

### Ⅲ. 指定整備関係帳票類の記載要領

# 1. 指定整備記録簿の記載要領

## 1. 「点検及び整備の概要等」欄

「点検及び整備の概要等」欄の記載については、指定自動車整備事業規則第6条第1項各号に掲げる点検の結果、点検の結果必要となった整備の概要及び交換した部品を記載する。

(1) それぞれの点検項目について、下表に示す作業区分に従ってチェック記号を用いるなどして点検の結果及び必要となった整備の概要を記載します。

(2) 整備の概要については、交換した主な部品（ブレーキ液、ブレーキ・ホース等）や測定結果（ブレーキ・ライニング、ブレーキ・パッドの厚み等）も必要に応じ記載します。

(3) 点検整備の際に分解を伴った場合には、チェック記号を○で囲むなどして記載します。

(作業区分)

作業区分	意 味	作 業 例	チェック記号の例
点 検	点検の結果、異常がなかった。	—————	レ
整 備 作 業	交 換	点検の結果、交換した。(部品、油脂、液類の交換作業を示す。) ○ ブレーキ・ライニングの交換 ○ ホイール・ベアリングの交換	×
	修 理	点検の結果、修理した。(摩耗、損傷などのため部品を修理する作業を示す。) ○ ディストリビュータのコンタクト・ポイントの修正 ○ タイヤのパンク修理	△
	調 整	点検の結果、調整した。(機能維持のため、遊び、すき間、角度などを基準値に戻す作業を示す。) ○ ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間調整 ○ クラッチ・ペダルの遊び調整	A
	締 付	点検の結果、締め付けた。(緩んだ箇所を増し締めする作業を示す。) ○ ホイール・ナットの増し締め ○ リーフ・スプリングのUボルトの増し締め	T
	清 掃	点検の結果、清掃した。(粉塵、油などによる汚れを取り除く作業を示す。) ○ ブレーキ・ドラム内の汚れの清掃 ○ バッテリーのターミナル部の清掃	C
	給 油	点検の結果、給油した。(油脂、液類を補給する作業を示す。) ○ バッテリー液の補給 ○ シャシ各部の給油脂	L
省 略	自動車点検基準の規定により行わないことができる項目について、点検を省略した。	○ 点火プラグの状態 ○ ブレーキ・パッドの摩耗	P
該当なし	該当する装置が無い場合。	—————	/

## 2. 「検査機器等による検査」欄

自動車検査用機械器具等を用いて行う検査の結果を記載する。

### 【制動力】

保安基準の細目を定める告示第 171 条関係（審査事務規程 8 - 15 - 2 - 1）における指定整備記録簿の記載と判定

(1) 軸重及び車両重量について（各軸重を測定することが困難な場合。）

- ① 自動車検査証に記載されている前軸重に 55kg を加えた値を前軸重欄に記載する。（前二軸の場合は前前軸重に 55kg を加える。）
- ② 後軸重欄は、自動車検査証に記載されている後軸重の軸重を記載すること。

(2) 前軸の全車輪がロックした場合について（別記記載例（2）参照）

- ① ロックする直前の制動力を測定し、該当する車輪欄に測定値を記載するとともに、前軸重欄付近に「全車輪ロック」を記載すること。

ただし、制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量で除した値が 4.90 N/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、制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量の 50% 以上）ある場合については「全車輪ロック」と記載する必要はない。

（降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラが濡れていると、自動車検査員が判断した場合には、4.90 N/kg を 3.92 N/kg に 50% を 40% にそれぞれ読み替えて適用し、制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」又は「W」と記載する。（3）①に同じ）

なお、この場合、審査時車両状態に対する判定及び後軸重に対する判定も併せて行い、その数値を記載すること。

- ② 上記の取扱いはブレーキ・テストのローラ上で全ての車輪がロックし、それ以上の制動力を測定することが困難な場合に限り適用すること。
- ③ 後軸の全車輪がロックした場合は、「全車輪ロック」と記載しないこと。

(3) 被牽引自動車の当該車軸の全車輪がロックした場合について（別記記載例（3）及び（4）参照）

- ① ロックする直前の制動力を測定し、該当する車軸欄に測定値を記載するとともに、走行テスト等の方法と結果欄又は制動力測定値付近に「後前軸全車輪ロック」、「後後軸全車輪ロック」を記載すること。

ただし、各軸毎に制動力の和が 50%（4.90 N/kg）以上ある場合については「全車輪ロック」と記載する必要はない。

- ② 検査に当たっては、トラクタとトレーラーを連結した状態で測定すること。

(4) 被牽引自動車の保安基準第 13 条に規定する制動装置（連結車両のいわゆる分離ブレーキの測定結果及び判定数値の指定整備記録簿の記載について（別記記載例（3）及び（4）参照）指定整備記録簿の余白部に次表を記入し、数値等を記載すること。

保安基準の細目を定める告示第 172 条第 4 項の制御装置 又は分離ブレーキ	制動力	N 又は kg	N/kg 又は %
--	-----	---------	-----------

(5) 駐車ブレーキ又は被牽引自動車のブレーキの制動力を測定する場合にブレーキ・テストのローラ上で全車輪がロックした時の制動力の測定値の判定について（別記記載例（2）、（3）及び（4）参照）

- ① 指定自動車等で制動装置に係る改造がされてなく、該当する車軸の全ての車輪がロックし、それ以上の制動力を測定することが困難な場合には、駐車制動力又は分離ブレーキの制動力は、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。
- ② この取扱いにより判定した場合は、ロック直前の制動力を測定し、測定値を記載するとともにその付近に「全車輪ロック」と記載すること。

(6) 軸重不明（自動車検査証に軸重が記載されていない自動車）の場合について（別記記載例（6）及び（6の2参照）

- ① 制動力を測定して、該当する車軸欄に測定値を記載し、審査時車両状態に対する判定も行き、その数値を記載すること。
- ② 左右の差の判定については、制動力の大きい方の値の20%以下によって判定してよい。
- ③ 軸重欄には、「軸重不明」と記載すること。

(7) 高速ブレーキ・テストによる場合は、別記記載例（11）によること。

(8) 教習車等における補助ブレーキの制動力の測定値の記載について

教習車等の補助ブレーキの制動力は（ ）書きで2段書きに記載し、走行テスト等の方法と結果欄に「（ ）書きは補助ブレーキ測定値」と記載すること。

(9) 車軸昇降装置付の車両にあっては「走行テスト等の方法と結果」欄に「車軸上昇時」又は「車軸降下時」と記載し、その状態でも測定結果等を記載する。（別記記載例（3）参照）

(注意事項)

- ① 制動力の総和が、不自然な数値は、車両重量を実測するなど原因を確かめること。（重量が変わっている。テストが不良である。その他）
- ② 指定整備記録簿に記載する判定値は、制動力の計量単位が「N」の場合で、基準が「以下」となっているものは、小数点第3位の数を切り上げとし、基準が「以上」となっているものは、小数点第3位の数を切り捨てとすること。

(計算例)

・主制動力の総和（小数第3位の数字を切り捨て）

制動力の計（8100 N）÷ 車両重量（1190 + 55 kg）= 6.506 N/kg

・制動力左右の差（前軸）（小数第3位の数字を切り上げ）

前軸重の左右差（100 N）÷ 前軸重（690 + 55）= 0.1<sup>4</sup>3<sup>4</sup>

（注：小数第3位が0の場合は、切り上げする必要はない。）

また、制動力の計量単位が「kgf」の場合で、基準が「以下」となっているものは、小数点第2位の数を切り上げとし、基準が「以上」となっているものは、小数点第2位の数を切り捨てとすること。

- ③ 制動力の記載要領は別紙記載例を参考として、記載すること。

#### 【前照灯の取付高さ】

すれ違い用前照灯又は走行用前照灯のいずれか測定を行った方の前照灯の名称に○印を付けるとともに、その前照灯の照明部中心の高さを記載すること。その際、カットオフが無いすれ違い用前照灯を測定した場合にあっては「カットオフ無し」を、走行用前照灯試験機のスクリーン等による目視での検査を実施した場合にあっては「スクリーン」を合わせて記載すること。

なお、前照灯の照明部中心の高さが、1.2 m以上の自動車の検査方法は、「検査機器等による検査Q&A」（別添1）9により取扱うこと。

#### 【前照灯の光軸及び光度】

平成10年9月1日以降製作車（二輪自動車、側車付二輪自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車を除く。以下「新基準車」という。）の前照灯検査においては、原則、すれ違い用前照灯を検査することとするが、適切に光度を測定できない場合、明確なカットオフ及びエルボ一点を有しておらず前照灯試験機での判定が困難な場合、又は走行用前照灯試験機しか保有しておらず、その試験機にスクリーンが付属していない場合にあっては、特例的な取扱いとして

走行用前照灯の検査とすることができる。

また、新基準車以外の自動車については、走行用前照灯の検査を実施する。

## 1. すれ違い用前照灯の測定の取扱要領

### (1) すれ違い用前照灯試験機による検査

- ① カットオフ（すれ違い用前照灯の照射方向を調整する際に用いる光の明暗の区切り線のことをいう。以下同じ。）を有するすれ違い用前照灯

カットオフの位置に関し、エルボ一点（カットオフの折れ曲がっている点のことをいう。以下同じ。）の垂直及び水平位置を測定し、すれ違い用前照灯の中心より、下方0.6度（当該前照灯の中心が1mを超えるものにあつては、下方0.9度）、左方1.3度の点における光度を測定する。

〔判定基準〕

- ・エルボ一点の垂直位置については、照明部の中心高さが1m以下のものにあつては、当該照明部の中心を通る水平線より下0.11度から下0.86度の間（標準位置は下0.57度）、照明部の中心高さが1mを超えるものにあつては、下0.41度から下1.16度の間（標準位置は下0.87度）にあること。また、エルボ一点の水平位置については、照明部の中心を通る垂直線から左右1.55度の間（標準位置は照明部の中心を通る垂直線上）にあること。

前方10mの位置において測定する場合は、当該照明部の中心を含む水平面より下方2cmの直線及び下方15cmの直線（標準位置は下方10cm）〔当該照明部の中心の高さが1mを超える自動車にあつては、下方7cmの直線及び下方20cmの直線（標準位置は下方15cm）〕並びに当該照明部中心を含み、かつ、車両中心線と平行な鉛直線により左右にそれぞれ27cmの直線に囲まれた範囲内にあること。（標準位置は照明部の中心を通る垂直線上）

- ・光度測定点における光度が6,400cd以上であること。

- ② カットオフを有しないすれ違い用前照灯

走行用前照灯測定機能を使い光度が最大となる点の位置及びその点における光度を測定する。

〔判定基準〕

- ・光度が最大となる点の垂直位置については、照明部の中心を通る水平面より下方であること。水平位置については、照明部の中心を通る垂直線より左方にあること。
- ・最高光度点における光度が6,400cd以上であること。

### (2) 走行用前照灯試験機（スクリーン付き含む。）又は壁等による検査

- ① カットオフを有するすれ違い用前照灯

#### イ. カットオフの位置調整

エルボ一点の垂直位置の範囲は、照明部の中心を通る水平面より下方0.11度から下方0.86度の間（標準位置は下方0.57度）〔照明部の中心高さが1mを超えるものにあつては、下方0.41度から下方1.16度の間（標準位置は下方0.87度）〕にあること。また、エルボ一点の水平位置の範囲は、照明部の中心を通る垂直線から左右に1.55度の間（標準位置は照明部の中心を通る垂直線上）にあること。

前方10mの位置において測定する場合は、照明部の中心を含む水平面より下方2cmの直線及び下方15cmの直線（標準位置は下方10cm）〔当該照明部の中心の高さが1mを超える自動車にあつては、下方7cmの直線及び下方20cmの直線（標準位置は下方15cm）〕並びに当該照明部中心を含み、かつ、車両中心線と平行な鉛直線より左右にそれぞれ27cmの直線に囲まれた範囲内にあること。（標準位置は照明部の中心を通る垂直線上）

#### ロ. 光度の判定

手動式の試験機の場合は、すれ違い用前照灯の照明部の中心より、下方0.6度（照明部の中心の高さが1mを超えるものにあつては、下方0.9度）、左方1.3度の点における光度（自動式の試験機の場合は、光度が最大となる点における光度）が6,400cd以上

前方10mの位置において測定する場合は、照明部の中心を含む水平面より下方11cm（当該照明部の中心の高さが1mを超える自動車にあつては16cm）の直線及び当該照明部の中心を含み、かつ、車両中心線と平行な鉛直線より左方に23cmの直線の交わる位置における光度が6,400cd以上。

② カットオフを有しないすれ違い用前照灯

イ. 照射範囲の調整

最高光度が、照明部の中心を含む水平面より下方であり、かつ、当該照明部の中心を含み、かつ、車両中心線と平行な鉛直面より左方にあること。

ロ. 光度の判定

最高光度点における光度が6,400cd以上であること。

(3) すれ違い用前照灯を測定することにより前照灯の検査を行った場合は、走行用前照灯を目視等により検査し、その結果を目視等による検査欄の灯火装置の項目に記載し、検査機器等による検査欄の前照灯の「主」の欄は斜線を引くこと。

(記載例)

①すれ違い用前照灯試験機による検査でカットオフ有りの場合

前 照 灯		
	右	左
取付高さ	すれ違い灯 58 cm	58 cm
光軸	下 10 cm	下 10 cm
	Ⓔ・右 5 cm	左・Ⓔ 20 cm
光度	主 × 100 cd	主 × 100 cd
	副 × 100 80 cd	副 × 100 80 cd

注1)

- ・取付高さ欄に「すれ違い灯」と記載する。(以下、②及び③についても同じ。)
- ・光軸欄は、エルボ一点の位置と読み替えて数値を記載する。(以下、②及び③についても同じ)
- ・光度欄の副の欄に測定光度の値を記載する。(以下、②及び③についても同じ)

②スクリーン等による目視での検査でカットオフ有りの場合

前 照 灯		
	右	左
取付高さ	すれ違い灯 58 cm	58 cm
光軸	下 スクリーン 10 cm	下 10 cm
	Ⓔ・右 5 cm	Ⓔ・右 20 cm
光度	主 × 100 cd	主 × 100 cd
	副 × 100 80 cd	副 × 100 80 cd

注2)

- ・光軸欄に「スクリーン」と記載する。

③カットオフ無しの場合

前 照 灯		
	右	左
取付高さ	すれ違い灯 カットオフ無し 58 cm	58 cm
光軸	下 5 cm	下 5 cm
	Ⓔ・左 10 cm	Ⓔ・右 10 cm
光度	主 × 100 cd	主 × 100 cd
	副 × 100 80 cd	副 × 100 80 cd

注3)

- ・取付高さ欄に「カットオフ無し」と記載する。

2. 走行用前照灯の測定の取扱要領

- (1) 4灯式（同時に点灯する4個の走行用前照灯を有するものをいう。以下同じ。）の光軸の向きは、主走行ビームについて記載するが、副走行ビームについても確認しておくこと。
- (2) ハロゲンヘッドランプ等装着車の測定可能なテストがない場合は、「検査機器等による検査Q&A」Q9A9により取扱うこと。
- (3) 前照灯の光度について
  - ① 「4灯式以外」のもの
    - イ. すれ違い用前照灯が同時に点灯しないものは1灯につき、15,000cd以上  
 なお、2灯式の場合は「副」の欄は斜線を引くこと。
    - ロ. すれ違い用前照灯が同時に点灯するものは1灯につき、12,000cd以上  
 ただし、これに満たない場合は同時に点灯するすれ違い用前照灯との合計が15,000以上
  - ② 「4灯式」のもの
    - 主走行ビーム1灯につき、12,000cd以上  
 ただし、これに満たない場合は他の走行用前照灯との合計が15,000cd以上
- (4) 測定結果が上記ただし書き以外の場合は、すれ違い用前照灯又は副走行ビームを目視等により検査し、その結果を目視等による検査欄の灯火装置の項目に記載し、検査機器等による検査欄の前照灯の「副」の欄は斜線を引くこと。
- (5) 光軸が上向きの場合は「下」を打ち消し、「上」と記入する。

(記載例)

2灯式例  
(減光式・切り換え式)

2灯式例(ウイंक式)  
(主、副同時点灯しないもの)  
4灯式例  
(主走行で光度が満足するもの)

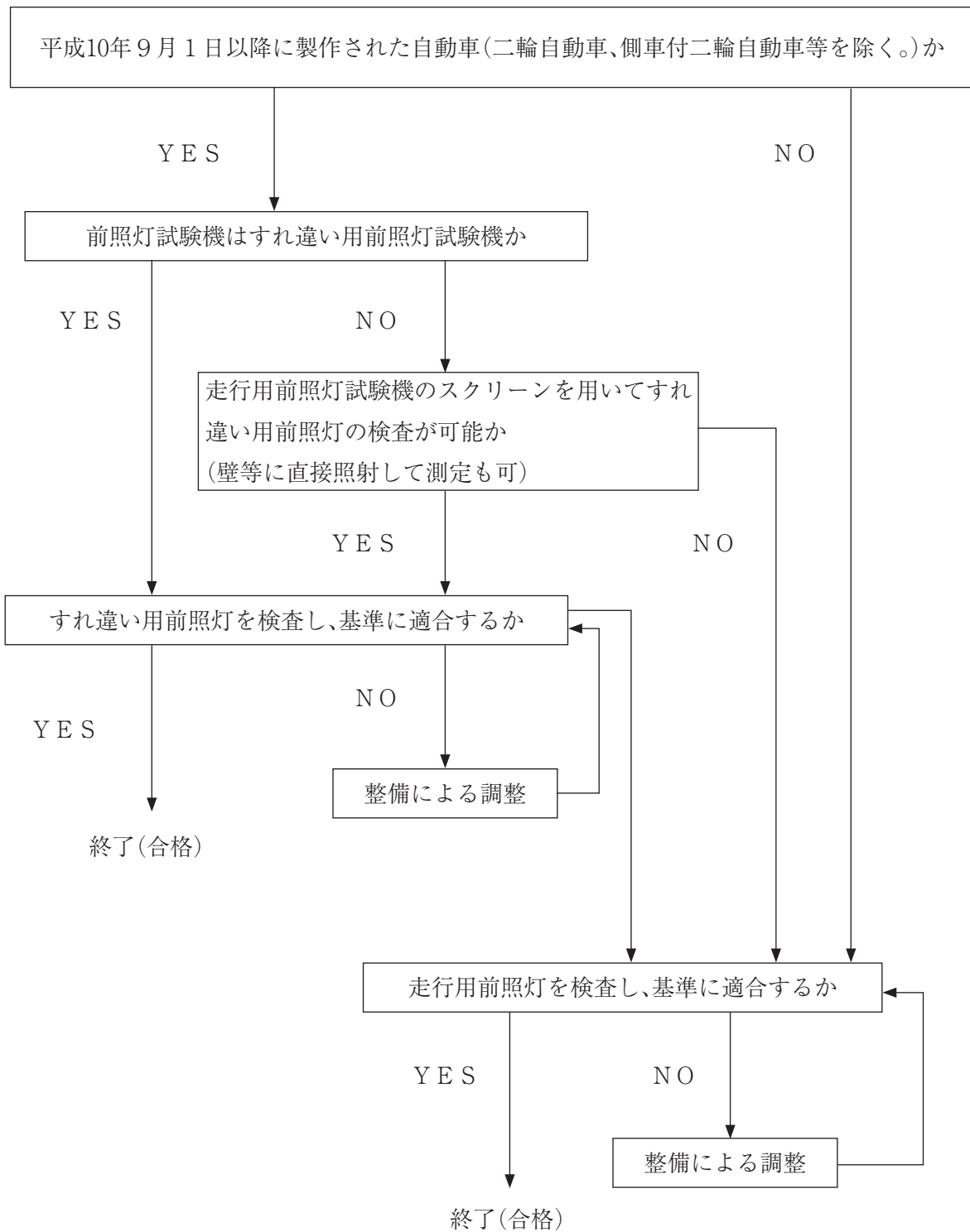
4灯式例  
(主走行で光度が満たないもの)

前 照 灯		
	右	左
光 軸	干上 5 cm	下 5 cm
	左・ $\oplus$ 5 cm	$\oplus$ ・右 10 cm
光 度	主 × 100 180 cd	主 × 100 180 cd
	副 × 100 cd	副 × 100 cd

前 照 灯		
	右	左
光 軸	干上 5 cm	下 0 cm
	左・右 0 cm	左・右 0 cm
光 度	主 × 100 150 cd	主 × 100 160 cd
	副 × 100 cd	副 × 100 cd

前 照 灯		
	右	左
光 軸	干上 5 cm	下 5 cm
	$\oplus$ ・右 5 cm	$\oplus$ ・右 10 cm
光 度	主 × 100 110 cd	主 × 100 120 cd
	副 × 100 60 cd	副 × 100 cd

## 整備工場における前照灯検査（整備）の流れ





#### 【前部霧灯】

- (1) 2灯ある場合は、明るい方の測定値のみを記載して差し支えない。
- (2) 前部霧灯が取り付けられていない場合は、当該欄に斜線を引くこと。
- (3) 型式指定自動車等に取り付けられた前部霧灯で、視認により良と判断できるときは当該欄に「良」と記載すること。

#### 【速度計の誤差】

- (1) 検査車両の速度計が40km/hにおける速度計試験機の指示値を測定して、誤差値を記載すること。  
(記載例) 検査車両の速度計：40km/h、速度計試験機の指示値：38.5km/hの場合  
記録簿の速度計の誤差欄：+ 1.5km/h

#### 【指示針の振れ】

- (1) 保安基準改正（平成13年6月30日）により、振れについての基準がなくなったので斜線を引くこと。

#### 【速度表示灯の誤差】

- (1) 速度表示灯が取り付けられていない場合は、当該欄に斜線を引くこと。
- (2) 速度表示灯が2つ点灯した時の速度計試験機の指示値を測定して、誤差値を記載すること。

#### 【タイヤの振れ】

- (1) 駆動輪は速度計試験機による検査時に、駆動輪以外はブレーキ・テストによる検査時にタイヤの振れを確認すること。

#### 【サイドスリップ】

- (1) 前2軸車については、2段書きにより記載すること。  
また、テストの配置は、前2軸の車輪が確実に直進でサイドスリップ・テストを通過できること。
- (2) かじ取り車輪の横すべり量の特例的取扱い  
次の①②については、保安基準第11条第1号に適合しているものとして取り扱って差し支えない。
  - ① サイドスリップ・テストを用いて測定した場合の横すべり量が、各型式についてメーカーの推奨する横すべり量の範囲（概要説明書又はコーションラベルで確認）内にあるもの。
  - ② 横すべり量をサイドスリップ・テストを用いて測定できない場合（横すべり量がテストの目盛りを超えた場合等）であっても、トーイン、キャンバ、キャストの値が各型式について、それぞれメーカーの設計基準値（諸元表又はコーションラベルで確認）内にあるもの。
  - ③ 指定整備記録簿の記載方法について、①の場合は、読み取った数値をそのまま記載し、②の場合は、記載例のとおり各測定値が範囲内にあることを確認のうえ、走行テスト等の方法と結果欄へその数値を記載すること。

なお、各型式ごとの横すべり量等については、横すべり量の特例扱い車両一覧表を参照すること。

※前述の(2)①サイドスリップの特例扱いにより、保安基準内の合格数値 $\pm 5\text{mm}$ を超えているが、メーカー推奨する横すべり量の範囲により適合と判断した場合は、「走行テスト等の方法と結果欄」に許容値を記載することが望ましい。

(2)②記載例

指定整備記録簿の記載例 (メルセデス・ベンツ E-201024 の場合)

検査機器等による検査

制 動 力					前 照 灯		補助前照灯 (前部雾灯)	警音器	
前	前前	右	軸重	左右差	右	左	cd	聴感・テスト デシベル	
(斜線表示)									良・否
走行テスト 等の方法と 結果		トーイン 0° 25'				サイド・スリップ		黒 煙	
		キャンバー -0° 25'				イン・アウト		聴感・テスト	
		キャスター 10° 25'				mm		%	

↑ コーシヨラベル等により各測定値が範囲内にあることを確認のうえ、走行テスト等の方法を結果欄へ記入すること。

↑ 測定値欄は、抹消すること。

【警音器】

(記載例)

(1) 検査用機器を使用することが原則であるが、保安基準に適合していると容易に判定できる場合に限り、聴感による検査によって差し支えない。

なお、検査用機器は機器校正のためにも月に数回測定することが望ましい。

また、聴感で良いと判断できる場合は「良」と記載すること。

(2) 警音器の測定方法

音の大きさを測定するときは音量計又は騒音計で次により測定すること。

- ・マイクロホンの高さは車両中心線上の車の前端から7mの位置の地上0.5mから1.5mの高さで、音の大きさが最大となる高さ。(H15.12.31以前製作車は、車の前端から2mの位置の地上1mの高さで測定できる。)

- ・聴感補正回路はA特性 (H 15.12.31以前製作車で、前端から2mの位置で測定の場合は、C特性で測定できる。)

- ・次に掲げるいずれかの方法により試験電圧を供給

イ 原動機は停止させた状態で、当該自動車のバッテリーから供給する方法

ロ 原動機を暖機し、かつ、アイドリング運転している状態で、当該自動車のバッテリーから供給

1. 検査機器による場合

警 音 器
聴 感・ <u>テスト</u> 105 デシベル
定常走行騒音
聴 感・ <u>テスト</u> 72 デシベル
排 気 騒 音
聴 感・ <u>テスト</u> 82 デシベル

2. 聴感による場合

警 音 器
<u>聴 感</u> テスタ 良 デシベル
定常走行騒音
<u>聴 感</u> テスタ 良 デシベル
排 気 騒 音
<u>聴 感</u> テスタ 良 デシベル

## する方法

ハ 警音器の警報音発生装置の電源端子に接続された外部端子から、「警音器の警報音発生装置の技術基準」3.2.3.の規定による試験電圧を供給する方法

- ・測定場所は、おおむね平坦で周囲からの反射音による影響を受けない場所

### (3) 測定値の取扱い

- ・測定は2回行う。(1 dB未満は切り捨て。)
- ・2回の測定値の差が2 dBを超える場合は無効(2回とも規定値を超えている場合は有効。)
- ・2回の測定値の平均を音量(判定値)とする。

(記載例)

1回目測定値：85.6dB 2回目測定値：86.4dB 判定値： $85 + 86 = \underline{85.5dB}$

- ・暗騒音との差が3 dB未満の場合は無効。
- ・暗騒音との差が3～9 dBの場合は次の値で補正する。

(例) 暗騒音 85dB の場所で自動車の警音器音が、

[1回目] 90dB の場合その差は5 dB となる。

補正值は、表によりマイナス2 dB であるので、88dB が測定値となる。

測定値 90dB ・ ・ ① 暗騒音 85dB ・ ・ ② 差①-②  $90 - 85 = 5 \text{ dB}$

補正值 2 dB 計算  $90 - 2 = 88 \text{ dB}$

[2回目] 89dB の場合その差は4 dB となる。

補正值は、表によりマイナス2 dB であるので、87dB が測定値となる。

測定値 89dB ・ ・ ① 暗騒音 85dB ・ ・ ② 差①-②  $89 - 85 = 4 \text{ dB}$

補正值 2 dB 計算  $89 - 2 = 87 \text{ dB}$  ( $88 \text{ dB} + 87 \text{ dB}$ )  $\div 2 = \underline{87.5 \text{ dB}}$

(単位 dB)

測定値と暗騒音の差	3	4～5	6～9
補正值	3	2	1

### (4) 適合しない例

- ・音が自動的に継続するもの。
- ・運転者席で音の大きさ、音色を容易に変更できるもの。
- ・音の大きさ、音色が自動的に変化するもの。

【定常走行騒音、排気騒音、近接排気騒音】(電気自動車についても定常走行騒音は適用)

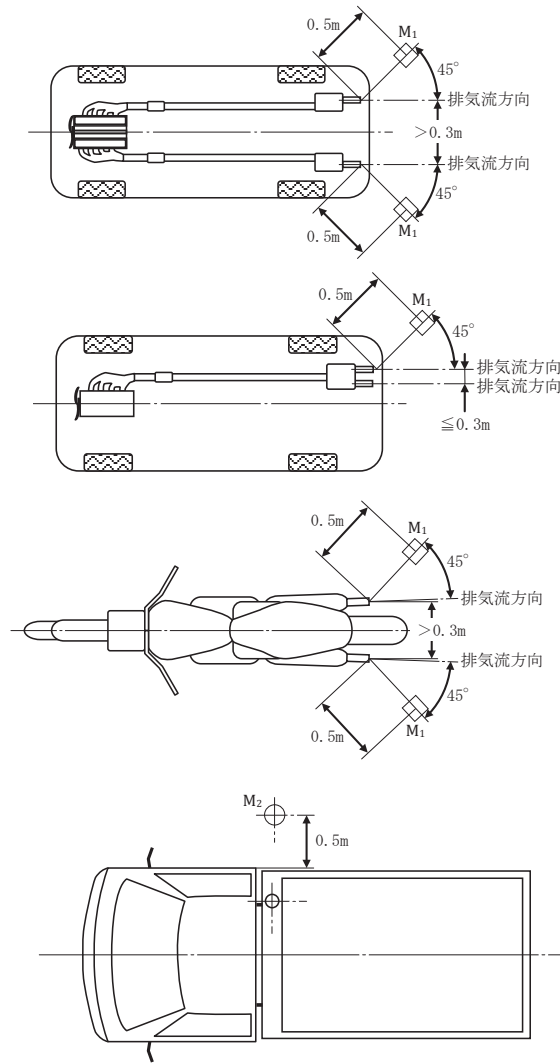
保安基準第30条に掲げる基準に不適合となるおそれがあると認められたときは、音量計等を用いて計測すること。

なお、聴感で良と判断できる場合は「良」と記載すること。

### (1) 近接排気騒音(絶対値規制適用時)

#### ① 測定方法

原動機を最高出力時回転数の75%(最高出力時の最高回転数が毎分5,000回転を超える小型自動車及び軽自動車(二輪自動車及び側車付二輪車に限る。))は50%) $\pm$ 3%の回転数に数秒間保持した後、急速に減速し、アイドリングが安定するまでの間の自動車騒音の大きさの最大値を測定する。



排気管の開口部が上向きの場合を示す

M= マイクロホン

M<sub>1</sub> : 排気流の方向を含む鉛直面と外側後方 45±10° に交わる排気管の開口部の中心を含む鉛直面上で排気管の開口部の中心から 0.5±0.025m 離れた位置

M<sub>2</sub> : 車両中心線に直交する排気管の開口部の中心を含む鉛直面上で排気管の開口部に近い車両の最外側から 0.5m 離れた位置を通る鉛直線からの水平距離が 0.025m 以下の位置

② 測定値の取扱い

- ・周波数補正回路は、A特性
- ・測定は2回行う。(1 dB 未満切り捨て。)
- ・2回の測定値の差が2 dB を超える場合は無効。(2回とも基準値を超えている場合は有効。)
- ・2回の測定値の平均を騒音値とする。

(記載例)

1回目測定値：85.6dB 2回目測定値：86.4dB 判定値：85 + 86 = **85.5dB**

- ・暗騒音との差が3 dB 未満の場合は無効。
- ・暗騒音との差が3～9 dB の場合は次の値で補正する。

(単位 dB)

測定値と暗騒音の差	3	4～5	6～9
補正值	3	2	1

(騒音値 = 測定値 - 補正值)

(2) 近接排気騒音（相対値規制適用時）

① 測定方法

原動機を次表の区分に応じた回転数 ± 5% の回転数に 1 秒間以上一定に保持した後、急速に減速し、アイドリングが安定するまでの間の自動車騒音の大きさの最大値を測定。

区 分	原動機回転数
① 原動機の最高出力時の回転数が毎分 7500 回転以上の自動車	最高出力時の回転数の 50% の回転数
② 二輪自動車及び側車付二輪自動車並びに原動機付自転車であつて、原動機の最高出力時の回転数が毎分 5000 回転を超えるもの	
③ 二輪自動車及び側車付自動車以外の自動車であつて、原動機の最高出力時の回転数が毎分 5000 回転を超え 7500 回転未満のもの	3750 回転
④ ①から③以外の自動車	最高出力時の回転数の 75% の回転数

② 測定値の扱い

- ・測定は 3 回行い、小数第 1 位（小数第 2 位四捨五入）までの数値を測定値とする。
- ・3 回の測定値の差が 2 dB を超える場合は無効。
- ・3 回の測定値の平均の値の整数位（小数第 1 位四捨五入）までを騒音値とする。
- ・暗騒音との差が 10dB 未満の場合には、測定値を無効とする。

【CO】

(1) ガソリン・LPG を燃料とする自動車のアイドリング時の CO 濃度の測定値を記載すること。

(記載例)

(2) 軽油を燃料とする自動車の場合は、当該欄に斜線を引くこと。

C	O
	0.5 %
H	C
④ ∞	2 ∞ ・ 特殊 150 ppm

【HC】

(1) ガソリン・LPG を燃料とする自動車のアイドリング時の HC 濃度の測定値を記載すること。

(2) 検査車両に該当する原動機の種類を○で囲むこと。

(3) 軽油を燃料とする自動車の場合は、当該欄に斜線を引くこと。

【黒煙・粒子状物質】

軽油を燃料とする自動車のみ記載すること。（軽油以外を燃料とする自動車の場合は、当該欄に斜線を引くこと。）

1. オパシメータ測定車

① 「オパシメータ測定車」は、オパシメータを使用して検査すること。

なお、黒煙・粒子状物質欄には測定値（平均値を含む）を、小数点以下第3位を四捨五入して記載すること。

② 各測定値は指定整備記録簿の測定値記入欄（余白等）に記載し、又は測定結果をプリントアウト出来るものは、その測定結果を指定整備記録簿（控）に添付すること。

（記載例）

1. 1回目の測定結果が閾値以下であった場合。

黒煙・粒子状物質		
視認(空ぶかし)・ <u>テスト</u> % 0.25 <u>m<sup>-1</sup></u>		
①0.251m <sup>-1</sup>		

2. 2回目の測定結果が閾値以下であった場合。

黒煙・粒子状物質		
視認(空ぶかし)・ <u>テスト</u> % 0.25 <u>m<sup>-1</sup></u>		
①0.702m <sup>-1</sup>	②0.253m <sup>-1</sup>	

3. 3回目測定した場合平均値を記載。

黒煙・粒子状物質		
視認(空ぶかし)・ <u>テスト</u> % 0.73 <u>m<sup>-1</sup></u>		
①0.752m <sup>-1</sup>	②0.751m <sup>-1</sup>	③0.701m <sup>-1</sup>

2. 黒煙測定車（オパシメータ測定車以外のディーゼル車）

① 「黒煙測定車」は、検査用機器を使用することが原則であるが、保安基準に適合していると容易に判定できる場合に限り、審査事務規程どおり空ぶかしを行い、視認による検査によって差し支えない。

なお、黒煙測定値（25%）が適用される自動車にあっては、視認では判断するのが難しいことから検査用機器により測定すること。（オパシメータのみ保有している事業場を除く。）

② 黒煙測定器により測定した場合は、3回の平均値（整数値）を記載すること。

③ なお、測定したときは、試験紙すべてを指定整備記録簿（控）に添付、又は各測定値を指定整備記録簿の測定値記入欄（余白等）に記載すること。

$$\frac{1 \text{ 回} + 2 \text{ 回} + 3 \text{ 回}}{3} = \text{平均値（整数値）} 10.5\% \text{（小数点以下切り捨てる）}$$

また、オパシメータによるスクリーニング判定を実施した場合は、その測定値（平均値を含む）を小数点以下第3位を四捨五入して記載し、各測定値は指定整備記録簿の測定値記入欄（余白等）に記載、又は測定結果をプリントアウト出来るものは、その測定結果を指定整備記録簿（控）に添付すること。

（記載例）

1. 黒煙測定器を用いた場合:平均値(整数値)を記載

黒煙・粒子状物質
視認(空ぶかし)・ <u>テスト</u> % 16 <u>m<sup>-1</sup></u>

2. 最初から視認による場合

黒煙・粒子状物質
<u>視認(空ぶかし)</u> ・ <u>テスト</u> % 適 <u>m<sup>-1</sup></u>

※視認検査の場合は従来の視認「良」と記載も可とする。

3. オパシメータを用いた場合(オパシメータ測定車と同じ)

黒煙・粒子状物質
視認(空ぶかし)・ <u>テスト</u> % 0.73 <u>m<sup>-1</sup></u>

(余白)  
①0.752m<sup>-1</sup> ②0.751m<sup>-1</sup>  
③0.701m<sup>-1</sup>

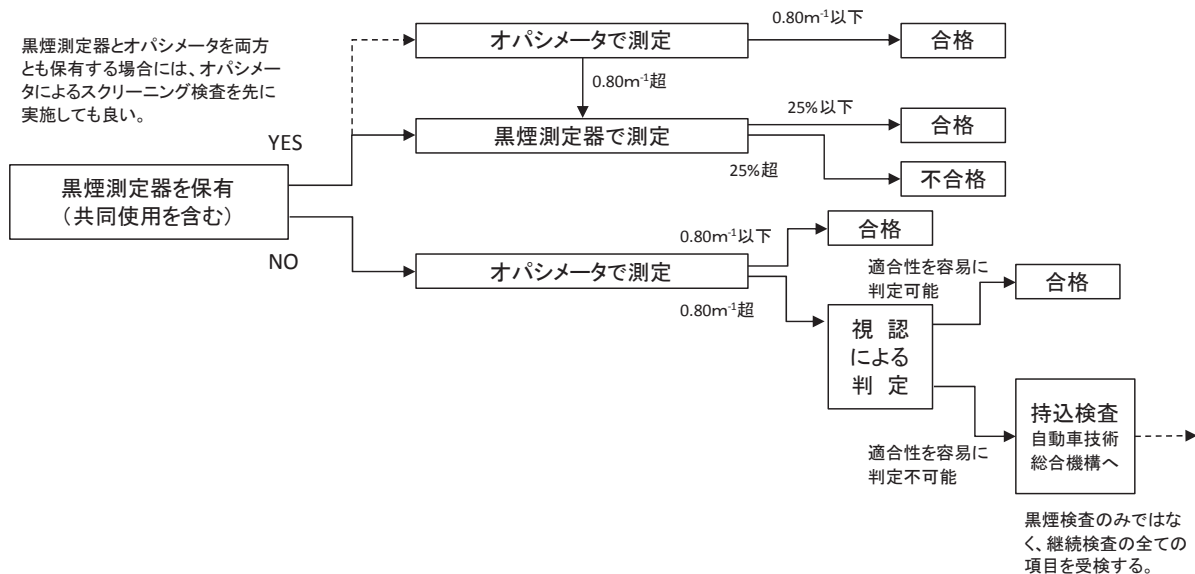
（黒煙 25%規制車に限る。）

4. オパシメータを用いた測定においてスクリーニング値を超え、視認で確認した場合

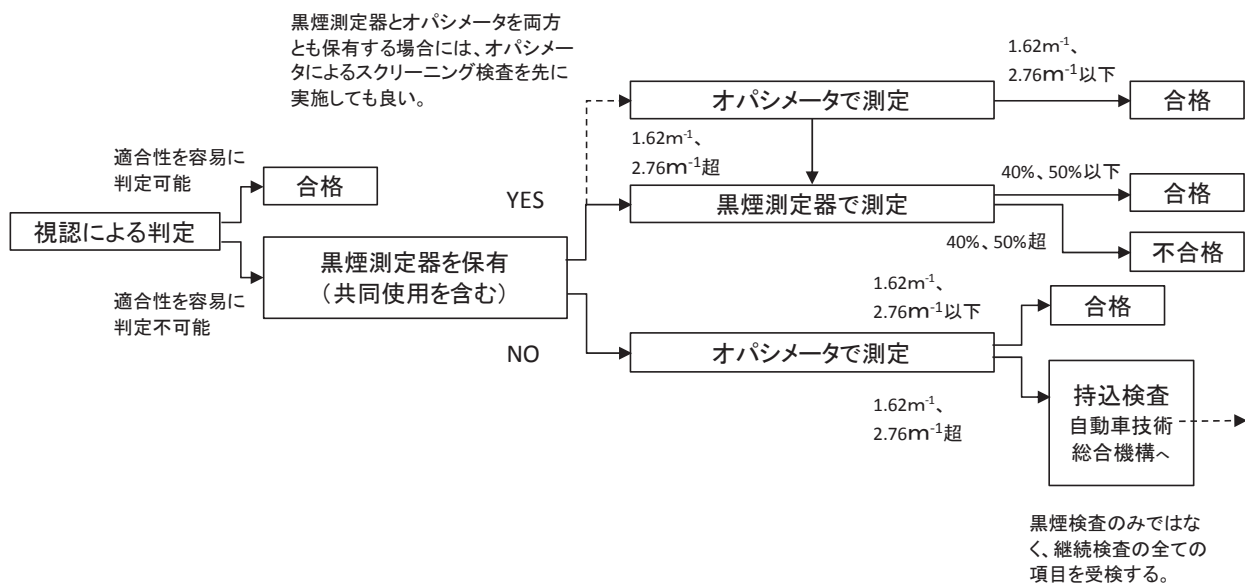
黒煙・粒子状物質
<u>視認(空ぶかし)</u> ・ <u>テスト</u> % 適 <u>m<sup>-1</sup></u>

## 整備工場における黒煙測定車の検査の流れ

### 黒煙 25%規制車



### 黒煙 40%、50%規制車



### 【走行テスト等の方法と結果】

#### (1) 走行テストにより測定を行ってよい車両

- ① 2デフの車両、大型特殊自動車及び幅、高さ、軸重（審査時車両状態）が10トンを超える保安基準緩和車両のうち、国の検査コースで物理的に計測できない車両。
- ② 速度計の検出部が駆動軸以外に設けられている自動車。
- ③ 二輪車。

#### (2) 指定整備記録簿の記載方法

- ① 制動力については、「検査機器等によるQ&A」Q8A8-1（イ）及び（ロ）により記載すること。
- ② スピードメーターについては、「検査機器等によるQ&A」Q8A8-2により記載すること。

### 3. 「目視による検査」欄

目視、点検ハンマ等を用いて行う検査結果を記載する。

- (1) 「目視等による検査の内容」(別添2)を参考に当該自動車に備えられている装置等について、目視等による検査を実施し、保安基準の適合性を確認する。

保安基準に適合している場合には□の中へ「レ」を記載すること。

(目視による検査項目の記載例)

項目ごとに保安基準の適合性を確認し、「レ」マークをいれる。

▶ 構造		
→ <input type="checkbox"/> 最低地上高	<input type="checkbox"/> 乗車装置及び部品積載装置	
<input type="checkbox"/> 最大安定傾斜角度	<input type="checkbox"/> 前面ガラスその他の窓ガラス	
<input type="checkbox"/> 最小回転半径	<input type="checkbox"/> 騒音防止装置	
▶ 装置	<input type="checkbox"/> ばい煙等の発散防止装置	
<input type="checkbox"/> 原動機及び動力伝達装置	<input type="checkbox"/> 灯火装置及び反射器	
<input type="checkbox"/> 走行装置	<input type="checkbox"/> 警報装置	
<input type="checkbox"/> 操縦装置	<input type="checkbox"/> 指示装置	
<input type="checkbox"/> 制動装置	<input type="checkbox"/> 視野を確保する装置	
<input type="checkbox"/> 緩衝装置	<input type="checkbox"/> 走行距離計その他の計器	
<input type="checkbox"/> 燃料装置及び電気装置	→ <input checked="" type="checkbox"/> 防火装置	
<input type="checkbox"/> 車枠及び車体	→ <input checked="" type="checkbox"/> 内圧容器及びその他附属装置	
→ <input checked="" type="checkbox"/> 連結装置	→ <input checked="" type="checkbox"/> その他	

装置がない場合は、「/」を記載する。

### 4. 「自動車検査証、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の記載事項との照合」欄

自動車検査証、登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書より転記する。

- (1) 自動車検査証の記載事項と現車との照合を行うこと。

- (2) 登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書の記載事項と現車との照合を行うこと。

この場合、自動車登録番号等の取り付けがされていないことから、「自動車登録番号又は車両番号」、「登録(交付)年月日」及び「自動車検査証の有効期間」の各欄は斜線を引くこと。

- (3) 自動車検査証備考欄に記載されている事項を「その他」又は「余白」の欄に記載すること。書き切れない場合等には、「別紙あり」と記載し、自動車検査証のコピーに照合内容を明確に記載し、指定整備記録簿に添付すること。

例：土砂等を運搬しない車両にあつては「土砂禁」

- ・被牽引自動車にあつては「牽引自動車の車名及び型式」
- ・燃料タンクが記載された普通貨物自動車にあつては「燃料タンクの個数及び容量」
- ・車いすを車体に固定するための装置を有する自動車にあつては「車いす固定装置付(○基)」
- ・改造自動車における改造内容
- ・道路維持作業用自動車



5. 「依頼者の氏名等」欄

依頼者の氏名又は名称及び住所を記載し、依頼事項欄は、依頼者の依頼・要望事項を記載すること。  
依頼事項については、法定点検を含む日常点検項目等の依頼の有無についても明記すること。

6. 「検査の年月日、自動車検査員の氏名」欄

検査の結果、保安基準に適合していることを判定・確認のうえ、自動車検査員が記名し、その検査完了日を記載すること。

なお、法第94条の5第4項の点検及び検査を複数の自動車検査員が分担して行った場合には、記録簿にそれぞれの自動車検査員の作業分担及び検査の年月日を記載すること。

7. 「保安基準適合証及び同標章番号、標章交付の有無、限定保安基準適合証の番号」欄

それぞれ該当する数字、交付の有無を記載すること。

なお、保安基準適合証を再交付したときは、再交付した保安基準適合証の交付番号を（ ）書きで追記すること。

8. その他 注意事項

(1) 再検査を行ったときは、旧の測定値を朱抹し、再検査後の測定値を朱書きすること。

(2) ダンプ車（土砂禁車を除く。）にあっては、その荷台容積比計算式を走行テスト等の方法と結果欄又はその付近に記載すること。

また、土砂等運搬する大型ダンプ車については使用者に「自重計技術基準適合証」の提示を求め、自重計の取り付けを確認し、当該確認した旨を記載しておくこと。

ダンプ荷台容積比

$$\text{最大積載量(t)} / \text{長さ(m)} \times \text{幅(m)} \times \text{高さ(m)} = \begin{cases} \geq \text{軽、小型 } 1.3 \text{ t} / \text{m}^3 \\ \geq \text{普通 } 1.5 \text{ t} / \text{m}^3 \end{cases}$$

(但し、荷台容積は計算後0.1m<sup>3</sup>未満切り捨て)

$$\text{小型ダンプ車の計算例} : \frac{2}{3.10 \times 1.60 \times 0.32} = \frac{2}{1.58} = 1.33 \geq 1.3$$

(3) 制動力の記載に関して、検査機器の表示がDaNである場合には、Nに換算して記載すること。

$$\text{換算式 } N = \text{DaN} \times 10$$

別記 制動力の記載例等

記載例 (1) 2軸車 [kg単位表示の場合]  
(自動車諸元)

乗車定員	車両重量	車両総重量	最高速度
5人	1220kg	1495kg	150km/h
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
670kg	—kg	—kg	550kg

区分	右	左	計	備考
主制動力	前輪	230kg	240kg	470kg
	後輪	180kg	160kg	340kg
駐車ブレーキ	170kg	160kg	330kg	

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

[検査機器等による検査]				
制 動 力				
前 軸	前前軸	右 ① 230kg	軸重 A 左右差 ⑧ 10kg	
		左 ② 240kg		⑨
	前後軸	右 kg	軸重 725kg	左右差 kg
		左 kg		
後 軸	後前軸	右 kg	軸重 kg	左右差 kg
		左 kg		
	後後軸	右 ③ 180kg	軸重 B 550kg	左右差 ⑩ 20kg
		左 ④ 160kg		
計	⑥ 810kg		車両重量 C ⑫ 63.5%	
手動	⑤ 330kg		⑬ 25.8%	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量		

- ①～⑤はテストの測定値を記載する。
- ⑥～⑬は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Cは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- Bは自動車検査証に記載された後軸重を記載する。
- CはA・Bを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが濡れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が40%以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	580kg ⑥	車両重量C 1275kg	湿(W) ⑫ 45.4%
手動	330kg ⑤		25.8% ⑬

「審査時車両状態」とは空車状態の自動車に運転者1名(55kg)が乗車した状態及び原動機の作動中において、異常状態を表示する警告灯が点灯又は点滅していない状態であること。また、ブザー類が吹聴していない状態及び車両に装着しているタイヤは、応急用スペアタイヤでない状態をいう。(以下において同じ。)

計算例 (判定例)

		計 算 式		基 準 値
主制動力の総和	⑫	(810) (1220+55) 制動力の計⑥÷車両重量C × 100 = 63.52%		≧ 50%
駐車制動力の総和	⑬	(330) (1220+55) 手動制動力⑤÷車両重量C × 100 = 25.88%		≧ 20%
後輪制動力の総和	⑦	(340) (550) 後輪制動力の和③④÷後軸重B × 100 = 61.81%		≧ 10%
制動力左右の差	前軸 ⑨	(10) (670+55) 前軸重の左右差⑧÷前軸重A × 100 = 1.37%		≦ 8%
	後軸 ⑪	(20) (550) 後軸重の左右差⑩÷後軸重B × 100 = 3.63%		≦ 8%

(注) 制動力の総和  
駐車制動力の総和  
後輪制動力の和  
制動力左右の差

小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
小数点第2位の数値を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例(1)の2 2軸車 [N単位表示の場合]  
(自動車諸元) テスタによる測定値

乗車定員	車両重量	車両総重量	最高速度
5人	1220kg	1495kg	150km/h
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
670kg	— kg	— kg	550kg

(daN) ×10= 指定整備記録測定表への記載数値 [N]

区分	右	左	計	備考	
主制動力	前輪	2300N	2400N	4700N	
	後輪	1800N	1600N	3400N	
駐車ブレーキ	1700N	1600N	3300N		

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

[検査機器等による検査]				
制 動 力				
前 軸	前前軸	右 ①	軸重 A	左右差 ⑧
		2300N		100N
	左 ②		0.14⑨	
	2400N	725kg	N/kg	
後 軸	前後軸	右	軸重	左右差
		N		N
	左		kg	N/kg
	N			
後 軸	後前軸	右	軸重	左右差
		N	kg	kg
	左		%	%
	N			
計	後後軸	右 ③	軸重 B	左右差 ⑩
		1800N	550kg	200N
	左 ④		6.18⑦	0.37⑪
	1600N		N/kg	N/kg
計	⑥	車両重量 C	6.35⑫	
	8100N		N/kg	
手動	⑤		2.58⑬	
	3300N	1275kg	N/kg	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量		

- ①～⑤はテスタの測定値を記載する。
- ⑥～⑬は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Cは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- Bは自動車検査証に記載された後軸重を記載する。
- CはA・Bを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テスタのローラーが漏れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が3.92N/kg以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	5750N ⑥	車両重量C	湿(W) ⑫
手動	3300N ⑤	1275kg	4.50N/kg ⑬
			25.8N/kg

「審査時車両状態」とは空車状態の自動車に運転者1名(55kg)が乗車した状態及び原動機の作動中において、異常状態を表示する警告灯が点灯又は点滅していない状態であること。また、プザークが吹聴していない状態及び車両に装着しているタイヤは、応急用スペアタイヤでない状態をいう。(以下において同じ。)

計算例(判定例)

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑫	$(8100N) \div (1220+55kg) = 6.35 \text{ N/kg}$	$\geq 4.90 \text{ N/kg}$
駐車制動力の総和	⑬	$(3300N) \div (1220+55kg) = 2.58 \text{ N/kg}$	$\geq 1.96 \text{ N/kg}$
後輪制動力の総和	⑦	$(3400N) \div (550kg) = 6.18 \text{ N/kg}$	$\geq 0.98 \text{ N/kg}$
制動力左右の差	前軸 ⑨	$(100N) \div (670+55) = 1.37 \text{ N/kg}$	$\leq 0.78 \text{ N/kg}$
	後軸 ⑪	$(200N) \div (550) = 3.63 \text{ N/kg}$	$\leq 0.78 \text{ N/kg}$

(注) 制動力の総和、駐車制動力の総和、後輪制動力の和、制動力左右の差  
 ・ 小数点第3位の数を切り捨て、小数点第2位まで記載する。  
 ・ 小数点第3位の数を切り上げ、小数点第2位まで記載する。

記載例(2) 2軸車

【前軸の全車輪又は駐車ブレーキの全ての車輪がロックし、それ以上の制動力を測定することが困難な場合】  
(自動車諸元)

乗車定員	車両重量	車両総重量	最高速度
5人	1220kg	1495kg	150km/h
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
670kg	— kg	— kg	550kg

区分	右	左	計	備考	
主制動力	前輪	190kg	200kg	390kg	左右均ク
	後輪	130kg	110kg	240kg	
駐車ブレーキ	120kg	130kg	250kg	左右均ク	

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

[検査機器等による検査]

制 動 ↓ 力				
前 軸	前前軸	右 ①	軸重 A	左右差 ⑧
		190kg	全車輪ロック	10kg
	前後軸	左 ②		⑨
		200kg	725kg	1.4%
後 軸	前後軸	右	軸重	左右差
		kg		kg
	後前軸	左		%
		kg	kg	%
計	後後軸	右 ③	軸重 B	左右差 ⑩
		130kg	550kg	20kg
	後後軸	左 ④	⑦	⑪
		110kg	43.6%	3.7%
計	⑥	車両重量 C	⑫	
手動	全車輪ロック⑤		⑬	
	250kg	1275kg	19.6%	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量		

- ①～⑤はテストの測定値を記載する。  
前軸①及び②又は⑤はロック直前の数値を記載する。  
前軸が複数の場合はそれぞれの軸のロック直前の数値を記載する。
- ⑥～⑬は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Cは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- Bは自動車検査証に記載された後軸重を記載する。
- CはA・Bを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- は、前軸の全車輪又は駐車ブレーキの全ての車輪がロックした場合の記載例。

「審査時車両状態」とは空車状態の自動車に運転者1名(55kg)が乗車した状態及び原動機の作動中において、異常状態を表示する警告灯が点灯又は点滅していない状態であること。また、ブザー類が吹聴していない状態及び車両に装着しているタイヤは、応急用スペアタイヤでない状態をいう。(以下において同じ。)

・(参考)独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程8-15-2-1(2)(注)2抜粋 ブレーキ・テストのローラ上で前車軸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。

計算例(判定例)

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑫	(630) (1220+55)	≥ 50%
		制動力の計⑥÷車両重量C × 100 = 49.4±%	
駐車制動力の総和	⑬	(250) (1220+55)	≥ 20%
		制動力の計⑤÷車両重量C × 100 = 19.6±%	
後輪制動力の総和	⑦	(240) (550)	≥ 10%
制動力左右の差	前軸 ⑨	後輪制動力の和③④÷後軸重B × 100 = 43.6±%	≤ 8%
		(10) (670+55)	
	後軸 ⑪	前軸重の左右差⑧÷前軸重A × 100 = 1.37%	≤ 8%
		(20) (550)	≤ 8%
		後軸重の左右差⑩÷後軸重B × 100 = 3.63%	

(注) 制動力の総和  
駐車制動力の総和  
後輪制動力の和  
制動力左右の差

・ 小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
・ 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例 (3) 被けん引自動車(後2軸のトレーラ) [kg単位表示の場合]

【空車状態に運転者1名が乗車したトラクタと空車状態のトレーラとを連結した状態】

[検査機器等による検査]

制 動 力			
前 軸	前 前 軸	右	軸重
		左	軸重
	前 後 軸	右	軸重
		左	軸重
後 軸	後 前 軸	右	軸重 A
		左	軸重 B
	後 後 軸	右	軸重
		左	軸重
	計		車両重量 C
	手動		車両重量 C
走行テスト等の方法と結果	車輪上昇時 右710kg 軸重2390kg 左右差20kg 左690kg 58.5% 0.9% 手動 1290kg 36.4% 分離 880kg 24.8% 後前軸全車輪 $\frac{1}{2}$ 、後後軸全車輪 $\frac{1}{2}$ 。		

- ①～⑥はテストの測定値を記載する。
- ⑦～⑭は計算値を記載する。(計算例参照)
- 制動力は各軸毎(⑦・⑧)に判定する。
- A～Cは自動車検査証に記載された軸重を記載する。保安基準の細目を定める告示第172条第4項の制動装置の制動力(分離ブレーキ)は指定整備記録簿の余白部に下表を載せ数値等を記載する。(指定整備記録簿の余白部がない時は、裏面でも可。下表についてはゴム印可。)

保安基準の細目を定める告示 第172条第4項の制動装置	制動力	kg	%
--------------------------------	-----	----	---

- は、各軸毎(⑦・⑧)に制動力の和が50%以上ある場合の記載は不要である。
- 車軸昇降装置付の車両にあつては走行テスト等の方法と結果欄に「車軸上昇時」「車軸降下時」とそれぞれ記載し、その状態での測定結果等を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが濡れていると自動車検査員が判断し、制動力の和を審査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が40%以上であることを適用した場合制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	kg	車両重量C	%
手動	⑤	3540kg	⑬

保安基準の細目を定める告示 第172条第4項の制動装置	制動力	⑧ 880kg	⑭ 24.8%
--------------------------------	-----	---------	---------

計 算 式			基 準 値
駐車制動力の総和	⑬	$\frac{(1240) + (3540)}{3540} \times 100 = 35.02\%$	$\geq 20\%$
後輪制動力	後前軸 ⑦	$\frac{(880) + (1320)}{1320} \times 100 = 66.66\%$	$\geq 50\%$
	後後軸 ⑧	$\frac{(1230) + (1490)}{1490} \times 100 = 82.55\%$	$\geq 50\%$
制動力左右の差	後前軸 ⑩	$\frac{(0)}{(1320)} \times 100 = 0\%$	$\leq 8\%$
	後後軸 ⑪	$\frac{(10)}{(1490)} \times 100 = 0.67\%$	$\leq 8\%$
分離ブレーキ	⑭	$\frac{(880)}{3540} \times 100 = 24.85\%$	$\geq 20\%$

(注) 制動力の総和  
 駐車制動力の総和  
 後輪制動力の 和  
 制動力左右の 差

小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例 (4) 被けん引自動車 (フルトレーラ) [kg 単位表示の場合]

【空車状態に運転者1名が乗車したトラクタと空車状態のフルトレーラとを連結した状態】

[検査機器等による検査]

制 動 力			
前 軸	前 前 軸	右 ①	軸重 A
		440kg	1320kg
	左 ②	⑥	⑧
		440kg	66.6%
後 軸	前 後 軸	右	軸重
		kg	kg
	左	kg	%
		kg	kg
後 軸	後 前 軸	右	軸重
		kg	kg
	左	kg	%
		kg	kg
計	右	③	軸重 B
	610kg	1490kg	10kg
手 動	左	④	⑦
	620kg	82.5%	0.7%
計		kg	%
手動		⑤	⑫
1240kg		3540kg	35.0%
走行テスト等の方法と結果		前軸全車輪ロック 後軸全車輪ロック	

- ①～⑤はテストの測定値を記載する。
- ⑥～⑬は計算値を載せる。(計算例参照)  
制動力は各軸毎(⑦・⑧)に判定する。
- A～Cは自動車検査証に記載された軸重を記載する。
- 保安基準の細目を定める告示第172条第4項の制動装置の制動力(分離ブレーキ)は指定整備記録簿の余白部に下表を載せ数値等を記載する。  
(指定整備記録簿の余白部がない時は、裏面でも可。  
下表についてはゴム印可。)

保安基準の細目を定める告示 第172条第4項の制動装置	制動力	kg	%
--------------------------------	-----	----	---

- は、各軸毎(⑥・⑦)に制動力の和が50%以上ある場合の記載は不要である。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが濡れていると自動車検査員が判断し、制動力の和を審査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が40%以上であることを適用した場合制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	kg	車両重量 C	湿(W)
手動	⑤	3540kg	%
	1240kg		⑬
			35.0%

保安基準の細目を定める告示 第172条第4項の制動装置	制動力	⑥ 880kg	⑬ 24.8%
--------------------------------	-----	---------	---------

計算例 (判定例)

計 算 式			基 準 値
駐車制動力の総和	⑫	(1240) (3540) 手動制動力⑤ ÷ 車両重量 C × 100 = 35.02%	≧ 20%
後輪制動力	前軸 ⑥	(880) (1320) 前軸制動力の和①② ÷ 前軸重 A × 100 = 66.66%	≧ 50%
	後軸 ⑦	(1230) (1490) 後軸制動力の和③④ ÷ 後軸重 B × 100 = 82.55%	≧ 50%
制動力左右の差	前軸 ⑨	(0) (1320) 前軸重の左右差⑧ ÷ 前軸重 A × 100 = 0%	≧ 8%
	後軸 ⑪	(10) (1490) 後軸重の左右差⑩ ÷ 後軸重 B × 100 = 0.67%	≧ 8%
分離ブレーキ	⑬	(880) (3540) 分離ブレーキ制動力の和⑥ ÷ 車両重量 C × 100 = 24.85%	≧ 20%

(注) 駐車制動力の総和 } 小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
後輪制動力の和 }  
制動力左右の差 } 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例（５） 被けん引自動車（ボートトレーラ）車両総重量750kg以下でけん引自動車の車両重量の1/2以下で主制動装置を省略しているトレーラー〔kg単位表示の場合〕

【空車状態に運転者1名が乗車したトラクタと空車状態のトレーラとを連結した状態】

〔検査機器等による検査〕

制 動 力				
前 軸	前 前 軸	右	軸重	
		左	左右差	
		kg	kg	kg
		kg	kg	%
後 軸	前 後 軸	右	軸重	
		左	左右差	
		kg	kg	kg
		kg	kg	%
後 軸	後 前 軸	右	軸重	
		左	左右差	
		kg	A	kg
		kg	210kg	kg
後 後 軸	右	軸重	左右差	
	左	kg	%	
計	車両重量 B		%	
	kg		%	
手動	①	②		
	60kg	220kg	27.2%	
走行テスト等の方法と結果				

- ①はテストの測定値を記載する。
- ②は計算値を記載する。（計算例参照）
- ③A, B自動車検査証に記載された軸重を記載する。

計算例（判定例）

	計 算 式	基 準 値
駐車制動力の総和②	$\frac{(60)}{\text{手動制動力①} \div \text{車両重量 B}} \times 100 = 27.27\%$	$\geq 20\%$

（注）駐車制動力の総和・・小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。

記載例（6）軸重不明車（自動車検査証に軸重が記載されていない車両）〔kg単位表示の場合〕

〔検査機器等による検査〕

制 動 力				
前 軸	前前軸	右 ① 1 6 0 0 kg	軸重 A 軸重不明 kg	左右差 ⑦ 3 0 0 kg
		左 ② 1 3 0 0 kg		8.0%以下 ⑧ %
	前後軸	右 kg	軸重	左右差 kg
		左 kg		%
後 軸	後前軸	右 kg	軸重	左右差 kg
		左 kg		%
	後後軸	右 ③ 1 2 0 0 kg	軸重 B 軸重不明kg	左右差 ⑨ 2 5 0 kg
		左 ④ 1 4 5 0 kg		8.0%以下 ⑩ %
計	⑥ 5 5 5 0 kg	車両重量 C	⑪ 6 6 . 1 %	
手動 ⑤	2 0 0 0 kg		⑫ 2 3 . 8 %	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量		

- ①～⑤はテストの測定値を記載する。
- ⑥～⑫は計算値を記載する。（計算例参照）
- ⑧及び⑩は基準値内の場合は「8%以下」と記載する。
- A及びBは「軸重不明」と記載する。
- Cは「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが漏れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が40%以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」（又は「W」）と記載する。

計	3 7 8 0 kg ⑥	車両重量 C 8 3 9 5 kg	湿(W) ⑪ 4 5 . 0 %
手動	2 0 0 0 kg ⑤		2 3 . 8 % ⑫

※検査機器等によるQ&A、Q2A2参照

計算例（判定例）

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑪	(5550kg) (8340+55kg) 制動力の計⑥÷車両重量C × 100 = 66.11%	≧ 50%
駐車制動力の総和	⑫	(2000kg) (8340+55kg) 制動力の計⑤÷車両重量C × 100 = 23.82%	≧ 20%
制動力左右の差	前軸 ⑧	(1600kg) 前軸の制動力の大①×0.2 = 320kg	(300kg) ≧左右差⑦
	後軸 ⑩	(1450kg) 後軸の制動力の大④×0.2 = 290kg	(250kg) ≧左右差⑨

（注）制動力の総和  
駐車制動力の総和 } 小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。



記載例(6)の2 軸重不明車(自動車検査証に軸重が記載されていない車両) [N単位表示の場合]  
 [検査機器等による検査] テスタによる測定値 (daN) × 10 = 指定整備記録簿測定表への記載数値 [N]

制 動 力				
前 軸	前前軸	右 ① 16000N	軸重 A 軸重不明 kg	左右差 ⑦ 3000N
		左 ② 13000N		0.78N/kg以下 ⑧ N/kg
	前後軸	右 N	軸重 kg	左右差 kg
		左 N		N/kg
後 軸	後前軸	右 N	軸重 kg	左右差 kg
		左 N		N/kg
	後後軸	右 ③ 12000N	軸重 B 軸重不明kg	左右差 ⑨ 2500N
		左 ④ 14500N		0.78N/kg以下 ⑩ N/kg
計	⑥ 55500N	車両重量 C	6.61 ⑪ N/kg	
手動	⑤ 20000N	8 3 9 5 kg	2.38 ⑫ N/kg	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量		

- ①～⑤はテストの測定値を記載する。
- ⑥～⑫は計算値を記載する。(計算例参照)
- ⑧及び⑩は基準値内の場合は「0.78N/kg以下」と記載する。
- A及びBは「軸重不明」と記載する。
- Cは「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが濡れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が3.92N/kg以上であることを適用した場合制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	⑥ 37870N	車両重量C 8 3 9 5 kg	湿(W) ⑪ 4.5 1N/kg
手動	⑤ 20000N		⑫ 2.3 8N/kg

※検査機器等によるQ&A、Q2A2参照

計算例(判定例)

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑪	(55500N) (8340+55kg) 制動力の計⑥ ÷ 車両重量C = 6.61 N/kg	≥ 4.90N/kg
駐車制動力の総和	⑫	(20000N) (8340+55kg) 手動制動力⑤ ÷ 車両重量C = 2.38 N/kg	≥ 1.96N/kg
制動力左右の差	前軸 ⑧	(16000N) 前軸の制動力の大① × 0.2 = 3200N	(3000N) ≥ 左右差⑦
	後軸 ⑩	(14500N) 後軸の制動力の大④ × 0.2 = 2900N	(2500N) ≥ 左右差⑨

(注) 制動力の総和  
 駐車制動力の総和 } 小数点第3位の数を切り捨て、小数点第2位まで記載する。

記載例 (7) 3軸車 (前2軸) [kg単位表示の場合]

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。			
制 動 ↓ 力			
前 軸	前前軸	右 ① 1000kg	軸重 A 左右差 ⑩ 100kg
		左 ② 900kg	
	前後軸	右 ③ 900kg	軸重 B 左右差 ⑫ 50kg
		左 ④ 850kg	
後 軸	後前軸	右 kg	軸重 左右差 kg
		左 kg	
	後後軸	右 ⑤ 850kg	軸重 C 左右差 ⑭ 50kg
		左 ⑥ 900kg	
計	⑧ 5400kg	車両重量 D ⑯ 63.4%	
手動	⑦ 1800kg	⑰ 21.1%	
走行テスト等の方法と結果		↑ 審査時車両状態の重量	

- ①～⑦はテストの測定値を記載する。
- ⑧～⑰は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Dは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- B及びCは自動車検査証に記載された軸重を記載する。
- DはA・B・Cを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが濡れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が40%以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	⑧ 3840kg	車両重量D	湿(W) ⑯ 45.1%
手動	⑦ 1800kg	8505kg	⑰ 21.1%

計算例 (判定例)

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑯	$\frac{(5400)}{(8450+55)} \times 100 = 63.49\%$	$\geq 50\%$
駐車制動力の総和	⑰	$\frac{(1800)}{(8450+55)} \times 100 = 21.16\%$	$\geq 20\%$
後輪制動力の総和	⑨	$\frac{(1750)}{(2610)} \times 100 = 67.04\%$	$\geq 10\%$
制動力左右の差	前前軸	$\frac{(100)}{(3080+55)} \times 100 = 3.18\%$	$\leq 8\%$
	前後軸	$\frac{(50)}{(2760)} \times 100 = 1.81\%$	$\leq 8\%$
	後軸	$\frac{(50)}{(2610)} \times 100 = 1.91\%$	$\leq 8\%$

(注) 制動力の総和、駐車制動力の総和、後輪制動力の総和、制動力左右の差  
 } 小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
 } 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例 (8) 3軸車 (後2軸) [kg単位表示の場合]

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

制 動 ↓ 力				
前 軸	前 前 軸	右 ① 1 2 0 0 kg	軸重 A 3 8 6 5 kg	左右差 ⑪ 2 0 0 kg
		左 ② 1 0 0 0 kg		⑫ 5 . 2 %
	前 後 軸	右 kg	軸重 kg	左右差 kg
		左 kg		%
後 軸	後 前 軸	右 ③ 1 0 0 0 kg	軸重 B 2 8 3 0 kg	左右差 ⑬ 1 0 0 kg
		左 ④ 9 0 0 kg		⑨ 6 7 . 1 %
	後 後 軸	右 ⑤ 5 8 0 kg	軸重 C 1 7 0 0 kg	左右差 ⑮ 3 0 kg
		左 ⑥ 5 5 0 kg		⑩ 6 6 . 4 %
	計	⑧ 5 2 3 0 kg	車両重量 D 8 3 9 5 kg	⑰ 6 2 . 2 %
	手動	⑦ 2 0 0 0 kg		⑱ 2 3 . 8 %

走行テスト等の方法と結果

↑  
審査時車両状態の重量

- ①～⑦はテストの測定値を記載する。
- ⑧～⑱は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Dは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- B及びCは自動車検査証に記載された軸重を記載する。
- DはA・B・Cを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが漏れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が40%以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

計	⑧ 3 7 8 0 kg	車両重量 D 8 3 9 5 kg	湿(W) ⑰ 4 5 . 0 %
手動	⑦ 2 0 0 0 kg		⑱ 2 3 . 8 %

計算例 (判定例)

計 算 式			基 準 値
主制動力の総和	⑰	$\frac{(5230)}{(8340+55)} \times 100 = 62.29\%$	$\geq 50\%$
駐車制動力の総和	⑱	$\frac{(2000)}{(8450+55)} \times 100 = 23.82\%$	$\geq 20\%$
後輪制動力	後前軸 ③	$\frac{(1900)}{(2830)} \times 100 = 67.13\%$	$\geq 10\%$
	後後軸 ⑩	$\frac{(1130)}{(1700)} \times 100 = 66.47\%$	$\geq 10\%$
制動力左右の差	前軸 ⑫	$\frac{(200)}{(3810+55)} \times 100 = 5.17\%$	$\leq 8\%$
	後前軸 ⑭	$\frac{(100)}{(2830)} \times 100 = 3.53\%$	$\leq 8\%$
	後後軸 ⑯	$\frac{(30)}{(1700)} \times 100 = 1.76\%$	$\leq 8\%$

(注) 制動力の総和、駐車制動力の総和、後輪制動力の和、制動力左右の差  
 } 小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
 } 小数点第2位の数値を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例 (9) 2輪車 [kg単位表示の場合]

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

〔検査機器等による検査〕

制 動 力		
前 軸	① 82 kg	軸重 A 165kg
後 軸	② 90 kg	軸重 B 130kg
計	③ 172 kg	車両重量C 295kg
		④ 58.3%
走行テ スト等 の方法 と結果		

- ①～②はテストの測定値を記載する。
- ③～⑤は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Cは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- Bは自動車検査証に記載された後軸重を記載する。
- CはA・Bを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- 降雨等の天候条件によりブレーキ・テストのローラーが漏れていると自動車検査員が判断し、制動力の総和を自動車の重量で除した値が40%以上であることを適用した場合。制動力の総和を自動車の重量で除した値の欄に「湿」(又は「W」)と記載する。

審査時車両状態の重量

計	③ 134 kg	車両重量C 295kg
		湿(W) ⑤ 45.4%

計算例 (判定例)

	計 算 式	基 準 値
主制動力の総和	⑤ (172) (240+55) 制動力の計③÷車両重量C × 100 = 58.3%	≥ 50%
後輪制動力	④ (90) (130) 後輪制動力②÷後軸重 B × 100 = 69.2%	≥ 10%

(注) 制動力の総和  
後輪制動力 } 小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。

※なお、側車付二輪自動車については、次の例のとおり記載内容を追加すること。

サイドカー型

後 軸	オートバイ⑥ 70kg	軸重 B 150kg
	側車 ⑦ 30kg	⑧ 66.6%

【基準値】  
(⑥+⑦)÷B×100=⑧ ≥ 10%

トライク型 (欄外余白に「トライク型」と記載する。)

後 軸	左80kg ⑨	軸重 B 240kg
	右90kg ⑩	70.8% ⑪ 左右差 4.2% ⑫

【基準値】  
(⑨+⑩)÷B×100=⑪ ≥ 10%  
後軸左右差⑩⑨÷B=⑫ ≤ 8%

(2) 駐車制動装置を備える場合 (計欄の下へ記載する。)

計	182kg	車両重量 C 315kg
		57.7%
走行テ スト等 の方 法と結果	手動 ⑬ 70kg	⑭ 22.2%

【基準値】  
 $\frac{⑬}{C} \times 100 = ⑭ \geq 20\%$

(注) 後輪・側車制動力の和  
駐車制動力の総和  
制動力左右差 } 小数点第2位の数値を切り捨て処理し、小数点第1位まで記録する  
小数点第2位の数値を切り上げ処理し、小数点第1位まで記録する

記載例 (10) 最高速度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  
(大型特殊自動車等) [kg単位表示の場合]

(自動車諸元)

乗車定員	車両重量	車両総重量	最高速度
2人	19740kg	19850kg	60km/h
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
5360kg	— kg	7230kg	7150kg

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。				
制 動 ↓ 力				
前 軸	前前軸	右 ① 1800kg	軸重 A 左右差 ⑪ 200kg	
		左 ② 1600kg		⑫ 3.7%
	前後軸	右 kg	軸重 左右差 kg	%
		左 kg		
後 軸	後前軸	右 ③ 2000kg	軸重 B 左右差 ⑬ 100kg	
		左 ④ 1900kg		⑭ 1.4%
	後後軸	右 ⑤ 1900kg	軸重 C 左右差 ⑮ 200kg	%
		左 ⑥ 1700kg		
計	⑧ 10900kg	車両重量 D (19850)	⑰ 54.9%	
手動	⑦ 4300kg	19795kg	⑱ 21.7%	
走行テスト等の方法と結果		↑		

- ①～⑦はテストの測定値を記載する。
- ⑧～⑱は計算値を記載する。(計算例参照)
- A～Dは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- B及びCは自動車検査証に記載された後軸重を記載する。
- Dは自動車検査証に記載された「車両総重量」の( )書きと、「審査時車両状態の重量」を併記する。

車両総重量の( )書きと  
審査時車両状態の重量を併記

計算例 (判定例)

		計 算 式		基 準 値
主制動力の総和	⑰	(10900)	(19850) 制動力の計⑧÷車両総重量D × 100 = 54.91%	≥ 40%
駐車制動力の総和	⑱	(4300)	(19795) 手動制動力⑦÷車両重量D × 100 = 21.72%	≥ 20%
制動力左右の差	前軸 ⑫	(200)	(5415) 前軸重の左右差⑪÷前軸重A × 100 = 3.69%	≤ 8%
	後前軸 ⑭	(100)	(7230) 後前軸重の左右差⑬÷後前軸重B × 100 = 1.38%	≤ 8%
	後後軸 ⑯	(200)	(7150) 後後軸重の左右差⑮÷後後重軸C × 100 = 2.79%	≤ 8%

(注) 制動力の総和  
駐車制動力の総和  
後輪制動力の和  
制動力左右の差

・ 小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
・ 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。

記載例 (11) 高速ブレーキテスタによる検査 [kg 単位表示の場合]  
(自動車諸元)

乗車定員	車両重量	車両総重量	最高速度
5 人	1 1 0 0 kg	1 3 7 5 kg	1 5 0 km/h
前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
6 0 0 kg	— kg	— kg	5 0 0 kg

区 分	右	左	計	備 考
主制動力	前輪	100kg	90kg	190kg 踏力10kg
	後輪	70kg	60kg	130kg 踏力15kg
駐車ブレーキ	70kg	60kg	130kg	

審査時車両状態とするため、車検証に記載されている前軸重に55kgを加え、前軸重欄に記載する。

制 動 ↓ 力			
前 軸	右	① 軸重 A 1 0 0 kg	左右差 ⑪ 6 5 5 kg 1 0 kg
	左	② 踏力 ⑥ 9 0 kg	⑫ 1 0 kg 1 . 6 %
後 軸	右	③ 軸重 B 7 0 kg	左右差 ⑬ 5 0 0 kg 1 0 kg
	左	⑤ 踏力 ⑦ 6 0 kg	⑭ 1 0 kg ⑩ 2 6 . 0 % 2 . 0 %
計	⑨ 車両重量 C 3 2 0 kg	⑮ 1 1 5 5 kg	⑯ 2 7 . 7 %
手動	⑤ 1 3 0 kg	D (5 0 0) kg	⑰ 2 6 . 0 %
走行テスト等の方法と結果		・高速ブレーキテスタ使用 ・初速度75km/h⑧ ・車両重量欄には駐車ブレーキの作動軸重を( )で記載しています。	

- ①～⑤はテスタの測定値を記載する。
- ⑥～⑦は初速度50km/h以上での踏力を記載する。
- ⑧は、計測器の初速度を「走行テスト等の方法と結果」欄に記載する。
- ⑨～⑰は、計算値を記載する。
- A～Dは審査時車両状態を記載する。
- Aは自動車検査証に記載された前軸重に「55kg」を加えた値を記載する。
- Bは自動車検査証に記載された軸重を記載する。
- CはA・Bを加えた値の「審査時車両状態の重量」を記載する。
- Dは審査時車両状態における駐車ブレーキの作動軸重を記載する。

審査時車両状態の重量

計算例 (判定例)

		計 算 式	基 準 値
主制動力の総和		⑮ $\frac{(320)(1100+55)}{(130)(500)} \times 100 = 27.7\%$	$\geq 25\%$
駐車制動力の総和		⑰ $\frac{(130)(500)}{(130)(500)} \times 100 = 26.0\%$	$\geq 25\%$
後輪制動力の総和		⑩ $\frac{(130)(500)}{(130)(500)} \times 100 = 26.0\%$	$\geq 10\%$
制動力左右の差	前 軸	$\frac{(190)(600+55)}{(10)(600+55)} \times 100 = 29.0\%$	$\geq 25\%$
		$\frac{(10)(600+55)}{(10)(600+55)} \times 100 = 1.52\%$	$\leq 4.5\%$
	後 軸	$\frac{(130)(500)}{(10)(500)} \times 100 = 26.0\%$	$\geq 25\%$
		$\frac{(10)(500)}{(10)(500)} \times 100 = 2.0\%$	$\leq 4.5\%$

(注) 乗用車・・・初速度50km/h以上で、踏力は25kg以下。  
トラック、バス・・・初速度50km/h以上で、踏力は39kg以下。

制動力の総和  
駐車制動力の総和  
後輪制動力の 和 } 小数点第2位の数を切り捨て、小数点第1位まで記載する。  
制動力左右の 差 } 小数点第2位の数を切り上げ、小数点第1位まで記載する。







記載例(12) 計測表

○ブレーキテスト (ニュートン単位)  
○ヘッドライトテスト (すれ違い用前照灯)

[スクリーン等で測定した場合・カットオフ有り]

- ①～③は、審査時車両状態を記載する。
- ④～⑤は、テストの計測値を記載する。
- ⑥～⑬は、計算値を記載する。

審査時車両状態は前軸重に55kgを加える

検査機器等による検査 制動力欄の計測・判定値は、⑮・kg、前照灯の計測・判定値は、すれ違い用・走行用 [いずれかに○印] で表示しています。

		制動力		前照灯		前部霧灯	警音器		
前	右	①	軸重	左右差	⑧	右	左	聴感・テスト	
	左	②	2,410 N	110 N	⑨				
軸	右	③	軸重	左右差	⑩	下	下	速度計の誤差	
	左	④	2,520 N	0.13N/kg	⑪				
後	右	⑤	軸重	左右差	⑫	左・⑦	⑦・右	指示針の振れ	
	左	⑥	1,950 N	70 N	⑬				
軸	右	⑦	軸重	左右差	⑭	主×100	主×100	速度表示灯の誤差	
	左	⑧	1,880 N	0.12N/kg	⑮				
計	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	副×100	副×100	タイヤの振れ	
	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰				
手動	⑱	⑲	⑳	㉑	㉒	副×100	副×100	サイド・スリップ	
	㉓	㉔	㉕	㉖	㉗				
走行テスト等の方法と結果	⑳	㉑	㉒	㉓	㉔	副×100	副×100	イン・アウト	
	㉕	㉖	㉗	㉘	㉙				
走行テスト等の方法と結果 (例. 速度計の誤差) 日時 平成〇〇年〇月〇日 14時45分 場所 〇〇国道 随行車 奈良500〇1214 テスト車 随行車 テスタ指示値 40.0km/h 38.0km/h 39.5km/h		測定値		測定値		測定値		測定値	

審査時車両状態の重量に車両重量に55kgを加える

項目	制動力の判定基準
主制動装置	一般車両 制動力の総和を審査時車両状態の重量で除した値が4.90N/kg以上
	トレーラ 制動力の和を審査時車両状態の当該軸重で除した値が4.90N/kg以上
	車両総重量 車両重量 (最高速度80km/h未満) 制動力の総和を車両総重量で除した値が3.92N/kg以上
左右差	左右の制動力の差を審査時車両状態の当該軸重で除した値が0.78N/kg以下
駐車ブレーキ	制動力の総和を審査時車両状態の重量で除した値が1.96N/kg以上
トレーラの緊急ブレーキ (分離ブレーキ)	制動力の総和を審査時車両状態の重量で除した値が1.96N/kg以上

制動力の総和	⑫	8,760N (1450 + 55)kg	制動力の計⑥ ÷ 車両重量⑬ = 5.82N/kg ≥ 4.90N/kg
駐車制動力の和	⑬	3,150N (1450 + 55)kg	手動制動力⑤ ÷ 車両重量⑬ = 2.09N/kg ≥ 1.96N/kg
後輪制動力	⑰	(1,950 + 1,880)N (600)kg	後輪制動力の和③④ ÷ 後軸重⑮ = 6.38N/kg ≥ 0.98N/kg
左右の制動力差	前軸	⑨	110N (850 + 55)kg (0.121 ⇒ 0.13) 前軸制動力の左右差⑧ ÷ 前軸重③ = 0.13N/kg ≤ 0.78N/kg
	後軸	⑪	70N (600)kg (0.116 ⇒ 0.12) 後軸制動力の左右差⑩ ÷ 後軸重⑮ = 0.12N/kg ≤ 0.78N/kg

(注) 判定数値は、基準が「以下」の場合は、小数点第3位の数を切り上げとし、第2位まで記載し、基準が「以上」の場合は、小数点第3位の数を切り捨て、小数点第2位まで記載する。

⑦ ・カットオフの調整位置 (カットオフ有り・カッコ内は測定位置 前方10m)

エルボー点の位置	照明部の中心の高さ	
	1m以下	1mを超え
垂直位置の範囲は照明部の中心を通る水平面より	下方0.11度から下方0.86度の間 (下方2cmから下方15cm)	下方0.41度から下方1.16度の間 (下方7cmから下方20cm)
水平位置の範囲は照明部の中心を含みかつ車両中心線と平行な鉛直線より	左右1.55度 (左右27cm)	

・光度の判定 (カッコ内は測定位置 前方10m)

照明部の中心高さ		光度
1m以下	1mを超え	
下方0.6度・左方1.3度 (下方11cm・左方23cm)	下方0.9度・左方1.3度 (下方16cm・左方23cm)	6,400cd以上

① (90 ~ 115デシベル ~ 15.12.31) (16.1.1 ~ 87 ~ 112デシベル)

⑦ 判定は [31.0km/h ≤ テスタ指示値 ≤ 44.4km/h] (-44 ~ +90) : 平成18年12月31日までに製作された自動車 [31.0km/h ≤ テスタ指示値 ≤ 42.5km/h] (-25 ~ +90) : 平成19年1月1日以降に製作された自動車

⑤ (85デシベル以下)

④ 第30条 騒音防止装置

■使用過程車の近接排気騒音基準

[規制年ごとの近接排気騒音の適用と規制値] (単位: dB)

定員10人以下の乗用車を除く	自動車の種別	10年以前	10年規制	11年規制	12年規制	13年規制
		総重量3.5トン超で150kW超	全輪駆動車、トラクタ、クレーン車	107		
総重量3.5トン以下	貨物車	107			99	
	バス	107	99			
総重量1.7トン以下	全輪駆動車、トラクタ、クレーン車	105			98	
	貨物車	105			98	
軽自動車	バス	105		98		
	ボンネットバン	103		97		
定員10人以下の乗用車 (普通、小型、軽)	キャブオーバー	103		97		
	後部にエンジン	定員7人以上	103		100	
後部以外にエンジン	定員6人以下	103		100		
	定員7人以上	103		96		
定員6人以下	定員7人以上	103		96		

⑦ [アイドリング状態による一酸化炭素の検査]

規制値	対象自動車	検査開始等時期
4.5%	普通自動車・小型自動車・軽自動車	[平成10年規制前]
1%	普通・小型自動車 (GA、GBを除く2桁・3桁型式)	[平成10年規制] 新型車…
2%	軽自動車 (2桁・3桁型式)	平成10年10月1日継続生産車…
4.5%	普通自動車・小型自動車・軽自動車	平成11年9月1日輸入車…
4.5%	小型二輪自動車 (2桁型式)	[平成11年規制] 新型車…
		平成11年10月1日継続生産車…
3.0%	小型二輪自動車 (3桁型式)	平成12年9月1日輸入車…
		平成13年4月1日輸入車…
		[平成19年規制] 新型車…
		平成19年10月1日継続生産車…
		平成20年9月1日

⑤ [アイドリング状態による炭化水素の検査]

規制値	対象自動車	検査開始等時期
1200ppm (4サイクル) 7800ppm (2サイクル) 3300ppm (特殊エンジン)	普通自動車・小型自動車・軽自動車	[平成10年規制前]
300ppm (4サイクル)	普通・小型自動車 (GA、GBを除く2桁・3桁型式)	[平成10年規制] 新型車…
500ppm (4サイクル)	軽自動車 (2桁・3桁型式)	平成10年10月1日継続生産車…
7800ppm (2サイクル)	普通自動車・小型自動車・軽自動車	平成11年9月1日輸入車…
2000ppm (4サイクル)	小型二輪自動車 (型式: BC)	[平成11年規制] 新型車…
		平成11年10月1日継続生産車…
7800ppm (2サイクル)	小型二輪自動車 (型式: B D)	平成12年9月1日輸入車…
		平成13年4月1日
1000ppm (4サイクル)	小型二輪自動車 (3桁型式)	[平成19年規制] 新型車…
		平成19年10月1日継続生産車…
		平成20年9月1日

⑦ (5mm以内)

④ オパシメータ測定車は、オパシメータにより検査

オパシメータ測定車 (大型特殊自動車を除く、次の①～④のディーゼル車)	規制値	閾値
	① 3桁の排ガス識別記号であって1桁目がL、M、R、S、F、Q、T、2が付されているもの	光吸収係数
② 排ガス識別記号が無い車両であって、平成21年以降の排ガス規制の適用を受けたもの ・検査証の備考欄に平成21年以降の排ガス規制の適合した旨の記載があるもの ・H 22.9.1 以降に製作されたもの (総重量1.7トン超～2.5トン以下のトラック・バス等にあつてはH23.9.1以降) (総重量3.5トン超～12トン以下のトラック・バス等にあつてはH23.10.1以降)	0.50m <sup>-1</sup>	0.40m <sup>-1</sup>
③ 検査証に記載されている型式指定番号が「16000」番以降のもの(注①、②の車を除く)	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>
④ 検査証の備考欄に「オパシメータ測定」と記載されたもの(注①、②の車を除く)		

●黒煙測定車は、黒煙測定器又はオパシメータにより検査

黒煙測定車 (オパシメータ測定車以外のディーゼル車)	規制値	スクリーニング値	閾値	
	黒煙による汚染度 (黒煙測定器を使用する場合)	光吸収係数 (オパシメータを使用する場合)		
普通	黒煙50%規制車(下記車両を除く ※注)	50%	2.76m <sup>-1</sup>	2.20m <sup>-1</sup>
小型	黒煙40%規制車(識別記号:KA、KB、KC、KD)	40%	1.62m <sup>-1</sup>	1.29m <sup>-1</sup>
	黒煙25%規制車(識別記号:KE以降、3桁のもの)	25%	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>
大型特殊	定格出力が19kW以上37kW未満である原動機	40%	1.62m <sup>-1</sup>	1.29m <sup>-1</sup>
	定格出力が37kW以上56kW未満である原動機	35%	1.27m <sup>-1</sup>	1.01m <sup>-1</sup>
	定格出力が56kW以上75kW未満である原動機	30%	1.01m <sup>-1</sup>	0.80m <sup>-1</sup>
	定格出力が75kW以上560kW未満である原動機	25%	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>

※注: 排ガス識別記号が無い車両は、製作日から規制値の確認が必要。

記載例 (12) の2 計測表

- ブレーキテスト (キログラム単位)
- ヘッドライトテスト (走行用前照灯)

[スクリーン等で測定した場合・カットオフ有り]

- ①～③は、審査時車両状態を記載する。
- ④～⑤は、テストの計測値を記載する。
- ⑥～⑬は、計算値を記載する。

審査時車両状態は前軸重に55kgを加える

検査機器等による検査 制動力欄の計測・判定値は、N・kg、前照灯の計測・判定値は、すれ違い用(走行用) [いずれかに○印] で表示しています。

		制動力			前照灯		前部霧灯	警音器
前	前軸	右 ①	軸重	左右差 ⑧	取付高さ	右	左	聴感・テスト ⑤ 109デシベル
	後軸	左 ②	軸重	左右差 ⑧		右	左	
軸	前後軸	右	軸重	左右差	光	下	平上	速度計の誤差 ④・- ⑥ 109デシベル
	前後軸	左	軸重	左右差		下	平上	
後	前後軸	右	軸重	左右差	軸	左・⑦	⑦・右	指示針の振れ ± 聴感・テスト ⑦ 85デシベル
	前後軸	左	軸重	左右差		左・⑦	⑦・右	
軸	後後軸	右 ③	軸重	左右差 ⑧	光	主×100	主×100	速度表示灯の誤差 +・- ⑧ CO
	後後軸	左 ④	軸重	左右差 ⑧		主×100	主×100	
計	計	⑥	車両重量	⑬	度	副×100	副×100	タイヤの振れ ⑨ HC
	計	⑥	車両重量	⑬		副×100	副×100	
手動	手動	⑤	車両重量	⑬	度	副×100	副×100	⑩・否 ⑨ ppm
	手動	⑤	車両重量	⑬		副×100	副×100	
走行テスト等の方法と結果	走行テスト等の方法と結果	⑤	車両重量	⑬	度	副×100	副×100	サイド・スリップ ⑩・アウト ⑩ 視認(空ぶかし)・テスト ⑪ %
	走行テスト等の方法と結果	⑤	車両重量	⑬		副×100	副×100	
		1	測定値	2	測定値	3	測定値	

走行テスト等の方法と結果  
(例、速度計の誤差)  
日時 平成〇〇年〇月〇日 14時45分  
場所 〇〇国道  
随行車 奈良500〇1214  
テスト車 随行車 テスタ指示値  
40.0km/h 38.0km/h 39.5km/h

項目	制動力の判定基準	
主制動装置	一般車両	制動力の総和：審査時車両状態の重量の50%以上
	トレーラ	後車輪の制動力の和：審査時車両状態の後軸重の10%以上
	車両総重量 車両重量 (最高速度80km/h未満)	制動力の和：審査時車両状態の軸重の50%以上
	左右差	制動力の総和：車両総重量の40%以上
駐車ブレーキ	制動力の総和：審査時車両状態の重量の20%以上	
トレーラの緊急ブレーキ (分離ブレーキ)	制動力の総和：審査時車両状態の重量の20%以上	

制動力の総和 ⑫	(880)kg (1450 + 55)kg	制動力の計⑥ ÷ 車両重量⑬ × 100 = 58.4% ≥ 50%
駐車制動力の和 ⑬	(330)kg (1450 + 55)kg	手動制動力⑤ ÷ 車両重量⑬ × 100 = 21.9% ≥ 20%
後輪制動力 ⑦	(200 + 190)kg (600)kg	後軸制動力の和③④ ÷ 後軸重⑧ × 100 = 65.0% ≥ 10%
制動力の左右差	前軸 ⑨	(10)kg (850 + 55)kg (1.10 ⇒ 1.1) 前軸制動力の左右差⑧ ÷ 前軸重① × 100 = 1.1% ≤ 8%
	後軸 ⑪	(10)kg (600)kg (1.66 ⇒ 1.7) 後軸制動力の左右差⑩ ÷ 後軸重② × 100 = 1.7% ≤ 8%

(注) 判定数値は、基準が「以下」の場合は、小数点第2位の数値を切り上げ小数点第1位まで記載し、基準が「以上」の場合は、小数点第2位の数値を切り捨て、小数点第1位まで記載する。

上	下
10cm以下	取付高さの1/5以下

上向きの場合は「下」を打ち消し、「上」と記入する。

左	右
左27cm以内	右27cm以内

- ④ 4灯式で主・副同時点灯の場合、主で12,000cd以上不足の場合、主+副 = 15,000以上
- ④ 4灯式で主・副単独点灯の場合及び2灯式主で15,000以上

- ④ (90 ~ 115デシベル - 15.12.31) (16.1.1 ~ 87 ~ 112デシベル)
- ④ 判定は [31.0km/h ≤ テスタ指示値 ≤ 44.4km/h] (-44 ~ +90) : 平成18年12月31日までに製作された自動車 [31.0km/h ≤ テスタ指示値 ≤ 42.5km/h] (-25 ~ +90) : 平成19年1月1日以降に製作された自動車

- ④ (85デシベル以下)
- ④ 第30条 騒音防止装置
- 使用過程車の近接排気騒音基準 [規制年ごとの近接排気騒音の適用と規制値] (単位: dB)

自動車の種類	10年以前	10年規制	11年規制	12年規制	13年規制
全輪駆動車、トラクタ、クレーン車	107				
貨物車	107				
バス	99				
総重量3.5トン超で150kW超	105				
総重量3.5トン超で150kW以下	105				
総重量3.5トン以下で1.7トン超	103				
総重量1.7トン以下	97				
軽自動車	103				
ボンネットバン	103				
キャブオーバー	97				
後部にエンジン	103				
後部以外にエンジン	103				
定員10人以上の乗用車(普通、小型、軽)	100				
定員7人以上	100				
定員6人以下	96				
定員7人以上	96				
定員6人以下	96				

規制値	対象自動車	検査開始等時期
4.5%	普通自動車・小型自動車・軽自動車	[平成10年規制前]
1%	普通・小型自動車 (GA、GBを除く2桁・3桁型式)	[平成10年規制] 平成10年10月1日
2%	軽自動車 (2桁・3桁型式)	平成10年10月1日 継続生産車... 平成11年9月1日 輸入車...
4.5%	普通自動車・小型自動車・軽自動車	平成12年4月1日
4.5%	小型二輪自動車 (2桁型式)	[平成11年規制] 平成11年10月1日 継続生産車... 平成12年9月1日 輸入車... 平成13年4月1日
3.0%	小型二輪自動車 (3桁型式)	[平成19年規制] 平成19年10月1日 継続生産車... 平成20年9月1日

規制値	対象自動車	検査開始等時期
1200ppm (4サイクル) 7800ppm (2サイクル) 3300ppm (特殊エンジン)	普通自動車・小型自動車・軽自動車	[平成10年規制前]
300ppm (4サイクル)	普通・小型自動車 (GA、GBを除く2桁・3桁型式)	[平成10年規制] 平成10年10月1日 継続生産車... 平成11年9月1日 輸入車...
500ppm (4サイクル)	軽自動車 (2桁・3桁型式)	平成10年10月1日 継続生産車... 平成11年9月1日 輸入車...
7800ppm (2サイクル)	普通自動車・小型自動車・軽自動車	平成12年4月1日
2000ppm (4サイクル)	小型二輪自動車 (型式: BC-)	[平成11年規制] 平成11年10月1日 継続生産車... 平成12年9月1日 輸入車... 平成13年4月1日
7800ppm (2サイクル)	小型二輪自動車 (型式: B D-)	[平成19年規制] 平成19年10月1日 継続生産車... 平成20年9月1日
1000ppm (4サイクル)	小型二輪自動車 (3桁型式)	[平成19年規制] 平成19年10月1日 継続生産車... 平成20年9月1日

- ④ (5mm以内)
- ④ ●オパシメータ測定車は、オパシメータにより検査

オパシメータ測定車 (大型特殊自動車を除く、次の①～④のディーゼル車)	規制値	閾値
① 3桁の排ガス識別記号であって1桁目がL、M、R、S、F、Q、T、2が付けられているもの	0.50m <sup>-1</sup>	0.40m <sup>-1</sup>
② 排ガス識別記号が無い車両であって、平成21年以降の排ガス規制の適用を受けたもの ・検査証の備考欄に平成21年以降の排ガス規制の適合した旨の記載があるもの ・H22.9.1以降に製作されたもの (総重量1.7トン超～2.5トン以下のトラック・バス等にあつてはH23.9.1以降) (総重量3.5トン超～12トン以下のトラック・バス等にあつてはH23.10.1以降)		
③ 検査証に記載されている型式指定番号が「16000」番以降のもの(注①、②の車を除く)	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>
④ 検査証の備考欄に「オパシメータ測定」と記載されたもの(注①、②の車を除く)		

黒煙測定車 (オパシメータ測定車以外のディーゼル車)	規制値	スクリーニング値	閾値	
黒煙による汚染度 (黒煙測定器を使用する場合) <td></td> <td colspan="2">光吸収係数 (オパシメータを使用する場合)</td>		光吸収係数 (オパシメータを使用する場合)		
普通・小型	黒煙50%規制車(下記車両を除く ※注)	50%	2.76m <sup>-1</sup>	2.20m <sup>-1</sup>
	黒煙40%規制車(識別記号:KA,KB,KC,KD)	40%	1.62m <sup>-1</sup>	1.29m <sup>-1</sup>
	黒煙25%規制車(識別記号:KE以降、3桁のもの)	25%	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>
大型特殊	定格出力が19kW以上37kW未満である原動機	40%	1.62m <sup>-1</sup>	1.29m <sup>-1</sup>
	定格出力が37kW以上56kW未満である原動機	35%	1.27m <sup>-1</sup>	1.01m <sup>-1</sup>
	定格出力が56kW以上75kW未満である原動機	30%	1.01m <sup>-1</sup>	0.80m <sup>-1</sup>
	定格出力が75kW以上560kW未満である原動機	25%	0.80m <sup>-1</sup>	0.64m <sup>-1</sup>

※注: 排ガス識別記号が無い車両は、製作日から規制値の確認が必要。

