適用関係等について、以下の改正を行います。

#### 【適用範囲】

- 自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに最高速度25km/h以下の自動車を除く。）

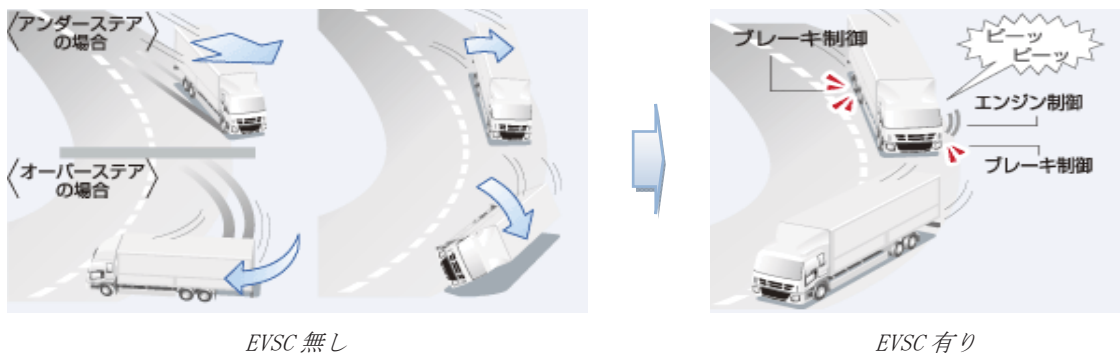
#### 【改正概要】

- 車両安定性制御装置（EVSC）<sup>※1</sup>について、現在装備を義務付けている自動車<sup>※2</sup>に加え、上記【適用範囲】の全ての自動車<sup>※3</sup>に対し装備を義務付けることとします。
- その他、協定規則の改訂等に伴う所要の改正を行います。

<sup>※1</sup> 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置をいう。

<sup>※2</sup> 右記参照：[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07\\_hh\\_000136.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000136.html)

<sup>※3</sup> 車両総重量12t超の立席を有するバス、空気ばねを備えないトレーラー及び3.5t以下のトレーラーを除く。



#### 【適用時期】

<車両安定性制御装置の装備義務>

（上段：新型車、下段：継続生産車、下線：今回の改正により対応するもの）

自動車の種別	車両総重量	適用時期
専ら乗用の用に供する自動車（被牽引自動車を除く。）であって乗車定員10人以上のもの	5t 以下	(平成27年9月1日) (平成29年2月1日)
	5t 超 12t 以下	<u>平成31年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	12t 超	(平成26年11月1日) (平成29年9月1日)
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量13tを超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	8t 以下	<u>平成31年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	8t 超 20t 以下	<u>平成30年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	20t 超 22t 以下	(平成28年11月1日) (平成30年11月1日)

	22t 超	(平成 26 年 11 月 1 日) (平成 29 年 9 月 1 日)
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量 13t を超えるものに限る。）	-	(平成 26 年 11 月 1 日) (平成 30 年 9 月 1 日)
被牽引自動車	3.5t 超	(平成 27 年 9 月 1 日) (平成 29 年 2 月 1 日)

② 衝突被害軽減制動制御装置（細目告示第 15 条第 7 項、第 93 条第 8 項、第 171 条第 8 項関係）

「衝突被害軽減制動制御装置に係る協定規則（第 131 号）」の適用関係等について、以下の改正を行います。

【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5t を超えるもの

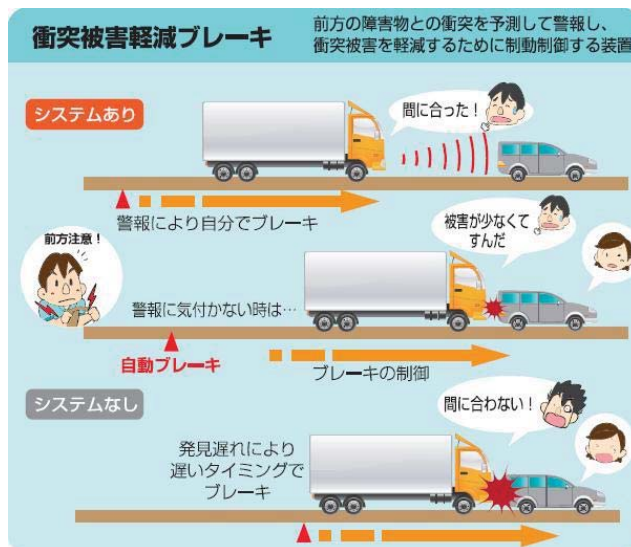
【改正概要】

- 制動制御に係る性能要件を強化します。具体的には、静止障害物試験において、衝突直前までに減速させなければならない減速幅を現行の 10km/h から 20km/h に強化するとともに、移動障害物試験における前方障害物の移動速度を 30km/h から 10km/h にするなどの要件の変更を行います<sup>※1</sup>。
- この強化した衝突被害軽減制動制御装置（AEBS）<sup>※2</sup>について、上記【適用範囲】の全ての自動車<sup>※3</sup>に対し装備を義務付けることとします。
- その他、協定規則の改訂等に伴う所要の改正を行います。

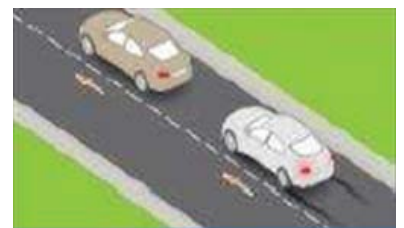
※1 車両総重量 5t 以下のバス及び 8t 以下のトラック（空気圧式制動装置を備えるものを除く。）並びに 5t 超のバス（液圧式制動装置を備えるものに限る。）にあつては緩和要件あり。

※2 前方障害物との衝突による被害を軽減するために制動装置を作動させる装置をいう。

※3 高速道路等において運行しないものを除く。



静止障害物試験



移動障害物試験

【適用時期】

(上段：新型車、下段：継続生産車)

自動車の種別	車両総重量	適用時期
専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人以上のもの	12t 以下	平成 31 年 11 月 1 日 平成 33 年 11 月 1 日
	12t 超	平成 29 年 11 月 1 日 平成 31 年 11 月 1 日
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量 13t を超えるものを除く。）	3.5t 超 8t 以下	平成 31 年 11 月 1 日 平成 33 年 11 月 1 日
	8t 超 20t 以下	平成 30 年 11 月 1 日 平成 33 年 11 月 1 日
	20t 超 22t 以下	平成 30 年 11 月 1 日 平成 32 年 11 月 1 日
	22t 超	平成 29 年 11 月 1 日 平成 31 年 11 月 1 日
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量 13t を超えるものに限る。）	-	平成 30 年 11 月 1 日 平成 32 年 11 月 1 日

(3) その他

その他の協定期則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされたこと等を踏まえ、必要な改正を行います。

3. 公布・施行日

公布：平成 26 年 2 月 13 日

施行：公布の日

※協定期則等（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_jun13.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_jun13.html)

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob\\_registry.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html)

## 9 製造の過程にある自動車の型式認定制度をつくりました

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

平成26年2月12日  
自動車局

製造の過程にある自動車の型式認定制度をつくりました。

キャブ付シャシ（荷台を架装する前の貨物自動車をいう。以下同じ。）については、製造過程自動車（製造の過程にある自動車をいう。以下同じ。）として市場において販売・購入されており、ディーラーやユーザー等が必要な架装を行い、新規検査を行っておりますが、現在、キャブ付シャシを含めた製造過程自動車の状態で、国が保安基準への適合性を確認する制度が存在していません。

今般、国土交通省では、荷台を架装した後の状態で車両総重量が7.5トンを超える貨物自動車（被けん引自動車及び第五輪荷重を有するけん引自動車を除く。）を、製造過程自動車として型式を認定し、当該製造過程自動車の型式ごとに、構造、装置及び性能の保安基準への適合性ととも、均一性について判断し、型式の認定を行うことにより、新規検査の効率化を図ることとし、「製造過程自動車の型式認定に関する規程」（平成26年国土交通省告示第120号）を策定しましたので、お知らせします。（詳細は別紙参照）

「製造過程自動車の型式認定に関する規程」について

平成26年2月  
自動車局  
審査・リコール課

1. 経緯

キャブ付シャシ（荷台を架装する前の貨物自動車をいう。以下同じ。）については、製造過程自動車（製造の過程にある自動車をいう。以下同じ。）として市場において販売・購入されており、ディーラーやユーザー等が必要な架装を行い、新規検査を行っておりますが、現在、キャブ付シャシを含めた製造過程自動車の状態で、国が保安基準への適合性を確認する制度が存在していません。

このため、適正かつ円滑な取引を促進する観点から、キャブ付シャシとして保安基準への適合性を確認するための型式認定制度を設け、その型式を認定することを通して、ディーラーやユーザー等が製造過程自動車を販売・購入するに当たって、保安基準への適合性を容易に確認することができることにより、取引の適正化・円滑化に資するものと考え、今般、「製造過程自動車の型式認定に関する規程(平成26年国土交通省告示第120号)」を策定することにより、新規検査の効率化を図るため、製造過程自動車に対する型式認定制度を導入することとしました。

2. 制度の概要

- (1) 自動車を製作することを業とする者又はその者から自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を販売することを業とするもの（外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者又はその者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を本邦に輸出することを業とするものを含む。以下「製作者等」という。）は、その製作又は販売する製造過程自動車であって国土交通大臣が指定するもの<sup>※</sup>の型式について、国土交通大臣の認定（以下「型式認定」という。）を申請することができることとした。

※キャブ付シャシ（荷台を架装した後の状態で、車両総重量が7.5トンを超える貨物自動車（被けん引車及び第五輪を有するけん引車を除く。）に限る。）とした。

- (2) 型式認定の申請に係る手続き（申請書の記載事項、添付書類等）について規定した。
- (3) 国土交通大臣は、型式認定の申請があった場合、当該製造過程自動車の構造、装置及び性能の保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）への適合性ととも、当該製造過程自動車の均一性について判定し、型式認定を行うこととした。
- (4) 国土交通大臣は、型式認定をしたときは、当該型式認定に係る型式認定番号等を公表することとした。
- (5) 製作者等は、型式認定を受けた製造過程自動車を譲渡する場合において、保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）への適合性を確認したときは、譲受人に

- 型式認定番号等を記載した製造過程自動車出荷検査終了証を交付することとした。
- (6) 製作者等は、氏名、住所等に変更があったとき、型式認定に係る製造過程自動車の構造、装置及び性能を記載した書面等の内容に変更があったとき、型式認定に係る製造過程自動車の製造又は販売をやめたときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならないこととした。また、国土交通大臣は、必要に応じてその旨を公表することとした。
- (7) 国土交通大臣は、型式認定を受けた製造過程自動車が保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）に適合しなくなったとき又は均一性を有するものでなくなったとき等は、当該型式認定を取り消すことができるとともに、取り消した場合にあっては、当該型式認定に係る型式認定番号等を公表することとした。

### 3. スケジュール

公布・施行：平成26年2月12日

## 10 小型コミュニティバスの車両構造要件等の見直しについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 3 月 18 日

自 動 車 局

### 小型コミュニティバスの車両構造要件等の見直し について

近年、小規模な旅客自動車運送事業の需要増加に伴い、小型コミュニティバス※の導入のニーズが増加しているところです。

小型コミュニティバスを用いて旅客自動車運送事業を行う場合には、他のバスと同様、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」（以下「保安基準」という。）及び「移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び施設に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）」（以下「移動円滑化基準」という。）を満たす必要がありますが、現行の保安基準及び移動円滑化基準は大型バスを想定して作成されたものであり、必ずしも小型コミュニティバスの実態に則しているとは言えないとの指摘もあります。

このため、平成 25 年 11 月 27 日に開催された「平成 25 年度第 2 回車両安全対策検討会」において、「小型コミュニティバスに係る保安基準等の見直しについて」の議論が行われたところです。

今般、この議論を踏まえ上記への対応等を行うため、保安基準等を改正することとします。

※ 小型コミュニティバスとは、乗車定員 15 人程度のワンボックスカーを改造したものです。



【小型コミュニティバスのイメージ】

小型コミュニティバスに係る車両構造要件等の見直しについて  
 (「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正)

## 1. 背景

近年、小規模な旅客自動車運送事業の需要増加に伴い小型コミュニティバス※の導入のニーズが増加しているところです。

小型コミュニティバスを用いて旅客自動車運送事業を行う場合には、他のバスと同様、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」（以下「保安基準」という。）及び「移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）」（以下「移動円滑化基準」という。）を満たす必要がありますが、現行の保安基準及び移動円滑化基準は大型バスを想定して作成されたものであり、必ずしも小型コミュニティバスの実態に則しているとは言えないとの指摘もあります。

このため、平成25年11月27日に開催された「平成25年度第2回車両安全対策検討会」において、「小型コミュニティバスに係る保安基準等の見直しについて」の議論が行われたところです。

今般、この議論を踏まえ上記への対応等を行うため、保安基準等を改正することとします。

※ 小型コミュニティバスとは、乗車定員15人程度のワンボックスカーを改造したものです。

## 2. 改正案の概要

(1) 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第619号)の一部改正(第35条、第77条、別添106等)

### ① 乗降口の踏段について

乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものに備える乗降口の踏段(幼児専用車に備えるものを除く。)の有効高さ等を見直し、次の表に掲げる基準とします。

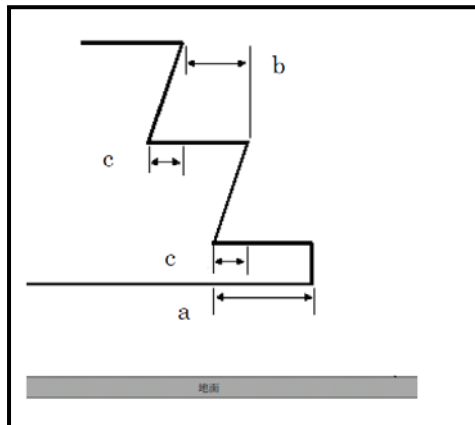
踏段の種類	有効高さ	有効幅	有効奥行	蹴込み
最下段の踏段(※1)	空車状態において地上430mm以下(車高調節装置を備えた自動車にあつては、空車状態において380mm以下とする。)	400mm以上	230mm以上(a)	100mm以下(c)
その他の踏段(※1)	120mm以上250mm以下	400mm以上	200mm以上(b)	100mm以下(c)

(※1) 有効奥行及び蹴込み欄におけるa、b及びcは、次の図に示すところによるもの

(※2) 国連協定規則(UNECE-R)第107号の「バスの構造要件」と整合を図ったものです。



図（乗降口の踏段断面図）



② ワンマンバスの構造要件について

ワンマンバスの構造要件が適用される自動車の範囲を見直し、乗車定員 11 人以上 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量 5 トンを超えるもの及び乗車定員 24 人以上の旅客自動車運送事業用自動車とします。

(2) 「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領（依命通達）」（平成 19 年 1 月 31 日付け国自技第 200 号）の一部改正

① 乗車定員 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車について

- ・乗車定員 23 人以下であって車両総重量 5 トン以下の旅客自動車運送事業用自動車については、自動車製作者等が移動円滑化基準の適用除外の認定を申請できることとし、地方運輸局長は使用者を特定せずに適用除外の認定を行うことを可能とします。
- ・上記の認定には、移動円滑化基準に適合していない自動車を運行させることについて、地域の合意、自治体からの要請等がなされていることを条件として付すこととします。

② 平成 12 年 11 月 14 日以前のバス車両について

平成 12 年 11 月 14 日（移動円滑化基準が施行された日の前日）以前に自動車検査証の交付を受けた旅客自動車運送用事業車については、地方運輸局長が一括で移動円滑化基準の適用除外の認定をすることを可能とします。

### 3. スケジュール

公布：平成 26 年 3 月 18 日

施行：平成 26 年 4 月 1 日

11 「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱い  
について」の一部改正について

国自整第245号の4  
平成25年12月10日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省  
自動車局整備課長

「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」  
の一部改正について

標記について、別添のとおり各地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸  
部長あて通達したので連絡します。

別添

国自整第245号  
平成25年12月10日

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿  
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局整備課長

「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて  
の一部改正について

標記について、別添新旧対照表のとおり改正したので、平成25年12月16日からは  
これにより実施されたい。

「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」（平成13年4月6日国自技第50号）の一部を改正する通達 新旧対照表  
 平成13年4月6日付け国自技第50号  
 改正 平成25年12月10日付け国自整第245号

新		旧												
別添		別添												
1 用途区分通達4-1-1の自動車	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車体の形状</th> <th>構造要件</th> <th>留意事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防衛省車</td> <td> <p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。</li> </ol> </td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	車体の形状	構造要件	留意事項	防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。</li> </ol>	(略)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車体の形状</th> <th>構造要件</th> <th>留意事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防衛省車</td> <td> <p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。</li> </ol> </td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	車体の形状	構造要件	留意事項	防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。</li> </ol>	(略)
車体の形状	構造要件	留意事項												
防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。</li> </ol>	(略)												
車体の形状	構造要件	留意事項												
防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。</li> <li>保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。</li> </ol>	(略)												

3-3 用途区分通達4-1-3 (3) の自動車

車体の形状	構造要件	留意事項
クレーン用台車	<p>建設、土木資材等の吊り上げ、吊り下げ、水平移動等の作業を行うためのクレーン本体を装備するために使用する自動車であって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足するものという。</p> <p>1 車台は、クレーン本体を装備するための旋回支持体を有したものであり、旋回支持体上の旋回台及びクレーン本体はすべて除かれていること。</p> <p>ただし、旋回台(クレーンブームを除く。)と旋回支持体が一体となっている構造のものにあつては、この限りではない。</p> <p>2 クレーン本体等を全装備した場合の車両総重量等が「特殊車両通行許可限度算定要領(道交発第99号、道企発第57号)」に規定する通行条件の区分のD条件に対応する許可基準を超えるもの(即ち、道法第47条の2第1項の規定に基づく道路管理者の通行許可を取ることができないもの。)であること。</p> <p>3 物品積載設備を有していないこと。</p>	<p>・最大積載量は算定しないものとする。</p> <p>・クレーン本体等を全装備した場合とは、<u>旋回台、クレーンブーム、アウトリガー等クレーン作業に必要な装置を全て備えた状態をいう。</u></p>

附 則 (平成25年12月10日 国自整第245号)

- 1 本改正規定は、平成25年12月16日から適用する。
- 2 改正前に防衛省車となっている車両の構造要件は、なお従前の例によるものとし、改正後に実施する新規検査、予備検査及び構造等変更検査においては、改正後の防衛省車の構造要件を適用する。

3-3 用途区分通達4-1-3 (3) の自動車

車体の形状	構造要件	留意事項
クレーン用台車	<p>建設、土木資材等の吊り上げ、吊り下げ、水平移動等の作業を行うためのクレーン本体を装備するために使用する自動車であって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足するものという。</p> <p>1 車台は、クレーン本体を装備するための旋回支持体及びアウトリガーを有したものであり、旋回支持体上のクレーン部はすべて除かれていること。</p> <p>2 クレーンを全装備した場合の車両総重量等が「特殊車両通行許可限度算定要領(昭和47年3月8日付け、建設省道政発第14号)」に規定する通行条件の区分のD条件に対応する許可基準を超えるもの(即ち、道法第47条の2第1項の規定に基づく道路管理者の通行許可を取ることができないもの。)であること。</p> <p>3 物品積載設備を有していないこと。</p>	<p>・最大積載量は算定しないものとする。</p>

## 12「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正 について

国自技第127号の3  
平成25年11月5日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正  
について

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達  
しましたので、貴会（組合）におかれましても、傘下会員（組合員）に対して  
周知方お願いします。

別添  
国自技第127号  
平成25年11月5日

各地方運輸局長 殿  
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長（公印省略）

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正  
について

今般、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」（平成9年9月19日付け自技第193号）別添「基準緩和自動車の認定要領」を別紙新旧対照表のとおり改正したので通知する。

なお、関係団体等には別添のとおり周知したので了知されたい。

（別紙新旧対照表 省略）

(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成25年11月5日  
道路局  
自動車局

## 分割可能な貨物を輸送する車両の長さに係る規定等の見直しについて

現在、構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）に基づき、構造改革特別区域（以下「特区」という。）における規制の特例措置として、道路法の道路を横断する場合に限って車両の長さの上限を設けず分割可能な貨物を輸送する「重量物輸送効率化事業」及びフルトレーラ連結車の長さの上限を19mから21mに緩和して分割可能な貨物を輸送する「長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業」を実施しているところですが、構造改革特別区域推進本部において、本特例措置の内容（「重量物輸送効率化事業」にあっては一部、「長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業」にあっては全部）を本年度中に全国展開するとの方針が決定されました。

これを踏まえ、所要の通達の規定を整備し、次の措置を行いましたのでお知らせいたします。

### （1）特殊車両通行許可関係

- ① フルトレーラ連結車の長さの上限値 19m → 21m
- ② セミトレーラ連結車のうち、セミトレーラをけん引するための自動車の連結装置の中心が当該車両の後軸の車輪（複数軸を備えるものは後後軸の車輪）よりも後ろに備えるものの長さの上限値 17m → 21m
- ③ 道路法の道路を直進により横断する場合の長さの許可上限値  
車両の分類を問わず21.5m

### （2）保安基準の緩和認定関係

道路法の道路を直進により横断する場合に限って運行する分割可能な貨物を輸送する車両の長さ（被けん引自動車にあっては連結時全長）が21.5m以下であって、道路管理者からの特殊車両通行許可を受けることが確



実であることが確認されたものについて、次のとおり道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）の規定について緩和できることとします。

- ・第2条（長さ）
- ・第6条（最小回転半径）

※ これまでは、第4条に規定する車両総重量、第4条の2に規定する軸重を11.5トン（駆動軸にエアサスペンションを装着する車両の駆動軸重に限る。）まで緩和できることになっています。

なお、本改正に先立って行いましたパブリックコメントの結果につきましては、e-gov のホームページ(<http://www.e-gov.go.jp/index.html>)に公表しています。

13 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

国自技第230号の3  
平成26年3月20日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正  
について

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達しましたので、貴会（組合）におかれましても、傘下会員（組合員）に対して周知方お願いします。

別添  
国自技第230号  
平成26年3月20日

各地方運輸局長 殿  
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正  
について

今般、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」（平成9年9月19日付け自技第193号）別添「基準緩和自動車の認定要領」を別紙新旧対照表のとおり改正したので通知する。

なお、関係団体等には別添のとおり周知したので了知されたい。

（別紙新旧対照表 省略）

(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 3 月 20 日  
自 動 車 局

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

現在、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）第 55 条に基づき、分割不可能な単体物品を輸送するセミトレーラ等、自動車の大きさ等の基準を一部超過するものについては、当該自動車の運行の安全性を確保するための条件を付したうえで、地方運輸局において基準緩和認定を行っているところです。

今般、申請者の負担軽減等を図る観点から、別紙のとおり添付書面の簡素化等を行うこととしましたのでお知らせいたします。

## 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

### 1. 背景

現在、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第55条に基づき、分割不可能な単体物品を輸送するセミトレーラ等、自動車の大きさ等の基準を一部超過するものについては、当該自動車の運行の安全性を確保するための条件を付したうえで、地方運輸局において基準緩和認定を行っているところです。

今般、申請者の負担軽減等を図る観点から、次の措置を講ずることとしましたのでお知らせ致します。

### 2. 改正概要

基準緩和認定要領について、以下のとおり一部改正しました。

#### ①申請時の添付書面の簡素化について

事業用自動車については、運行管理規程の提出を不要とする等、申請の際の添付書面の簡素化を図りました。

#### ②変更申請の見直し

これまで、使用の本拠の位置の変更を伴わないものであっても申請者の住所変更があった際には変更申請を必要としておりましたが、これを不要としました。

#### ③長尺貨物を輸送するセミトレーラに関する取扱いについて

長尺貨物を輸送するために、車両の長さについて基準緩和を受けるセミトレーラであって、スタンション型等の貨物の落下防止措置を備えたものは、車両総重量36トンを上限として長尺貨物を複数本輸送できることを明確化しました。

#### ④その他、所要の改正を行いました。

### 3. スケジュール

公布：平成26年3月20日

施行：公布の日と同じ

## 14 保安基準の適合性判断の解釈について（回答）

事 務 連 絡  
平成26年3月20日

一般社団法人  
日本自動車整備振興会連合会 事業部長 殿

国土交通省自動車局整備課  
整備事業班長  
検 査 班 長

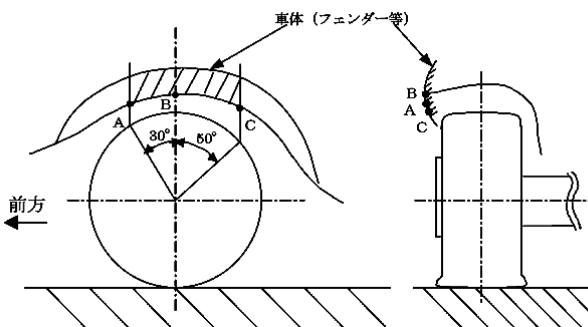
保安基準の適合性判断の解釈について（回答）

平成26年3月12日付けで依頼のありました標記につきまして、別添のとおり回答いたします。

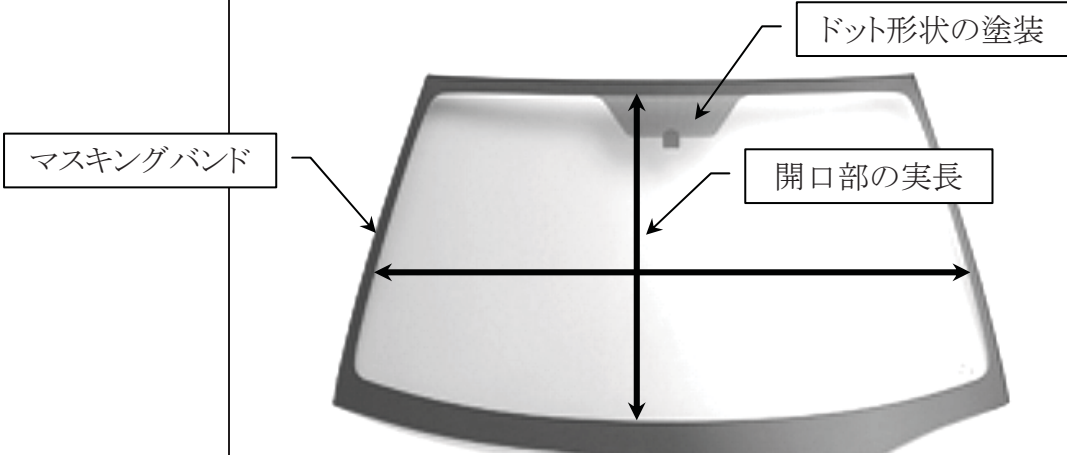
2014年3月

## 保安基準の解釈について

項 目	回 答
1 一般整備で入庫した不正改造車への対応方法は？	<p>自動車整備事業者において保安基準に適合させることは義務であることから、入庫した場合においては、不正改造部分についても保安基準に適合させた上で納車すべきものと考えます。</p> <p>なお、整備依頼者が適合させることに応じない場合は、整備命令の対象となることを伝え、応じてもらえない場合は、原則安全な走行に問題が発生する可能性がある部分の整備のみを行った上で、点検整備記録簿等にその指導した概要を記入しておくことが必要です。</p> <p>(販売会社等で行う市場措置を含む)</p>
2 保安基準適合証の交付後にユーザーの要望で追加整備(例:ブレーキパッドの交換)の依頼があった場合の対応方法は？	<p>保安基準適合証の交付後に追加整備依頼があった場合には、指定整備と区別し、一般整備扱いとして適切に処理を行うものとし、その整備作業の内容等を分解整備、点検整備記録簿等に記載して保存します。</p>
3 走行装置の回転部分(タイヤ、ホイール等)突出の判定方法は？	<p>審査事務規程5-26-1(3)①の規程による適合性審査は、自動車が直進状態をとったときの走行装置の回転部分のうち、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面により挟まれる部位が、当該部分直上の車体から車両の外側方向に突出しているかどうかにより行います。</p> <p>また、標準のタイヤサイズでもホイールオフセット違いではみ出すものもあるので注意が必要です。</p> <p>なお、測定方法の例として、回転部分の測定部位が当該部分直上の車体から降ろした錘の糸に接するものは、審査事務規程5-26-1(3)①の規程に適合しません。</p>

<p>3</p>		<p>【自動車検査独立行政法人 審査事務規程】(抜粋)</p> <p>5-26車枠および車体</p> <p>5-26-1性能要件(視認等による審査)</p> <p>(2) 車体の外形その他自動車の形状は、鋭い突起がないこと、回転部分が突出していないこと等、他の交通の安全を妨げるおそれがないものとして、細目告示第178条第2項関係で定める基準に適合するものであること。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつてはこの限りではない。</p> <p>(3) 次に該当する車枠及び車体は(2)基準に適合するものとする。</p> <p>① 自動車が直進姿勢をとった場合において、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる走行装置の回転部分(タイヤ、ホイール・ステップ、ホイール・キャップ等)が当該部分の直上の車体(フェンダー等)より車両の外側方向に突出していないもの</p> 
<p>4</p>	<p>前面ガラス上縁より20%以内にフィルムが貼付けてある車両は保安基準に適合するか?</p>	<p>前面ガラス上縁より20%の部分は、審査事務規程5-47-1-1(2)に基づき「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲」以外の範囲になります。</p> <p>したがって、前面ガラス上縁より20%の部分に貼り付けられたフィルムが同規程5-47-1-1(1)⑫の貼付物に該当するものかどうかを審査する場合、「可視光線の透過率が70%以上であること」の要件は適用されませんが、「透明であること」が必要です。</p> <p>この場合において、「透明であること」の要件に適合するかどうかは、同規程5-47-1-1(3)に基づき「運転者が交通信号機(少なくとも道路交通法施行令第2条(信号機の意味))を確認できるかどうか」により審査されます。</p> <p>なお、窓ガラス周辺のマスキングバンド(ドット状のものを含む)はガラスの開口部の実長とはしておりません。ただし、窓ガラス中央上部にサンシェード等の目的でドット形状の塗装がなされている部位は、マスキングバンドとはみなしません。</p>



<p>4</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>【自動車検査独立行政法人審査事務規程】(抜粋)          5-47窓ガラス貼付物等 5-47-1性能要件          5-47-1-1視認等による審査</p> <p>(1) 5-46-1(4)に規定する窓ガラスには、次に掲げるもの以外のもので貼付けられ、塗装され、または刻印されてはならない。ただし、自動車製作者が付したことが明らかである刻印についてはこの限りではない。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 整備命令標章</li> <li>② 臨時検査合格標章</li> <li>③ 検査標章</li> <li>④ 保安基準適合標章(中央点線のところから二つ折りとなるよう定められた様式によるものに限る。)</li> <li>⑤～⑧略</li> <li>⑨ 公共の電波の受信のために前面ガラスにはり付けるアンテナ。この場合において、乗用自動車であって細目告示別添37「窓ガラスの技術基準」2.8.に規定する前面ガラスの試験領域A(以下「試験領域A」という。)又は試験領域Bにはり付ける場合にあつては、次のア又はイに掲げる要件、乗用自動車以外であつて試験領域Iにはり付ける場合にあつては、ウに掲げる要件を満足しなければならない。</li> </ol>
----------	---

<p>4</p>		<p>ア 試験領域Aにはり付ける場合にあつては、機器の幅が0.5mm以下であり、かつ、3本以下であること。</p> <p>イ 試験領域B(試験領域Aと重複する領域を除く。)にはり付ける場合にあつては、機器の幅が1.0mm以下であること。</p> <p>ウ 試験領域Iにはり付ける場合にあつては、機器の幅が1.0mm以下であること。</p> <p>⑩、⑪略</p> <p>⑫ ①から⑪までに掲げるもののほか、装着され、はり付けられ、又は塗装された状態において、透明であり、かつ、運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分における可視光線の透過率が70%以上であることが確保できるもの</p> <p>⑬、⑭略</p> <p>(2) (1)⑫の「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲」とは、次に掲げる範囲(後写鏡及び5-89の装置を確認するために必要な範囲並びに5-89-1ただし書の自動車の窓ガラスのうち5-89-1の障害物を直接確認するために必要な範囲を除く。)以外の範囲とする。(細目告示第195条第6項関係)</p> <p>① 前面ガラスの上縁であつて、車両中心線と平行な鉛直面上のガラス開口部の実長の20%以内の範囲</p> <p>②～④略</p> <p>(3) 窓ガラスに装着され、はり付けられ、又は塗装された状態において、運転者が次に掲げるものを確認できるものは、(1)⑫の「透明であり」とされるものとする。(細目告示第195条第7項関係)</p> <p>① 運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分にあつては、他の自動車、歩行者等</p> <p>② (2)①及び②にあつては、交通信号機</p> <p>③、④略</p>
----------	--	---

5	フィルム式のガラスアンテナの前面ガラスへの貼付で、固定ブラケットや構成部品も認めてもよいのか？	<p>公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナが貼付されている場合の適合性審査は、審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により行っており、同規程の試験領域以外に貼り付けるものにあつては、同規程ア、イの要件に係わらず、貼付できるものと取り扱っております。(3ページの回答⑨参照)</p> <p>アンテナの固定ブラケットが公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナに該当するものであれば審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により適合性審査を行っております。</p> <p>なお、固定ブラケットが当該アンテナを固定するための専用のことを目的として製作されたものであればアンテナの一部として「アンテナに該当するもの」と解し、取扱って差し支えないと解します。</p> <p>また、前面ガラスの試験領域は細目告示別添37(窓ガラスの基準)2.8.のJIS R3212付属書1.1.3(2.2)「ただし、前面窓ガラス周縁から25mm以内、及び周辺部に不透明マスキングバンドがある場合、そのバンドの内側の線から25mm以内を除外する。」とあることからアンテナ固定ブラケットについては、前面ガラス周縁から25mm以内に取り付けることとされています。</p> <p>なお、ドライブレコーダーについては審査事務規程5-47-1-1(1)⑧により取り扱っています。</p>
6	すれ違い用前照灯基準(新基準)で製作された自動車を新基準対応のライトテスターで検査する場合は、すれ違い前照灯での検査のみとし、走行用前照灯(旧基準)での検査は認められないのか？	<p>「整備工場における前照灯の検査の取扱いについて」(自整第142号 平成10年8月31日)の一部改正(平成20年2月1日付け国自整第130号)に基づき以下の対応を行います。</p> <p>はじめに走行用前照灯の検査を行い、不合格になった自動車については、すれ違い前照灯の検査を行います。</p> <p>なお、走行用前照灯の検査を行わずに、はじめからすれ違い前照灯の検査を実施しても良いとされています。</p>
7	ヘッドライトの右・左でシールドビームとハロゲンライトの組合せで左右の光度に著しく差がある場合の保安基準の判断は？	<p>前照灯の位置については左右同数かつ左右対称であるが、左右の光度については、それぞれ審査事務規程5-57、5-58に適合していれば問題ありません。</p>

8	H18年1月以降の製作車で、使用過程車において、ハロゲンランプ車両(手動式レベライザ付)に、社外品のHIDやLEDを取付けた車両はオートレベライザの装着は必要ないのか？	装置の変更の無い自動車については、審査事務規程の5-57及び5-58、5-58の2の基準に適合するものであれば良いこととなります。よって、使用過程車においてはHIDやLEDを取付けた車両は オートレベライザの装着は任意となります。
9	最近、アクセサリ商品として、様々な灯火を装着した車両が増えている。昼間も点灯するデイライトと称する300カンデラ以下の灯火を装着した場合、灯火の色の制限や点灯の条件等がどの法規を適用するのか判断できないので、後付け用品で300カンデラ以下のものは「その他の灯火等の制限(42条)」を適用して判断してよいか？	後付けで備えられている灯火については審査事務規程5-82「その他の灯火等の制限(保安基準第42条)」により判断して差し支えありません。
10	トラックの側面に装着された複数の灯火は、側方灯と判断するのか、その他の灯火と判断するのか？	後付けで備えられている灯火については審査事務規程5-82「その他の灯火等の制限(保安基準第42条)」により判断して差し支えありません。 ただし、側方灯として備えた場合は審査事務規程5-66「側方灯(保安基準第35条の2第1項)」の基準に適合するものであれば備えることができます。
11	運転代行業の車両のルーフに、「運転代行」等の表示灯が取付けされた車両が検査に入庫した際の判断は？	審査事務規程5-82「その他の灯火等の制限(保安基準第42条)」により判断して差し支えありません。
12	同一型式の指定自動車等に元々設定されている、直前直左視認用カメラを取付けた場合、オリジナルの直前直左確認用ミラーは取外しても良いか？	指定自動車等に備えられた鏡その他の装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた鏡その他の装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷等のないものは5-89-2(1)の基準に適合するものとあります。 よって、オリジナルの直前直左確認ミラーを取り外しても差し支えありません。  (審査事務規程の直前直左鏡5-89-2(3))

13	走行中にTVが見られるように改造した車両の判断は？	<p>保安基準上は問題ありません。ただし、平成10年12月8日付国交省審査課通達(自審第1451号)にて自動車関連各団体へ適切な使用についての協力依頼がなされています。</p> <p>参考:(自審第1451号)</p> <p>『走行中はテレビ、ビデオ等の映像表示や煩雑な操作ができなくなります、配線の取り外し等不正な改造は絶対に行わないで下さい』との趣旨</p>
----	---------------------------	---

(参考:関連URL)

保安基準

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr7\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000007.html)

審査事務規程

<http://www.navi.go.jp/images/info/pdf/Shinsajimukitei.pdf>

以上

# 15 「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

同時記者発表：環境省

平成 26 年 3 月 28 日

自動車局環境政策課

## 「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて

### 1. 概要

ディーゼル重量車の排出ガスについて、現行の平成21年規制（ポスト新長期規制）より以前に適用されていた平成17年規制（新長期規制）適合車のうち排出ガス後処理装置として「尿素SCRシステム」※を搭載したものについて、環境省の調査により、使用過程で同システムの性能が低下してNOxの排出量が増加する事例が確認されました。

このため、環境省及び国土交通省は、平成24年度より研究機関に委嘱して学識経験者等からなる「排出ガス後処理装置検討会」（座長：塩路昌宏 京都大学大学院教授）を設置して原因究明及び対策の検討を進めました。昨年3月に公表した中間報告では、①性能低下の主な原因は同システムを構成するSCR触媒に未燃HC（炭化水素）が付着する「HC被毒」であると特定するとともに、②同システムを昇温すれば被毒が解消し性能が一定程度回復することから、③関係する自動車メーカーに定期的な昇温を行うよう求めています。

検討会は引き続き検討を進め、今般、最終報告をとりまとめましたので、お知らせします。

※尿素SCRシステム：尿素水を利用して排出ガスの成分の一つである窒素酸化物（NOx）の量を低減させる装置

### 2. 最終報告のポイント

- 平成 17 年規制適合車について、関係メーカーによる昇温作業の実施状況と効果を評価の上、メーカーに引き続き実施を求めることとした。また、尿素 SCR システムを構成する前段酸化触媒の劣化のメカニズムを検討した。
- 平成 21 年規制適合車について調査したところ、一部の車種については NOx の排出量に若干の増加が見られたものの、排出ガス後処理装置の性能は使用過程においても概ね適切に維持されていると判断した。
- 今後の取組の方向性は、以下のとおり。
  - ・ 平成 17 年規制適合車については、関係メーカーに対して昇温作業の実施率の向上等の積極的な取組と、環境省及び国交省への実施状況の定期的な報告を求める。
  - ・ 平成 21 年規制適合車については、今後の使用過程で走行距離が伸びた場合の排出ガス性能について、環境省、国交省及び関係メーカーが連携して実測調査を実施すべき。
  - ・ 平成 28 年からの次期規制に向けて、メーカーには、本報告を参考に今後の技術開発において排出ガス後処理装置の耐久性の一層の確保を図ることを求める。また、使用過程での性能維持方策として、各種センサー等により性能低下を検出する高度な車載式故障診断システム（OBD システム）を平成 30 年より義務付ける。
  - ・ 触媒の性能低下のメカニズムについては、未解明の事項が多いことから、環境省及び関係メーカー等が協力して、引き続き中長期的に調査研究を実施すべき。

### 3. 今後の予定

国土交通省としては、本最終報告で示された方向性を踏まえ、高度な OBD の義務付けのための法令改正や所要の調査等を実施する予定です。

なお、本報告の全文については、国土交通省ホームページに公表しています。

([http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr1\\_000032.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000032.html))



平成 26 年 6 月 10 日

自 動 車 局

**16 国連の「窓ガラスに係る協定規則」、「かじ取装置に係る協定規則」等を国内基準に導入し、関係省令・告示等を改正します。**

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連の「窓ガラスに係る協定規則（第43号）」、「二輪自動車の操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第60号）」、「応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置に係る協定規則（第64号）」及び「かじ取装置に係る協定規則（第79号）」を国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」、「装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号）」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等を改正し、公布・施行しますのでお知らせします。

（改正の詳細は別紙参照）



自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する「道路運送車両の保安基準」、「装置型式指定規則」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

## 1. 背景

自動車の安全基準の拡充・強化を進めるとともに、自動車の安全確保に関する国際的な整合性を図るため、平成10年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところであり、今般、新たに「窓ガラスに係る協定規則（第43号）」、「二輪自動車の操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第60号）」、「応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置に係る協定規則（第64号）」及び「かじ取装置に係る協定規則（第79号）」を採用することといたしました。

これを受けて、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」、「装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号）」及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等の一部を改正することとします。

これらの改正により、車両安全対策が強化されるとともに、自動車・同装置の国際流通の円滑化、生産・開発コストの低減等がより一層図られることに伴う効率的な車両安全対策の推進が期待されます。

## 2. 改正概要

### （1）保安基準等の改正

- ① 窓ガラス（保安基準第29条、細目告示第39条、第117条、第195条関係）  
「窓ガラスに係る協定規則（第43号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

#### 【改正概要】

- 自動車の窓ガラスについて、安全ガラス<sup>※1</sup>の装備を義務づける自動車の適用範囲及び安全ガラスとするべき窓ガラスを次のとおり改正します。

現 行	改 正 後
全ての窓ガラス（最高速度35km/h未滿の大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度20km/h未滿の自動車にあっては、前面ガラスのみ）は、安全ガラスでなければならない。	全ての窓ガラス（最高速度25km/h以下の自動車を除く。）は、安全ガラスでなければならない。

- 自動車の前面ガラスについて、合わせガラス<sup>※2</sup>の装備を義務づける自動車の適用範囲を次のとおり改正します。

現 行	改 正 後
合わせガラスを装備すること。（大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車、最高速度二十キロメートル毎時未滿の自動車及び被牽引自動車を除く。）	合わせガラスを装備すること。（最高速度四十キロメートル毎時未滿の自動車を除く。）

く。)

※1 安全ガラスとは、衝突等により損傷した場合において、当該ガラスの破片により乗車人員が負傷するおそれの少ないガラスをいう。

※2 合わせガラスとは、安全ガラスのうち、損傷した場合において運転者の視野を確保できるものであり、かつ、容易に貫通されないガラスをいう。



**【適用時期】**

新型車 : 平成 29 年 7 月 1 日

継続生産車 : 平成 31 年 7 月 1 日

② 操縦装置 (細目告示第 12 条、第 90 条、第 168 条関係)

「二輪自動車の操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則 (第 60 号)」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

**【適用範囲】**

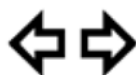
- 二輪自動車 (側車付二輪自動車を除く。)

**【改正概要】**

- 現在、二輪自動車に備える操縦装置の識別表示については、JIS D0032 又は ISO 2575 に掲げられた識別記号を表示の例としていたところですが、今後、協定規則第 60 号に合わせた識別表示を行うよう義務付けることとします。また、同協定に定める操縦装置の配置及び識別等の要件を導入します。

(参考) 識別表示等の例

方向指示器



警音器



**【適用時期】**

平成 29 年 7 月 1 日以降に製作される自動車

③ 応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置 (細目告示第 11 条、第 89 条、第 167

## 条関係)

「応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置に係る協定規則（第 64 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

### 【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5t 以下のもの

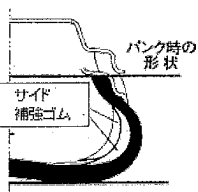
### 【改正概要】

- 上記適用範囲の自動車に応急用予備走行装置（応急用スペアタイヤ、ランフラットタイヤ等）又はタイヤ空気圧監視装置（タイヤの空気圧を監視し、必要な場合に警報する装置）を備える場合に適合しなければならない要件を定めます。
- 応急用予備走行装置については、制動性能、タイヤの負荷能力、設計速度、表面の色等の要件を規定します。
- タイヤ空気圧監視装置については、タイヤの低空気圧の検出、装置の異常の検出、警報の表示等の要件を規定します。

※ ランフラットタイヤとは、低空気圧状態でも基本的な走行性能が得られるようタイヤの側面を補強するなどの対策が施されたタイヤをいう。



応急用予備タイヤ



ランフラットタイヤ



タイヤ空気圧監視装置

### 【適用時期】

平成 30 年 2 月 1 日以降に製作される自動車

## ④ かじ取装置（細目告示第 13 条、第 91 条、第 169 条関係）

「かじ取装置に係る協定規則（第 79 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

### 【適用範囲】

- 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。）

### 【改正概要】

- 上記適用範囲の自動車のかじ取装置は、以下の要件に適合するものでなければならないこととします。
  - 定められた速度で、かじ取装置に異常な振動がなく、半径 50m のカーブを通過できること。
  - 定められた走行試験により、かじ取装置の操作に要する力を測定した際に一定の操作力以下であること。この際、正常な状態及び欠陥を生じた状態のそれぞれにおいて、求められる要件を満たす必要があります。
  - 高度な運転支援を行うかじ取装置の制御装置については、その機能に応じて、連続的な制御により駐車支援等を行う自動命令型と、断続的な制御に

より車線維持支援等を行う補正型に分類するとともに、かじ取装置の基本性能にいかなる悪影響も及ぼさないこと、常に運転者の意図的な操作が優先されること、自動命令型の制御装置にあつては10km/hの速度制限等の要件を規定します。

- その他、かじ取装置に係る定性的な要件、警告信号等についての技術的な要件。

#### 【適用時期】

(上段：新型車、下段：継続生産車)

自動車の種別	車両総重量	適用時期
専ら乗用の用に供する自動車 (被牽引自動車を除く。)であつて乗車定員10人未満のもの	-	平成28年7月1日 平成30年7月1日
専ら乗用の用に供する自動車 (被牽引自動車を除く。)であつて乗車定員10人以上のもの	5t以下	平成28年7月1日 平成30年7月1日
	5t超	平成29年7月1日 平成31年7月1日
貨物の運送の用に供する自動車 (被牽引自動車を除く。)	12t以下	平成28年7月1日 平成30年7月1日
	12t超	平成29年7月1日 平成31年7月1日
被牽引自動車	-	平成29年7月1日 平成31年7月1日

#### ⑤ その他

- 年少者用補助乗車装置(細目告示第32条、第110条、第188条関係)に関し、協定規則第129号の改正に伴い、幼児の誤操作によりチャイルドシートへの拘束が解除されることを防止するため、幼児を拘束するベルトの解除力を定めます。
- 安定性(細目告示第8条、第86条、第164条関係)に関する基準のうち転覆角度の要件について、空車状態の転覆角度が35°以上と規定していましたが、積車状態の重心の高さが空車状態の重心の高さ以下の自動車にあつては、空車状態の転覆角度が30°以上であればよいこととします。
- その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされたこと等を踏まえ、必要な改正を行います。

#### (2) 装置型式指定規則の改正

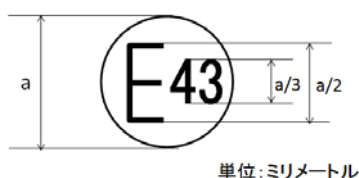
応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置に係る協定規則、二輪自動車の操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則、かじ取装置に係る協定規則及び窓ガラスに係る協定規則の採用に伴い、相互承認(外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと)の対象となる特定装置を追加等するため、第2条(特定装置の種類)、第5条(指定を受けたものとみなす特定装置)等の改正を行うこととします。また、誤記訂正、項目の整理等に伴う所要の改正を行います。

#### 【改正概要】

- 第2条(特定装置の種類) 関係

「応急用予備走行装置」、「タイヤ空気圧監視装置」、「二輪自動車の操作装置」、「かじ取装置」、「窓ガラス」を追加します。

- 第5条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係
  - ・「応急用予備走行装置」及び「タイヤ空気圧監視装置」は応急用予備走行装置及びタイヤ空気圧監視装置に係る協定規則に基づき認定されたものについて、「二輪自動車の操作装置」は二輪自動車の操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則に基づき認定されたものについて、「かじ取装置」はかじ取装置に係る協定規則に基づき認定されたものについて、また、「窓ガラス」は窓ガラスに係る協定規則に基づき認定されたものについてそれぞれ型式指定を受けたものとみなすこととします。
  - ・「前照灯」等一部の装置について、協定規則と整合を取るため、経過措置について所要の変更を行います。
- 第6条（特別な表示）関係
  - ・第3号様式に定める表示方式について、「応急用予備走行装置」、「タイヤ空気圧監視装置」、「二輪自動車の操作装置」、「かじ取装置」、「窓ガラス」は  $a \geq 8$  とします。



### 3. 公布・施行日

公布：平成 26 年 6 月 10 日

施行：公布の日

※ECE規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_nov13.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_nov13.html)

平成26年6月27日  
自動車局環境政策課

## 17 「超小型モビリティの導入促進」事業の対象案件の決定について

国土交通省では、超小型モビリティの普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援する「超小型モビリティの導入促進」事業を実施することとしております。

本年4月7日から5月9日まで、本事業の支援対象となる案件の公募を行っていましたが、この度、応募のあった事業計画について、外部有識者による評価結果も踏まえて選定し、本事業の支援対象とする案件を決定いたしましたので、お知らせします。

なお、今年度内に追加で事業計画の公募（本年度第2回）を行う予定です。

### ◆支援対象案件（内訳）

事業数 10件（51台）

※詳細は別紙参照。

### ◆支援内容

車両導入、事業計画立案及び効果評価費等の1/2（民間事業者等にあっては1/3）

### ◆外部有識者による評価

「超小型モビリティの導入促進事業検討会」

（横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院長 中村文彦教授 他）

## 超小型モビリティ導入促進事業の支援対象案件一覧

申請者《導入地域》 (事業の関係者)	導入する超小型モビリティ
厚木市《神奈川県厚木市》 (玉川グリーンホーム(社会福祉法人)、日産自動車(株)、厚木先行技術開発センター)	ルノー「Y09」 1台
広島市《広島市》	日産「New Mobility Concept」 6台
智頭町超小型モビリティ導入推進協議会《鳥取県八頭郡智頭町》 (智頭石油株式会社、鳥取県、智頭町、智頭町観光協会)	日産「New Mobility Concept」 2台
鹿野町超小型モビリティ導入推進協議会《鳥取県鳥取市鹿野町》 (智頭石油株式会社、株式会社ふるさと鹿野、鳥取県、鳥取県鳥取市)	日産「New Mobility Concept」 2台
よなご超小型モビリティ導入推進協議会《鳥取県米子市》 (株式会社岡田商店、智頭石油株式会社、鳥取県米子市、鳥取県)	日産「New Mobility Concept」 2台
海士町観光協会《島根県隠岐郡海士町》 (海士町観光協会、島根県海士町、隠岐國商工会)	日産「New Mobility Concept」 2台
飛鳥情報交通協議会《奈良県明日香村、橿原市、高取町》 (一社)明日香村地域振興公社、奈良県明日香村、奈良県橿原市、奈良県高取町)	日産「New Mobility Concept」 20台
高松市街地モビリティ推進協議会《香川県高松市》 (一般財団法人三宅医学研究所、日産プリンス香川販売株式会社、香川県高松市)	日産「New Mobility Concept」 3台
五島市EV・ITS実配備促進協議会《長崎県五島市》 (長崎県五島市他42団体)	日産「New Mobility Concept」 3台
姫島エコツーリズム推進協議会《大分県東国東郡姫島村》 (T・プラン株式会社、大分合同新聞姫島プレスセンター、姫島観光LLP「島の風」、姫島女将の会「きちょくれ」、姫島村商工会、姫島村、パシフィックコンサルタンツ株式会社)	日産「New Mobility Concept」 10台