

VII. そ の 他

1. 点検整備、指定整備事業関係Q & A

1. 点検整備関係

Q 1-1 自動車点検基準の走行距離項目（※の項目）を点検する際、前回及び前々回の点検整備記録簿がなく、走行距離が明確でないものはどのように取り扱えばよいのか。

A 1-1 使用者に走行距離項目の意味を説明した上で、原則として使用者の判断と理解のもとに実施することが必要です。

Q 1-2 定期点検の際、距離項目の点検を省略したときの点検整備記録簿への記載はどのようにすればよいのか。

A 1-2 省略した距離項目については、「／」又は「P」（パスの意味）などの記号を用いて記録することが適当です。 例：イリジウムプラグが装着されていることを確認し、点検を省略した等
また、使用者がこれらの記号の意味を理解できるよう、点検整備記録簿上に記号の説明を明記することが望ましい。

2. 指定自動車整備事業者関係

(1) 指定自動車整備事業者の行う点検

Q 2-1-1 指定自動車整備事業者の行う点検において「特殊な構造装置を判断するための必要な点検」となっているが、具体的にはどのように行えばよいのか。

A 2-1-1 定期点検の基準において想定している構造・装置以外についての点検であり、例えば、自家用乗用自動車についてのLPG車の燃料装置についての点検、ABS装置についての点検、ハイブリット車のインバーターの水量・水漏れについての点検、CVT搭載車のブラシの摩耗についての点検、大型車のロード・センシングバルブの機能についての点検です。個々の自動車の構造・装置の特殊性を把握した上で、自動車の製作者からの情報（メーカー推奨点検項目）等を参考にしながら、各事業者が、点検の内容とその実施について判断する必要があります。

Q 2-1-2 指定自動車整備事業者の行う点検において、「特殊な使用状況にある自動車」又は「特殊な構造・装置を有する自動車」の点検項目はどのような場合に点検をしなければならないのですか。

A 2-1-2 点検が必要であると判断された場合に実施しなければなりません。

ロ、砂利道等舗装されていない道路において運行される等、いわゆる一般的な使用状況でないとして判断される下記事項に該当する場合は、定期点検項目以外に更に必要な項目を追加することになります。

なお、この場合は、あらかじめ、依頼者に必要と認められる点検の内容を説明し、了解を得なければなりません。

使用状況が特殊な例（シビアコンディションの判定）

条 件		条 件 の 目 安
A	悪路 凹凸路、砂利道、 雪道、未舗装路等	走行距離の 30%以上が次の条件に該当する場合 ・運転手が体に衝撃（突き上げ感）を感じる荒れた路面 ・石をはね上げたり、わだち等により下廻りを当てたりする機会の多い路面 ・ホコリの多い路面
B	走行距離大	①自家用自動車：20,000 km/年、走行する場合（別表第 6 適用車） ②事業用自動車等：10,000 km/月走行する場合（別表第 3 適用車）
C	山道、登降坂路	走行距離の 30%以上が次の条件に該当する場合 ・登り下りの走行が多く、ブレーキの使用回数が多い。
D	短距離走行の繰返し	1 回の走行距離が 8 km以下が多い場合
E	低速走行の繰返し	走行距離の 30%以上が次の条件に該当する場合 ・20 km/h 以下の走行が多い場合
F	高地走行が多い	走行距離の 30%以上が次の条件に該当する場合 ・高度 2000m 以上の走行が多い場合
G	長時間アイドリング (ディーゼル車を除く)	1 回の運転で走行頻度に対しアイドリング時間が長い場合 ・(目安) 1 日のアイドリングでの累積時間が 2 時間程度

【指定規則第 6 条第 1 項各号ロの点検項目（使用状況が特殊である自動車の追加点検項目）】
メーカーが指定するシビアコンディション判定条件により指定規則別表第 3～第 6 の点検項目を追加する。

＜別表第 3～第 6 で掲げられている点検項目の抜粋＞

- ・かじ取り装置のギヤ・ボックスの機能
- ・シャシばね又はショック・アブソーバの緩衝能力
- ・原動機の運転状態

等々

ハ、特殊な構造及び装置を有する場合は、定期点検項目以外に更に必要な下記事例等の項目を追加することとなります。

なお、この場合も、あらかじめ、依頼者に必要と認められる点検の内容を説明し、了解を得なければなりません。

【指定規則第 6 条第 1 項各号ハの点検項目（特殊な構造及び装置を有する自動車の追加点検項目）】
自動車の構造・装置が特殊である場合にはメーカーが指定する点検項目を追加する。

＜メーカーが指定する特殊な構造装置の点検項目例＞

- ・過給装置のベルトの緩み及び損傷（マツダ・トヨタ等）
- ・油圧サスペンション車高調整機能（日産等）
- ・トランスミッション・カーボン・ブラシの摩耗（スバル等）
- ・エンジン・バルブのすき間（マツダ、三菱等）
- ・ロード・センシング（プロポーションング）バルブの機能（大型、中型）
- ・ハイブリッド車インバーターの水量・水漏れ（マツダ・トヨタ等）
- ・過給圧制御装置の機能（スバル）

等々

Q 2-1-3 指定自動車整備事業者の行う点検において、「特殊な使用状況にある自動車」に該当する場合は、指定自動車整備事業規則（以下「指定規則」という。）第6条別表第3～第7に規定されているそれぞれの点検箇所を全て点検しなければならないのか。

A 2-1-3 該当自動車の使用状況を使用者から聞き取り等により把握した上で、必要な点検を実施しなければなりません。

ただし、必ずしも全ての点検箇所の点検を実施する必要はありません。

Q 2-1-4 指定整備において、自動車検査員がディスク・ブレーキの点検を行う際に、ブレーキ・キャリパーの脱着を行っていいか。

A 2-1-4 ディスク・キャリパーに損傷、液漏れがないかどうかを点検する際、必要がある場合は、通常の点検に伴う作業として脱着を行って差し支えありません。

また、タイヤの空気圧の点検を行った際、空気圧が不足している場合等で充填の必要がある場合は、通常の点検に伴う作業として取り扱って差し支えありません。

Q 2-1-5 指定整備において、受入点検は整備主任者が行わなければならないのですか。

A 2-1-5 指定整備における受入点検は使用者から整備に関する要望及び整備を必要とする箇所の特定等、極めて重要な役割を担っています。

このため、受入点検は整備に関する深い知識と経験を有する者が行うことが望まれます。整備主任者に限定したものでは、ありません。

Q 2-1-6 指定自動車整備事業者が、予備検査に係る保安基準適合証を交付する目的において受注する場合、点検基準の別表の適用はどのようにするのですか。

A 2-1-6 指定自動車整備事業者が、予備検査に係る点検整備を受注する時点においては、該当自動車の用途が決定されていないため、登録識別情報等通知書に記載された事項をもとに、指定整備を実施する際の点検基準別表の適用を判断することになります。

(2) 指定自動車整備事業者の行う検査

Q 2-2-1 「自動車整備事業の取扱い及び指導要領について（依命通達）」（令和2年4月1日）（以下「指導要領」という。）の別添3「第5（2）」において「みなし規定の適用については、点検作業及び検査作業の実務の全過程を自ら行うこと。」となっているが、例えば、ブレーキ・ドラムの取り外しを作業員が行い、その点検を自動車検査員が実施した場合は、「みなし規定の適用」はできないのですか。

A 2-2-1 従来と同様の取扱いであり、みなし規定の適用はできます。

Q 2-2-2 検査の合理化を行うため、必要な点検及びその他の検査項目を同時に実施し、かつ、整備を行う必要が無かった場合、全部の検査を省略できるか。

A 2-2-2 自動車検査員が点検・検査の全ての過程を自ら行った場合であって、その他の検査項目を同時に実施した場合に限り合理化の対象としても差し支えありません。

Q 2-2-3 受入点検において、A自動車検査員とB整備主任者で別々の箇所を行った場合、検査の合理化はできるのか。

A 2-2-3 指導要領別添3「第5（2）」により、自動車検査員が点検作業及び検査作業の実務の全過程を自ら行うこととしており、合理化はできません。

Q 2-2-4 点検・整備と検査はどう違うのか。

- A 2-2-4
- ① 点検とは、自動車の構造・装置が正常に機能するかを調べ、保安基準に適合していない、あるいは適合しないおそれの有無を判断することです。
 - ② 整備とは、点検の結果、自動車が保安基準に適合していない、あるいは適合しないおそれをなくすため、部品交換・修理・調整等によって自動車の機能を正常に戻すことです。
 - ③ 検査とは、自動車が保安基準に適合しているかどうかを国（指定整備工場において行う検査を含む。）が確認することです。

Q 2-2-5 指導要領別添3「第3（4）」の前段に記述されている「規則第8条第2項に規定する点検項目の一部を行うこととしても差し支えない」とは、どういう意味ですか。

A 2-2-5 道路運送車両法（以下「法」という。）第94条の5第4項後段の検査の合理化措置を活用する場合においては、指定規則第8条第2項に規定している項目（指定規則第6条の点検及び指定規則別表第二の1の項及び2の項に準じて行う点検）の全てを同時に行わなければならないとの制約はないため、例えば目視等点検による部分（指定規則別表第二の1の項（構造に関する検査）及び法定点検等）は検査の合理化措置を活用するが、検査用機器を用いる点検（指定規則別表第二の2の項（機器による検査）については検査の合理化措置を活用せず、全ての点検・整備が完了した後、検査を行うなどの選択は、指定整備事業者の判断により行うことも可能です。

Q 2-2-6 指導要領別添3「第3（4）」の後段に記述されている「規則第8条第2項の点検の際に、規則別表第二の3の項及び4の項の検査を行っても差し支えない」とは、どういう意味ですか。

A 2-2-6 指定規則別表第二の3の項及び4の項に規定されている装置のうち、例えば窓ガラス、突起物などは、指定整備工場における点検整備作業の影響を受けるものではないので、現車が受入時に保安基準に適合している状態であれば、点検整備の完了時においても結果的に変わりません。このため、自動車検査員が行う指定規則第8条第2項の点検の際に、指定規則別表第二の3の項及び4の項に規定されている装置の検査を併せて行っても差し支えないこととしたものです。

Q 2-2-7 同一車両の保安基準への適合性の判定を複数日にまたがって自動車検査員が行った場合に、保安基準適合証への自動車検査員の証明日と交付番号との関係はどのようになりますか。

A 2-2-7 社内規程等による作業分担に従って、自らが検査の実務を行った日に該当車両についての保安基準適合証等に署名及び押印することにより、交付番号の連続性がなくなることとなった場合でも、その内容に合理性があれば問題はありません。

Q 2-2-8 指定規則第8条第3項の「保安基準に適合している状態に影響を及ぼすもの」とは、どのような場合をいうのですか。

A 2-2-8 法第94条の5第4項後段の規定に基づく指定規則第8条第2項の点検の結果、保安基準に適合すると認めた後実施された整備によって該当部分の保安基準への適合性への影響を及ぼすものとは、その行われた整備によって、保安基準に不適合となるか、又は保安基準への適合性が判断できなくなるものをいいます。例えば、緩衝装置の交換（前照灯の主光軸の向きに影響）、タイロッドの交換（ホイールアライメントへの影響）等を行った場合には、保安基準への適合性への影響を及ぼすものとなります。

なお、影響を及ぼすか否かについては、行われる整備が多様なものであるため、点検結果後に行われた整備の内容について個別に判断することが必要です。

Q 2-2-9 自動車特定整備事業場から離れて設置してある完成検査場では点検作業はできないのですか。

A 2-2-9 指定整備制度は、特定整備事業者のうち、優良な設備、技術、管理組織を有した事業場に対して指定することができる制度であり、定期点検整備を実施する場合において、点検・整備及び検査が当該事業場内で完結することを基本に、現車作業場、完成検査場、その他の作業場等が合理的に設置されていること及び作業が適切な作業管理の下に能率的に行われることが必要です。

屋内現車作業場と別の場所に独立して設置した完成検査場における点検作業の実施については、検査機器を用いて行う点検及び検査に伴う軽微な調整作業だけ行うことができる。

(3) 中古新規車の取扱いについて

Q 2-3-1 中古新規車の指定整備扱いをする場合であって、現車提示を省略できない自動車の中古車新規の扱いはどのようにするのですか。

A 2-3-1 「一時抹消登録を受けた自動車（道路運送車両法第94条の5第7項の適用を受ける自動車を除く。）に対し保安基準適合証を交付する場合の取扱いについて」（平成28年1月25日付け近運技整第399号及び近運技第1100号）により、構造等に関する事項に変更がないものは、㊦の取り扱いができます。

したがって、保安基準適合証 ㊦ と現車提示により検査を実施することとなります。

なお、検査機器による検査を実施する場合がありますので、点検及び整備に関する記録（指定整備記録簿）の提示を求めることがあります。

Q 2-3-2 検査対象軽自動車の中古新規検査（予備検査を含む）の指定整備扱いはどのようにするのでしょうか。

A 2-3-2 軽自動車検査証返納確認書と軽自動車検査証返納証明書によって取扱が異なります。

① 軽自動車検査証返納確認書は、保安基準適合証の交付はできません。

② 軽自動車検査証返納証明書は、「構造等に関する事項に変更がないもの」は保安基準適合証を交付することができます。

現車提示は不要です。

Q 2-3-3 中古新規車の指定整備扱いをする場合、「構造等に関する事項に変更がないもの」とあるが、長さ、幅、高さ、車両重量、車両総重量でよいか。

A 2-3-3 「構造等に関する事項」とは、道路運送車両法第71条の2において、「当該自動車の長さ、幅又は高さその他の国土交通省令で定める事項」と規定されている事項を言う。国土交通省令で定める事項とは、道路運送車両法施行規則第43条の2に16項目が規定されています。

ただし、用途については、「自動車の用途の変更の場合における構造等に関する事項の同一の範囲について（依命通達）」（平成7年12月28日付け自技第259号及び自整第268号、最終改正平成28年5月9日付け国自整第37号）記1、記3（道路運送車両法施行規則第2条の3第2号に掲げるもの及び検査対象軽自動車に限る。）及び記4（検査対象軽自動車に限る。）に該当する用途の変更については、構造等に関する事項と同一に該当するものとして取り扱います。（P 121 参照）

（参考：道路運送車両法施行規則第43条の2に規定された16項目）

(1) 車名及び型式

(2) 普通自動車、小型自動車、検査対象軽自動車又は大型特殊自動車の別

(3) 長さ、幅及び高さ

- (4) 車体の形状
- (5) 原動機の型式
- (6) 燃料の種類
- (7) 原動機の総排気量又は定格出力
- (8) 人の運送の用に供する自動車であって乗車定員 11 人以上のものにあつては、自家用又は事業用
- (9) 用途
- (10) 牽引自動車にあつては、牽引重量又は第五輪荷重並びに被牽引自動車の車名及び型式並びに牽引可能なキャンピングトレーラ等の車両総重量
- (11) 被牽引自動車にあつては、牽引自動車の車名及び型式
- (12) 乗車定員又は最大積載量
- (13) 車両重量及び車両総重量
- (14) 空車状態における軸重
- (15) タンク自動車であつて爆発性液体又は高压ガスを運送するものにあつては、積載物品名
- (16) 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて車両総重量が七トン以上のものにあつては、燃料タンクの個数及びそれぞれの燃料タンクの容量

(4) 限定保安基準適合証等の取扱いについて

Q 2-4-1 限定保安基準適合証を交付する際、適合標章も交付できますか。

A 2-4-1 交付できません。

Q 2-4-2 限定自動車検査証の交付を受けた自動車は、全て指定自動車整備事業者で取り扱うこととなるのですか。

A 2-4-2 指定自動車整備事業者で取り扱っても、国の検査場に持ち込んでもかまいません。

Q 2-4-3 限定自動車検査証を交付された自動車で、限定自動車検査証に記載された不適合箇所以外に、保安基準不適合箇所等が判明した場合、限定保安基準適合証を交付することができるのですか。

A 2-4-3 指定自動車整備事業者において限定自動車検査証に記載された不適合箇所以外に、保安基準不適合箇所等が判明した場合、ユーザーに対し保安基準に適合させるよう指導の上、限定保安基準適合証を交付することができます。

Q 2-4-4 中古新規（予備検査を含む）で、限定自動車検査証を交付された自動車が構造等に関する事項を変更した場合は、その限定自動車検査証は無効となるのですか。

A 2-4-4 構造等に関する事項中、用途に関する事項（自家用から貸渡（貸渡から自家用）に限る。）を除き無効となります。

Q 2-4-5 限定自動車検査証の交付を受けたが、部品等の都合で遅れたため限定自動車検査証の有効期限が切れてしまった場合はどのようにするのですか。

A 2-4-5 国へ持ち込み検査で受検できます。

ただし、ユーザーの了解を得て指定工場において、再度、点検・整備、検査を行うことで従来の指定整備扱いも可能となります。

Q 2-4-6 限定自動車検査証は再交付できるのですか。

A 2-4-6 限定自動車検査証を交付した運輸支局等で再交付することができます。

この場合、新たに交付される限定自動車検査証の有効期間の満了日は、最初に交付された日と同一となります。

Q 2-4-7 限定保安基準適合証を交付する際、指定整備記録簿は作成する必要があるのですか。

A 2-4-7 限定保安基準適合証を交付する場合も指定整備記録簿を作成しなければなりません。

従って、法第94条の6第1項に規定された事項（車名、型式、車台番号、原動機の型式並びに自動車登録番号又は車両番号）を必ず記載してください。

また、構造等に関する事項（長さ、幅、高さ等）については、同一性を確認した結果の担保（継続検査において指導した結果等を含む。）として記載するようにしてください。

なお、「点検及び整備の概要等」欄は整備を行った箇所の整備内容、「検査機器等による検査」及び「目視等による検査」欄は、整備を行った箇所に関連して保安基準への適合性を判断する項目の検査結果を記載することとなり、その他の項目は斜線を引くなどの処理をしてください。

Q 2-4-8 限定保安基準適合証を交付する際、指定整備記録簿を使用者に交付する必要があるのですか。

A 2-4-8 点検・整備の概要を十分に使用者に伝えることが好ましいことから、交付してください。

整備作業の内容に特定整備作業を伴うこととなった場合は、「特定整備記録簿」を兼用するものとして「整備主任者」欄についても確実に記載して交付してください。

(5) ニューサービスについて

Q 2-5-1 ニューサービスは、指定整備制度（一定期間の継続的な保安基準適合性を確保する）の基本的な考え方を変えることになるのでしょうか。

A 2-5-1 指定整備制度では、自動車の継続的な保安基準適合性を維持するために、点検の結果により、保安基準適合性を確保するための整備を行うこととなっていますが、この整備によって適合性を確保する期間は、従来から定量的に規定されていたわけではなく、ユーザーからの委託を前提に、整備事業者が、次の定期点検時を目安として整備の必要性を判断してきたのが一般的でした。

平成7年7月から施行された道路運送車両法の一部改正により、保安基準適合性を維持するために必要となる点検・整備の実施について、ユーザーの自己責任によること（法第47条）としているところであり、ニューサービスは、整備事業者が実施する点検結果に基づく情報提供により、ユーザーの今後の使用状況、整備の計画等を勘案しながらユーザー自身がこの期間を決定するものであって、指定整備制度の基本的枠組みを変えるものではありません。

Q 2-5-2 法第94条の5第1項に規定する「保安基準に適合しなくなるおそれのある部分」とは、具体的にどのような部分ですか。

A 2-5-2 「保安基準に適合しなくなるおそれのある部分」とは、自動車を保安基準に適合するように維持するため、指定整備事業者が当該車両を点検した結果に基づいて、自動車の使用状況を勘案しつつ、今後整備を行うまでに保安基準に適合しなくなると判断される部分ですが、この、今後整備を行うまでとは、ユーザーの保守管理方法に応じ、多様なものであると考えられます。

このため、「おそれのある部分」について必要な整備の内容は、ユーザーの依頼に基づいて事業者が判断する場合（この場合、受注時に予め、今回行う整備により、今後どの程度の期間保安基準適合性を維持する必要があるか、事業者とユーザーとの間で確認されていることが必要であります。）と、事業者からの点検結果についての情報提供に基づいて、ユーザー自身が判断する場合があります。

Q 2-5-3 情報提供の方法及び提供した内容の保管はどのように行うのですか。

A 2-5-3 情報提供の方法については、ユーザー立会い時における口頭、又はユーザーへのFAX、電話等が考えられます。また、情報提供の結果、指定整備事業者が保安基準適合性を維持するために近く整備が必要となる整備項目のうち、ユーザーが今回整備を実施しないことを選択した整備項目については、当該整備項目及び必要な注意事項等を点検整備記録簿等書面に記載したうえで、確実に説明するとともに、後々のトラブルを防止する観点からもその内容を指定整備記録簿等の書面により保管することが重要です。

Q 2-5-4 整備事業者からの情報提供により、ユーザーが今回整備を行わないと選択した整備項目については、トラブル防止の観点からサインしてもらう必要がありますか。

A 2-5-4 ユーザーが今回整備を行わないとして選択した部分は、整備事業者からの情報提供の結果、保安基準適合性を維持するために近く整備が必要となる項目のうち、ユーザーが今回整備を実施しないことを選択した項目であることから、後日のトラブル防止の観点からもその項目について記録に残すことは必要ですが、ユーザーのサインが必要かどうかについては整備事業者各々の判断によるものと考えます。

Q 2-5-5 ユーザーが不在等で情報提供できない場合は、ニューサービスの取扱いはできないことになりますか。

A 2-5-5 ニューサービスとして受注しても、ユーザーが不在であったなどの場合には、整備事業者が行う点検等の結果に基づく、劣化、摩耗状態及び検査可否等の情報提供により、整備の実施内容の選択がユーザーによって行わなければ、ニューサービスとはいえません。

また、検査可否だけの情報提供で、予防整備についての情報が提供されない場合も、必要となる整備の内容をユーザーが決定できませんので、ニューサービスとはいえません。

さらに、この結果、継続して基準に適合するよう維持する整備が行われない場合は、指定整備としても不適切です。

したがって、ニューサービスを行う場合は、ユーザーと情報連絡の方法等を確認しておく必要があることはいうまでもありません。また、連絡がつかない場合には、その際の整備内容等について、予め、ユーザーの了解を得ておく必要があると考えます。

Q 2-5-6 ユーザーが不在等で情報提供できない場合において、指定整備事業者が判断した「保安基準に適合しなくなるおそれのある部分」を整備しないで保安基準適合証を交付できますか。

A 2-5-6 適合しなくなるおそれのある部分の判断については、ユーザーの依頼に基づいて事業者が判断する場合と、事業者からの点検結果についての情報提供に基づいて、ユーザー自身が判断する場合とがあるところです。したがって、指定整備事業者が行う点検等の結果に基づく、劣化、摩耗状態及び検査可否等の情報提供により、整備の実施内容のユーザーによる選択がユーザーとの連絡がつかないなどのため行えない場合は、整備事業者が整備内容を判断できるよう措置方法等を決めておく必要があると考えます。この場合において、整備事業者が保安基準に適合しなくなるおそれの判断を行わず、かつ、整備しない場合は、法第94条の5第1項の整備を行ったとはいえないことから、保安基準適合証を交付することはできません。

Q 2-5-7 情報提供の結果、後日整備を選択した項目について、情報提供した時期よりも早い段階で不具合等が発生した場合の整備事業者の責任の所在はどのようになりますか。

A 2-5-7 ニューサービスにおいて、指定整備事業者は、法令に定めた点検等を確実に行うとともに、その結果に基づく、劣化、摩耗状態及び検査可否等の情報提供により、整備の実施内容の選択がユーザーにより適切にできるよう、ユーザーの今後の使用方法などについて十分に確認しつつ提供に努める必要があります。しかし、情報提供した時期よりも早い段階で不具合等が発生した場合については、不適切な点検の実施、情報提供が確実でない等の指定整備事業者として不適切な事実が原因である場合を除き、道路運送車両法上の責任を問われることにはならないと考えられます。

Q 2-5-8 法定点検を自動車検査員でない者が行い、検査を自動車検査員が実施し、その結果をユーザーに情報提供した場合はニューサービスとなり得ますか。

A 2-5-8 ニューサービスは、法第94条の5第4項後段の規定（自動車検査員が点検を行い、その結果、保安基準に適合していると認めた部分は、整備完了後に実施される検査において保安基準に適合するものとみなす。）を活用するものであって、自動車検査員による点検が前提にあるので、整備を実施する前に検査可否情報等の提供を行うことができるわけです。

また、予測情報についても自動車検査員が行うこととなっています

したがって、自動車検査員以外の者が点検を実施する場合には、整備実施前に検査可否情報等の提供ができないので、ニューサービスとはいえません。

Q 2-5-9 指定自動車整備事業における「ニューサービス(情報提供によるユーザー選択型指定整備)」の導入の促進について（自整第203号、平成8年11月8日）の記1(2)の「摩耗状態等から保安基準に適合することが充分予測される場合」とは、具体的にはどのような場合ですか。

A 2-5-9 「保安基準への適合性が摩耗状態等から充分予測される場合」とは、ニューサービスにおいて、例えば、目視等点検の結果、ブレーキの配管、作動状態に異常がなく、ブレーキ・ライニングの残厚が充分あり、テスターによる点検（検査）を実施する前であっても、「検査に合格している」、又は「軽微な調整作業で合格できる」と予測できる場合は、「検査に合格すると予測される」といった予測情報を可否情報に代えて提供しても差し支えないとするものです。

なお、この場合、所要の点検等が終了した後、最終的にテスターを使用して保安基準適合性を確認することはいうまでもありません。

Q 2-5-10 協同組合や協業組合の組合工場でニューサービスを行う場合の情報の提供は、どのような方法がありますか。

A 2-5-10 協同・協業組合の指定整備事業場であっても、指定整備に関しては、他の指定整備事業場と何ら変わることはありませんので、ニューサービスに関しても基本的に全て同じです。

しかし、員工場において受注した車検整備の依頼に基づき、組合工場においてニューサービスを行う場合には、員工場と組合工場との間において、ユーザーへの情報の提供の仕方についての連携を密にしておく必要となります。

具体的には、ニューサービスを希望するユーザーに対し、組合工場から員工場を経由して情報を提供する場合と、組合工場から直接情報を提供する場合が考えられ、車検整備の受注時に、組合工場のニューサービスの実施体制を踏まえたうえで、組合工場からの検査可否等の情報が提供されることをユーザーに説明するとともに、連絡がつかない場合の措置方法等についても了解を得ることにより、ユーザーへの情報提供体制を確立する必要があります。

(6) その他

Q 2-6-1 保安基準緩和車両に係る自動車について、指定整備事業者が保安基準適合証を交付する場合の取扱いは、どのようにするのですか。

- (1) 緩和認定の期限切れの場合
- (2) 緩和認定の期限は切れているが、継続緩和の手続きが完了している場合
- (3) 検査の日から緩和認定の期限までが15日未満の場合

A 2-6-1

- (1) 緩和認定の期限切れの場合

保安基準不適合となるため、自動車検査員は保安基準適合証への証明ができないこととなり、保安基準適合証の交付はできない。

このため、指定整備事業者が基準緩和に係る自動車の継続検査の手続を伴う点検整備の依頼を受ける場合は、事前に緩和認定の期限を確認するよう十分な指導を行う必要がある。

- (2) 緩和認定の期限は切れているが、継続緩和の手続きが完了している場合

指定整備事業者は、使用者から基準緩和認定書の提示を受けた場合には、(1)に関わらず保安基準適合証の交付を行うことができる。その場合には、基準緩和認定書の写しを指定整備記録簿とともに保存するよう指導する必要がある。また、自動車検査証に記載された緩和認定の期限の書き換えを行うには、該当自動車を管轄する運輸支局等において行う必要がある旨も併せて指導する必要がある。

- (3) 検査の日から緩和認定の期限までが15日未満の場合

有効な保安基準適合証を提出することにより、継続検査の手続を行うことが可能である。なお、緩和認定の期限後に継続検査の手続を行った場合、整備命令の対象となることから、可能な限り緩和認定の期限内に手続を行うよう指定整備事業者を指導することが望ましい。

- (4) その他

認証工場に対しても基準緩和車両の車検整備の際には、緩和認定期間に留意するよう注意喚起する必要がある。

2. 検査機器等によるQ & A

Q 1. 前軸が「全車輪ロック」した場合であっても制動力の総和が審査時車両状態の 50% (4.90 N/kg) 以上ある時は、指定整備記録簿の前軸重欄へ「全車輪ロック」と記載しなくてもよい。
なお、() 書きの数値は制動力の計量単位がN表示のブレーキ・テストによる場合を示す。
以下同じ。

A 1. 記載しなくてもよい。

Q 2. 軸重不明車のブレーキの制動力の判定と計算方法はどのようにすればよい。

A 2. 軸重不明の車両であっても独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程(以下「規程」という。) 9-3(1) ①ア(ウ)又は9-3(1) ①イ(ウ)で「主制動装置にあっては、左右の車輪の制動力の差が審査時車両状態における当該車軸の軸重の 0.78 N/kg (8%) 以下であること。となっているので次の方法により確認されたい。

(1) ブレーキペダルを最大に踏み込んだ時の左右の制動力の差が、左右いずれか大きい方の制動力の 20% 以下であること。

(2) ホイールがロックするまでの過程における時点の左右の制動力の差が、左右いずれか大きい方の制動力の 20% 以下であること。

以上 1 及び 2 の検査を実施すれば、軸重が不明であっても規程 9-3(1) ①ア(ウ)又は9-3(1) ①イ(ウ)を満足していると判断して差し支えない。

また、規程 9-3(1) ①ア(ア)又は9-3(1) ①イ(ア)で「主制動装置にあっては、制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量の 50% (4.90 N/kg) 以上であり、かつ、後車輪にかかわる制動力の和が審査時車両状態における当該車軸の軸重の 10% (0.98 N/kg) 以上であること。」となっているが、後車軸の軸重が不明の場合は、後輪ブレーキのロック状態の確認又は制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量の 50% (4.90 N/kg) 以上あれば、後車輪にかかる制動力の和が審査時車両状態における当該車軸の軸重の 10% (0.98 N/kg) 以上あるものと判断して差し支えない。

Q 3. 分離ブレーキが複軸に装着されている場合であっても 1 軸で規定の制動力の基準を満足すれば他の軸は計測しなくてもよい。

A 3. 複軸ともに計測すること。(機能の確認が必要)

余白部への記載は、1 軸で実施要領の制動力の基準を満足すればその数値を記載すればよいが、不足している場合は 2 軸目の制動力の計測値を二段書きもしくは、2 軸の制動力の合計の数値を記載すること。

Q 4. フルトレーラの制動力の計測値の判定はどのようにするのか。

A 4. 各軸重ごとに判定すればよい。

Q 5. 後軸の制動力が 10% (0.98 N/kg) 以上に改正されたが、ブレーキ・テストが大型用でレッドゾーンの中に入るがよい。

A 5. 後軸の制動力が 10% (0.98 N/kg) 以上は実施要領に規定された制動力の基準であり、現状の

車両において、この基準により制動力を判定することは少ないと思われるが、計測値がレッドゾーン内の数値となったものにより判定することは、不可である。

Q 6. LPG・CNG車の検査の取扱いについて

LPG・CNG検査員の認定を受けていないが証明書は必要か。

A 6. LPG・CNG検査員の認定を受けていなければ証明行為は出来ないが、規程に基づき気密検査を実施し、指定整備記録簿の整備及び検査の概要欄に記入することにより、自社の指定整備扱いは出来ます。

Q 7. 幅緩和のため、完成検査場に入庫出来ないトレーラーの分離ブレーキのテスト方法について

A 7. 走行テストにより検査すること。(エアー配管を外した状態で、トラクターを低速ギアにおける発進を試み該当する車輪が「ロック」していることを確認する方法でよい。

Q 8. 検査機器による計測が困難な自動車（国の検査場においても検査機器を使用して検査ができない自動車）の検査方法は、どのようにすればよいのか。

A 8-1 2 デフ車、大型特殊自動車及び保安基準緩和車両のうち軸重が 10 トンを超えるもの等で、物理的に計測できない自動車に対する制動力の判定及び記載は、次により行うこと。

(イ) 主ブレーキ

走行テストを実施し、規程 8-18-2 (2) ②（道路運送車両の保安基準第 2 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第 9 条第 5 項第 2 号の規定により平成 12 年 6 月 30 日以前に製作された車両総重量 3.5 トンを超える自動車は規程 9-3 にかかわらずこの規定が適用される。）に適合している事を確認する。なお、市街地等で適当な場所が無い場合にあっては、規定の初速度を 1 ランク引き下げ、対応する停止距離を確認する方法を用いてもよい。

記載については、記載例により行うこと。

規程 8-18-2-1(2) ⑤

主制動装置は、乾燥した平坦な舗装路面で、その自動車の最高速度に応じ次の表に掲げる制動能力を有すること。この場合において運転者の操作力は、足動式のものにあっては 900 ニュートン以下、手動式のものにあっては 300 ニュートン以下とする。

最高速度(キロメートル毎時)	制動初速度(キロメートル毎時)	停止距離(メートル)
80以上	50	22以下
35以上80未満	35	14以下
20以上35未満	20	5以下
20未満	その最高速度	5以下

(ロ) 駐車ブレーキ

5 分の 1 こう配の路面においてテストすることが望ましいが実施が困難な場合は、低速で走行し、駐車ブレーキを操作することにより該当する車輪がロックすることを確認する方法を用いてもよい。

被けん引車（ボートトレーラー含む）にあっては、駐車ブレーキを操作した状態で低速ギアで発進を試み該当する車輪がロックしていることを確認する方法によること。

記載については、「走行テスト等の方法と結果」欄に「ロック確認」と記載すること。

(記載例)

	kg	車両重量	%
計	走行テスト N		N／kg
手 動	kg	〇〇〇〇〇kg	%
	走行テスト N		N／kg
走行テスト等 の方法 と結果	主ブレーキ		
	初速度 50km／h 停止距離 15 m（適合）		
	又は		
	初速度 35km／h 停止距離 10 m（適合）		
	(ロック確認)		
	駐車ブレーキ (ロック確認)		

A 8 - 2. スピードメーターの検査を走行テストにより実施する場合について

速度計の検出部が駆動軸以外に設けられている自動車、二輪車、大型特殊車、2 デフ車及びフルタイム 4 輪駆動車等の「速度計の指示の誤差」の検査は、他の自動車と併走することによる走行テストを実施すること。

走行テストの方法及び記載については、次により行うこと。

(速度計の指示の誤差)

検査車（車検の車両）が 40km / h（40km / h に満たないものはその自動車の最高速度）で走行した時に合図し、随行車の速度を検査員が読み取り、スピードメータ・テストにおいて随行車をその時の速度に再現し、その状態で計測したスピードメータ・テストの数値を記載する。

(記載方法)

「速度計と指示の誤差」欄に数値を記載するとともに、「走行テスト等の方法と結果」欄に記載例により走行テストの概要を記載すること。

(記載例)

走行テスト等 の方法 と結果	日時 令和〇年〇月〇日 14 時 45 分		
	場所 〇〇国道		
	随行車 奈良 5 0 0 〇 1 2 1 4		
	テスト車	随行車	テスト指示値
	40.0km / h	39.0km / h	39.5km / h

※計測表の指示針の誤差欄には + 0.5km / h と記入すること。

Q 9. ハロゲンヘッドランプ等装着車及び前照灯の取付高さが 1.2 m 以上の自動車の前照灯の検査方法は、どのようにすればよいか。

A 9. ハロゲンヘッドランプ等装着車の検査方法については、測定可能なテストがない場合、自動車製作者の指示による方法のほか、当分の間、光軸の振れは、走行用前照灯を点灯し、壁面等に照

射した状態が、適切な状態（主光軸が正射されている状態。）であることを視認により確認するとともに、光度については、ヘッドライト・テストにより計測すること。

また、物理的に計測できない自動車については、光軸の振れ、光度とも視認により適切な状態であることを確認すること。

記載方法は、「視認良好」と記載すること。

（記載例）ハロゲンヘッドランプ装着車 2灯式

前 照 灯		
	右	左
取付高さ	6 8 . 0 cm	6 8 . 0 cm
光 軸	下 視認良好 cm	下 視認良好 cm
	左・右 視認良好	左・右 視認良好
光 度	主× 100 4 0 0 cd	主× 100 4 0 0 cd
	副× 100 cd	副× 100 cd

前 照 灯		
	右	左
取付高さ	1 3 0 . 0 cm	1 3 0 . 0 cm
光 軸	下 視認良好 cm	下 視認良好 cm
	左・右 視認良好	左・右 視認良好
光 度	主× 100 視認良好 cd	主× 100 視認良好 cd
	副× 100 cd	副× 100 cd

Q 10. 審査事務規程に基づき、前軸重に 55kg を加えるとブレーキ・テスト等の許容軸重を超えることとなる場合は、指定整備取扱いはできないのか。

A 10. 審査時車両状態における車両重量（前軸重に 55kg を加えた状態の重量）が許容軸重等を超える場合は、指定整備の取扱いはできません。

Q 11. 指定整備記録簿の完成検査における「目視等による検査項目」欄の記入において、各項目ごとにどのような保安基準の内容を検査したらよいのか。

A 11. 各項目ごとに対応する保安基準の内容を検査すればよい

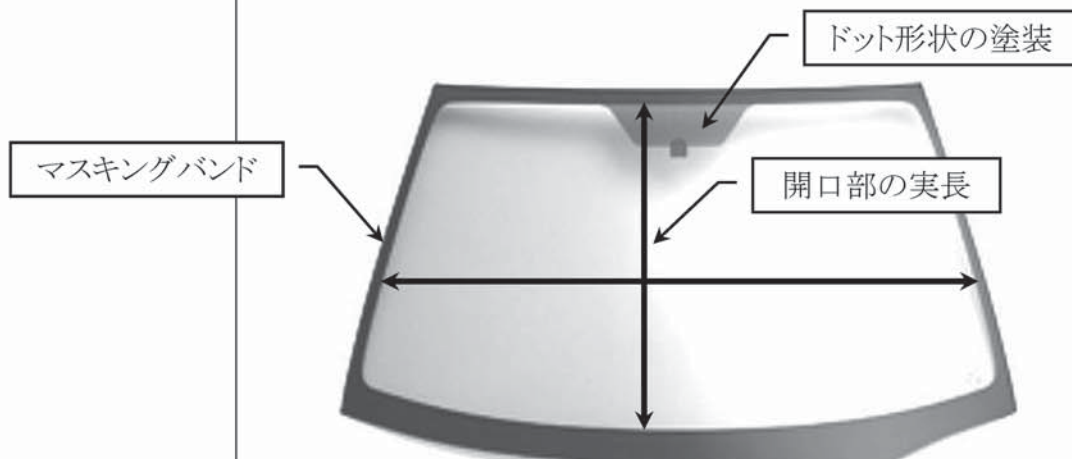
具体的には、別表(P 180、P 195、P 196 参照)を参考として目視等で検査を行いチェックすればよい。

ただし、該当する装置がない項目はチェック欄を斜線で消しておくこと。

保安基準の解釈について（抜粋）

事務連絡
平成26年3月20日
自動車局整備課整備事業班長
検査班 長

項 目	回 答
1 一般整備で入庫した不正改造車への対応方法は？	自動車整備事業者において保安基準に適合させることは義務であることから、入庫した場合においては、不正改造部分についても保安基準に適合させた上で納車すべきものと考えます。 なお、整備依頼者が適合させることに応じない場合は、整備命令の対象となることを伝え、応じてもらえない場合は、原則安全な走行に問題が発生する可能性がある部分の整備のみを行った上で、点検整備記録簿等にその指導した概要を記入しておくことが必要です。 （販売会社等で行う市場措置を含む）
2 保安基準適合証の交付後にユーザーの要望で追加整備（例：ブレーキパッドの交換）の依頼があった場合の対応方法は？	保安基準適合証の交付後に追加整備依頼があった場合には、指定整備と区別し、一般整備扱いとして適切に処理を行うものとし、その整備作業の内容等を分解整備、点検整備記録簿等に記載して保存します。
4 前面ガラス上縁より20%以内にフィルムが貼付けたある車両は保安基準に適合するか？	前面ガラス上縁より20%の部分は、審査事務規程5-47-1-1(2)に基づき「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲」以外の範囲になります。 したがって、前面ガラス上縁より20%の部分に貼り付けられたフィルムが同規程5-47-1-1(1)⑫の貼付物に該当するものかどうかを審査する場合、「可視光線の透過率が70%以上であること」の要件は適用されませんが、「透明であること」が必要です。 この場合において、「透明であること」の要件に適合するかどうかは、同規程5-47-1-1(3)に基づき「運転者が交通信号機（少なくとも道路交通法施行令第2条（信号機の意味））を確認できるかどうか」により審査されます。 なお、窓ガラス周辺のマスキングバンド（ドット状のものを含む）はガラスの開口部の実長とはしておりません。ただし、窓ガラス中央上部にサンシェード等の目的でドット形状の塗装がなされている部位は、マスキングバンドとはみなしません。



【自動車検査独立行政法人審査事務規程】(抜粋)

5-47窓ガラス貼付物等 5-47-1性能要件

5-47-1-1視認等による審査

(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貼付けられ、塗装され、または刻印されてはならないただし、自動車製作者が付したことが明らかである刻印についてはこの限りではない。

① 整備命令標章

② 臨時検査合格標章

③ 検査標章

④ 保安基準適合標章(中央点線のところから二つ折りとなるよう定められた様式によるものに限る。)

⑤～⑧略

⑨ 公共の電波の受信のために前面ガラスにはり付けるアンテナ。この場合において、乗用自動車であって細目告示別添37「窓ガラスの技術基準」2.8.に規定する前面ガラスの試験領域A(以下「試験領域A」という。)又は試験領域Bにはり付ける場合にあつては、次のア又はイに掲げる要件、乗用自動車以外であつて試験領域Iにはり付ける場合にあつては、ウに掲げる要件を満足しなければならない。

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

5	フィルム式のガラスアンテナの前面ガラスへの貼付で、固定ブラケットや構成部品も認めてもよいのか？	公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナが貼付されている場合の適合性審査は、審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により行っており、同規程の試験領域以外に貼り付けるものにあつては、同規程ア、イの要件に係わらず、貼付できるものと取り扱っております。(3ページの回答⑨参照) アンテナの固定ブラケットが公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナに該当するものであれば審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により適合性審査を行っております。 なお、固定ブラケットが当該アンテナを固定するための専用のことを目的として製作されたものであればアンテナの一部として「アンテナに該当するもの」と解し、取扱って差し支えないと解します。 また、前面ガラスの試験領域は細目告示別添37(窓ガラスの基準)2.8.のJIS R3212付属書1.1.3(2.2)「ただし、前面窓ガラス周縁から25mm以内、及び周辺部に不透明マスキングバンドがある場合、そのバンドの内側の線から25mm以内を除外する。」とあることからアンテナ固定ブラケットについては、前面ガラス周縁から25mm以内に取付けることとされています。 なお、ドライブレコーダーについては審査事務規程5-47-1-1(1)⑧により取り扱っています。
6	(削除)	(削除)
7	ヘッドライトの右・左でシールドビームとハロゲンライトの組合せで左右の光度に著しく差がある場合の保安基準の判断は？	前照灯の位置については左右同数かつ左右対称であるが、左右の光度については、それぞれ審査事務規程5-57、5-58に適合していれば問題ありません。

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

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

(参考:関連URL)

保安基準

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000007.html

審査事務規程

<http://www.naltec.go.jp/publication/regulation/shinsajimukitei.html>

以上

※道路運送車両法改正による読み替え

自動車分解整備事業者 → 自動車特定整備事業者

3. 指定整備取扱い関係Q & A

◎ 指定整備関係

Q 1 保安基準適合標章に自動車諸元中の「長さ」を記載することについて。(フェリーボートを利用して自動車を輸送する場合、料金の算定は当該車両の「長さ」によって徴収される)

A 1 標章を交付する場合、使用者より当該自動車の「長さ」の記載の申出があれば「用途欄」に()で記載する。

Q 2 検査申請書類不備の場合は、完成検査を行ってはいけないか。

A 2 検査申請書類不備の内容が

イ 検査証の場合は、同一性の確認が出来ないので不可である。

ロ 保険証書の場合は可である。なお、適合証の交付は書類が完備した時点で行うこと。

4. 継続検査等申請書への整備工場コード記入について

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿

国 自 整 第 9 3 号
平成16年9月30日
改正 国 自 整 第 2 4 5 号
平成31年2月5日

自動車局整備課長

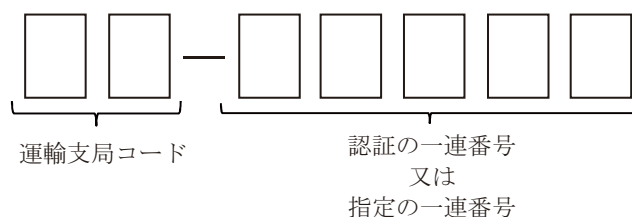
街頭検査等において、車両の点検整備の実施状況を調査する機会が増大していること等から、点検整備を実施した自動車分解整備事業場又は指定自動車整備事業場（以下「自動車整備事業場」という。）を容易に特定することができるようにするため、新規検査若しくは予備検査（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第16条第1項の申請に基づく一時抹消登録を受けた自動車又は法第69条第4項の規定による自動車検査証返納証明書の交付を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車に限る。）又は継続検査を申請する場合においては、別添、「整備工場コード記入要領」により申請書の整備工場コード欄に運輸支局コード及び自動車整備事業場の認証又は指定の一連番号（以下「整備工場コード」という。）の記入が申請の際に必要な旨貴局管内の自動車分解整備事業者及び指定自動車整備事業者に対し周知徹底を図られたい。

※道路運送車両法改正による読み替え

自動車分解整備事業者 → 自動車特定整備事業者

整備工場コード記入要領

1. 整備工場コードの構成



運輸支局コード：自動車特定整備事業場又は指定自動車整備事業場の所在地を管轄する運輸支局のコード

認証の一連番号：自動車特定整備事業の認証を受けた事業場に付される認証番号中の番号（分類番号含む）

指定の一連番号：指定自動車整備事業の指定を受けた事業場に付される指定番号中の通し番号

2. 整備工場コードの記入例（現車を提示して受検する場合）

支局等にて持込検査を受ける場合は、認証の一連番号を！

運輸支局名	運輸支局コード	運輸局認証番号の例	整備工場コード欄への記入例
大阪	6 1	大陸整認大第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認大第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 1 — 1 2 3 4 □ 運輸支局コード 認証の一連番号 左記例のアンダーライン部 （右づめ左づめ可）
京都	6 2	大陸整認京第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認京第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 2 — 1 2 3 4 □
兵庫	6 3	大陸整認兵第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認兵第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 3 — 1 2 3 4 □
滋賀	6 4	大陸整認滋第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認滋第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 4 — 1 2 3 4 □
奈良	6 5	大陸整認奈第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認奈第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 5 — 1 2 3 4 □
和歌山	6 6	大陸整認和第 <u>1 2 3 4</u> 号 近運整認和第 <u>1 2 3 4</u> 号	6 6 — 1 2 3 4 □

3. 整備工場コードの記入例（保安基準適合証により現車の提示を省略して受検する場合）

保安基準適合証により更新する場合は、指定の一連番号を！

運輸支局名	運輸支局コード	運輸局指定番号の例	整備工場コード欄への記入例
大阪	6 1	近指大第 <u>1 2 3 4</u> A 号	6 1 — 1 2 3 4 □ 6 5 — 1 2 3 4 □ 運輸支局コード 指定の一連番号 左記例のアンダーライン部 （右づめ左づめ可）
京都	6 2	大指奈第 <u>1 2 3 4</u> A 号	
兵庫	6 3		
滋賀	6 4		
奈良	6 5		
和歌山	6 6		

5. 指定整備窓口における手数料納付方法について

指定整備窓口における手数料納付方法について

印紙・証紙にて納付する場合

◇書面のみの申請(紙保適)

保安基準適合証
限定保安基準適合証

車台番号 003313445
近指大 第4649号

平八自動車株式会社
大阪府大阪市中之島区南船場3-5-6

車台番号 大阪 502 4649
DY6W-123456

近指大 太郎
大阪府堺市高宮栄町12-1

車台番号 5 大 近大 近大 1375

保安基準適合証の空欄に手数料を貼付してください。

◇ハイブリッド申請(電子保適)

自動車重量税納付書(検査自動車)

車台番号 大阪 502 4649
近指大 太郎

車台番号 大阪 502 4649
DY6W-123456

近指大 太郎
大阪府堺市高宮栄町12-1

車台番号 5 大 近大 近大 1375

重量税納付書の印紙貼付欄に手数料を貼付してください。

保安基準適合証の空欄に手数料を貼付してください。

重量税納付書の印紙貼付欄に手数料を貼付してください。

キャッシュレスにて納付する場合

自動車重量税納付書(検査自動車)

車台番号 大阪 502 4649
近指大 太郎

車台番号 大阪 502 4649
DY6W-123456

近指大 太郎
大阪府堺市高宮栄町12-1

車台番号 5 大 近大 近大 1375

キャッシュレスの旨

「キャッシュレス」の旨