

平成25年度

整備主任者研修 法令研修

【地域教材】

関東運輸局 自動車技術安全部

目 次

I. 自動車分解整備事業の業務について

1. 自動車の分解整備について…………… 9
2. 不正改造車の排除について…………… 22

II. 自動車分解整備事業者の立入検査結果等

1. 自動車分解整備事業者の立入検査結果（平成24年度）…………… 35
2. 自動車分解整備事業の廃止理由調査結果…………… 37
3. 自動車分解整備事業者の違反事例…………… 38

III. 最近の主要通達等

- 〈自動車検査独立行政法人審査事務規程の一部改正〉…………… 60

IV. 整備業を取り巻く情勢

1. スキャンツールについて…………… 125
（出典：一般社団法人日本自動車整備振興会連合会）
2. 継続検査に係る広告等料金表示の適正化について…………… 132
3. 自動車整備用リフト事故及び整備機器事故について…………… 137
（出典：一般社団法人日本自動車機械工具協会）
4. 整備作業上の留意点（ダイハツのオイル交換作業）…………… 145
5. 車検と定期点検についてのアンケートについて…………… 146
6. 自動車分解整備業の実態調査結果等…………… 162
（出典：一般社団法人日本自動車整備振興会連合会）

V. 資 料 編

1. 検査対象車両数、認証工場等の推移…………… 169
2. 関東運輸局管内整備事業の現況…………… 174
3. 関東運輸局管内自動車保有車両数…………… 178
4. 自動車分解整備事業の認証申請等の提出書類…………… 180
5. 自動車検査証の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表…………… 182

I. 自動車分解整備事業の業務について

I. 自動車分解整備事業の業務について

1. 自動車の分解整備について

道路運送車両法に自動車分解整備事業を經營しようとする者は、自動車分解整備事業の種類及び分解整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならないとされています。

また、自動車分解整備事業者は分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは分解整備の概要等を記載した分解整備記録簿の写しを当該自動車の使用者に交付しなければならないとされています。

参 考

分解整備記録簿書式例

依頼者の氏名又は名称		登録番号又は車両番号	初度登録年又は初度検査年	車 名	型 式
住 所	諸 元 欄	車台番号	原動機の型式	分解時の総走行距離	
				km	
チェック記号 分解 ○ 修理 △ 磨付 T 給油 L 交換 × 調整 A 清掃 C					
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <h4>分解整備の概要</h4> <ul style="list-style-type: none"> ■ 原動機 <ul style="list-style-type: none"> 原動機の脱着 <input type="checkbox"/> ■ 動力伝達装置 <ul style="list-style-type: none"> クラッチの脱着(二輪を除く) <input type="checkbox"/> トランスミッションの脱着 <input type="checkbox"/> プロペラ・シャフトの脱着 <input type="checkbox"/> ディファレンシャルの脱着 <input type="checkbox"/> ■ アクスル(二輪を除く) <ul style="list-style-type: none"> フロント・アクスルの脱着 <input type="checkbox"/> 前輪独立懸架装置(ストラットを除く)の脱着 <input type="checkbox"/> リア・アクスル・シャフトの脱着 <input type="checkbox"/> ■ かじ取り装置 <ul style="list-style-type: none"> ギヤ・ボックスの脱着 <input type="checkbox"/> リンク装置連結部の脱着 <input type="checkbox"/> かじ取りホークの脱着 <input type="checkbox"/> </div> <div> <h4>制動装置</h4> <ul style="list-style-type: none"> ■ マスタ・シリンダの脱着 <input type="checkbox"/> バルブ類の脱着 <input type="checkbox"/> ホースの脱着 <input type="checkbox"/> パイプの脱着 <input type="checkbox"/> 倍力装置の脱着 <input type="checkbox"/> ブレーキ・チャンバの脱着 <input type="checkbox"/> ブレーキ・ドラム(二輪を除く)の脱着 <input type="checkbox"/> ディスク・ブレーキ・キャリパの脱着 <input type="checkbox"/> 二輪のブレーキ・ライニングを交換するために行うブレーキ・シューの脱着 <input type="checkbox"/> <h4>緩衝装置</h4> <ul style="list-style-type: none"> ■ シャシばね(コイルばね及びトーションバー・スプリングを除く)の脱着 <input type="checkbox"/> <h4>その他</h4> <ul style="list-style-type: none"> ■ けん引自動車又は被けん引自動車の連結装置 (トレーラ・ヒッチ及びボール・カップラを除く)の脱着 <input type="checkbox"/> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> その他の点検・整備項目等 </div> </div>					
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <h4>メンテナンスに関するアドバイス</h4> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: blue;">Sample</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> 主な交換部品等 </div> </div>					
自動車分解整備事業者の氏名又は名称 事業場の所在地 並びに認証番号		整備完了年月日		年 月 日	
		整備主任者の氏名			

国 二 年 間 保 存

○ 関 係 法 令

道路運送車両法

(認 証)

第78条 自動車分解整備事業を經營しようとする者は、自動車分解整備事業の種類及び分解整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならない。

2 自動車分解整備事業の認証は、対象とする自動車の種類を指定し、その他業務の範囲を限定して行うことができる。

3 自動車分解整備事業の認証には、条件を附し、又はこれを変更することができる。

4 前項の条件は、自動車分解整備事業の認証を受けた者（以下「自動車分解整備事業者」という。）が行う自動車の分解整備が適切に行われるために必要とする最小限度のものに限り、且つ、当該自動車分解整備事業者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

道路運送車両法

(分解整備記録簿)

第91条 自動車分解整備事業者は、分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは、これに次に掲げる事項を記載しなければならない。

(1) 登録自動車にあっては自動車登録番号、第60条第1項後段の車両番号の指定を受けた自動車にあっては車両番号、その他の自動車にあっては車台番号

(2) 分解整備の概要

(3) 分解整備を完了した年月日

(4) 依頼者の氏名又は名称及び住所

(5) その他国土交通省令で定める事項

2 自動車分解整備事業者は、当該自動車の使用者に前項各号に掲げる事項を記載した分解整備記録簿の写しを交付しなければならない。

3 分解整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

道路運送車両法施行規則

(分解整備記録簿の記載事項)

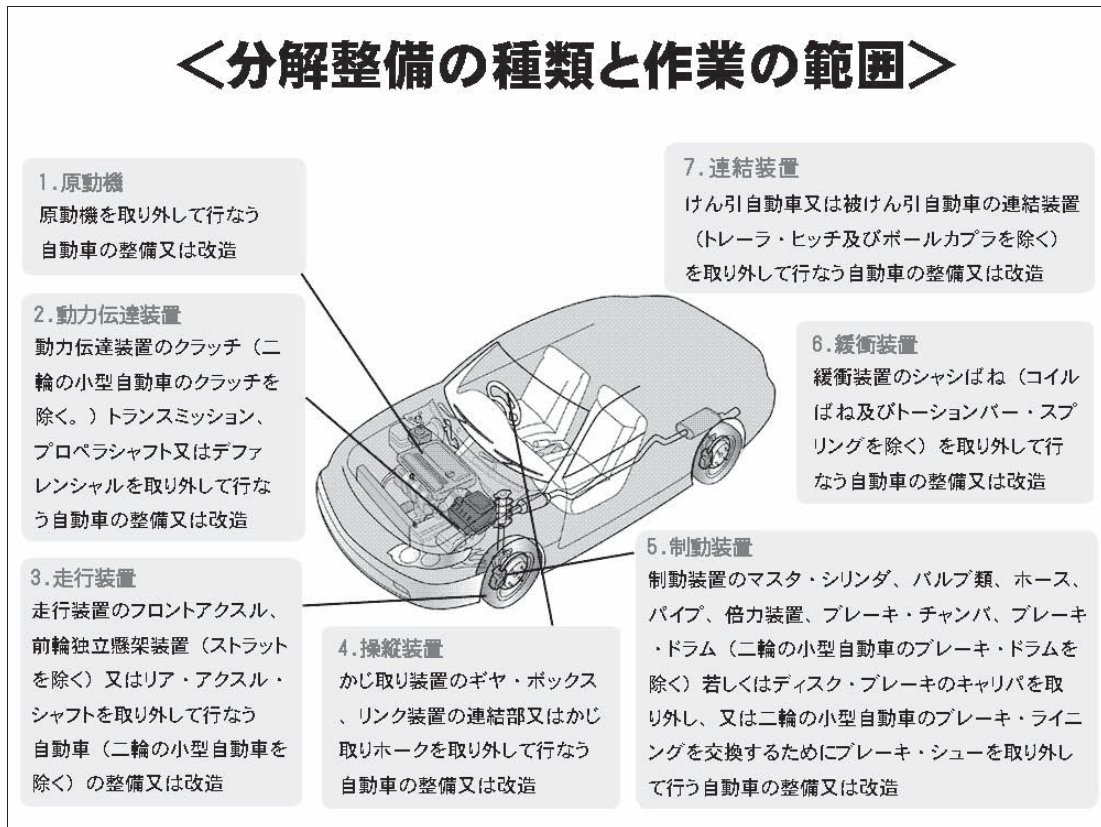
第62条の2 法第91条第1項第5号の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

(1) 分解整備時の総走行距離

(2) 第62条の2の2第1項第5号に規定する整備主任者の氏名

(3) 自動車分解整備事業者の氏名又は名称及び事業場の所在地並びに認証番号

(1) 分解整備の定義



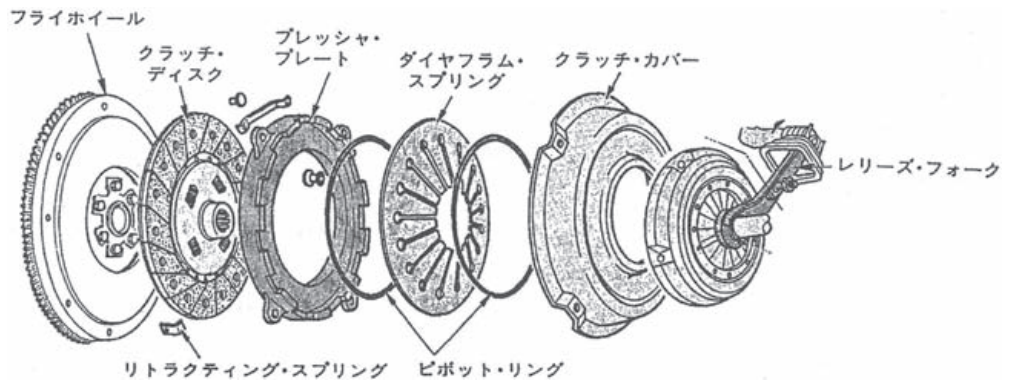
自動車の分解整備は、道路運送車両法施行規則により7つの種類に分けられ、それらの装置を取り外して行う整備又は改造を分解整備として定義されています。

	次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造
(1) 原 動 機	<p>シリンダブロック。（二輪にあってはクランクケース。また、シリンダブロックの取り外しを伴うフライホイールを含む。）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;"> </div> </div>

(2) 動力伝達装置

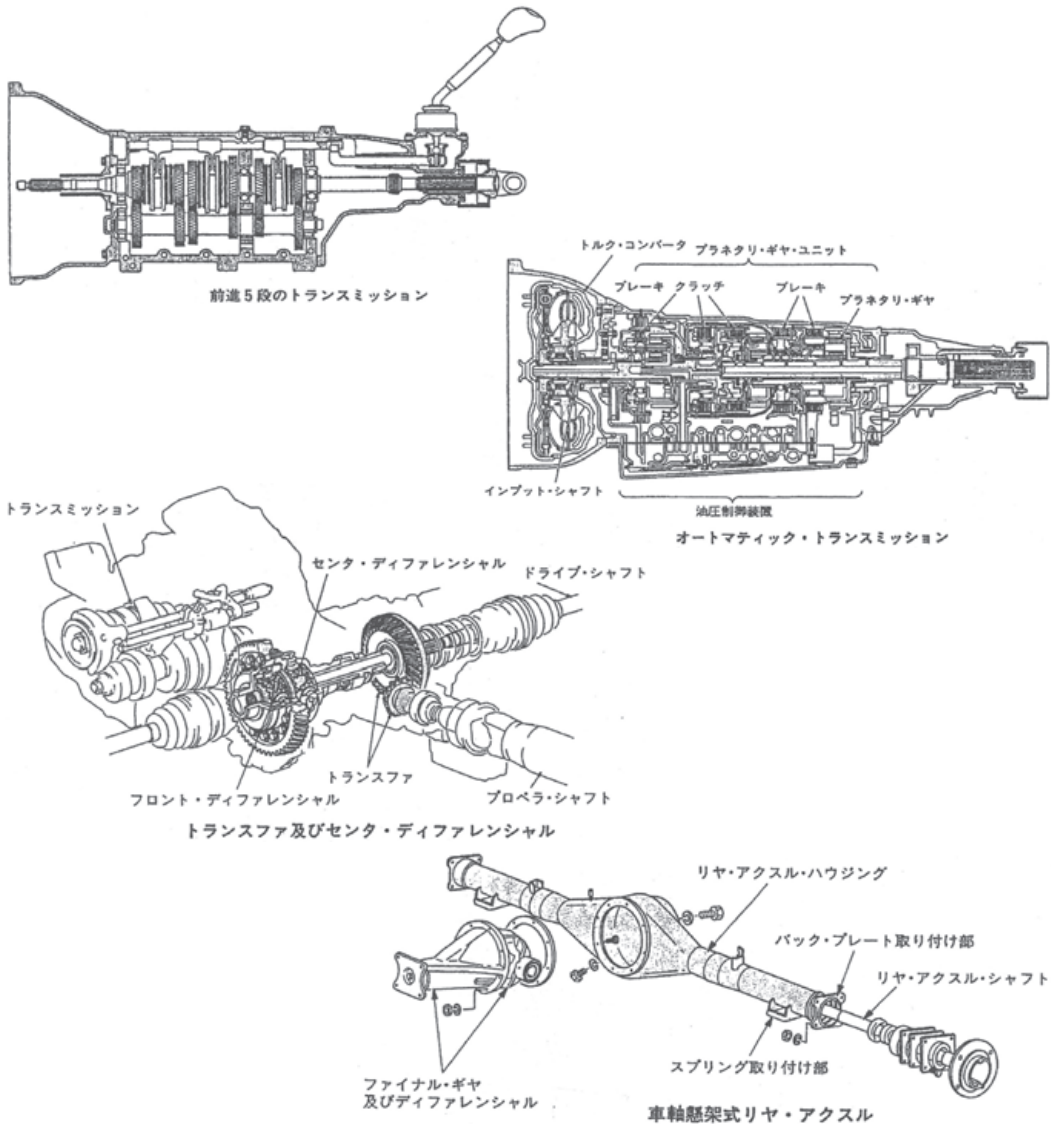
① クラッチ関係

リリースフォーク、リリースベアリング、ダイヤフラムスプリング、クラッチディスク、クラッチカバー、プレッシャースプリング。(二輪の小型自動車は除く。)



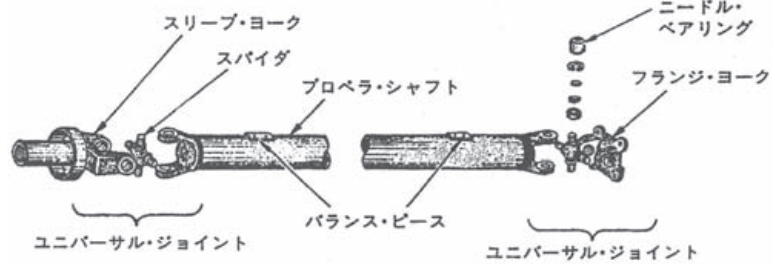
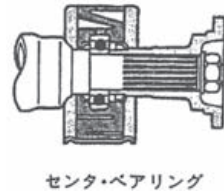
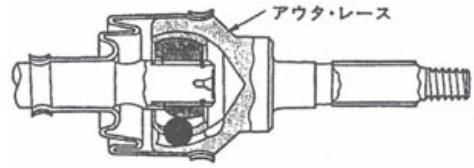
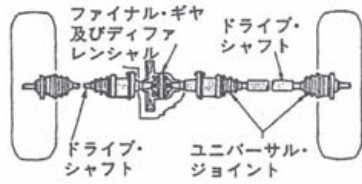
② ギヤ関係

マニュアルトランスミッション、オートマチックトランスミッション、トルクコンバータ (CVTを含む。)、トランスファ、トランスアクスル、デファレンシャル、差動制限装置、ファイナルギヤ。



③ 推進軸・駆動軸関係

プロペラシャフト、ユニバーサルジョイント、センタベアリング、ドライブシャフト、等速ジョイント。

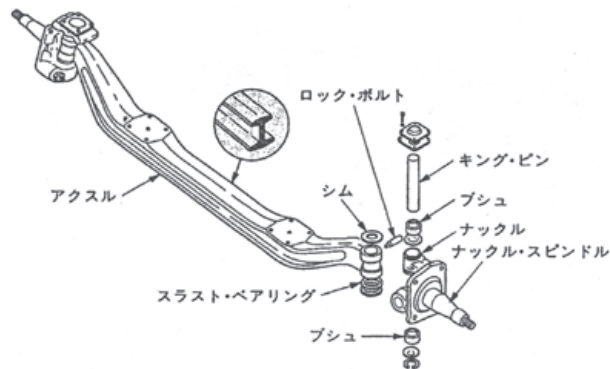


プロペラ・シャフトの構成部品

(3) 走行装置

懸架・回転関係

フロントアクスル、フロントナックルスピンドル、フロントホイールベアリング、フロントキングピン、前輪独立懸架装置のサスペンションアーム、ナックルスピンドル、ホイールベアリング、キングピン、リヤアクスルシャフト。(二輪の小型自動車は除く。)

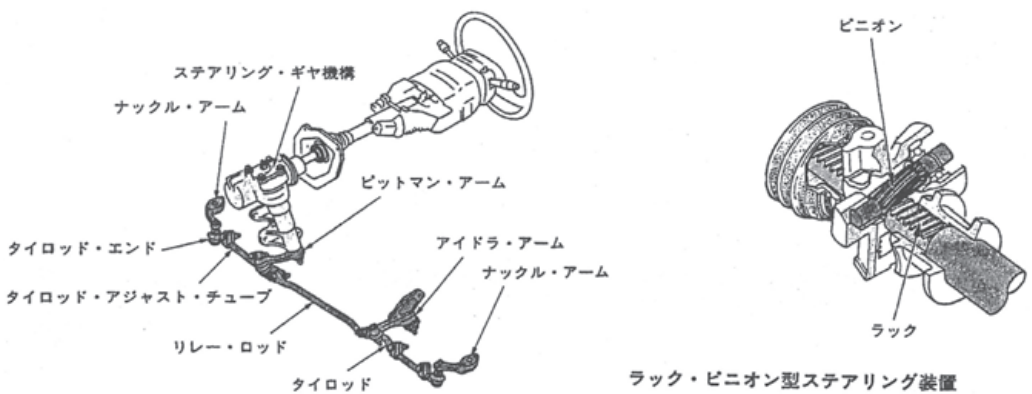
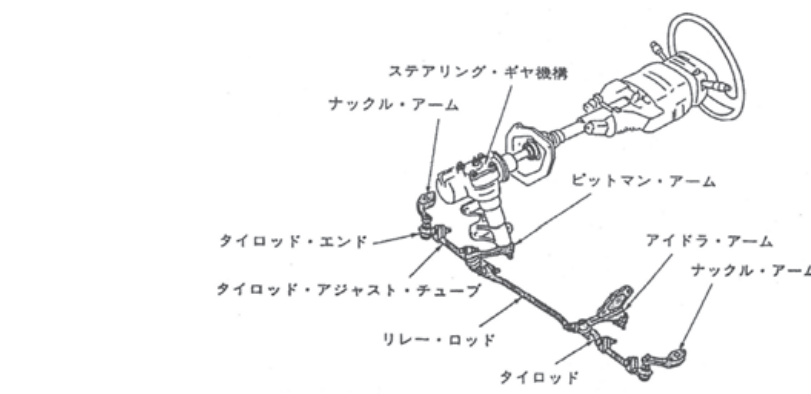
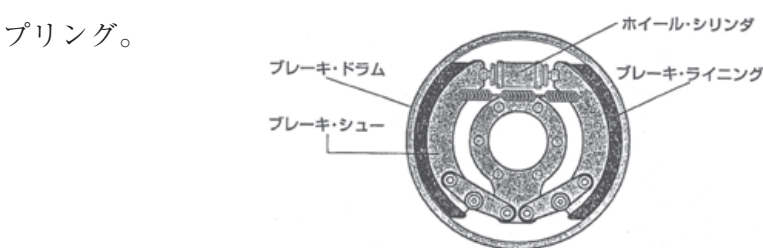
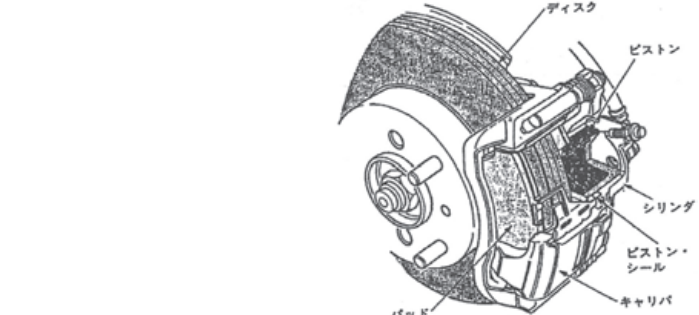


(4) かじ取り装置

① ステアリング関係

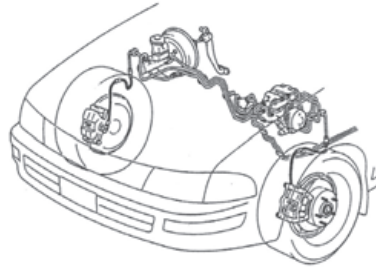
かじ取りフォーク。



<p>②ステアリングギヤ関係</p>	<p>ギヤボックス。</p> 
<p>③リンク機構関係</p>	<p>ドラックリンク、ピットマンアーム、タイロッド、タイロッドエンド、リレーロッド、アイドラアーム、ナックルアーム、ベルクランク、センターアーム、リンクロッド、スレーブレバー。</p> 
<p>(5) 制動装置</p>	<p>①ドラムブレーキ関係</p> <p>ブレーキドラム (二輪の小型自動車のブレーキドラムを除く。)、ブレーキシュー、ホイールシリンダ、バックプレート、シューアジャスタ、ブレーキスプリング。</p> 
<p>②ディスクブレーキ関係</p>	<p>ブレーキキャリパ (ブレーキキャリパの取り外しに伴うブレーキパッドを含む。) シリンダ、ピストン、ブレーキディスク。</p> 

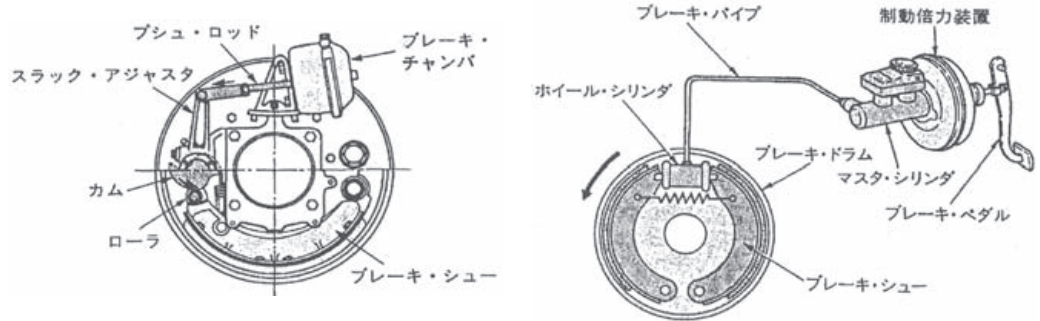
③
ホース・パイプ・バルブ関係

ホース、パイプ、リレーバルブ、チェックバルブ、ダブルチェックバルブ、プロポーショニングバルブ、セーフティバルブ、セーフティシリンダ、メターリングバルブ、レギュレータバルブ、ABS アクチュエータ、ABS モジュール、ASR モジュール。



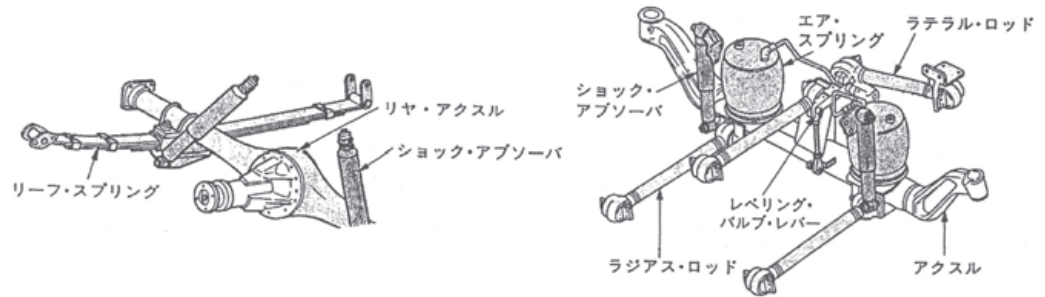
④
分配・倍力関係

マスタシリンダ、ブレーキチャンバ、倍力装置。



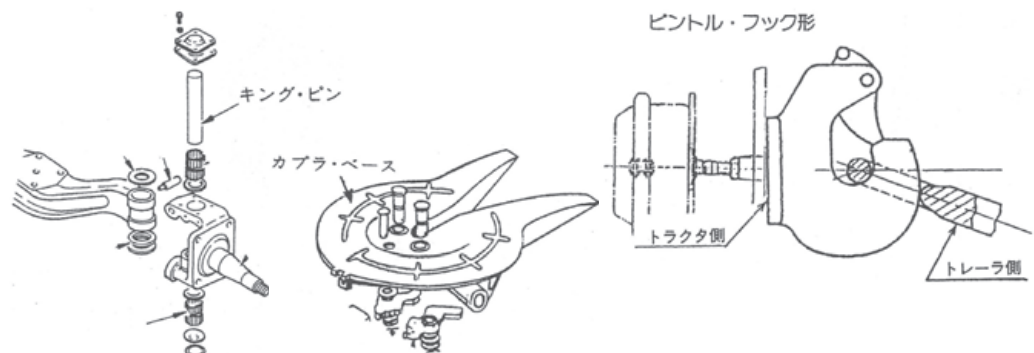
(6)
緩衝装置

リーフスプリング、エアスプリング。



(7)
連結装置

キングピン、カプラ、ルネットアイ、ピントルフック。



○ 関係法令

道路運送車両法施行規則

(分解整備の定義)

第3条 法49条第2項の分解整備とは、次の各号のいずれかに該当するものをいう。

- (1) 原動機を取り外して行う自動車の整備又は改造
- (2) 動力伝達装置のクラッチ（二輪の小型自動車のクラッチを除く。）、トランスミッション、プロペラ・シャフト又はデファレンシャルを取り外して行う自動車の整備又は改造
- (3) 走行装置のフロント・アクスル、前輪独立懸架装置（ストラットを除く。）又はリア・アクスル・シャフトを取り外して行う自動車（二輪の小型自動車を除く。）の整備又は改造
- (4) かじ取り装置のギア・ボックス、リンク装置の連結部、又はかじ取りホークを取り外して行う自動車の整備又は改造
- (5) 制動装置のマスタ・シリンダ、バルブ類、ホース、パイプ、倍力装置、ブレーキ・チャンバ、ブレーキ・ドラム（二輪の小型自動車のブレーキ・ドラムを除く。）若しくはディスク・ブレーキのキャリパを取外し、又は二輪の小型自動車のブレーキ・ライニングを交換するためにブレーキ・シューを取り外して行う自動車の整備又は改造
- (6) 緩衝装置のシャシばね（コイルばね及びトーションバー・スプリングを除く。）を取り外して行う自動車の整備又は改造
- (7) けん引自動車又は被けん引自動車の連結装置（トレーラ・ヒッチ及びボール・カップラを除く。）を取り外して行う自動車の整備又は改造

関係通達

分解整備の定義に関する照会について

〔自整第252号 平成7年10月25日〕

標記について、下記1のとおり照会があり、下記2のとおり申立者に対し回答をしたので、通知します。

記

1. 照会内容

- (1) カムシャフトは形状によって、分解整備に該当するか。
- (2) ターボチャージャーの追加又は交換は、分解整備に該当するか。

2. 回答内容

- (1) 形状に係わらず、原動機の脱着を伴わない単なるカムシャフトの交換は、分解整備に該当しない。しかしながら、交換の際、原動機の脱着を伴う場合は分解整備に該当する。
- (2) 原動機の脱着を伴わない単なるターボチャージャーの追加又は交換は、分解整備に該当しない。しかしながら、追加又は交換の際、原動機の脱着を伴う場合は分解整備に該当する。

関係通達

分解整備の定義に関する照会について

〔自整第24号 平成8年1月29日〕

標記について、下記1のとおり照会があり、下記2のとおり申立者に対し回答をしたので、通知します。

記

1. 照会内容

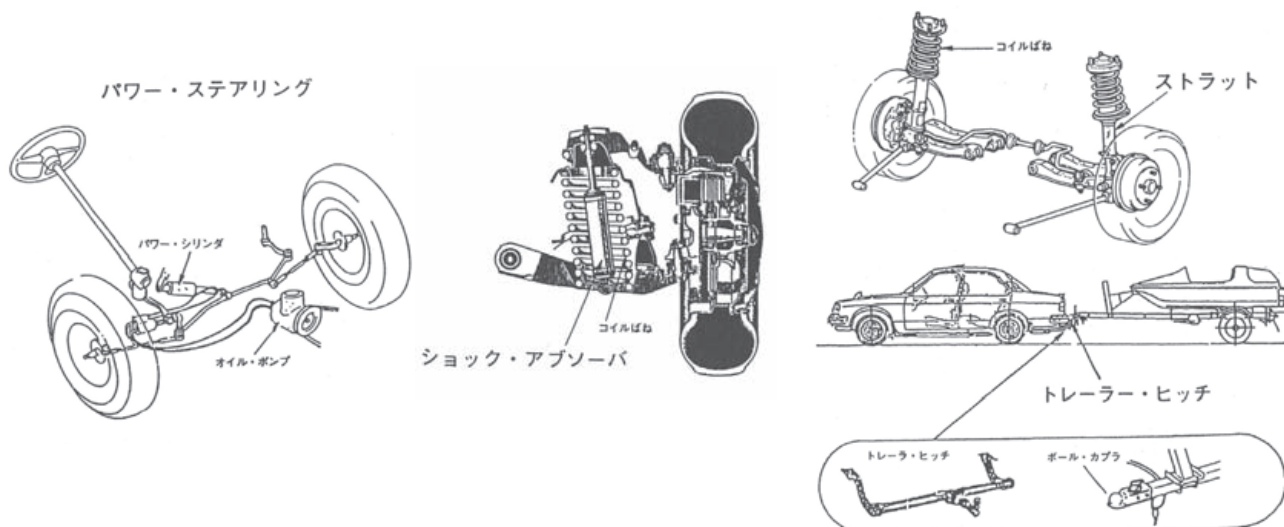
- (1) 重要保安部品4品目（ショック・アブソーバ（これに付随するコイルばねを含む。）、ストラット（これに付随するコイルばねを含む。）、パワー・ステアリング及びトレーラ・ヒッチ）が分解整備の定義から削除されたのはいつからか。
- (2) 重要保安部品4品目（ショック・アブソーバ（これに付随するコイルばねを含む。）ストラット（これに付随するコイルばねを含む。）パワー・ステアリング及びトレーラ・ヒッチ）を取り外す際に、他の分解整備の定義に該当する部位を取り外して行う作業は分解整備に該当するか。
- (3) ディスク・ブレーキのキャリパを取り外さずに、ブレーキパッドを交換する作業は、分解整備に該当するか。
- (4) リア・ブレーキ・ドラムを取り外し、再度組付けるという作業はそれだけで分解整備に該当するか。

2. 回答内容

- (1) 平成7年10月20日
- (2) 該当する。
- (3) 該当しない。しかしながら、キャリパの一部を取り外して行う場合は、分解整備に該当する。
- (4) 該当する。

参 考 道路運送車両法施行規則一部改正により分解整備の定義から除外されたもの

〔運輸省令第58号 平成7年10月20日〕



道路運送車両法施行規則第3条「分解整備の定義」の解釈について

〔自整第151号 平成8年8月20日〕

平成7年8月に最終決着した自動車及び同部品分野に関する日米包括経済協議において分解整備の定義を全般的に見直すこととされたことから、自動車技術、整備作業の実態等が変化したこと等を踏まえ、道路運送車両法施行規則第3条の分解整備の定義を安全確保上及び公害防止上支障のない範囲で見直し、平成8年8月20日以降は、スタビライザ、トルクロッド、トーションバー・スプリング、クラッチ（二輪の小型自動車に限る）が分解整備の定義から除外されることとなったところである。

今般、同協議の決着事項を踏まえ、この分解整備の定義の透明性の向上を図るため、標記について下記の通りとすることとしたので、これについて了知するとともに、関係者に周知徹底を図り、今後はこれにより遺漏なきよう取り扱われたい。

記

1. 分解整備に該当する作業の範囲

自動車の構造及び装置は自動車によって異なることから、以下では、分解整備に該当する主要な作業を例示する。

なお、ここでいう「取り外し」には、作業の過程における、自動車を保安基準に適合しない状態に至らしめる行為も含まれる。

また、「整備又は改造」とは、自動車について何らかの変化を施す作業全般をいう。特に、整備とは、給油脂、調整、部品交換、修理、その他の自動車の構造又は装置の機能を正常に保つ又は正常に復するための作業（行為）をいう。

(1) 原動機

原動機について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造。

① 原動機関係

シリンダブロック（ただし、二輪にあってはクランクケース。また、シリンダブロックの取り外しを伴うフライホイールを含む。）

(2) 動力伝達装置

動力伝達装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造

① クラッチ関係（二輪の小型自動車は除く。）

クラッチのリリースフォーク、リリースベアリング、ダイヤフラムスプリング、クラッチディスク、クラッチカバー、プレッシャープレート及びプレッシャースプリング

② ギヤ関係

マニュアルトランスミッション、オートマチックトランスミッション、トルクコンバータ（CVTを含む。）、トランスファ、トランスアクスル、デファレンシャル、差動制限装置、ファイナルギヤ

③ 推進軸・駆動軸関係

プロペラシャフト、ユニバーサルジョイント、センタベアリング、ドライブシャフト、

等速ジョイント

(3) 走行装置（二輪の小型自動車を除く。）

走行装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造

① 懸架・回転関係

フロントアクスル、フロントナックルスピンドル、フロントホイールベアリング及びフロントキングピン並びに前輪独立懸架装置のサスペンションアーム、ナックルスピンドル、ホイールベアリング及びキングピン並びにリヤアクスルシャフト

(4) かじ取り装置

かじ取り装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造。

① ステアリング操作機構関係

かじ取りフォーク

② ステアリングギヤ機構関係

ギヤボックス

③ リンク機構関係

ドラックリンク、ピットマンアーム、タイロッド、タイロッドエンド、リレーロッド、アイドラアーム、ナックルアーム、ベルクランク、セクタアーム、リンクロッド、スレーブレバー

(5) 制動装置

制動装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造

① ドラムブレーキ関係

ブレーキドラム（二輪の小型自動車のブレーキドラムを除く。）、ブレーキシュー、ホイールシリンダ バックプレート、シューアジャスタ、ブレーキスプリング

② ディスクブレーキ関係

ブレーキキャリパ（ブレーキキャリパの取り外しを伴うブレーキパッドを含む。）、シリンダ、ピストン、ブレーキディスク

③ ホース、パイプ、バルブ関係

ホース、パイプ、リレーバルブ、チェックバルブ、ダブルチェックバルブ、プロポーショニングバルブ、セーフティバルブ、セーフティシリンダ、メターリングバルブ、レギュレータバルブ、ABSアクチュエータ、ABSモジュレータ、ASRモジュレータ

④ 分配・倍力関係

マスタシリンダ、ブレーキチャンバ、倍力装置

(6) 緩衝装置

緩衝装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造。

① 緩衝関係

リーフスプリング、エアスプリング

(7) 連結装置

連結装置について、次に該当する部品を取り外して行う自動車の整備又は改造。

① 連結装置関係

キングピン、カプラ、ルネットアイ、ピントルフック

(8) 付随作業が分解整備に該当するもの

- ① ストラットを取り外して自動車を整備又は改造する際にブレーキホースを取り外して自動車を整備又は改造するもの。
- ② パワーステアリング装置を取り外して自動車を整備又は改造する際にギヤボックスを取り外して自動車を整備又は改造するもの。

2. 分解整備の定義に関する要望・苦情等処理窓口

この通達に示した作業は一般的な例であるため、全ての整備作業を網羅したものではない。したがって、この他不明な点については分解整備の定義に関する要望・苦情等処理窓口において対応することとする。

(窓口の連絡先)

国土交通省自動車交通局技術安全部整備課整備係

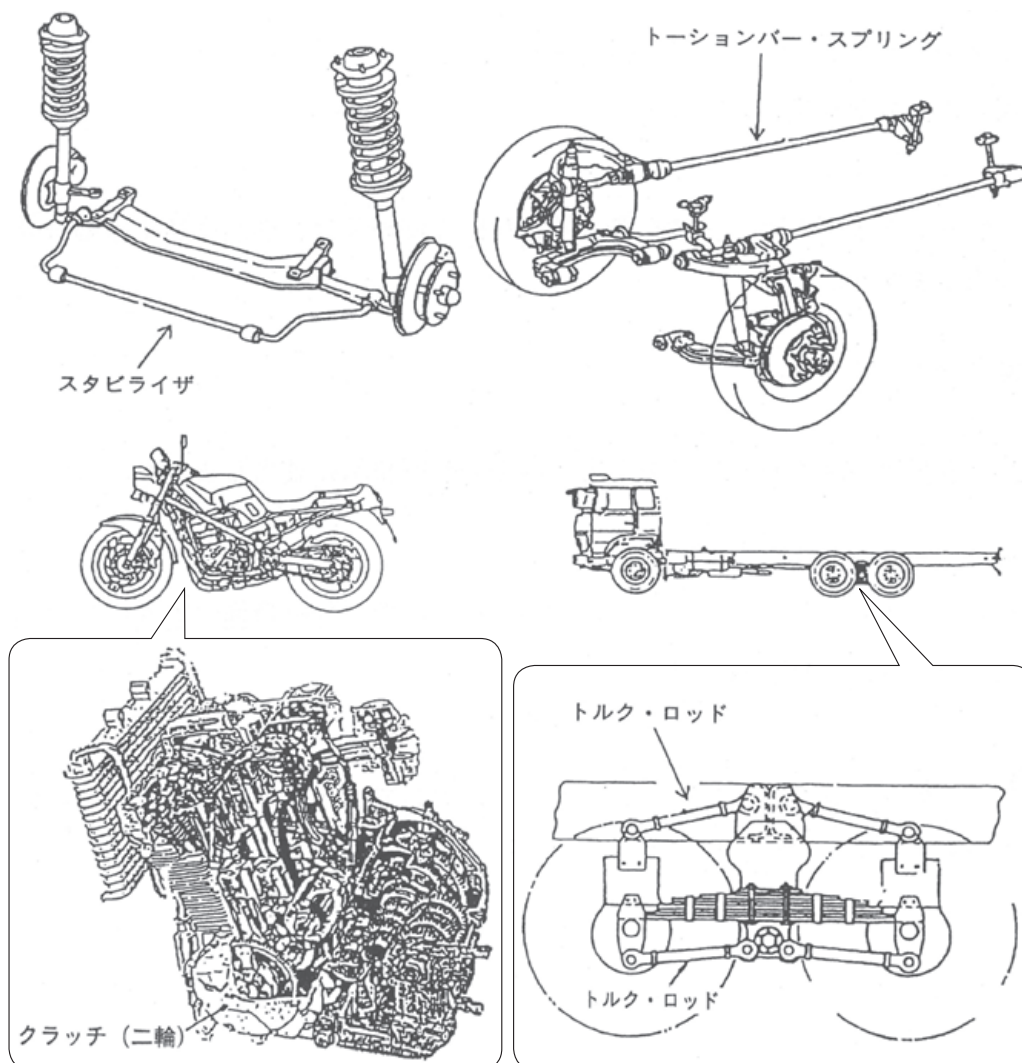
住 所：〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

電話 番号：03-5253-8111

F A X 番号：03-5253-1639

参 考 道路運送車両法施行規則一部改正により分解整備の定義から除外されたもの

[運輸省令第47号 平成8年8月20日]



関係通達

分解整備の定義に関する照会について

〔自整第172号 平成9年10月6日〕

標記について、平成8年から平成9年7月までの主な照会内容及び回答内容を別紙のとおりまとめましたので、通知します。

別紙

分解整備の定義に関する主な照会内容等一覧

照会事項	回答内容
1. シリンダヘッドの交換は分解整備に該当するか	1. 該当しない
2. タイミングベルトの交換は分解整備に該当するか	2. 該当しない
3. ストラットの交換は分解整備に該当するか	3. 該当しない
4. ギヤボックスの交換は分解整備に該当するか	4. 該当する
5. パワーステアリングの交換は分解整備に該当するか	5. 該当しない
6. ストラットの交換の際、タイロットエンドを取り外して行う場合は分解整備に該当するか	6. 該当する
7. ドラムブレーキを取り外して、再度組み付ける作業は分解整備に該当するか	7. 該当する
8. ショックアブソーバを交換する際に、ブレーキキャリパを外さなければならないものは分解整備に該当するか	8. 該当する
9. ブレーキキャリパの一方を持ち上げて、ブレーキパッドを交換することは分解整備に該当するか	9. 該当する
10. ブレーキキャリパを取り外さずに、ブレーキパッドを交換した場合分解整備に該当するか	10. 該当しない

2. 不正改造車の排除について

毎年、6月1日から6月30日までの1ヶ月間を強化月間として国土交通省が実施主体となり「不正改造車を排除する運動」が全国的に展開されているところです。

しかしながら、部品の取付けや取外しによって保安基準に適合しなくなっても、違法であるとの認識がないままに改造を行っている使用者も見受けられることから、国の認証を受けている自動車整備工場においては、定期点検等の車両入庫時など日頃から使用者に対し、不正改造車となることのないようにアドバイス等を行うよう努めてください。



① 不正改造車を排除する取組みについて

(1) 適正な整備・改造の推進

- ① 担当責任者等を定めて、改造の受注、点検・整備の実施及び納車時の確認等、適正化に努める。(別紙1参照)
- ② 不正な改造となるような整備等の依頼があった場合には、自動車使用者に対して「不正改造となり、犯罪であること」を理解してもらうよう努めるとともに、そのような依頼を受けないよう、従業員に啓発する。
- ③ 不正な二次架装を行った車両が入庫した場合には、復元するか、記載変更又は構造等変更の手続きが必要であることや、手続きについて車両を購入した販売店又は車両を架装したメーカー等に相談するべきことを使用者に対して周知する。

(2) 従業員に対する指導等

整備事業者は不正改造の防止に係る整備主任者、自動車検査員等に対する指導を実施する。

(3) 自主点検の実施

事業場ごとに担当者を選任し、従業員等の車両を含む事業場内の車両の状況（不正改造の有無）、不正改造防止についての事業場内の管理体制、不正改造車への対応と措置等について点検票（別紙2参照）などによる自主点検の実施に努める。

なお、自主点検を実施する担当者は、各事業場において事業場の代表者等の従業員を監督する地位を有する者の中から選任する。

入庫・受付時チェック例(目視による保安基準確認)

装 置	適合状態	不適合箇所・要因
かじ取り装置	適合・不適合	不適合ハンドル その他 ()
走行装置	適合・不適合	タイヤ及びホイールの状態・タイヤ&ホイールはみ出し その他 ()
緩衝装置	適合・不適合	スプリングの取付状態 その他 ()
原動機及び ばい煙等の 発散防止装置	適合・不適合	噴射ポンプ封印取外し・不正燃料の使用・触媒取外し 目視による黒煙過多・悪臭・チャコールキャニスタ取外し その他 ()
騒音防止装置	適合・不適合	不適合マフラー・消音器取外し その他 ()
警音器	適合・不適合	ホーンの音
車体及び車枠	適合・不適合	最低地上高・不適合エアロパーツ・不適合バックミラー 荷台の改造・不適合バンパ(リヤ及びサイド)・燃料タンク増設 その他 ()
座席	適合・不適合	座席の改造・ヘッドレスト その他 ()
窓ガラス (前面、運転席、助手席)	適合・不適合	指定以外ステッカー貼付・着色フィルム貼付・装飾板装着 その他 ()
灯火装置 ・反射器	適合・不適合	不適合灯火・反射器取外し及び違法取付・ナンバー取付位置 その他 ()
その他	適合・不適合	

不正改造防止自主点検票

点検の実施日	平成 年 月 日	点検の実施者	職責	
			氏名	
事業者名				
事業場名				
点検事項	点検内容		チェック欄	
			適	要改善
事業場関係者の所有車両等の状況	不正改造車両の有無	社用車	無	有 (台)
		従業員車両	無	有 (台)
		販売車両	無	有 (台)
		その他	無	有 (台)
不正改造防止についての事業場内の管理体制	事業場における運動実施責任者の選任状況			
	社用車、従業員車両及び販売車両の定期的な確認			
	不正改造の防止についての従業員に対する教育の実施状況			
	休日・深夜等に事業場が無断使用されていないことの確認			
	不正改造の防止についてのユーザーに対するPRの実施			
不正改造車への対応と措置	不正改造車両の整備の依頼があった場合における不正改造部位の確実な復元等、ユーザーに対する適切な対応			
	上記ユーザーが拒否した場合の関係機関に対する情報提供			
	ユーザーから不正改造の依頼があった場合の拒否			

- 注1. 点検実施日現在の状況を確認し、その結果をチェック欄に「✓」で記入して下さい。
 2. 点検については、事業場内において定期的に行うことをお奨めします。

② 不正改造に関する罰則等について

(法：道路運送車両法、則：道路運送車両法施行規則)

I. 改造車には、暴走族車両に見られるシャシばねの取り外し、ダンプカーのさし枠の取り付け、窓ガラスへの着色フィルムの貼付、不適切な灯火器の取付け等のように改造内容そのものが保安基準に抵触するために認められないものがあり、これらを「不正改造車」と呼んでいます。これらの自動車は法律により、運行してはならないと規定されています。

(法第40条・第41条)

II. 自動車分解整備事業者及び指定自動車整備事業者に対する不正改造の禁止、罰則等について、次のとおり規定されています。

1. 自動車分解整備事業者の遵守事項（法第91条の3、則第62条の2の2）

保安基準に定める基準に適合しなくなるような自動車の改造を行ってははいけません。

また、他人に対して法令の違反行為を要求したり、他人が違反行為をすることを助けてはなりません。

2. 事業の停止等（法第93条）

地方運輸局長は、自動車分解整備事業者が法に違反したときは、3か月以内において期間を定めて事業の停止を命じ、又は認証を取り消すことがあります。

3. 保安基準適合証の交付の停止等（法第94条の8）

地方運輸局長は、指定自動車整備事業者が法に違反したときは、6か月以内において期間を定めて保安基準適合証等の交付の停止を命じ、又は指定を取り消すことがあります。

III. 自動車使用者等に対する不正改造の禁止、整備命令等について、次のとおり規定されています。

1. 不正改造等の禁止（法第99条の2）

何人も、保安基準に適合しなくなるような自動車の改造、装置の取り付け、取り外し等（不正改造行為）を行ってははいけません。これに違反した場合は6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金が科せられます。

2. 整備命令等

(1) 整備不良に係る整備命令（法第54条）

地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、その使用者に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために、必要な整備を行うことを命ずることがあります。この場合、使用の方法若しくは経路の制限等の指示をすることもあります。この命令又は指示に従わない場合は、50万円以下の罰金が科せられます。

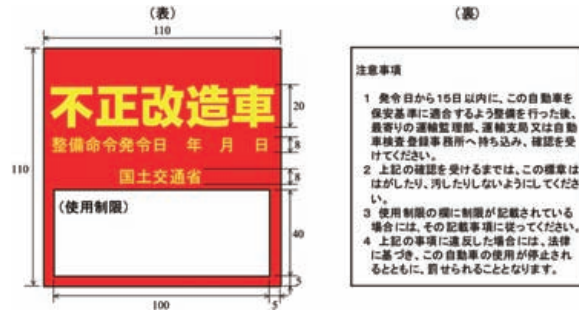
また、この命令又は指示に従わない場合には、当該自動車の使用を停止することがあり、これに違反した場合には、6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金が科せられます。

(2) 不正改造に係る整備命令（法第54条の2）

自動車の改造、装置の取り付け、取り外し等により、保安基準に適合しない状態にある自動車を不正改造車と呼びます。

① 地方運輸局長は不正改造車の使用者に対し、保安基準に適合させるために必要な整備を行うことを命ずることがあります。この場合、使用の方法等について指示することがあります。

整備命令標章（則34条第7号様式の2）



- ② ①の命令を発令したときは、当該自動車に整備命令標章を貼付します。
- ③ 整備命令が取り消されるまでは②の整備命令標章を剥がしてはいけません。
- ④ ①の整備命令を発令された使用者は、15日以内に必要な整備を行い、当該自動車及び自動車検査証を地方運輸局長に提示しなければなりません。
- ⑤ 自動車の使用者が①の命令又は指示に従わない場合、③又は④の規定に違反したときは、一定の期間当該自動車の使用を停止することがあります。
- ⑥ ⑤の使用停止期間が満了した後でも、当該自動車が保安基準に適合していなければ、当該自動車を引き続き使用できません。

なお、①の整備命令違反及び④の現車提示違反については、50万円以下の罰金が科せられ、⑤及び⑥の使用停止違反については、6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金が科せられます。

(3) 報告及び検査（法第54条の3）

地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しない状態であって、その原因が自動車の改造、装置の取り付け、取り外し等によるものである場合、当該行為を行った者（架装メーカー等）に対し、その業務に関する報告徴収、又は、当該者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿書類等を検査することがあります。この報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒んだ場合等は、6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金が科せられます。

4. 整備不良車両の運転の禁止（道路交通法第62条）

車両等の使用者その他車両等の装置の整備について責任を有する者又は運転者は、その装置が保安基準に適合しないため交通の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両等を運転させ、又は運転してはなりません。これに違反した場合には、3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金が科せられます。

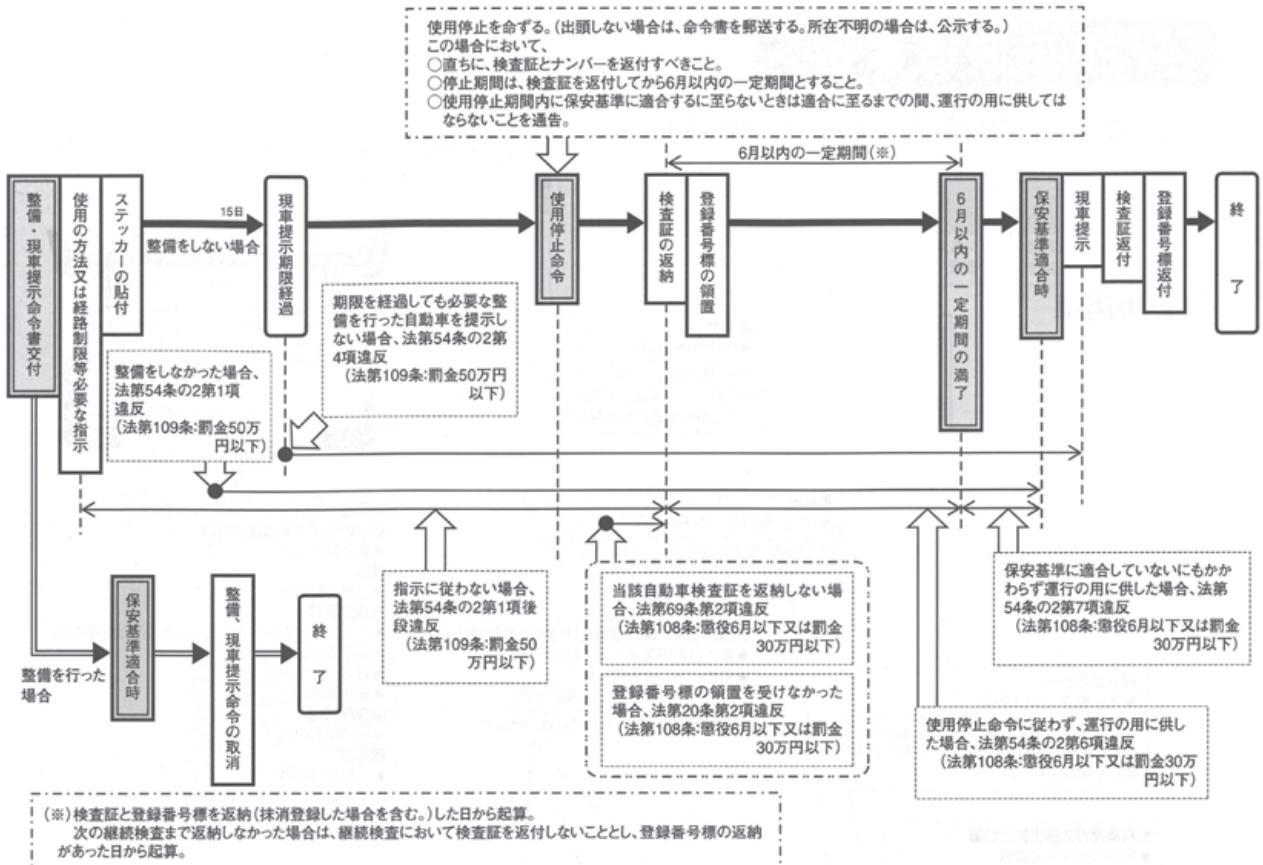
IV. 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があったときは、その事由があった日から15日以内に、当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局又は自動車検査登録事務所、その変更について自動車検査証の記入を受けなければなりません。

また、自動車検査証の記載事項の変更が国土交通省令で定める事項に係る変更であって、（国土交通大臣が）保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、その自動車を提示して保安基準に適合するかどうかについて、構造等変更検査を受けなければなりません。これに違反した場合は30万円以下の罰金が科せられます。

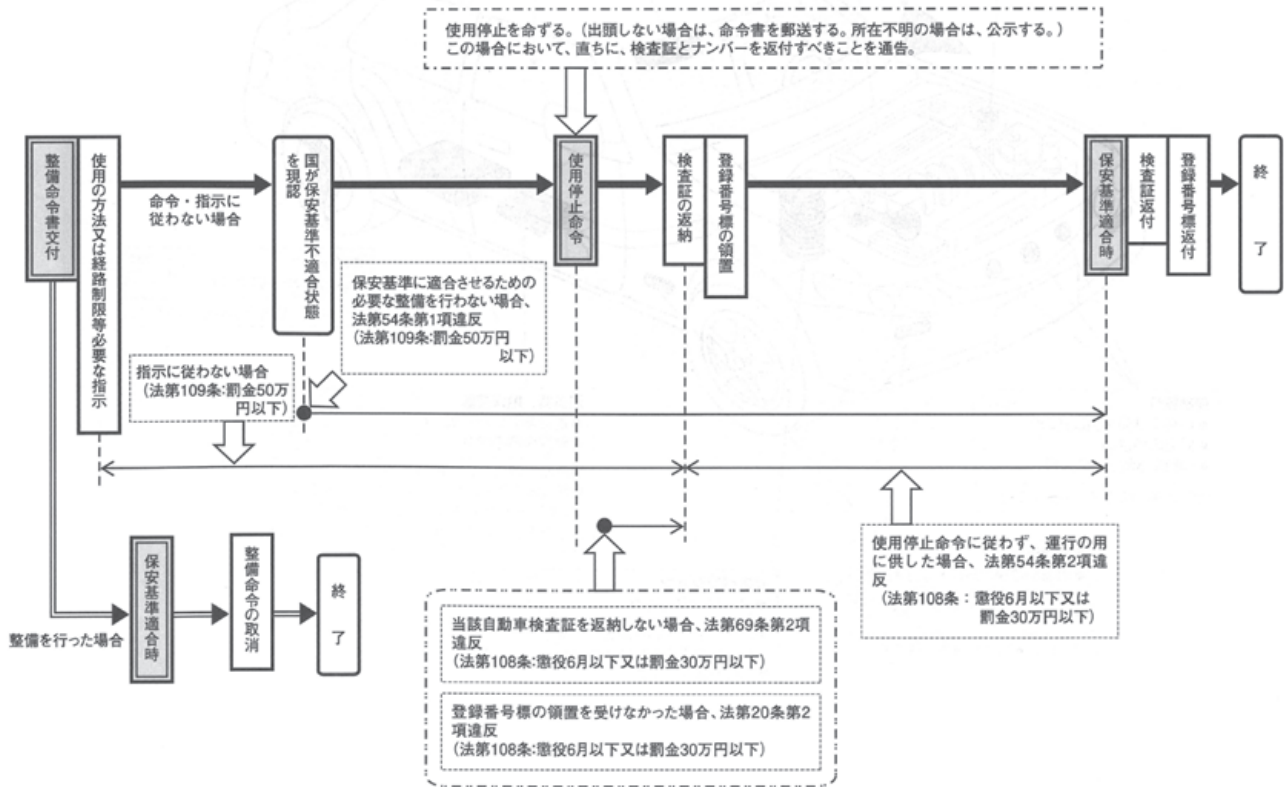
（法第67条）

不正改造であるかどうかを判断するにあたって不明な点が生じた場合には、最寄りの運輸支局・自動車検査登録事務所等と十分に連絡を取り、適切に対応することが必要です。

法第54条の2に基づく整備・現車提示命令発令後の取扱いフローチャート



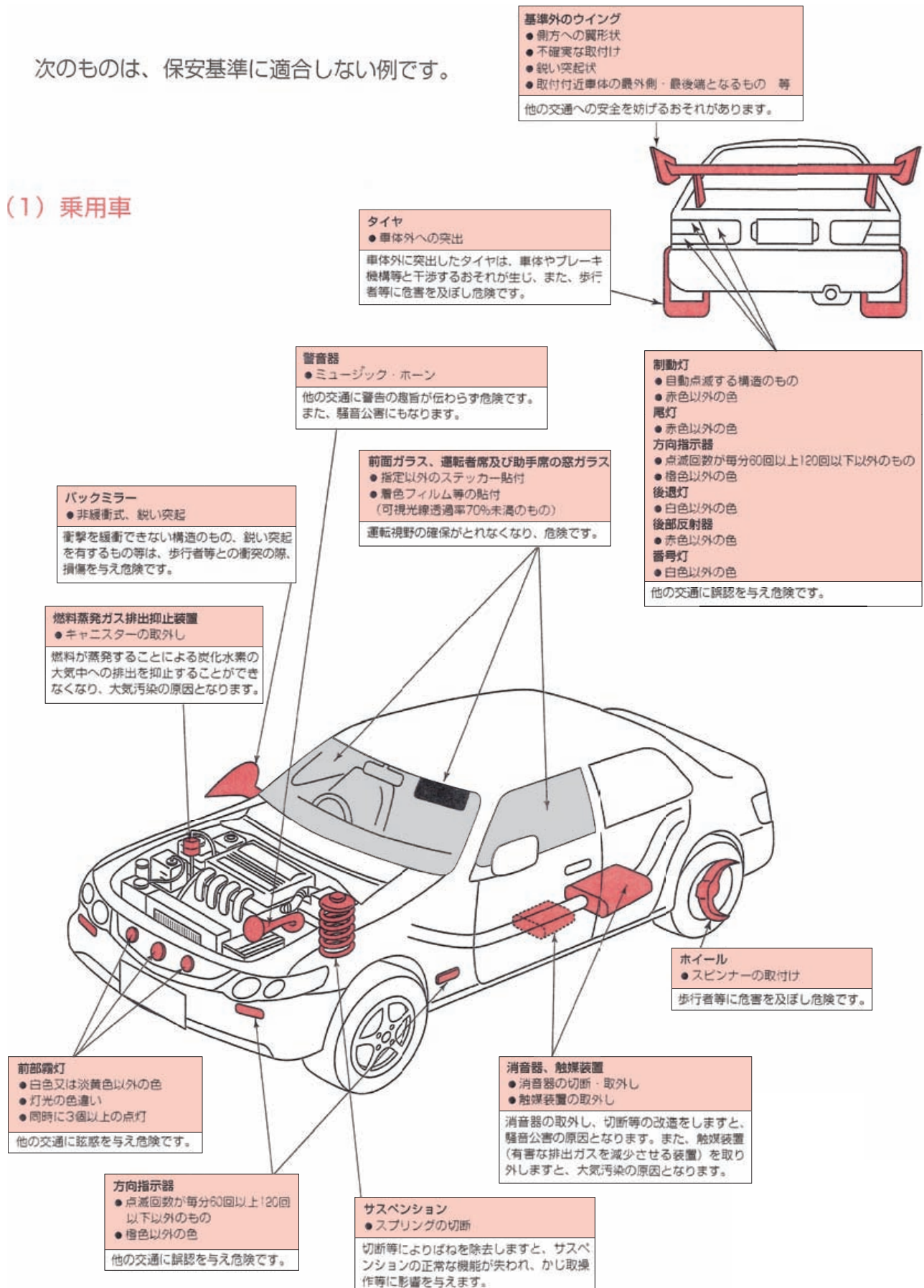
法第54条に基づく整備命令発令後の取扱いフローチャート



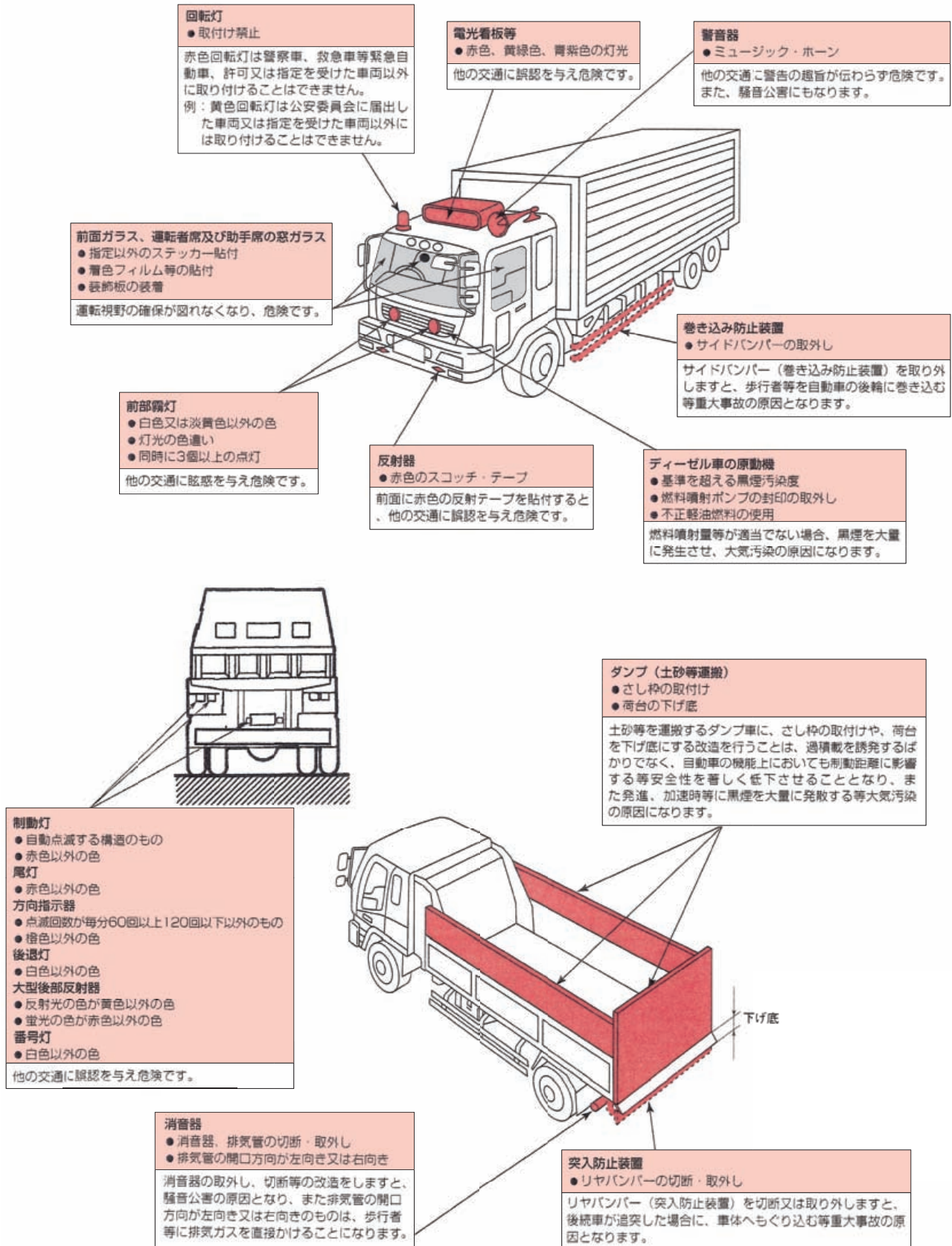
③ 不正改造事例について

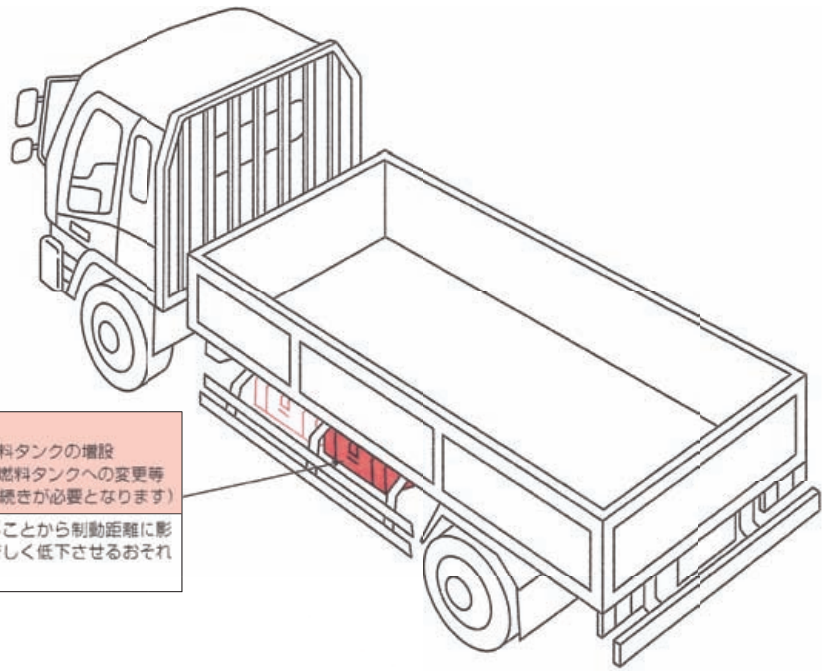
次のものは、保安基準に適合しない例です。

(1) 乗用車



(2) 貨物車





燃料タンクの増設等

- 新規検査受検後に燃料タンクの増設
- 容量が大幅に異なる燃料タンクへの変更等
(構造等変更検査の手続きが必要となります)

自動車重量が増加することから制動距離に影響する等、安全性を著しく低下させるおそれがあります。

(3) 二輪車

かじりハンドル

- 変形ハンドル (容易かつ確実に操作できないもの)
- かじり時に自動車他の部分に接触するもの

確実な操作ができず、危険です。

座席 (シート)、握り手

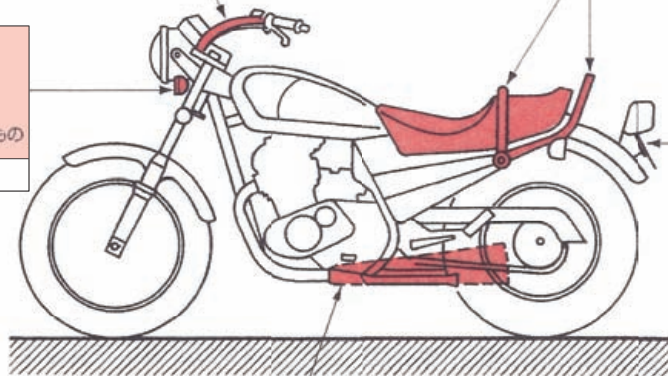
- 安全な乗車を確保できない構造のもの
- 後部座席に握り手 (グラブバーまたはバンド) 及び足かけ (ステップ) を有さないもの

安全な乗車を確保できず、危険です。

方向指示器

- 点滅回数が毎分60回以上120回以下以外のもの
- 橙色以外の色
- 照明部の面積が7cm²以下のもの

他の交通に誤認を与え危険です。



ナンバー取付ステー

- 鋭い突起状
- 後面の見やすい位置にないもの
- 番号灯
- 白色以外の色

鋭い突起は、歩行者等に危害を及ぼし危険です。番号灯の灯火の色が適切でない場合、他の交通に誤認を与え危険です。

消音機、触媒装置

- 消音機の取外し
- 消音機本体の切断
- 触媒装置の取外し
- 騒音低減機構を容易に除去できるもの (平成22年4月以降に製作された自動車に限る)
- 騒音規制値に適合しないもの

消音機の取外し、切断、芯抜き等の改造をしますと、騒音公害の原因となります。また、触媒装置 (有害な排出ガスを減少させる装置) を取り外しますと、大気汚染の原因となります。

④ 平成25年度「不正改造車を排除する運動」実施結果

1. 街頭検査の実施結果（関東運輸局管内）

関東運輸局管内の各運輸支局では、深夜・休日等の特別街頭検査5回を含む23回の街頭検査・指導を実施しました。

この街頭検査で、1922台の車両について検査を行った結果、149台に保安基準に不適合な箇所が確認されました。このうち不正改造車37台、整備不良車9台の車両に対し、必要な整備を命令する「整備命令書」を交付しました。

（検査実施車両数：1,922台中37台が不正改造車）

着色フィルムの貼付	1台
回転部分突出	8台
灯光の色が不適切な灯火	7台
マフラー改造等による近接排気騒音基準値超過	12台
突入防止装置不良	5台
ダンプ荷台差し枠取付	6台
最低地上高不良	10台
その他	63台

※ 複数計上あり



2. 迷惑改造車相談窓口（不正改造車110番）へ寄せられた主な情報（関東運輸局管内）

関東運輸局及び管内運輸支局の「不正改造車110番」窓口へ寄せられた不正改造車に関する情報は116件でした。このうち必要な調査等を実施し、事実が確認できた55台に対して、不適合箇所を保安基準に適合させるよう、はがきにより通知しました。

（不正改造車に関する情報（116件）このうち55台にはがき送付）

マフラーの騒音	92件
回転部分突出	4件
灯火装置不良	6件
最低地上高不足	3件
その他	11件

平成25年8月6日

自動車局

「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」強化月間（6月）における街頭検査の実施結果 ～不正改造車214台に整備命令を発令～

●国土交通省は、6月を「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」の強化月間としています。

●この期間中に警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会等の協力を得て、不正改造車の摘発と自動車ユーザーへの啓発に重点を置いた街頭検査を全国で190回（昨年比+18回）、18,429台（昨年比-291台）に対して行いました。

●その結果、約7.3%の1,348台（昨年比-31台）に保安基準不適合箇所などがあったことから自動車ユーザーに対し改善の指導を行いました。



●このうち、窓ガラスへの着色フィルムの貼付、燈光色違いの灯火器の取付けなどの不正な改造を行っていた車両は266台（昨年比-44台）あり、その場で改善措置を講じた車両以外の214台（昨年比+3台）に整備命令書を交付し、必要な整備を命じました。



＜街頭検査実施状況＞

●整備命令書を交付した214台の主な不正改造内容は、以下のとおりです。

○不適切な灯火器	：	58件
○着色フィルム等の貼付	：	46件
○基準不適合マフラーの装着	：	37件

●また、硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査については181台（昨年比-65台）実施（特に関東・近畿地区においては、当該検査を重点項目として40台実施）しました。

●このうち、不正軽油（規格外の軽油）の使用が判明した2台（昨年比+1台）について適正な燃料を使用するよう警告をしました。

国土交通省では今後とも関係機関と協力し、不正改造車及び不正軽油の排除を積極的に推進してまいります。

＜問い合わせ先＞

国土交通省 自動車局 整備課 山本・島

TEL : 03-5253-8111 (内線:42412) 03-5253-8599 (直通) FAX : 03-5253-1639

環境政策課 吉田・河村

TEL : 03-5253-8111 (内線:42523) 03-5253-8604 (直通) FAX : 03-5253-1639

II. 自動車分解整備事業者の 立入検査結果等

Ⅱ. 自動車分解整備事業者の立入検査結果等

1. 自動車分解整備事業者の立入検査結果（平成24年度）

平成24年度における関東運輸局管内の運輸支局において実施した自動車分解整備事業者に対する立入検査結果は、次のとおりです。

(1) 立入検査事業場数

立入検査事業場数は、1,125事業場でした。

立入検査は、新規認証工場（事前審査を含む。）、移転工場、対象自動車の追加工場、整備主任者研修を受講していない工場、警察当局等からの通報や苦情があった工場、所在が不明な工場等について実施しました。

また、過去5年間における立入検査の実施状況は〈表Ⅱ－1〉のとおりです。

〈表Ⅱ－1〉過去5年間の自動車分解整備事業者の立入検査状況

年度 \ 項目	新規	移転追加	所在不明	整備主任者 研修未受講	苦情	表彰	その他	計
20	650	207	69	1	79	215	583	1,804
21	683	244	75	1	55	180	335	1,573
22	399	183	15	15	20	170	231	1,033
23	327	150	14	8	32	228	228	987
24	347	162	9	11	20	140	436	1,125

(2) 立入検査結果に基づく行政処分状況

立入検査の結果、道路運送車両法等関係法令に違反する重大な事実が認められた事業場に対しては、道路運送車両法第93条の規定に基づき、事業の停止等の行政処分を行っていますが、平成24年度の処分状況は〈表Ⅱ－2〉のとおりです。

また、過去5年間における運輸局長処分は〈表Ⅱ－3〉のとおりです。

なお、平成24年度は事業者所在不明に係る取消処分がありました。事業廃業後、廃止届出を行っていなかったことが原因と思われます。

〈表Ⅱ－2〉自動車分解整備事業者の処分状況

	運輸局長処分等			運輸支局長処分等		
	認証取消	事業停止	文書警告	改善命令	文書警告	口頭警告
件数	3	11	1	1	37	18

注) 表中「文書警告」は、処分基準に基づく場合のみ計上している。
(事業停止等に伴う改善報告は含まず)

〈表Ⅱ－３〉過去５年間の自動車分解整備事業者の運輸局長処分

年度	立入検査 件数	処 分 事業場数	処分等の内訳					認 証 工場数
			認証取消	事業停止	改善命令	警告	計	
20	1,804	30	3	27	0	0	30	24,357
21	1,573	23	1	22	0	1	24	24,499
22	1,033	17	3	10	0	4	17	24,587
23	987	17	0	15	0	2	17	24,594
24	1,125	15	3	11	0	1	15	24,601

注１）複数の処分を受けている事業場があるため、処分事業場数と処分件数は相違する。

注２）認証工場数は各年度とも３月末の数値を示す。

注３）２０年度より「文書警告」は、処分基準に基づく場合のみ計上している。

（事業停止等に伴う改善報告は含まず）

（３）法令違反指示事項等

過去５年間における法令違反の指摘状況は、〈表Ⅱ－４〉のとおりです。

〈表Ⅱ－４〉過去５年間の法令違反指摘内容

指摘事項	年 度				
	20	21	22	23	24
整備主任者の業務に関するもの	3 (3.8%)	3 (4.1%)	1 (3.2%)	2 (4.9%)	1 (3.4%)
認証基準に関するもの	2 (2.6%)	5 (6.8%)	1 (3.2%)	1 (2.4%)	0 (0.0%)
遵守事項に関するもの	20 (25.6%)	13 (17.6%)	6 (19.4%)	8 (19.5%)	12 (41.4%)
変更届等に関するもの	9 (11.5%)	3 (4.1%)	2 (6.5%)	0 (0.0%)	2 (6.9%)
分解整備記録簿等に関するもの	16 (20.5%)	33 (44.6%)	13 (41.9%)	13 (31.7%)	5 (17.2%)
その他法令違反に関するもの	28 (35.9%)	17 (23.0%)	8 (25.8%)	17 (41.5%)	9 (31.0%)
合 計	78 (100%)	74 (100%)	31 (100%)	41 (100%)	29 (100%)

2. 自動車分解整備事業の廃止理由調査結果

平成24年度中に関東運輸局管内において、自動車分解整備事業の廃止届のあった事業場数は335工場であり、主な廃止理由は、自己都合が94件（28.1%）、事業合理化が73件（21.8%）、次いで後継者難が61件（18.2%）、以下〈表Ⅱ－5〉の順となっています。

また、過去5年間における廃止理由状況は、〈表Ⅱ－6〉のとおりです。

〈表Ⅱ－5〉自動車分解整備事業者の廃止理由調査結果

支局別	廃止理由											計
	経営不振	倒産	工員不足	後継者難	事業合理化	移転立退	転業	合併	組合参加	自己都合	その他	
東京	10	3	4	7	18	14	2	2	0	36	13	109
神奈川	7	0	2	5	10	5	0	1	0	10	3	43
埼玉	6	2	1	20	16	6	1	0	0	11	3	66
群馬	2	0	0	9	3	1	0	0	0	4	1	20
千葉	1	0	2	5	16	4	0	0	0	15	1	44
茨城	0	0	0	3	2	1	0	0	0	13	4	23
栃木	0	2	0	6	5	0	0	0	0	4	0	17
山梨	1	0	1	6	3	0	0	0	0	1	1	13
局計	27	7	10	61	73	31	3	3	0	94	26	335
構成比 (%)	8.1%	2.1%	3.0%	18.2%	21.8%	9.3%	0.9%	0.9%	0.0%	28.1%	7.8%	100.0%

〈表Ⅱ－6〉過去5年間の自動車分解整備事業の廃止理由調査結果

項目年度	廃止理由										計
	経営不振	倒産	工員不足	後継者難 事業者死亡	事業合理化	移転立退	転業	合併	組合参加	自己都合 及び その他	
20	37	11	10	79	111	41	5	6	8	141	449
21	46	19	15	49	165	30	10	4	0	139	477
22	32	6	7	44	88	26	2	4	0	101	310
23	41	7	11	54	71	16	3	3	0	117	323
24	27	7	10	61	73	31	3	3	0	120	335

3. 自動車分解整備事業者の違反事例

最近の関東運輸局管内の自動車分解整備事業者の法令違反等による行政処分を例示します。

【その1】指定整備事業者に不正改造状態で車検の依頼したこと

ペーパー車検の疑いのある指定整備事業者に対し、特別監査で立ち入ったところ、取引事業者である分解整備事業者から車検の依頼がされている事実が判明した事から、当該事業場に立ち入り検査を実施し、関係帳票類の提示を求め調査したところ、不正改造状態で車検の依頼をしていた等の法令違反が確認された。

1. 事業場の概要及び組織

平成4年に認証を取得した専門工場である。

監査時の工員数は3名で、その内整備主任者は2名である。

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（25日間）

3. 法令違反の内容

- (1) 分解整備記録簿の（不正改造状態）記載をしなかったこと。
（道路運送車両法第91条第1項違反）
- (2) 分解整備記録簿を（不正改造状態）2年間保存していなかったこと。
（道路運送車両法第91条第3項違反）
- (3) 概算見積書を交付していなかったこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）
- (4) 違反行為の依頼を（不正改造状態での車検依頼）したこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）

4. 法令違反に至った原因

整備事業者として自動車分解整備事業に対する認識が甘く、関係法令に対する遵法精神が著しく欠如していた。

5. その他

整備事業者は、他人に対して違反行為をすることを要求し、依頼若しくは唆し、又は他人が違反行為をすることを助けないこと。

【その2】 分解整備作業に重大な瑕疵があったこと

事業者から、当該事業場において行った整備の不備により納車後、ドライブシャフトごと車輪が脱落し、使用者が単独事故を起こしてしまった旨の申告があった。

申告に基づき、当該事業場に立ち入り、関係帳票類の提示を求め調査したところ、左後軸リヤアクスルシャフト部のオイルシールを交換する際に必要なベアリングの脱着作業を行っていたが、これを組み付ける際のベアリング緩み止めシムの取付けビスの締め付け不足が原因で、ドライブシャフトごと車輪が脱落し走行不能となったことが確認された。

その他、認証の対象とする自動車の種類以外の車両に対して分解整備を行ったこと及び整備主任者として分解整備等に関する統括管理が出来ていなかったことなどが確認された。

1. 事業場の概要及び組織

平成10年に認証を取得した専門工場である。

監査時の工員数は3名で、その内整備主任者は1名である。

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（15日間）

3. 法令違反の内容

- (1) 分解整備作業に重大な瑕疵があったこと。
（道路運送車両法第90条違反）
- (2) 対象とする自動車の種類以外を分解整備したこと。
（道路運送車両法第93条第2項違反）
- (3) 分解整備記録簿の虚偽記載をしたこと。
（道路運送車両法第91条第1項違反）
- (4) 分解整備記録簿の一部に記載漏れがあったこと。
（道路運送車両法第91条第1項違反）
- (5) 整備主任者の分解整備等に関する統括管理に不備があったこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）

4. 法令違反に至った原因

- (1) 取付けビスを締め付ける際の締め付け不足。
- (2) 分解整備後の出来映え確認を行っておらず、締め付け不足を発見できなかった。
- (3) 整備主任者であるにもかかわらず、事業場の認証内容を把握していなかった。
- (4) 分解整備記録簿の重要性の認識が甘く、記載について工員への指導やチェック体制の甘さがあり、虚偽記載や記載漏れを発見できなかった。

5. その他

整備事業者は、分解整備を行った際には、所要の事項について分解整備記録簿に記載しなければならない。

【その3】指定整備事業者に不正改造状態で車検の依頼をしたこと

不正車検の情報提供から、指定整備事業者に特別監査で立ち入ったところ、分解整備事業者より不正車検を依頼している事実が判明したので、当該事業場に特別監査で立ち入り、関係帳票類の提示を求め調査したところ、不正改造状態で車検の依頼をしたこと等の法令違反が確認された。

1. 事業場の概要及び組織

平成17年に認証を取得した専門工場である。

監査時の工員数は2名で、その内整備主任者は1名である。

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（25日間）

3. 法令違反の内容

- (1) 概算見積書を交付していなかったこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）
- (2) 整備料金表を掲示していなかったこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）
- (3) 分解整備記録簿を交付していなかったこと。
（道路運送車両法第91条第2項違反）
- (4) 標識の掲示をしていなかったこと。
（道路運送車両法第89条違反）
- (5) 設備が認証基準の要件を満たしていなかったこと。
（道路運送車両法第91条の2違反）
- (6) 違反行為の依頼を（不正改造状態で車検依頼）したこと。
（道路運送車両法第91条の3違反）

4. 法令違反に至った原因

- (1) 分解整備事業者の遵守事項の欠如。
- (2) 整備事業者として自動車分解整備事業に対する認識が甘く、関係法令に対する遵法精神が著しく欠如していた。

5. その他

整備事業者は、従業員はもとより、使用者に対しても不正改造等に関する認識の向上を図るとともに、積極的な排除を呼びかけること。

【その4】不正改造を実施したこと

不正改造状態の車両の車検を行っているとき匿名の通報があり、特別監査で当該事業場に立ち入り、関係帳票類の提示を求め調査したところ、当該事業場において不正改造（電子ホーン取付）を実施した車両の継続検査を行ったことが確認された。

1. 事業場の概要及び組織

昭和39年に認証を取得したディーラー工場である。

監査時の工員数は5名で、その内整備主任者は4名である。

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（15日間）

3. 法令違反の内容

(1) 不正改造を（電子ホーン取付）実施したこと。

（道路運送車両法第99条の2違反）

(2) 整備主任者の分解整備等に関する統括管理に不備があったこと。

（道路運送車両法第91条の3違反）

4. 法令違反に至った原因

分解整備事業者の遵守事項に対する認識が欠如していた。

5. その他

整備事業者は、従業員はもとより、使用者に対しても不正改造等に関する認識の向上を図るとともに、積極的な排除を呼びかけること。

Ⅲ. 最近の主要通達等

関自整第347号の2
平成25年 1月 9日

自動車整備振興会
関東ブロック連絡協議会
会長 河田 守晃 殿

関東運輸局自動車技術安全部長
佐橋 真人

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規定」の報告について

標記について、自動車局整備課長から別添のとおり通知があり、今般、一般社団法人日本自動車機械工具協会（以下、「協会」という。）より動力式トルク制御レンチの性能基準及び規定を制定し、これらに基づき協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等の性能である旨の報告がありましたので、貴会傘下会員に対し周知方お願いいたします。

別添

国自整第177号の2
平成24年12月27日

関東運輸局自動車技術安全部長 殿

国土交通省自動車局
整備課長

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び「動力式トルク制御
レンチの型式性能試験に関する規定」の報告について

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故防止については、機会あるごとに注意を喚起してきたところですが、依然として大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故が各地で発生していることから、平成16年12月に「大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」の検討結果に基づく事故防止対策について、大型車の使用者及び整備事業者等に周知徹底するとともに、中長期的対策として、一般社団法人日本自動車機械工具協会等にインパクトレンチの改良等を依頼したところです。

この度、一般社団法人日本自動車機械工具協会（以下「協会」という。）より、動力式トルク制御レンチの性能基準及び規定を制定し、平成25年1月1日より、別添のとおり動力式トルク制御レンチの型式性能試験を実施すること及びこれらに基づき協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能である旨の報告があり、別紙のとおり大型車の使用者、整備事業者等及び自動車製作者等に通知したので、その旨了知されたい。





機工協技第12-828号
平成24年12月25日

国土交通省 自動車局
整備課長 島 雅 之 殿

一般社団法人日本自動車機械工具協会
会 長 中 谷 良 平

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規程」の報告について

拝啓 時下益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃、当協会の事業運営につきましては、格別なるご指導、ご鞭撻を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、標記につきましては、大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故を受け、平成16年に貴省より自動車関係団体に対して事故防止対策の周知徹底等について要請がなされました。

これを踏まえて、当機械工具業界に対しては、トルク制御の可能な動力レンチの開発等の検討要請があり、動力式トルク制御レンチの性能及びその維持等に関する検討を行ったほか、関係者による合同検証試験を実施して、これらの検討結果から標記の動力式トルク制御レンチの性能基準及び規程を制定し、平成25年1月1日より、別添により動力式トルク制御レンチの型式性能試験を実施することとしておりますので、報告いたします。

また、これに基づき当協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能であることを申し添えます。

敬 具

【 別 添 】

1. 動力式トルク制御レンチの性能基準及び型式性能試験に関する規程等の制定について
2. 動力式トルク制御レンチの性能基準
3. 動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規程

動力式トルク制御レンチの性能基準及び型式性能試験に関する 規程の制定について

1. 経緯

大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故の発生を受け、平成 16 年に国土交通省より自動車関係団体に対して事故防止対策の周知徹底要請がなされました。

自動車機械工具業界に対しては、トルク制御が可能で性能の高い動力レンチ（通称：ナットランナ）の開発等について検討要請があり、当協会技術委員会技術部会内に「インパクトレンチ検討WG」を関係業界（自動車工業会、自動車機械器具工業会）からも参加を募って設置し、インパクトレンチ等の使用状況調査、性能及びその維持等に関する検討を行ったほか、関係者による合同検証試験を自動車工業会の協力を得て実施し、これらの検討結果及び「車両のホイール脱着用動力制御式レンチ」の性能基準案をとりまとめ、平成 18 年に国土交通省に報告を行ったところです。

2. 動力式トルク制御レンチの型式性能試験の実施

その後昨年度、ナットランナについて、一部メーカーから性能基準に対する当協会の適合証明を受けたい旨の申し入れがあり、これに応えるために試験方法の検討及び基準装置の製作等その準備を行ってきましたが、今般、ナットランナに関する基準及び規程を別途定め、これに基づき当協会においてナットランナの型式性能試験を実施します。

これにより、各ナットランナメーカーによって性能保証範囲にばらつきのある現状が改善され、一定の性能が確保されたナットランナがユーザーに提供されるようになります。

- ① 動力式トルク制御レンチの性能基準
- ② 動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規程

3. 「動力式トルク制御レンチの性能基準」の概要

動力式トルク制御レンチの性能基準は、ISO 5393（ねじ付き締結具の回転バイター性能試験方法）等を参考にして検討し作成したものであり、動力式トルク制御レンチの外観、耐久性、作動、構造・機能、締付トルク指示部及び精度等について定めています。

4. 「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規程」の概要

動力式トルク制御レンチの型式性能試験は、当該型式 1 号機について当協会が試験を行い、2 号機以降についてはメーカーの検査により精度保証をすることとし、メーカーの検査装置について協会が 1 年ごとに校正を行うことによりその精度を確保する仕組みとしています。（別紙「フロー」参照）

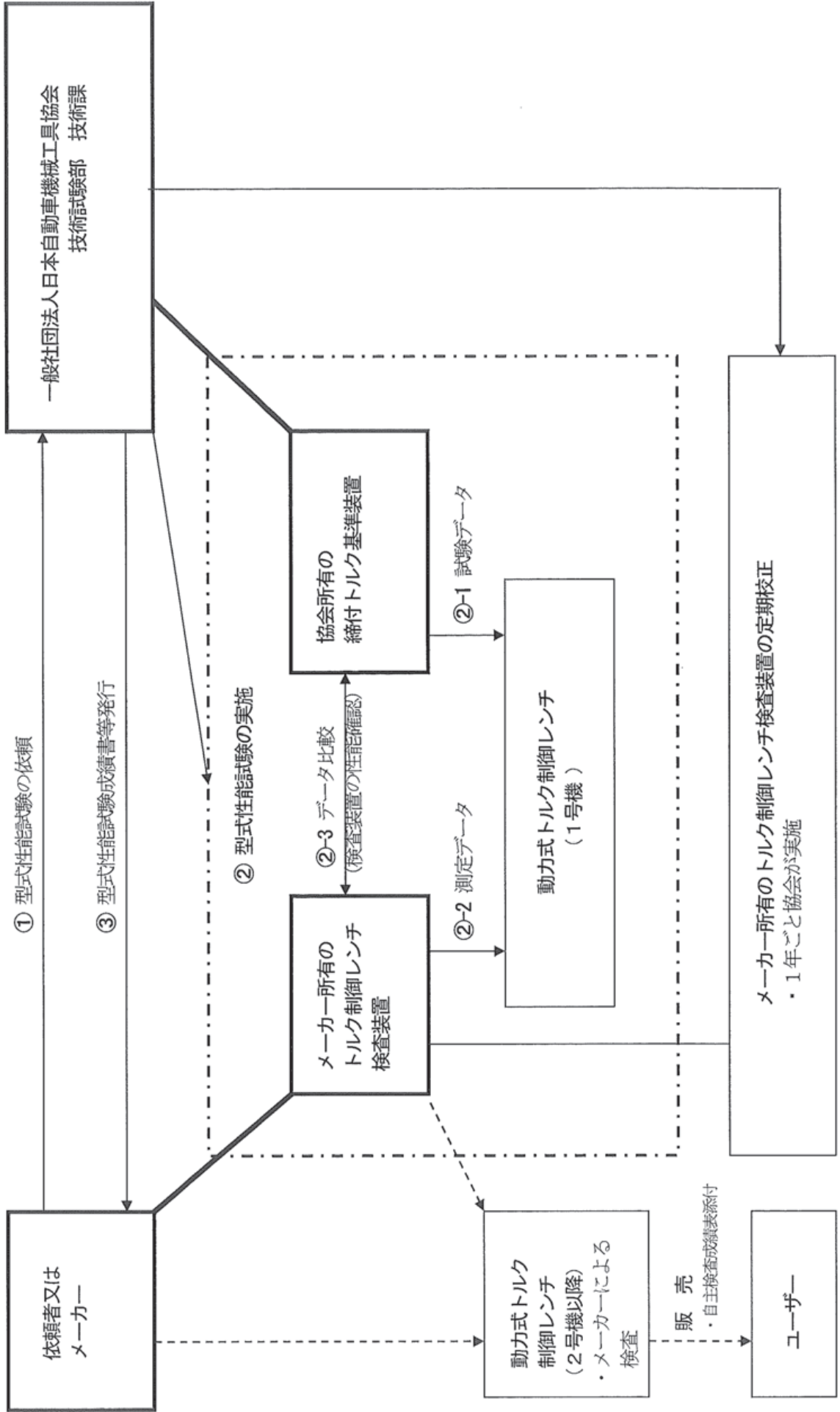
この規程では、型式性能試験の基準、試験依頼方法、試験実施方法、メーカーの検査装置の定期校正、試験番号標の表示、試験記録の保存、試験成績書の交付及び試験業務従事者の厳守事項等、動力式トルク制御レンチの型式性能試験を実施するために必要な事項を定めています。

5. 型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチの取り扱い

上記の基準及び規程を制定し、これに基づき当協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能であり、動力式トルク制御レンチで締め付けた大型車のホイールボルト等は、トルクレンチでの最終的な確認は不要です。

以 上

動力式トルク制御レンチの型式性能試験に係る取り扱いのフロー



関自整第15号の2
平成25年4月30日

自動車整備振興会
関東ブロック連絡協議会
会長 河田守晃 殿

関東運輸局長
内波謙一

受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る
広告等の適正化について

標記について、自動車局長から別紙（平成25年3月25日付け、国自整第220号）のとおり通知があったので了知されるとともに、受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る広告、チラシ、HP等の料金表示の適正化を図るため、下記の取り組みを実施されるようお願いいたします。
なお、管内各運輸支局に対し、別添のとおり通知したので申し添えます。

記

1. 日整連作成の「車検整備のPRチラシ等作成時の留意事項（平成18年7月）及び消費者保護推進パンフレット（平成21年8月）」に基づく研修等を自動車整備事業者に対し実施し、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等の料金表示の適正化に努めるとともに、振興会のイントラネットへ掲載することにより周知を図ること。
2. 運輸支局等が行う自動車整備事業者の監査において、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等に関する料金表示に不適切な表示があることを指摘された場合には、運輸支局等と連携を図って改善に向けた指導を行うこと。

※自動車局長からの別紙については、省略しました。

各 運 輸 支 局 長 殿

関 東 運 輸 局 長
(押 印 省 略)

受 検 代 行 業 者 及 び 自 動 車 整 備 事 業 者 の 継 続 検 査 に 係 る
広 告 等 の 適 正 化 に つ い て

標 記 に つ い て、自 動 車 局 長 か ら 別 紙 (平 成 2 5 年 3 月 2 5 日 付 け、国 自 整 第 2 2 0 号) の と お り 通 知 が あ っ た の で 了 知 さ れ る と と も に、受 検 代 行 業 者 及 び 自 動 車 整 備 事 業 者 の 継 続 検 査 に 係 る 広 告、チ ラ シ、H P 等 の 料 金 表 示 の 適 正 化 を 図 る た め、下 記 の 取 り 組 み を 実 施 さ れ た い。

な お、自 動 車 整 備 振 興 会 関 東 ブ ロ ッ ク 連 絡 協 議 会 会 長 に 対 し、別 添 の と お り 協 力 を 依 頼 し た の で 申 し 添 え る。

記

1. 受 検 代 行 業 者 に 対 す る 指 導 等

- (1) 優 良 誤 認、有 利 誤 認 を ユーザー に 与 え な い よ う、受 検 代 行 業 者 の 継 続 検 査 等 の 機 会 を と ら え、「別 添 1 景 品 表 示 法 ガ イ ド ブ ッ ク」、及 び 「別 添 2 車 検 整 備 に 関 す る 実 態 調 査 に つ い て」を 運 輸 支 局 等 の 窓 口 に 掲 示 す る と と も に、「別 添 3 料 金 及 び 作 業 内 容 に 関 す る 好 ま し く な い 表 示 例 に つ い て」を 配 布 す る な ど の 指 導 を 行 い 周 知 を 図 る こ と。
- (2) 広 告、チ ラ シ 及 び H P 等 に「国 土 交 通 省 公 認」、「国 土 交 通 省 認 可」、「国 土 交 通 省 届 出」等 そ の 事 実 が な い に も か か わ ら ず、そ の 旨 を 表 示 し て い る 情 報 や、継 続 検 査 に 係 る 手 数 料 等 に 関 す る 料 金 表 示 に つ い て、不 適 切 な 表 示 を し て い る 情 報 を 得 た 場 合 に は、ユ ーザー に 誤 解 を 与 え る こ と が な い よ う な 表 現 と す る よ う 指 導 す る と と も に、消 費 者 庁 表 示 対 策 課 に 通 報 す る こ と。

※ 「別 添 1 景 品 表 示 法 ガ イ ド ブ ッ ク」「別 添 2 車 検 整 備 に 関 す る 実 態 調 査 に つ い て」な ど に つ い て は、省 略 し ま し た。

- (3) 未認証事業者でありながら、認証工場のように分解整備ができるかのように広告、チラシ及びHP等を表示しているなどの具体的な情報を得た場合には、消費者庁表示対策課に通報するとともに、未認証行為が行われていないか、当該事業場に対し、積極的に立入調査を行うこと。

2. 自動車整備事業者に対する指導等

- (1) 有利誤認をユーザーに与えないよう、自動車整備事業者の講習会、研修等の機会をとらえ、「別添1景品表示法ガイドブック」、及び「別添2車検整備に関する実態調査について」を活用して指導を行うこと。
- (2) 広告、チラシ及びHP等に、継続検査に係る手数料等に関する料金表示について、不適切な表示をしている情報を得た場合には、自動車整備振興会と連携を図って改善に向けた指導を行うこと。
- (3) 自動車整備事業者の監査において、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等に関する料金表示の確認を行い、不適切な表示が認められた場合には、自動車整備振興会連携を図って改善に向けた指導を行うこと。

3. 指導状況等の報告

指導状況件数（回数）については、別紙により集計し、毎年度末に自動車技術安全部整備課事業係あてに電子メールで報告すること。

(参考)

消費者庁表示対策課 情報管理担当

〒100-6178 千代田区永田町2-11-1 山王パークタワー5階

Tel 03-3507-8800

消費者庁景品表示法違反被疑情報提供フォーム

http://www.caa.go.jp/representation/disobey_form.html

料金及び作業内容に関する好ましくない表示例について

《表示例Ⅰ》

「入庫から30分で乗って帰れます。」の表示

《理由Ⅰ》

実際は、30分で車検が終了するケースがほとんどない場合



優良誤認
※1



措置
命令
※3



《表示例Ⅱ》

「地域初」、「業界初」の表示

《理由Ⅱ》

実際は、他の業者も実施していた場合

※1 詳しくは、裏面の2. (1)を確認して下さい。

※3 詳しくは、裏面の3. を確認して下さい。

《表示例Ⅲ》

「車検料金10,000円ポッキリ」の表示

《理由Ⅲ》

別途請求を表示していない場合

また、「7,500円」と税抜き表示をして、それ以外に消費税を徴収している場合



有利誤認
※2



措置
命令
※3



《表示例Ⅳ》

「市内で一番安い」の表示

《理由Ⅳ》

実際は、他の業者の方が安い場合

※2 詳しくは、裏面の2. (2)を確認して下さい。

※3 詳しくは、裏面の3. を確認して下さい。



「景品表示法の概要」(消費者が適正に商品・サービスを選択できる環境を守ります。)

1. 目的

景品表示法は、不当な表示や過大な景品類の提供による顧客の誘引を防止するため、一般消費者の自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれのある行為を禁止するなどにより、消費者の利益を保護することを目的とする法律です。

2. 不当表示の禁止概要

(1) 優良誤認

商品・サービスの品質、規格その他の内容についての不当表示(第4条第1項第1号)

- ①内容について、実際のものよりも著しく優良であると一般消費者に示す表示
- ②内容について、事実と相違して競争事業者のものよりも著しく優良であると一般消費者に示す表示

(2) 有利誤認

商品・サービスの価格、その他の取引条件についての不当表示(第4条第1項第2号)

- ①取引条件について、実際のものよりも取引の相手方に著しく有利であると一般消費者に誤認される表示
- ②取引条件について、競争事業者に係るものよりも取引の相手方に著しく有利であると一般消費者に誤認される表示

(3) その他誤認されるおそれのある表示

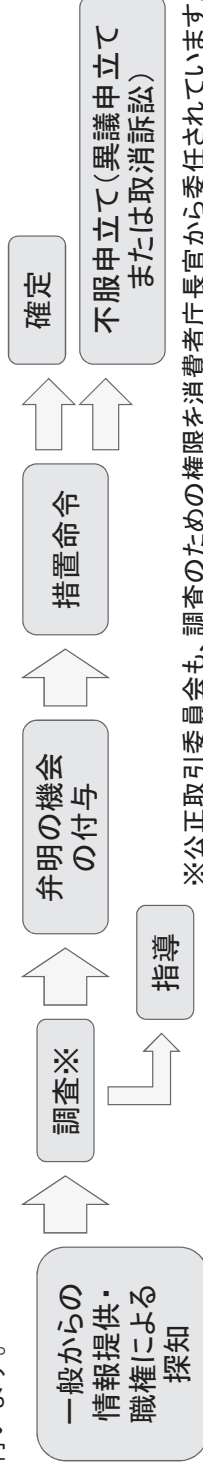
一般消費者に誤認されるおそれがあるとして内閣総理大臣が指定する不当表示(第4条第1項第3号)

- ・無果汁の清涼飲料水等 ・商品の原産国 ・消費者信用の融資費用 ・不動産のおとり広告 ・おとり広告 ・有料老人ホーム

3. 措置命令について

(1) 違反行為に対しては、措置命令が出されます。

景品表示法に違反する行為が行われている疑いがある場合、消費者庁は、関連資料の収集、事業者への事情聴取などの調査を実施します。消費者庁は、調査の結果、違反行為が認められると、事業者に弁明の機会を付与した上で、違反行為の差止めなど必要に応じた「措置命令」を行います。



《参考》詳しくは、消費者庁の景品表示法ホームページ「<http://www.caa.go.jp/representation/index.html>」をご確認下さい。

関自技第664号の3
関自整第45号の3
平成25年5月14日

自動車整備振興会
関東ブロック連絡協議会
会長 河田守晃 殿

関東運輸局自動車技術安全部長
佐橋真人

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

標記について、国土交通省自動車局審査・リコール課長及び整備課長から別添（平成25年5月14日付け、国自審第198号、国自整第41号）のとおり通知があり、今般、自動車製作者等が指定する横すべり量について、国産自動車にあっても輸入自動車と同様なシステムを有する自動車があることから、別添新旧対照表のとおり改正したので、了知されますようお願いいたします。

別 添

国自審第198号
国自整第41号
平成25年5月14日

関東運輸局自動車技術安全部長 殿

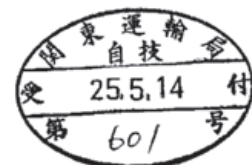
国土交通省自動車局
審査・リコール課長

整備課長

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

今般、自動車製作者等が指定する横すべり量について、国産自動車にあっても輸入自動車と同様なシステムを有する自動車があることから、別添新旧対照表のとおり改正することとしたので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

なお、関係団体には、その旨通知したところであるが、さらに管内関係者に対し周知徹底を図られたい。



新	旧
<p>別添</p> <p>自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて</p> <p>かじ取り車輪の横すべり量の例外的取扱要領</p> <p>I (略)</p> <p>II 検査時における取扱い 検査にあたっては、サイドスリップ・テストを用いて計測した場合の横すべり量が、各型式についてそれぞれメーカーの推奨する横すべり量の範囲（概要説明書又は別表の横すべり量の取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号（細目告示第161条第1項第1号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 なお、横すべり量がサイドスリップ・テストを用いて計測できない場合（横すべり量がサイドスリップ・テストの値を超えた場合等）であつても、トイン、キャンバ、キヤスタの値が各型式についてそれぞれメーカーの設計基準（概要説明書、諸元表又は別表の横すべり量の取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号（細目告示第161条第1項各号に掲げる場合）にあっては第169条第1項第1号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表については、日本自動車輸入組合及び一般社団法人日本自動車工業会が毎年度末時点（平成25年5月14日）から施行する。 車局審査・リコール課に提出するものを翌年度5月中旬に地方運輸局自動車技術安全部（沖縄総合事務局運輸部を含む）、自動車検査独立行政法人及び一般社団法人日本自動車整備振興会連合会に送付することとする。</p> <p>別表 (略)</p> <p>附則 この改正は、平成25年5月14日から施行する。</p>	<p>別添</p> <p>自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて</p> <p>かじ取り車輪の横すべり量の例外的取扱要領</p> <p>I (略)</p> <p>II 検査時における取扱い 輸入自動車検査にあたっては、サイドスリップ・テストを用いて計測した場合の横すべり量が、各型式についてそれぞれメーカーの推奨する横すべり量の範囲（概要説明書又は別表の横すべり量の取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号（細目告示第161条第1項各号に掲げる場合）にあっては第169条第1項第1号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 なお、横すべり量がサイドスリップ・テストを用いて計測できない場合（横すべり量がサイドスリップ・テストの値を超えた場合等）であつても、トイン、キャンバ、キヤスタの値が各型式についてそれぞれメーカーの設計基準（概要説明書、諸元表又は別表の横すべり量の取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号（細目告示第161条第1項各号に掲げる場合）にあっては第169条第1項第1号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表については、日本自動車輸入組合が毎年度末時点（平成25年5月14日）から施行する。 翌年度5月中旬に地方運輸局自動車技術安全部（沖縄総合事務局運輸部を含む）、自動車検査独立行政法人及び（社）日本自動車整備振興会連合会に送付することとする。</p> <p>別表 (略)</p>

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」 の一部改正について

平成25年5月
自動車局審査・リコール課
整備課

自動車製作者等が指定する横すべり量について、国産自動車にあっても輸入自動車と同様なシステムを有する自動車があることから、標記通達の改正を行う。

1. 改正概要

標記通達の検査時における取扱いにおいて、国産自動車も対象とする。それに伴い、別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表の提出者に一般社団法人日本自動車工業会を追加する。その他、所要の改正を行う。

2. 施行日

平成25年5月14日から施行する。

—審査事務規程の第59次改正—

- ・試作車・組立車の審査方法の明確化等の改正
- ・新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の改造部位等の画像保存等の改正
- ・改造自動車の審査方法の明確化等の改正

審査方法の明確化を行い、統一的な審査を実施するために審査事務規程の一部改正を行い、平成24年10月1日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

1. 審査終了後、不正に使用する蓋然性が高い状態を（タイヤの取外しにより、軸数を減ずるもの又は複輪を単輪にするもの）明確化し、不適切な補修等の規程に追加します。
（2-4）
2. 試作車・組立車審査結果通知書による現車確認について、提示があった自動車と試作車・組立車審査結果通知書（本紙又は写しとする。）、外観図、各装置の詳細図及びその他特に指示された資料に記載されている自動車との同一性確認事項を明確化し規定します。
（2-11-5）
3. 新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の画像を3次元測定・画像取得装置を用いて、改造部位等の画像の取得及び保存について規定します。
（2-21-2）
4. 改造自動車審査要領における車枠及び車体の測定方法の明確化
改造自動車審査要領において、改造自動車の範囲とする際、車枠車体が2分の1以上残されていることが必須としているところであり、その判断方法について明確にします。
（別添1 2. (1) (3)）
5. 改造自動車審査要領における能力強度等の基準の明確化
改造自動車審査要領において、改造した装置の能力強度等の基準の検討する際、装置に負荷される荷重について、現状の例に加え、技術上適当と考えられるものを追加します。
（別添1 7. (1) 別表3）
6. その他
審査事務規程項ずれを訂正するため、所要の改正を行った。

新	旧
<p>第2章</p> <p>2-4 不適切な補修等 次の各号に掲げる補修等を行った自動車は、保安基準に適合しないものとする。 ①～④(略) ⑤ <u>タイヤの取り外しにより、軸数を減ずるもの又は複輪を単輪にするもの</u></p> <p>2-11 書面の提示等 2-11-1～2-11-4 (略)</p> <p>2-11-5 試作車・組立車審査結果通知書 (1) 試作車及び組立車の審査は、提示があった自動車と「改造自動車等の取扱いについて」記6.(2)に定められた試作車・組立車審査結果通知書(本紙又は写しとする。)、<u>外観図、各装置の詳細図及びその他特に指示された資料(以下「試作車・組立車審査結果通知書等」という。)</u>に記載されている自動車との同一性を確認の上、これらの資料を参考として審査するものとする。この場合において、書面等その他適切な方法により審査する項目については、これらの資料と同一であり、かつ、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、基準に適合しているものとして取り扱う。 (2) 提示があった自動車と、試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている自動車との同一性を確認する際に許容される製作誤差は、別添1「改造自動車審査要領」別表4(製作誤差の範囲)に定める範囲とする。この場合において、提示があった自動車の長手方向、横手方向及び高さ方向の各寸法並びに重量に係る製作誤差は、それぞれ、同別表4の「長さ」、「幅」及び「高さ」並びに「車両重量」の範囲を準用する。<u>以下、別添1「改造自動車審査要領」9.(3)前段の改造自動車の製作誤差の範囲についても同じ。</u> <u>ただし、この寸法及び重量に係る製作誤差の範囲を超えるものであっても、試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている内容(装置の概要欄に記載されている項目)に変更がなく、長さ、幅、高さ、車両重量及び最大積載量(試作車・組立車審査結果通知書の最大積載量を超えない範囲に限る。)</u>並びに車両総重量については、<u>試作車又は組立車の提示があった自動車を確認することにより保安基準の適合性の判定が可能なもの</u>にあつては、この限りでない。 (3) 提示があった自動車と試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている内容(長さ、幅、高さ、車両重量及び最大積載量並びに車両総重量を除く。)を確認した結果、同一でないと認められるときは、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。</p>	<p>第2章</p> <p>2-4 不適切な補修等 次の各号に掲げる補修等を行った自動車は、保安基準に適合しないものとする。 ①～④(略) (新設)</p> <p>2-11 書面の提示等 2-11-1～2-11-4 (略)</p> <p>2-11-5 試作車・組立車審査結果通知書 試作車及び組立車の審査は、提示のあった試作車・組立車審査結果通知書(本紙又は写しとする。)、<u>外観図、装置の詳細図及びその他必要となる資料を参考として審査するものとする。</u>この場合において、書面等その他適切な方法により審査する項目については、これらの資料と同一であり、かつ、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、基準に適合しているものとして取り扱う。</p>

新旧対照表-1-

<p>2-21 画像の取得及び保存 2-21-1 画像の取得及び保存 新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車(型式指定自動車若しくは法第16条の規定により一時抹消登録を受けた自動車又は法第69条第4項の規定により自動車検査証が返納された自動車であつて、当該自動車に係る構造等に関する事項が完成検査終了証若しくは登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書に記載された構造等に関する事項と同一であるものを除く。)の画像を3次元測定・画像取得装置を用いて、その取得及び保存を行うものとする。 また、画像の取得に際して、受検者が画像の撮影を拒否した場合には、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。</p> <p>2-21-2 改造部位等の画像の取得 2-21-1により取得した自動車の外観画像又は通知書の外観図等では改造部位等が不明な場合には、別途、3次元測定・画像取得装置以外の撮影機(汎用のデジタルカメラ等とし、以下「デジカメ等」という。)により、当該自動車の当該部位を撮影し、これを当該自動車の電子データとして保存する。なお、撮影・保存方法等については別途通知するものとする。</p> <p>2-21-3 画像取得が困難な場合の処理 3次元測定・画像取得装置による画像取得が困難な場合にあつては、デジカメ等により撮影し、これを当該自動車の電子データとして保存する。なお、撮影・保存方法等については別途通知するものとする。</p> <p>3-3-14 軸重欄 検査票2の軸重欄は、4-5-1(5)または5-5-1(4)により計測した数値を当該箇所欄に記載するものとする。 また、車軸自動昇降装置付き自動車にあつては、上昇している車軸を強制的に下降させた状態の軸重についても以下の例により備考欄に記載するものとする。 (例) (略)</p> <p>3-4-5 保留 (1) 2-3(1)、2-7、2-8(2)、2-11-5(3)、2-12(5)、2-13(5)、2-16(1)及び2-21の規定に基づき、受検者に対し審査できない旨通告した場合並びに2-1(4)に規定する事項が反復又は継続して行われ適正な審査を実施できない場合には、その理由又は2-3(1)に該当する番号のいずれかを検査票1又は検査票2の備考欄に記載し、審査結果通知書の審査保留欄に押印を行い、審査依頼元に通知するものとする。 この場合において、2-8(2)、2-11-5(3)、2-12(5)、及び2-16(1)の規定に基づく通告の理由は、それぞれ①、②及び③の例によるものとする。</p>	<p>2-21 画像の取得及び保存 新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、次に掲げる自動車(型式指定自動車若しくは法第16条の規定により一時抹消登録を受けた自動車又は法第69条第4項の規定により自動車検査証が返納された自動車であつて、当該自動車に係る構造等に関する事項が完成検査終了証若しくは登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書に記載された構造等に関する事項と同一であるものを除く。)については、3次元測定・画像取得装置を用いて、提示された自動車の画像の取得及び保存を行うものとする。 また、画像の取得に際して、受検者が画像の撮影を拒否した場合には、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。 ① 貨物の運送の用に供する自動車 ② 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員が1人以上のもの ③ 特種用途自動車 ④ 大型特殊自動車 ⑤ ①から④までに定める自動車以外の自動車であつて、審査上必要と認められるもの</p> <p>3-3-14 軸重欄 検査票2の軸重欄は、4-5-1(4)又は5-5-1(4)により計測した数値を当該箇所欄に記載するものとする。 また、車軸自動昇降装置付き自動車にあつては、上昇している車軸を強制的に下降させた状態の軸重についても以下の例により備考欄に記載するものとする。 (例) (略)</p> <p>3-4-5 保留 (1) 2-3(1)、2-7、2-8(2)、2-12(5)、2-13(5)、2-16(1)及び2-21の規定に基づき、受検者に対し審査できない旨通告した場合並びに2-1(4)に規定する事項が反復又は継続して行われ適正な審査を実施できない場合には、その理由又は2-3(1)に該当する番号のいずれかを検査票1又は検査票2の備考欄に記載し、審査結果通知書の審査保留欄に押印を行い、審査依頼元に通知するものとする。 この場合において、2-8(2)及び2-16(1)の規定に基づく通告の理由は、それぞれ①及び②の例によるものとする。</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-2-

<p>また、審査保留欄が無い場合は、審査結果通知欄近くの余白に審査保留と記載し、その上に押印を行う。</p> <p>① 「車台番号相違」若しくは「車台番号相違のおそれ」又は「原動機型式相違」若しくは「原動機型式相違のおそれ」</p> <p>② 「仕様書の提示なし」又は「仕様書と相違あり」及び「相違する装置名」</p> <p>③ 「外観図、各装置の詳細図なし」又は「外観図と相違あり」及び「相違する装置名」</p> <p>(2) (略)</p>	<p>また、審査保留欄が無い場合は、審査結果通知欄近くの余白に審査保留と記載し、その上に押印を行う。</p> <p>① 「車台番号相違」若しくは「車台番号相違のおそれ」又は「原動機型式相違」若しくは「原動機型式相違のおそれ」</p> <p>② 「仕様書の提示なし」又は「仕様書と相違あり」及び「相違する装置名」(新設)</p> <p>(2) (略)</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-3-

<p>別添1 (2-1 2関係)</p> <p style="text-align: center;">改造自動車審査要領</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 改造自動車の範囲</p> <p>(1) この要領にいう改造自動車とは、次の①から④の自動車に3.に規定する範囲の改造を行ったもの(①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車に3.に規定する範囲の改造を行ったものを含む。)であって当該自動車の改造前の車枠及び車体(以下「車枠等」という。)が2分の1以上連続して残されたものをいう。</p> <p>ただし、車枠等を切断し軸距を短縮する改造を行う場合において、当該自動車の改造前の車枠等構成部分の2分の1以上が残されたものであることが、改造自動車の施工者等(以下「届出者」という。)から提出された車枠(車体)全体図により明らかかなものは、「当該自動車の改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたもの」とみなす。</p> <p>①～④ (略)</p> <p>(2) (1)の「①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車に3.に規定する範囲の改造を行ったもの」とは、型式指定自動車又は新型届出自動車と同一として製作される自動車と車名及び型式が同一であるほか、型式指定自動車又は新型届出自動車が備えていた3.(1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一である自動車であって、使用過程にあるもの以外のものをいう。</p> <p>(3) (1)の「改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたもの」とは、車枠等構成部分における改造前の車枠等の上面及び側面からの投影面積に対し、改造後の自動車に残された車枠等の投影面積がそれぞれ2分の1以上連続して重複するもの</p>	<p>別添1 (2-1 2関係)</p> <p style="text-align: center;">改造自動車審査要領</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 改造自動車の範囲</p> <p>(1) この要領にいう改造自動車とは、次の①から④の自動車に3.に規定する範囲の改造を行ったもの(①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車に3.に規定する範囲の改造を行ったものを含む。)であって当該自動車の改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたものをいう。</p> <p>①～④ (略)</p> <p>(2) (1)の「①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車」とは、型式指定自動車又は新型届出自動車と同一として製作される自動車と車名及び型式が同一であるほか、型式指定自動車又は新型届出自動車が備えていた3.(1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一である自動車をいう。</p> <p>(3) (1)の「改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたもの」とは、改造自動車を水平かつ平坦な面(以下「基準面」という。)に置いたときに、次に掲げる車枠及び車体の面積について、改造前の車枠及び車体の面積と比較し、改造後</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-4-

<p>をいう。</p> <p>なお、(1)ただし書きの「改造前の車枠等の構成部分の2分の1以上が残されたもの」とは、車枠等構成部分における改造前の車枠等の上面及び側面からの投影面積に対し、改造後の自動車に残された車枠等の投影面積がそれぞれ2分の1以上重複するものをいう。</p> <p>また、「車枠等構成部分」とは①の部分を行い、「改造前」とは②の状態とし、「投影面積」は③の面積とする。</p> <p>① 車枠等構成部分とは、次のア、イ又はウの部分を行う。</p> <p>ア 車枠（フレーム）を有する自動車にあっては、当該フレーム構成部分（車枠の主要部分（メインフレーム）が明らかなるものにあつては当該主要部）</p> <p>イ モノコック構造の車体を有する自動車にあっては、ルーフ、アンダーフロア及びサイドパネル等の当該車体構成部分</p> <p>ウ 車枠及びモノコック構造の車体を有する自動車にあっては、ア及びイの当該構成部分</p> <p>② 改造前とは、次のア～エに掲げる状態の当該自動車の車枠等をいう。</p> <p>ア (1) ①の自動車にあっては、型式について指定を受けた状態</p> <p>イ (1) ②の自動車にあっては、新型届出による取扱いを受けた状態</p> <p>ウ (1) ③の自動車にあっては、輸入自動車特別取扱を受けた状態</p> <p>エ (1) ④の自動車にあっては、規程2-13(2)の申請を行った状態</p> <p>③ 投影面積とは、自動車を水平かつ平坦な面（以下「基準面」という。）に置いた状態における次のア及びイの①に示した車枠等構成部分の面積とする。</p> <p>ア 基準面へ投影した面積</p> <p>イ 車両中心線を含む鉛直面に対して平行で、車枠等の外側に接する鉛直面へ投影した面積</p> <p>3. (略)</p>	<p>もそれぞれ2分の1以上が連続した状態で残されたものをいう。この場合において「改造前の車枠及び車体」とは、(1)①の自動車にあっては、型式について指定を受けた状態、(1)②の自動車にあっては、新型届出による取扱いを受けた状態、(1)③の自動車にあっては、輸入自動車特別取扱を受けた状態、(1)④の自動車にあっては、規程2-13(2)の申請を行った状態での当該自動車の車枠及び車体をいう。</p> <p>①～② (略)</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 届出</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-5-

<p>4. 届出</p> <p>4-1 届出書等の提出</p> <p>(1)届出者は、自動車の改造を行う場合には、改造自動車1台毎（(2)の場合を除く。）に改造自動車届出書（以下「届出書」という。）、改造概要等説明書（以下「説明書」という。）及び添付資料（届出書、説明書及び添付資料を「届出書等」という。以下同じ。）を検査に先立って改造内容に応じ別表2に掲げる届出先の区分のうち、最寄りの検査部長又は事務所長（以下「事務所長等」という。）に提出するものとする。ただし、改造内容が複数となる場合であつて、届出先が検査部長及び事務所長になるものは、検査部長に提出するものとする。</p> <p>(2)～(5) (略)</p> <p>5. ～6. (略)</p> <p>7. 書面審査</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 2. (2)の改造自動車の場合に限り、車名及び型式のほか、型式指定自動車又は新型届出自動車として備えていた3. (1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一であることを次に掲げる書面により確認するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・譲渡証明書（写し） ・改造した範囲及びその実施者を記載した自動車製作者からの書面 ・改造概要等説明書（第2号様式） <p>8. ～10-2 (略)</p> <p>別表3</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>提出書面</th> <th>審査内容</th> <th>能力強度等の基準</th> <th>計算書・検討書等の省略</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	提出書面	審査内容	能力強度等の基準	計算書・検討書等の省略	備考	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	<p>4-1 届出書等の提出</p> <p>(1)改造自動車の施工者等（以下「届出者」という。）は、自動車の改造を行う場合には、改造自動車1台毎（(2)の場合を除く。）に改造自動車届出書（以下「届出書」という。）、改造概要等説明書（以下「説明書」という。）及び添付資料（届出書、説明書及び添付資料を「届出書等」という。以下同じ。）を検査に先立って改造内容に応じ別表2に掲げる届出先の区分のうち、最寄りの検査部長又は事務所長（以下「事務所長等」という。）に提出するものとする。ただし、改造内容が複数となる場合であつて、届出先が検査部長及び事務所長になるものは、検査部長に提出するものとする。</p> <p>(2)～(5) (略)</p> <p>5. ～6. (略)</p> <p>7. 書面審査</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 2. (2)の改造自動車の場合に限り、車名及び型式のほか、型式指定自動車又は新型届出自動車として備えていた3. (1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一であることを次に掲げる書面により確認するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・譲渡証明書（写し） ・改造した範囲及びその実施者を記載した自動車製作者からの書面 ・改造概要等説明書（第2号様式） <p>8. ～10-2 (略)</p> <p>別表3</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>提出書面</th> <th>審査内容</th> <th>能力強度等の基準</th> <th>計算書・検討書等の省略</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	提出書面	審査内容	能力強度等の基準	計算書・検討書等の省略	備考	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
提出書面	審査内容	能力強度等の基準	計算書・検討書等の省略	備考																	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)																	
提出書面	審査内容	能力強度等の基準	計算書・検討書等の省略	備考																	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)																	

新旧対照表-6-

5. 添付資料	改造内容に応じた資料（届出書の書面を参照）が添付されていることを審査する。				5. 添付資料	改造内容に応じた資料（届出書の書面を参照）が添付されていることを審査する。			
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
⑪走行装置強度検討書	強度検討が適切であり、十分な強度が確保されていることを確認する。	強度計算における自動車に負荷される荷重は、社団法人自動車技術会が定めた自動車負荷計算基準に基づくものとする。 なお、当該部品に構造上負荷される荷重が定まった数値以上にならないことが計算等で明らかかな場合にあつては、自動車製作者が定める許容限度荷重及び当該部品の構造上において負荷される荷重のうち最大のものであつてもよい。 強度検討は、曲げ応力及びせん断力を検討し、次の安全率以上であるものとする。 破壊安全率・・・1.6 降伏安全率・・・1.3	(略)		⑪走行装置強度検討書	強度検討が適切であり、十分な強度が確保されていることを確認する。	⑩に同じ	(略)	
(略)	(略)	(略)			(略)	(略)	(略)		
⑬緩衝装置強度	(略)	⑪に同じ			⑬緩衝装置強度	(略)	⑩に同じ		

新旧対照表-7-

度検討書					度検討書				
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
<p>別添2（2-13関係）</p> <p>並行輸入自動車審査要領</p> <p>目次</p> <p>第1 目的</p> <p>第2 届出書等</p> <p>第3 届出書等の受理等</p> <p>第4 書面審査の審査期間等</p> <p>第5 書面審査</p> <p>第6 書面審査の決裁</p> <p>第7 現車審査</p> <p>第8 届出書等の保存期間</p> <p>第1～第4（略）</p> <p>第5</p> <p>5-1～5-3-10-5（略）</p> <p>5-3-11 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面</p> <p>5-3-11-1 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の種類</p> <p>消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面は、次のいずれかの書面でなければならない。</p> <p>ただし、欧州連合指令に基づく年間生産台数が500台未満の少数生産車（車両識別番号のWMI（World Manufacturer Identifier）の3桁目の記号が「9」である自動車。以下「少</p>					<p>別添2（2-13関係）</p> <p>並行輸入自動車審査要領</p> <p>目次</p> <p>第1 目的</p> <p>第2 届出書等</p> <p>第3 届出書等の受理等</p> <p>第4 書面審査の審査期間等</p> <p>第5 書面審査</p> <p>第6 書面審査の決裁</p> <p>第7 現車審査</p> <p>第8 届出書等の保存期間</p> <p>第1～第4（略）</p> <p>第5</p> <p>5-1～5-3-10-5（略）</p> <p>5-3-11 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面</p> <p>5-3-11-1 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の種類</p> <p>消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面は、次のいずれかの書面でなければならない。</p> <p>ただし、欧州連合指令に基づく年間生産台数が500台未満の少数生産車（車両識別番号のWMI（World Manufacturer Identifier）の3桁目の記号が「9」である自動車。以下「少</p>				

新旧対照表-8-

<p>数生産車」という。) については、①、④、⑥のいずれかの書面とする。</p> <p>① 加速走行騒音試験結果成績表</p> <p>② 欧州連合指令 (70/156/EEC 又は 2002/24EEC) に基づく適合証明書 (以下「COCペーパー」という。)</p> <p>③ 欧州連合 (EU) 加盟国において生産された自動車のものであって、欧州連合 (EU) に加盟する国の政府が発行する自動車登録証又は自動車検査証 (以下「EU 加盟国の自動車検査証等」という。)</p> <p>④ 協定規則第 5 1 号又は欧州連合指令 70/157/EEC に適合する旨の認可書の写し (以下「ECER51 又は 70/157/EEC 認可書」という。)</p> <p>⑤ 欧州連合指令に基づく総合車両型式認可を受けた自動車に貼付されている総合車両型式認可番号が表示されたラベル又はプレート (以下「WVTA プレート」という。) の写真。</p> <p>⑥ 協定規則第 5 1 号に基づく認可マークの車両識別表示 (以下「車両データプレート」という。) の写真。</p> <p>5-3-11-2 協定規則と同等の欧州連合指令 規程 4-48-2-2(3)①エ、オ及び②イの「同等の欧州連合指令」とは、表 7 に掲げる欧州連合指令をいう</p> <p>表 7 協定規則と同等の欧州連合指令 (略)</p> <p>5-3-11-3 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の審査</p> <p>5-3-11-3-1 加速走行騒音試験結果成績表の審査</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表は、次に掲げる公的試験機関が発行した加速走行騒音試験結果成績表の本通 (試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。) と照合した写しでなければならない。</p> <p>なお、当該書面には、車両外観及び装置装着状況が確認できる写真が添付されていない</p>	<p>「少数生産車」という。) については、①、④、⑥のいずれかの書面とする。</p> <p>① 加速走行騒音試験結果成績表</p> <p>② 欧州連合指令 (70/156/EEC 又は 2002/24EEC) に基づく適合証明書 (以下「COCペーパー」という。)</p> <p>③ 欧州連合 (EU) 加盟国において生産された自動車のものであって、欧州連合 (EU) に加盟する国の政府が発行する自動車登録証又は自動車検査証 (以下「EU 加盟国の自動車検査証等」という。)</p> <p>④ 協定規則第 5 1 号又は欧州連合指令 70/157/EEC に適合する旨の認可書の写し (以下「ECER51 又は 70/157/EEC 認可書」という。)</p> <p>⑤ 欧州連合指令に基づく総合車両型式認可を受けた自動車に貼付されている総合車両型式認可番号が表示されたラベル又はプレート (以下「WVTA プレート」という。) の写真。</p> <p>⑥ 協定規則第 5 1 号に基づく認可マークの車両識別表示 (以下「車両データプレート」という。) の写真。</p> <p>5-3-11-2 協定規則と同等の欧州連合指令 規程 4-48-2-2(3)①エ、オ及び②イの「同等の欧州連合指令」とは、表 7 に掲げる欧州連合指令をいう</p> <p>表 7 協定規則と同等の欧州連合指令 (略)</p> <p>5-3-11-3 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の審査</p> <p>5-3-11-3-1 加速走行騒音試験結果成績表の審査</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表は、次に掲げる公的試験機関が発行した加速走行騒音試験結果成績表の本通 (試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。) と照合した写しでなければならない。</p> <p>なお、当該書面には、車両外観及び装置装着状況が確認できる写真が添付されてい</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-9-

<p>ばならない。</p> <p>① 財団法人日本自動車輸送技術協会 (住所) 東京都千代田区六番町 6</p> <p>② 財団法人日本車両検査協会 (住所) 東京都北区豊島 7-26-28</p> <p>③ 財団法人日本自動車研究所 (住所) 東京都港区芝大門 1-1-30</p> <p>④ 株式会社 JQR (住所) 神奈川県相模原市中央区淵野辺 3-8-17-1303</p> <p>(2) 加速走行騒音試験結果成績表の自動車車台番号 (又はシリアル番号) 欄に記載されている車台番号又はシリアル番号は、届出書に記載された当該並行輸入自動車のものと一致していなければならない。</p> <p>(3) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている加速走行騒音値が 8 2 dB 以下でなければならない。</p> <p>(4) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている車名、原動機型式、最高出力、最高出力時回転数、変速機の種類及び減速比は、排出ガス試験結果成績表の当該項目と同一でなければならない。</p> <p><u>ただし、変速機の種類の項目について、排出ガス試験結果成績表の当該項目と相違する場合であっても、添付資料により同一構造の変速機と判断できる場合に限り、当該項目は同一とみなすものとする。</u></p> <p>(5) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている試験自動車の車両総重量は、届出書 (その 2) に記載された車両総重量と同一でなければならない。なお、検査申請車両の車両総重量が当該成績表の試験自動車の車両総重量より重い場合、又は軽い場合であって、その差が試験自動車の車両総重量の 5% 以内又は -20 kg 以内の場合は同一と見なすことができる。</p>	<p>れなければならない。</p> <p>① 財団法人日本自動車輸送技術協会 (住所) 東京都千代田区六番町 6</p> <p>② 財団法人日本車両検査協会 (住所) 東京都北区豊島 7-26-28</p> <p>③ 財団法人日本自動車研究所 (住所) 東京都港区芝大門 1-1-30</p> <p>④ 株式会社 JQR (住所) 神奈川県相模原市中央区淵野辺 3-8-17-1303</p> <p>(2) 加速走行騒音試験結果成績表の自動車車台番号 (又はシリアル番号) 欄に記載されている車台番号又はシリアル番号は、届出書に記載された当該並行輸入自動車のものと一致していなければならない。</p> <p>(3) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている加速走行騒音値が 8 2 dB 以下でなければならない。</p> <p>(4) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている車名、原動機型式、最高出力、最高出力時回転数、変速機の種類及び減速比は、排出ガス試験結果成績表の当該項目と同一でなければならない。</p> <p>(5) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている試験自動車の車両総重量は、届出書 (その 2) に記載された車両総重量と同一でなければならない。なお、検査申請車両の車両総重量が当該成績表の試験自動車の車両総重量より重い場合、又は軽い場合であって、その差が試験自動車の車両総重量の 5% 以内又は -20 kg 以内の場合は同一と見なすことができる。</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-10-

<p>中略・・・</p> <p>7-8 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性</p> <p>7-8-1 加速走行騒音試験結果成績表</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている消音器の個数、一酸化炭素等発散防止装置（触媒の有無）、変速機の種類、減速比（書面により確認したものは除く。）及び車両総重量は、当該並行輸入自動車のものと同じでなければならない。なお、当該並行輸入自動車の車両総重量が当該成績表の試験自動車の車両総重量より重い場合、又は軽い場合であって、その差が試験自動車の車両総重量の-5%以内又は-20kg以内の場合は同一と見なすことができる。</p> <p>(2) 当該並行輸入自動車の消音器の消音器表示、一酸化炭素等発散防止装置と構造上一体となっている消音器の一酸化炭素等発散防止装置(触媒)の取付個数並びに取付位置及び消音器の外観形状は、加速走行騒音試験結果成績表の添付写真のものと同じでなければならない。なお、消音器に騒音防止性能確認標章の表示があるものにあつては、加速走行騒音試験結果成績表の騒音防止性能確認標章確認番号と当該標章の確認番号が一致していなければならない。</p> <p>7-8-2 WVTa プレート又は車両データプレート</p> <p>当該並行輸入自動車の WVTa プレート又は車両データプレートは、5-3-11-3-5 (WVTa プレートの写真の審査)又は5-3-11-3-6 (車両データプレートの写真の審査)と同一のものが車両に取付け又は貼付されていなければならない。</p> <p>7-8-3 消音器の表示の確認</p> <p>当該並行輸入自動車の消音器には、届出書(その2)の消音器の表示欄に記載されている消音器の表示と同一のものが表示されていなければならない。なお、5-3-11-1 (消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の種類)①以外の書面に基づく自動車の消音器には、規程4-48-2-2(3)②イに規定する消音器の表示(製作者の商号又</p>	<p>中略・・・</p> <p>7-8 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性</p> <p>7-8-1 加速走行騒音試験結果成績表</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表に記載されている消音器の個数、一酸化炭素等発散防止装置（触媒の有無）、変速機の種類、減速比（書面により確認したものは除く。）及び車両総重量は、当該並行輸入自動車のものと同じでなければならない。なお、当該並行輸入自動車の車両総重量が当該成績表の試験自動車の車両総重量より重い場合、又は軽い場合であつて、その差が試験自動車の車両総重量の-5%以内又は-20kg以内の場合は同一と見なすことができる。</p> <p>(2) 当該並行輸入自動車の消音器の消音器表示、一酸化炭素等発散防止装置と構造上一体となっている消音器の一酸化炭素等発散防止装置(触媒)の取付個数並びに取付位置及び消音器の外観形状は、加速走行騒音試験結果成績表の添付写真のものと同じでなければならない。なお、消音器に騒音防止性能確認標章の表示があるものにあつては、加速走行騒音試験結果成績表の騒音防止性能確認標章確認番号と当該標章の確認番号が一致していなければならない。</p> <p>7-8-2 WVTa プレート又は車両データプレート</p> <p>当該並行輸入自動車の WVTa プレート又は車両データプレートは、5-3-11-3-5 (WVTa プレートの写真の審査)又は5-3-11-3-6 (車両データプレートの写真の審査)と同一のものが車両に取付け又は貼付されていなければならない。</p> <p>7-8-3 消音器の表示の確認</p> <p>当該並行輸入自動車の消音器には、届出書(その2)の消音器の表示欄に記載されている消音器の表示と同一のものが表示されていなければならない。なお、5-3-11-1 (消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の種類)①以外の書面に基づく自動車の消音器には、規程4-48-2-2(3)②イに規定する消音器の表示(製作者</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-11-

<p>は商標)が付されていなければならない。</p> <p>～後略～</p> <p>附 則 (平成24年9月19日検査法人規程第5号) この規程は、平成24年10月1日から施行する。</p>	<p>の商号又は商標)が付されていなければならない。</p> <p>～後略～</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

新旧対照表-12-

—審査事務規程の第60次改正—

燃料の規格、制動装置、電気装置、突入防止装置、座席、座席ベルト等、
年少者用補助乗車装置等、窓ガラス貼付物等、その他の灯火等の制限等の改正

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、国土交通省における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。）及び道路運送車両の保安基準第2章及び第3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（平成15年国土交通省告示第1318号。以下、「適用関係告示」という。）の一部改正、並びに二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加のため、審査事務規程の一部改正を行い、平成25年3月1日から施行します。

1. 保安基準、装置型式指定規則、細目告示および適用関係告示の改正事項については、次のとおり。
 - ・ E10対応ガソリン自動車に係る燃料の規定を新設（審査事務規程1-4）
 - ・ 貨物自動車への衝突被害軽減制動装置に係る規定の新設（審査事務規程4-15）
（貨物の運送の用に供する普通自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量8tを超えるもの及び貨物の運送の用に供する牽引自動車であって車両総重量13tを超えるもの）
 - ・ 外部から電力が供給される自動車における電気装置に係る規定の新設（審査事務規程4-25）
 - ・ 突入防止装置の装備義務付け対象車両の拡大に係る規定の改正（審査事務規程4-30、5-30）
（車両総重量3.5t以下の貨物自動車及び乗用自動車等に拡大）
 - ・ 横向き座席の定義及び横向き座席を備えることができる自動車に係る規定の改正、並びに消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席に係る規定の改正（審査事務規程4-34、5-34）
 - ・ 消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席ベルト及び座席ベルト取付装置に係る規定の改正（審査事務規程4-36）
 - ・ 年少者用補助乗車装置に用いられる ISOFIX トップテザー取付装置及び当該装置の後方に備えられた ISOFIX トップテザー取付装置以外の取付装置に係る表示、並びに年少者用補助乗車装置取付具を一個とすることができる自動車に係る規定の改正（審査事務規程4-39、5-39）
 - ・ 運転者の視野の確保に支障がない範囲において、車室内の温度等を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器は窓ガラスに貼付可能とすること、並びに自動車及び自動車の装置等の盗難防止装置の装備表示を側面ガラスに貼付可能とすることに係る規定の改正（審査事務

規程 4 - 47、 5 - 47)

- ・保安基準に規定されているもの以外は、自動車（緊急自動車を除く。）に右左折、進路変更、減速などの指示灯火を備えることができないことを明確化することに係る規定の改正（審査事務規程 4 - 82、 5 - 82）

2. 二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加

- ・二輪自動車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表について、適合型式を追加することに係る規定の改正（審査事務規程 別添 2、別表第 2）

新	旧																
<p>1-4 燃料の規格 この規程の燃料の性状又は燃料に含まれる物質と密接な関係を有する技術基準は、次表の左欄に掲げる燃料の種類ごとに設けられた右欄に掲げる基準を満たす燃料が使用される場合に自動車又は原動機付自転車の安全性の確保及び公害の防止が図られるよう定めるものである。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>燃料の種類</th> <th>基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ガソリン (E10ガソリンを除く。)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>E10ガソリン</td> <td>鉛が検出されないこと。 硫黄が質量比0.001%以下 ベンゼンが容量比1%以下 メチルターシャリーブチルエーテルが容量比7%以下 メタノールが検出されないこと。 エタノールが容量比10%以下 酸素分が質量比3.7%以下 灯油の混入率が容量比4%以下 実在ガムが100ml当たり5mg以下</td> </tr> <tr> <td>軽油</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>2-12 改造自動車 (1) 別添1「改造自動車審査要領」2.(1)の改造自動車の審査は、この規程の定めるところによるほか、別添1「改造自動車審査要領」により実施するものとする。 この場合において、補修用自動車部品（自動車の補修に用いる部品であって、自動車製作者が当該自動車の補修のために製作したものをいう。）へ交換を行う場合にあっては、別添1「改造自動車審査要領」2.(1)の改造自動車と判断しないものとする。</p> <p>(2) 改造自動車の施工者等は、自動車の改造を行う場合には、最寄りの検査部長又は事務所長（以下2-12において「事務所長等」という。）に対し、別添1「改造自動車審査要領」に定めるところにより、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出す</p>	燃料の種類	基準	ガソリン (E10ガソリンを除く。)	(略)	E10ガソリン	鉛が検出されないこと。 硫黄が質量比0.001%以下 ベンゼンが容量比1%以下 メチルターシャリーブチルエーテルが容量比7%以下 メタノールが検出されないこと。 エタノールが容量比10%以下 酸素分が質量比3.7%以下 灯油の混入率が容量比4%以下 実在ガムが100ml当たり5mg以下	軽油	(略)	<p>1-4 燃料の規格 この規程の燃料の性状又は燃料に含まれる物質と密接な関係を有する技術基準は、次表の左欄に掲げる燃料の種類ごとに設けられた右欄に掲げる基準を満たす燃料が使用される場合に自動車又は原動機付自転車の安全性の確保及び公害の防止が図られるよう定めるものである。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>燃料の種類</th> <th>基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ガソリン</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(新設)</td> <td>(新規)</td> </tr> <tr> <td>軽油</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>2-12 改造自動車 (1) 別添1「改造自動車審査要領」2.(1)の改造自動車の審査は、この規程の定めるところによるほか、別添1「改造自動車審査要領」により実施するものとする。 (追加)</p> <p>(2) 改造自動車の施工者等は、自動車の改造を行う場合には、最寄りの検査部長又は事務所長（以下2-12において「事務所長等」という。）に対し、別添1「改造自動車審査要領」に定めるところにより、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出するも</p>	燃料の種類	基準	ガソリン	(略)	(新設)	(新規)	軽油	(略)
燃料の種類	基準																
ガソリン (E10ガソリンを除く。)	(略)																
E10ガソリン	鉛が検出されないこと。 硫黄が質量比0.001%以下 ベンゼンが容量比1%以下 メチルターシャリーブチルエーテルが容量比7%以下 メタノールが検出されないこと。 エタノールが容量比10%以下 酸素分が質量比3.7%以下 灯油の混入率が容量比4%以下 実在ガムが100ml当たり5mg以下																
軽油	(略)																
燃料の種類	基準																
ガソリン	(略)																
(新設)	(新規)																
軽油	(略)																

新旧対照表-1-1

<p>るものとする。</p> <p>(3) 改造自動車の施工者等は、(2)の改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料の取下げを行う場合には、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出した事務所長等に対し、別添1「改造自動車審査要領」に定めるところにより取下願出書を提出するものとする。</p> <p>(4) 改造自動車の審査は、提示のあった改造自動車審査結果通知書の本紙、外観図及び改造部分詳細図等により審査を行うものとする。</p> <p>(5) 改造自動車の審査にあたって、改造自動車審査結果通知書の指示事項と相違することが確認された場合は、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。</p> <p>2-13～2-23 (略)</p> <p>3-4 審査結果の通知 3-4-3 不合格 審査を行った場合において、自動車の構造又は装置が保安基準の規定に適合しないと認めるときは、検査票1又は検査票2の当該項目を「○」で囲む等により保安基準に適合しない部分及び不具合の状況が容易に分かるように記載し、審査依頼元に通知するものとする。ただし、自動車審査高度化施設から出力される保安基準に適合しない部分及び不具合の状況の記載がある審査結果通知書1が検査票1又は検査票2に添付されている場合は、検査票1又は検査票2への記載を省略することができる。</p> <p>別表1（2-7関係） 審査の実施の方法</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>検査の種類</th> <th>審査の実施方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新規検査及び予備検査</td> <td>1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機（高さに限る。）、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。ただし、3次元測定・画像取得装置及び車高測定機により審査できない場合、またはこれらの機器で計測することができない部位の測定には巻尺等を用いて審査する。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。</td> </tr> </tbody> </table>	検査の種類	審査の実施方法	新規検査及び予備検査	1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機（高さに限る。）、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。ただし、3次元測定・画像取得装置及び車高測定機により審査できない場合、またはこれらの機器で計測することができない部位の測定には巻尺等を用いて審査する。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。	<p>のとする。</p> <p>(3) 改造自動車の施工者等は、(2)の改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料の取下げを行う場合には、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出した事務所長等に対し、別添1「改造自動車審査要領」に定めるところにより取下願出書を提出するものとする。</p> <p>(4) 改造自動車の審査は、提示のあった改造自動車審査結果通知書の本紙、外観図及び改造部分詳細図等により審査を行うものとする。</p> <p>(5) 改造自動車の審査にあたって、改造自動車審査結果通知書の指示事項と相違することが確認された場合は、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。</p> <p>2-13～2-23 (略)</p> <p>3-4 審査結果の通知 3-4-3 不合格 審査を行った場合において、自動車の構造又は装置が保安基準の規定に適合しないと認めるときは、検査票1又は検査票2の当該項目を「○」で囲む等により保安基準に適合しない部分及び不具合の状況が容易に分かるように記載し、審査依頼元に通知するものとする。</p> <p>別表1（2-7関係） 審査の実施の方法</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>検査の種類</th> <th>審査の実施方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新規検査及び予備検査</td> <td>1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機、巻尺等、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。</td> </tr> </tbody> </table>	検査の種類	審査の実施方法	新規検査及び予備検査	1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機、巻尺等、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。
検査の種類	審査の実施方法								
新規検査及び予備検査	1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機（高さに限る。）、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。ただし、3次元測定・画像取得装置及び車高測定機により審査できない場合、またはこれらの機器で計測することができない部位の測定には巻尺等を用いて審査する。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。								
検査の種類	審査の実施方法								
新規検査及び予備検査	1 構造に関する審査 次に掲げる事項について、3次元測定・画像取得装置、車高測定機、巻尺等、重量計等、傾斜角度測定機等を用いて審査するものとする。この場合において、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項以外の事項については、道路運送車両の保安基準に適合するかどうかを視認等により容易に判定することができるときに限り、視認等により審査することができる。ただし、発行後9月を経過した完成検査終了証（2-11-2(2)の規定により完成検査終了証に記載すべき事項が記載された書面を含む。）、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の提示がある自動車については、(1)、(3)（車両重量に限る。）及び(4)に掲げる事項についても、同様とする。								

新旧対照表-2-1

	(2) 最低地上高 (3) 車両重量及び車両総重量 (4) 車輪にかかる荷重 (5) 車輪にかかる荷重の車両重量及び車両総重量に対する割合 (6) 最大安定傾斜角度 (7) 最小回転半径 (8) 接地部及び接地圧
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4-5 軸重等
4-5-2 欠番
4-5-3 欠番

4-5-4 適用関係の整理

(1) 平成5年11月24日以前に製作された自動車(隣り合う車輪にかかる荷重の和が増加する改造を行う場合を除く。)については、4-5-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。(適用関係告示第2条関係)

4-5-5 従前規定の適用①

平成5年11月24日以前に製作された自動車(隣り合う車輪にかかる荷重の和が増加する改造を行う場合を除く。)については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第2条関係)

4-5-5-1 テスタ等による審査

- (1) 4-5-1(1)に同じ。
- (2) 4-5-1(2)に同じ。
- (3) なし。
- (4) 4-5-1(4)に同じ。
- (5) 4-5-1(5)に同じ。
- (6) 4-5-1(6)に同じ。

4-13 かじ取装置

4-13-1 性能要件

4-13-1-2 (略)

4-13-1-3 書面等による審査

(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)のかじ取装置は、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第12号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則5.(5.5.を除く。))及び6.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。ただし、専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車及びその形状が専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の形状に類する自動車について、同規則5.1.及び5.3.の規定は適用しない

	(2) 最低地上高 (3) 車両重量及び車両総重量 (4) 車輪にかかる荷重 (5) 車輪にかかる荷重の車両重量及び車両総重量に対する割合 (6) 最大安定傾斜角度 (7) 最小回転半径 (8) 接地部及び接地圧
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4-5 軸重等
4-5-2 欠番
4-5-3 欠番

4-5-4 適用関係の整理

(1) 平成5年11月24日以前に製作された自動車(隣り合う車輪にかかる荷重の和が増加する改造を行う場合を除く。)については、4-5-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。(適用関係告示第2条関係)

4-5-5 従前規定の適用①

平成5年11月24日以前に製作された自動車(隣り合う車輪にかかる荷重の和が増加する改造を行う場合を除く。)については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第2条関係)

4-5-5-1 テスタ等による審査

- (1) 4-5-1(1)に同じ。
- (2) なし。
- (3) 4-5-1(3)に同じ。
- (4) 4-5-1(4)に同じ。
- (5) 4-5-1(5)に同じ。
- (6) 4-5-1(6)に同じ。

4-13 かじ取装置

4-13-1 性能要件

4-13-1-2 (略)

4-13-1-3 書面等による審査

(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)のかじ取装置は、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件(規則5.(5.5.を除く。))及び6.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。(保安基準第11条第2項関係、細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)

新旧対照表-3-

<p>ものとする。(保安基準第11条第2項関係、細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)</p> <p>①~⑩ (略)</p> <p>4-13-4 適用関係の整理</p> <p>(1)~(4)略</p> <p>(5) 次の自動車については、4-13-9(従前規定の適用⑤)の規定を適用する。(適用関係告示第7条第5項、6項関係)</p> <p>① 電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車(平成25年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>② 平成28年6月22日以前に製作された電力により作動する原動機を有する自動車(平成26年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>4-15トラック・バスの制動装置 4-15-1</p> <p>自動車(4-16から4-19までに規定する自動車を除く。)には、走行中の自動車が確実にかつ安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し、4-15-2の基準に適合する独立に作用する2系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度25km/h未満の自動車については、4-15-2の基準に適合する1系統の制動装置を備えればよい。(保安基準第12条第1項関係)</p> <p>4-15-2 性能要件 4-15-2-1~4-15-2-2 (略) 4-15-2-3 書面等による審査</p> <p>(1) 略</p> <p>(2) 制動装置は、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」及び細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>ただし、細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準は、4-15-2-3(3)④に規定する自動車以外の自動車に備える制動装置には適用しない。</p> <p>また、車両総重量3.5t以下の自動車に備える制動装置であって、4-16-2の基準に適合するものは、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」に適合するものとして取り扱う。この場合において、細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」3.2.24.中、「自動車は、別紙8A.の技術的な要件を満たす横滑り防止装置(ESC)を備えなければならない。」とあるのは「2.22.に適合する横滑り防止装置(ESC)を備えた車両は、別紙8A.の技術的な要件を満たすものとする。」と、同別添3.2.26.中、「自動車は、別紙8B.の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム(BAS)を備えなければならない。」とあるのは「2.32.に適合するブレーキアシストシステム</p>	<p>①~⑩ (略)</p> <p>4-13-4 適用関係の整理</p> <p>(1)~(4)略</p> <p>(5) 平成24年7月1日から平成28年6月22日までに製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)については、4-13-9(従前規定の適用⑤)の規定を適用する。(適用関係告示第7条第5項関係)</p> <p>4-15トラック・バスの制動装置 4-15-1</p> <p>自動車(4-16から4-19までに規定する自動車を除く。)には、走行中の自動車が確実にかつ安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し、4-15-2の基準に適合する2系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度25km/h未満の自動車については、4-15-2の基準に適合する1系統の制動装置を備えればよい。(保安基準第12条第1項関係)</p> <p>4-15-2 性能要件 4-15-2-1~4-15-2-2 (略) 4-15-2-3 書面等による審査</p> <p>(1) 略</p> <p>(2) 制動装置は、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」及び細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>ただし、細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準は、4-15-2-3(3)④に規定する自動車以外の自動車に備える制動装置には適用しない。</p> <p>また、車両総重量3.5t以下の自動車に備える制動装置であって、4-16-2の基準に適合するものは、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」に適合するものとして取り扱う。この場合において、別添12「乗用車の制動装置の技術基準」3.2.24.中、「自動車は、別紙8A.の技術的な要件を満たす横滑り防止装置(ESC)を備えなければならない。」とあるのは「2.22.に適合する横滑り防止装置(ESC)を備えた車両は、別紙8A.の技術的な要件を満たすものとする。」と、同別添3.2.26.中、「自動車は、別紙8B.の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム(BAS)を備えなければならない。」とあるのは「2.32.に適合するブレーキアシストシステム(BAS)</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-4-

<p>(BAS)を備えた車両は、別紙8B.の技術的な要件を満たすものとする。」と、読み替えるものとする。(細目告示第93条第2項関係)</p> <p>(3) 書面その他適切な方法により審査したときに(2)に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。</p> <p>①～② 略</p> <p>③ 主制動装置は、回転部分及びびしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。ただし、次に掲げる主制動装置にあっては、この限りでない。(細目告示第93条第2項第7号)</p> <p>ア～ウ 略</p> <p>(4) 貨物の運送の用に供する普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が8tを超えるもの及び貨物の運送の用に供する普通自動車(第五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を超えるものに備える制動装置は、細目告示別添113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>(5) 指定自動車等(4-15に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)及び(4)の基準に適合するものとする。</p> <p>この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-15-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(6) 略</p> <p>(7) 貨物の運送の用に供する自動車であって次に掲げる自動車については、4-15-11(従前規定の適用⑦)の規定を適用する。(前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えるものを除く。)(適用関係告示第9条第18項、19項、20項、21項関係)</p> <p>① 平成24年4月1日以降に製作された普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が8tを超え20t以下の自動車</p> <p>② 平成29年8月31日以前に製作された普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が22tを超える自動車(平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p>	<p>を備えた車両は、別紙8B.の技術的な要件を満たすものとする。」と、読み替えるものとする。(細目告示第93条第2項関係)</p> <p>(3) 書面その他適切な方法により審査したときに(2)に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。</p> <p>①～② 略</p> <p>③ 主制動装置は、回転部分及びびしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。ただし、次に掲げる主制動装置にあっては、この限りでない。(細目告示第93条第2項第7号)</p> <p>ア～ウ 略</p> <p>(新設)</p> <p>(4) 指定自動車等(4-15に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>4-15-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(6) 略</p> <p>(新設)</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-5-

<p>③ 平成30年8月31日以前に製作された普通自動車(第五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を超える自動車(平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>④ 平成30年10月31日以前に製作された普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が20tを超え22t以下の自動車(平成28年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>4-15-5～4-15-9-2-2 (略)</p> <p>4-15-9-2-3 書面等による審査</p> <p>制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>(1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等(4-15-9に規定する自動車に限る。)に備えられた制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていないものは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-15-10 (略)</p> <p>4-15-11 従前規定の適用⑦</p> <p>①から④までに掲げる貨物の運送の用に供する自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えるものを除く。)(適用関係告示第9条第18項、19項、20項、21項関係)</p> <p>① 普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が8tを超え20t以下の自動車</p> <p>② 平成29年8月31日以前に製作された普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が22tを超える自動車(平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>③ 平成30年8月31日以前に製作された普通自動車(第五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を超える自動車(平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>④ 平成30年10月31日以前に製作された普通自動車(第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量が20tを超え22t以下の自動車(平成28年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を</p>	<p>4-15-5～4-15-9-2-2 (略)</p> <p>4-15-9-2-3 書面等による審査</p> <p>制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>(1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等(4-15-9に規定する自動車に限る。)に備えられた制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていないものは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>4-15-10 (略)</p> <p>(新設)</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-6-

受けた自動車を除く。)

4-15-11-1 整備要件

自動車(4-16 から4-19 までに規定する自動車を除く。)には、走行中の自動車が確実かつ安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し、4-15-11-2 の基準に適合する独立に作用する2系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度25km/h未満の自動車にあっては、4-15-11-2 の基準に適合する1系統の制動装置を備えればよい。

4-15-11-2 性能要件

4-15-11-2-1 テスタ等による審査

(1) 制動装置は、走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。

(2) 制動装置は、ブレーキ・テスタを用いて①の状態に計測した制動力が②に掲げる基準に適合しなければならない。ただし、ブレーキ・テスタを用いて審査することが困難であるときに限り走行その他の適切な方法により審査し、②に掲げる基準の適合性を判断することができるものとする。

① 計測の条件

検査時車両状態とする。なお、車軸自動昇降装置付き自動車にあっては、車軸が上昇している状態についても計測するものとする。

② 計測値の判定

ア 自動車(被牽引自動車を除く。)の主制動装置にあっては、制動力の総和を検査時車両状態(注1)における自動車の重量で除した値が4.90N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態における自動車の重量の50%以上)(注2)であり、かつ、後車輪にかかわる制動力の和を検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が0.98N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の和と検査時車両状態における当該車軸の軸重の10%以上)であること。

ただし、降雨等の天候条件によりブレーキ・テスタのローラが濡れている場合には、4.90N/kgを3.92N/kgに、50%を40%にそれぞれ読み替えて適用する。

イ 最高速度が80km/h未満で、車両総重量が車両重量の1.25倍以下の自動車の主制動装置にあっては、アにかかわらず、制動力の総和を車両総重量で除した値が3.92N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が車両総重量の40%以上)(注2)であること。

ウ 被牽引自動車の主制動装置にあっては、制動力の和を検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が4.90N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の和が当該車軸の軸重の50%以上)(注3)であること。

ただし、降雨等の天候条件によりブレーキ・テスタのローラが濡れている場

新旧対照表-7-

合には、4.90N/kgを3.92N/kgに、50%を40%にそれぞれ読み替えて適用する。

エ 主制動装置にあっては、左右の車輪の制動力の差を検査時車両状態(注1)における当該車軸の軸重で除した値が0.78N/kg以下(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の差が検査時車両状態(注1)における当該車軸の軸重の8%以下)であること。

オ 主制動装置を除く制動装置(主制動装置を除く制動装置を2系統以上備える場合にはうち1系統。)にあっては、制動力の総和を検査時車両状態(注1)における自動車の重量で除した値が1.96N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態(注1)における自動車の重量の20%以上)とし、当該装置を作動させて自動車を停止状態に保持した後において、なお、液圧、空気圧又は電気的作用を利用している制動装置は、この基準に適合しないものとする。

カ 4-20-1-1(4)の被牽引自動車の制動装置にあっては、制動力の総和を検査時車両状態における自動車の重量で除した値が1.96N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態における自動車の重量の20%以上)であること。

(注1) 検査時車両状態における自動車の各軸重を計測することが困難な場合には、空車状態における前軸重に55kgを加えた値を検査時車両状態における自動車の前軸重とみなして差し支えない。

(注2) ブレーキ・テスタのローラ上で前車輪の全ての車輪がロックし、それ以上制動力を計測することが困難な場合には、その状態で制動力の総和に対し適合するとみなして差し支えない。

(注3) ブレーキ・テスタのローラ上で当該車軸のすべての車輪がロックし、それ以上の制動力を計測することが困難な場合には、その状態で当該車軸の軸重で除した値が4.90N/kg以上(制動力の計量単位として「kgf」を使用する場合においては、当該軸重の50%以上)とみなして差し支えない。

(3) ブレーキ・テスタを用いて(2)①の状態に計測した制動力が(2)②に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。

① 制動装置は、かじり性能を損なわないで作用する構造及び性能を有するものであり、ブレーキの片ぎき等による横すべりをおこすものでないこと。

② 主制動装置(走行中の自動車の制動に常用する制動装置をいう。以下同じ。)は、すべての車輪を制動すること。この場合において、ブレーキ・ディスク、ブレーキ・ドラム等の制動力作用面が、ボルト、軸、歯車等の強固な部品により車輪と結合されている構造は、「車輪を制動する」とされるものとする。

4-15-11-2-2 視認等による審査

(1) 制動装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

① 独立に作用する2系統以上の制動装置を備えていること。この場合において、ブ

新旧対照表-8-

<p>レーキ・ペダル又はブレーキ・レバーからホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンパまで（ホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンパを有しない系統の場合にあっては、ブレーキ・シューを直接作動させるカム軸等まで）の部分それぞれの系統ごとに独立している構造の制動装置は、「独立に作用する2系統以上の制動装置」であるものとする。</p> <p>② 制動装置は、堅ろうで運行に十分耐え、かつ、振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられているものであり、次に掲げるものでないこと。</p> <p>ア ブレーキ系統の配管又はブレーキ・ケーブル（配管又はブレーキ・ケーブルを保護するため、配管又はブレーキ・ケーブルに保護部材を巻きつける等の対策を施してある場合の保護部材は除く。）であって、ドラッグ・リンク、推進軸、排気管、タイヤ等と接触しているもの又は走行中に接触した痕跡があるもの若しくは接触するおそれがあるもの</p> <p>イ ブレーキ系統の配管又は接手部から、液漏れ又は空気漏れがあるもの</p> <p>ウ ブレーキ・ロッド又はブレーキ・ケーブルに損傷があるもの又はその連結部に緩みがあるもの</p> <p>エ ブレーキ・ロッド又はブレーキ系統の配管に溶接又は肉盛等の修理を行った部品（パイプを二重にして確実にろう付けした場合の銅製パイプを除く。）を使用しているもの</p> <p>オ ブレーキ・ホース又はブレーキ・パイプに損傷があるもの</p> <p>カ ブレーキ・ホースが著しくねじれて取り付けられているもの</p> <p>キ ブレーキ・ペダルに遊びがないもの又は床面とのすきまがないもの</p> <p>ク ブレーキ・レバーに遊びがないもの又は引き代のないもの</p> <p>ケ ブレーキ・レバーのラチェットが確実に作動しないもの又は損傷しているもの</p> <p>コ アからケに掲げるもののほか、堅ろうでないもの又は振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられていないもの</p> <p>③ 液体の圧力により作動する主制動装置は、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できる次に掲げるいずれかの構造を有するものであり、かつ、その配管から制動液が漏れることにより制動効果に支障が生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する装置を備えたものであること。</p> <p>ア 制動液のリザーバ・タンクが透明又は半透明であるもの</p> <p>イ 制動液の液面のレベルを確認できるゲージを備えたもの</p> <p>ウ 制動液が減少した場合、運転者席の運転者に警報する液面低下警報装置を備えたもの</p> <p>エ アからウに掲げるもののほか、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できるもの</p> <p>④ 空気圧力、真空圧力又は蓄積された液体の圧力により作動する主制動装置は、制動に十分な圧力を蓄積する能力を有するものであり、かつ、圧力の変化により制動効果に著しい支障を来すおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する装置を備えたものであること。</p> <p>⑤ 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備えた自動車にあっては、電源投入時に警告を発し、かつ、そ</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-9-

<p>の装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に容易に判断できる警報を発する装置を備えたものであること。</p> <p>4-15-11-2-3 書面等による審査</p> <p>(1) 制動装置は、走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>(2) 制動装置は、細目告示別添 10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」及び細目告示別添 11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>ただし、細目告示別添 11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準は、4-15-11-2-3(3)④に規定する自動車以外の自動車に備える制動装置には適用しない。</p> <p>また、車両総重量 3.5 t 以下の自動車に備える制動装置であって、4-16-2 の基準に適合するものは、細目告示別添 10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」に適合するものとして取り扱う。この場合において、細目告示別添 12「乗用車の制動装置の技術基準」3.2.24.中、「自動車は、別紙 8 A. の技術的な要件を満たす横滑り防止装置 (ESC) を備えなければならない。」とあるのは「2.22. に適合する横滑り防止装置 (ESC) を備えた車両は、別紙 8 A. の技術的な要件を満たすものとする。」と、同別添 3.2.26. 中、「自動車は、別紙 8 B. の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム (BAS) を備えなければならない。」とあるのは「2.32. に適合するブレーキアシストシステム (BAS) を備えた車両は、別紙 8 B. の技術的な要件を満たすものとする。」と、読み替えるものとする。</p> <p>(3) 書面その他適切な方法により審査したときに(2)に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。</p> <p>① 主制動装置は、繰り返して制動を行った後においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。</p> <p>② 主制動装置は、その配管等の一部が損傷した場合においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。</p> <p>③ 主制動装置は、回転部分及びしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。ただし、次に掲げる主制動装置にあっては、この限りでない。</p> <p>ア 車両総重量 3.5 t 以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車を除く。）の後車輪に備える主制動装置</p> <p>イ 次に掲げる車両総重量が 3.5 t を超える 12 t 以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車を除く。）に備える主制動装置</p> <p>(イ) 全ての車輪に動力を伝達できる構造（1 軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。）の動力伝達装置を備える自動車</p> <p>(ロ) 前軸及び後軸のそれぞれ 1 軸以上に動力を伝達できる構造（1 軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。）の動力伝達装置及び 1 個以上の動力伝達装置の差動機の作動を停止又は制限できる装置を備え、かつ、4 分の 1 こう配の坂路を登坂する能力を有する自動車</p> <p>ウ 次に掲げる車両総重量が 12 t を超える自動車（専ら乗用の用に供する自動車を</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-10-

<p>除く。)に備える主制動装置</p> <p>(f) 全ての車輪に動力を伝達できる構造(1軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。)の動力伝達装置を備える自動車</p> <p>(g) 半数以上の軸に動力を伝達できる構造の動力伝達装置及び1個以上の動力伝達装置の差動機の作動を停止又は制限できる装置を備え、かつ、4分の1こう配の坂路を登坂する能力を有する自動車</p> <p>④ 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(高速自動車国道等(高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)第4条第1項に規定する道路及び道路法(昭和27年法律第180号)第48条の4第1項に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。)に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車を除く。)及び車両総重量が7tを超える牽引自動車の主制動装置は、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備えたものであること。</p> <p>⑤ 専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が10tを超えるもの(高速自動車国道等に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車を除く。)の補助制動装置は、連続して制動を行った後においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。</p> <p>(4) 指定自動車等(4-15-11に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」とは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-16 乗用車の制動装置</p> <p>4-16-1 ～ 4-16-2-2 (略)</p> <p>4-16-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等(4-16に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」とは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較</p>	<p>4-16 乗用車の制動装置</p> <p>4-16-1 ～ 4-16-2-2 (略)</p> <p>4-16-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等(4-16に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-11-

<p>し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-16-3 ～ 4-16-8-2-2 視認等による審査 (略)</p> <p>4-16-8-2-3 書面等による審査 制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等(4-16-8に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていないときは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」とは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-16-9 従前規定の適用⑤ (略)</p> <p>4-16-10 従前規定の適用⑥ (略)</p> <p>4-16-11 従前規定の適用⑦ (略)</p> <p>4-17 二輪車の制動装置</p> <p>4-17-1 装備要件 (略)</p> <p>4-17-2 性能要件</p> <p>4-17-2-1 テスタ等による審査 (略)</p> <p>4-17-2-2 視認等による審査 (略)</p> <p>4-17-2-3 書面等による審査 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 次に掲げる制動装置であって、その機能を損なう損傷のないものは、協定規則第78号第3改訂版補足改訂版の基準に適合するものとする。(細目告示第93条第4項関係)</p>	<p>4-16-3 ～ 4-16-8-2-2 視認等による審査 (略)</p> <p>4-16-8-2-3 書面等による審査 制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等(4-16-8に規定する自動車に限る。)に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3.(6)に該当する改造がなされていないときは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>4-16-9 従前規定の適用⑤ (略)</p> <p>4-16-10 従前規定の適用⑥ (略)</p> <p>4-16-11 従前規定の適用⑦ (略)</p> <p>4-17 二輪車の制動装置</p> <p>4-17-1 装備要件 (略)</p> <p>4-17-2 性能要件</p> <p>4-17-2-1 テスタ等による審査 (略)</p> <p>4-17-2-2 視認等による審査 (略)</p> <p>4-17-2-3 書面等による審査 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 次に掲げる制動装置であって、その機能を損なう損傷のないものは、協定規則第78号第3改訂版補足改訂版の基準に適合するものとする。(細目告示第93条第4項関係)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-12-

<p>① 指定自動車等（４－１７に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置。この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、車輪配列が相違する等性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添１「改造自動車審査要領」別表１（６）の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づき制動装置について型式の指定を受けた自動車に備える制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置又はこれに準ずる性能を有する制動装置</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-17-3 欠番 4-17-4 適用関係の整理 (略) 4-17-5 従前規定の適用① (略) 4-17-6 従前規定の適用② (略) 4-17-7 従前規定の適用③ (略) 4-17-7-1 装備要件 (略) 4-17-7-2 性能要件 4-17-7-2-1 テスタ等による審査 (略) 4-17-7-2-2 視認等による審査 (略) 4-17-7-2-3 書面等による審査 制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等（４－１７に規定する自動車に限る。）に備えられた制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等に備える制動装置であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていないものは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置</p>	<p>① 指定自動車等（４－１７に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置。この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づき制動装置について型式の指定を受けた自動車に備える制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置又はこれに準ずる性能を有する制動装置</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-17-3 欠番 4-17-4 適用関係の整理 (略) 4-17-5 従前規定の適用① (略) 4-17-6 従前規定の適用② (略) 4-17-7 従前規定の適用③ (略) 4-17-7-1 装備要件 (略) 4-17-7-2 性能要件 4-17-7-2-1 テスタ等による審査 (略) 4-17-7-2-2 視認等による審査 (略) 4-17-7-2-3 書面等による審査 制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 指定自動車等（４－１７に規定する自動車に限る。）に備えられた制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等に備える制動装置であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていないものは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表－13－

<p>に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、車輪配列が相違する等性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添１「改造自動車審査要領」別表１（６）の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-18 大型特殊自動車等の制動装置 4-18-1 装備要件 (略) 4-18-2 性能要件 4-18-2-1 テスタ等による審査 (略) 4-18-2-2 視認等による審査 (略) 4-18-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等（４－１８に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。 この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添１「改造自動車審査要領」別表１（６）の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-18-3 ～ 4-18-14-2-1 (略)</p> <p>4-19 被牽引自動車の制動装置 4-19-1 ～ 4-19-2-2 (略) 4-19-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等（４－１９に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。 この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、か</p>	<p>に備えられているものとみなす。</p> <p>4-18 大型特殊自動車等の制動装置 4-18-1 装備要件 (略) 4-18-2 性能要件 4-18-2-1 テスタ等による審査 (略) 4-18-2-2 視認等による審査 (略) 4-18-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等（４－１８に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。 この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>4-18-3 ～ 4-18-14-2-1 (略)</p> <p>4-19 被牽引自動車の制動装置 4-19-1 ～ 4-19-2-2 (略) 4-19-2-3 書面等による審査 (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 指定自動車等（４－１９に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。 この場合において、指定自動車等であつて、制動装置について別添１「改造自動車審査要領」３．（６）に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表－14－

<p>つ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。</p> <p>4-19-3 ~ 4-19-9-2-3 (略)</p> <p>4-25 電気装置 4-25-1 性能要件 4-25-1-1 視認等による審査 (1) (略) (2) 電力により作動する原動機(以下「電動機」という。)を有する自動車(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。以下、「電気自動車等」という。)の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第21条第3項関係、細目告示第99条第3項関係) ① 作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V(実効値)を超え1,000V(実効値)以下の部分を有する動力系〔駆動用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機並びにこれらの装置に付随するワイヤハーネス及びコネクタ等並びに走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワーステアリング等をいう。)]を含む電気回路をいう。以下同じ。〕の活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。〕への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。)、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。))その他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。 ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシ(電氣的に互いに接続された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準と見なされるものをいう。以下同じ。))に直流電氣的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。))されている保護部は、この限りでない。(細目告示第99条第3項第1号) ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXD(協定規則第100号の技術的な要件(同規則改訂版補足改訂版の規則5.</p>	<p>かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。</p> <p>4-19-3 ~ 4-19-9-2-3 (略)</p> <p>4-25 電気装置 4-25-1 性能要件 4-25-1-1 視認等による審査 (1) (略) (2) 電力により作動する原動機(以下「電動機」という。)を有する自動車(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。以下、「電気自動車等」という。)の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係) ① 作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V(実効値)を超え1,000V(実効値)以下の部分を有する動力系〔駆動用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機並びにこれらの装置に付随するワイヤハーネス及びコネクタ等並びに走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワーステアリング等をいう。)]を含む電気回路をいう。以下同じ。〕の活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。〕への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。)、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。))その他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。 ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシ(電氣的に互いに接続された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準と見なされるものをいう。以下同じ。))に直流電氣的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。))されている保護部は、この限りでない。(細目告示第99条第2項第1号) ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXD(協定規則第100号の技術的な要件(同規則改訂版の規則5.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-15-

<p>に限る。以下同じ。))に規定する保護等級IPXXDをいう。以下同じ。))を満たすものであること。 この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービスマン・プラグ(駆動用蓄電池等の点検、整備等を行う場合に電気回路を遮断する装置をいう。以下同じ。))については、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXB(協定規則第100号の技術的な要件に規定する保護等級IPXXBをいう。以下同じ。))を満たすものであればよい。 イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。 ② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。 ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車の上面(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。))及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。(細目告示第99条第3項第1号) ア〜ウ (略) ③ 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。))の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。(細目告示第99条第3項第2号) ア〜イ (略) 図 (略) ④ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線(エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。))は、橙色の被膜を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。(細目告示第99条第3項第3号) ⑤ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第99条第3項第4号) ⑥ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。 ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及</p>	<p>下同じ。))に規定する保護等級IPXXDをいう。以下同じ。))を満たすものであること。 この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービスマン・プラグ(駆動用蓄電池等の点検、整備等を行う場合に電気回路を遮断する装置をいう。以下同じ。))については、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXB(協定規則第100号の技術的な要件に規定する保護等級IPXXBをいう。以下同じ。))を満たすものであればよい。 イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。 ② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。 ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車の上面(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。))及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。(細目告示第99条第2項第1号) ア〜ウ (略) ③ 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。))の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。(細目告示第99条第2項第2号) ア〜イ (略) 図 (略) ④ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線(エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。))は、橙色の被膜を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。(細目告示第99条第2項第3号) ⑤ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第99条第2項第4号) ⑥ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。 ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-16-

<p>び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。(細目告示第99条第3項第5号)</p> <p>⑦ 導電性のバリヤ、エンクロージャその他保護部(以下「バリヤ等」という。)の露出導電部(通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。4-25-1-1(2)及び5-25-1(2)において同じ。)は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないように、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電氣的に電氣的シャシに確実に接続されているものでなければならない。(細目告示第99条第3項第6号)</p> <p>⑧ 充電系連結システム(外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電氣的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。)は、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていなければならない。この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車の上(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができず、場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。</p> <p>また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V又は交流30V(実効値)以下となるコネクタについては、イの要件を適用しない。(細目告示第99条第3項第7号)</p> <p>ア～ウ(略)</p> <p>⑨ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第99条第3項第8号)</p> <p>⑩ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。(細目告示第99条第3項第9号)</p> <p>⑪ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することと要しない。(細目告示第99条第3項第10号)</p> <p>(3)～(4)(略)</p>	<p>び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。(細目告示第99条第2項第5号)</p> <p>⑦ 導電性のバリヤ、エンクロージャその他保護部(以下「バリヤ等」という。)の露出導電部(通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。4-25-1-1(2)及び5-25-1(2)において同じ。)は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないように、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電氣的に電氣的シャシに確実に接続されているものでなければならない。(細目告示第99条第2項第6号)</p> <p>⑧ 充電系連結システム(外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電氣的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。)は、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていなければならない。この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車の上(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができず、場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。</p> <p>また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V又は交流30V(実効値)以下となるコネクタについては、イの要件を適用しない。(細目告示第99条第2項第7号)</p> <p>ア～ウ(略)</p> <p>⑨ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第99条第2項第8号)</p> <p>⑩ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。(細目告示第99条第2項第9号)</p> <p>⑪ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することと要しない。(細目告示第99条第2項第10号)</p> <p>(3)～(4)(略)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-17-

<p>4-25-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 電気自動車等の電気装置は、当該自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次の各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第4項関係、細目告示第21条第4項関係、細目告示第99条第4項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」3.に定める基準とする。</p> <p>② 自動車(専ら乗用の用に供する自動車及び乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量が2.5tを超える自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第94号第2改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則5.2.8.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>③ 座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車(専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに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を超えるもの及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第95号第3改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則5.3.6.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」4.に定める基準とする。</p> <p>⑤ 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)及び専ら貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第12号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則5.5.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。ただし、協定規則第94号第2改訂版補足第2改訂版の技術的な要件に適合している場合には、協定規則第12号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件に適合するものとする。</p> <p>⑥～⑦(略)</p> <p>(2)(略)</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置については、当該別添により取り扱うものとする。(保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第99条第4項関係)</p>	<p>4-25-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 電気自動車等の電気装置は、当該自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次の各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第21条第3項関係、細目告示第99条第3項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」3.に定める基準とする。</p> <p>② 自動車(専ら乗用の用に供する自動車及び乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量が2.5tを超える自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件(規則5.2.8.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>③ 座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車(専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに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を超えるもの及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件(規則5.3.6.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」4.に定める基準とする。</p> <p>⑤ 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員11人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)及び専ら貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件(規則5.5.に限る。以下4-25-1において同じ。)に定める基準とする。ただし、協定規則第94号第2改訂版の規則5.2.8.から5.2.8.3.までの規定に適合している場合には、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件に適合するものとする。</p> <p>⑥～⑦(略)</p> <p>(2)(略)</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。(保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第99条第4項関係)</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-18-

<p>① 駆動用蓄電池パック（地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。）が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないよう確実に取り付けられているもの（細目告示第99条第4項第1号）</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後及び燃料電池車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突に関する要件又は協定規則第94号第2改訂版補足第2改訂版の技術的な要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前部から車両前部までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後部から車両後部までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置</p> <p>（参考図）（略）</p> <p>(4) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、火花による乗車人員への障害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.及び7.又は9.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関係）</p> <p>(5) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、電波による影響により当該装置を備える自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.及び7.又は9.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係）</p> <p>4-25-2 欠番 4-25-3 欠番 4-25-4 適用関係の整理 (1)～(2) (略) (3) 次に掲げる自動車にあっては、4-25-7（従前規定の適用③）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第3項関係） ① 平成24年6月30日以前に製作された自動車 ② 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、自動車又はその部分の改造、装置の取付又は取り外しその他これらに類する行為（以下4-25において改造</p>	<p>① 駆動用蓄電池パック（地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。）が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないよう確実に取り付けられているもの（細目告示第99条第4項第1号）</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後及び燃料電池車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突に関する要件又は協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前部から車両前部までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後部から車両後部までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置</p> <p>（参考図）（略）</p> <p>(4) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、火花による乗車人員への障害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.又は8.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関係）</p> <p>(5) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、電波による影響により当該装置を備える自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.又は8.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係）</p> <p>4-25-2 欠番 4-25-3 欠番 4-25-4 適用関係の整理 (1)～(2) (略) (3) 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、4-25-7（従前規定の適用③）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第3項関係） （新設） （新設）</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表－19－

<p>等という。）により電気自動車等としたことにより、平成24年6月30日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車</p> <p>③ ②により4-25-7の規定が適用された自動車</p> <p>(4) 次に掲げる自動車にあっては、4-25-8（従前規定の適用④）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第4項、第5項及び第6項関係）</p> <p>① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車</p> <p>② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p> <p>③ 平成26年6月22日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車</p> <p>④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車</p> <p>(5) 次に掲げる自動車にあっては4-25-9（従前規定の適用⑤）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第7項、第8項及び第9項関係）</p> <p>① 改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車</p> <p>② ①により4-25-9の規定が適用された自動車</p> <p>③ 平成26年6月23日（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車にあっては平成28年6月23日）から平成28年7月31日までに製作された自動車</p> <p>④ 平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車</p> <p>ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車</p> <p>イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの</p> <p>ウ 指定自動車等以外の自動車</p> <p>エ 平成28年10月27日以前に製作された自動車（平成28年8月1日以降に指定を受けた型式指定自動車であって、外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）</p> <p>オ 平成28年10月28日以降に製作された自動車（外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）</p> <p>4-25-5 ～4-25-6 (略) 4-25-7 従前規定の適用③ 次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第14条第3項関係） ① 平成24年6月30日以前に製作された自動車 ② 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年6月30日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ③ ②により4-25-7の規定が適用された自動車</p>	<p>（新設）</p> <p>(4) 次に掲げる自動車にあっては、4-25-8（従前規定の適用④）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第4項、第5項、第6項及び第7項関係）</p> <p>① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車</p> <p>② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p> <p>③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、自動車又はその部分の改造、装置の取付又は取り外しその他これらに類する行為（以下4-25において改造等という。）により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車</p> <p>④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車</p> <p>(5) 次に掲げる自動車にあっては4-25-9（従前規定の適用⑤）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第7項、第8項及び第9項関係）</p> <p>① 改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車</p> <p>② ①により4-25-9の規定が適用された自動車</p> <p>③ 平成26年6月23日（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車にあっては平成28年6月23日）から平成28年7月31日までに製作された自動車</p> <p>④ 平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車</p> <p>ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車</p> <p>イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの</p> <p>ウ 指定自動車等以外の自動車 （新設）</p> <p>4-25-5 ～4-25-6 (略) 4-25-7 従前規定の適用③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第14条第3項関係）</p> <p>（新設）</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表－20－

<p>4-25-7-1 (略) 4-25-8 従前規定の適用④ <u>次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第14条第4項、第5項及び第6項関係)</u> ① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車 ② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。) ③ 平成26年6月22日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車</p> <p>4-25-8-1 性能要件 4-25-8-1-1 (略) 4-25-8-1-2 書面等による審査 (1)～(2) (略) (3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、<u>細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</u>において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置については、当該別添により取り扱うものとする。 ① (略) (参考図) (略) (4) (略)</p> <p>4-25-9 従前規定の適用⑤ ①から④に掲げる自動車については次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第14条第7項及び第8項、第9項、第10項関係) ① 改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ② ①により4-25-9の規定が適用された自動車 ③ 平成26年6月23日(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車)については平成28年6月23日)から平成28年7月31日までに製作された自動車 ④ 平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車 ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車 イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの ウ 指定自動車等以外の自動車 エ 平成28年10月27日以前に製作された自動車(平成28年8月1日以降に指定を受けた型式指定自動車であって、外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。) オ 平成28年10月28日以降に製作された自動車(外部電源に接続して駆動用蓄電</p>	<p>4-25-7-1 (略) 4-25-8 従前規定の適用④ ①から③に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第14条第4項、第5項、第6項及び第7項) ① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車 ② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。) ③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車</p> <p>4-25-8-1 性能要件 4-25-8-1-1 (略) 4-25-8-1-2 書面等による審査 (1)～(2) (略) (3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。 ① (略) (参考図) (略) (4) (略)</p> <p>4-25-9 従前規定の適用⑤ ①から④に掲げる自動車については次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第14条第7項、第8項及び第9項関係) ① 改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ② ①により4-25-9の規定が適用された自動車 ③ 平成26年6月23日(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車)については平成28年6月23日)から平成28年7月31日までに製作された自動車 ④ 平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車 ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車 イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの ウ 指定自動車等以外の自動車 (新設)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-21-

<p><u>池を充電する機能を有するものを除く。)</u></p> <p>4-25-9-1 性能要件 4-25-9-1-1 (略) 4-25-9-1-2 書面等による審査 (1)～(2) (略) (3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、<u>細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</u>において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置については、当該別添により取り扱うものとする。 ① (略) (参考図) (略)</p> <p>4-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能 4-27-1 性能要件(書面等による審査) [前面衝突時の乗員保護性能] (1)～(3) (略) [オフセット衝突時の乗員保護性能] (4) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面のうち運転者席側の一部が衝突等により変形を生じた場合において運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第94号第2改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則5.(5.2.8.を除く。))及び6.に限る。</u>に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、貨物の運送の用に供する軽自動車については、試験自動車を搭載する人体模型(以下「ダミー」という。)の搭載時における座席の前後方向の位置及びダミーの骨盤骨の角度の調整について、細目告示別添23「前面衝突時の乗員保護の技術基準」に定める方法によることができる。(保安基準第18条第3項関係、細目告示第22条第9項関係、細目告示第100条第10項関係) ①～⑩ (略) (5)～(6) (略) [側面衝突時の乗員保護性能] (7) 座席の地上面からの高さ(最後方かつ最低の位置に調節した座席の座面の最後端の位置における座面上方100mmの位置の地上面からの高さ)をいう。以下4-27において同じ。)が700mm以下の自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において運転者席又はこれと並列の座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第95号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則5.(5.3.6.を除く。))に限る</u>に定める基準に適合するものでなければ</p>	<p>4-25-9-1 性能要件 4-25-9-1-1 (略) 4-25-9-1-2 書面等による審査 (1)～(2) (略) (3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。 ① (略) (参考図) (略)</p> <p>4-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能 4-27-1 性能要件(書面等による審査) [前面衝突時の乗員保護性能] (1)～(3) (略) [オフセット衝突時の乗員保護性能] (4) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面のうち運転者席側の一部が衝突等により変形を生じた場合において運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件(規則5.(5.2.8.を除く。))及び6.に限る。</u>に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、貨物の運送の用に供する軽自動車については、試験自動車を搭載する人体模型(以下「ダミー」という。)の搭載時における座席の前後方向の位置及びダミーの骨盤骨の角度の調整について、細目告示別添23「前面衝突時の乗員保護の技術基準」に定める方法によることができる。(保安基準第18条第3項関係、細目告示第22条第9項関係、細目告示第100条第10項関係) ①～⑩ (略) (5)～(6) (略) [側面衝突時の乗員保護性能] (7) 座席の地上面からの高さ(最後方かつ最低の位置に調節した座席の座面の最後端の位置における座面上方100mmの位置の地上面からの高さ)をいう。以下4-27において同じ。)が700mm以下の自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において運転者席又はこれと並列の座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件(規則5.(5.3.6.を除く。))及び6.に限る</u>に定める基準に適合するものでなければ</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-22-

<p>ならない。(保安基準第18条第4項関係、細目告示第22条第10項関係、細目告示第100条第12項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>(8)～(14) (略)</p> <p>4-27-2 欠番 4-27-3 欠番 4-27-4 適用関係の整理</p> <p>[前面衝突の適用除外] (1)～(7) (略)</p> <p>[オフセット衝突の旧基準適用] (8) 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、4-27-12(従前規定の適用⑧)の規定を適用する。(適用関係告示第15条第11項関係)</p> <p>[オフセット衝突・側面衝突の旧基準適用] (9) <u>次に掲げる自動車については、4-27-13(従前規定の適用⑨)の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第15項、第16項、第17項、第18項関係)</u></p> <p>① 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)以降に製作された電気自動車等以外の自動車(平成25年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>② 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)から平成28年6月22日までに製作された電気自動車等(平成26年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)</p> <p>[歩行者保護の旧基準適用] (10) 次に掲げる自動車(6)において4-27-10の規定が適用される自動車を除く。)については、4-27-14(従前規定の適用⑩)の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第14項関係)</p> <p>① 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5t以下の自動車(軽自動車にあつては、ボンネットを有する自動車に限る。)及び専ら貨物の運送の用に供する車両総重量2.5t以下のボンネットを有する自動車</p> <p>ア 平成25年3月31日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成25年4月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く)</p> <p>ウ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車[平成25年3月31日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造、(「乗用自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第4号)」1の1-1(4)及び「貨物自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第5号)」1の1-1(3)の右欄に掲げる基準エネルギー消費効率(以下「平成27年度燃費基準」という。)に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p>	<p>ならない。(保安基準第18条第4項関係、細目告示第22条第10項関係、細目告示第100条第12項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>(8)～(14) (略)</p> <p>4-27-2 欠番 4-27-3 欠番 4-27-4 適用関係の整理</p> <p>[前面衝突の適用除外] (1)～(7) (略)</p> <p>[オフセット衝突の旧基準適用] (8) 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、4-27-12(従前規定の適用⑧)の規定を適用する。(適用関係告示第15条第11項関係)</p> <p>[オフセット衝突・側面衝突の旧基準適用] (9) 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)から平成28年6月22日までに製作された自動車(平成26年6月23日以降に型式指定を受けた自動車を除く。)<u>については、4-27-13(従前規定の適用⑨)の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第15項及び第16項関係)</u></p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>[歩行者保護の旧基準適用] (10) 次に掲げる自動車(6)において4-27-10の規定が適用される自動車を除く。)については、4-27-14(従前規定の適用⑩)の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第14項関係)</p> <p>① 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5t以下の自動車(軽自動車にあつては、ボンネットを有する自動車に限る。)及び専ら貨物の運送の用に供する車両総重量2.5t以下のボンネットを有する自動車</p> <p>ア 平成25年3月31日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成25年4月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く)</p> <p>ウ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車[平成25年3月31日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造、(「乗用自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第4号)」1の1-1(4)及び「貨物自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第5号)」1の1-1(3)の右欄に掲げる基準エネルギー消費効率(以下「平成27年度燃費基準」という。)に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-23-

<p>能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第5号)」1の1-1(3)の右欄に掲げる基準エネルギー消費効率(以下「平成27年度燃費基準」という。)に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5tを超える自動車及びその形状に類する自動車</p> <p>ア 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車(平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車[平成27年2月23日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>③ 次に掲げる専ら乗用の用に供する車両総重量2.5t以下の軽自動車のうち、ボンネットを有する自動車以外のもの</p> <p>ア 平成26年9月30日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成26年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車[平成26年9月30日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>4-27-5 ~4-27-12 (略) 4-27-13 従前規定の適用⑨ 次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第15項、第16項、第17項、第18項関係)</p>	<p>の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第5号)」1の1-1(3)の右欄に掲げる基準エネルギー消費効率(以下「平成27年度燃費基準」という。)に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5tを超える自動車及びその形状に類する自動車</p> <p>ア 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車(平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車[平成27年2月23日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>③ 次に掲げる専ら乗用の用に供する車両総重量2.5t以下の軽自動車のうち、ボンネットを有する自動車以外のもの</p> <p>ア 平成26年9月30日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成26年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車[平成26年9月30日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。]</p> <p>4-27-5 ~4-27-12 (略) 4-27-13 従前規定の適用⑨ 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)から平成28年6月22日までに製作された自動車(平成26年6月23日以降に</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-24-

- ① 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)以降に製作された電気自動車等以外の自動車(平成25年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)
- ② 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日)から平成28年6月22日までに製作された電気自動車等。(平成26年6月23日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)

4-27-13-1~ 4-27-13-4 (略)

4-30 突入防止装置

4-30-1 装備要件

自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、カタビラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車(ボール・トレーラを除く。))小型特殊自動車並びに牽引自動車を除く。の後面には、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4-30-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造(車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。)を有する自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第18条の2第3項関係、細目告示第24条第2項関係、細目告示第102条第2項関係)

(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。

①車体後面の構造部における平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上あって、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。

ただし、当該構造部が後軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、当該平面部の幅が後軸の幅を超える構造でもよい。

なお、この場合における断面の高さとは、車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車を追突した場合に、追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止できる構造部全体としての断面の高さをいう。

また、車両後面に貨物を積卸するための昇降装置(道板を兼ねる後あおりを作動させる装置等を含む)を取り付けるため、構造部に切り欠きが設けられる場合又は分割される場合で、一部の断面の高さが100mm以上確保できないものにあつては、4-30-3②カを適用させる。(以下本規程において同じ。)

②~③ (略)

型式の指定を受けた自動車を除く。)については、4-27-13-1から4-27-13-4の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第15項及び第16項関係)

4-27-13-1~ 4-27-13-4 (略)

4-30 突入防止装置

4-30-1 装備要件

貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量3.5t以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。)及びボール・トレーラの後面には、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4-30-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造(車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。)を有する自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第18条の2第3項関係、細目告示第24条第2項関係、細目告示第102条第2項関係)

(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。

①車体後面の構造部における平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上あって、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。


ただし、当該構造部が後軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、当該平面部の幅が後軸の幅を超える構造でもよい。

(追加)


②~③ (略)

新旧対照表-25-

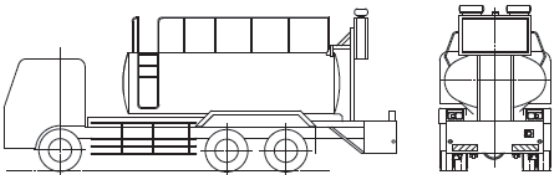
(例)
モノコック構造の車体を有する自動車の例



セミトレーラの例




その他の車体後面の構造部を有する例
(道路維持作業用自動車であつて追突の衝撃を緩和する装置を備えた自動車)




(重機及び自動車等を積載するために、荷台の後面がスロープ状になり、突入防止装置を備えることができない自動車)

(例)
モノコック構造の車体を有する自動車

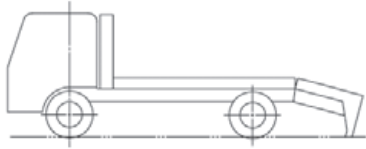


セミトレーラ

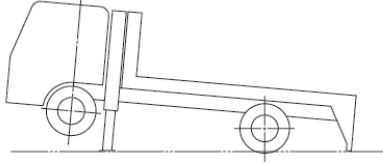


(追加)

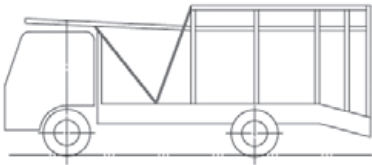
新旧対照表-26-



(重機及び自動車等の積載を容易にするために、アウトリガにより自動車の前側を持ち上げ、車体後面部分が接地する構造により、突入防止装置を備えることができない自動車)

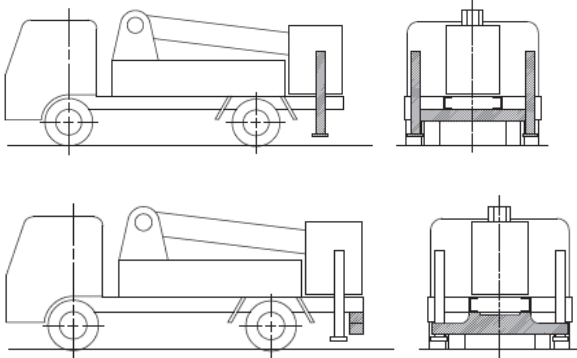


(自動車を積載する自動車であって、低床荷台のために突入防止装置を備えるスペースが無いもの)



(後部に備えるアウトリガ又はカウンターウェイト等により、突入防止装置を備えることができない自動車)

新旧対照表-27-



(2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあっては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部（(1)の例を含む。）が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60%以上（最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車体後端の幅以上。）であること。

② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。

ア 最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上600mm以下の場合

イ 車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上700mm以下の場合

③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、600mm以下。）であること。

(例)

車両総重量3.5t以下（リヤオーバーハングが1,500mm超）

(2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあっては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60%以上（最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車体後端の幅以上。）であること。

② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。

ア 最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上600mm以下の場合

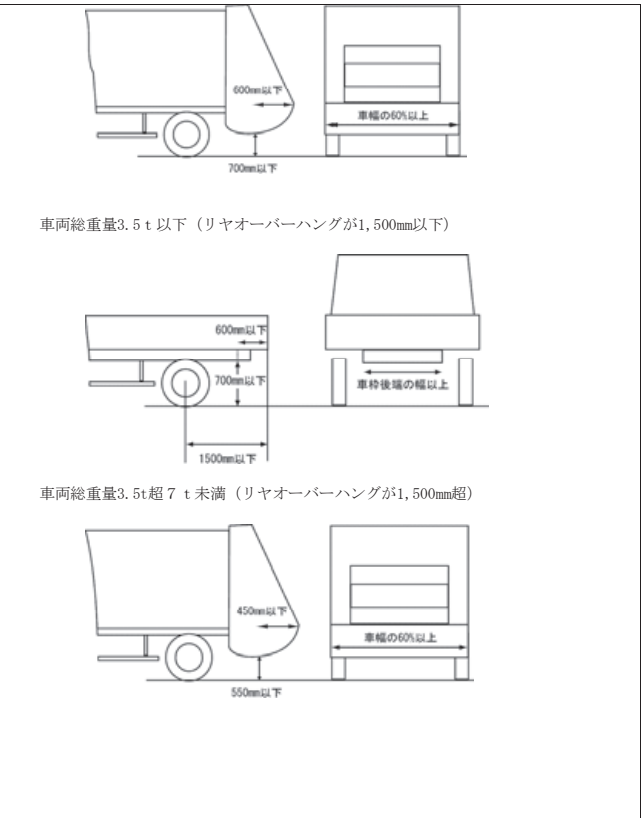
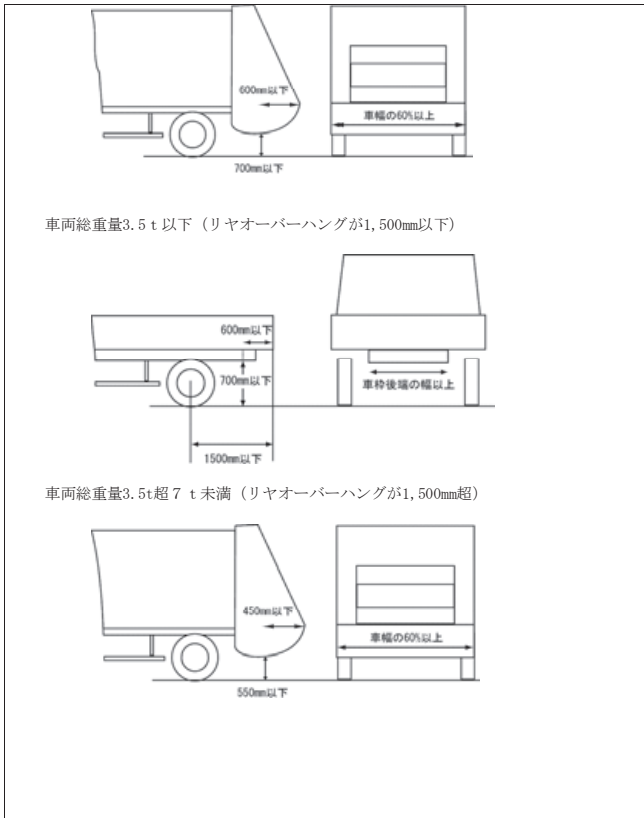
イ 車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上700mm以下の場合

③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、600mm以下。）であること。

(例)

車両総重量3.5t以下（リヤオーバーハングが1,500mm超）

新旧対照表-28-



新旧対照表-29-

車両総重量3.5t超7t未満 (リヤオーバーハングが1,500mm以下)

(1)～(2) (略)
(例) (略)

4-30-2 性能要件
4-30-2-1 視認等による審査

(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(細目告示第24条第1項関係、細目告示第102条第1項関係)

① 4-30-2-2②に規定する突入防止装置は、突入防止装置の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。

② 取り付けが確実であって、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるものであること。

③ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないものであること。

(削除)

4-30-2-2 書面等による審査

自動車の後面に備える突入防止装置は、強度、形状等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、指定自動車等に備えられている突入防止装置若しくはこれに準ずる性能を有する突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置若しくはそれより後方に備えられた突入防止装置、法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた

車両総重量3.5t超7t未満 (リヤオーバーハングが1,500mm以下)

(1)～(2) (略)
(例) (略)

4-30-2 性能要件
4-30-2-1 視認等による審査

(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(細目告示第24条第1項関係、細目告示第102条第1項関係)

① 貨物の運送の用に供する普通自動車(4-30-2-2の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、板状その他の自動車に追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。

② 4-30-2-2に規定する突入防止装置は、突入防止装置の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。

③ 突入防止装置は、堅ろうで運行に十分耐えるものであり、次に掲げるものでないこと。
ア 腐食等により取り付けが確実でないもの
イ アに掲げるもののほか、堅ろうでないもの

④ 突入防止装置は、外側端部が後方に曲がっている、又は鋭利な突起を有する等歩行者等に接触した場合において、歩行者等に傷害を与えるおそれのあるものでないこと。

4-30-2-2 書面等による審査

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を超えるものに備える突入防止装置は、強度、形状等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第58号第2改訂版7.の技術的な要件に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げる突入防止装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第24条第1項第2号関係、

新旧対照表-30-

突入防止装置又は国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置であつてその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第24条第1項第2号関係、細目告示第102条第1項第1号関係)

(削除)
(削除)
(削除)

- ① 自動車(貨物の運送の用に供する自動車にあつては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。)に備える突入防止装置は、協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則2.に限る。)に定める基準に適合すること。
- ② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。ただし、突入を防止する構造装置が協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則25.に限る。)に定める基準(同規則第2改訂版補足改訂版25.6.の規定中「2m」とあるのは「1.5m」と読み替えるものとする。)に適合する場合にあつては、この限りでない。また、協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.及び25.に限る。)に適合することが明らかである強度検討書の提示があり、当該検討書と提示された自動車に備えられている突入防止装置の構造装置が同一である場合は、協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.及び25.に限る。)に適合するものとする。
- ③ 指定自動車等に備えている突入防止装置又は法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置であつて、以下すべてに該当する「スペーサ」を取り付けたものは、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。

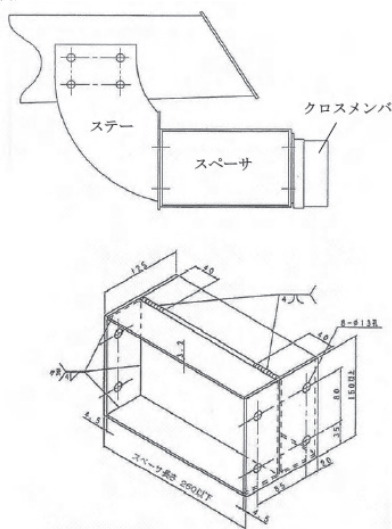
- ア 自動車を横から見た際、突入防止装置のクロスメンバとステーの間にスペーサを取り付けることにより、指定自動車等の突入防止装置の取付位置を水平かつ後方に移動させるもの。
- イ 車両中心線に平行なスペーサの長さが250mm以下のもの。
- ウ スペーサはスチール製であり、かつ、使用する部材の断面は3.2mm以上、両端のプレート部(ステー、突入防止装置のクロスメンバに取り付ける部分)は4.5mm以上のものであること。
- エ スペーサの構成部品は強固に溶接されていること。
- オ 車両中心面に垂直な位置から見たスペーサ本体の断面は縦150mm以上、横125mm以上の寸法を有すること。
- カ スペーサの断面形状は「コの字型スチール材」を背中合わせに接合し、更に両端に取付のためのプレート部を接合したものであること。
- キ 両端のプレート部は、縦150mm以上、横125mm以上の寸法を有すること。
- ク 突入防止装置のボルト位置に変更が無いこと。

細目告示第102条第1項第1号関係)

- ① 指定自動車等に備えられている突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置又はそれより後方に備えられた突入防止装置
- ② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置
- ③ 国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置
(新設)

新旧対照表-31-

(例)



4-30-3 取付要件(視認等による審査)

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第24条第3項関係、細目告示第102条第3項関係)

- ① 自動車(貨物の運送の用に供する自動車にあつては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。)に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、除雪に使用される自動車に備える突入防止装置であつて、その自動車の構造上取り付けることができないものにあつては、次に掲げる基準を可能な限り満たすように突入防止装置を取り付ければよいものとする。

4-30-3 取付要件(視認等による審査)

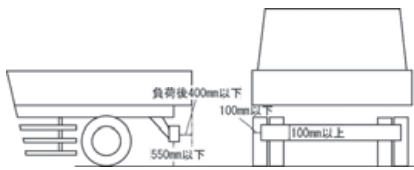
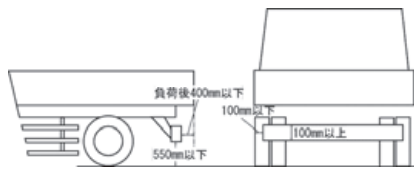
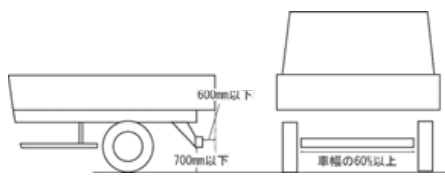
突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第24条第3項関係、細目告示第102条第3項関係)

- (新設)

新旧対照表-32-

<p>ア 突入防止装置は、構造部の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側 100mm までの間にあること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。</p> <p>イ 構造部の平面部に隙間がある場合においては、その隙間の長さの合計が 200 mm を超えないこと。</p> <p>ウ 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の高さが地上 550mm 以下となるように取り付けられていること。</p> <p>エ 突入防止装置は、その平面部と空車状態において当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 450mm 以下となるように取り付けられていること。ただし、労働安全衛生法施行令（昭和 47 年政令第 318 号）第 1 条第 1 項第 8 号に規定する移動式クレーンに備える突入防止装置にあっては、車体後面の構造部の平面部と空車状態において地上 2,000mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 450mm 以下となるように取り付けられていなければならない。</p> <p>オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。</p> <p>② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。</p> <p>ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上 550mm 以下となるように取り付けられていること。</p> <p>イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。</p> <p>ウ 突入防止装置は、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側 100mm までの間にあるよう取り付けられていること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。</p> <p>エ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上 1,500mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 400mm 以内であって取り付けることができる自動車の後端に近い位置となるよう取り付けられていること。</p> <p>オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。</p> <p>カ 車両後部に貨物を積卸しする昇降装置が取り付けられた自動車であって、昇降装置の支柱が可動するため突入防止装置を分割する場合には、次の基準を満たすこと。</p> <p>(ア) 昇降装置の支柱が分割された突入防止装置を通過するために必要な当該支柱と突入防止装置との隙間は、25 mm 未満であること。</p> <p>(イ) 昇降装置の支柱の外側にある分割された突入防止装置について、車両中心面と直交する鉛直面による断面の有効面積が 350 cm² 以上であること。ただし、幅が 2,000 mm 未満の自動車にあっては、この限りでない。</p> <p>(例)</p> <p>車両総重量 3.5t 超（指定自動車等）</p>	<p>① 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 を超えるものに備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。</p> <p>ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上 550mm 以下となるように取り付けられていること。</p> <p>イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。</p> <p>ウ 突入防止装置は、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側 100mm までの間にあるよう取り付けられていること。</p> <p>エ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上 1,500mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 400mm 以内であって取り付けることができる自動車の後端に近い位置となるよう取り付けられていること。</p> <p>オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。</p> <p>カ 車両後部に貨物を積卸しする昇降装置が取り付けられた自動車であって、昇降装置の支柱が可動するため突入防止装置を分割する場合には、次の基準を満たすこと。</p> <p>(ア) 昇降装置の支柱が分割された突入防止装置を通過するために必要な当該支柱と突入防止装置との隙間は、25 mm 未満であること。</p> <p>(イ) 昇降装置の支柱の外側にある分割された突入防止装置について、車両中心面と直交する鉛直面による断面の有効面積が 350 cm² 以上であること。ただし、幅が 2,000 mm 未満の自動車にあっては、この限りでない。</p> <p>(例)</p> <p>車両総重量 3.5t 超（指定自動車等）</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





新旧対照表-33-

 <p>② (削除)</p> <p>(例) (削除)</p> <p>4-30-4 適用関係の整理</p> <p>(1) 次に掲げる自動車については、4-30-5（従前規定の適用①）の規定を適用する。</p> <p>① 昭和 43 年 7 月 31 日以前に製作された自動車（適用関係告示第 17 条第 2 項第 1</p>	 <p>② 貨物の運送の用に供する普通自動車(①の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。</p> <p>ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上 700mm 以下となるように取り付けられていること。</p> <p>イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。</p> <p>ウ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上 1,500mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 600mm 以下となるように取り付けられていること。</p> <p>エ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。</p> <p>(例)</p> <p>車両総重量 3.5t 以下</p>  <p>4-30-4 適用関係の整理</p> <p>(1) 次に掲げる自動車については、4-30-5（従前規定の適用①）の規定を適用する。</p> <p>① 昭和 43 年 7 月 31 日以前に製作された自動車（適用関係告示第 17 条第 2 項第 1</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

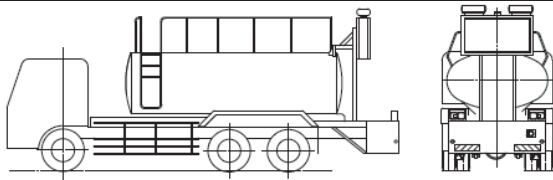
新旧対照表-34-

<p>号関係)</p> <p>② 昭和48年11月30日以前に製作された貨物の運送の用に供する普通自動車(車両総重量が8t以上若しくは最大積載量が5t以上の自動車又はこれらの自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車を除く。)(適用関係告示第17条第2項第2号関係)</p> <p>③ 平成19年8月31日以前に製作された小型自動車(適用関係告示第17条第1項関係)</p> <p>④ 平成27年7月25日以前に製作された自動車(貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量3.5tを超える小型自動車、ポールトレーラを除く。)(適用関係告示第17条第8項関係)</p> <p>(2)～(4) (略)</p> <p>(5) 平成27年7月25日以前に製作された自動車については、4-30-9(従前規定の適用⑤)の規定を適用する。(適用関係告示第17条第8項関係、第9項関係)</p> <p>4-30-5 従前規定の適用①</p> <p>次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。</p> <p>① 昭和43年7月31日以前に製作された自動車(適用関係告示第17条第2項第1号関係)</p> <p>② 昭和48年11月30日以前に製作された貨物の運送の用に供する普通自動車(車両総重量が8t以上若しくは最大積載量が5t以上の自動車又はこれらの自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車を除く。)(適用関係告示第17条第2項第2号関係)</p> <p>③ 平成19年8月31日以前に製作された小型自動車(適用関係告示第17条第1項関係)</p> <p>④ 平成27年7月25日以前に製作された自動車(貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量3.5tを超える小型自動車、ポールトレーラを除く。)(適用関係告示第17条第8項関係)</p> <p>4-30-5-1～4-30-5-3 (略)</p> <p>4-30-6 従前規定の適用②</p> <p>次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。</p> <p>①～③ (略)</p> <p>4-30-6-1 (略)</p> <p>4-30-6-2 性能要件</p> <p>突入防止装置は、堅ろうであり、かつ、<u>板状その他、他の自動車</u>が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。この場合において、腐食等により取付が確実でないものは、「堅ろう」とされないものとする。</p> <p>4-30-6-3 (略)</p> <p>4-30-7 (略)</p>	<p>号関係)</p> <p>② 昭和48年11月30日以前に製作された貨物の運送の用に供する普通自動車(車両総重量が8t以上若しくは最大積載量が5t以上の自動車又はこれらの自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車を除く。)(適用関係告示第17条第2項第2号関係)</p> <p>③ 平成19年8月31日以前に製作された小型自動車(適用関係告示第17条第1項関係)</p> <p>(新設)</p> <p>(2)～(4) (略)</p> <p>(新設)</p> <p>4-30-5 従前規定の適用①</p> <p>次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。</p> <p>① 昭和43年7月31日以前に製作された自動車(適用関係告示第17条第2項第1号関係)</p> <p>② 昭和48年11月30日以前に製作された貨物の運送の用に供する普通自動車(車両総重量が8t以上若しくは最大積載量が5t以上の自動車又はこれらの自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車を除く。)(適用関係告示第17条第2項第2号関係)</p> <p>③ 平成19年8月31日以前に製作された小型自動車(適用関係告示第17条第1項関係)</p> <p>(新設)</p> <p>4-30-5-1～4-30-5-3 (略)</p> <p>4-30-6 従前規定の適用②</p> <p>次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。</p> <p>①～③ (略)</p> <p>4-30-6-1 (略)</p> <p>4-30-6-2 性能要件</p> <p>突入防止装置は、堅ろうであり、かつ、<u>板状その他の自動車</u>が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。この場合において、腐食等により取付が確実でないものは、「堅ろう」とされないものとする。</p> <p>4-30-6-3 (略)</p> <p>4-30-7 (略)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

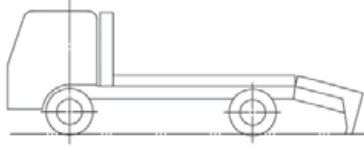
新旧対照表-35-

<p>4-30-8 従前規定の適用④</p> <p>平成24年7月10日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第17条第5項関係、第7項関係)</p> <p>4-30-8-1 装備要件</p> <p>貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量3.5t以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。)及びボール・トレーラの後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4-30-8-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造(車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。)を有する自動車にあっては、この限りでない。</p> <p>(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。</p> <p>①～③ (略)</p> <p>(例)</p> <p>モノコック構造の車体を有する自動車の例</p>  <p>セミトレーラの例</p>  <p>その他の車体後面の構造部を有する例</p> <p>(道路維持作業用自動車であって追突の衝撃を緩和する装置を備えた自動車)</p>	<p>4-30-8 従前規定の適用④</p> <p>平成24年7月10日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第17条第5項関係、第7項関係)</p> <p>4-30-8-1 装備要件</p> <p>貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量3.5t以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。)及びボール・トレーラの後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4-30-8-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造(車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。)を有する自動車にあっては、この限りでない。</p> <p>(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。</p> <p>①～③ (略)</p> <p>(例)</p> <p>モノコック構造の車体を有する自動車</p>  <p>セミトレーラ</p>  <p>(追加)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

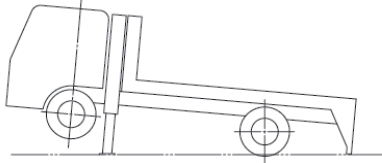
新旧対照表-36-



(重機及び自動車等を積載するために、荷台の後面がスロープ状になり、突入防止装置を備えることができない自動車)

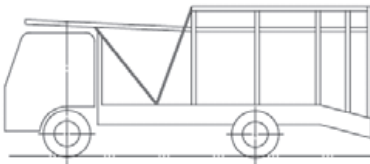


(重機及び自動車等の積載を容易にするために、アウトリガにより自動車の前側を持ち上げ、車体後面部分が接地する構造により、突入防止装置を備えることができない自動車)

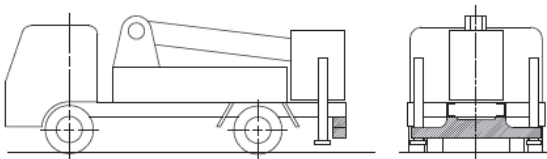
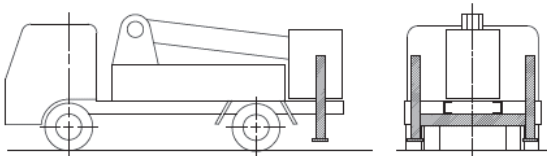


新旧対照表-37-

(自動車を積載する自動車であって、低床荷台のために突入防止装置を備えるスペースが無いもの)



(後部に備えるアウトリガ又はカウンターウェイト等により、突入防止装置を備えることができない自動車)



(2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあつては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部（(1)の例を含む。）が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60%以上（最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車枠後端の幅以上）であ



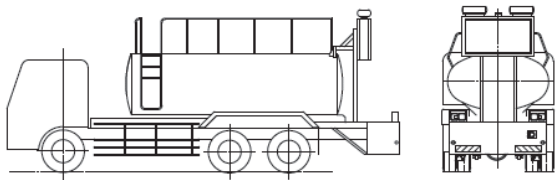
(2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあつては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部（この場合の「その他車体後面の構造部」の例については（1）の例も含む）が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60%以上（最後の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車枠後端の幅以上）であ

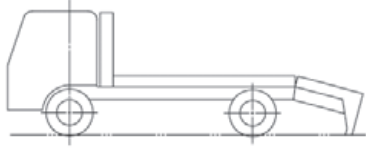
新旧対照表-38-

<p>ること。</p> <p>② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。</p> <p>ア 最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上600mm以下の場合</p> <p>イ 車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上700mm以下の場合</p> <p>③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、600mm以下）であること。</p> <p>(例) (略)</p> <p>4-30-8-2 性能要件</p> <p>4-30-8-2-1 視認等による審査</p> <p>(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 貨物の運送の用に供する普通自動車(4-30-8-2-2の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、<u>板状その他、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。</u></p> <p>②～④ (略)</p> <p>4-30-8-2-2 (略)</p> <p>4-30-8-3 (略)</p> <p>4-30-9 従前規定の適用⑤</p> <p>平成27年7月25日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第17条第9項関係)</p> <p>4-30-9-1 装備要件</p> <p>貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量3.5 t以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。)及びボール・トレーラの後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4-30-9-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造(車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。)を有する自動車にあっては、この限りでない。</p> <p>(1) 車両総重量が7 t以上の自動車にあっては、モノック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。</p>	<p>ること。</p> <p>② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。</p> <p>ア 最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上600mm以下の場合</p> <p>イ 車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上700mm以下の場合</p> <p>③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5 t以下の自動車にあっては、600mm以下）であること。</p> <p>(例) (略)</p> <p>4-30-8-2 性能要件</p> <p>4-30-8-2-1 視認等による審査</p> <p>(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 貨物の運送の用に供する普通自動車(4-30-8-2-2の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、<u>板状その他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。</u></p> <p>②～④ (略)</p> <p>4-30-8-2-2 (略)</p> <p>4-30-8-3 (略)</p> <p>(新設)</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

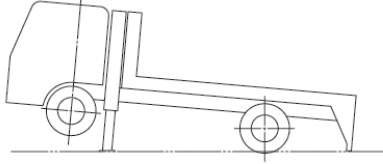
新旧対照表-39-

<p>① 車体後面の構造部における平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であって、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。</p> <p>ただし、当該構造部が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、当該平面部の幅が後車軸の幅を超える構造でもよい。</p> <p>② 車体後面の構造部における下縁の高さが空車状態において地上550mm以下であること。</p> <p>③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下であること。</p> <p>モノック構造の車体を有する自動車の例</p>  <p>セミトレーラの例</p>  <p>その他の車体後面の構造部を有する例</p> <p>(道路維持作業用自動車であって追突の衝撃を緩和する装置を備えた自動車)</p>  <p>(重機及び自動車等を積載するために、荷台の後面がスロープ状になり、突入防止装置を備えることができない自動車)</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

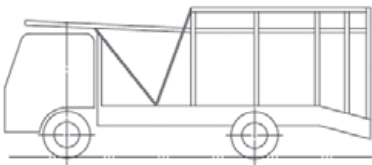
新旧対照表-40-



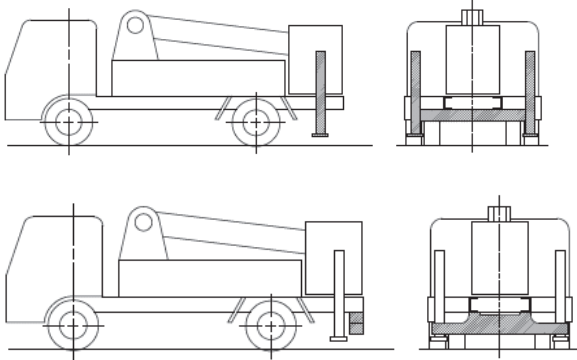
(重機及び自動車等の積載を容易にするために、アウトリガにより自動車の前側を持ち上げ、車体後面部分が接地する構造により、突入防止装置を備えることができない自動車)



(自動車を積載する自動車であって、低床荷台のために突入防止装置を備えるスペースが無いもの)



(後部に備えるアウトリガ又はカウンターウェイト等により、突入防止装置を備えることができない自動車)



(2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあつては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部（(1)の例を含む。）が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60%以上（最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車体後端の幅以上）であること。

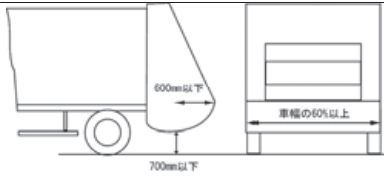
② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。

ア 最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあつては、下縁の高さが地上600mm以下の場合

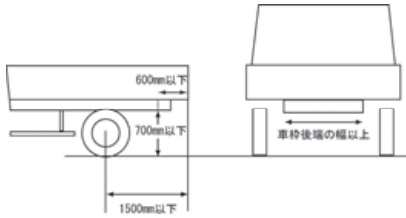
イ 車両総重量が3.5 t以下の自動車にあつては、下縁の高さが地上700mm以下の場合

③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5 t以下の自動車にあつては、600mm以下）であること。

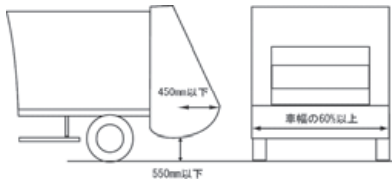
(例) 車両総重量3.5t以下（リヤオーバーハングが1,500mm超）



車両総重量3.5 t 以下 (リヤオーバーハングが1,500mm以下)

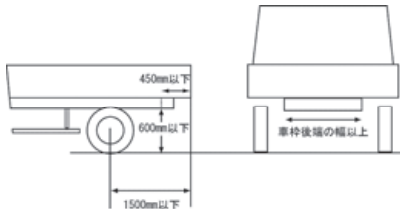


車両総重量3.5t超 7 t 未満 (リヤオーバーハングが1,500mm超)



新旧対照表-43-

車両総重量3.5 t 超 7 t 未満 (リヤオーバーハングが1,500mm以下)



4-30-9-2 性能要件

4-30-9-2-1 視認等による審査

(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

- ① 貨物の運送の用に供する普通自動車(4-30-9-2-2の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、板状その他、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であって、その長さは、これを備える自動車の幅の60%以上であること。
- ② 4-30-9-2-2に規定する突入防止装置は、突入防止装置の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。
- ③ 突入防止装置は、堅ろうで運行に十分耐えるものであり、次に掲げるものでないこと。
ア 腐食等により取付けが確実でないもの
イ アに掲げるもののほか、堅ろうでないもの
- ④ 突入防止装置は、外側端部が後方に曲がっている、又は鋭利な突起を有する等歩行者等に接触した場合において、歩行者等に傷害を与えるおそれのあるものでないこと。

4-30-9-2-2 書面等による審査

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を超えるものに備える突入防止装置は、強度、形状等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第58号第2改訂版補足改訂版7.の技術的な要件に適合するものでなければならない。ただし、突入を防止する構造装置が協定規則第58号第2改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則25.に限る。)に定める基準(同規則第2改訂版補足改訂版25.6.の規定中「2m」とあるのは「1.5m」と読み替えるものとする。)に適合する場合にあつては、この限りでない。なお、協定規則第58号の技術的な要件(同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.及び25.に限る。)に適合することが明らかである強度検討書の提示があり、

新旧対照表-44-

当該検討書と提示された自動車に備えられている突入防止装置の構造装置が同一である場合は、協定規則第 58 号の技術的な要件（同規則第 2 改訂版補足改訂版の規則 7. 及び 25. に限る。）に適合するものとする。

また、次に掲げる突入防止装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。

- ① 指定自動車等に備えられている突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置又はそれより後方に備えられた突入防止装置
- ② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置
- ③ 国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置
- ④ 指定自動車等に備えている突入防止装置又は法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置であって、以下すべてに該当する「スペーサ」を取り付けたものは、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。

ア 自動車を横から見た際、突入防止装置のクロスメンバとステーの間にスペーサを取り付けることにより、指定自動車等の突入防止装置の取付位置を水平かつ後方に移動させるもの。

イ 車両中心線に平行なスペーサの長さが 250 mm 以下のもの。

ウ スペーサはスチール製であり、かつ、使用する部材の断面は 3.2 mm 以上、両端のプレート部（ステー、突入防止装置のクロスメンバに取り付ける部分）は 4.5 mm 以上のものであること。

エ スペーサの構成部品は強固に溶接されていること。

オ 車両中心面に垂直な位置から見たスペーサ本体の断面は縦 150 mm 以上、横 125 mm 以上の寸法を有すること。

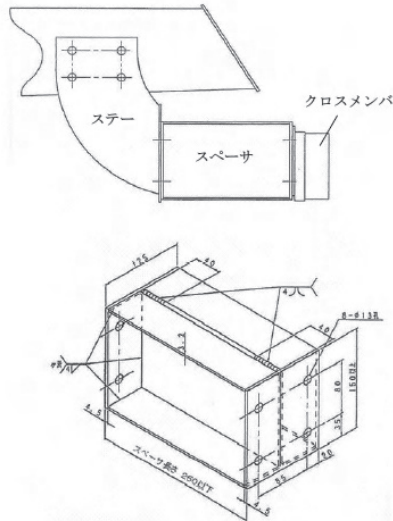
カ スペーサの断面形状は「コ」の字型スチール材を背中合わせに接合し、更に両端に取付のためのプレート部を接合したものであること。

キ 両端のプレート部は、縦 150 mm 以上、横 125 mm 以上の寸法を有すること。

ク 突入防止装置のボルト位置に変更が無いこと。

(例)

新旧対照表-45-



4-30-9-3 取付要件（視認等による審査）

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。

- ① 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 を超えるものに備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上 550mm 以下となるように取り付けられていること。

イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。

ウ 突入防止装置は、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側 100mm までの

新旧対照表-46-

間にあるよう取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が400mm以内であって取り付けられていること。

オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

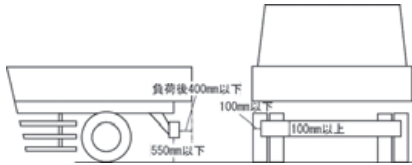
カ 車両後部に貨物を積卸する昇降装置が取り付けられた自動車であって、昇降装置の支柱が可動するため突入防止装置を分割する場合には、次の基準を満たすこと。

(ア) 昇降装置の支柱が分割された突入防止装置を通過するために必要な当該支柱と突入防止装置との隙間は、25mm未満であること。

(イ) 昇降装置の支柱の外側にある分割された突入防止装置について、車両中心面と直交する鉛直面による断面の有効面積が350cm²以上であること。ただし、幅が2,000mm未満の自動車にあつては、この限りでない。

(例)

車両総重量3.5t超（指定自動車等）



② 貨物の運送の用に供する普通自動車(①の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上700mm以下となるよう取り付けられていること。

イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。

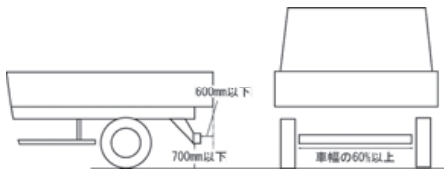
ウ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が600mm以下となるよう取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

新旧対照表-47-

(例)

車両総重量3.5t以下



4-34 座席

4-34-1 性能要件

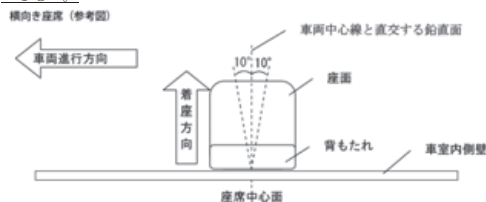
4-34-1-1 視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第22条第1項関係、細目告示第28条第1項関係、細目告示第106条第1項関係)

ア 前向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面（座席の中央部を含む鉛直面をいう。以下同じ。）との角度が左右10度以内となるよう車両の前方向に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の後方向に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の側方に向いているもの。



4-34 座席

4-34-1 性能要件

4-34-1-1 視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第22条第1項関係、細目告示第28条第1項関係、細目告示第106条第1項関係)

ア 前向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の前方向に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の後方向に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、上記ア及びイ以外のもの。

新旧対照表-48-

<p>①～② (略)</p> <p>③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。</p> <p>ア 乗車定員10人以上の自動車(立席を有するものに限る。)</p> <p>イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車</p> <p>ウ 緊急自動車</p> <p>エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車</p> <p>オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車</p> <p>カ 幼児専用車(幼児用座席を除く。)</p> <p>キ 移動等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)第1条第1項第13号に規定する福祉タクシー車両(乗車定員10人のものに限る。以下5-34において単に「乗車定員10人の福祉タクシー車両」という。)</p> <p>ク 乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量10トンを超える自動車。(横向きに備えられた座席であって規則第80号の技術的な要件(同規則第3改訂版の規則7.4に限る。)に適合するものに限る。)</p> <p>④～⑤ (略)</p> <p>(2)～(7) (略)</p> <p>4-34-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧に掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。</p> <p>ア～キ (略)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">自動車の種別</th> <th style="text-align: center;">座席の種類</th> <th style="text-align: center;">座席及び座席取付装置の基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車(次に掲げるものを除く。)</td> <td>4-34-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(以下この表において「前向き座席」という。)</td> <td>協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.及び6.(5.1.、5.3.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準</td> </tr> <tr> <td>ア 二輪自動車</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>イ 側車付二輪自動車</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ウ 最高速度20km/h未満の自動車</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>エ ⑧に掲げる自動車</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	自動車の種別	座席の種類	座席及び座席取付装置の基準	① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車(次に掲げるものを除く。)	4-34-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(以下この表において「前向き座席」という。)	協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.及び6.(5.1.、5.3.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準	ア 二輪自動車			イ 側車付二輪自動車			ウ 最高速度20km/h未満の自動車			エ ⑧に掲げる自動車			<p>①～② (略)</p> <p>③ 自動車に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。ただし、次に掲げる自動車に備える座席は除く。</p> <p>ア 乗車定員10人以上の自動車</p> <p>イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車</p> <p>ウ 緊急自動車</p> <p>エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車</p> <p>オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>④～⑤ (略)</p> <p>(2)～(7) (略)</p> <p>4-34-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) ①及び②に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>ア～キ (略)</p> <p>① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除き、かつ、貨物の運送の用に供する自動車にあっては、5.16.の規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであ</p>
自動車の種別	座席の種類	座席及び座席取付装置の基準																	
① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車(次に掲げるものを除く。)	4-34-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(以下この表において「前向き座席」という。)	協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.及び6.(5.1.、5.3.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準																	
ア 二輪自動車																			
イ 側車付二輪自動車																			
ウ 最高速度20km/h未満の自動車																			
エ ⑧に掲げる自動車																			

新旧対照表-49-

<p>② 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5t以下のもの(③、⑥及び⑧に掲げるものを除く。)</p>	<p>前向き座席(運転者席に限る。)</p> <p>前向き座席(運転者席を除く。)</p>	<p>協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。)に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準</p> <p>ア 協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準</p> <p>イ 協定規則第80号の技術的な要件(同規則第3改訂版の規則5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に限る。以下同じ。)に定める基準</p>	<p>ばよい。</p> <p>ア 乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(2) ①及び②に規定する自動車の座席の後面部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、(1)の各号に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第4項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件〔規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。〕に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.に限る。)に定める基準に適合するものであ</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p>
<p>③ 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、</p>	<p>前向き座席(運転者席に限る。)</p>	<p>次に掲げる基準</p> <p>ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取り付けられていること。</p> <p>イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。</p> <p>ウ 座席の後面部分は、当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えるおそれのない構造であること。</p>	<p>協定規則第17号の技術的な要件(同規則第8改訂版補足改訂版の規則5</p>

新旧対照表-50-

車両総重量5 t以下のもの（専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とするものに限る。また、⑤に掲げるものを除く。）	前向き座席（運転者席を除く。）	.3.に限る。）に定める基準 次のいずれかに掲げる基準 ア 協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.2.及び6.（6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。）に定める基準 イ 協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準 ウ 協定規則第80号の技術的な要件に定める基準
④ 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5 tを超えるもの（⑤、⑥及び⑧に掲げるものを除く。）	前向き座席（運転者席に限る。）	協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準
	前向き座席（運転者席を除く。）	協定規則第80号の技術的な要件に定める基準
	4-34-1-1(1)アからウまでに掲げる座席以外の座席	次に掲げる基準 ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取り付けられていること。 イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。 ウ 座席の後面部分は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を

新旧対照表-51-

		与えるおそれの少ない構造であること。
⑤ 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5 tを超えるもの（専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とするものに限る。また、⑥に掲げるものを除く。）	前向き座席（運転者席に限る。）	協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準
	前向き座席（運転者席を除く。）	次のいずれかに掲げる基準 ア 協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準 イ 協定規則第80号の技術的な要件に定める基準
⑥ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車（高速道路等において運行しないものに限る。）	前向き座席（運転者席に限る。）	協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準
⑦ 貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車及び⑧に掲げる自動車を除く。）	前向き座席	協定規則第17号の技術的な要件（同規則第8改訂版補足改訂版の規則5.3.に限る。）に定める基準
⑧ 緊急自動車	前向き座席	①から⑦の基準にかかわらず次に掲げる基準 ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取り付けられていること。 イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。

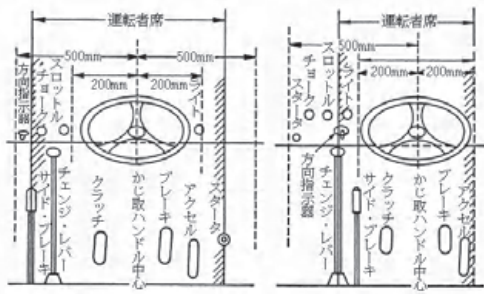
新旧対照表-52-

	<p>ウ 座席の後部部分は、当該自動車 が衝突等による衝撃を受けた場 合において、当該座席の後方の乗 車人員の頭部等に過度の衝撃を 与えるおそれの少ない構造であ ること。</p>	
<p>(2) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(3) 次に掲げるものは(2)②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16及び6.3.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」の一部改正について(平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号)による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定、協定規則第80号第3改訂版付録1(1.2.に限る。)及び付録5(1.3.3.に限る。)の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。 (削除) (削除)</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置(4-34-1-2(1)④の自動車を除く。)</p>	<p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。(細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは(3)②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版5.1.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16及び6.3.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」の一部改正について(平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号)による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版5.1.4.の規定、協定規則第80号第2改訂版付録1(1.2.に限る。)及び付録5(1.3.3.に限る。)の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。 ア 乗車定員が11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。) イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置(4-34-1-2(1)①の自動車に限る)</p>	

新旧対照表-53-

<p>4-34-2 欠番 4-34-3 欠番 4-34-4 適用関係の整理 (1)~(7) (略) (8) 平成29年7月25日以前に製作された自動車(平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)については、4-34-12(従前規定の適用⑧)の規定を適用する。(適用関係告示第19条第7項関係)</p> <p>4-34-5~4-34-11 (略) 4-34-12 従前規定の適用⑧ 平成29年7月25日以前に製作された自動車(平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第19条第7項関係)</p> <p>4-34-12 性能要件 4-34-12-1 視認等による審査 (1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。</p> <p>ア 前向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の前方に向いているもの。</p> <p>イ 後向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の後方に向いているもの。</p> <p>ウ 横向きに備える座席とは、上記ア及びイ以外のもの。</p> <p>① 自動車の運転者席の幅は、4-12-1(1)に掲げる装置(乗車人員、積載物品等により操作を妨げられない装置を除く。)のうち最外側のものまでの範囲とする。この場合においてその最小範囲は、かじ取ハンドルの中心から左右それぞれ200mmまでとする。 (図)</p>	<p>4-34-2 欠番 4-34-3 欠番 4-34-4 適用関係の整理 (1)~(7) (略) (新設)</p> <p>4-34-5~4-34-11 (略) (新設)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-54-

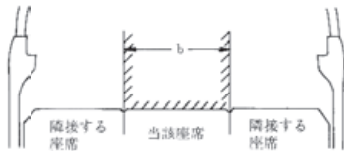


② 自動車の運転者以外の者の用に供する座席（またがり式の座席及び幼児専用車の幼児用座席を除く。）は、1人につき、幅 400mm 以上の着席するに必要な空間を有すること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。

- ア 3 席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であってその幅が 400mm 未満のもの
- イ 3 席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間に幅が 400mm 以上となる空間を車室内に有しないもの
- ウ 3 席以上連続した座席のうち両端の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間のうち当該座席面上方のいずれの位置においても車室内に幅 400mm 以上となる空間を有しないもの

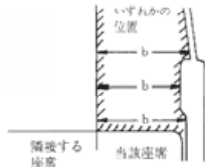
新旧対照表-55-

(例) (1) 3 席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であってその幅が 400mm 未満のもの又は当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間の幅



(2) 3 席以上連続した座席のうち両端の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間の幅

ウ・エの例



③ 自動車に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。ただし、次に掲げる自動車に備える座席は除く。

- ア 乗車定員10人以上の自動車
- イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車
- ウ 緊急自動車
- エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車
- オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

④ 幼児専用車の幼児用座席は、前向きに設けられたものであること。

⑤ 座席には、その前方の座席、隔壁等と次に掲げる長さ（前方の座席が当該座席と向かい合っているものにあつては、その2倍の長さとする。）以上の間けきを有すること。

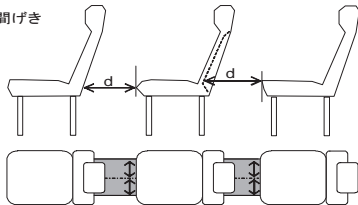
- ア 乗車定員 11 人以上の自動車（緊急自動車を除く。）の座席（幼児専用車の幼児用座席を除く。） 200mm
- イ 幼児専用車の幼児用座席 150mm

新旧対照表-56-

- (2) 自動車の運転者席以外の用に供する座席（またがり式の座席を除く。）は、安全に着席できるものとして、その寸法に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、旅客自動車運送事業用自動車及び幼児専用車の幼児用座席以外の座席であって4-36-1に規定する座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えるものにあつては、この限りでない。
- ① 自動車の運転者以外の者の用に供する座席（またがり式の座席及び幼児専用車の幼児用座席を除く。）は、1人につき、大きさが幅380mm以上、奥行400mm以上（非常口付近に設けられる座席にあつては幅380mm以上、奥行250mm以上、次に掲げる座席にあつては幅300mm以上、奥行250mm以上）であること。
- ア 補助座席（容易に折り畳むことができる座席で通路、荷台その他専ら座席の用に供する床面以外の床面に設けられる1人用のものをいう。以下同じ。）
- イ 乗車定員11人以上の自動車に設けられる車掌の用に供する座席、これに相当する座席及び運転者助手の用に供する座席で、1人用のもの
- ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる1人用の座席
- ② 幼児専用車の幼児用座席は、1人につき大きさが幅270mm以上、奥行230mm以上270mm以下であり、床面からの高さが250mm以下でなければならない。ただし、自動車の床面に備えることができる年少者用補助乗車装置を幼児専用車の専ら座席の用に供する床面に幼児用座席として備える場合にあつては、この限りでない。
- (3) (1)⑤に掲げる間げき並びに(2)に掲げる座席の幅及び奥行は、次に定めるものとする。
- ① 間げきは、座席の中央部から左右190mmの間（補助座席にあつては左右150mmの間とし、幼児用座席にあつては左右135mmの間とする。）における当該座席の前縁からその前方の座席の背あての後縁、隔壁等（当該座席への着席を妨げない部分的な突出を除く。）までの最短水平距離とする。この場合において、座席の調整機構は次に掲げる状態とするものとする。
- ア リクライニング機構を有する運転者席等（運転者席と一体となって作動する座席及び運転者席と並列な座席を含む。以下4-34-12-1(3)において同じ。）にあつては、背もたれを当該運転者席等の鉛直面から後方に30°（30°の位置に保持できない場合は、30°に最も近い角度。以下4-34-12-1(3)において同じ。）まで倒した状態
- イ スライド機構を有する運転者席等にあつては、間げきが最小となるように調整した状態。ただし、運転者席と並列な座席の前縁からその前方の隔壁等までの間げきについては、当該座席とその後方座席との間げきが最小となるように調整した状態とすることができる。
- ウ 運転者席等以外の座席であつてリクライニング機構、スライド機構等の調整機構を有するものにあつては、間げきが最小となるように調整した状態

新旧対照表-57-

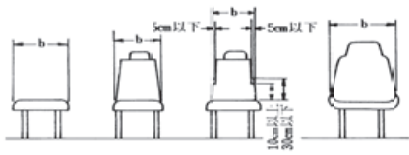
(例)座席の間げき
d:間げき



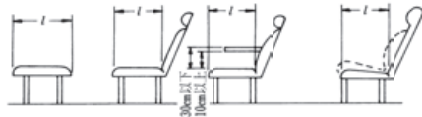
- ② 幅は、座席の中央部の前縁から、奥行の方向に200mm離れた位置において、奥行の方向と直角に測った座席の両端縁（肘かけがあるときは肘かけの内縁）の最短水平距離とする。この場合において、分割された部分がそれぞれに位置を調整できる座席であつて一体の状態とし得るものについては、その状態とする。なお、座席面から100mm以上300mm以下の高さに設けられた肘かけについては、座席の内側への張出しは1個の肘かけにつき50mmまでは張り出しても差し支えないものとして取り扱う。
- ③ 奥行は、座席の中央部の前縁から後縁（背あてがあるときは背あての前縁）までの最短水平距離とする。

新旧対照表-58-

(四)
(イ) 座席の幅
b：座席の幅



(ロ) 座席の奥行
l：座席の奥行



- (4) (2)の規定は、(2)本文ただし書の規定により、旅客自動車運送事業用自動車及び幼児専用車の座席以外の座席であつて、次に掲げる座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えるものには、適用しない。
- ① 指定自動車等に備えられている座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置
 - ② 座席ベルトの腰部部の取付装置の取付間隔が車両中心面に平行な平面の距離で330mm以上であり、かつ、当該座席ベルトが正常に機能する座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置
- (5) 乗車定員11人以上の自動車には、大部分の窓の開放部が有効幅500mm以上、有効高さ300mm以上である場合に限り、その通路に補助座席を設けることができる。
- (6) (5)の「大部分の窓」は、側窓総数の2/3程度以上のものとし、「有効幅」は水平に測った距離、「有効高さ」は鉛直に測った距離とする(以下本章において同じ。)
- (7) 幼児専用車には、補助座席を幼児用座席として設けることができない。

4-34-12-2 書面等による審査

- (1) ①及び②に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃

新旧対照表-59-

を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。

ア またがり式の座席

イ 容易に折り畳むことができる座席であつて、次に掲げるもの

(7) 通路に設けられるもの

(イ) 専ら座席の用に供する床面以外の床面(荷台を除く。)に設けられるもの

ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席

エ 横向きに備えられた座席

オ 後向きに備えられた座席

カ 非常口付近に備えられた座席

キ 法第47条の2の規定により自動車を点検する場合に取り外しを必要とする座席

① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除き、かつ、貨物の運送の用に供する自動車にあっては、5.16.の規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。

② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。

ア 乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)

イ 乗車定員10人の自動車

③ 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車(乗車定員10人以上のものに限る。)に備える座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、②の規定にかかわらず、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.3.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。

④ 緊急自動車に備える座席及び当該座席の取付装置にあっては、①及び②の規定にかかわらず、次に掲げる基準に適合するものであればよい。

ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取り付けられていること。

イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。

新旧対照表-60-

<p>ウ 座席の後部部分は、当該自動車は衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えるおそれの少ない構造であること。</p> <p>(2) ①及び②に規定する自動車の座席の後部部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、(1)の各号に掲げる座席にあつては、この限りでない。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあつては、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則5.及び6.（5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5. から6.6.3. までの規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席（運転者席を除く。）及び当該座席の取付装置にあつては、協定規則第80号第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあつては、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則5.2.及び6.に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であつて、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは(3)②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であつて、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであつて、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16及び6.3.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-61-

<p>号、国自整第100号）による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であつて、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定、協定規則第80号第3改訂版付録1（1.2.に限る。）及び付録5（1.3.3.に限る。）の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであつて、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置（4-34-12-2(1)①の自動車に限る。）</p> <p>4-36 座席ベルト等 4-36-2 性能要件（書面等による審査）</p> <p>(1) 4-36-1に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であつて損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第2項関係、細目告示第30条第2項関係、細目告示第108条第4項関係）</p> <p>①～②（略）</p> <p>(2) 4-36-1及び4-36-2(1)の規定にかかわらず、次の①及び②に規定する自動車の座席ベルトの取付装置にあつては、それぞれ定める基準に適合すればよい。この場合において、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版5.4.2.4.の規定にあつては、同規定中「45」とあるのは「20」と、「90」とあるのは「75」と読み替えることができ、協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第3改訂版の規則6.4.3.に限る。）に定める基準にあつては、試験重量を乗車定員1名分の座席重量に735Nを加えた重量に4を乗じた重量とすることができる。</p> <p>① 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）に備える座席ベルトの取付装置にあつては協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第3改訂版の規則5.2.1.、5.4.1.から5.4.2.5.まで、5.4.3.、5.4.3.2.から5.4.3.4.まで、6.3.2.から6.3.4.まで、6.4.3.、7.1.、7.2.及び7.3.に限る。）に定める基準</p> <p>② 緊急自動車に備える座席ベルトの取付装置にあつては次に掲げる基準</p> <p>ア 当該自動車の衝突等によって座席ベルトから受ける荷重に十分耐えるものであること。</p> <p>イ 振動、衝撃等によりゆりみ、変形等を生じないようにしていること。</p>	<p>4-36 座席ベルト等 4-36-2 性能要件（書面等による審査）</p> <p>(1) 4-36-1に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であつて損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第2項関係、細目告示第30条第2項関係、細目告示第108条第4項関係）</p> <p>①～②（略）</p> <p>（新設）</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-62-

<p>ウ 取り付けられる座席ベルトが有効に作用する位置に備えられたものであること。</p> <p>エ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。</p> <p>オ 座席ベルトを容易に取り付けることができる構造であること。</p> <p>(3) 4-36-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則6、7、及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第22条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置</p> <p>(4) 4-36-1及び4-36-2(3)の規定にかかわらず、専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車(乗車定員10人以上のものに限る。)及び緊急自動車に備える座席ベルトにあつては、①から⑥の基準(緊急自動車に備える座席ベルトにあつては、⑥を除く。)に適合すればよい。</p> <p>① 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。</p> <p>② 第二種座席ベルトにあつては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。</p> <p>③ 第一種座席ベルトにあつては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。</p> <p>④ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。</p> <p>⑤ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあつては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p> <p>⑥ JIS D4604「自動車用シートベルト」の規格に適合するものであること。</p> <p>(5) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルト」の取付装置」とする。</p> <p>① 協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件〔規則5、6、及び7。(5.2.3.3、5.2.3.4の規定を除く。)に限る。〕に定める基準に適合する装置</p>	<p>(2) 4-36-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6、7、及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第22条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト</p> <p>② 協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6、7、及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p> <p>(新設)</p> <p>(3) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルト」の取付装置」とする。</p> <p>① 協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件〔規則5、6、及び7。(5.2.3.3、5.2.3.4の規定を除く。)に限る。〕に定める基準に適合する</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-63-

<p>② 米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置</p> <p>(6) 次に掲げるものは(3)②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則8.1.から8.3.4。(8.2.2.5を除く。)までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版6.及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」の一部改正について(平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号)による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの</p> <p>②～④ (略)</p> <p>4-36-3 欠番</p> <p>4-36-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(6) (略)</p> <p>(7) 平成29年7月25日以前に製作された自動車(平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)については、4-36-11(従前規定の適用⑦)の規定を適用する。(適用関係告示第20条第13項関係)</p> <p>4-36-5～4-36-10 (略)</p> <p>4-36-11 従前規定の適用⑦</p> <p>平成29年7月25日以前に製作された自動車(平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。)については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第20条第13項関係)</p> <p>4-36-11-1 装備要件</p> <p>(1) 次の表の左欄に掲げる自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。)には、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、同表の中欄に掲げるその自動車の座席〔4-34-12-2(1)のアからウまで及びバに掲げる座席(イに掲げる座席にあつては、座席の後面部分のみが折り畳むことができるものを除く。)及び幼児専用車の幼児用座席を除く。〕の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、又は上半身を過度に前傾することを防止するため、それぞれ同表の右欄に掲げる座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。</p> <table border="1" data-bbox="145 1944 778 1973"> <tr> <td>自動車の種別</td> <td>座席の種別</td> <td>座席ベルトの種別</td> </tr> </table>	自動車の種別	座席の種別	座席ベルトの種別	<p>装置</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは(2)②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則8.1.から8.3.4。(8.2.2.5を除く。)までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 協定規則第16号第6改訂版補足改訂版6.及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」の一部改正について(平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号)による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの</p> <p>②～④ (略)</p> <p>4-36-3 欠番</p> <p>4-36-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(6) (略)</p> <p>(新設)</p> <p>4-36-5～4-36-10 (略)</p> <p>(新設)</p>
自動車の種別	座席の種別	座席ベルトの種別		

新旧対照表-64-

① 専ら乗用の用に供する自動車であって、次に掲げるもの ア 乗車定員 10 人未満の自動車 イ 乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 3.5 t 以下のもの（③に掲げるものを除く。）	運転者席その他の座席であって、前向きのもの（この表において「前向き座席」という。） 上欄に掲げる座席以外の座席	当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、かつ、上半身を過度に前傾することを防止するための座席ベルト（この表において「第二種座席ベルト」という。） 当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止するための座席ベルト（第二種座席ベルトを除く。この表において「第一種座席ベルト」という。）又は第二種座席ベルト
② 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（①イ及び③に掲げるものを除く。）	前向き座席（4-36-11-1（2）アの基準に適合するものを除く。） 上欄に掲げる座席以外の座席	第二種座席ベルト 第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
③ 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（高速道路等において運行しないものに限り。）	運転者席及びこれと並列の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
④ 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 以下のもの	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席並びに自動車の側面に隣接する座席（4-36-11-1（2）イの基準に適合するものを除く。） 上欄に掲げる座席以外の座席	第二種座席ベルト 第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
⑤ 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	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席（4-36-11-1（2）イの基準に適合するものを除く。） 上欄に掲げる座席以外の座席	第二種座席ベルト 第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト

新旧対照表-65-

<p>(2) (1)の表中の座席の種別欄の基準は、次に掲げる基準とする。</p> <p>ア 当該座席について、専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車の座席に着席している座席ベルトを装着した乗員が接触するおそれのある車両内部の構造を有さないもの又は接触するおそれのある車両内部の構造が協定規則第 80 号第 2 改訂版の技術的な要件（規則 5.、6. 及び 7. に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>イ 貨物の運送の用に供する自動車の運転者席と並列の座席であって、車両の中心位置に備える座席に着席している座席ベルトを装着した乗員が前面ガラスに接触するおそれのない構造を有しているものであること。</p> <p>(3) (1)の表中の「第二種座席ベルト」とは、三点式座席ベルト等少なくとも乗車人員の腰部の移動を拘束し、かつ、上半身が前方に倒れることを防止することのできるものをいう。</p> <p>(4) (1)の表中の「第一種座席ベルト」とは、二点式座席ベルト等少なくとも乗車人員の腰部の移動を拘束することのできるものをいう。（細目告示第 108 条第 3 項関係）</p> <p>(5) 専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車（昭和 62 年 8 月 31 日以前に製作された自動車を除く。）であって、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席のうち、第一種座席ベルト又は第二種座席ベルトが備えられていない座席がある自動車については、高速道路等を運行しない自動車として審査を行うものとする。</p> <p>4-36-11-2 性能要件（書面等による審査）</p> <p>(1) 4-36-11-1 に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第 14 号第 7 改訂版補足第 2 改訂版の技術的な要件（規則 5.、6. 及び 7. に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置</p> <p>(2) 4-36-11-1 及び 4-36-11-2（1）の規定にかかわらず、次の①及び②に規定する自動車の座席ベルトの取付装置にあっては、それぞれ定める基準に適合すればよい。この場合において、協定規則第 14 号第 7 改訂版補足第 2 改訂版 5.4.2.4. の規定にあっては、同規定中「45」とあるのは「20」と、「90」とあるのは「75」と読み替えることができ、協定規則第 14 号の技術的な要件（同規則第 7 改訂版補足第 2 改訂版の規則 6.4.3. に限る。）に定める基準にあっては、試験重量を乗車定員 1 名分の座席重量に 735 N を加えた重量に 4 を乗じた重量とすることができる。</p> <p>① 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員 10 人以上のものに限る。）に備える座席ベルトの取付装置にあっては協定規則第 14 号の技術的な要件（同規則第 7 改訂版補足第 2 改訂版の規則 5.2.1.、5.4.1. から</p>	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-66-

<p>5.4.2.5.まで、5.4.3.、5.4.3.2.から5.4.3.4.まで、6.3.2.から6.3.4.まで、6.4.3.、7.1.、7.2.及び7.3.に限る。)に定める基準</p> <p>② 緊急自動車に備える座席ベルトの取付装置にあっては次に掲げる基準</p> <p>ア 当該自動車の衝突等によって座席ベルトから受ける荷重に十分耐えるものであること。</p> <p>イ 振動、衝撃等によりゆりみ、変形等を生じないようにしていること。</p> <p>ウ 取り付けられる座席ベルトが有効に作用する位置に備えられたものであること。</p> <p>エ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。</p> <p>オ 座席ベルトを容易に取り付けることができる構造であること。</p> <p>(3) 4-36-11-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6.、7.及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置</p> <p>(4) 4-36-11-1及び4-36-11-2(3)の規定にかかわらず、専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車(乗車定員10人以上のものに限る。)及び緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、①から⑥の基準(緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、⑥を除く。)に適合すればよい。</p> <p>① 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。</p> <p>② 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。</p> <p>③ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。</p> <p>④ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。</p> <p>⑤ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-67-

<p>⑥ JIS D4604「自動車用シートベルト」の規格に適合するものであること。</p> <p>(5) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置」とする。</p> <p>① 協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.(5.2.3.3.、5.2.3.4.の規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合する装置</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置</p> <p>(6) 次に掲げるものは(3)②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則8.1.から8.3.4.(8.2.2.5を除く。)までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 協定規則第16号第6改訂版補足改訂版6.及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について(依命通達)」の一部改正について(平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号)による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第209号に適合するもの</p> <p>③ 協定規則第16号に適合する座席ベルトに表示される特別な表示があるもの</p> <p>④ 以下すべての要件に適合するもの</p> <p>ア JIS D 4604「自動車用シートベルト」に定める規格に適合したものであること。</p> <p>イ 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。</p> <p>ウ 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。</p> <p>エ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。</p> <p>オ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること</p> <p>カ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p> <p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、特種用途自動車、幼児専用車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、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。)には、年少者用補助乗車装置取付具〔回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた2個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX取付装置)及び年少者用補助乗車装置</p>	<p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、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。)には、年少者用補助乗車装置取付具〔回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた2個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX取付装置)及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-68-

<p>置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置（ISOFIX トップテザー取付装置）をいう。以下同じ。）を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第2条第1号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下4-39及び5-39において同じ。）が移動のための車いすその他の用具を使用しただまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。なお、幌型形状で複数の列の座席を有するものにあつては、少なくとも2個以上のISOFIX取付装置を備えればよい。また、以下に掲げる全ての要件を満たすものは、上記にかかわらず年少者用補助乗車装置取付具を1個備えればよい。（保安基準第22条の5第1項関係）</p> <p>(ア) 乗降口が2個以下であること。</p> <p>(イ) 動力伝達装置又は緩衝装置により後部座席への年少者用補助乗車装置取付具の取付けが妨げられる構造であること。</p> <p>(ウ) 原動機の最高出力(kW)を1000倍した値を車両重量(kg)に75kgを加えた値で除した値が140を超えること。 (原動機の最高出力(kW)×1000)/(車両重量(kg)+75) > 140</p> <p>(エ) 原動機の最高出力(kW)が200kWを超えること。</p> <p>4-39-2 性能要件（書面等による審査）</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとし、4-39-1ただし書の自動車に年少者用補助乗車装置を備えた場合については、<u>協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の5.3.8.の規定を適用しない</u>。（保安基準第22条の5第2項関係、細目告示第32条第1項関係、細目告示第110条第1項関係）</p> <p>① 指定自動車等に備えられている年少者用補助乗車装置取付具と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた年少者用補助乗車装置取付具又はこれに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>(2) 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであり、かつ、当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に着脱することができるものとして構造、操作性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第44号第4改訂版補足第4改訂版の技術的な要件</u>（規則4.、6.から8.まで及び15.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の5第3項関係、細目告示第32条第2項関係、細目告示第110条第2項関係）</p>	<p>付けるために設計された自動車に備える取付装置（ISOFIX トップテザー取付装置）をいう。以下同じ。）を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第2条第1号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下4-39及び5-39において同じ。）が移動のための車いすその他の用具を使用しただまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。（保安基準第22条の5第1項関係）</p> <p>(新設)</p> <p>4-39-2 性能要件（書面等による審査）</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第14号第7改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとし、4-39-1ただし書の自動車に年少者用補助乗車装置を備えた場合については、<u>協定規則第14号第7改訂版の規則5.3.8.の規定を適用しない</u>。（保安基準第22条の5第2項関係、細目告示第32条第1項関係、細目告示第110条第1項関係）</p> <p>① 指定自動車等に備えられている年少者用補助乗車装置取付具と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた年少者用補助乗車装置取付具又はこれに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>(2) 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであり、かつ、当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に着脱することができるものとして構造、操作性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第44号第4改訂版の技術的な要件</u>（規則4.、6.から8.まで及び15.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の5第3項関係、細目告示第32条第2項関係、細目告示第110条第2項関係）</p>
<p>①～②</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具」とする。</p> <p>① <u>協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.（5.2.3.3.及び5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合する年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第225号に適合する装置</p> <p>(5) 次に掲げる自動車については、(1)本文中「<u>協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.に限る。）」とあるのを、「<u>協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件</u>（規則5.2.4.5.を除き、同規則第7改訂版補足改訂版の規則5.2.4.5.を含む。）」と読み替えることができる。（適用関係告示第22条第4項関係）</p> <p>① 平成25年4月12日以前に製作された自動車</p> <p>② 平成25年4月13日以降に製作された自動車のうち、次のいずれかに該当するもの</p> <p>(ア) 平成25年4月12日以前に指定を受けた型式指定自動車（当該型式指定自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(イ) 平成25年4月13日以降に指定を受けた型式指定自動車（平成25年4月12日以前に指定を受けた型式指定自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(ウ) 平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（当該新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(エ) 平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（当該輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(オ) 平成25年4月13日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(カ) 平成25年4月13日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFIXトップテザー取付装置に変更がないものに限る。）</p> <p>(6) 平成25年4月12日以前に製作された自動車については、(1)本文中「<u>協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.に限る。）」とあるのを、「<u>協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の規則5.3.8.を除き、同規則第7改訂版補足改訂版の規則5.3.8.を含む。）</u>」と読み替えることができる。（適用関係告示第22条第6項関係）</p> <p>4-39-3 欠番</p> <p>4-39-4 (略)</p> <p>4-39-5 従前規定の適用①</p>	<p>①～②</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具」とする。</p> <p>① <u>協定規則第14号第7改訂版の技術的な要件</u>（規則5.、6.及び7.（5.2.3.3.及び5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合する年少者用補助乗車装置取付具</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第225号に適合する装置</p> <p>(新設)</p> <p>4-39-3 欠番</p> <p>4-39-4 (略)</p> <p>4-39-5 従前規定の適用①</p>

平成7年3月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第22条第1項関係)

4-39-5-1 性能要件

(1) 年少者用補助乗車装置は、次の基準に適合するものでなければならない。

① 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであること。

② 当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少ない構造であること。

③ 当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者及び当該年少者用補助乗車装置が4-36-9-2(3)の基準に適合する座席ベルトにより座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。

④ 容易に着脱することができるものであること。

(2)～(3) (略)。

4-39-6 (略)

4-47 窓ガラス貼付物等

4-47-1 性能要件

4-47-1-1 視認等による審査

(1) 4-46-1(5)に規定する窓ガラスには、次に掲げる物以外の物が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下4-47-1-1及び4-47-1-2において同じ。)され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されているとはならない。ただし、窓ふき器及び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、この限りでない。(保安基準第29条第4項関係、細目告示第39条第3項関係、細目告示第117条第4項関係)

①～⑦ (略)

⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内に撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検出して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器、車室内の温度若しくは湿度を検出して空調装置等を自動的に制御するための感知器又は受光量を検出して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの

ア～イ (略)

⑨～⑫ (略)

⑬ 自動車、自動車の装置等の盗難を防止するための装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から100mm以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から125mm以内となるように貼付又は刻印されたもの

(参考図) (略)

平成7年3月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第22条第1項関係)

4-39-5-1 性能要件

(1) 年少者用補助乗車装置は、次の基準に適合するものでなければならない。

① 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであること。

② 当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少ない構造であること。

③ 当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者及び当該年少者用補助乗車装置が4-30-2(3)の基準に適合する座席ベルトにより座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。

④ 容易に着脱することができるものであること。

(2)～(3) (略)。

4-39-6 (略)

4-47 窓ガラス貼付物等

4-47-1 性能要件

4-47-1-1 視認等による審査

(1) 4-46-1(5)に規定する窓ガラスには、次に掲げる物以外の物が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下4-47-1-1及び4-47-1-2において同じ。)され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されているとはならない。ただし、窓ふき器及び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、この限りでない。(保安基準第29条第4項関係、細目告示第39条第3項関係、細目告示第117条第4項関係)

①～⑦ (略)

⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内に撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検出して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器又は受光量を検出して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの

ア～イ (略)

⑨～⑫ (略)

⑬ 自動車に盗難防止装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から100mm以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から125mm以内となるように貼付又は刻印されたもの

(参考図) (略)

新旧対照表-71-

⑭ ①から⑬までに掲げる物のほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したものの(2)～(3) (略)

4-47-1-2 (略)

4-47-2 欠番

4-47-3 欠番

4-50 排気管からの排出ガス発散防止性能

4-50-1 性能要件

4-50-1-1 テスタ等による審査
(略)

4-50-1-2 書面等による審査

(1) ①～⑧ (略)

[二輪車]

⑨ ガソリンを燃料とする二輪自動車のうち、小型自動車であるものは、新規検査又は予備検査の際、細目告示別添44「二輪車排出ガスの測定方法」に規定するWMTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素及び窒素酸化物の走行距離1km当たりの排出量をgで表した値(炭化水素については、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値)が、一酸化炭素については3.48、炭化水素については0.36、窒素酸化物については0.28をそれぞれ超えないものであること。(細目告示第41条第1項第18号関係、細目告示第119条第1項第9号関係)

⑩ (略)

(2)～(3) (略)

4-50-2 欠番

4-50-3 欠番

4-50-4 適用関係の整理

次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車であって、同表の最終適用時期の欄に掲げる年月日以前に製作されたものについては、同表の従前規定の欄に掲げる規定を適用する。(適用関係告示第28条関係)

自動車の種別	最終適用時期	従前規定
ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車、小型自動車及び軽自動車(二輪自動車(側車付	2サイクルの原動機を有する軽自動車以外のもの	平成25年2月28日 4-50-5 (従前規定の適用①)
	2サイクルの原動機を有する軽自動車	平成25年2月28日 4-50-6 (従前規定の適用②)
その他普通自動車又は小型自動車	車両総重量が1.7t以下のもの	平成25年2月28日 4-50-7 (従前規定の適用③)
	車両総重量が1.7tを超え2.5t以下のもの	平成25年2月28日 4-50-8 (従前規定の適用④)

⑭ ①から⑬までに掲げる物のほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したものの(2)～(3) (略)

4-47-1-2 (略)

4-47-2 欠番

4-47-3 欠番

4-50 排気管からの排出ガス発散防止性能

4-50-1 性能要件

4-50-1-1 テスタ等による審査
(略)

4-50-1-2 書面等による審査

(1) ①～⑧ (略)

[二輪車]

⑨ ガソリンを燃料とする二輪自動車のうち、小型自動車であるものは、新規検査又は予備検査の際、細目告示別添44「二輪車モード排出ガスの測定方法」に規定する二輪車モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素及び窒素酸化物の走行距離1km当たりの排出量をgで表した値(炭化水素については、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値)が、一酸化炭素については2.7、炭化水素については0.40、窒素酸化物については0.20をそれぞれ超えないものであること。(細目告示第41条第1項第18号関係、細目告示第119条第1項第9号関係)

⑩ (略)

(2)～(3) (略)

4-50-2 欠番

4-50-3 欠番

4-50-4 適用関係の整理

次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車であって、同表の最終適用時期の欄に掲げる年月日以前に製作されたものについては、同表の従前規定の欄に掲げる規定を適用する。(適用関係告示第28条関係)

自動車の種別	最終適用時期	従前規定
ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車、小型自動車及び軽自動車(二輪自動車(側車付	2サイクルの原動機を有する軽自動車以外のもの	平成25年2月28日 4-50-5 (従前規定の適用①)
	2サイクルの原動機を有する軽自動車	平成25年2月28日 4-50-6 (従前規定の適用②)
その他普通自動車又は小型自動車	車両総重量が1.7t以下のもの	平成25年2月28日 4-50-7 (従前規定の適用③)
	車両総重量が1.7tを超え2.5t以下のもの	平成25年2月28日 4-50-8 (従前規定の適用④)

新旧対照表-72-

二輪自動車(を含む。)を除く。]	型自動車	車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のもの	平成25年2月28日	4-50-9 (従前規定の適用⑤)	二輪自動車(を含む。)を除く。]	型自動車	車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のもの	平成25年2月28日	4-50-9 (従前規定の適用⑤)			
		車両総重量が3.5tを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-10 (従前規定の適用⑥)			車両総重量が3.5tを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-10 (従前規定の適用⑥)			
		軽自動車	平成25年2月28日	4-50-11 (従前規定の適用⑦)			軽自動車	平成25年2月28日	4-50-11 (従前規定の適用⑦)			
ガソリン・液化石油ガスを燃料とする大型特殊自動車	専ら乗用に供する乗車定員10人以下のもの	車両重量が1,265kg以下のもの	平成22年8月31日	4-50-12 (従前規定の適用⑧)	ガソリン・液化石油ガスを燃料とする大型特殊自動車	専ら乗用に供する乗車定員10人以下のもの	車両重量が1,265kg以下のもの	平成22年8月31日	4-50-12 (従前規定の適用⑧)			
		車両重量が1,265kgを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-13 (従前規定の適用⑨)			車両重量が1,265kgを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-13 (従前規定の適用⑨)			
		車両総重量が1.7t以下のもの	平成22年8月31日	4-50-14 (従前規定の適用⑩)			車両総重量が1.7t以下のもの	平成22年8月31日	4-50-14 (従前規定の適用⑩)			
		車両総重量が1.7tを超え2.5t以下のもの	平成23年8月31日	4-50-15 (従前規定の適用⑪)			車両総重量が1.7tを超え2.5t以下のもの	平成23年8月31日	4-50-15 (従前規定の適用⑪)			
		車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のもの	平成22年8月31日	4-50-16 (従前規定の適用⑫)			車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のもの	平成22年8月31日	4-50-16 (従前規定の適用⑫)			
		車両総重量が3.5tを超え12t以下のもの	平成23年8月31日	4-50-17 (従前規定の適用⑬)			車両総重量が3.5tを超え12t以下のもの	平成23年8月31日	4-50-17 (従前規定の適用⑬)			
		車両総重量が12tを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-18 (従前規定の適用⑭)			車両総重量が12tを超えるもの	平成22年8月31日	4-50-18 (従前規定の適用⑭)			
		軽自動車	平成22年8月31日	4-50-19 (従前規定の適用⑮)			軽自動車	平成22年8月31日	4-50-19 (従前規定の適用⑮)			
		軽油を燃料とする普通自動車、小型自動車及び軽自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。]	その他	普通自動車			平成22年8月31日	4-50-20 (従前規定の適用⑯)	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-20 (従前規定の適用⑯)
		ガソリン、液化石油ガス又は軽油以外の燃料を燃料とする普通自動車、小型自動車、軽自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。]	その他	普通自動車			平成22年8月31日	4-50-21 (従前規定の適用⑰)	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-21 (従前規定の適用⑰)
ガソリン、液化石油ガス又は軽油以外の燃料を燃料とする普通自動車、小型自動車、軽自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。]	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-22 (従前規定の適用⑱)	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-22 (従前規定の適用⑱)				
ガソリン、液化石油ガス又は軽油以外の燃料を燃料とする普通自動車、小型自動車、軽自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。]	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-23 (従前規定の適用⑲)	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-23 (従前規定の適用⑲)				
ガソリン、液化石油ガス又は軽油以外の燃料を燃料とする普通自動車、小型自動車、軽自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。]	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-24 (従前規定の適用⑳)	その他	普通自動車	平成22年8月31日	4-50-24 (従前規定の適用⑳)				
軽油を燃料とする大型特殊自動車	定格出力が19kW以上37kW未満である原動機を備えたもの	平成27年8月31日	4-50-25 (従前規定の適用㉑)	軽油を燃料とする大型特殊自動車	定格出力が19kW以上37kW未満である原動機を備えたもの	平成27年8月31日	4-50-25 (従前規定の適用㉑)					
	定格出力が37kW以上56kW未満である原動機を備えたもの	平成26年10月31日	4-50-26 (従前規定の適用㉒)		定格出力が37kW以上56kW未満である原動機を備えたもの	平成26年10月31日	4-50-26 (従前規定の適用㉒)					

新旧対照表-73-

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))	軽自動車	定格出力が56kW以上75kW未満である原動機を備えたもの	平成26年3月31日	4-50-27 (従前規定の適用㉓)
		定格出力が75kW以上130kW未満である原動機を備えたもの	平成25年10月31日	4-50-28 (従前規定の適用㉔)
		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25年3月31日	4-50-29 (従前規定の適用㉕)
		小型自動車	平成25年8月31日	4-50-30 (従前規定の適用㉖)
			平成25年8月31日	4-50-31 (従前規定の適用㉗)

4-50-5 従前規定の適用①~4-50-29 従前規定の適用㉑(略)

4-50-30 従前規定の適用㉖

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))のうち、軽自動車であって、平成25年8月31日以前に製作されたもの(輸入された自動車以外の自動車であって、平成24年10月1日以降に施行規則第62条の3第1項の規定によりその型式について認定を受けた自動車を除く。))については、次の適用表㉖の区分の欄に掲げる規制年の区分に応じ、4-50-1-1①の規定の適用にあたっては同表のアイドリング規制値の欄に掲げる値、4-50-1-2(1)②の規定の適用にあたっては同表のモード規制値の欄に掲げる値をそれぞれ超えないものであればよい。

適用表㉖ ガソリンを燃料とする軽二輪自動車

規制年	識別記号	適用時期				測定モード(単位)	モード規制値				適応関係告示根拠	アイドリング規制値				適応関係告示根拠	
		新	継	統	輸		CO	HC	NOx	備考		CO %	HC ppm	備考	備考		
																	入
なし	なし	平10.9.30以前	平11.8.31以前	平12.3.31以前	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	1項4号イ	
平10	BA BB	平10.10.1	平11.9.1	平12.4.1	二輪車モード(g/km)	8.00	3.00	0.10	2サイクル	4.5	7800	2サイクル	85項	4.5	2000	4サイクル	88項
平18	JAK JK	平18.10.1	平19.9.1	平19.9.1	二輪車モード(g/km)	2.0	0.30	0.15	150項	3.0	1000	—	—	3.0	1000	—	—

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))	軽自動車	定格出力が56kW以上75kW未満である原動機を備えたもの	平成26年3月31日	4-50-27 (従前規定の適用㉓)
		定格出力が75kW以上130kW未満である原動機を備えたもの	平成25年10月31日	4-50-28 (従前規定の適用㉔)
		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25年3月31日	4-50-29 (従前規定の適用㉕)
		小型自動車	平成19年8月31日	4-50-30 (従前規定の適用㉖)
			平成20年8月31日	4-50-31 (従前規定の適用㉗)

4-50-5 従前規定の適用①~4-50-29 従前規定の適用㉑(略)

4-50-30 従前規定の適用㉖

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))のうち、軽自動車であって、平成19年8月31日以前に製作されたもの(輸入された自動車以外の自動車であって、平成18年10月1日以降に施行規則第62条の3第1項の規定によりその型式について認定を受けた自動車を除く。))については、次の適用表㉖の区分の欄に掲げる規制年の区分に応じ、4-50-1-1①の規定の適用にあたっては同表のアイドリング規制値の欄に掲げる値、4-50-1-2(1)②の規定の適用にあたっては同表のモード規制値の欄に掲げる値をそれぞれ超えないものであればよい。

適用表㉖ ガソリンを燃料とする軽二輪自動車

規制年	識別記号	適用時期				測定モード(単位)	モード規制値				適応関係告示根拠	アイドリング規制値				適応関係告示根拠	
		新	継	統	輸		CO	HC	NOx	備考		CO %	HC ppm	備考	備考		
																	入
なし	なし	平10.9.30以前	平11.8.31以前	平12.3.31以前	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	1項4号イ	
平10	BA BB	平10.10.1	平11.9.1	平12.4.1	二輪車モード(g/km)	8.00	3.00	0.10	2サイクル	4.5	7800	2サイクル	85項	4.5	2000	4サイクル	88項
平18	JAK JK	平18.10.1	平19.9.1	平19.9.1	二輪車モード(g/km)	2.0	0.30	0.15	150項	3.0	1000	—	—	3.0	1000	—	—

新旧対照表-74-

		平 24.10. 1	-	平 25.9.1	WMC モード (g/km)	2.62	0.27	0.21							
--	--	------------------	---	-------------	----------------------	------	------	------	--	--	--	--	--	--	--

4-50-31 従前規定の適用④

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)のうち、小型自動車であって、平成25年8月31日以前に製作されたもの(輸入された自動車以外の自動車であって平成24年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。)については、次の適用表④の区分の欄に掲げる規制年の区分に応じ、4-50-1-1①の規定の適用にあたっては同表のアイドリング規制値の欄に掲げる値、4-50-1-2(1)②の規定の適用にあたっては同表のモード規制値の欄に掲げる値をそれぞれ超えないものであればよい。

適用表④ ガソリンを燃料とする小型二輪自動車

規制年	識別記号	適用時期			測定モード(単位)	モード規制値				アイドリング規制値					
		新生産車	非認定車(輸入自動車を除く。)	輸入自動車		CO	HC	NOx	備考	適応関係指示	CO %	HC ppm	備考	適応関係指示	
															4-50-1-2(1)②関係
なし	なし	平11.9.30以前	平12.8.31以前	平13.3.31以前	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	1項4号ロ
平11	BC BD	平11.10.1	平12.9.1	平13.4.1	二輪車モード(g/km)	14.4	5.26	0.14	2サイクル4サイクル	87項	4.5	7800	2サイクル4サイクル	89項	
平19	EHL EBL	平19.10.1	平20.9.1	平20.9.1	二輪車モード(g/km)	2.7	0.40	0.20	122項		3.0	1000			
		平24.10.1	平25.9.1	平25.9.1	WMCモード(g/km)	3.48	0.36	0.28							

注1 モード規制値欄及びアイドリング規制値欄に「なし」の記載がある場合は、当該

4-50-31 従前規定の適用④

ガソリンを燃料とする二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)のうち、小型自動車であって、平成20年8月31日以前に製作されたもの(輸入された自動車以外の自動車であって平成19年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。)については、次の適用表④の区分の欄に掲げる規制年の区分に応じ、4-50-1-1①の規定の適用にあたっては同表のアイドリング規制値の欄に掲げる値、4-50-1-2(1)②の規定の適用にあたっては同表のモード規制値の欄に掲げる値をそれぞれ超えないものであればよい。

適用表④ ガソリンを燃料とする小型二輪自動車

規制年	識別記号	適用時期			測定モード(単位)	モード規制値				アイドリング規制値					
		新生産車	非認定車(輸入自動車を除く。)	輸入自動車		CO	HC	NOx	備考	適応関係指示	CO %	HC ppm	備考	適応関係指示	
															4-50-1-2(1)②関係
なし	なし	平11.9.30以前	平12.8.31以前	平13.3.31以前	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	1項4号ロ
平11	BC BD	平11.10.1	平12.9.1	平13.4.1	二輪車モード(g/km)	14.4	5.26	0.14	2サイクル4サイクル	87項	4.5	7800	2サイクル4サイクル	89項	
平19	EHL EBL	平19.10.1	平20.9.1	平20.9.1	二輪車モード(g/km)	2.7	0.40	0.20			3.0	1000			

注1 モード規制値欄及びアイドリング規制値欄に「なし」の記載がある場合は、当該規制は適用しないことを示す。
2 排出ガス非認定車のアイドリング規制値は、規制年により判断する。

新旧対照表-75-

規制は適用しないことを示す。

- 2 排出ガス非認定車のアイドリング規制値は、規制年により判断する。
- 3 継続生産車を除く。

4-51 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持

4-51-1

4-51-1-1 (略)

4-51-1-2 書面等による審査

4-51-1-2 書面等による審査

(1) 4-50の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置は、当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、この限りでない。(保安基準第31条第3項関係、細目告示第41条第2項関係、細目告示第119条第2項関係)

① 当該装置の温度が上昇した場合において他の装置の機能を損なわないように、細目告示別添47「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る熱害警報装置等の技術基準」に基づき遮熱板の取付けその他の適切な措置が施されたものであること。ただし、断続器の形式が無接点式である点火装置を備えた自動車については、この限りでない。なお、次のア及びイに掲げるものはこの基準に適合するものとする。(細目告示第41条第2項第2号関係、細目告示第119条第2項第2号関係)

ア 指定自動車等又は公的試験機関として公益財団法人日本自動車輸送技術協会又は財団法人日本車両検査協会が実施した試験の結果を記載した書面により4-50の基準に適合することが明らかである自動車に備えられている熱害対策装置等との同一性が、次の(ア)及び(イ)に適合するもの

- (ア) 排気管及び触媒コンバータが同一の位置に備えられていること
- (イ) 触媒コンバータ部分の遮熱板が同一の構造を有すること

イ (略)

②～③ (略)

(2)～(4) (略)

4-57 走行用前照灯

4-57-1 装備要件

自動車(被牽引自動車を除く。4-58-1において同じ。)の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。

ただし、配光可変型前照灯(夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。)であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号改訂補足第3改訂版6.3.及び7.の技術的な要件に適合するものを備える自動車については、この限りでない。(保安基準第32条第1項関係、細目告示

4-51 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持

4-51-1

4-51-1-1 (略)

4-51-1-2 書面等による審査

4-51-1-2 書面等による審査

(1) 4-50の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置は、当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)、大型特殊自動車及び小型特殊自動車については、この限りでない。(保安基準第31条第3項関係、細目告示第41条第2項関係、細目告示第119条第2項関係)

① 当該装置の温度が上昇した場合において他の装置の機能を損なわないように、細目告示別添47「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る熱害警報装置等の技術基準」に基づき遮熱板の取付けその他の適切な措置が施されたものであること。ただし、断続器の形式が無接点式である点火装置を備えた自動車については、この限りでない。なお、次のア及びイに掲げるものはこの基準に適合するものとする。(細目告示第41条第2項第2号関係、細目告示第119条第2項第2号関係)

ア 指定自動車等又は公的試験機関として財団法人日本自動車輸送技術協会又は財団法人日本車両検査協会が実施した試験の結果を記載した書面により4-50の基準に適合することが明らかである自動車に備えられている熱害対策装置等との同一性が、次の(ア)及び(イ)に適合するもの

- (ア) 排気管及び触媒コンバータが同一の位置に備えられていること
- (イ) 触媒コンバータ部分の遮熱板が同一の構造を有すること

イ (略)

②～③ (略)

(2)～(4) (略)

4-57 走行用前照灯

4-57-1 装備要件

自動車(被牽引自動車を除く。4-58-1において同じ。)の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。

ただし、配光可変型前照灯(夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。)であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号補足第4改訂版6.3.及び7.の技術的な要件に適合するものを備える自動車については、この限りでない。(保安基準第32条第1項関係、細目告示第42

新旧対照表-76-

第42条第1項関係、細目告示第120条第1項関係)

4-57-2 (略)

4-57-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 走行用前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあっては①、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものについては①、④から⑩まで及び4-57-2-1③)に適合するように取り付けられなければならない。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(保安基準第32条第3項関係、細目告示第42条第4項関係、細目告示第120条第3項関係)

①～⑩ (略)

⑪ 走行用前照灯は、その作動状態及び不動作状態に係る制御を自動で行う場合には、次に掲げる要件に適合しなければならない。

ア 周囲の光の状態及び対向車又は先行車から発せられる灯光又は反射光に反応すること。この場合において、対向車とは対向する自動車、原動機付自転車及び自転車を、先行車とは先行する自動車及び原動機付自転車とする。

イ 当該制御を手動により行うことができ、かつ、手動により解除できること。

ウ 当該制御を自動で行う状態であることを運転者席の運転者に表示する装置を備えること。

(2) (略)

4-57-4～4-57-8 (略)

4-58 すれ違い用前照灯

4-58-1 装備要件

自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。ただし、次に掲げる自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第4項関係、細目告示第42条第5項関係、細目告示第120条第5項関係)

① 配光可変型前照灯(夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。)であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件に適合するものを備える自動車

② (略)

4-58の2 配光可変型前照灯

4-58の2-1 (略)

4-58の2-2 性能要件

4-58の2-2-1 テスタ等による審査

配光可変型前照灯は、夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認でき、かつ、その照射光線が他の交通を妨げないものとして、灯光の明るさ等に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安

条第1項関係、細目告示第120条第1項関係)

4-57-2 (略)

4-57-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 走行用前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあっては①、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものについては①、④から⑩まで及び4-57-2-1③)に適合するように取り付けられなければならない。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(保安基準第32条第3項関係、細目告示第42条第4項関係、細目告示第120条第3項関係)

①～⑩ (略)

(新設)

(2) (略)

4-57-4～4-57-8 (略)

4-58 すれ違い用前照灯

4-58-1 装備要件

自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。ただし、次に掲げる自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第4項関係、細目告示第42条第5項関係、細目告示第120条第5項関係)

① 配光可変型前照灯(夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。)であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号補足第4改訂版の技術的な要件に適合するものを備える自動車

② (略)

4-58の2 配光可変型前照灯

4-58の2-1 装備要件 (略)

4-58の2-2 性能要件

4-58の2-2-1 テスタ等による審査

配光可変型前照灯は、夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認でき、かつ、その照射光線が他の交通を妨げないものとして、灯光の明るさ等に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安

新旧対照表-77-

基準第32条第8項関係、細目告示第42条第8項関係、細目告示第120条第9項関係)

① 配光可変型前照灯であって、協定規則第123号改訂版補足第3改訂版6.3.及び7.の技術的な要件に適合する配光形態の照射光線(以下「走行ビーム」という。)を発生するものは、夜間に当該走行ビームを照射した場合において、当該自動車の前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有するものであること。(細目告示第120条第9項第1号)

② (略)

4-58の2-2-2 (略)

4-58の2-2-3 書面等による審査

(1) (略)

(2) 配光可変型前照灯は、協定規則第123号改訂版補足第3改訂版5.〔5.3.〔5.3.1.及び5.3.2.を除く。〕及び5.8.を除く。〕、6.及び7.の技術的な要件に適合するものでなければならない。ただし、平成21年7月11日以降製作された自動車は5.3.1.を除く。(細目告示第42条第8項関係、細目告示第120条第9項関係)

(3) (略)

4-58の2-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 配光可変型前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準及び次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第9項関係、細目告示第42条第9項関係、細目告示第120条第11項関係)

①～⑩ (略)

⑪ 配光可変型前照灯は、その作動状態及び不動作状態に係る制御を自動で行う場合には、次に掲げる要件に適合しなければならない。

ア 周囲の光の状態及び対向車又は先行車から発せられる灯光又は反射光に反応すること。この場合において、対向車とは対向する自動車、原動機付自転車及び自転車を、先行車とは先行する自動車及び原動機付自転車とする。

イ 当該制御を手動により行うことができ、かつ、手動により解除できること。

ウ 当該制御を自動で行う状態であることを運転者席の運転者に表示する装置を備えること。

(図) (略)

4-63 車幅灯

4-63-1～4-63-2 (略)

4-63-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 車幅灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第34条第3項関係)

この場合において、車幅灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第45条第2項関係、細目告示第123条第3項関係)

①～⑩ (略)

基準第32条第8項関係、細目告示第42条第8項関係、細目告示第120条第9項関係)

① 配光可変型前照灯であって、協定規則第123号改訂版6.3.及び7.の技術的な要件に適合する配光形態の照射光線(以下「走行ビーム」という。)を発生するものは、夜間に当該走行ビームを照射した場合において、当該自動車の前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有するものであること。(細目告示第120条第9項第1号)

② (略)

4-58の2-2-2 (略)

4-58の2-2-3 書面等による審査

(1) (略)

(2) 配光可変型前照灯は、協定規則第123号改訂版5.〔5.3.〔5.3.2.及び平成21年7月11日以降製作された自動車は5.3.1.を除く。〕及び5.8.を除く。〕、6.及び7.の技術的な要件に適合するものでなければならない。(細目告示第42条第8項関係、細目告示第120条第9項関係)

(3) (略)

4-58の2-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 配光可変型前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準及び次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第9項関係、細目告示第42条第9項関係、細目告示第120条第11項関係)

①～⑩ (略)

(新設)

(図) (略)

4-63 車幅灯

4-63-1～4-63-2 (略)

4-63-3 取付要件 (視認等による審査)

(1) 車幅灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第34条第3項関係)

この場合において、車幅灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第45条第2項関係、細目告示第123条第3項関係)

①～⑩ (略)





新旧対照表-78-

<p>① 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用の前面の側方に備える車幅灯（橙色のものに限る。）は、方向指示器又は非常点滅表示灯とさせている場合においては、⑦から⑨までの基準にかかわらず、方向の指示をしている側のもの又は両端のものが消灯する構造であること。</p> <p>⑫（略） (2)（略）</p> <p>4-63-4～ 4-63-9（略）</p> <p>4-82 その他の灯火等の制限 4-82-1 装備要件 自動車には、4-57 から4-81 の3までの灯火装置若しくは反射器又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火又は反射器を備えてはならない。（保安基準第42条関係、細目告示第62条第1項関係、細目告示第140条第1項関係）</p> <p>(1)～(5)（略）</p> <p>(6) 自動車（緊急自動車を除く。）には、次に掲げる灯火と連動して作動する灯火（4-57 から4-81 の3までに規定するものを除く。）及び次に掲げる灯火以外の灯火であって、自動車が右左折、進路の変更、加速、減速、停止その他の動作を行うとする旨を他の交通に対し指示することを目的としたものを備えてはならない。（細目告示第62条第7項関係、細目告示第140条第7項）</p> <p>① 制動灯 ② 補助制動灯 ③ 後退灯 ④ 方向指示器 ⑤ 補助方向指示器 ⑥ 緊急制動表示灯 ⑦ 後面衝突警告表示灯 ⑧ 速度表示装置の速度表示灯</p> <p>(7) 自動車には、反射光の色が赤色である反射器であって前方に表示するもの又は反射光の色が白色である反射器であって後方に表示するものを備えてはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた前部赤色反射物と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた反射物は、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第8項関係、細目告示第140条第8項）</p> <p>(8) 自動車には、4-57 から4-81 の3までに規定する灯火の性能を損なうおそれのある灯火及び反射器を備えてはならない。（細目告示第62条第9項、細目告示第140条第9項）</p> <p>(9) 自動車に備える灯火の直射光又は反射光は、その自動車及び他の自動車の運転操作を妨げるものであってはならない。（細目告示第62条第10項、細目告示第140条第10項）</p> <p>(10) (1)①の2から②の2まで及び⑦に掲げる灯火（(1)①の4に掲げる灯火にあっては自動車の後面に備えるものに限る。）は、前方を照射し、又は前方に表示するもの</p>	<p>① 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用の前面の側方に備える車幅灯は、方向指示器又は非常点滅表示灯とさせている場合においては、⑦から⑨までの基準にかかわらず、方向の指示をしている側のもの又は両端のものが消灯する構造であること。</p> <p>⑫（略） (2)（略）</p> <p>4-63-4～ 4-63-9（略）</p> <p>4-82 その他の灯火等の制限 4-82-1 装備要件 自動車には、4-57 から4-81 の3までの灯火装置、反射器、再帰反射材又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火若しくは反射器又は再帰反射材を備えてはならない。（保安基準第42条関係、細目告示第62条第1項関係、細目告示第140条第1項関係）</p> <p>(1)～(5)（略） (新設)</p> <p>(6) 自動車には、反射光の色が赤色である反射器若しくは再帰反射材であって前方に表示するもの又は反射光の色が白色である反射器若しくは再帰反射材であって後方に表示するものを備えてはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた前部赤色反射物と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた反射物は、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第7項関係、細目告示第140条第7項） (新設)</p> <p>(7) 自動車に備える灯火の直射光又は反射光は、その自動車及び他の自動車の運転操作を妨げるものであってはならない。（細目告示第62条第8項、細目告示第140条第8項）</p> <p>(8) (1)①の2から②の2まで及び⑦に掲げる灯火（(1)①の4に掲げる灯火にあっては自動車の後面に備えるものに限る。）は、前方を照射し、又は前方に表示するもので</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

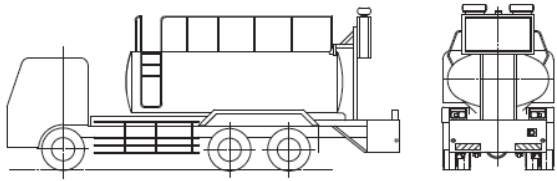
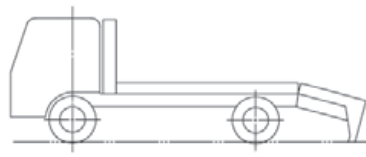
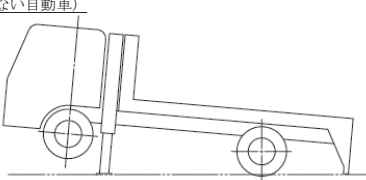
新旧対照表-79-

<p>であってはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた側面に回り込む赤色の照明部を有する後方に表示する灯火と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたものは、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第11項関係、細目告示第140条第11項関係）</p> <p>(11) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（(5)⑤又は⑥に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。（細目告示第62条第12項、細目告示第140条第12項）</p> <p>(12) 火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火は、他の灯火と兼用のものであってはならない。（細目告示第62条第13項、細目告示第140条第13項）</p> <p>5-15トラック・バスの制動装置 5-15-1（略） 5-15-2 性能要件 5-15-2-1（略） 5-15-2-2 視認等による審査 (1)（略） (2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量3.5t以下のものに備える制動装置は、5-16の基準に適合するものであってもよいものとする。（細目告示第171条第2項関係）</p> <p>①～⑤（略）</p> <p>⑥ 貨物の運送の用に供する普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が8tを超えるもの及び貨物の運送の用に供する普通自動車（第五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を超えるものには、次に掲げる基準に適合する前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えた制動装置を備えなければならない。</p> <p>ア 衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能するものであること。この場合において、衝突被害軽減制動制御装置の機能を損なう変更が行われているものは、この基準に適合しないものとする。</p> <p>イ 細目告示別添113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」2.23.に規定する解除装置を備える場合は、解除装置により衝突被害軽減制動制御装置が作動しないことを確認するための表示が適正に作動すること。</p> <p>5-15-3 欠番</p>	<p>であってはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた側面に回り込む赤色の照明部を有する後方に表示する灯火と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたものは、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第9項関係、細目告示第140条第9項関係）</p> <p>(9) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（(5)⑤又は⑥に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。（細目告示第62条第10項、細目告示第140条第10項）</p> <p>(10) 火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火は、他の灯火と兼用のものであってはならない。（細目告示第62条第11項、細目告示第140条第11項）</p> <p>5-15トラック・バスの制動装置 5-15-1（略） 5-15-2 性能要件 5-15-2-1（略） 5-15-2-2 視認等による審査 (1)（略） (2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量3.5t以下のものに備える制動装置は、5-16の基準に適合するものであってもよいものとする。（細目告示第171条第2項関係）</p> <p>①～⑤（略） (新設)</p> <p>5-15-3 欠番</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-80-

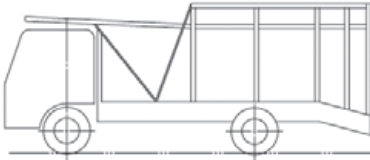
<p>5-15-4 (略)</p> <p>5-30 突入防止装置 5-30-1 装備要件 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、カタブラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車（ボール・トレーラを除く。）小型特殊自動車並びに牽引自動車を除く。）の後面には、他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、5-30-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造（車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。）を有する自動車にあっては、この限りでない。（保安基準第18条の2第3項関係、細目告示第180条第2項関係）</p> <p>(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。 ①～③ (略)</p> <p>(例) モノコック構造の車体を有する自動車の例</p>  <p>セミトレーラの例</p>  <p>その他の車体後面の構造部を有する例 （道路維持作業用自動車であって増突の衝撃を緩和する装置を備えた自動車）</p>	<p>5-15-4 (略)</p> <p>5-30 突入防止装置 5-30-1 装備要件 貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量 3.5 t 以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。）及びボール・トレーラの後面には、他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、5-30-2の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同程度以上に他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造（車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が増突した場合に増突した自動車の車体前部が増突することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。）を有する自動車にあっては、この限りでない。（保安基準第18条の2第3項関係、細目告示第180条第2項関係）</p> <p>(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。 ①～③ (略)</p> <p>(例) モノコック構造の車体を有する自動車</p>  <p>セミトレーラ</p>  <p>(追加)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-81-

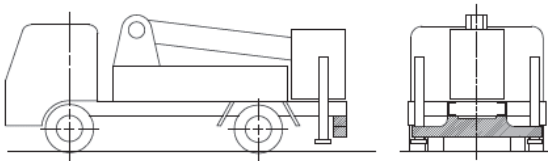
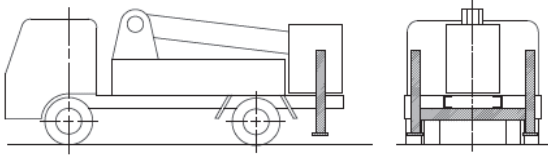
 <p>（重機及び自動車等を積載するために、荷台の後面がスロープ状になり、突入防止装置を備えることができない自動車）</p>  <p>（重機及び自動車等の積載を容易にするために、アウトリガにより自動車の前側を持ち上げ、車体後面部分が接地する構造により、突入防止装置を備えることができない自動車）</p> 	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

新旧対照表-82-

(自動車を積載する自動車であって、低床荷台のために突入防止装置を備えるスペースが無いもの)



(後部に備えるアウトリガ又はカウンターウェイト等により、突入防止装置を備えることができない自動車)



- (2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあつては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部(この場合の「その他車体後面の構造部」の例については(1)の例も含む)が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。
- ①～③ (略)
- (例) (略)
- (1)～(2) (略)

- (2) 車両総重量が7 t未満の自動車にあつては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部(この場合の「その他車体後面の構造部」の例については(1)の例も含む)が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。
- ①～③ (略)
- (例) (略)
- (1)～(2) (略)

新旧対照表-83-

5-30-2 性能要件(視認等による審査)

- (1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。この場合において、指定自動車等に備えられている突入防止装置若しくはこれに準ずる性能を有する突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置若しくはそれより後方に備えられた突入防止装置、法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置又は国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置であつてその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第180条第1項関係)
- ① 自動車(貨物の運送の用に供する自動車にあつては、車両総重量が3.5 t以下のものに限る。)に備える突入防止装置は、堅ろうであり、かつ、板状その他、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であること。
- ② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が著しく突入することを防止することができる構造であること。
(削除)
- ③ ②に規定する自動車に備える突入防止装置は、平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。
- ④ 突入防止装置は、機能を損なうおそれのある損傷のないものであること。
(削除)
- (削除)
- (削除)
- ⑤ 取り付けが確実であつて、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるものであること。
- ⑥ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないものであること。
(削除)
- ⑦ 指定自動車等に備えている突入防止装置又は法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置であつて、以下すべてに該当する「スペーサ」を取り付けたものは、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。

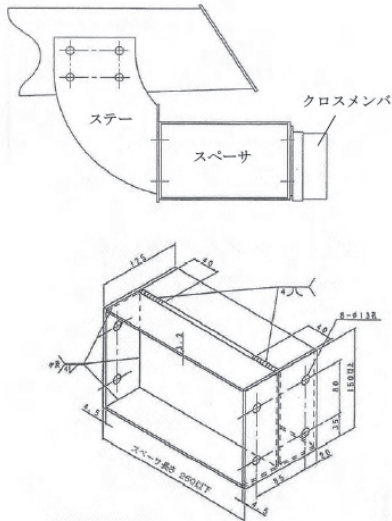
5-30-2 性能要件(視認等による審査)

- (1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(細目告示第180条第1項関係)
- (新設)
- (新設)
- ① 貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5 tを超えるものに備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合するものであること。
- ア 平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であるもの
- イ 機能を損なうおそれのある損傷のないもの
- ウ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないもの
- エ 取り付けが確実であつて、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるもの
- ② 貨物の運送の用に供する普通自動車(①の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、板状その他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であつて、次の基準に適合するものであること。
- ア 長さは、当該装置を備える自動車の幅の60%以上であること
- イ 取り付けが確実であつて、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるもの
- ウ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないもの
- (2) 分割式突入防止装置であつて、分割の取付間隔が100mm以内であるものは、他の自動車を追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。
- (新設)

新旧対照表-84-

- ア 自動車を横から見た際、突入防止装置のクロスメンバとステーの間にスペーサを取り付けることにより、指定自動車等の突入防止装置の取付位置を水平かつ後方に移動させるもの。
- イ 車両中心線に平行なスペーサの長さが250mm以下のもの。
- ウ スペーサはスチール製であり、かつ、使用する部材の断面は3.2mm以上、両端のプレート部（ステー、突入防止装置のクロスメンバに取り付ける部分）は4.5mm以上のものであること。
- エ スペーサの構成部品は強固に溶接されていること。
- オ 車両中心面に垂直な位置から見たスペーサ本体の断面は縦150mm以上、横125mm以上の寸法を有すること。
- カ スペーサの断面形状は「コの字型スチール材」を背中合わせに接合し、更に両端に取付のためのプレート部を接合したものであること。
- キ 両端のプレート部は、縦150mm以上、横125mm以上の寸法を有すること。
- ク 突入防止装置のボルト位置に変更が無いこと。

(例)



5-30-3 取付要件（視認等による審査）

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第180条第3項関係）

① 自動車（貨物の運送の用に供する自動車にあつては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。）に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、除雪に使用される自動車に備える突入防止装置であつて、その自動車の構造上取り付けられないものにあつては、次に掲げる基準を可能な限り満たすよう突入防止装置を取り付けなければならないものとする。

- ア 突入防止装置は、構造部の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。

5-30-3 取付要件（視認等による審査）

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第180条第3項関係）（新設）

イ 構造部の平面部に隙間がある場合においては、その隙間の長さの合計が 200 mm を超えないこと。

ウ 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の高さが地上 550mm 以下となるように取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、その平面部と空車状態において当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 450mm 以下となるように取り付けられていること。ただし、労働安全衛生法施行令（昭和 47 年政令第 318 号）第 1 条第 1 項第 8 号に規定する移動式クレーンに備える突入防止装置にあっては、車体後面の構造部の平面部と空車状態において地上 2,000mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 450mm 以下となるように取り付けられていなければならない。

オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア～カ (略)

(例) (略)

(削除)

(削除)

5-30-4 (略)

① 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 を超えるものに備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア～カ (略)

(例) (略)

② 貨物の運送の用に供する普通自動車(①の自動車を除く。)に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

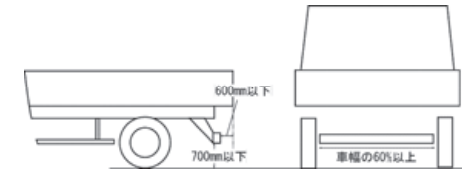
ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上 700mm 以下となるように取り付けられていること。

イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。

ウ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上 1,500mm 以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が 600mm 以下となるように取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

(例) 車両総重量 3.5t 以下



5-30-4 (略)

新旧対照表-87-

5-34 座席

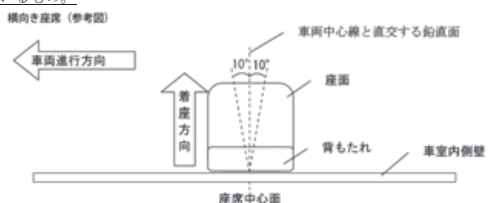
5-34-1 性能要件(視認等による審査)

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第 22 条第 1 項関係、細目告示第 184 条第 1 項関係)

ア 前向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面(座席の中央部を含む鉛直面をいう。以下同じ。)との角度が左右 10 度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面との角度が左右 10 度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であつて、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面との角度が左右 10 度以内となるよう車両の側方に向いているもの。



①～② (略)

③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。

ア 乗車定員 10 人以上の自動車(立席を有するものに限る。)

イ 車両総重量 3.5 t を超える貨物の運送の用に供する自動車

ウ 緊急自動車

エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車

オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

カ 幼児専用車(幼児用座席は除く。)

キ 乗車定員 10 人の福祉タクシー車両

ク 乗車定員 10 人以上の自動車であつて車両総重量 10 t を超える自動車(横向きに備えられた座席であつて規則第 80 号の技術的な要件(同規則第 3 改訂版の規則 7.4 に限る)に適合するものに限る。)

5-34 座席

5-34-1 性能要件(視認等による審査)

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第 22 条第 1 項関係、細目告示第 184 条第 1 項関係)

ア 前向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右 10 度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右 10 度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、上記ア及びイ以外のもの。

①～② (略)

③ 自動車に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。ただし、次に掲げる自動車に備える座席は除く。

ア 乗車定員 10 人以上の自動車

イ 車両総重量 3.5 t を超える貨物の運送の用に供する自動車

ウ 緊急自動車

エ 車体の形状が患者輸送車並びにキャンピング車


オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

(新設)

(新設)

(新設)

新旧対照表-88-

<p>④～⑤ (略) (2)～(10) (略)</p> <p>5-39 年少者用補助乗車装置等 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員 10 人以上の自動車、特種用途自動車、幼児専用車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びそれを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具を 2 個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。(保安基準第 22 条の 5 第 1 項関係)</p> <p>5-39-2 性能要件 (視認等による審査) (1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第 22 条の 5 第 2 項関係、細目告示第 188 条第 1 項関係) ① 自動車の衝突等によって年少者用補助乗車装置から受ける荷重に十分耐えるものであること。 ② 振動、衝撃等によりゆりみ、変形等を生じないものであること。 ③ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。 ④ 年少者用補助乗車装置(年少者用補助乗車装置取付具により自動車に固定できる構造のものに限る。)を容易に取り付けることができる構造であること。 ⑤ ISOFIX トップテザー取付装置及び当該装置の後方に備えられた ISOFIX トップテザー取付装置以外の取付装置には、次のいずれかの表示を行うこと。ただし、4-39-2(5)の自動車には適用しない。また、ISOFIX トップテザー取付装置以外の取付装置を有していない場合にあっては、この限りではない。 (ア) 全ての ISOFIX トップテザー取付装置に、次に定める様式の例により当該装置が ISOFIX トップテザー取付装置であることを表示すること。 様式の例  (イ) 全ての ISOFIX トップテザー取付装置以外の取付装置に、当該装置が ISOFIX トップテザー取付装置として使用できないことを表示すること。</p>	<p>④～⑤ (略) (2)～(10) (略)</p> <p>5-39 年少者用補助乗車装置等 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員 10 人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びそれを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具を 2 個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。(保安基準第 22 条の 5 第 1 項関係)</p> <p>5-39-2 性能要件 (視認等による審査) (1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第 22 条の 5 第 1 項関係、細目告示第 188 条第 1 項関係) ① 自動車の衝突等によって年少者用補助乗車装置から受ける荷重に十分耐えるものであること。 ② 振動、衝撃等によりゆりみ、変形等を生じないものであること。 ③ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。 ④ 年少者用補助乗車装置(年少者用補助乗車装置取付具により自動車に固定できる構造のものに限る。)を容易に取り付けることができる構造であること。 (新設)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-89-

<p>⑥ 年少者用補助乗車装置取付具を 2 個以上備えていること。ただし、5-39-1 ただし書の自動車においてはこの限りではない。なお、幌形状で複数の列の座席を有するものにあっては、少なくとも 2 個以上の ISOFIX 取付装置を備えればよい。また、以下に掲げる全ての要件を満たすものは、上記にかかわらず年少者用補助乗車装置取付具を 1 個備えればよい。 (ア) 乗降口が 2 個以下であること。 (イ) 動力伝達装置又は緩衝装置により後部座席への年少者用補助乗車装置取付具の取付けが妨げられる構造であること。 (ウ) 原動機の最高出力 (kW) を 1000 倍した値を車両重量(kg)に 75kg を加えた値で除した値が 140 を超えること。 (原動機の最高出力(kW)×1000)/(車両重量(kg)+75) > 140 (エ) 原動機の最高出力 (kW) が 200kW を超えること。 (2)～(4) (略)</p> <p>(削除) 5-39-3 欠番 5-39-4 適用関係の整理 4-39-4 の規定を適用する。</p> <p>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 (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が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下 5-47-1-1 及び 5-47-1-2 において同じ。)され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されているはならない。ただし、窓ふき器及び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、この限りでない。(保安基準第 29 条第 4 項関係、細目告示第 195 条第 5 項関係) ①～⑦ (略) ⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内を撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検知して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器、車室内の温度若しくは湿度を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器又は受光量を検知して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの ア～イ (略) ⑨～⑫ (略) ⑬ 自動車、自動車の装置等の盗難を防止するための装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から 100mm 以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から 125mm 以内となるように</p>	<p>(新設)</p> <p>(2)～(4) (略) 5-39-2 欠番 5-39-3 欠番 5-39-4 適用関係の整理 4-39-4 の規定を適用する。</p> <p>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 (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が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下 5-47-1-1 及び 5-47-1-2 において同じ。)され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されているはならない。ただし、窓ふき器及び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、この限りでない。(保安基準第 29 条第 4 項関係、細目告示第 195 条第 5 項関係) ①～⑦ (略) ⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内を撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検知して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器又は受光量を検知して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの ア～イ (略) ⑨～⑫ (略) ⑬ 自動車に盗難防止装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から 100mm 以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から 125mm 以内となるように貼付又は刻印されたもの</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-90-

<p>貼付又は刻印されたもの (参考図) (略)</p> <p>⑭ ①から⑬までに掲げる物のほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したもの (2)～(3) (略)</p> <p>5-47-1-2 (略) 5-47-2 欠番 5-47-3 欠番</p> <p>5-51 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持 5-51-1 性能要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 4-50の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の排出ガス発散防止装置であって、当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、②から④までの規定は、二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)並びに大型特殊自動車及び小型特殊自動車には適用しない。(保安基準第31条第3項関係、細目告示第197条第2項関係)</p> <p>① (略)</p> <p>② 当該装置の温度が上昇した場合において他の装置の機能を損なわないように遮熱板の取付けその他の適切な措置が施されたものであること。ただし、断続器の型式が無接点式である点火装置を備えた自動車にあっては、この限りでない。なお、次のア及びイに掲げるものはこの基準に適合するものとする。</p> <p>ア 指定自動車等又は公的試験機関として公益財団法人日本自動車輸送技術協会又は財団法人日本車両検査協会が実施した試験の結果を記載した書面により4-50の基準に適合することが明らかである自動車に備えられている熱害対策装置等との同一性が、次の(7)及び(4)に適合するもの</p> <p>(7) 排気管及び触媒コンバータが同一の位置に備えられていること。</p> <p>(4) 触媒コンバータ部分の遮熱板が同一の構造を有すること。</p> <p>イ (略)</p> <p>③～④ (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-57 走行用前照灯 5-57-1 装備要件</p> <p>自動車(被牽引自動車を除く。5-58-1において同じ。)の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。</p> <p>ただし、配光可変型前照灯であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件に適合するものを備える自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第1項関係、細目告示第198条第1項関係)</p> <p>5-57-2 (略)</p>	<p>(参考図) (略)</p> <p>⑭ ①から⑬までに掲げるもののほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したもの (2)～(3) (略)</p> <p>5-47-1-2 (略) 5-47-2 欠番 5-47-3 欠番</p> <p>5-51 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持 5-51-1 性能要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 4-50の規定に適合させるために自動車に備えるばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の排出ガス発散防止装置であって、当該装置及び他の装置の機能を損なわないものとして構造、機能、性能等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、②から④までの規定は、二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)並びに大型特殊自動車及び小型特殊自動車には適用しない。(保安基準第31条第3項関係、細目告示第197条第2項関係)</p> <p>① (略)</p> <p>② 当該装置の温度が上昇した場合において他の装置の機能を損なわないように遮熱板の取付けその他の適切な措置が施されたものであること。ただし、断続器の型式が無接点式である点火装置を備えた自動車にあっては、この限りでない。なお、次のア及びイに掲げるものはこの基準に適合するものとする。</p> <p>ア 指定自動車等又は公的試験機関として財団法人日本自動車輸送技術協会又は財団法人日本車両検査協会が実施した試験の結果を記載した書面により4-50の基準に適合することが明らかである自動車に備えられている熱害対策装置等との同一性が、次の(7)及び(4)に適合するもの</p> <p>(7) 排気管及び触媒コンバータが同一の位置に備えられていること。</p> <p>(4) 触媒コンバータ部分の遮熱板が同一の構造を有すること。</p> <p>イ (略)</p> <p>③～④ (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-57 走行用前照灯 5-57-1 装備要件</p> <p>自動車(被牽引自動車を除く。5-58-1において同じ。)の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。</p> <p>ただし、配光可変型前照灯であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号補足改訂版6.3及び7.の技術的な要件に適合するものを備える自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第1項関係、細目告示第198条第1項関係)</p> <p>5-57-2 (略)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-91-

<p>5-57-3 取付要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 走行用前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあっては①、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものにあっては①、④から⑩まで及び5-57-2-1③)に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第3項関係、細目告示第198条第3項関係)</p> <p>この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第198条第3項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>⑪ 走行用前照灯は、その作動状態及び不作為状態に係る制御を自動で行う場合には、次に掲げる要件に適合しなければならない。</p> <p>ア 周囲の光の状態及び対向車又は先行車から発せられる灯光又は反射光に反応すること。この場合において、対向車とは対向する自動車、原動機付自転車及び自転車を、先行車とは先行する自動車及び原動機付自転車とする。</p> <p>イ 当該制御を手動により行うことができ、かつ、手動により解除できること。</p> <p>ウ 当該制御を自動で行う状態であることを運転者席の運転者に表示する装置を備えること。</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-57-4 適用関係の整理</p> <p>4-57-4の規定を適用する。</p> <p>5-58 すれ違い用前照灯 5-58-1 装備要件</p> <p>自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。</p> <p>ただし、次に掲げる自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第4項関係、細目告示第198条第5項関係)</p> <p>① 配光可変型前照灯であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件に適合するものを備える自動車</p> <p>② 最高速度20km/h未満の自動車であって、光度が10,000cd未満である走行用前照灯を備えるもの</p> <p>5-58-2～5-58-4 (略)</p> <p>5-58の2 配光可変型前照灯 5-58の2-1～5-58の2-2 (略) 5-58の2-3 取付要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 配光可変型前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第9項関係、細目告示第198条第10</p>	<p>5-57-3 取付要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 走行用前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあっては①、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものにあっては①、④から⑩まで及び5-57-2-1③)に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第3項関係、細目告示第198条第3項関係)</p> <p>この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第198条第3項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>(新設)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-57-4 適用関係の整理</p> <p>4-57-4の規定を適用する。</p> <p>5-58 すれ違い用前照灯 5-58-1 装備要件</p> <p>自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。</p> <p>ただし、次に掲げる自動車にあっては、この限りでない。(保安基準第32条第4項関係、細目告示第198条第5項関係)</p> <p>① 配光可変型前照灯であって、灯光の色、明るさ等が協定規則第123号補足改訂版の技術的な要件に適合するものを備える自動車</p> <p>② 最高速度20km/h未満の自動車であって、光度が10,000cd未満である走行用前照灯を備えるもの</p> <p>5-58-2～5-58-4 (略)</p> <p>5-58の2 配光可変型前照灯 5-58の2-1～5-58の2-2 (略) 5-58の2-3 取付要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 配光可変型前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第32条第9項関係、細目告示第198条第10</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-92-

<p>項関係 ①～⑩ (略)</p> <p>⑬ 走行前照灯は、その作動状態及び不動作状態に係る制御を自動で行う場合には、次に掲げる要件に適合しなければならない。</p> <p>ア 周囲の光の状態及び対向車又は先行車から発せられる灯光又は反射光に反応すること。この場合において、対向車とは対向する自動車、原動機付自転車及び自転車を、先行車とは先行する自動車及び原動機付自転車とする。</p> <p>イ 当該制御を手動により行うことができ、かつ、手動により解除できること。</p> <p>ウ 当該制御を自動で行う状態であることを運転者席の運転者に表示する装置を備えること。</p> <p>(図) (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-58の2-4 (略)</p> <p>5-63 車幅灯 5-63-1～5-63-2 (略) 5-63-3 取付要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 車幅灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第34条第3項関係)</p> <p>この場合において、車幅灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第201条第3項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>⑪ 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用の前面の側方に備える車幅灯(橙色のものに限る。)は、方向指示器又は非常点滅表示灯とさせている場合においては、⑦から⑨までの基準にかかわらず、方向の指示をしている側のもの又は両端のものが消灯する構造であること。</p> <p>⑫ (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-63-4 (略)</p> <p>5-82 その他の灯火等の制限 5-82-1 装備要件</p> <p>自動車には、5-57から5-81の3までの灯火装置若しくは反射器又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火又は反射器を備えてはならない。(細目告示第218条第1項関係)</p> <p>(1)～(5) (略)</p> <p>(6) 自動車(緊急自動車を除く。)には、次に掲げる灯火と連動して作動する灯火(5-57から5-81の3までに規定するものを除く。)及び次に掲げる灯火以外の灯火</p>	<p>項関係 ①～⑩ (略)</p> <p>(新設)</p> <p>(図) (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-58の2-4 (略)</p> <p>5-63 車幅灯 5-63-1～5-63-2 (略) 5-63-3 取付要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 車幅灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。(保安基準第34条第3項関係)</p> <p>この場合において、車幅灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添9「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。(細目告示第201条第3項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>⑪ 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用の前面の側方に備える車幅灯は、方向指示器又は非常点滅表示灯とさせている場合においては、⑦から⑨までの基準にかかわらず、方向の指示をしている側のもの又は両端のものが消灯する構造であること。</p> <p>⑫ (略)</p> <p>(2) (略)</p> <p>5-63-4 (略)</p> <p>5-82 その他の灯火等の制限 5-82-1 装備要件</p> <p>自動車には、5-57から5-81の2までの灯火装置、反射器、再帰反射材又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火若しくは反射器又は再帰反射材を備えてはならない。(細目告示第218条第1項関係)</p> <p>(1)～(5) (略)</p> <p>(新設)</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-93-

<p>であって、自動車が右左折、進路の変更、加速、減速、停止その他の動作を行うとする旨を他の交通に対し指示することを目的としたものを備えてはならない。(細目告示第218条第7項)</p> <p>① 制動灯 ② 補助制動灯 ③ 後退灯 ④ 方向指示器 ⑤ 補助方向指示器 ⑥ 緊急制動表示灯 ⑦ 後面衝突警告表示灯 ⑧ 速度表示装置の速度表示灯</p> <p>(7) 自動車には、反射光の色が赤色である反射器若しくは再帰反射材であって前方に表示するもの又は反射光の色が白色である反射器若しくは再帰反射材であって後方に表示するものを備えてはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた前部赤色反射物と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた反射物は、この基準に適合するものとする。(細目告示第218条第8項)</p> <p>(8) 自動車には、5-57から5-81の3までに規定する灯火の性能を損なうおそれのある灯火及び反射器を備えてはならない。(細目告示第218条第9項)</p> <p>(9) 自動車に備える灯火の直射光又は反射光は、その自動車及び他の自動車の運転操作を妨げるものであってはならない。(細目告示第218条第10項)</p> <p>(10) (1)①の2から②の2まで及び⑦に掲げる灯火((1)①の4に掲げる灯火にあっては自動車の後面に備えるものに限る。)は、前方を照射し、又は前方に表示するものであってはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた側面に回り込む赤色の照明部を有する後方に表示する灯火と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第218条第11項関係)</p> <p>(11) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯((5)⑤又は⑥に掲げるものに限る。)、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火(前面に備える駐車灯を除く。)を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。(細目告示第218条第12項)</p> <p>(12) 火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火は、他の灯火と兼用のものであってはならない。(細目告示第218条第13項)</p> <p>別添2(2-13関係)</p>	<p>(6) 自動車には、反射光の色が赤色である反射器若しくは再帰反射材であって前方に表示するもの又は反射光の色が白色である反射器若しくは再帰反射材であって後方に表示するものを備えてはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた前部赤色反射物と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた反射物は、この基準に適合するものとする。(細目告示第218条第7項)</p> <p>(新設)</p> <p>(7) 自動車に備える灯火の直射光又は反射光は、その自動車及び他の自動車の運転操作を妨げるものであってはならない。(細目告示第218条第8項)</p> <p>(8) (1)①の2から②の2まで及び⑦に掲げる灯火((1)①の4に掲げる灯火にあっては自動車の後面に備えるものに限る。)は、前方を照射し、又は前方に表示するものであってはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた側面に回り込む赤色の照明部を有する後方に表示する灯火と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第218条第9項関係)</p> <p>(9) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯((5)⑤又は⑥に掲げるものに限る。)、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火(前面に備える駐車灯を除く。)を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。(細目告示第218条第10項)</p> <p>(10) 火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火は、他の灯火と兼用のものであってはならない。(細目告示第218条第11項)</p> <p>別添2(2-13関係)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-94-

並行輸入自動車審査要領

- 目次
 第1 目的
 第2 届出書等
 第3 届出書等の受理等
 第4 書面審査の審査期間等
 第5 書面審査
 第6 書面審査の決裁
 第7 現車審査
 第8 届出書等の保存期間

- 第1～第4 (略)
 第5 書面審査
 5-1～5-3-7-2 (略)
 5-3-8 排出ガス試験結果成績表
 5-3-8-1 排出ガス試験結果成績表の審査

(1) 排出ガス試験結果成績表は、「並行輸入等の輸入自動車に対する排出ガス試験の取扱いについて」(平成3年6月28日付け地技第168号)に定める自動車排出ガス試験結果成績表であって、次に掲げる公的試験機関が発行した本通(試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。)でなければならない。

- ① 公益財団法人日本自動車輸送技術協会
(住所) 東京都千代田区六番町6
- ② 財団法人日本車両検査協会
(住所) 東京都北区豊島7-26-28
- ③ 一般財団法人日本自動車研究所
(住所) 東京都港区芝大門1-1-30
- ④ 公益財団法人東京都環境公社東京都環境科学研究所
(住所) 東京都江東区新砂1-7-5

(2) 排出ガス試験結果成績表の自動車車台番号(又はシリアル番号)欄に記載されている車台番号又はシリアル番号は、届出書に記載された当該並行輸入自動車のものと一致していなければならない。

(3) 排出ガス試験結果成績表に記載されている等価慣性重量は、届出書(その2)に記載されている当該並行輸入自動車の車両重量が該当する表4の車両重量の範囲に係る等価慣性重量と同一でなければならない。ただし、機械式慣性のシャシダイナモメータを使用してJE05測定モードを実施した自動車にあっては、「表4の車両重量」を「表4の試験自動車重量(空車状態の自動車に次に掲げる状態の重量を加えたものとする。以下同じ。)」と読み替えて適用するものとし、機械式慣性以外のシャシダイナモメータを使用してJE05測定モードを実施した自動車にあっては、試験自動車重量により近く、かつ、試験自動車重量より重いものでなければならない。

① 最大積載量が指定されている自動車にあっては、1人の人員(55kgとする。以下同じ)

並行輸入自動車審査要領

- 目次
 第1 目的
 第2 届出書等
 第3 届出書等の受理等
 第4 書面審査の審査期間等
 第5 書面審査
 第6 書面審査の決裁
 第7 現車審査
 第8 届出書等の保存期間

- 第1～第4 (略)
 第5 書面審査
 5-1～5-3-7-2 (略)
 5-3-8 排出ガス試験結果成績表
 5-3-8-1 排出ガス試験結果成績表の審査

(1) 排出ガス試験結果成績表は、「並行輸入等の輸入自動車に対する排出ガス試験の取扱いについて」(平成3年6月28日付け地技第168号)に定める自動車排出ガス試験結果成績表であって、次に掲げる公的試験機関が発行した本通(試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。)でなければならない。

- ① 財団法人日本自動車輸送技術協会
(住所) 東京都千代田区六番町6
- ② 財団法人日本車両検査協会
(住所) 東京都北区豊島7-26-28
- ③ 財団法人日本自動車研究所
(住所) 東京都港区芝大門1-1-30
- ④ 財団法人東京都環境整備公社東京都環境科学研究所
(住所) 東京都江東区新砂1-7-5

(2) 排出ガス試験結果成績表の自動車車台番号(又はシリアル番号)欄に記載されている車台番号又はシリアル番号は、届出書に記載された当該並行輸入自動車のものと一致していなければならない。

(3) 排出ガス試験結果成績表に記載されている等価慣性重量は、届出書(その2)に記載されている当該並行輸入自動車の車両重量が該当する表4の車両重量の範囲に係る等価慣性重量と同一でなければならない。ただし、機械式慣性以外のシャシダイナモメータを使用してJE05測定モードを実施した自動車にあっては、「表4の車両重量」を「表4の試験自動車重量(空車状態の自動車に次に掲げる状態の重量を加えたものとする。以下同じ。)」と読み替えて適用するものとし、機械式慣性以外のシャシダイナモメータを使用してJE05測定モードを実施した自動車にあっては、試験自動車重量により近く、かつ、試験自動車重量より重いものでなければならない。

① 最大積載量が指定されている自動車にあっては、1人の人員(55kgとする。以下同じ)

新旧対照表-95-

が乗車し、かつ、最大積載量の2分の1の重量を積載した状態

② 乗車定員が11人以上の自動車にあっては、乗車定員の2分の1の人員が乗車した状態
 ③ セミトレーラを牽引する牽引自動車にあっては、1人の人員が乗車し、かつ、空車状態のセミトレーラの重量に相当する重量及び当該セミトレーラの最大積載量の2分の1の重量を積載した状態(ただし、「空車状態のセミトレーラの重量に相当する重量及び当該セミトレーラの最大積載量の2分の1の重量を積載した状態」とあるのを、第五輪荷重が8000kg未満の牽引自動車にあっては「第五輪荷重の1.5倍の重量を積載した状態」、第五輪荷重が8000kg以上の牽引自動車にあっては「17726kgを積載した状態」と読み替えて適用することができるものとする。)

- 表4
 排出ガス試験結果成績表の等価慣性重量
 (二輪自動車等以外の自動車についてJC08H+JC08C及びJE05測定モード以外の測定モードを用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車等以外の自動車についてJC08H+JC08C測定モードを用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車等以外の自動車についてJE05測定モード(機械式慣性のシャシダイナモメータに限る。)を用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車等(WMTCモード以外))
 (表略)
 (二輪自動車等(WMTCモード))

ランク	車両重量 (kg)	等価慣性重量 (kg)
1	～30	100
2	31～40	110
3	41～50	120
4	51～60	130
5	61～70	140
6	71～80	150
7	81～90	160
8	91～100	170
9	101～110	180
10	111～120	190
11	121～130	200
12	131～140	210
13	141～150	220

が乗車し、かつ、最大積載量の2分の1の重量を積載した状態

② 乗車定員が11人以上の自動車にあっては、乗車定員の2分の1の人員が乗車した状態
 ③ セミトレーラを牽引する牽引自動車にあっては、1人の人員が乗車し、かつ、空車状態のセミトレーラの重量に相当する重量及び当該セミトレーラの最大積載量の2分の1の重量を積載した状態(ただし、「空車状態のセミトレーラの重量に相当する重量及び当該セミトレーラの最大積載量の2分の1の重量を積載した状態」とあるのを、第五輪荷重が8000kg未満の牽引自動車にあっては「第五輪荷重の1.5倍の重量を積載した状態」、第五輪荷重が8000kg以上の牽引自動車にあっては「17726kgを積載した状態」と読み替えて適用することができるものとする。)

- 表4
 排出ガス試験結果成績表の等価慣性重量
 (二輪自動車以外の自動車についてJC08H+JC08C及びJE05測定モード以外の測定モードを用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車以外の自動車についてJC08H+JC08C測定モードを用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車以外の自動車についてJE05測定モード(機械式慣性のシャシダイナモメータに限る。)を用いた場合)
 (表略)
 (二輪自動車等)
 (表略)

新旧対照表-96-

14	151~160	230
15	161~170	240
16	171~180	250
17	181~190	260
18	191~200	270
19	201~210	280
20	211~220	290
21	221~230	300
22	231~240	310
23	241~250	320
24	251~260	330
25	261~270	340
26	271~280	350
27	281~290	360
28	291~300	370
29	301~310	380
30	311~320	390
31	321~330	400
32	331~340	410
33	341~350	420
34	351~360	430
35	361~370	440
36	371~380	450
37	381~390	460
38	391~400	470
39	401~410	480
40	411~420	490
41	421~430	500
以下10kgとび		

新旧対照表-97-

<p>(4) 排出ガス試験結果成績表に記載されている排出ガス量は、当該並行輸入自動車に適用される規程4-50（排気管からの排出ガス発散防止性能）の規定に適合していなければならない。</p> <p>(5) 排出ガス試験結果成績表に記載されている総排気量、最高出力、最高出力時回転数、使用燃料、変速機、減速比及び最高速度（二輪自動車等でWMTCモードにより排出ガス試験を実施した自動車以外は、最高速度を除く。）は、添付資料により確認できなければならない。ただし、5-3-7-2（原動機等に関する資料の省略）に該当する場合にあっては、この限りでない。</p> <p>5-3-8-2 ~ 5-3-12（略）</p> <p>第6 書面審査の決裁（略）</p> <p>第7 現車審査 7-1 ~ 7-3（略） 7-4 排出ガス試験結果成績表</p> <p>(1) 排出ガス試験結果成績表に記載されている一酸化炭素等発散防止装置、変速機、減速比（書面審査により確認したものを除く。）は、当該並行輸入自動車のもので同一でなければならない。</p> <p>この場合において、排出ガス試験結果成績表中の変速機の別は、次のとおりとする。</p> <p>① 変速機の「手動」とは、動力伝達系統にトルクコンバータを有さず、かつ、変速段の切換を手動で行う変速機をいう。</p> <p>② 変速機の「自動」とは、変速段の切換が自動的に行われる変速機をいう。</p> <p>(2) JE05測定モード及び二輪自動車等WMTCモード以外の測定モードで排出ガス試験を実施した自動車にあっては、排出ガス試験結果成績表に記載されている等価慣性重量は、当該並行輸入自動車の車両重量が該当する表4の車両重量の範囲に係る等価慣性重量と同一でなければならない。</p> <p>この場合において、当該自動車について単数又は複数の軸ごとに計測して車両重量を算出するときであって、当該自動車の排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性重量に対応する表4の等価慣性重量に係る車両重量の範囲の下限値と算出した車両重量との差が単数又は複数の軸ごとに計測した回数に10kgを乗じた値を下回るときは、当該自動車に係る等価慣性重量は、排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性重量と同一であるとみなすものとする。なお、車両重量を1回で計測することができるときは、「算出した車両重量」を「車両重量」と、「単数又は複数の軸ごとに計測した回数に10kgを乗じた値」を「10kg」とそれぞれ読み替えて適用する。</p> <p>また、二輪自動車等のうちWMTCモードにより排出ガス試験を実施したものにあっては、当該自動車の排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性重量に対応する表4の等価慣性重量に係る車両重量と算出した車両重量との差が、+10kg以内又は-20kg以内であるときは、当該自動車に係る等価慣性重量は、排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性</p>	<p>(4) 排出ガス試験結果成績表に記載されている排出ガス量は、当該並行輸入自動車に適用される規程4-50（排気管からの排出ガス発散防止性能）の規定に適合していなければならない。</p> <p>(5) 排出ガス試験結果成績表に記載されている総排気量、最高出力、最高出力時回転数、使用燃料、変速機及び減速比は、添付資料により確認できなければならない。ただし、5-3-7-2（原動機等に関する資料の省略）に該当する場合にあっては、この限りでない。</p> <p>5-3-8-2 ~ 5-3-12（略）</p> <p>第6 書面審査の決裁（略）</p> <p>第7 現車審査 7-1 ~ 7-3（略） 7-4 排出ガス試験結果成績表</p> <p>(1) 排出ガス試験結果成績表に記載されている一酸化炭素等発散防止装置、変速機、減速比（書面審査により確認したものを除く。）は、当該並行輸入自動車のもので同一でなければならない。</p> <p>この場合において、排出ガス試験結果成績表中の変速機の別は、次のとおりとする。</p> <p>① 変速機の「手動」とは、動力伝達系統にトルクコンバータを有さず、かつ、変速段の切換を手動で行う変速機をいう。</p> <p>② 変速機の「自動」とは、変速段の切換が自動的に行われる変速機をいう。</p> <p>(2) JE05測定モード以外の測定モードで排出ガス試験を実施した自動車にあっては、排出ガス試験結果成績表に記載されている等価慣性重量は、当該並行輸入自動車の車両重量が該当する表4の車両重量の範囲に係る等価慣性重量と同一でなければならない。</p> <p>この場合において、当該自動車について単数又は複数の軸ごとに計測して車両重量を算出するときであって、当該自動車の排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性重量に対応する表4の等価慣性重量に係る車両重量の範囲の下限値と算出した車両重量との差が単数又は複数の軸ごとに計測した回数に10kgを乗じた値を下回るときは、当該自動車に係る等価慣性重量は、排出ガス試験結果成績表に記載された等価慣性重量と同一であるとみなすものとする。なお、車両重量を1回で計測することができるときは、「算出した車両重量」を「車両重量」と、「単数又は複数の軸ごとに計測した回数に10kgを乗じた値」を「10kg」とそれぞれ読み替えて適用する。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

新旧対照表-98-

重量と同一であるとみなすものとする。

(3) (略)

7-5 ~ 7-10 (略)

第8 届出書等の保存期間

8-1 ~ 8-5 (略)

別表第2 (別添2の別表第1「別添13「二輪車の制動装置の技術基準」欄⑤関係)

二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表

(1) 川崎重工業株式会社

① (省略)

② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
VN00H ~ ZXT40D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
ZXT40E	Ninja ZX-14R	ZXT40EE	JKBZXNE1 *CA000000	米国	
ZXT40F	ZZR1400 ABS	ZXT40EE	JKBZXT40EFA 000000	欧州	
ZRT00D ~ ZXT00G	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
ZXT00H	Z1000SX ABS	ZRT00DE	JKAZXT00GHA 000000	欧州	
	Ninja 1000 ABS	ZRT00DE	JKAZXCHI *CA000000	米国	
ZXT00J ~ ZXT00K	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

(3) (略)

7-5 ~ 7-10 (略)

第8 届出書等の保存期間

8-1 ~ 8-5 (略)

別表第2 (別添2の別表第1「別添13「二輪車の制動装置の技術基準」欄⑤関係)

二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表

(1) 川崎重工業株式会社

① (省略)

② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
VN00H ~ ZXT40D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(新規)					
(新規)					
ZRT00D ~ ZXT00G	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
ZXT00H	Z1000SX ABS	ZRT00DE	JKAZXT00GHA 000000	欧州	
	(新規)				
ZXT00J ~ ZXT00K	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

新旧対照表-99-

LZT00A	VERSYS 1000	ZRT00DE	JKALZT00AAA 000000	欧州	
VN900B ~ ER650D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
ER650E	ER-6n	ER650AE	JKAER650EEDA 000000	欧州	
ER650F	ER-6n ABS	ER650AE	JKAER650EFDA 000000	欧州	
EX650C ~ EX650D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
EX650E	ER-6f	ER650AE	JKAEX650EEDA 000000	欧州	
	Ninja 650	ER650AE	JKAXEBE1 *CA000000	米国	
EX650F	ER-6f ABS	ER650AE	JKAEX650EFDA 000000	欧州	
LE650A ~ ZX600R	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

(2) スズキ株式会社

① (省略)

② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
GN7FA	GSX-R600	N738	JS1GN7FA *B2100001	米国、 カナダ	打刻様式の 先頭から10 桁目が「B」 以降 (B, C, D・・・) に適用

(新規)					
VN900B ~ ER650D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(新規)					
(新規)					
EX650C ~ EX650D	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(新規)					
(新規)					
LE650A ~ ZX600R	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

(2) スズキ株式会社

① (省略)

② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
GN7FA	GSX-R600	N738	JS1GN7FA *B2100001	米国、 カナダ	(追加)

新旧対照表-100-

C3	GSX-R600	N738	JS1C3111200 <u>100001</u>	豪州		C3	GSX-R600	N738	JS1C3111200 <u>100001</u>	豪州	
GR7MA	GSX-R750	R747	JS1GR7MA *B2 <u>100001</u>	米国、カナダ	打刻様式の先頭から10桁目が「B」以降 (B, C, D, ...) に適用	GR7MA	GSX-R750	R747	JS1GR7MA *B2 <u>100001</u>	米国、カナダ	(追加)
C4~C5	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	C4~C5	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
VP56A	DL650A	P513	JS1VP56A *C2 <u>100001</u>	米国、カナダ	打刻様式の先頭から10桁目が「C」以降 (C, D, E, ...) に適用	VP56A	DL650A	P513	JS1VP56A *C2 <u>100001</u>	米国、カナダ	(追加)
C7~CA	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	C7~CA	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
VP55A	SFV650	P511	JS1VP55A *C2 <u>100001</u>	カナダ	打刻様式の先頭から10桁目が「C」以降 (C, D, E, ...) に適用	(新規)					
CX	SFV650	P511	JS1CX111200 <u>100001</u>	豪州		(新規)					
VP55B	SFV650A	P511	JS1VP55B *C2 <u>100001</u>	カナダ、台湾	打刻様式の先頭から10桁目が「C」以降 (C, D, E, ...) に適用	(新規)					
GT78A	GSX-R1000	T717	JS1GT78A *C2 <u>100001</u>	米国、カナダ	打刻様式の先頭から10桁目が「C」以降 (C, D, E, ...) に適用	(新規)					

新旧対照表-101-

					用						
CY	GSX-R1000	T717	JS1CY111200 <u>100001</u>	豪州		(新規)					
CY	GSX-R1000	T717	JS1CY121400 <u>100001</u>	タイ		(新規)					
CY	GSX-R1000	T717	JS1CY1113 <u>C0100001</u>	韓国	打刻様式の先頭から10桁目が「C」以降 (C, D, E, ...) に適用	(新規)					
<p>(3) 本田技研工業株式会社 ① (省略) ② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用</p>						<p>(3) 本田技研工業株式会社 ① (省略) ② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用</p>					
型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な 輸出 先	備考	型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な 輸出 先	備考
PC40~SC67	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	PC40~SC67	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
SC68	GL1800	SC47E	JH2SC68A *CK000001	EU・US		(新規)					
SC70	VFR1200X VFR1200XD	SC70E	JH2SC70A *CK000001	EU		(新規)					
RC61	NC700S NC700SA NC700SD	RC61E	JH2SC61A *CK000001	EU・カナダ		(新規)					
RC62	NC700D	RC61E	JH2SC62A *CK000000	EU		(新規)					
RC63	NC700X NC700XA NC700XD	RC61E	JH2SC63A *CK000001	EU・US		(新規)					

新旧対照表-102-

(4) ヤマハ発動機株式会社
① (省略)
② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
RN16～ SJ07	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
SJ09	XP500 XP500A	J409E	JYASJ09 <u>1000000000</u>	EU/ AUS	
RP21～ RN23	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
RN25	FZ8	N522E	JYARN25 <u>0000000000</u>	EU/ AUS	
(削除)					
(削除)					
(削除)					
RN27～ RN28	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>1000000000</u>	EU	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>4000000000</u>	AUS	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>5000000000</u>	EU	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>7000000000</u>	AUS	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>8000000000</u>	EU	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	AUS	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	EU	

(4) ヤマハ発動機株式会社
① (省略)
② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有 り)	主な 輸出 先	備考
RN16～ SJ07	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(新規)					
RP21～ RN23	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
RN25	FZ8	N522E	JYARN25 <u>1000000000</u>	EU	
RN25	FZ8	N522E	JYARN25 <u>4000000000</u>	AUS	
RN25	FZ8	N522E	JYARN25 <u>5000000000</u>	EU	
RN25	FZ8	N522E	JYARN25 <u>7000000000</u>	AUS	
RN27～ RN28	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					

新旧対照表-103-

RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	EU	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	AUS	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	EU	
RJ19	XJ6	J519E	JYARJ19 <u>9000000000</u>	AUS	
RN18	TDM900	N404E	JYARN18 <u>1000000000</u>	EU	
RN18	TDM900	N404E	JYARN18 <u>2000000000</u>	AUS	
VN02	XVS950A	N602E	JYAVN02 <u>1000000000</u>	EU	
VN02	XVS950A	N602E	JYAVN02 <u>2000000000</u>	AUS	
VP23	XV1900A	P618E	JYAVP23 <u>4000000000</u>	EU	
VP23	XV1900A	P618E	JYAVP23 <u>7000000000</u>	EU	
VP27	XV1900CU	P622E	JYAVP27 <u>0000000000</u>	US/ CAN	但し、下6 桁が001402 以降に限る
VP33	XVS1300CU	P629E	JYAVP33 <u>0000000000</u>	US/ CAN	

別添10 ワンマンバスの構造要件

- 1.～2. (略)
3. 構造要件
 - 3.1. (略)
 - 3.2. 乗降口の扉の開閉装置等
乗降口の扉の開閉装置は、次の構造を有するものであること。
 - 3.2.1.～3.2.2. (略)
 - 3.2.3. 乗降口 [乗降口の開口部の前縁が運転者席の座席（前後に調節できるもの）にあつては、中間位置に調整した場合における当該座席）の前縁から奥行き方向に200mmの位置を含み車両中心面に直交する鉛直面より前方にあるものを除く。3.2.4.において同じ。]の扉を閉じた後でなければ走行装置に動力を伝達することができない構造であること。
ただし、上記の構造の解除装置を備えた場合にあつては、当該解除装置が運転者席において容易に操作できないものであること。
 - 3.2.4.～3.2.5. (略)
 - 3.3.～3.10 (略)

(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					
(新規)					

別添10 ワンマンバスの構造要件

- 1.～2. (略)
3. 構造要件
 - 3.1. (略)
 - 3.2. 乗降口の扉の開閉装置等
乗降口の扉の開閉装置は、次の構造を有するものであること。
 - 3.2.1.～3.2.2. (略)
 - 3.2.3. 乗降口 [乗降口の開口部の前縁が運転者席の座席（前後に調節できるもの）にあつては、中間位置に調整した場合における当該座席）の前縁から奥行き方向に200mmの位置を含み車両中心面に直交する鉛直面より前方にあるものを除く。3.2.3.において同じ。]の扉を閉じた後でなければ走行装置に動力を伝達することができない構造であること。
ただし、上記の構造の解除装置を備えた場合にあつては、当該解除装置が運転者席において容易に操作できないものであること。
 - 3.2.4.～3.2.5. (略)
 - 3.3.～3.10 (略)

新旧対照表-104-

附則（平成25年2月26日検査法人規程9号）
この規程は、平成25年3月1日から施行する。

新旧対照表-105-

IV. 整備業を取り巻く情勢

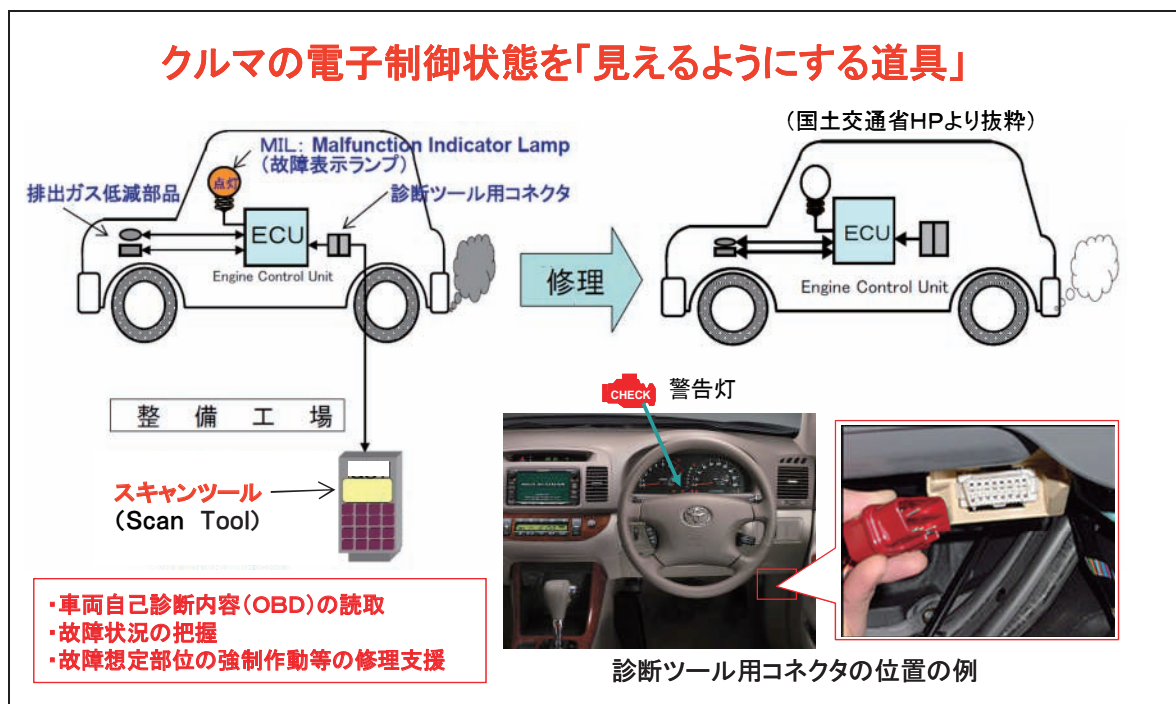
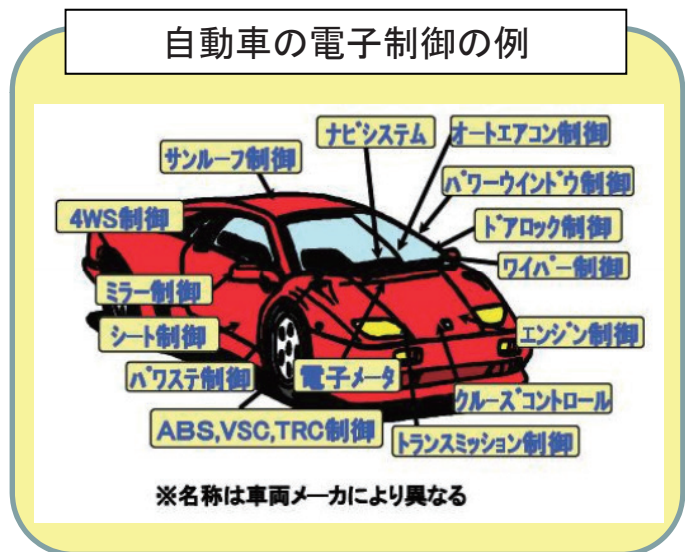
Ⅳ. 整備業を取り巻く情勢

1. スキャンツールについて

近年における自動車は、安全性能や環境性能を向上させる必要性が求められており、従来の機械式制御から、各種センサーを通じて電子的に制御・調整を行うシステムに進化してきています。このような自動車の進化したシステムに対応し、的確な診断を行いユーザーの信頼を確保していくためスキャンツールを活用していくことが必要となってきています。

(1) スキャンツールの概要

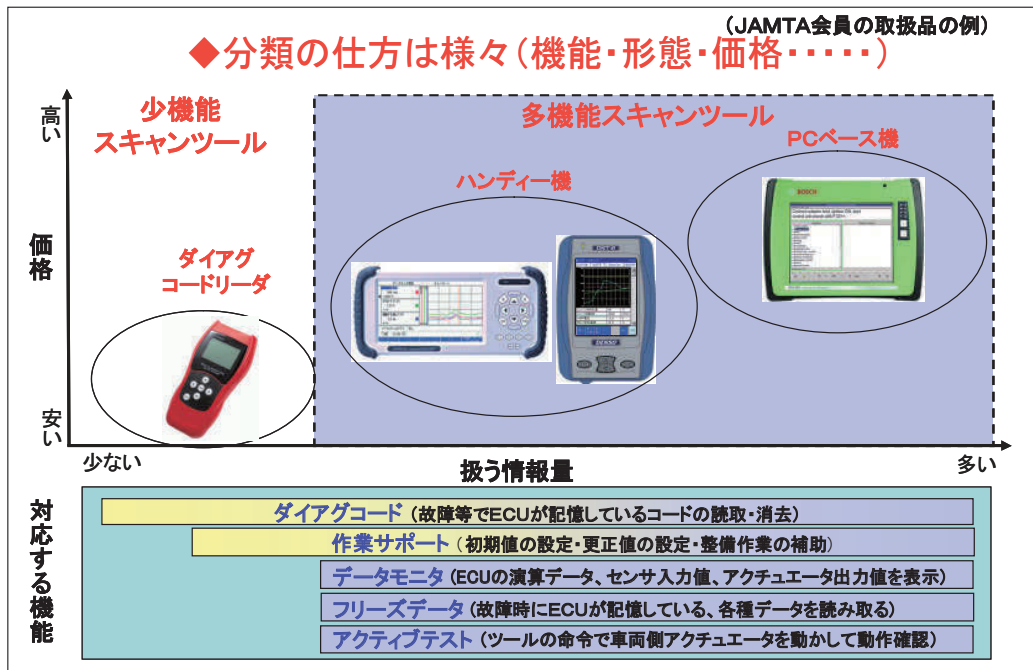
スキャンツールは、それだけあれば故障診断を行えるというのではなく、測定器、整備書・配線図等と組み合わせて総合的に判断し、整備作業を行うものであり、車両とコネクタで接続し車両内の電子制御ユニットと通信を行い、解析及び整備するために使用するツールでクルマの電子制御状態を「見えるようにする道具」です。



(2) スキャンツールの分類

スキャンツールには特定自動車メーカーの車両専用である「専用スキャンツール」と複数の自動車メーカー車両に対応している「汎用スキャンツール」があります。

なお、汎用スキャンツールには少機能のもの多機能のものなどタイプにより価格が異なっており、その幅も広がっています。

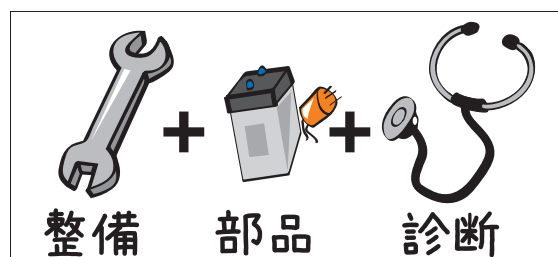


(3) スキャンツールの活用について

従来の整備料金算出方法は、故障診断が伴った場合でも「部品代」+「技術料」が一般的でしたが、故障診断自体のプロセスをユーザーに分かりやすく提示し「故障診断」に要する作業時間及び必要とする専門的な知識・技術等を明確にする必要があります。

また、スキャンツールを上手く活用することにより、故障修理時における不具合発見までの時間を短縮することができる可能性があります。作業時間の短縮は事業場の稼働効率向上やお客様の満足度の向上につながります。

なお、故障診断に要する料金の徴収に関しては、事業場ごとの判断になります。日本自動車整備振興会連合会発行の「2011年版自動車整備標準作業点数表(乗用車編)」より、故障診断の項目が新設されておりますので、診断料金等算出する際の参考としてください。



参考

スキャンツールを活用した故障診断の作業点数の算出例

故障診断に要する料金をお客様からいただくかどうかは個々の整備事業場ごとに判断することになります。また診断にかかる時間は、不具合の箇所、状況によって変わるため、すべての場合について事前に時間を予測することはできません。

故障診断の事例(電子制御系統に不具合がある場合)

問診内容	お客様より「朝、エンジンがかかりにくい」という整備依頼。問診及び現象確認にて冷間時にエンジン始動不良を起こしていることが確認できた。
スキャンツールによる確認	水温センサ系統の異状が出力された。
水温センサ単体点検	水温センサを点検した結果、水温センサの内部抵抗不良が原因であることが判明した。

作業内容

1.問診作業	・お客様から不具合内容の聴き取り
2.診断作業	・スキャンツールによるダイアグ・コードの読み取り (水温センサ系統の異状と出力)
①スキャンツールによる確認・点検	・フリーズ・フレーム・データの出力 (不具合発生時のエンジン稼働状態の確認)
②整備マニュアルに基づいた点検	・データ・モニタの確認(現在のエンジン稼働状態を確認)
3.点検作業	・ワイヤ・ハーネスおよびコネクタの確認 → 異状なし
3.点検作業	・水温センサの単体点検 → 異状あり
4.整備作業	・水温センサの交換、ダイアグコードを消去の後、コードが再検出しないか確認

作業点数の算出例(お客様から故障診断料金をいただく場合の例)

作業番号	車名	XXXXX	整備依頼内容1.『朝、エンジンがかかりにくい』 「水温センサ交換」時の作業点数の算出例： a+b+c+d+点検整備作業 ※整備追加点数項目を実施しなかった場合は、「a+b+点検整備作業」となる
	型式	AKB48	
	エンジン型式	BBC-DE	
****	故障診断に伴う問診作業	a	整備依頼内容2.『エンジンがかかっているとき、音がある』 「ファンベルト交換」時の作業点数の算出例： a+点検整備作業
****	スキャンツールによるダイアグ・コードの読み取り・消去 整備追加点数 フリーズ・フレーム・データ出力 1回確認 データ・モニタ 1回確認	b c	
3160	水温センサ取替(コンピュータ用)	d e	整備依頼内容3.『エンジンオイルを交換してほしい』 「オイル交換」時の作業点数の算出例： 点検整備作業

故障診断

問診

+

スキャンツールによる診断

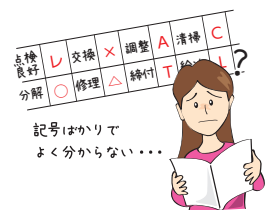
+

点検作業

(4) 点検・整備及び診断結果等の説明について

定期点検は故障予防のために行うものであることから、ユーザーに見栄えするような結果がなかなか無いものとなっています。しかし、点検作業を実施する前にその必要性及び点検内容を十分に説明し、ユーザーに納得していただくことが重要となります。

また、点検整備記録簿には、点検内容と実施結果が記載されていますが、説明をせずにユーザーに手渡すだけでは記載されている記号の意味や作業内容をご理解いただけない場合があります。したがって、記録簿を活用して作業の内容等を説明することも重要なポイントとなります。



参考 点検・整備結果アドバイスシートの一例

エア・クリーナ・エレメント

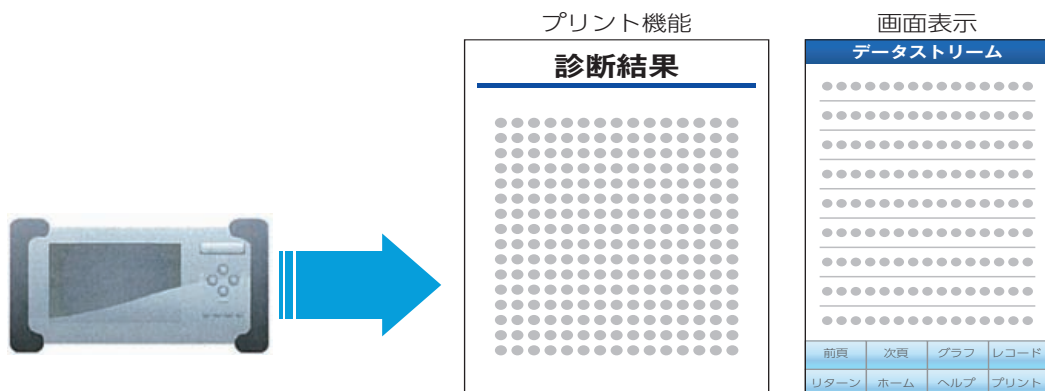
点検時の愛車の状態	正常な働き	交換の必要性	交換を怠ると
整備士コメント: 清掃後の写真です。 今回の点検では多少の汚れがありましたので、清掃を実施しました。 次回点検時には、交換をお勧めします。	エンジンが吸入する空気中のチリ等をろ過しています。	チリ等が蓄積され、目詰まりが発生します。	エンジンの出力低下、燃費や排気ガスの悪化を引き起します。

スキャンツールによる診断結果については、「特に異常はありません」という言葉だけではユーザーが物足りないと感じてしまう可能性があります。また、異常が認められた場合であっても、ユーザーが体感できる症状が出ていない場合等は説明が難しくなることから、プリントアウト機能（機種により装備）等を活用して通常時のデータと不具合発生時のデータを比較するなどして提示することにより、ユーザーの理解を深めるには効果的なものとなります。

参考 スキャンツールの診断結果表示・プリント機能の活用

現在販売されているスキャンツールのなかには、診断結果をプリントアウト(パソコン経由等)する機能をもったものがあります。

また、プリントアウト機能がなくても、診断結果データを画面表示で提示することによりユーザーへの説明に活用することが可能です。



参考

FAINES(ファイネス)について 【スキャンツールを導入するうえでの対応】

スキャンツールを活用するうえでは、各々の車両における使用方法及び整備基準値等が必要になります。

FAINESでは、各メーカー・車種ごとの整備マニュアル等が閲覧可能となっていますので、確実な点検・整備を実施する観点からも会員加入をご検討下さい。

※詳しくは、日本自動車整備振興会連合会のホームページをご参照下さい。

<http://www.jaspa.or.jp/>

「整備事業関連情報」の「整備事業者向け情報」の中の「FAINESの紹介」をご参照下さい。

● FAINES(ファイネス)とは？



整備事業の情報館。

FAINESは、インターネットを活用した整備情報提供システムです。

整備マニュアル情報をはじめ、故障整備事例、新型車・新機構の紹介、回路図、点検基準値、標準作業点数など、プロに不可欠なさまざまな情報を満載しています。

インターネットに接続できるパソコンがあれば、会員登録するだけで、いつでも・どこでも・すぐに必要な情報を閲覧できます。

簡単で便利、そして大いに役立つ整備事業の情報館

——— それがFAINES(ファイネス)です。

● FAINESに登録されている情報の種類

平成25年7月現在

主な情報の種類	情報内容の概要	登録範囲(登録数)
整備マニュアル情報	自動車メーカー各社から提供された修理書(整備書、整備解説書)データをベースに掲載 (注意) 登録車両範囲は、原則、本情報を提供開始した2004年4月以降(カワサキのみ2010年9月以降)にモデルチェンジ等を実施した車両が対象となります。 (参考) メーカーによっては、修理書の他に解説書や配線図、車体整備情報、取説等を併載している場合もあります。詳細は登録内容一覧をご覧ください。	登録内容一覧を参照 (1042データ、466車種)
故障整備事例&アドバイス情報	実体験を元にした故障現象の原因とその整備内容事例、及び整備作業上の留意点等を網羅したワンポイントアドバイス等を掲載	原則としてメーカー保証期間外の登録車 (4535データ)
車両データ (サンプリングデータ)	FAINES独自の基準をクリアした正常状態の車両を元に、所定の外部故障診断装置(スキャンツール)にて収集・保存したデータをサンプリングデータとして提供(当面、データは日立製及びデンソー製のツールから入手したものに限定されます。) (参考) データをご利用になるには、別途、専用のPC用ソフトが必要となります。入手方法等詳細については コチラ をご確認下さい。	J-OBディIIIに準拠した車両 (注)を主とするOBDを搭載した登録車 (195データ)

★技術情報 (Service Information)	自動車メーカーから提供された新型車の解説や点検整備方式、点検整備のポイント等を掲載 (注意) 日整連発行の「技術情報」には、自動車メーカーからの情報以外にも、部品メーカー、自工会、国交省等の情報が掲載されている場合があります。これらの情報については「業界関連情報」として登録していますのでご注意ください。	'94/1月号～'13/6月号 (1475データ)
★国産&輸入自動車サービス・データ	車両やエンジン、シャシ等の主要諸元値、点検基準値等を掲載 (注意) 各諸元以外の点検整備関係の内容は輸入自動車のみ掲載していません。国産車に関しては「整備マニュアル情報」や「技術情報」等を代替情報としてご活用下さい。	'95年版～'12年版 (2528データ)
タイミング・ベルト交換要領	タイミング・ベルトの交換要領や判断基準等を掲載 (注意) 単年度発行の書籍を基に編集・登録しているため掲載車種等は限定されます。なお、1995年版書籍に掲載されていた情報については、現在、都合により公開を停止しております。	'01年版〔'95年～'00年の新規発売車〕 (76データ)
★自動車整備新技術	整備主任者の研修用資料から電子制御装置や各種診断技術、各社新技術等を掲載	'96年度版～'12年度版 (545データ)
燃料噴射装置故障探究マニュアル	各自動車メーカー別に主要エンジンの回路図や自己診断方法を掲載 (注意) 単年度発行の書籍を基に編集・登録しているため掲載車種等は限定されます。	'95年版、'99年版 (338データ)
★タイヤ適用リム一覧表 【サービス・データ】	国産乗用車用のタイヤ適用リムサイズ表を一覧で掲載 (参考) 検索時には、左記名称の一部をフリーワードとして検索するか、個別指定検索で乗用車メーカーから車種、型式共に「共通」を選択して実行してみてください。	サービス・データの発行に合わせて更新 (1データ)
車台番号・原動機型式打刻位置等 図解マニュアル 【技術情報、サービス・データ】	車台番号とエンジン型式の打刻位置をイラストで掲載 ※群馬県自動車整備振興会発行の「図解 車台番号・原動機型式打刻様式等マニュアルハンドブック」を基にメーカー別に編集 (参考) 検索時には、左記名称の一部をフリーワードとして検索するか、個別指定検索で乗用車メーカーから車種、型式共に「共通」を選択して実行してみてください。	'05/05発行分 '10/12発行分 (184データ)
※()内は実データ数を示します。		
(注) J-OBディ規制は、国産車では2008年10月以降の新型車、輸入車及び継続生産車では2010年9月以降のモデルチェンジ車に適用されている。		

◇ 標準作業点数表

主な情報の種類	情報内容の概要	登録範囲
★自動車整備標準作業点数表	各メーカー・車種別の法定点検、一般整備の標準点数を掲載 ※故障診断に係る作業については、1999年1月以降の新型車若しくはフルモデルチェンジ車(OBD搭載車に限る)に掲載。ただし、2トン(最大積載量)以上の貨物車は除外	'95年版～'12年版 (4756データ)

◇ リコール・改善対策

主な情報の種類	情報内容の概要	登録範囲
リコール・改善対策	リコール及び改善対策の届出内容を掲載	'96/4月届出分以降
国産自動車メーカーのお知らせ一覧	保証延長、自主改善、サービスキャンペーン等の周知内容を掲載	'09/5月以降

◇ 業界関連情報

主な情報の種類	情報内容の概要	登録範囲
業界関連情報	日整連や官庁関係(国交省、経産省等)、関連団体(自工会、自販連等)、自動車メーカー等から発信された業界向けの主要情報を掲載	'98/8月以降
かじ取り車輪の「横すべり量の例外的取扱い車両一覧表」 【省庁発信情報】	輸入車における横すべり量の例外的取扱い車両の一覧表 (参考) 検索時には、左記名称の一部をフリーワードとして検索して下さい。	'91/9月以降
★タイヤの負荷能力対応表等一覧 【関連団体】	JATMA(日本自動車タイヤ協会)発行の「YEAR BOOK」の中から、タイヤのロードインデックスと負荷能力対応表、速度記号と速度対応表、呼びを掲載 (参考) 検索時には、左記名称の一部をフリーワードとして検索して下さい。	毎年、前年分の情報を最新版として更新

※ 最新の登録内容は、「お知らせ一覧」または「登録情報内容一覧」でご確認下さい。
 ※ ★印の情報は定期的に更新・追加されるデータです。(新規データの更新は、適宜「新着情報」等でお知らせします。)
 ※ 【メーカー】部は登録されている情報の種類を示します。

● FAINESでできること

1.メーカーのマニュアルが直接閲覧できる!

大量の整備技術資料、とりわけ自動車メーカー発行のサービスマニュアルはその購入費や保管場所が難点となっていました。FAINESでは、サービスマニュアルを「整備関連情報」から検索することで直接閲覧でき、プロの整備を強力にバックアップします。



2.タブ機能でシンプル設計! 素早く検索できる!

タブ機能で分別された各項目では、車両型式検索、キーワード検索、また、マウスのみで選択式に検索することができ、当該データを素早く検索し閲覧できます。

3.故障整備事例&アドバイス情報を入手できる!

常時蓄積される故障整備事例情報を入手できます。さらに自動車メーカーより点検・整備に役立つアドバイス情報も提供されます。

4.正しく透明性のある料金計算ができる!

メーカー・車種を指定して標準作業点数を確認し、これを参考に正しく透明性のある料金計算ができます。

5.サービスデータが手軽に確認できる!

各車種の主要諸元値、点検基準値などを手軽に確認でき、毎日の整備作業をスムーズに行うことができます。

6.リコール情報がいち早く入手できる!

リコール情報がいち早く閲覧できます。入庫ユーザーに適切かつタイムリーに対応でき、工場の信頼を高めます。

etc..

※スキャンツールにより読み取った車両データ(正常データ)の提供を平成25年4月から随時開始します。

● FAINESを活用すると

毎日の作業をリアルタイムでバックアップ!
工場の信頼をグ〜ンと高めます。



2. 継続検査に係る広告等料金表示の適正化について

「検査検定、資格認定等に係る利用者の負担軽減に関する調査結果」に基づく勧告により、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、ホームページ等の料金表示の適正化を図るよう国土交通省より通知がありました。

このため、自工場において車検に係る広告等に関する不適切な表示等がないことを確認し、関係法令を遵守してユーザーとの適正な取引に努めるようにしてください。

(1) 消費者保護に関する法令について

ア) 特定商取引法

自動車分解整備事業者が行う点検または整備は、道路運送車両法の遵守規定により、消費者保護が図られていることから特定商取引法の適用除外とされています。

なお、道路運送車両法第91条の3及び同法施行規則第62条の2の2に下記の内容が自動車分解整備事業者の遵守事項として規定されています。

- ・ 定期点検整備料金の掲示
- ・ 概算見積書の交付（定期点検整備）
- ・ 分解整備記録簿を記載して写しを交付
- ・ 行っていない点検・整備の料金を請求してはならない。また、依頼されていない点検・整備を不当に行いその料金を請求してはならない。

参 考

特定商取引法（特定商取引に関する法律）

訪問販売、通信販売、電話勧誘販売等、消費者トラブルを生じやすい6つの取引類型を対象に、事業者が守るべきルールと、消費者による契約の解除（クーリング・オフ）や取消しなどを認め、事業者による違法・悪質な勧誘行為等を防止するとともに、消費者の利益を守るための法律です。

また、事業者に対して、消費者への適正な情報提供等の観点から、以下のような規定を定めています。

①氏名等の明示の義務付け

勧誘開始前に事業者名や、勧誘目的であることなどを消費者に告げるよう業者に義務付けています。

②不当な勧誘行為の禁止

重要事項（価格・支払条件等）や虚偽の説明を故意に告知しなかったり、消費者をおどして困惑させたりする勧誘行為を禁止しています。

③広告規制

業者が広告をする際には、重要事項を表示することを義務付け、また、虚偽・誇大な広告を禁止しています。

④書面交付の義務

契約締結時等に、重要事項を記載した書面を交付することを事業者にも義務付けています。

イ) 個人情報保護法

個人の権利、利益を保護することを目的とした法律です。個人情報を取扱う事業者として、以下の項目を守る必要があります。

- ①個人情報の提供を受ける際に、利用目的を告げなければならない。
- ②取得した個人情報は、提供を受ける際に告げた利用目的以外に使用してはならない。
- ③個人情報を第三者に提供する場合、本人の同意を得なければならない。

ウ) 消費者基本法

消費者の利益の擁護、権利の尊重、自立への支援といった基本理念を定めています。また、消費者の権利、事業主の責務、行政機関の責務等を規定しており、事業主（者）の責務として以下のように定められています。

- ①消費者の安全及び取引における公正を確保すること。
- ②消費者に対し必要な情報を明確かつ平易に（難しくなく）提供すること。
- ③消費者との取引に関して、消費者の知識、経験及び財産の状況（支払い能力）等に配慮すること。
- ④消費者との間に生じた苦情を適切かつ迅速に処理するために必要な体制の整備等に努め、当該苦情を適切に処理すること。

エ) 消費者契約法

契約時に、消費者の誤認や困惑によるトラブルから消費者を守ることを目的として、契約を勧誘する際、以下のような行為を行ってはならない旨が規定されています。

- ①重要事項について、事実と異なることを告げてはならない。（不実告知）
- ②将来における変動が不確定なものを断定的に告げてはならない。
（当該車両の保安基準適合性維持に係る将来の予測情報は除く）
- ③消費者の利益となる情報だけでなく、不利益となることも告げなくてはならない。
（故意の不告知）
- ④消費者が事業者に対し、その場からの退去の意思を示した場合、それに従わなければならない。
- ⑤消費者がその場所から退去する意思を示した場合、それを妨げてはならない。

オ) 独占禁止法（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）

商品等の販売において競争関係にある企業同士が、販売価格、数量及び地域等を話し合いで決める等の競争行為（カルテル）や取引先に対する不公正な取引方法等の行為を禁止する法律です。なお、事業者として、以下のような行為が禁止されています。

- ①不当な「抱き合わせ販売」（不公正な取引方法）

【例】 人気商品である新車または中古車の販売時に、車両本体価格に3年分の定期点検料金を加えて販売する。（ユーザーに選択権を与えず、強制的にセットで販売する。）

カ) 景品表示法（不当景品類及び不当表示防止法）

過大な景品類や不当な表示による顧客の誘引を防止するため、一般消費者による自主的で合理的な選択を阻害するおそれのある行為を制限し、禁止することにより、一般消費者の利益を守ることを目的とし、消費者を誘引する手段として以下のような表示を行ってはならないとされています。

- ①内容について、実際のものよりも著しく優良であると一般消費者に示す表示をすること。

【例】「入庫から30分で乗って帰れます」の表示

～30分で車検が終了するケースがほとんどではない場合。

- ②内容について、事実と相違して競争事業者に係るものよりも著しく優良であると一般消費者に示す表示をすること。

【例】「地域初」、「業界初」の表示

～実際は他の業者も実施していた場合。

- ③取引条件について、実際のものよりも取引の相手方に著しく有利であると一般消費者に誤認される表示をすること。

【例】「車検料金10,000円ポッキリ」の表示

～別途請求を表示していない場合。また、「7,500円」と税抜き表示をして、それ以外に消費税を徴収している場合。

- ④取引条件について、競争事業者に係るものよりも取引の相手方に著しく有利であると一般消費者に誤認される表示をすること。

【例】「市内で一番安い」と表示

～実際は他の業者の方が安い場合。

注 意：上記【例】のような表現等は具体的事実や正確なデータに基づいたものでないと好ましくありません。また、上記【例】の表現等以外も事実と反する場合は、不当表示のおそれがあります。

参 考 景品表示法（不当景品類及び不当表示防止法）（抜粋）

（不当な表示の禁止）

第4条 事業者は、自己の供給する商品又は役務の取引について、次の各号のいずれかに該当する表示をしてはならない。

- 一 商品又は役務の品質、規格その他の内容について、一般消費者に対し、実際のものよりも著しく優良であると示し、又は事実と相違して当該事業者と同種若しくは類似の商品若しくは役務を供給している他の事業者に係るものよりも著しく優良であると示す表示であって、不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがあると認められるもの
 - 二 商品又は役務の価格その他の取引条件について、実際のもの又は当該事業者と同種若しくは類似の商品若しくは役務を供給している他の事業者に係るものよりも取引の相手方に著しく有利であると一般消費者に誤認される表示であって、不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがあると認められるもの
 - 三 前二号に掲げるもののほか、商品又は役務の取引に関する事項について一般消費者に誤認されるおそれがある表示であって、不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがあると認めて内閣総理大臣が指定するもの
- 2 内閣総理大臣は、事業者がした表示が前項第一号に該当するか否かを判断するため必要があると認めるときは、当該表示をした事業者に対し、期間を定めて、当該表示の裏付けとなる合理的な根拠を示す資料の提出を求めることができる。この場合において、当該事業者が当該資料を提出しないときは、第6条の規定の適用については、当該表示は同号に該当する表示とみなす。

(2) 消費税に関する法令について

ア) 消費税転嫁対策特別措置法（消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法）

平成26年4月及び平成27年10月に予定されている消費税引き上げに際し、事業者による消費税の転嫁拒否等の行為を迅速かつ効果的に是正するため、消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保することを目的として定められた平成29年3月31日までの時限的措置法です。

消費税転嫁対策特別措置法が成立しました

※消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法

消費税転嫁対策特別措置法は、平成25年10月1日から施行されます（同法は、平成29年3月31日まで適用されます。）。政府としては、この法律に基づき消費税の円滑かつ適正な転嫁に向けた取組を行っていきます。

I 消費税の転嫁拒否等の行為の是正に関する特別措置

平成26年4月1日以降に供給する商品又は役務について、消費税の転嫁を拒む行為等が禁止されます。適用対象となる主な取引及び禁止される行為は以下のとおりです。

転嫁拒否をする側(規制対象)(買手)	転嫁拒否をされる側(売手)
大規模小売事業者	大規模小売事業者と継続的に取引を行っている事業者
資本金3億円以下の事業者と継続的に取引を行っている事業者等	資本金3億円以下の事業者等

禁止される行為	具体例
① 減額	本体価格に消費税分を上乗せした額を対価とする旨契約していたが、消費税分の全部又は一部を事後的に対価から減じること
② 買ったたき	原材料費の低減等の状況変化がない中で、消費税率引上げ前の税込価格に消費税率引上げ分を上乗せした額よりも低い対価を定めること
③ 購入強制・役務の利用強制・不当な利益提供の強制	消費税率引上げ分を上乗せすることを受け入れる代わりに、取引先にディナーショーのチケットを購入させること
④ 税抜価格での交渉の拒否	消費税抜価格(本体価格)で交渉したいという申出を拒否すること
⑤ 報復行為	転嫁拒否をされた事業者が、①～④の行為が行われていることを公正取引委員会などに知らせたことを理由に、取引の数量を減らしたり、取引を停止したりするなど、不利益な取扱いをすること

違反行為を防止又は是正するため、公正取引委員会、主務大臣、中小企業庁長官が必要な指導・助言を行います。また、違反行為があると認めるときは、公正取引委員会が勧告を行い、その旨を公表します。

Iに関する問い合わせ先:公正取引委員会取引企画課 03-3581-5471(代表)

II 消費税の転嫁を阻害する表示の是正に関する特別措置

平成26年4月1日以降に供給する商品又は役務の取引について、消費税分を値引きする等の宣伝や広告が禁止されます。禁止される表示は以下のとおりです。

禁止される表示	禁止される表示の具体例
① 取引の相手方に消費税を転嫁していない旨の表示	「消費税は転嫁しません」 「消費税は当店が負担しています」
② 取引の相手方が負担すべき消費税に相当する額の全部又は一部を対価の額から減ずる旨の表示であって消費税との関連を明示しているもの	「消費税率上昇分値引きします」
③ 消費税に関連して取引の相手方に経済上の利益を提供する旨の表示であって②に掲げる表示に準ずるもの	「消費税相当分、次回の購入に利用できるポイントを付与します」

違反行為を防止又は是正するため、消費者庁、公正取引委員会、主務大臣、中小企業庁長官が必要な指導・助言を行います。また、違反行為があると認めるときは、消費者庁が勧告を行い、その旨を公表します。

IIに関する問い合わせ先:消費者庁表示対策課 03-3507-8800(代表)

Ⅲ 価格の表示に関する特別措置

(1) 平成25年10月1日以降、消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保や事業者の値札の貼り替えなどの事務負担に配慮する観点から、表示価格が税込価格であると誤認されないための措置を講じていれば、「税込価格」を表示しなくてもよいとする特例が設けられます。

※ 消費者への配慮の観点から、上記の特例を受ける事業者はできるだけ速やかに「税込価格」を表示するよう努めることとされています。

【具体的な表示の例】

(例1) 値札、チラシ、ポスター、商品カタログ、インターネットのウェブページ等において、商品等の価格を次のように表示する

〇〇円 (税抜) 〇〇円 (税抜価格) 〇〇円 (本体価格) 〇〇円+税

(例2) 個々の値札等においては「〇〇円」と税抜価格のみを表示し、別途、店内の消費者が商品等を選択する際に目に付きやすい場所に、明瞭に、「当店の価格は全て税抜価格となっています。」といった掲示を行う

(2) 事業者が、税込価格に併せて、税抜価格を表示する場合において、税込価格が明瞭に表示されているときは、景品表示法第4条第1項(不当表示)の規定は適用しないこととされました。

Ⅲ(1)に関する問い合わせ先:財務省主税局税制第二課 03-3581-4111(代表)
Ⅲ(2)に関する問い合わせ先:消費者庁表示対策課 03-3507-8800(代表)

Ⅳ 消費税の転嫁及び表示の方法の決定に係る共同行為に関する特別措置

平成26年4月1日以降に供給する商品又は役務を対象にした、事業者又は事業者団体が行う転嫁カルテル・表示カルテルが独占禁止法の適用除外となります(公正取引委員会が定めた期間内にあらかじめ届け出ることが必要です。)

(1) 転嫁カルテル(消費税の転嫁の方法の決定に係る共同行為)

(例1) 事業者がそれぞれ自主的に定めている本体価格に、消費税額分を上乗せすること

(例2) 消費税額分を上乗せした結果、計算上生じる端数について、切上げ、切捨て、四捨五入等により合理的な範囲で処理すること

※ 税込価格や税抜価格(本体価格)を決めることは、適用除外の対象にはなりません(独占禁止法に違反する行為ですので注意してください。)

※ 転嫁カルテルについては、参加事業者の3分の2以上が中小事業者であることが必要です。

【中小事業者の範囲】	資本金等の額 (会社)	又は	常時使用する従業員数 (会社又は個人)
製造業、建設業、運輸業	3億円以下		300人以下
卸売業	1億円以下		100人以下
サービス業	5千万円以下		100人以下
小売業	5千万円以下		50人以下
政令で定める業種	業種ごとに政令で定める金額以下		業種ごとに政令で定める数以下
上記以外の業種	3億円以下		300人以下

(2) 表示カルテル(消費税についての表示の方法の決定に係る共同行為)

(例1) 税率引上げ後の価格について、「消費税込価格」と「消費税額」とを並べて表示する方法を用いること

(例2) 税率引上げ後の価格について、「消費税込価格」と「消費税抜価格」とを並べて表示する方法を用いること

Ⅳに関する問い合わせ先:公正取引委員会取引企画課 03-3581-5471(代表)

2013.6.20

3. 自動車整備用リフト事故及び整備機器事故について

一般社団法人日本自動車機械工具協会では、従来より整備用リフトの事故防止活動を進めており、平成24年度ではリフト事故が25件発生、整備用機器に関しては死亡事故も発生しています。

そのため事故原因の分析を行った結果が公表されていますので、事故の発生状況を確認し事故防止に努めてください。

平成24年 1月～12月・整備用リフト事故発生状況

機工協・技術サービス部会調査

番号	リフトの種類						事故の推定原因					使用年数 (概算)	事故発生状況
	二柱	四柱	パンタ	埋設	フレーム修正機器	ツインリフト その他	リフト不良	設置不良	取扱不良	点検不履行	その他		
1				◎					◎			16年	ミッションの交換作業中に、エンジンサポートをセットしたままリフトを下降させたためバランスを崩し車両が前方に落下した。
2						◎			◎			6年	中型バスをリフトアップする際に、左右のジャッキアップポイントに70mm程度の差があったので角材を入れてリフトアップした。 作業終了後にリジドラックを外したところ車両が横転した。原因は角材を積み重ねて車両をリフトアップしたためと思われる。
3			◎						◎			8年	プレート下降止めの安全爪が作動していない状態で使用していたところ、油圧ホースの破裂により左側のプレートが下降し車両が落下した。
4			◎					◎				11年	車両をリフトプレートの上に駐車していたところ、休み中にリフトが自然上昇し車両が落下した。 原因はリモコンリールのコードがリール取付ベースとリール架台の間に挟まっており、その部分でショートしたためリフト上昇回路が働いてしまったと思われる。
5				◎				◎				24年	車両を不安定な状態でリフトアップしていたため、タイヤの脱着作業中にバランスが崩れ車両が前方に落下した。
6				◎				◎				12年	車両をリフトアップしていたところ、本体内部でのオイル漏れと下降止め装置の作動不良により右側のみが下降して車両が落下した。 当該リフトは10年前に移設した際に本体を損傷させたため、オイル漏れや損傷部からの浸水により下降止め装置が故障したものと思われる。
7						◎		◎				不明	大型ツインリフトの固定側リフトに2tトラックをセットして作業しているときに、移動側リフトの位置にトレーラーを停止していることに気が付かず、固定側と移動側の両方のリフトを同時に上昇させてしまいトレーラーを損傷させた。
8				◎				◎				1年	フォークリフトの中心位置がずれている状態でリフトアップし、固定ベルトも使用していなかったため、リフト下降時にバランスを崩しフォークリフトが落下した。

番号	リフトの種類						事故の推定原因					使用年数 (概算)	事故発生状況
	二柱	四柱	パンタ	埋設	フレーム修正機器	ツインリフト その他	リフト不良	設置不良	取扱不良	点検不履行	その他		
9	◎								◎	◎		12年	リフト下降操作時に下降止めツメの解除ワイヤーが切れたため、ロックを解除するのに手で押さえて操作を行ったところ、指を挟まれ負傷した。ワイヤーが切れたことも問題であるが、手で押さえて操作を続けたことが事故の原因である。
10				◎						◎		9年	リフト下降時に押しボタンスイッチから指を放してもリフトが下降し続けた。原因は水抜き作業を日常実施していなかったため、上昇・下降の切替バルブに水が溜まって動作不良を起こしたと思われる。
11	◎								◎	◎		20年	車両整備が終わり、リフトを下降させていたところ、左リヤアーム受台のネジ部と台座部の溶接部分が剥がれ車両が落下した。 原因は受台が金属疲労によってひび割れたために腐食したのと極端な偏荷重で作業を行っていたためと思われる。
12	◎								◎			不明	2柱リフトに乗用車をセットしてリフトアップしたところ、アームのセッティングが悪かったためアームが外れて車両が落下した。
13	◎								◎			23年	アーム振れ止め装置の故障、受ゴムの劣化及びアームスライド部の抜け止め装置不良の状態でのリフトを使用していたため、車両をリフトアップした際に、車両がスライドしてバランスを崩しアームが旋回してしまったために車両が落下した。
14			◎						◎	◎		不明	標準受台の受ゴムが薄くなり中の鉄板が剥き出しになったので、車両に傷をつけないように標準受台の上にプレートリフト用受けゴムを載せて車両をリフトアップしたところバランスを崩し落下した。 原因は適正な受ゴムを使用しなかったためと思われる。
15	◎								◎			30年	車両をリフトアップしてタイヤ交換を行っていたところ、シリンダーピストンヘッドが溶接部の劣化により折れ、チェーンホイールが脱落しキャリッジが降下し車両が落下した。 原因は約30年前のリフトでアームロック / 振れ止め装置の不具合のほか、チェーンホイールが斜めに傾いた状態で長期間使用していたためと思われる。
16	◎								◎	◎		8年	車両を不安定な状態でリフトアップしたためバランスを崩し車両が落下した。 車両のセット不良と受台ゴムの劣化のほか、アームロック / 振れ止め装置の不良が原因と思われる。

番号	リフトの種類						事故の推定原因					使用年数 (概算)	事故発生状況	
	二柱	四柱	パンタ	埋設	フレイム修正機器	ツインリフト	その他	リフト不良	設置不良	取扱不良	点検不履行			その他
17				◎					◎	◎			7年	埋設式リフトでスイングアームを使用して車両を上昇させたところ、アーム受けがエア漏れにより下がり、受台プレートとアーム受けの間にホイールナットが挟まってしまった。 ホイールナットを取るためリフトを下限付近まで下降させたところエアが接続されたことにより、アーム受けが上昇しホイールナットが完全に挟まってしまった。 作業員が手で取り外そうとしたところ、ホイールナットが外れたのと同時にアーム受けが上昇し指を挟まれ負傷した。
18				◎							◎		7年	埋設式リフトにて受け台収納ボックス部のフラットプレートが上がってこなかったため、作業員が開口部に手を入れて引き揚げた際、フラットプレートと摺動部の隙間に指を挟まれ負傷した。 原因はフラットプレートの摺動不良であると思われる。
19			◎								◎		4年	ドライブオン・フリーホイール兼用リフトで車両をリフトアップして整備を行っていたところ、左側のフリーホイールリフトが自然降下し指を挟まれて負傷した。 原因はバイパスバルブのシート面の閉止不良による自然降下と思われる。
20	◎								◎				1年未満	リフト下降操作時に途中で停止させようとしたが、止まらずそのまま下降してしまいタイヤを取り外した整備中の車両を破損した。 原因は下降バルブを動かすためのシャフトが引っかかり下降状態のままになってしまったためと思われる。
21						◎			◎				16年	ツインリフトで大型トラックをリフトアップするときに、フロント右側のアタッチメントを中央寄りの水平でないところに当ててしまったため、アタッチメントが変形して倒れトラックが横転した。
22						◎					◎		24年	大型車用リフトで移動側リフトのモータのマグネットスイッチが焼きついていたため、リフトが勝手に上昇し車両及びシャッターボックスが破損した。
23				◎					◎				1年未満	軽トラックを検査する際に運転席に作業員が乗車し、通常のリフティングポイントにリフトアームをセットした。 バランスを確認後、上昇させて点検作業を実施していたところ15分程で車両が前方に傾き始め転落した。下回り点検をしていた2名は無事だったが、運転席の作業員は頭部を負傷した。 原因は作業員が乗車してリフトアップしたためと思われる。
24				◎					◎	◎			25年	車両を不安定な状態でリフトアップしたため、バランスを崩し車両が落下した。原因は車両のセット不良、受台ゴムの劣化のほか、受台差し込み部の劣化によるガタが多くなっていることも影響したものである。
25				◎					◎				2年	車両のジャッキアップポイントとは違う部分に受けブロックをセットし、不安定な状態でリフトアップしたため、車両整備中にバランスが崩れ車両が落下した。

平成24年 1月～12月・整備機器事故発生状況

機工協・技術サービス部会調査

機器名	件数	事故発生状況
ガレージ・ジャッキ	1	車両をジャッキアップした際に自然降下して車両が損傷した。原因は不明であるが、逃し弁の作動不良が考えられる。
油圧プレス	1	大型車両のホイールがハブから外れないため、油圧プレスで外そうとしたところ、ホイール（ハブ）がずれて押さえていた手を負傷した。
タイヤチェンジャ	3	タイヤチェンジャの点検不履行によりマウティングヘッドが緩み、ヘッドとレバーがホイールに接触して損傷した。
		モータースイッチのショートにより、テーブルの回転が止まらずホイールが損傷した。
門型洗車機	7	安全装置の付いていない洗車機と壁の隙間に従業員が挟まって死亡
		機器作動不良によりトップノズルで車両を破損させた。
		ルーフボックスを付けた状態では洗車できないことになっているにもかかわらず洗車したため、トップブラシがルーフボックスに引っかかり車両を損傷させた。
		スポイラー回避スイッチを押したが、トップブラシがリヤワイパーを引っ掛けて損傷させた。 ワイパーをガムテープ等で固定するよう勧めていたが、実施していなかった。
		リヤミラー回避スイッチを押し忘れていたため、サイドブラシにてリヤミラーを破損させたと思われる。
洗車中にブラシが戻らなくなったので、ポールでブラシを押したところポールに付いていたロープがブラシに絡み付いて指を負傷した。 ブラシが戻らなくなった原因はエア圧不足と思われる。		
溶接機	1	作業ミスによりスポット溶接機のエアーランプで指を挟んだ。
トルクセッター用レッグカー	1	使用中にトルクセッターがレッグカーより外れ、バランスが崩れて吊り上げ台が急激に上昇して作業員が負傷した。原因はトルクセッター固定金具の変形、摩耗と思われる。
アライメントテスタ	1	2名でアライメントの調整を行っていたところ、1名の作業員が声をかけずに機器を作動させてしまい他の作業員が負傷した。
プラズマ切断機	1	プラズマ切断機で空のドラム缶を切断していたところドラム缶が爆発して負傷した。 ドラム缶には過去にオイルを入れていたため注意して作業する必要がある。
塗装ブース	1	天井フィルターを固定している部品が落下して車両を損傷させた。 の原因は締め付け不良と思われる。
リジッドラック	1	リジッドラックで車両の4か所を保持して整備を行っていたところ、車両が大きく揺れて落下した。 原因は部品を取り外す際に力が入り過ぎて車両を大きく揺らしてしまっただけと思われる。



リフト事故撲滅 を目指して

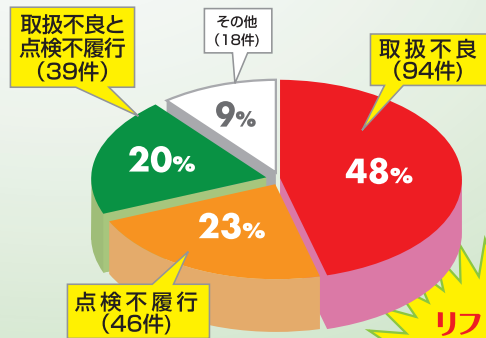
正しい使用と定期的な点検で
リフトの事故を無くしましょう



荷重バランスが悪い状況でのリフトアップによる車両落下検証実験写真
(提供：自動車用品小売業協会)



リフト事故は こんなに…



取扱不良、点検不履行で 約91%

平成15年～24年の間にリフト事故は

197件

発生しています。

リフト事故の推定原因は、「取扱不良」が48% (94件)、「点検不履行」が23% (46件)、「取扱不良と点検不履行」によるものが20% (39件) となっており、事故全体の91%を占めています。

制作監修



一般社団法人 日本自動車機械工具協会

リフトは正しく使い、保守点検

取扱方法は適切ですか？ 間違った使用方法是危険です。

車両の片上げ厳禁



車両の片上げ(前後、左右)は、事故につながります。

車両の安定性の確認



タイヤが浮いた状態で車両が安定していることを確認してから上昇させましょう。

荷重バランスの崩れに注意



重量物を取り外す場合は、荷重バランスの崩れに注意しましょう。

左右の同調不良時は使用禁止



左右の同調不良(支柱の高さ位置不良)は、車両の落下など重大な事故につながります。

昇降操作中に車両の下に入らない



二人作業時のリフト操作は声を掛け合しましょう

洗車対応機以外は洗車不可



水による影響でリフトに過度な負担が掛かり、安全性が損なわれる恐れがあります。

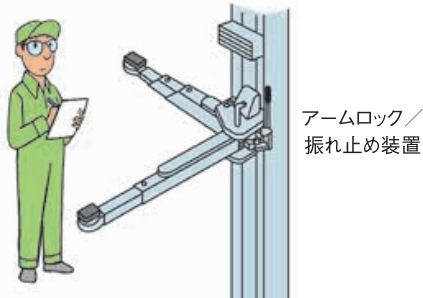


リフトの種類によっては該当しない項目があります。
リフトをご使用になる前に、必ずそのリフトの取扱説明

検を定期的に実施しましょう

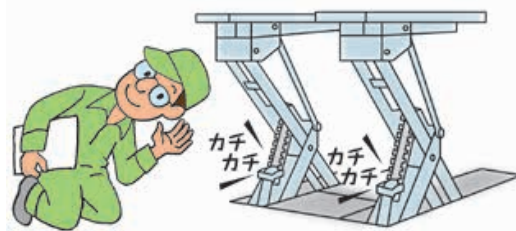
専門家による定期的な注油、部品交換で安全に使用しましょう。

アームの作動



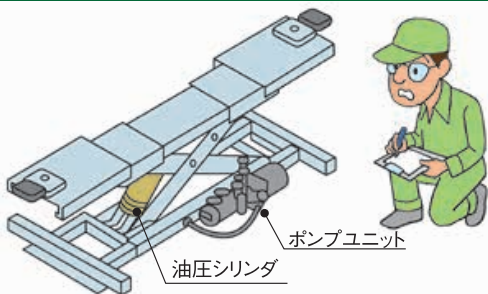
アームにガタはないか。操作具合に異常はないか。
アームロック、振れ止め装置は正常に作動するか。

安全装置の作動



降下止めツメがカチカチ音をたてて作動しているか。
降下止めツメの掛かり具合は良いか。

オイル漏れ、異音

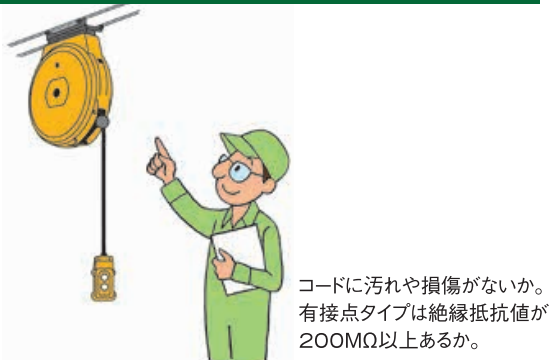


オイル漏れはないか。自然降下していないか。
油圧ユニットから異音がないか。

ワイヤー・チェーンの摩耗、給油状態



コードリール・リモコンスイッチの状態



受台の摩耗状態



用書を熟読し、十分に理解した上で、正しく使用してください。

リフトの定期点検は1年に1回必要です

リフトの点検について

■始業点検

・作業を始める前に実施する特に重要な部分に限った点検です。取扱説明書をよく読んで行ってください。

■保守点検

・不慮の事故を防止するための重要な点検です。1ヶ月に1回、取扱説明書をよく読んで行ってください。

■定期点検

・リフトを安全に長く使用していただくため、1年に1回、リフト点検資格者による点検を受けましょう。
・洗車対応型リフトは使用状況や設置環境によっては、より短い使用期間での点検が必要になります。

補修部品について

■リフトの機能を維持し、安全に使用して頂くためには補修部品の定期的な交換が必要です。

補修部品等	交換の目安
車体受ゴム	2年に1回
ワイヤー類 (洗車使用)	2年に1回 (1年に1回)
チェーン類 (洗車使用)	4年に1回 (2年に1回)
油圧用油脂類	1年に1回
油圧用パッキン類	4年に1回
ホース類	5年に1回
リール・ケーブル類	5年に1回
電気部品・スイッチ類	5年に1回

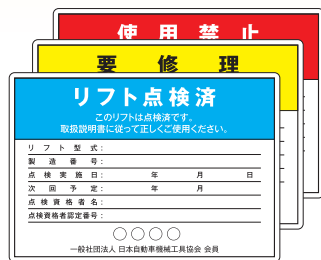
定期点検は無事に終了しました。
次回の定期点検は1年後になります。



リフト点検資格者制度について

■リフトの点検や正しい使い方は、専門知識を持つ日本自動車機械工具協会認定のリフト点検資格者にご相談ください。

■すべてのチェック項目をクリアしたリフトにはブルーの「点検済」ステッカーが貼付されます。



JASEA 一般社団法人 日本自動車機械工具協会

〒160-0022 東京都新宿区新宿7-23-5
TEL.03-3203-5131 FAX.03-3208-2157
<http://www.jasea.org/>

◎ リフトの保守点検・定期点検はリフト点検資格者のいる下記会員会社本社又は最寄りの支店・営業所までお問い合わせください。

会社名	電話番号／ホームページ	会社名	電話番号／ホームページ
株式会社アルティア	03-5659-8161 (代) http://www.altia.co.jp/	株式会社サンコー	03-3591-2131 (代) http://www.kksanko.com/
安全自動車株式会社	03-5441-3412 (代) http://www.anzen.co.jp/	日平機器株式会社	03-3583-8811 (代) http://www.nippeikiki.co.jp/
株式会社イヤサカ	03-3833-6118 (代) http://www.iyasaka.co.jp/	株式会社バンザイ	03-3769-6880 (代) http://www.banzai.co.jp/
興和精機株式会社	03-3453-6011 (代) http://www.kowa-seiki.co.jp/	株式会社ユーコー・コーポレーション	03-3301-0511 (代) http://www.yuko-corp.co.jp/

4. 整備作業上の留意点 (ダイハツのオイル交換作業)

SERVICE INFORMATION

○整備作業上の留意点

車検・法定点検時におけるオルタネータへのオイル付着確認について

ダイハツ工業株式会社

ダイハツ工業製EF、JBエンジン搭載車のエンジンオイル注入作業において、誤ってオイルをこぼし、オルタネータ(発電機)にオイルが付着した車両の一部において、オイル付着が原因と推定される車両火災が発生しております。

つきましては、車検・法定点検時には下記の事項を実施していただくようお願いいたします。

■対象車両

エンジン型式	通称名
EFエンジン	ミラ、ミラジーノ、ムーヴ、ムーヴラテ、オプティ、ネイキッド、タント、マックス、テリオスキッド
JBエンジン	コペン、ムーヴ、オプティ、マックス

■車検・法定点検時のお願い

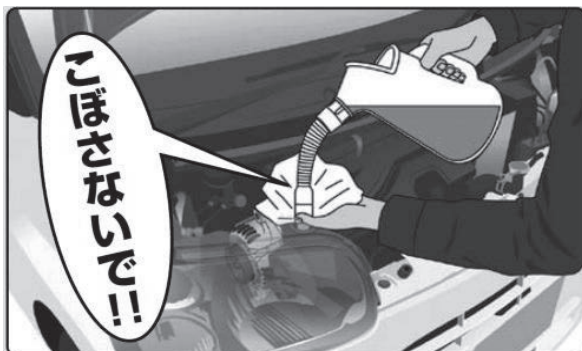
①オルタネータ表面にオイルが付着していないか外観確認をお願いします。



②オルタネータ表面にオイル付着があれば、オルタネータの交換をお願いします。

※オルタネータ内部に浸入したオイルは、スチーム洗浄等をおこなっても除去できませんので、オルタネータ表面にオイルの付着がある場合は、必ずオルタネータを交換することをお奨めします。

③エンジンオイル等注入時は、エンジンルーム内の部品、特にオルタネータの上にオイルをこぼさないよう、下図のようにオイルジョッキの口元をウエス(布)などで包んで注入して下さい。



※作業後は、エンジンルーム内にウエス(布)を置き忘れていないことを確認して下さい。置き忘れていると、故障の原因となったり、車両火災につながるおそれがあり危険です。

5. 車検と定期点検についてのアンケートについて

「車検と定期点検についてのアンケート」

調 査 結 果

■調査概要

- 調査目的：車検の利用状況や整備に関する認知を調査することによって、今後のマーケティング活動の基礎資料とする。
- 調査対象：楽天リサーチのモニター会員
下記①～④の条件を満たしている20～50代の男女
 - ①普通運転免許を所有していること
 - ②自家用車を所有していること
 - ③月1回以上運転すること
 - ④自分で車検費用を支払っていること
- 調査地域：関東地方（茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県）
- 調査方法：インターネットリサーチ
- 調査時期：2012年12月7日(金)～10日(月)
- 有効回答数：300サンプル
- 割付：4セル
 - ①20代（20～29歳） 75サンプル
 - ②30代（30～39歳） 75サンプル
 - ③40代（40～49歳） 75サンプル
 - ④50代（50～59歳） 75サンプル
- 調査実施機関：楽天リサーチ株式会社
- 調査設計：株式会社クオラス
コミュニケーションプランニング局

■回答者のプロフィール

- 性別：男性76.7%/女性23.3%
- 職業：公務員=10.3%/経営者・役員=5.0%/会社員（事務系）=24.0%/会社員（技術系）=22.3%/会社員（その他）=13.7%/自営業=5.7%/自由業=3.0%/専業主婦（主夫）=4.7%/パート・アルバイト=4.7%/学生=0.3%/その他=3.7%/無職=2.7%
- 年齢：20代男性=15.3%/20代女性=9.7%/30代男性=20.7%/30代女性=4.3%/40代男性=20.7%/40代女性=4.3%/50代男性=20.0%/50代女性=5.0%
- 居住地：東京都=24.0%/神奈川県=21.0%/埼玉県=18.7%/千葉県=15.3%/茨城県=7.0%/栃木県=5.7%/群馬県=6.0%/山梨県=2.3%

■調査結果の要約

- ディーラー工場での車検利用者が約半数
 - ・直近での車検方法は「ディーラー工場」が47.0%、次いで「整備工場」40.7%となっている。また「ユーザー車検」は8.6%（代行者4.3%+自ら4.3%）で、前回の9.4%からやや減少。
 - ・点検結果・整備内容の説明を「口頭及び書面で説明を受けた」人は85.7%。「書面のみで説明を受けた」人を合わせると89.4%となった。また、ディーラー工場に依頼した人が説明を受けたのは96.5%と他の車検方法に比べ高くなっている。
 - ・車検を依頼した理由としては「信頼できるから」が60.3%で最も高く、次いで「料金が安いから」（34.3%）、「以前からの付き合いで」（30.3%）となっている。車検方法別で見ると、整備工場では、「料金の安さ」「信頼」「付き合い」「家からの近さ」の順になっており、ディーラー工場では、「信頼」や「車を購入した場所」ということが重視されている。
- 車検の満足度は7割以上
 - ・全体の満足度は73.3%と2008年以降7割以上を維持している。満足度が最も高いのは50代で、最も低いのは20代。
- ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは5割。
 - ・ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは50.0%。一方で定期点検を行っていない理由としては、「何も不具合がないから」「料金が安いから」が主たる理由。
- 次の車検は「ディーラー工場」が42.3%、「整備工場」が37.3%
 - ・今回の車検方法は「ディーラー工場」が42.3%、「整備工場」が37.3%となっている。整備工場が76.2%、ディーラー工場では78.0%がリピート意向を示しており、大多数がリピートしたいと思っている。
- 「車検合格」の理解は、次の車検まで「大体安全が」37.0%
 - ・「車検が通った（合格した）」ことを、「次の車検まで安全である事とは関係ない」と正しく認識している人は31.0%と前回の34.7%からやや減少。性別・年代別で見ると女性や20代で低くなっている。
 - ・車検時の「重量税」「自賠責保険料」支払いの認知は93.3%で、過去7年間で最高となった。
- 定期点検義務付けの認知は81.0%

- ・1年ごとの定期点検義務を認知しているのは81.0%と昨年と同程度で推移している。性別では女性よりも男性の認知率が高く、また年代が高くなるにつれて認知率も高まる傾向が見られる。
- ・1年ごとの定期点検を必ず行っている人は45.3%と昨年と同程度。「必ず行っている人」は女性の方が多く、また、車検方法別ではディーラー工場が6割を超える高い結果となっている。
- ・定期点検を行わない理由は「整備料が高い」が50.5%で最も高い。
- ・日常点検を「使用时ごとに行う」は4.7%にとどまり、「時々行う」が56.3%、「全く行わない」が36.7%となっている。性別で見ると女性では「全く行わない」「日常点検」を知らないが男性に比べ多い。
- 「てんけんくん」は21.3%、「認証看板」は39.7%、「検査標章」は91.7%、「点検整備済ステッカー」は89.7%の認知
- ・「てんけんくん」の認知は全体で21.3%。男性より女性の方が認知が高く、年代別では20代の認知が34.7%で年代が高くなるほど認知率も低下。
- ・「認証看板」の認知は39.7%。男性40.9%に対し、女性35.7%とやや下回る。また、年代別では20代の認知率が低い。
- ・「検査標章」の認知は91.7%。「点検整備済ステッカー」

の認知は89.7%で、いずれも年代が高くなるほど認知率が高い傾向にある。

- 自動車のエコの関心は67.7%。具体的な実施では「急発進・急ブレーキをしない」が67.3%。整備不良については交通事故への危険性が最も懸念されている。
- ・自動車のエコの関心は67.7%で、昨年の73.3%を下回った。30代は他の年代に比べ関心度が低い。
- ・実施していることとしては「急発進・急ブレーキをしない」が67.3%、「タイヤの空気圧チェック」が51.3%、「エアコンの使用を控える」が39.3%で続いている。
- ・整備不良が環境に及ぼす影響の中で何を最も重大な問題と考えるかは「交通事故への危険性」が40.3%、「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が33.0%となっている。
- リサイクル部品の利用は20.7%で、利用したくない理由は「品質に不安があるから」
- ・リサイクル部品の利用は20.7%と前回と同程度で推移。
- ・利用したくない理由は「品質に不安があるから」が最も高く69.7%で、特に車検方法別のディーラー工場では75.6%と高くなっている。
- 不正改造の認知は「サングラスカー」83.0%、「ステッカーの貼付」58.7%、「クリアレンズ」58.0%
- ・性別では、「サングラスカー」「ステッカーの貼付」「クリアレンズ」ともに男性の認知が高く、年齢別ではいずれも30代と40代の認知が高かった。

■調査結果

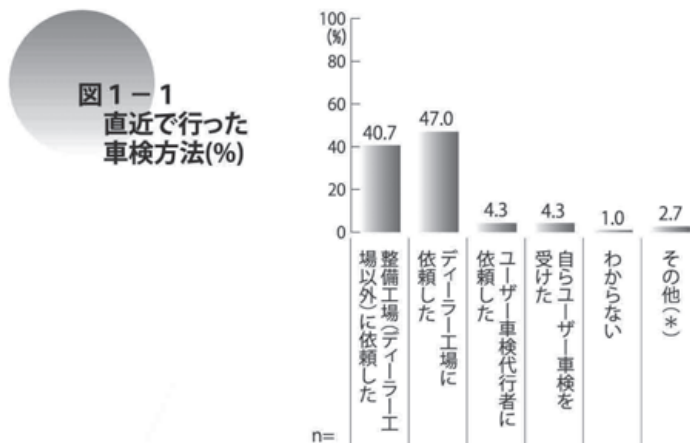
1. 車検の状況

1-1. 車検の方法 「ディーラー工場に依頼した」が最も多く47.0%

調査対象者全員に、直近に行った車検方法について尋ねた。

47.0%が「ディーラー工場に依頼した」と回答しており、次いで「整備工場（ディーラー工場以外）に依頼した」が40.7%で続いている。

年代別では、20～30代で「整備工場（ディーラー工場以外）に依頼した」が高く、40～50代では「ディーラー工場に依頼した」が高くなっている。



		全体	(300)	40.7	47.0	4.3	4.3	1.0	2.7
性別	男性	(230)	41.7	47.8	3.5	3.9	0.9	2.2	
	女性	(70)	37.1	44.3	7.1	5.7	1.4	4.3	
年代別	20代	(75)	45.3	37.3	5.3	6.7	4.0	1.3	
	30代	(75)	49.3	41.3	4.0	1.3	0.0	4.0	
	40代	(75)	36.0	60.0	0.0	1.3	0.0	2.7	
	50代	(75)	32.0	49.3	8.0	8.0	0.0	2.7	

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計が合わない場合がございます。

*その他の内訳＝オートボックス／ガソリンスタンド／ガソリンスタンド／スタンド／ホリデー車検／まだない／購入したばかりの為、まだ車検をしていない／来年が車検

1-2. 点検結果・整備内容の説明有無

口頭及び書面で説明を受けた人は85.7%

調査対象者全員に、点検結果・整備内容の説明状況について尋ねた。

説明を受けたとの回答は、「口頭及び書面で説明を受けた」が85.7%、「書面のみで説明を受けた」が3.7%となっている。

年代別では、30代と40代で「説明を受けた」の計が90%を超えており、高い数値となっている。

車検方法別では、「ディーラー工場に依頼し説明を受けた」の計が96.5%と他の車検方法に比べて高い。



* その他の内訳=まだ

※ はn=30未満のため参考値
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

1-3. 選択理由

車検依頼先の選択理由は「信頼できるから」が60.3%

調査対象者全員に、車検方法を選択した理由について尋ねた。

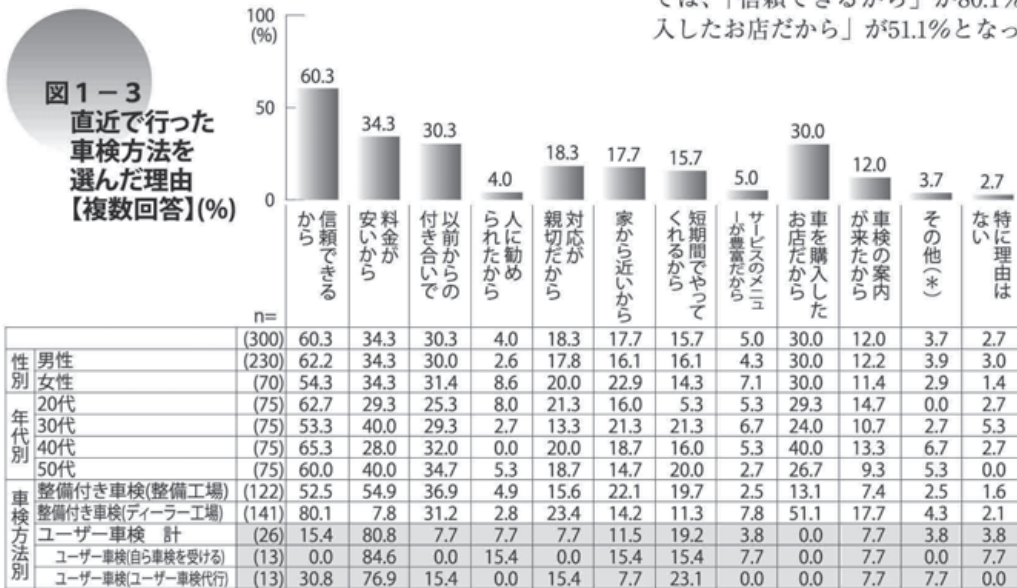
「信頼できるから」が60.3%で最も高く、次いで「料金が安いから」(34.3%)、「以前からの付き合いで」(30.3%)、「車を購入したお店だから」(30.0%)の順となっている。

性別を見ると、男性・女性ともに「信頼できるから」が

もっとも高い。

年代別に見ると、すべての年代において「信頼できるから」がもっとも高く、次いで30代・50代では「料金が安いから」、40代では「車を購入したお店だから」となっている。

・車検方法別に見ると、整備工場に依頼したでは「料金が安いから」が半数以上を占め、ディーラー工場に依頼したでは、「信頼できるから」が80.1%と高く、また「車を購入したお店だから」が51.1%となっている。



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

* その他の内訳=つくしプランの延長/パッケージ/まだ/外車専門店/古い車なので/車種が古いから/身内がいるから/代車が無料/特典があるから/友人/友達だから

2. 車検に対する満足度

2-1. 満足度 全体の73.3%が直近の車検に満足

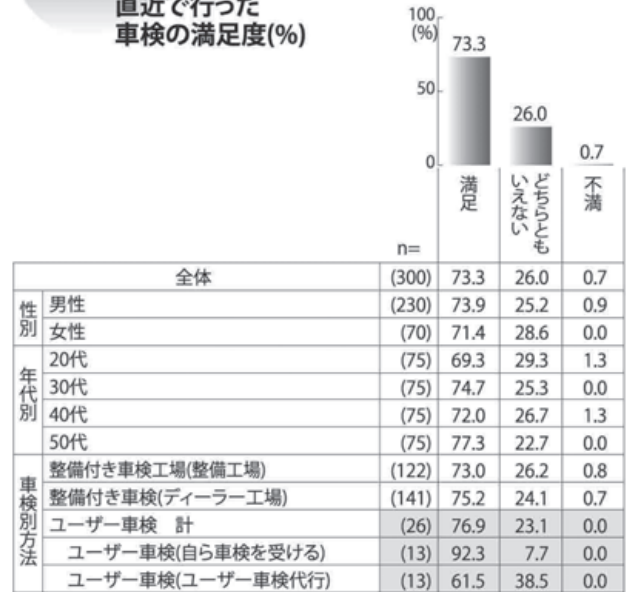
調査対象者全員に、直近の車検に対する満足度について尋ねた。

全体の73.3%が「満足」と回答する結果で、2008年以降は7割以上を維持している。

性別では、大きな差はみられない。

年代別に見ると、30～50代では「満足」と答えた人が70%以上であった。

図2-1 直近で行った車検の満足度(%)

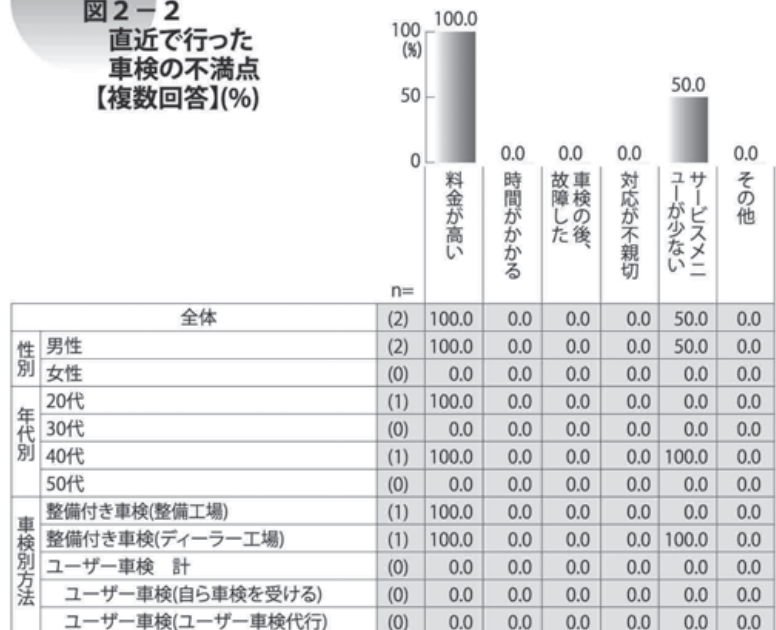


※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

2-2. 不満点 直近の車検の不満点は「料金が高い」「サービスメニューが少ない」

図2-2 直近で行った車検の不満点【複数回答】(%)



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

3. ユーザー車検の定期点検

3-1. ユーザー車検の定期点検の有無

ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは5割

ユーザー車検を受けた人に、定期点検の有無について尋ねた。
「定期点検を行った」は50.0%となっている。

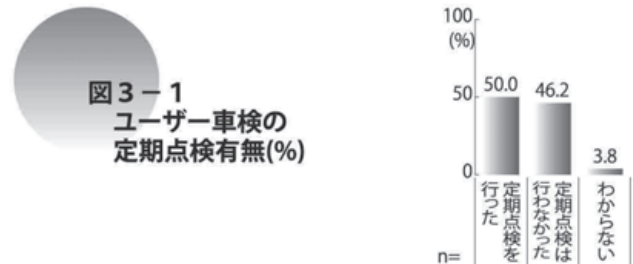


図3-1 ユーザー車検の定期点検有無(%)

		n=	行った	行わなかった	わからない
全体		(26)	50.0	46.2	3.8
性別	男性	(17)	41.2	58.8	0.0
	女性	(9)	66.7	22.2	11.1
年代別	20代	(9)	55.6	33.3	11.1
	30代	(4)	75.0	25.0	0.0
	40代	(1)	100.0	0.0	0.0
	50代	(12)	33.3	66.7	0.0
方法別	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(13)	69.2	30.8	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(13)	30.8	61.5	7.7

※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

3-2. ユーザー車検で定期点検を行わなかった理由

「何も不具合がないから」「料金が高いから」が最も高い

ユーザー車検を受けた人に、定期点検を行わなかった理由について尋ねた。
「何も不具合がないから」「料金が高いから」(ともに41.7%)が最も高い。

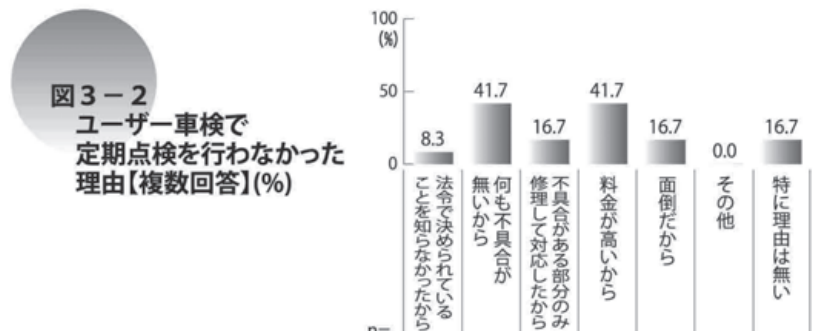


図3-2 ユーザー車検で定期点検を行わなかった理由【複数回答】(%)

		n=	法令で決められていることを知らなかったから	無いか	何も不具合がないから	不具合がある部分のみ修理して対応したから	料金が高いから	面倒だから	その他	特に理由は無い
全体		(12)	8.3	41.7	16.7	41.7	16.7	0.0	0.0	16.7
性別	男性	(10)	10.0	50.0	20.0	40.0	10.0	0.0	0.0	10.0
	女性	(2)	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0
年代別	20代	(3)	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	66.7
	30代	(1)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	40代	(0)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	50代	(8)	12.5	62.5	25.0	37.5	25.0	0.0	0.0	0.0
方法別	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(4)	0.0	50.0	50.0	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(8)	12.5	37.5	0.0	37.5	12.5	0.0	0.0	25.0

※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

4. 次回の車検について

次回希望する車検方法は「整備付き車検(ディーラー工場)」が最も高く42.3%

調査対象者全員に、次回希望する車検方法について尋ねた。

「整備付き車検(ディーラー工場)」が42.3%と最も高く、次いで「整備付き車検(整備工場)」が37.3%という結果になっている。

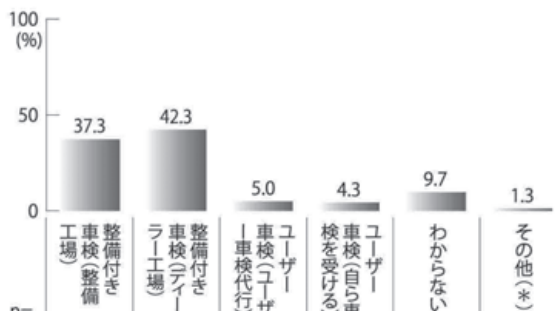
女性は「整備付き車検(ディーラー工場)」が男性に比べて低く、「分からない」との回答が目立つ。

年代別に見ると、30代では「整備付き車検(整備工場)」が、40代・50代では「整備付き車検(ディーラー工場)」がそれぞれ他の年代と比べて高い。

車検方法別に見ると、同じ車

検方法を選んだ人は「整備付き車検(整備工場)」が76.2%、「整備付き車検(ディーラー工場)」が78.0%となっている。

図4 次回希望する車検の方法(%)



		n=	整備付き車検(整備工場)	整備付き車検(ディーラー工場)	ユーザー車検(自らが車検を受ける)	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	わからない	その他(*)
全体		(300)	37.3	42.3	5.0	4.3	9.7	1.3
性別	男性	(230)	35.2	45.7	4.8	4.8	8.7	0.9
	女性	(70)	44.3	31.4	5.7	2.9	12.9	2.9
年代別	20代	(75)	38.7	37.3	10.7	2.7	10.7	0.0
	30代	(75)	41.3	40.0	2.7	2.7	10.7	2.7
	40代	(75)	32.0	49.3	1.3	4.0	12.0	1.3
	50代	(75)	37.3	42.7	5.3	8.0	5.3	1.3
	車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(122)	76.2	10.7	4.1	0.8	8.2
	整備付き車検(ディーラー工場)	(141)	9.2	78.0	0.7	1.4	10.6	0.0
	ユーザー車検 計	(26)	15.4	3.8	34.6	38.5	7.7	0.0
	ユーザー車検(自らが車検を受ける)	(13)	7.7	7.7	7.7	69.2	7.7	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(13)	23.1	0.0	61.5	7.7	7.7	0.0

*その他の内訳=オートバックス/ガソリンスタンド/スタンド/ホリデー車検

※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

5. 車検合格に対する認識

5-1. 車検合格に対する理解度

「次の車検までは安全である事とは関係ない」という認識は31.0%

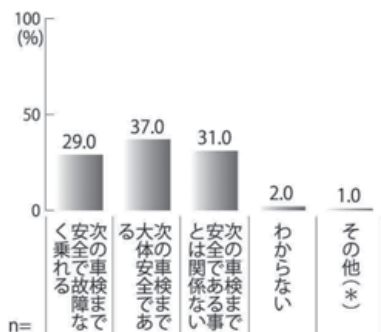
調査対象者全員に、「車検が通った(合格した)」ことをどのように理解しているかを尋ねた。

「次の車検まで大体安全である」が37.0%で最も高く、次いで「次の車検まで安全である事とは関係ない」(31.0%)、「次の車検まで安全で故障なく乗れる」(29.0%)の順となっている。

性別では、女性の半数が「次の車検まで大体安全である」と答えている。

年代別に見ると、「次の車検まで安全である事とは関係ない」と答えた人は、40代で42.7%と他の年代よりも高い数値となっている。

図5-1 車検合格に対する理解度(%)



		n=	安全で故障なく乗れる	大体安全である	と安全である事とは関係ない	わからない	その他(*)
全体		(300)	29.0	37.0	31.0	2.0	1.0
性別	男性	(230)	28.7	33.0	34.8	2.6	0.9
	女性	(70)	30.0	50.0	18.6	0.0	1.4
年代別	20代	(75)	34.7	44.0	18.7	1.3	1.3
	30代	(75)	33.3	36.0	25.3	4.0	1.3
	40代	(75)	21.3	33.3	42.7	1.3	1.3
	50代	(75)	26.7	34.7	37.3	1.3	0.0
	車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(122)	36.9	29.5	30.3	2.5
	整備付き車検(ディーラー工場)	(141)	24.1	45.4	28.4	0.7	1.4
	ユーザー車検 計	(26)	19.2	30.8	42.3	7.7	0.0
	ユーザー車検(自らが車検を受ける)	(13)	30.8	15.4	46.2	7.7	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(13)	7.7	46.2	38.5	7.7	0.0

*その他の内訳=とりあえず動く/とりあえず今は故障がない/現時点で問題ない

※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

5-2. 車検時の「重量税」「自賠責保険料」支払いの認知

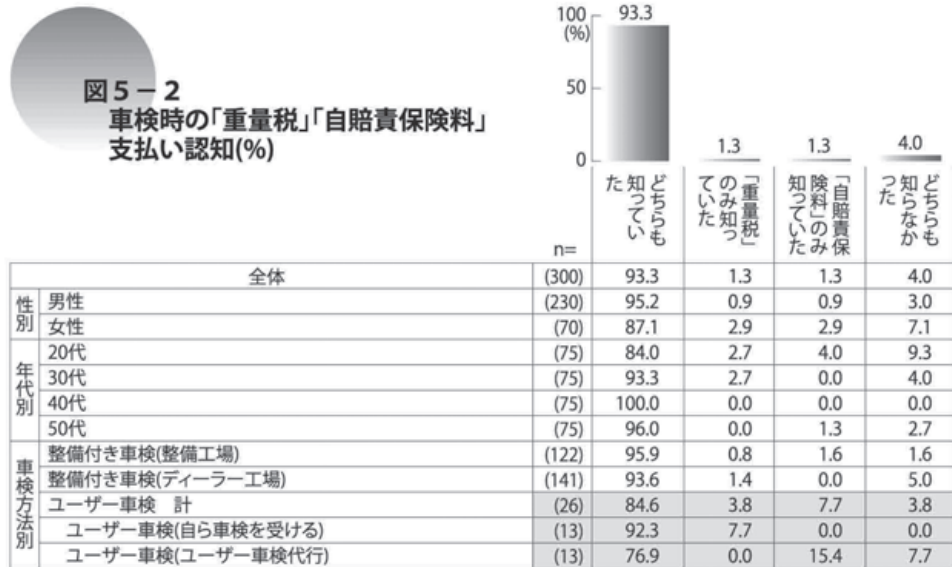
93.3%が車検時に双方を支払っていることを認知

調査対象者全員に、「重量税」と「自賠責保険料」を国に支払っていることの認知を尋ねた。

「どちらも知っていた」が93.3%で、昨年度よりもさらに上昇。

性別では、女性が「どちらも知っていた」87.1%で男性に比べて低くなっている。

年代別に見ると、20代が「どちらも知っていた」が84.0%と他の年代と比べて最も低く、40代では全員が認知している。



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

6. 1年ごとの定期点検・日常点検について

6-1. 定期点検の義務付けの認知

81.0%が「定期点検の義務付け」を認知

調査対象者全員に、1年ごとの定期点検が法律で義務付けられていることを認知しているか尋ねた。

「知っている」と回答した人が81.0%となり、昨年と同水準で推移。

性別で見ると、男性の83.5%に比べ、女性が72.9%となっている。

年代別に見ると、30代以下は70%台で、40代以上では80%以上であった。



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

6-2. 1年ごとの定期点検の実施

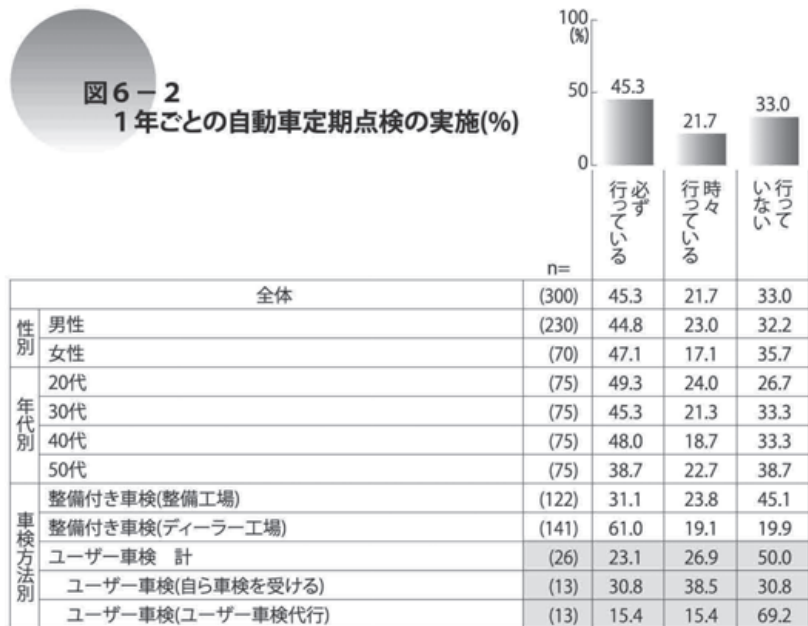
「必ず行っている」と回答した人は45.3%

調査対象者全員に、1年ごとの定期点検を行っているか尋ねた。

「必ず行っている」と回答した人が45.3%で、昨年と同程度で推移。

年代別に見ると、「必ず行っている」と回答した人が、20代が49.3%と最も高く、50代が38.7%と最も低い結果となった。

車検方法別では、整備付き車検（ディーラー工場）で「必ず行っている」と回答した人が61.0%で他の車検方法と比べて最も高い結果となっている。



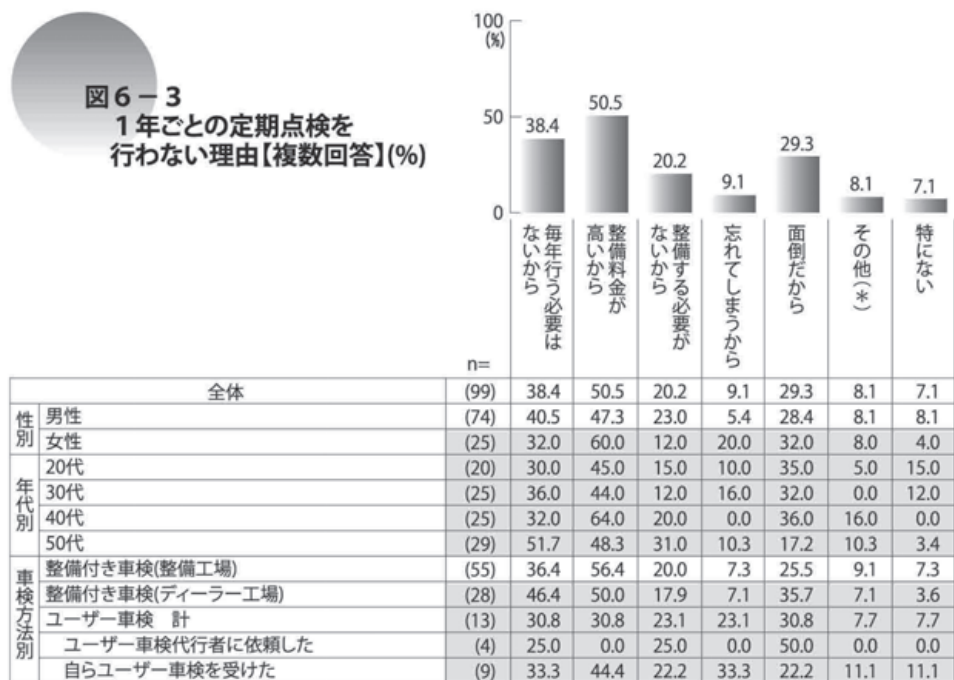
		n=	必ず行っている	時々行っている	行っていない
全体		(300)	45.3	21.7	33.0
性別	男性	(230)	44.8	23.0	32.2
	女性	(70)	47.1	17.1	35.7
年代別	20代	(75)	49.3	24.0	26.7
	30代	(75)	45.3	21.3	33.3
	40代	(75)	48.0	18.7	33.3
	50代	(75)	38.7	22.7	38.7
車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(122)	31.1	23.8	45.1
	整備付き車検(ディーラー工場)	(141)	61.0	19.1	19.9
	ユーザー車検 計	(26)	23.1	26.9	50.0
	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(13)	30.8	38.5	30.8
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(13)	15.4	15.4	69.2

※ はn=30未満のため参考値
 ※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

6-3. 定期点検を行わない理由 「整備料が高い」が50.5%でトップ

1年ごとの定期点検を「行っていない」と回答した人に、その理由について尋ねた。

「整備料が高いから」と回答した人が50.5%で最も高い。次いで「毎年行う必要はないから」が38.4%、「面倒だから」が29.3%となっており、昨年と同様の傾向であった。



		n=	毎年行う必要はないから	整備料が高いから	整備する必要があるから	忘れてしまったから	面倒だから	その他(※)	特にない
全体		(99)	38.4	50.5	20.2	9.1	29.3	8.1	7.1
性別	男性	(74)	40.5	47.3	23.0	5.4	28.4	8.1	8.1
	女性	(25)	32.0	60.0	12.0	20.0	32.0	8.0	4.0
年代別	20代	(20)	30.0	45.0	15.0	10.0	35.0	5.0	15.0
	30代	(25)	36.0	44.0	12.0	16.0	32.0	0.0	12.0
	40代	(25)	32.0	64.0	20.0	0.0	36.0	16.0	0.0
	50代	(29)	51.7	48.3	31.0	10.3	17.2	10.3	3.4
車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(55)	36.4	56.4	20.0	7.3	25.5	9.1	7.3
	整備付き車検(ディーラー工場)	(28)	46.4	50.0	17.9	7.1	35.7	7.1	3.6
	ユーザー車検 計	(13)	30.8	30.8	23.1	23.1	30.8	7.7	7.7
	ユーザー車検代行者に依頼した	(4)	25.0	0.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	自らユーザー車検を受けた	(9)	33.3	44.4	22.2	33.3	22.2	11.1	11.1

※ はn=30未満のため参考値
 ※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

*その他の内訳＝ディーラーが信用できないから／気になったらその都度見てもらっているから／金銭的余裕無い／自分でしているから／自分自身で簡易的に実施しているから／特に不都合がないから／日常、整備しているから／普段から自分でメンテナンスしている

6-4. 日常点検の実施

「時々行う」が56.3%で過半数、「使用時ごとに行う」は4.7%にとどまる

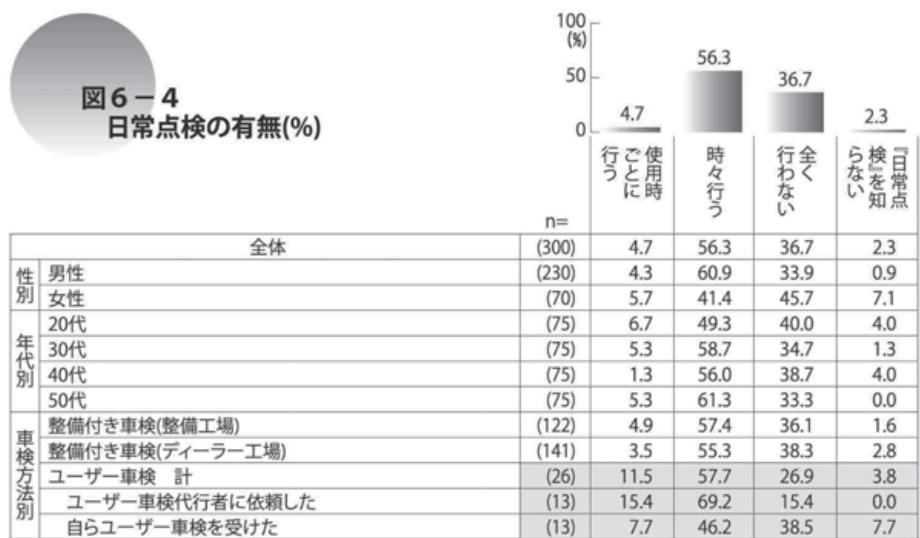
調査対象者全員に日常点検の実施状況について尋ねた。

「使用時ごとに行う」は4.7%にとどまり、「時々行う」が56.3%と過半数を占めた。「全く行わない」人も36.7%となっている。

性別では、女性が「全く行わない」45.7%、「日常点検」を知らない7.1%となっており、いずれも男性に比べ高い。

年代別では、20代で「全く行わない」との回答が、40.0%と高い。

図6-4 日常点検の有無(%)



※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

7. 点検整備関連マークについて

7-1. 「てんけんくん」の認知

「てんけんくん」の認知率は21.3%

調査対象者全員に「てんけんくん」の認知について尋ねた。

「知っていた」は21.3%と昨年と、ほぼ同様。

性別で見ると、女性は30.0%が認知しており、男性に比べ10pt以上高い。

年代別では、20代では34.7%で他の年代と比べて認知が高く、年齢が若いほど認知も高まる傾向となっている。

図7-1 「てんけんくん」の認知(%)



※はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

7-2. 「認証看板」の認知

「認証看板」の認知率は39.7%

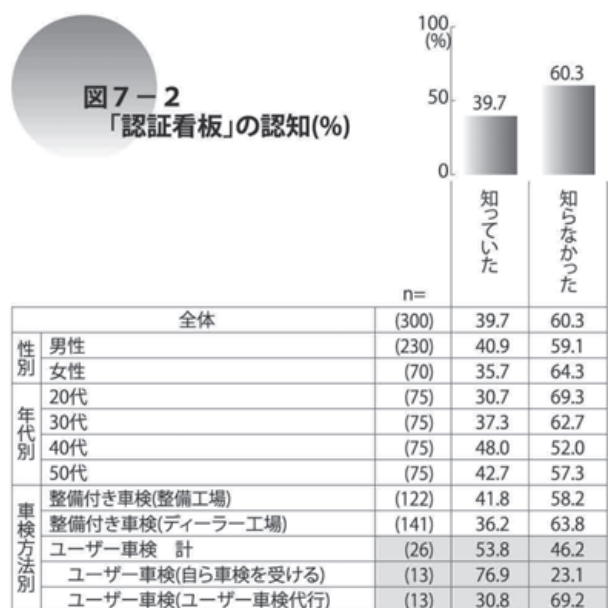
調査対象者全員に「認証看板」の認知について尋ねた。

「知っていた」は39.7%となり、認知率は上昇傾向。

性別で見ると、男性の認知率が40.9%に対し、女性は35.7%と低い。

年代別では、40代は48.0%の認知率で最も高い。

図7-2 「認証看板」の認知(%)



※はn=30未満のため参考値

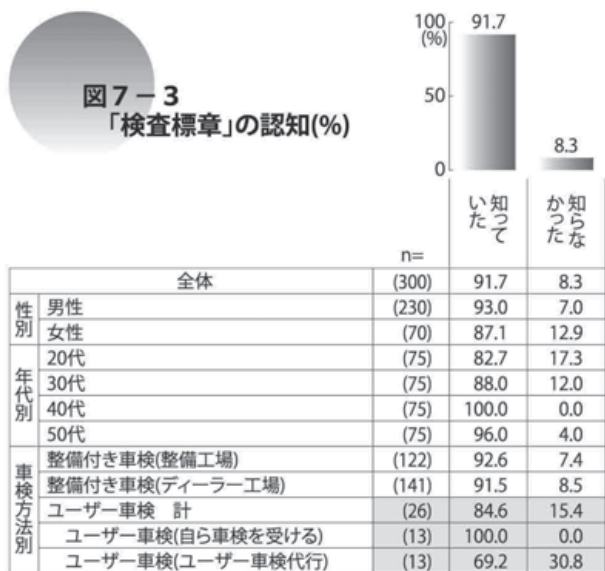
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

7-3. 「ステッカー」の認知

「検査標章」の認知率は91.7%

調査対象者全員に「検査標章」の認知について尋ねた。「知っていた」は91.7%。
性別では、女性に比べて男性の認知率が高い。
年代では、40代の認知率が最も高く、100%となっている

図7-3 「検査標章」の認知(%)



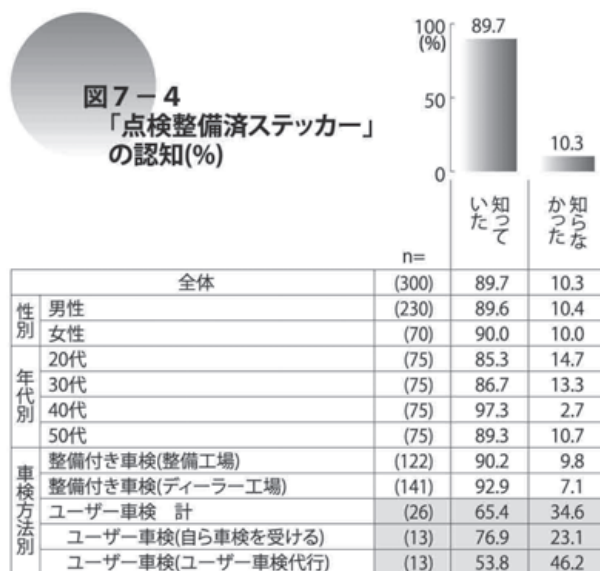
※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

「点検整備済ステッカー」の認知率は89.7%

調査対象者全員に「点検整備済ステッカー」の認知について尋ねた。「知っていた」は89.7%となっている。
年代別では、40代が97.3%と、高い比率となっている。

図7-4 「点検整備済ステッカー」の認知(%)



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

8. 自動車のエコについて

8-1. 自動車のエコの関心 自動車のエコの関心は67.7%

調査対象者全員に自動車のエコロジー（自然環境保護）の関心について尋ねた。

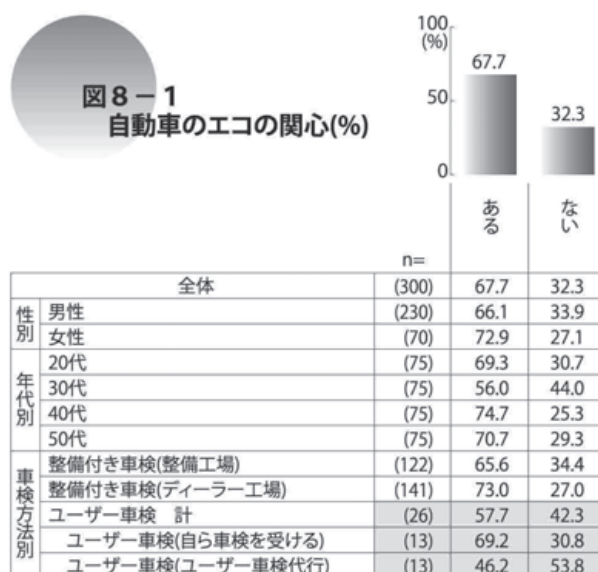
「ある」と答えた人は67.7%となり、昨年と比べ低くなっている。

性別で見ると、男性の関心66.1%に対し、女性は72.9%と高い。

年代別では、30代が56.0%と前回と同様他の年代に比べ低い結果となっている。

車検方法別では、整備付車検（ディーラー工場）が73.0%と関心が強い。

図8-1 自動車のエコの関心(%)



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

8-2. 自動車でのエコの実施

自動車でのエコの実施は「急発進・急ブレーキをしない」が67.3%と最も高い

調査対象者全員に自動車のエコロジー（自然環境保護）のために実施していることを尋ねた。

「急発進・急ブレーキをしない」が67.3%で昨年同様最も高い結果となっている。

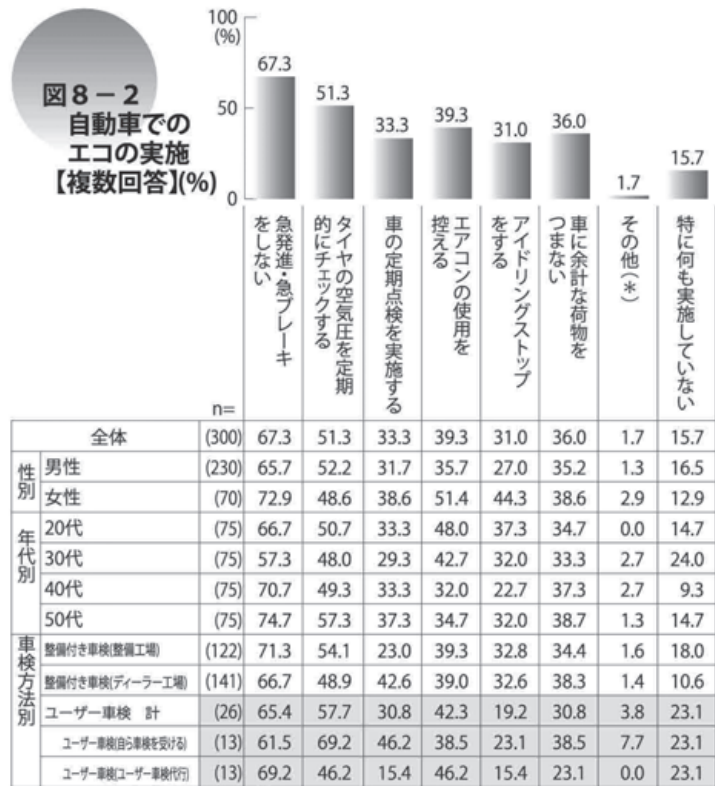
性別で見ると、女性で「エアコンの使用を控える」「アイドリングストップをする」「車の定期点検を実施する」が男性に比べて高い。

年代別では、40代と50代で「急発進・急ブレーキをしない」や「タイヤの空気圧を定期的にチェックする」が他の年代に比べ高くなっている。

車検方法別では、「急発進・急ブレーキをしない」が整備付き車検（整備工場）、整備付き車検（ディーラー工場）ともに最も高くなっている。

また、「車の定期点検を実施する」は、整備付き車検（ディーラー工場）が全体に比べ高い傾向にある。

* その他の内訳＝エコのためでなく、節約のためなら1（急発進・急ブレーキをしない）、4（エアコンの使用を控える）を行っている／エンジンブレーキ活用／むだな走行はしない／娯楽的な無駄なドライブをしない／信号停車中ライトを消すなど



※ はn=30未満のため参考値
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

8-3. 整備不良が環境に及ぼす影響の中で最も重大な問題

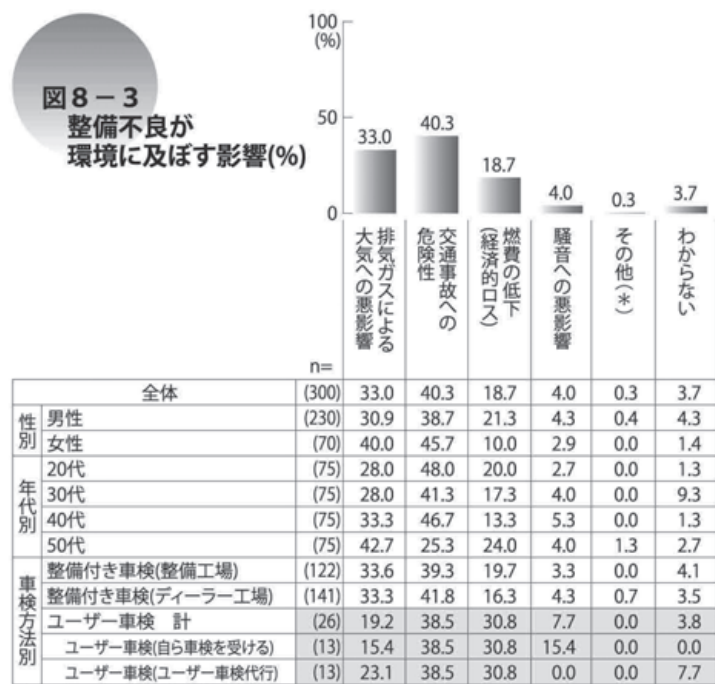
「交通事故への危険性」が最も高く40.3%

調査対象者全員に整備不良が環境に及ぼす影響の中で、どれが最も重大な問題と考えるかを尋ねた。

「交通事故への危険性」が40.3%で最も高く、「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が33.0%と続いている。

年代別では20代で「燃費の低下（経済的ロス）」が他の年代と比べて高く、50代で「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が他の年代と比べて高い。

* その他の内訳＝モラル



※ はn=30未満のため参考値
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

9. リサイクル部品について

9-1. リサイクル部品の利用有無

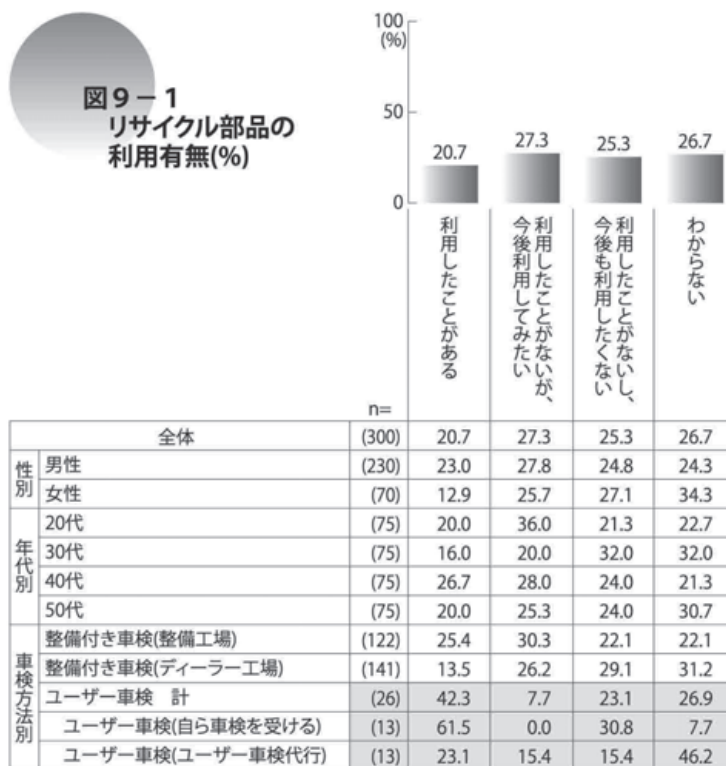
リサイクル部品を「利用したことがある」は20.7%

調査対象者全員にリサイクル部品の利用経験について尋ねた。

「利用したことがある」が20.7%で、昨年と同程度。

性別では、女性が「利用したことがある」で12.9%、「利用したことがないが、今後利用してみたい」で25.7%と男性に比べて低く、「わからない」が34.3%で男性と比べて高い。

年代別では、20代が「利用したことがないが、今後利用してみたい」で36.0%と他の年代と比べて高い。



※ はn=30未満のため参考値

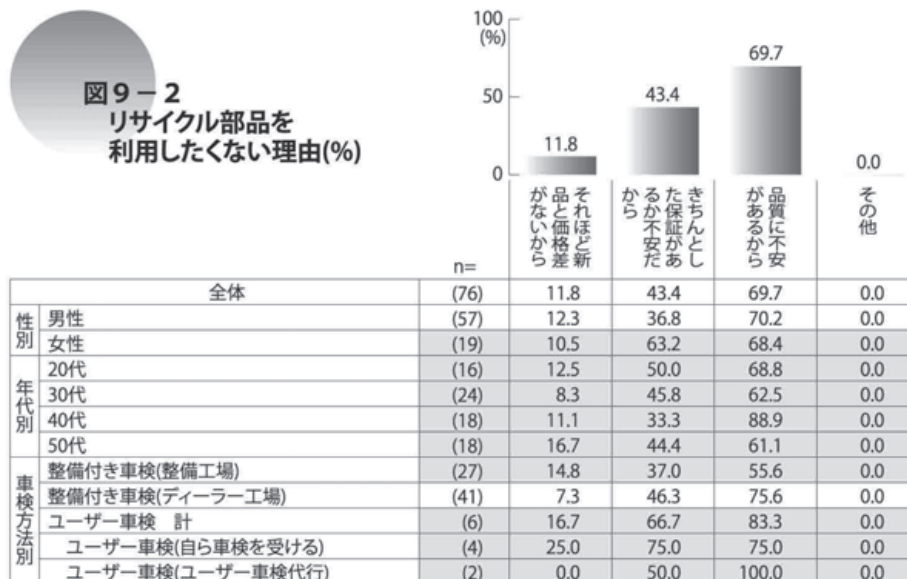
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

9-2. リサイクル部品を利用したくない理由

利用したくない理由は「品質に不安があるから」で69.7%

リサイクル部品を「利用したことがないし、今後も利用したくない」と答えた人にその理由について尋ねた。

「品質に不安があるから」が昨年同様最も高く69.7%。次いで「きちんとした保証があるか不安だから」が43.4%となっている。



※ はn=30未満のため参考値

※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

10. 不正改造の認知

「サングラスカー」の認知率 83.0%

調査対象者全員に不正な改造の認知について尋ねてみた。

サングラスカーの認知は83.0%と他の不正改造と比べて高い。

性別では、女性が78.6%と男性に比べて低い。

年代別に見ると、40代の認知が90.7%と他の年代と比べて高い。

図10-1 サングラスカー(%)



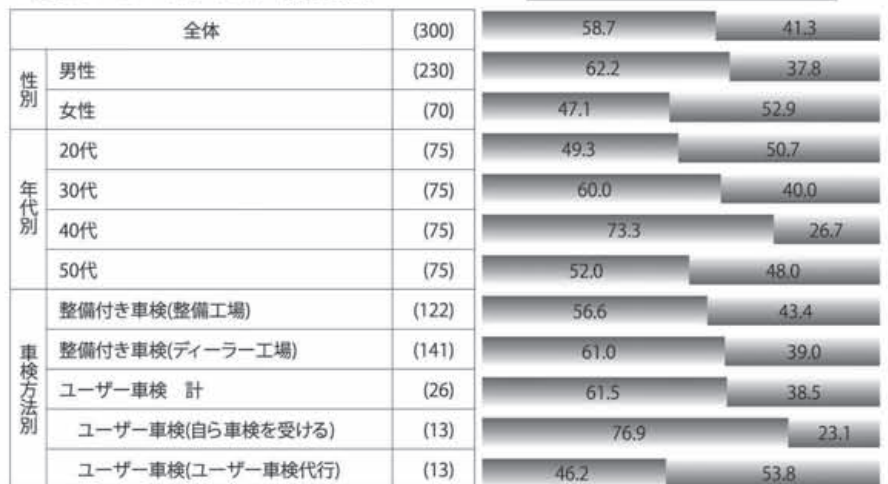
※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

「ステッカー貼付」の認知率 58.7%

ステッカー貼付の認知は58.7%。

年代別に見ると、20代の認知が49.3%と他の年代と比べて低く、40代では73.3%と高い。

図10-2 ステッカー貼付(%)



※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

「クリアレンズ」の認知率 58.0%

クリアレンズの認知は58.0%。

性別では、女性が54.3%と男性に比べて低い。

年代別に見ると、30代の認知が72.0%と高く、20代と50代の認知が52.0%と低い。

図10-3 クリアレンズ(%)



※小数点第2位以下を四捨五入し、小数点第1位までを表示しています。そのため、合計があわない場合がございます。

自動車整備工場に望むこと（自由回答）

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
24ヵ月点検の詳細明細を実施前に見積もりを依頼したい。価格が不透明な個人経営の修理店をなんとかしてほしい。カー用品のような使いやすい、立ち寄りやすい、再度利用したいと思うような取組があると嬉しい。大きなグループのようなものを作って、どの店舗でも均一なサービスを受けられる環境整備がなされるとありがたい。	男	23	やすく上がる	男	55
あほがいなくなる	男	39	ユーザーのニーズにあわせ親切丁寧に行うこと	男	48
ある程度費用はかかってもよいのできちんと点検してほしい。	男	39	ローコスト・ハイクオリティ	男	51
いい感じにしてほしい	男	36	わかりやすい説明	男	27
いかにも違法な車でも車検を通している整備工場がある。車検そのものに必要性に疑問を感じる。	男	52	安い・早い・確実	女	47
いらぬ点検を行い余計な金額を請求しないようにしてほしい。	男	45	安い事	男	39
インフォームドコンセント	男	33	安い事	男	42
がんばってね	男	25	安く	男	56
きちんとした整備	男	35	安く、しっかりと	女	32
きちんとした整備（異常な状態をきちんと判断してくれること）	男	26	安く、しっかりと点検してくれること	女	35
きちんとまじめに点検して頂くこと。あと、点検ではなく、修理に出した際、車のキーにつけていたキーホルダーを壊されたことがあった。もっと大切に扱ってほしい。その整備工場にはもう行っていません。	女	25	安く、スピーディに対応して欲しい。	男	50
きちんと整備してくれること。	女	25	安く、的確に治してくれる店。	男	54
きちんと整備してほしい	男	39	安くきれいに	男	22
きちんと整備してもらう	男	39	安くしてほしい	男	53
きちんと整備をしてもらえること	女	53	安くしてほしい	男	54
きちんと整備してくれて、他社より安くしてほしい。	女	28	安くしてほしい	男	38
クレジット支払いで手数料を取るのはやめて	男	32	安くしてほしい	男	21
コスト	男	39	安くしてほしい	男	41
ごまかさずにちゃんと点検してほしい	男	38	安くて確実	男	41
サービスの充実	男	45	安くて確実な作業	男	41
しっかりやってもらうこと	女	36	安くて正確	女	27
しっかり検査をしてもらえること	男	27	安くて丁寧	男	54
しっかり点検してほしい	女	21	安くならない	男	39
しっかり点検し見過ごさないこと	男	38	安く行って欲しい。車のことは正直よくわかりませんが、運転はするけれど、メカニックのことはわからないので、困っている。家族に頼るしかない。知識の乏しさにつけ込んだ商売している所もあるだろうな、と思っている。その辺をきちんと改善してほしい。	女	33
スピード	男	39	安く信頼できる事。車検は要らない	男	57
価格が安く安全に	男	54	安く早く	女	35
ディーラーで車検を行っている。信用できると思うが、もう少し安くできないだろうか。費用が高すぎると思う	女	45	安く早く丁寧	男	54
ディーラーのほうが民間の整備工場より法律に疎く、売り上げばかり考えている。もう少し勉強するべきだと思う。	男	38	安く早く的確にお願いしたいと思います。	男	36
ディーラーより代車の充実	男	54	安く早く点検して欲しい。	男	41
ディーラー並みの安心感がほしい	女	27	安く点検して欲しい	男	54
とにかく安く、安全な車検	男	37	安さと安全	男	32
とにかく安全安心の提供	男	32	安価で安全に乗れるように十分にチェック、整備してくれること	男	43
どの程度が最低限必要か、信頼を持てる整備工場となって欲しい。また説明を詳しく行って欲しい。	男	47	安心	男	26
なるべく安く	男	27	安心、確実な整備	男	45
なるべく安くしたい	男	54	安心して乗れる	女	38
なんでも新品と交換ではなく、必要最低限の低価格な保全と人柄の良さ。	女	39	安心して乗れるように確実な点検整備	男	43
ぼったくらない事	男	52	安心して乗れるように整備すること	男	40
まじめにやれ	男	43	安心できること	男	50
まだ使える物でも、利益の為に交換が必要と言う事は止めて欲しい。車の事は無知なので、本当に必要な事、本当に直さないといけない事それを損得抜きでやって欲しい。	女	43	安心できるサービスを提供して欲しい	女	28
ミスのない点検。	女	29	安全	男	55
もっと安く	男	28	安全	男	37
もっと安くして	男	55	安全	女	29
もっと安くしてほしい	男	28	安全	男	30
もっと安価に	男	53	安全	女	24
			安全 安心 整備不良がない	男	47
			安全 丁寧 安心	男	41
			安全、安心	男	46
			安全、安心、早い	女	25
			安全、安心して車が、乗れる様、事故につながらない様、責任をもち、点検、整備してほしい。命にかかわる大事の事だからだ。	女	55
			安全・安心できる事	女	50
			安全・早い・安い。対応の選択が多い。	男	26
			安全が確保できるようにきちんと整備して欲しい。しかし、ここぞといるいろいろな部品が交換されてしまって、高額な金額が請求されることもあった。	男	50
			安全であって欲しい	男	29
			安全な運転のための丁寧な整備	男	23

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
安全状態にしてくれる	男	22	技術と価格	男	53
安全な整備	男	49	技術力	男	51
安全な走行が出来る事	女	52	金額を安くしてほしい	女	53
安全に走行できるように	男	58	形式的な事だけで本当に細かい箇所までチェックしているのか曖昧である！	男	45
安全にユーザーが乗れるように、きっちりと整備していただきたい	女	24	検討中	男	28
安全に車に乗り続けられること	男	55	見積もりが高い	男	47
安全に乗ることができる車という安心感を持たせてくれること。	女	26	現状で満足	男	25
安全に整備してくれるなら特にない	男	34	現状で満足	男	27
安全に整備してほしいとは思いますが、必要以上のメンテナンスを勧めるのはやめてほしい。	女	36	故障を起こさない	男	57
安全に走れる車の整備	男	30	交換が必要な部品がある場合、費用が幾ら掛かるか事前に知りたい。あと何年後何ヶ月後に、どこの部品を交換した方が良い(費用)などの説明があると、事前に積み立てができる。病院みたいに、幾らかかるか請求されるまで怖い。	男	43
安全のための整備とそのわかりやすい説明	男	47	交換箇所の説明	男	45
安全安心	男	38	工賃をなるべく安く、親切な対応。	女	21
安全安心	男	31	工賃を安くしてほしい	女	49
安全且つ迅速な対応で安くあげてくれること。	男	29	工賃価格 パーツ価格	男	45
安全性	男	33	工賃高過ぎ!! 時給6,000円計算です	女	41
安全性	男	53	合法で丁寧な整備	女	29
安全性とコストのバランス、安くさせるために安全性を落としているところがあるように思える	男	49	今のままで十分なので特にない	女	29
安全性と安さ	男	38	今の車は電子化(コンピューター化)され、専用のテスターが必要なのでディーラーに任せている。制御プログラムの書き換えなどはディーラーの整備工場が無いと無理のようです。	男	58
安全性を確保してほしい	男	29	今は大丈夫でもちょっと劣化してる箇所、近いうちに交換が必要な箇所を教えてください。	男	28
安全第一	女	24	細かいところまで目視だけでなく、打音チェックしてほしい。	男	29
安全第一でお願いします。その上で、可能な限り安くしたいです。	男	39	細心の点検と整備	男	44
安全第一で行ってほしい	女	27	細部まで徹底して整備して結果を教えてください	男	34
安全第一で作業してほしい	男	43	作業明細の開示。今後必要になるであろう作業の明確化。確かな技術。	男	44
以前、ディーラーではない車を購入した工場に点検に出したところあり得ないことが起きました。車を引き取りに来て、納車してくれたのは嬉しいことだったのですが、運転したら、ブレーキが利かす危うく壁に激突しそうになりました。狭い場所なのでアクセルは軽く踏んだ程度だったので、ぶつからずに済みましたが、方が一歩行者がいたら…と思うとゾッとします。納車=整備の人が運転してきているのに、異常に気づかない…有り得ない話です。それ以降はディーラーにしか出しません。資格がないのでは???を疑うのはもちろん、免許持っているの?という話です。信頼して点検に出しているのに、不信感だらけです。	女	44	事前の説明がいかげん。	男	39
異常のある個所の適切な告知	男	56	持込みタイヤの交換など柔軟なサービス	男	41
何でも部品交換対応ではない方法を取り入れて欲しい。	女	46	時間がかかっても確実に作業をして欲しい	男	46
価格	女	48	時間がかかる時には、前もって教えて欲しい。時間をつぶせるサービスが充実してほしい。	女	28
価格	男	28	次の車検まで故障なしに安全に乗れるように整備してもらいたい。	男	50
価格が安いことが第一。次に手を抜かないこと。	男	52	次の点検まできちんと安全かどうかをきちんと見て欲しい	男	26
価格の安さ	男	26	車の仕組み自体が複雑になって大変だとは思いますが、なんとか先端に追いついて整備を頑張ってください	男	39
価格よりも安全な整備	男	25	車検、点検整備の際に車内清掃を徹底してほしい。	男	53
価格を安く、サービスを充実させてほしい。	男	30	車検に通らないからといって勝手に交換をして、後請求をしてほしくない	男	34
価格を安くしてほしい。	男	52	車検や修理などの費用の明確化	男	36
価格破壊	男	36	手数料の減額と信頼	男	41
科学的知見を交えた説明。修理の際に複数案の提案。	男	36	手抜きをしない確かな整備・点検	男	23
格安	男	34	初めてのお客さんでも入りやすい雰囲気にして欲しい	男	38
確かな技術で整備してほしい	男	31	初心者ドライバーにも説明が丁寧であって欲しい。	男	29
確実なトラブルシューティングと単純な部品交換ではなくオーバーホールやリビルト部品の活用。	男	45	消耗品にかんして誠実に交換日を教えてください。まだ大丈夫なのに交換を進めるのは止めてほしい。	男	58
確実な施工	男	31	信用	男	38
確実な整備	男	28	信頼	男	28
確実な整備	男	47	信頼	男	39
確実な整備	男	32	信頼、安価	男	55
確実な整備技術は当たり前として、一番望みたいのは「明朗会計」。車検の際、同じ民間チェーンの整備工場でも見積もりが10万円以上違ったことがあり、不信感でいっぱいなので。	男	43	信頼ある対応と適正な料金	男	37
確実な点検	女	56	信頼しているの、しっかりやって欲しい	男	46
危険が及ばない範囲で最も安く仕上げしてほしい。	男	36	信頼できること	男	44
気軽に頼めること	男	23	信頼できる仕事	男	41
			信頼できる整備	男	49
			信頼できる点検整備	男	48
			信頼できる事…	女	58

「車検と定期点検についてのアンケート」調査結果

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
信頼感	男	46	点検項目以外のところまで丁寧に見てほしい	男	55
信頼感	男	51	点検作業を見学させてほしい	男	52
信頼感の醸成	男	56	点検時に今回は交換しなくても次回交換が必要となる	男	47
信頼出来る自動車整備の実践	男	53	個所と費用の概算について教えてほしい	男	47
信頼性	男	40	点検内容についてもっと詳しく説明する	男	26
信頼性。確かなものなら、多少のコスト高もやむなし	男	29	点検費用が高すぎ。もう少し安ければ利用したい	女	47
真面目に整備してもらえれば良い	男	34	当該車両のメカニズムと特質についての知識・熟知	男	53
親切で丁寧な対応。	女	53	特にありません	男	45
親切さと丁寧さ	女	28	特にありません。	女	57
迅速、安全	女	49	特にない	男	29
迅速確實安価	女	54	特にない	女	27
迅速且つ正確な整備と点検をしてほしい	男	50	特になし	女	26
随時、必要なときに整備している	男	51	特になし	男	24
整備工場ごとに整備費用に大きな差があります。特に知り合いがいらない我が家ではディーラーが一番安心と思って車検を出しています。ただ、割高感が否めません。	女	57	特になし	男	29
整備内容を詳しく説明してほしい	男	56	二重課税の廃止	男	24
整備費用が高い	男	42	日数の短縮	男	53
整備不良だから入庫を断るのは、整備の必要性と異なると思うので考え直してほしい。という指導する行政機関がおかしいと考える。そのような行政官は公僕ではない！	男	42	費用を安くして欲しい	女	47
整備不良のない安全な点検	女	50	費用を明確にして欲しい。できるだけ安い料金で済ませて欲しい	男	45
正確さ	男	50	費用対効果	男	34
正確さ	男	34	必要なものと、必須なものとの曖昧さを改善して欲しい。	男	39
正確な点検、本当に必要なところだけを交換してほしい。	女	45	必要な整備はして安心して使えるようにして欲しい。	女	39
正確性	男	31	必要以上の整備を求めず、ただ直さなければいけないところはしっかり直す、メリハリが必要。車の知識がきちんとある人間がいると言うのが前提なので、間違っても同じ問題で2度も3度も行くようなことになってほしくはない。	男	39
誠実に整備する事	男	41	必要十分な処理を明朗会計でやってくれること	女	29
誠実に整備をし、安心して乗れるようにすることと、価格があまり高くなり過ぎないようにすること。	男	57	頻繁に利用しやすくするために料金設定を安くして欲しい。	男	41
誠実に対応して頂ければそれで充分です。	男	35	敏速で確実な修理を行ってほしい	女	50
素人に分かる説明	男	52	不安をあおって余計な部品等の交換を進めない。	男	56
素人相手でも誠実に対応して欲しい。頼んでいない整備や部品交換、ことさら危機感を煽るようなセールストーク	男	52	不要な整備を薦めない	男	48
早い安い上手い	男	39	不要な整備をしないでほしい	男	56
早く、安く、確実に	男	53	不要な部品交換はしない。安全に関わる不具合は必ず修理（部品交換）する	男	54
対話	男	52	不要な部品交換をしないでもらいたい。	男	56
待ち合わせ室に、無料無線LANがお願い	女	25	部品の交換時期を教えてください。	男	32
短時間でやってもらえるのは助かるが、時間をかけて治す事も必要だと思う。	女	38	分かりやすいこと	男	37
値段の安さと信頼	男	42	法に則った整備	男	52
値段の安さや車検整備費用の透明さなど。	男	33	法定内で最大限に好みに合わせた改造をしてもらいたい	男	48
値段を安く	男	35	本当に必要なものだけを進めてほしい。	女	29
値段を安くして欲しい。	女	27	本当に必要な整備を誠実に行って欲しい	男	42
知らない知識を教えてください。	女	53	無意味な部品交換は避けて欲しい、素人は信用するしかない。	男	50
丁寧に真摯な対応。わかりやすい説明。透明性のある料金体系	男	27	明確な説明	男	30
丁寧に親切で低価格	男	28	明朗会計	男	25
丁寧な作業	男	52	明朗会計	女	26
丁寧な作業とメンテナンス	男	35	明朗会計。	男	46
丁寧な仕事	男	26	儲け主義ではなく、顧客満足第一に整備してくれること。また、車の状態を長期的な目で診てくれること。	男	49
丁寧な説明	女	27	問題点があれば包み隠さずOPENにすること。特にエンジンルーム・下回り・排気管系など車をUPしないと確認できない部分は整備後に説明とあわせ、ユーザーにも目視で確認させる機会を与えるべき。	男	49
丁寧な説明	男	40	優れた技術	男	47
丁寧な説明	男	27	様々なオプションからユーザーが必要とするものを選択できる。料金体系が明確	男	41
丁寧な説明と明快な料金体系	男	59	料金が安い	男	38
丁寧な対応と整備	男	44	料金が安く済むといい	女	58
丁寧に	男	52	料金の明確化	男	48
丁寧に正確に	男	42	料金の明朗化、接客の改善	男	47
低価格	男	46	料金は多少高くてもかまわないから、手抜きをせずきちんと整備してくれればと思う	女	47
低価格高品質	男	28	料金を安くしたい	男	28
定期点検のスパンに応じた部品・消耗品の交換	男	28			
的確な修理・補修のアドバイスが欲しい	女	29			
的確な説明と明朗会計	女	35			
適正な価格で安心出来る事	女	36			
適正な料金と整備	女	38			
適切な整備	男	30			

6. 自動車分解整備業の実態調査結果等

平成 25 年 1 月 11 日

平成 24 年度 自動車分解整備業実態調査結果の概要について

社団法人 日本自動車整備振興会連合会

調査企画部 調査企画課

この度、平成 24 年度の自動車分解整備業実態調査の結果がまとまりましたので、概要をお知らせします。

1. 目的

本調査は、自動車分解整備業の現状及び経営状況等の実態を把握し、同事業の近代化を図り、健全な発達に資する方策の基礎資料として活用することを目的として実施するものです。

2. 調査時点

平成 24 年 6 月末現在。売上高等については、平成 24 年 6 月末に最も近い決算期分。

3. 調査結果の概要（別紙参照）

道路運送車両法に規定する自動車分解整備事業者（平成 24 年 6 月末時点 91,867 事業場のうち約 2 割を対象とし、有効回答数は全事業場の約 1 割）を対象として調査を行いました。

平成 24 年度調査における総整備売上高は 3 年ぶりに減少し、前年度と比較すると -3,039 億円 (5.4%) の 5 兆 2,982 億円となりました。

調査結果は平成 23 年度実績であることから、続いているデフレや東日本大震災後の整備に掛ける費用の冷え込みによる影響、維持費の安い軽・小型車の増加等が総整備売上高の減少につながったものと推測されます。

なお、詳細の分析は 3 月発刊予定の平成 24 年度版自動車整備白書に掲載する予定です。

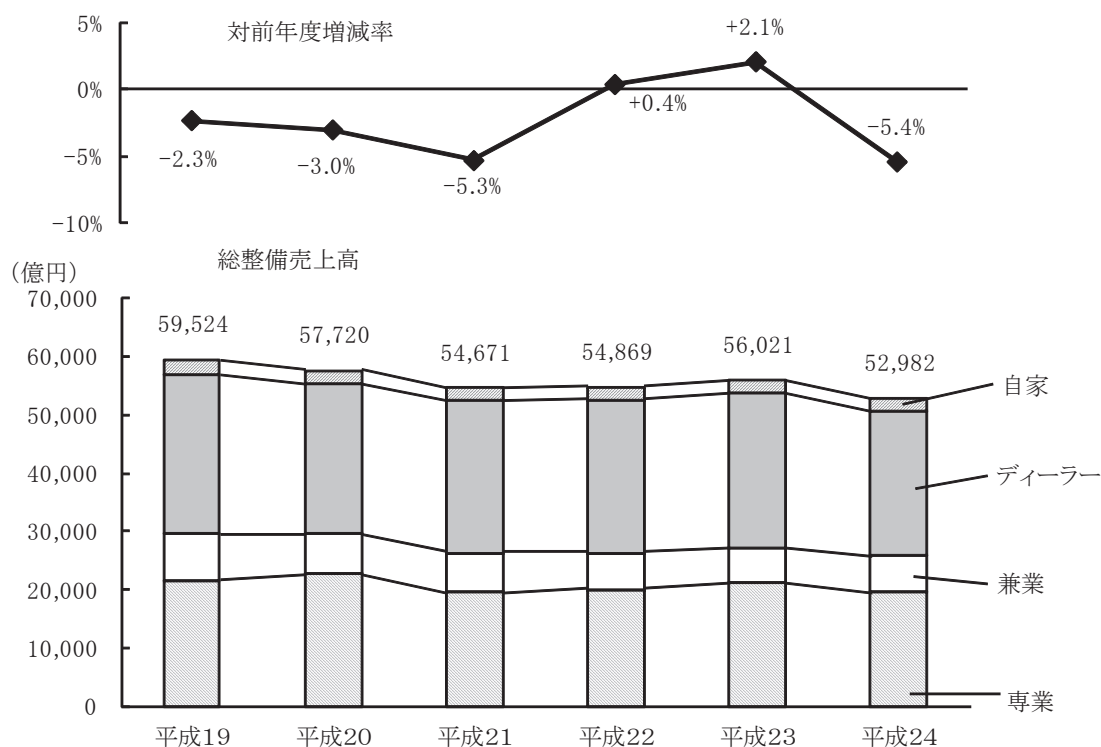
- 注) 1. 専業：自動車整備業の売上高が総売上高の 50%をこえる事業場
2. 兼業：兼業部門（自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等）の売上高が総売上高の 50%以上を占める事業場（ディーラーを除く。）
3. ディーラー：自動車製造会社又は国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場
4. 自家：主として自企業が保有する車両の整備を行っている事業場

(1) 総整備売上高

リーマンショックの影響で落ち込んだ総整備売上高は、平成21年度調査を底に平成22・23年度調査では増加しましたが、平成21年度調査結果をも下回る結果となりました。

業態別に前年度と比較するとすべての業態で減少し、専・兼業が1,386億円(5.1%)、ディーラーが1,548億円(5.8%)、自家が105億円(4.6%)の減少となりました。

作業内容別では、「車検整備」が0.2%、「定期点検整備」が8.7%、「事故整備」が5.4%、「その他整備」は10.7%減少しました。



調査年度 業態	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	24-23	24/19
専・兼業	29,591	29,670	26,303	26,305	27,095	25,709	-1,386	-13.1%
	+1.7%	+0.3%	-11.3%	+0.01%	+3.0%	-5.1%		
	21,594	22,738	19,459	19,996	21,146	19,515		
専 業	+0.2%	+5.3%	-14.4%	+2.8%	+5.8%	-7.7%		
兼 業	7,997	6,932	6,844	6,309	5,949	6,194	+245	-22.5%
	+6.1%	-13.3%	-1.3%	-7.8%	-5.7%	+4.1%		
ディーラー	27,355	25,585	26,140	26,311	26,637	25,089	-1,548	-8.3%
	-6.6%	-6.5%	+2.2%	+0.7%	+1.2%	-5.8%		
自家	2,578	2,465	2,228	2,253	2,289	2,184	-105	-15.3%
	+0.7%	-4.4%	-9.6%	+1.1%	+1.6%	-4.6%		
合計	59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	52,982	-3,039	-11.0%
		-2.3%	-3.0%	-5.3%	+0.4%	+2.1%		

(単位・億円)

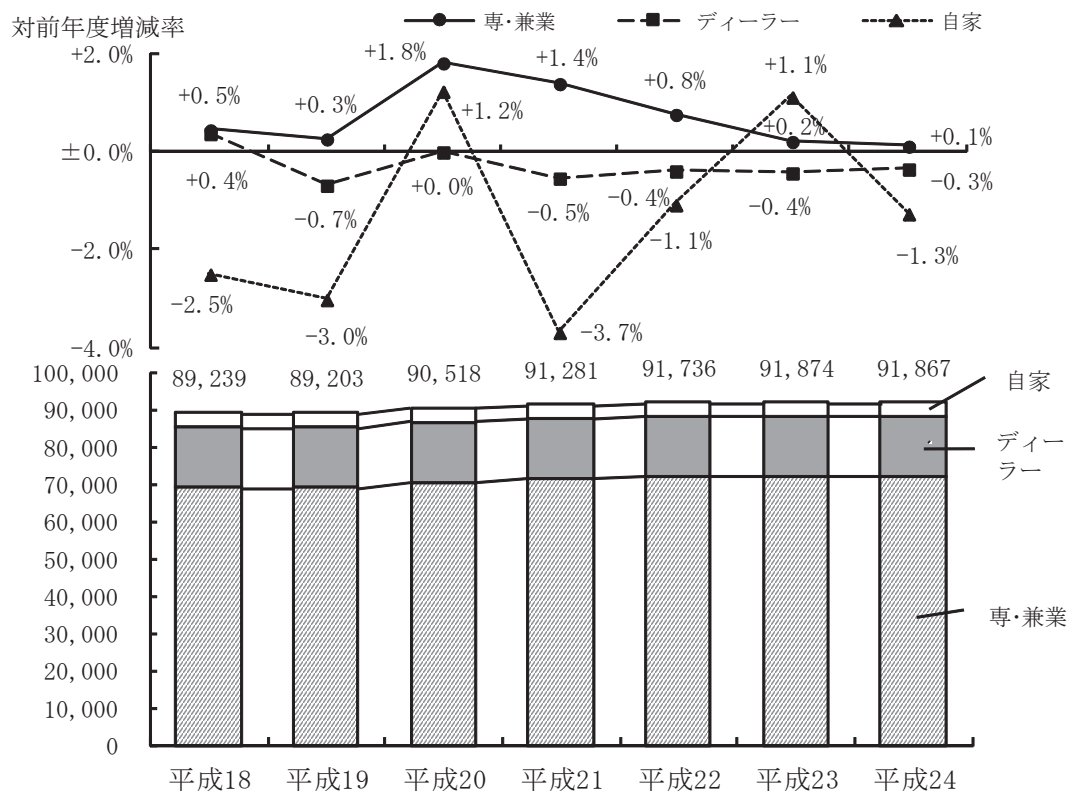
業態	作業内容	車 検 整 備			定 期 点 検 整 備				事故整備	その他整備	合 計	
		2 年	1 年	小 計	1 年	6 ヶ月	3 ヶ月	計				
専・兼業	売上高	8,237	4,026	12,263	462	123	291	876	5,357	7,213	25,709	
	増減額	+372	+8	+380	-40	-13	+1	-52	-589	-1,125	-1,386	
	増減比	+4.7%	+0.2%	+3.2%	-8.0%	-9.6%	+0.3%	-5.6%	-9.9%	-13.5%	-5.1%	
	専 業	売上高	5,933	3,376	9,309	332	98	254	684	4,118	5,404	19,515
		増減額	+54	-71	-17	-27	-8	±0	-35	-555	-1,024	-1,631
		増減比	+0.9%	-2.1%	-0.2%	-7.5%	-7.5%	±0.0%	-4.9%	-11.9%	-15.9%	-7.7%
兼 業	売上高	2,304	650	2,954	130	25	37	192	1,239	1,809	6,194	
	増減額	+318	+79	+397	-13	-5	+1	-17	-34	-101	+245	
	増減比	+16.0%	+13.8%	+15.5%	-9.1%	-16.7%	+2.8%	-8.1%	-2.7%	-5.3%	+4.1%	
ディーラー	売上高	6,849	1,254	8,103	1,581	201	125	1,907	6,021	9,058	25,089	
	増減額	-263	-131	-394	-257	+15	-8	-250	-52	-852	-1,548	
	増減比	-3.7%	-9.5%	-4.6%	-14.0%	+8.1%	-6.0%	-11.6%	-0.9%	-8.6%	-5.8%	
自家	売上高	703	230	933	76	47	8	131	490	630	2,184	
	増減額	-6	-25	-31	+7	+33	-17	+23	-40	-57	-105	
	増減比	-0.8%	-9.8%	-3.2%	+10.1%	+235.7%	-68.0%	+21.3%	-7.5%	-8.3%	-4.6%	
合計	売上高	15,789	5,510	21,299	2,119	371	424	2,914	11,868	16,901	52,982	
	増減額	+103	-148	-45	-290	+35	-24	-279	-681	-2,034	-3,039	
	増減比	+0.7%	-2.6%	-0.2%	-12.0%	+10.4%	-5.4%	-8.7%	-5.4%	-10.7%	-5.4%	

(単位・億円)

(2) 事業場数

調査時点における事業場数は、91,867 事業場で、前年度と比較すると 7 事業場の減少となっています。

指定工場数は 29,360 事業場で、前年度と比較すると 108 事業場(0.4%)の増加となっています。



(3) 整備関係従業員数

整備関係従業員数は 553,893 人で、前年度と比較すると 31,582 人(5.4%)の減少となっています。

(4) 整備要員数及び整備士数

整備要員数は 401,099 人で、前年度と比較すると 1,122 人(0.3%)の減少となっています。

整備士数は 346,051 人で、前年度と比較すると 1,225 人(0.4%)の減少となり、整備要員数に対する整備士数の割合(整備士保有率)は 86.3%で前年度と同じ割合となっています。

(5) 整備要員 1 人当り年間整備売上高

整備要員 1 人当り売上高(自家除く)は 13,320 千円で、前年度と比較すると 5.2%の減少となっています。なお、業態別では以下の通りです。

専・兼業	9,617 千円(対前年度比 5.0%減)
ディーラー	22,002 千円(対前年度比 5.2%減)

(6) 整備要員平均年齢

整備要員平均年齢(自家除く)は 43.3 歳で、前年度と比較すると 0.5 歳上昇しました。

(7) 年間整備要員給与

年間整備要員平均給与(自家除く)は 3,727 千円となり、前年度と比較すると 0.2%の減少となっています。

自動車整備業の概要

項目	調査年度	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	24/23
1. 総整備売上高 ※ (億円)		59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	52,982	94.6 %
	専・兼業 (比率、%)	29,591 (49.7)	29,670 (51.4)	26,303 (48.1)	26,305 (47.9)	27,095 (48.4)	25,709 (48.5)	94.9 %
	専業 (比率、%)	21,594 (36.3)	22,738 (39.4)	19,459 (35.6)	19,996 (36.4)	21,146 (37.7)	19,515 (36.8)	92.3 %
	兼業 (比率、%)	7,997 (13.4)	6,932 (12.0)	6,844 (12.5)	6,309 (11.5)	5,949 (10.6)	6,194 (11.7)	104.1 %
	ディーラー (比率、%)	27,355 (46.0)	25,585 (44.3)	26,140 (47.8)	26,311 (48.0)	26,637 (47.5)	25,089 (47.4)	94.2 %
	自家 (比率、%)	2,578 (4.3)	2,465 (4.3)	2,228 (4.1)	2,253 (4.1)	2,289 (4.1)	2,184 (4.1)	95.4 %
2. 企業数		70,828	72,001	72,861	74,027	73,690	73,572	99.8 %
3. 事業場(工場)数		89,203	90,518	91,281	91,736	91,874	91,867	100.0 %
	専・兼業	69,131	70,396	71,387	71,943	72,106	72,200	100.1 %
	専業	54,191	55,141	55,365	57,182	57,266	57,176	99.8 %
	兼業	14,940	15,255	16,022	14,761	14,840	15,024	101.2 %
	ディーラー	16,226	16,228	16,143	16,082	16,015	15,961	99.7 %
	自家	3,846	3,894	3,751	3,711	3,753	3,706	98.7 %
4. 指定工場数		28,708	28,916	29,066	29,115	29,252	29,360	100.4 %
5. 整備関係従業員数 (人)		549,464	546,574	564,058	570,223	585,475	553,893	94.6 %
6. 整備要員(工員)数 (人)		389,370	393,893	396,164	401,038	402,221	401,099	99.7 %
	うち整備士数 (人)	334,744	343,531	344,216	342,897	347,276	346,051	99.6 %
	整備士保有率 (%)	86.0	87.2	86.9	85.5	86.3	86.3	—
7. 1事業場当り整備要員数(人)		4.4	4.4	4.3	4.4	4.4	4.4	± 0.0 人
8. 保有車両数 (3月末、千台)		79,236	79,081	78,801	78,693	78,661	79,113	100.6 %
9. 技術料(工賃)の値上率 (%)		+ 0.7	+ 0.5	+ 0.3	+ 1.0	+ 0.8	+ 0.8	—
10. 整備要員 1人当り 年間整備 売上高 ※ (千円)	専・兼業	11,503	11,446	10,020	9,903	10,126	9,617	95.0 %
	専業	11,063	11,494	9,756	9,698	10,197	9,433	92.5 %
	兼業	12,888	11,288	10,854	10,609	9,881	10,245	103.7 %
	ディーラー	24,308	22,214	22,830	22,622	23,209	22,002	94.8 %
	平均	15,400	14,757	13,911	13,775	14,054	13,320	94.8 %
11. 整備要員 平均年令 (歳)	専・兼業	45.6	46.0	46.4	46.3	47.1	47.3	+ 0.2 歳
	専業	46.7	47.1	47.5	47.4	48.1	48.4	+ 0.3 歳
	兼業	42.2	42.6	43.1	42.7	43.5	43.6	+ 0.1 歳
	ディーラー	31.9	32.1	32.4	32.5	32.8	33.8	+ 1.0 歳
	平均	41.4	41.7	42.2	42.1	42.8	43.3	+ 0.5 歳
12. 整備要員 1人当り 年間給与 (千円)	専・兼業	3,585	3,541	3,526	3,509	3,557	3,518	98.9 %
	専業	3,533	3,472	3,469	3,468	3,522	3,488	99.0 %
	兼業	3,751	3,763	3,706	3,651	3,679	3,621	98.4 %
	ディーラー	4,271	4,135	4,119	4,050	4,153	4,217	101.5 %
	平均	3,794	3,724	3,706	3,674	3,736	3,727	99.8 %

(注) 各項目の数値は、各年6月現在のものである。ただし、※印の数値は、各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。
なお、平成22年は全事業場を対象に調査を実施し、その年以外は抽出調査である。

V. 資料編

V. 資料編

1. 検査対象車両数、認証工場等の推移

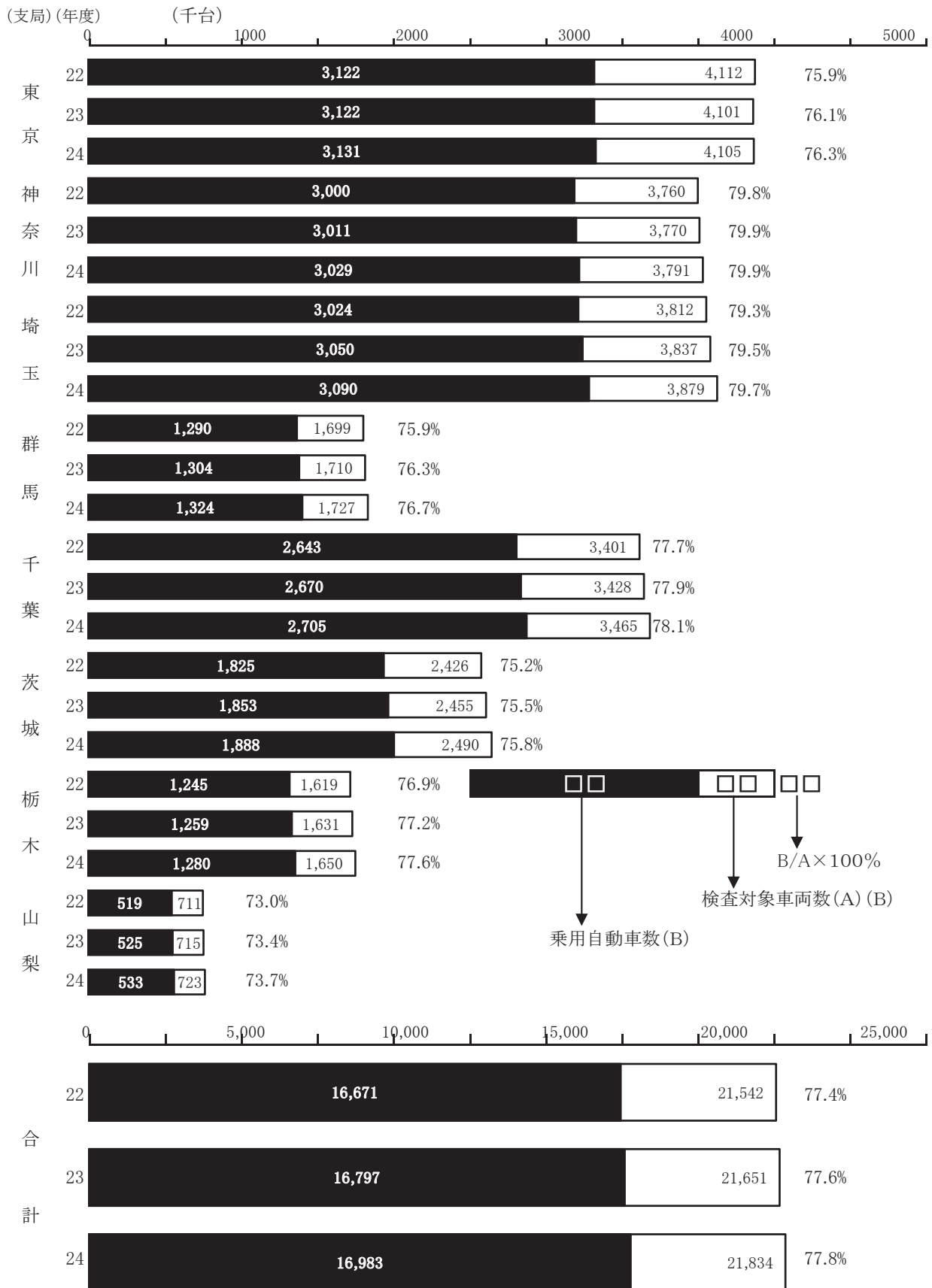
関東運輸局管内（以下「管内」という。）における検査対象車両数、認証工場数、人口及び世帯の推移は次のとおりです。

(1) 検査対象車両数の推移〈図 I - 1〉

管内の検査対象車両数（軽自動車を含む。以下に同じ。）は、平成25年3月末現在において、21,834千台となり、対前年比で183千台（0.8%）の増加になっています。

これらを各都県別にみると、東京に関しては横ばい傾向ですが、その他の県については、近年増加傾向となっています。

〈図 I - 1〉 運輸支局別検査対象車両数の推移（各年度末現在）



(2) 認証工場数、人口、世帯数等の推移〈表 I - 1、図 I - 2、3〉

① 認証工場数

管内の認証工場数は、平成25年3月末現在において24,601工場であり、対前年比で7工場の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、茨城27工場（0.8%）が伸び率が最も高く、次いで群馬の16工場（0.6%）、栃木10工場（0.4%）の順ですが、東京については、60工場（1.1%）の減少となっております。

また、近年の認証取得は車体整備業35件（新規取得比10.4%）が最も多くなっています。

② 人口

管内の人口は、平成25年3月末現在において43,432千人であり、対前年比で1千人の減少となっています。

これらを各運輸支局別にみると、東京の39千人（0.2%）で伸び率が最も高く、次いで神奈川の9千人（0.09%）、埼玉の3千人（0.04%）の順となっています。

③ 世帯数

管内の世帯数は、平成25年3月末現在において19,031千世帯であり、対前年比で369千世帯（1.9%）の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、東京の263千世帯（3.9%）で最も伸び率が高く、次いで神奈川の69千世帯（1.7%）、千葉の18千世帯（0.7%）となっています。

④ 認証工場当たり検査対象車両数

認証工場当たりの検査対象車両数は、管内平均で888台であり、対前年比で8台の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、神奈川が1,175台で最も多く、次いで千葉の951台、埼玉の892台の順になっており、群馬が739台で最も少ない状況となっています。

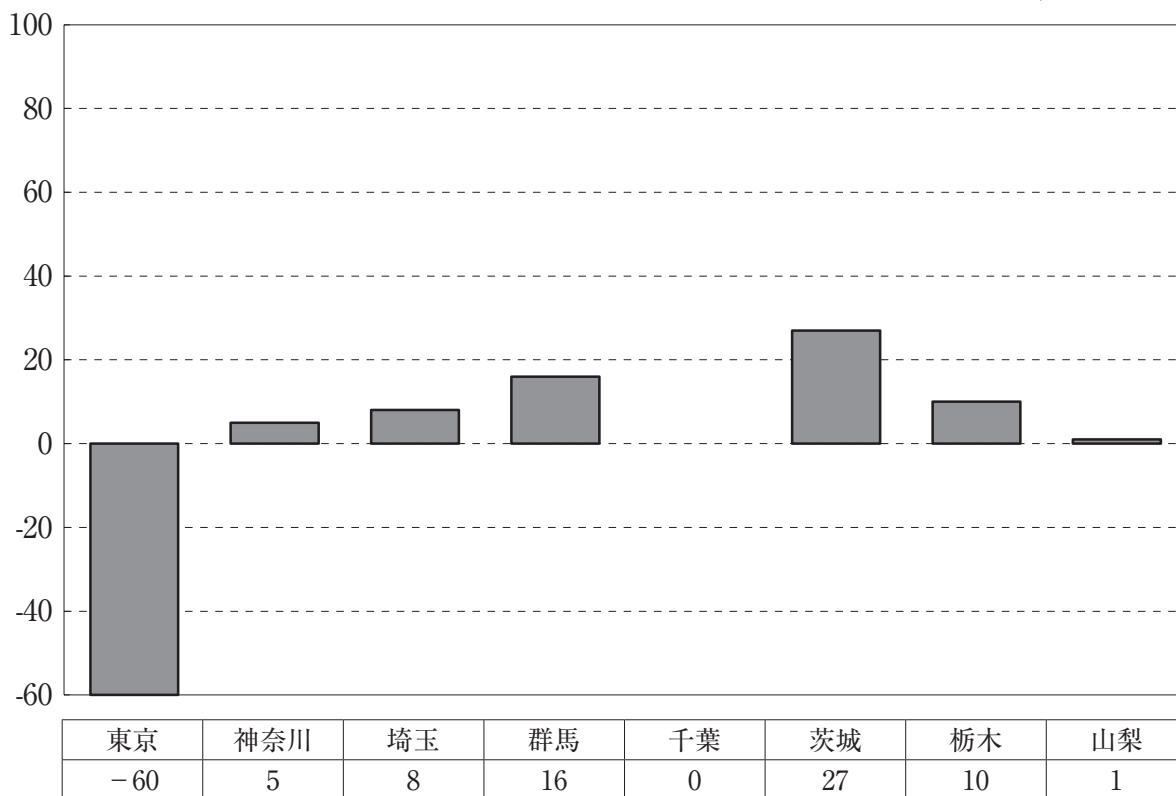
〈表 I - 1〉 認証工場数・人口・世帯数等の推移

運輸支局別	年度	認証工場数	人口 (千人)	世帯数 (千世帯)	認証工場当たり		
					検査対象車両数	人口	世帯数
東京	22	5,149	13,172	6,411	799	2,558	1,245
	23	5,078	13,195	6,457	808	2,598	1,272
	24	5,018	13,234	6,720	818	2,637	1,339
	増減	▲60	△39	△263	△10	△39	△68
神奈川	22	3,224	9,044	3,855	1,166	2,805	1,196
	23	3,221	9,052	3,844	1,170	2,810	1,193
	24	3,226	9,061	3,913	1,175	2,809	1,213
	増減	△5	△9	△69	△5	▲2	△20
埼玉	22	4,314	7,198	2,855	884	1,669	662
	23	4,343	7,204	2,884	884	1,659	664
	24	4,351	7,207	2,880	892	1,656	662
	増減	△8	△3	▲4	△8	▲2	▲2
群馬	22	2,315	2,002	757	734	865	327
	23	2,322	1,997	761	736	860	328
	24	2,338	1,980	767	739	847	328
	増減	△16	▲17	△6	△3	▲13	△0
千葉	22	3,638	6,214	2,523	935	1,708	694
	23	3,646	6,195	2,537	940	1,699	696
	24	3,646	6,184	2,555	951	1,696	701
	増減	△0	▲11	△18	△11	▲3	△5
茨城	22	3,053	2,961	1,091	795	970	357
	23	3,071	2,945	1,098	800	959	358
	24	3,098	2,934	1,108	804	947	358
	増減	△27	▲11	△10	△4	▲12	△0
栃木	22	1,989	2,001	746	814	1,006	375
	23	2,003	1,993	753	814	995	376
	24	2,013	1,986	759	820	987	377
	増減	△10	▲7	△6	△6	▲8	△1
山梨	22	905	858	327	786	948	361
	23	910	852	328	787	936	360
	24	911	846	329	794	929	361
	増減	△1	▲6	△1	△7	▲8	△1
管内	22	24,587	43,450	18,565	876	1,767	755
	23	24,594	43,433	18,662	880	1,766	759
	24	24,601	43,432	19,031	888	1,765	774
	増減	△7	▲1	△369	△8	▲1	△15

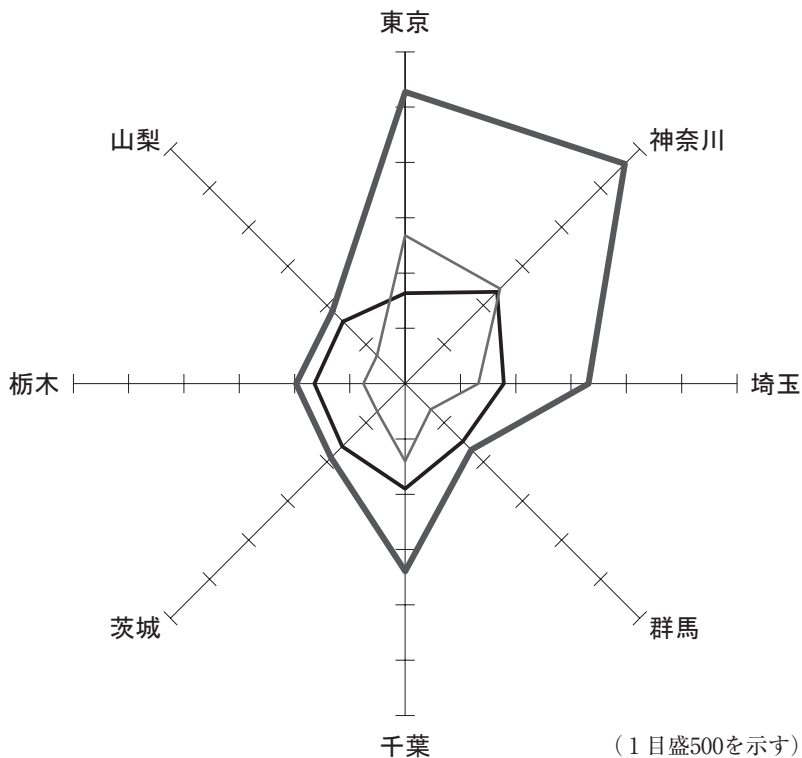
- 注：① 人口及び世帯数は総務省及び各自治体調べ。
 ② 検査対象車両数は軽自動車を含む。
 ③ 認証工場、人口及び世帯数は当該年度末現在の数を示す。
 ④ 増減欄は、対前年比を示す。

〈図 I - 2〉 平成24年度支局別認証工場の対前年比増減数

(単位：工場)



〈図 I - 3〉 認証工場当たり検査対象車両数、人口及び世帯数



	東京	神奈川	埼玉	群馬	千葉	茨城	栃木	山梨
—検査対象車両数(台)	818	1,175	892	739	951	804	820	794
—人口(人)	2,637	2,809	1,656	847	1,696	947	987	929
—世帯数	1,339	1,213	662	328	701	358	377	361

2. 関東運輸局管内整備事業の現況

(1) 整備事業の概要

支局別	整備事業	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
東京	認 証	5,241	5,186	5,149	5,078	5,018
	認 定	181	177	175	172	166
	指 定	1,446	1,419	1,420	1,405	1,398
	指定／認証	27.6%	27.4%	27.6%	27.7%	27.9%
神奈川	認 証	3,241	3,210	3,224	3,221	3,226
	認 定	110	112	111	112	110
	指 定	1,033	1,026	1,035	1,050	1,053
	指定／認証	31.9%	32.0%	32.1%	32.6%	32.6%
埼玉	認 証	4,254	4,297	4,314	4,343	4,351
	認 定	88	85	88	87	88
	指 定	1,008	1,036	1,052	1,069	1,079
	指定／認証	23.7%	24.1%	24.4%	24.6%	24.8%
群馬	認 証	2,269	2,306	2,315	2,322	2,338
	認 定	74	74	72	72	72
	指 定	560	562	561	563	566
	指定／認証	24.7%	24.4%	24.2%	24.2%	24.2%
千葉	認 証	3,534	3,616	3,638	3,646	3,646
	認 定	106	105	102	99	100
	指 定	1,167	1,171	1,170	1,170	1,180
	指定／認証	33.0%	32.4%	32.2%	32.1%	32.4%
茨城	認 証	2,974	3,014	3,053	3,071	3,098
	認 定	77	77	76	77	76
	指 定	754	764	771	777	781
	指定／認証	25.4%	25.3%	25.3%	25.3%	25.2%
栃木	認 証	1,957	1,975	1,989	2,003	2,013
	認 定	74	74	73	72	71
	指 定	564	566	568	569	570
	指定／認証	28.8%	28.7%	28.6%	28.4%	28.3%
山梨	認 証	887	895	905	910	911
	認 定	42	42	42	42	42
	指 定	233	237	236	239	240
	指定／認証	26.3%	26.5%	26.1%	26.3%	26.3%
局 計	認 証	24,357	24,499	24,587	24,594	24,601
	認 定	752	746	739	733	725
	指 定	6,765	6,781	6,813	6,842	6,867
	指定／認証	27.8%	27.7%	27.7%	27.8%	27.9%
全国計	認 証	91,266	91,726	91,935	92,019	92,030
	認 定	3,064	3,008	2,990	2,969	2,954
	指 定	29,079	29,111	29,224	29,362	29,477
	指定／認証	31.9%	31.7%	31.8%	31.9%	32.0%
局／全国	認 証	26.7%	26.7%	26.7%	26.7%	26.7%
	認 定	24.5%	24.8%	24.7%	24.7%	24.5%
	指 定	23.3%	23.3%	23.3%	23.3%	23.3%

(2) 整備主任者の選任状況の推移

支局別	項目		平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末		
	新規	廃止							
東京	13,724		13,635		13,554		13,421		13,314
神奈川	8,347		8,409		8,481		8,495		8,559
埼玉	9,504		9,583		9,606		9,682		9,682
群馬	4,893		4,961		5,001		5,021		5,055
千葉	9,054		9,279		9,322		9,350		9,403
茨城	6,295		6,367		6,460		6,541		6,597
栃木	4,467		4,541		4,589		4,612		4,603
山梨	1,916		1,940		1,924		1,954		1,972
局計	58,200		58,715		58,937		59,076		59,185
全国計	216,877		219,306		220,169		220,681		220,928
局／全国 (%)	26.8%		26.8%		26.8%		26.8%		26.8%

(3) 自動車分解整備事業（新規・廃止）状況の推移

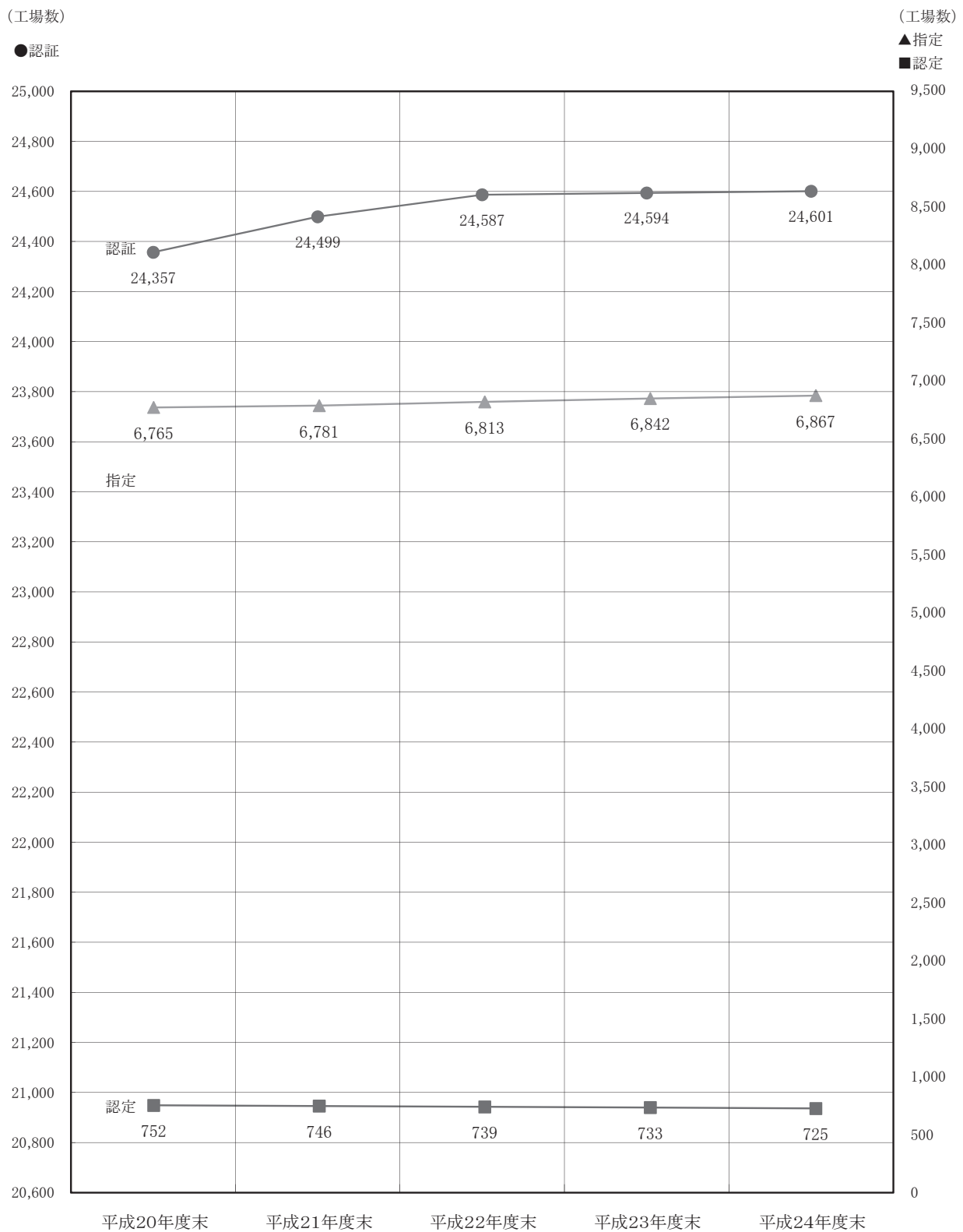
支局別	項目		平成20年度末		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末		平成24年度末	
	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止
東京	100	156	96	150	63	100	50	119	48	109		
神奈川	97	61	58	89	54	39	50	53	47	43		
埼玉	144	66	123	80	78	59	65	38	70	67		
群馬	51	27	68	31	33	24	34	27	36	20		
千葉	125	51	136	54	65	43	47	39	44	44		
茨城	107	37	69	29	57	18	39	21	50	23		
栃木	30	30	50	32	33	19	29	15	28	17		
山梨	24	19	17	9	15	5	14	9	14	12		
局計	678	447	617	474	398	307	328	321	337	335		

(4) 認証1工場当たりの検査対象車両数の推移

支局別		年度	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
東京	認証工場数		5,241	5,186	5,149	5,078	5,018
	検査対象車両数		4,189,896	4,148,526	4,112,053	4,101,695	4,105,806
	1工場当たり車両数		799	800	799	808	818
神奈川	認証工場数		3,241	3,210	3,224	3,221	3,226
	検査対象車両数		3,792,177	3,772,900	3,760,017	3,770,157	3,791,493
	1工場当たり車両数		1,170	1,175	1,166	1,170	1,175
埼玉	認証工場数		4,254	4,297	4,314	4,343	4,351
	検査対象車両数		3,807,847	3,804,581	3,812,238	3,837,871	3,879,150
	1工場当たり車両数		895	885	884	884	892
群馬	認証工場数		2,269	2,306	2,315	2,322	2,338
	検査対象車両数		1,698,807	1,697,310	1,699,392	1,710,111	1,727,357
	1工場当たり車両数		749	736	734	736	739
千葉	認証工場数		3,534	3,616	3,638	3,646	3,646
	検査対象車両数		3,390,785	3,393,760	3,401,575	3,428,621	3,465,853
	1工場当たり車両数		959	939	935	940	951
茨城	認証工場数		2,974	3,014	3,053	3,071	3,098
	検査対象車両数		2,414,304	2,418,281	2,426,925	2,455,466	2,490,664
	1工場当たり車両数		812	802	795	800	804
栃木	認証工場数		1,957	1,975	1,989	2,003	2,013
	検査対象車両数		1,610,788	1,613,984	1,619,007	1,631,307	1,650,279
	1工場当たり車両数		823	817	814	814	820
山梨	認証工場数		887	895	905	910	911
	検査対象車両数		709,747	709,397	711,599	715,910	723,689
	1工場当たり車両数		800	793	786	787	794
局計	認証工場数		24,357	24,499	24,587	24,594	24,601
	検査対象車両数		21,614,351	21,558,739	21,542,806	21,651,138	21,834,291
	1工場当たり車両数		887	880	876	880	888

注：検査対象車両数は軽自動車を含む

(5) 関東運輸局管内認証工場数等の推移



3. 関東運輸局管内自動車保有車両数

用途別 車種別	業態別	運輸支局 関東運輸局計	東京支局						神奈川支局						
			品川	足立	練馬	多摩	八王子	計	横浜	川崎	相模	湘南	計		
貨物	普通車	自	381,106	10,701	22,888	9,574	11,752	8,046	62,961	20,496	6,710	13,141	10,051	50,398	
		営	265,797	12,370	25,709	9,075	8,458	4,758	60,370	17,068	5,787	12,208	8,154	43,217	
		計	646,903	23,071	48,597	18,649	20,210	12,804	123,331	37,564	12,497	25,349	18,205	93,615	
	小型車	四輪	自	1,069,614	56,154	74,262	50,813	46,085	21,622	248,936	77,353	23,354	36,261	33,376	170,344
			営	31,632	4,040	5,694	2,851	1,556	566	14,707	2,097	650	1,233	666	4,646
			計	1,101,246	60,194	79,956	53,664	47,641	22,188	263,643	79,450	24,004	37,494	34,042	174,990
		三輪	自	222	22	29	22	9	5	87	2	0	6	18	26
			営	31	8	13	6	0	0	27	0	0	0	0	0
			計	253	30	42	28	9	5	114	2	0	6	18	26
	被けん引車	自	2,831	63	94	37	50	51	295	132	42	105	73	352	
		営	39,284	4,379	2,903	68	145	350	7,845	8,847	1,443	549	485	11,324	
		計	42,115	4,442	2,997	105	195	401	8,140	8,979	1,485	654	558	11,676	
	軽自動車	四輪	1,952,768	55,775	63,132	53,605	75,682	46,839	295,033	106,187	27,051	62,320	73,239	268,797	
		三輪	307	14	12	13	17	15	71	18	7	23	15	63	
貨物車計		3,743,592	143,526	194,736	126,064	143,754	82,252	690,332	232,200	65,044	125,846	126,077	549,167		
乗合	普通車 乗車定員 30名以上	自	6,819	186	278	145	321	237	1,167	497	183	271	163	1,114	
		営	27,163	1,994	1,943	1,769	1,664	1,030	8,400	2,921	996	993	1,122	6,032	
		計	33,982	2,180	2,221	1,914	1,985	1,267	9,567	3,418	1,179	1,264	1,285	7,146	
	小型車 乗車定員 11名以上29名以下	自	22,551	654	727	585	875	522	3,363	1,318	359	805	725	3,207	
		営	7,648	434	496	322	491	221	1,964	298	88	221	219	826	
乗合車合計		64,181	3,268	3,444	2,821	3,351	2,010	14,894	5,034	1,626	2,290	2,229	11,179		
乗用	普通車	自	5,974,306	366,589	278,405	291,479	352,275	150,145	1,438,893	577,342	155,596	206,231	225,103	1,164,272	
		営	27,226	5,740	8,071	5,734	1,105	198	20,848	2,043	452	259	301	3,055	
		計	6,001,532	372,329	286,476	297,213	353,380	150,343	1,459,741	579,385	156,048	206,490	225,404	1,167,327	
	小型車	自	6,886,433	200,844	239,788	219,375	377,336	181,190	1,218,533	589,808	144,200	264,771	283,287	1,282,066	
		営	57,850	5,507	10,983	8,842	3,666	767	29,765	5,806	1,510	1,017	1,502	9,835	
	計		6,944,283	206,351	250,771	228,217	381,002	181,957	1,248,298	595,614	145,710	265,788	284,789	1,291,901	
	軽自動車		4,038,151	42,301	73,015	51,447	142,172	114,245	423,180	203,388	40,547	153,150	173,650	570,735	
乗用車計		16,983,966	620,981	610,262	576,877	876,554	446,545	3,131,219	1,378,387	342,305	625,428	683,843	3,029,963		
特種 (殊) 用途	普通車	自	212,356	9,091	13,452	7,903	9,812	5,795	46,053	16,150	4,727	6,637	7,006	34,520	
		営	90,469	3,223	5,965	2,583	4,684	2,090	18,545	5,949	3,400	4,427	2,572	16,348	
		計	302,825	12,314	19,417	10,486	14,496	7,885	64,598	22,099	8,127	11,064	9,578	50,868	
	小型車	自	37,727	1,717	2,212	1,450	1,718	1,041	8,138	2,493	689	1,140	1,345	5,667	
		営	4,537	409	1,046	241	245	74	2,015	395	48	93	109	645	
		計	42,264	2,126	3,258	1,691	1,963	1,115	10,153	2,888	737	1,233	1,454	6,312	
	大型特殊車	自	63,531	3,608	5,607	735	2,047	1,606	13,603	6,515	2,173	2,508	2,036	13,232	
		営	695	1	98	2	6	6	113	15	9	7	3	34	
	計		64,226	3,609	5,705	737	2,053	1,612	13,716	6,530	2,182	2,515	2,039	13,266	
	軽自動車		37,299	1,866	2,120	1,456	1,989	1,081	8,512	2,946	707	1,193	1,467	6,313	
特種(殊)用途車計		446,614	19,915	30,500	14,370	20,501	11,693	96,979	34,463	11,753	16,005	14,538	76,759		
二輪車	小型二輪車	595,938	41,359	34,564	40,288	38,007	18,164	172,382	61,723	16,714	22,095	23,893	124,425		
	軽二輪車	783,070	80,568	67,453	90,093	55,479	21,160	314,753	91,761	26,772	31,145	31,543	181,221		
	二輪車計	1,379,008	121,927	102,017	130,381	93,486	39,324	487,135	153,484	43,486	53,240	55,436	305,646		
総合計		22,617,361	909,617	940,959	850,513	1,137,646	581,824	4,420,559	1,803,568	464,214	822,809	882,123	3,972,714		
登録自動車数		15,209,828	687,734	700,663	613,611	824,300	380,320	3,206,628	1,337,545	352,416	552,883	578,316	2,821,160		
検査自動車数		15,805,766	729,093	735,227	653,899	862,307	398,484	3,379,010	1,399,268	369,130	574,978	602,209	2,945,585		
軽自動車数		6,811,595	180,524	205,732	196,614	275,339	183,340	1,041,549	404,300	95,084	247,831	279,914	1,027,129		

(平成25年3月末)

埼玉支局					群馬支局	千葉支局					茨城支局			栃木支局			山梨支局
大宮	熊谷	春日部	所沢	計		千葉	野田	習志野	袖ヶ浦	計	水戸	土浦	計	宇都宮	とちぎ	計	
18,920	16,093	14,210	15,393	64,616	36,208	28,114	8,544	11,382	14,946	62,986	25,200	31,089	56,289	23,626	11,459	35,085	12,563
16,386	11,516	12,994	13,158	54,054	18,178	14,652	6,217	10,167	6,719	37,755	11,828	17,382	29,210	12,034	5,764	17,798	5,215
35,306	27,609	27,204	28,551	118,670	54,386	42,766	14,761	21,549	21,665	100,741	37,028	48,471	85,499	35,660	17,223	52,883	17,778
62,195	33,273	34,351	42,837	172,656	74,731	73,034	25,632	32,327	40,108	171,101	63,476	63,911	127,387	54,502	21,088	75,590	28,869
1,996	597	1,020	1,211	4,824	854	1,231	534	1,057	545	3,367	932	978	1,910	684	291	975	349
64,191	33,870	35,371	44,048	177,480	75,585	74,265	26,166	33,384	40,653	174,468	64,408	64,889	129,297	55,186	21,379	76,565	29,218
12	6	1	9	28	20	10	0	2	7	19	12	12	24	11	4	15	3
0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1
12	6	1	9	28	20	12	0	2	8	22	12	12	24	11	4	15	4
129	147	128	131	535	279	293	64	138	85	580	142	267	409	145	143	288	93
505	831	625	768	2,729	2,472	1,931	377	1,615	1,930	5,853	3,767	2,872	6,639	1,537	485	2,022	400
634	978	753	899	3,264	2,751	2,224	441	1,753	2,015	6,433	3,909	3,139	7,048	1,682	628	2,310	493
76,905	102,316	53,830	78,764	311,815	200,698	129,029	41,969	46,728	100,768	318,494	138,319	140,475	278,794	120,131	47,400	167,531	111,606
14	15	5	17	51	24	14	5	3	12	34	12	13	25	15	2	17	22
177,062	164,794	117,164	152,288	611,308	333,464	248,310	83,342	103,419	165,121	600,192	243,688	256,999	500,687	212,685	86,636	299,321	159,121
319	253	177	294	1,043	440	412	231	334	449	1,426	359	426	785	445	189	634	210
1,295	691	524	1,143	3,653	845	1,909	485	1,199	625	4,218	1,128	1,152	2,280	1,004	239	1,243	492
1,614	944	701	1,437	4,696	1,285	2,321	716	1,533	1,074	5,644	1,487	1,578	3,065	1,449	428	1,877	702
1,019	1,172	632	1,077	3,900	2,314	1,367	516	810	1,214	3,907	1,137	1,573	2,710	1,472	619	2,091	1,059
287	309	174	330	1,100	397	460	111	252	337	1,160	470	699	1,169	511	162	673	359
1,306	1,481	806	1,407	5,000	2,711	1,827	627	1,062	1,551	5,067	1,607	2,272	3,879	1,983	781	2,764	1,418
2,920	2,425	1,507	2,844	9,696	3,996	4,148	1,343	2,595	2,625	10,711	3,094	3,850	6,944	3,432	1,209	4,641	2,120
342,024	202,211	190,958	266,467	1,001,660	376,121	322,364	177,303	237,303	152,750	889,720	272,872	299,751	572,623	272,285	113,208	385,493	145,524
241	79	70	177	567	231	801	143	412	111	1,467	251	267	518	322	77	399	141
342,265	202,290	191,028	266,644	1,002,227	376,352	323,165	177,446	237,715	152,861	891,187	273,123	300,018	573,141	272,607	113,285	385,892	145,665
395,489	288,799	237,363	345,634	1,267,285	520,090	417,636	217,766	265,481	218,300	1,119,183	356,545	407,754	764,299	365,611	157,021	522,632	192,345
2,488	766	1,192	1,309	5,755	1,537	2,185	1,090	1,663	948	5,886	1,407	1,138	2,545	1,151	470	1,621	906
397,977	289,565	238,555	346,943	1,273,040	521,627	419,821	218,856	267,144	219,248	1,125,069	357,952	408,892	766,844	366,762	157,491	524,253	193,251
200,392	243,102	151,439	219,883	814,816	426,799	265,855	112,635	116,185	194,694	689,369	273,521	274,694	548,215	247,212	122,953	370,165	194,872
940,634	734,957	581,022	833,470	3,090,083	1,324,778	1,008,841	508,937	621,044	566,803	2,705,625	904,596	983,604	1,888,200	886,581	393,729	1,280,310	533,788
10,673	7,387	6,926	9,493	34,479	15,684	14,454	5,279	7,043	7,430	34,206	11,567	12,089	23,656	11,325	4,440	15,765	7,993
6,243	3,436	4,281	5,404	19,364	4,941	5,559	2,250	4,824	3,344	15,977	5,034	4,743	9,777	2,944	1,030	3,974	1,543
16,916	10,823	11,207	14,897	53,843	20,625	20,013	7,529	11,867	10,774	50,183	16,601	16,832	33,433	14,269	5,470	19,739	9,536
1,813	1,511	1,029	1,530	5,883	3,010	2,724	875	1,107	1,486	6,192	2,165	2,170	4,335	2,113	799	2,912	1,590
241	83	71	92	487	229	298	63	62	71	494	173	141	314	200	51	251	102
2,054	1,594	1,100	1,622	6,370	3,239	3,022	938	1,169	1,557	6,686	2,338	2,311	4,649	2,313	850	3,163	1,692
2,524	2,106	1,856	2,069	8,555	4,159	4,363	1,103	2,222	3,492	11,180	3,039	2,468	5,507	3,426	1,136	4,562	2,733
19	26	5	13	63	26	84	8	120	35	247	51	74	125	51	28	79	8
2,543	2,132	1,861	2,082	8,618	4,185	4,447	1,111	2,342	3,527	11,427	3,090	2,542	5,632	3,477	1,164	4,641	2,741
1,944	1,484	1,268	1,601	6,297	3,396	1,951	954	1,129	1,409	5,443	1,764	1,611	3,375	1,805	691	2,496	1,467
23,457	16,033	15,436	20,202	75,128	31,445	29,433	10,532	16,507	17,267	73,739	23,793	23,296	47,089	21,864	8,175	30,039	15,436
30,162	19,943	16,179	26,651	92,935	33,674	27,959	14,794	20,543	12,290	75,586	21,638	26,106	47,744	26,036	9,932	35,968	13,224
38,054	20,338	13,887	29,967	102,246	30,626	23,110	13,440	19,251	11,216	67,017	18,541	18,834	37,375	25,104	8,394	33,498	16,334
68,216	40,281	30,066	56,618	195,181	64,300	51,069	28,234	39,794	23,506	142,603	40,179	44,940	85,119	51,140	18,326	69,466	29,558
1,212,289	958,490	745,195	1,065,422	3,981,396	1,757,983	1,341,801	632,388	783,359	775,322	3,532,870	1,215,350	1,312,689	2,528,039	1,175,702	508,075	1,683,777	740,023
864,818	571,292	508,587	708,539	2,653,236	1,062,766	893,883	448,591	579,520	454,933	2,376,927	761,555	850,956	1,612,511	755,399	318,703	1,074,102	402,498
894,980	591,235	524,766	735,190	2,746,171	1,096,440	921,842	463,385	600,063	467,223	2,452,513	783,193	877,062	1,660,255	781,435	328,635	1,110,070	415,722
317,309	367,255	220,429	330,232	1,235,225	661,543	419,959	169,003	183,296	308,099	1,080,357	432,157	435,627	867,784	394,267	179,440	573,707	324,301

4. 自動車分解整備事業の認証申請等の提出書類

認証申請・変更届出に関する提出書類及び添付書類一覧表

申請・届出事項 提出・添付書類	認 証 申 請 § 79				
	新規認証 § 79 整備主任者の届出 則62の2の2-2	事業の種類の変更 (事業の種類 追加を除く)	対象自動車の種類 の変更	対象とする装置の 種類の変更	業務の範囲 (限定の解除含む)
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○	○	○	○	○
役員名簿 (第1号様式の2)	○				
認 証 書 (第3号様式)		* 新認証書交付時に旧 認証書返納	←	←	←
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)					
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)					
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)	○				
住民票等申請者を特定できる書面(個人)	○				
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面	○				
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)					
整備士合格証書等	○				
戸籍謄本					
印鑑証明書					
相続同意書等					
譲渡証明書					
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等	○		●	●	●
その他必要な書面	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

申請・届出事項 提出・添付書類	相続、合併及び分割 § 82 (§ 79事業の種類の変更等及び § 81変更届等が伴うときは同時に行う)			譲渡 § 83 (§ 79事業の種類の変更等及び § 81変更届等が伴うときは同時に行う) 整備主任者の届出 則62の2の2-2	整備主任者の変更のみ 則62の2の2-2	
	相続 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2	合併 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2	分割 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2		事業場名称の変更 則62の2の2-2-2	整備主任者の氏名、生 年月日及び統括管理業 務の開始の日 則62の2の2-2-3
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○	○	○	○		
役員名簿 (第1号様式の2)						
認証書 (第3号様式)						
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)						
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)						
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					○	○
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)						
住民票等申請者を特定できる書面(個人)						
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面						
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)		○	○			
整備士合格証書等	●	●	●	●	●	●
戸籍謄本	○					
印鑑証明書	○			○		
相続同意書等	○					
譲渡証明書				○		
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等						
その他必要な書面	●	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

申請・届出事項 提出・添付書類	変更届等 § 81 (§ 79事業の種類の変更等が伴うときは同時に行う)				
	事業者の氏名又は名称 及び住所 § 81-1-1 整備主任者の届出 則62の2の2-2-1	(法人) 役員の氏名 § 81-1-2	事業場の所在地 § 81-1-3 整備主任者の届出 則62の2の2-2-2	屋内作業場の面積又は 間口若しくは奥行きの高 さ § 81-1-4	事業の廃止 § 81-2
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○		○	○	
役員名簿 (第1号様式の2)					
認証書 (第3号様式)					○
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)		○			
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)					○
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)	○	○			
住民票等申請者を特定できる書面(個人)	○				
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面			○		
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)					
整備士合格証書等	●		●		
戸籍謄本					
印鑑証明書					
相続同意書等					
譲渡証明書					
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等					
その他必要な書面	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

5. 自動車検査証の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表

対象車種	点検区分等	定期点検の間隔					検査証の有効期間		備考(主な車種等)		
		3(別表3)	3(別表4)	6(別表5)	1(別表6)	1(別表7)	初回	2回目以降			
運送事業用	旅客	普通・小型	○					1年	←	バス、タクシー、ハイヤー	
		軽	○					2年	←	福祉タクシー	
	貨物	GVW8トン以上	○					1年	←	貨物運送事業者のトラック(三輪を含む)	
		GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←		
		GVW8トン未満	○					2年	1年		
		GVW8トン未満トレーラ		○				2年	1年		
		軽				●		2年	←		
霊柩	通常タイプ	○					2年	←	霊柩車		
	定員11名以上	○					1年	←	霊柩車バス形状		
レンタカー	貨物	GVW8トン以上	○					1年	←	トラック(三輪を含む)	
		GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←		
		GVW8トン未満	○					2年	1年		
		GVW8トン未満トレーラ		○				2年	1年		
	乗用	普通・小型			○			2年	1年	マイカー型	
		軽			○			2年	←		
		三輪	○					2年	1年		
	二輪	小型			○			2年	1年	250ccを超えるバイク(三輪バイクを含む)	
		検査対象外軽自動車			○			無	←		125cc超え250cc以下のバイク(三輪バイクを含む)
	特種	貨物	普通・小型	○					2年	1年	キャンピング車 タンク車、冷蔵冷凍車
			GVW8トン以上	○					1年	←	
			GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←	
			GVW8トン未満	○					2年	1年	
	大特	貨物	軽			○			2年	←	ホイール・クレーン フォーク・リフト ストラドル・キャリヤ、ポール・トレーラ
			GVW8トン以上	○					1年	←	
GVW8トン以上トレーラ				○				1年	←		
GVW8トン未満			○					2年	1年		
GVW8トン未満トレーラ				○				2年	1年		
検査対象外軽自動車	○					無	←	そり付き、カタビラ付軽自動車			
自家用自動車	貨物	GVW8トン以上	○					1年	←	トラック(三輪を含む)	
		GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←		
		GVW8トン未満			○			2年	1年		
		GVW8トン未満トレーラ			○			2年	1年		
	定員11名以上	○					1年	←	マイクロバス		
	幼児専用車(定員10人以下)				○			1年	←	園児送迎車(※大人換算10人)	
	乗用	普通・小型				●		3年	2年	一般の乗用車(マイカー)	
		軽				●		3年	2年		
		三輪			○			2年	←		
	二輪	小型					●	3年	2年	250ccを超えるバイク(三輪バイクを含む)	
		検査対象外軽自動車					●	無	←	125cc超え250cc以下のバイク(三輪バイクを含む)	
	特種	貨物	普通・小型	○8t以上		○8t未満			2年	←	キャンピング車、教習車(乗用)、消防車 タンク車、散水車、現金輸送車、ポート・トレーラ、コンクリートミキサー車、冷蔵冷凍車、活魚運搬車、給水車
			GVW8トン以上	○					1年	←	
			GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←	
			GVW8トン未満			○			2年	1年	
GVW8トン未満トレーラ					○			2年	1年		
大特	貨物	軽				●		2年	←	ホイール・クレーン フォーク・リフト ストラドル・キャリヤ、ポール・トレーラ	
		GVW8トン以上	○					2年	←		
		GVW8トン以上トレーラ		○				1年	←		
		GVW8トン未満			○			2年	1年		
		GVW8トン未満トレーラ			○			2年	1年		
検査対象外軽自動車	○					無	←	そり付き、カタビラ付軽自動車			

(注) 1. 点検整備記録簿の保存期間は ●印:2年 ○:1年
 2. GVW:車両総重量

(平成24年5月現在)

