第三章　検査業務関係

1. 電気二輪自動車等の乗車人員を感電から保護する基準の新設等について

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

１．背景

自動車の安全基準について、国際的な整合性を図り自動車の安全等を確保するため、我が国は国際連合の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に平成 10 年に加入し、現在、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、協定規則のうち、新たに「バッテリー式電気二輪自動車に係る協定規則（第 136 号）」を採用することとしました。また、既に日本が採用している「ポール側面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 135 号）」等の改訂が、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 166 回会合において採択されたところです。

これらを受けて、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下「保安基準」という。）、装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）等について、所要の改正を行うこととします。

２．改正概要

（１）保安基準等の改正

①　電気装置（保安基準第 17 条の 2、細目告示第 21 条、第 99 条、第 177 条関係）

「バッテリー式電気二輪自動車に係る協定規則（第 136 号）」の採用に伴い、以下の基準を新設します。

【適用範囲】

○　電力により作動する原動機を有する二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車

【改正概要】

○　「バッテリー式電気二輪自動車に係る協定規則（第 136 号）」の技術的要件に適合することを義務付けます。

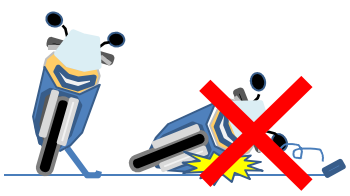
１．感電保護要件

・車両通常使用時において車両全領域で高電圧部分との直接接触による感電保護要件（保護等級 IPXXD※1 を満足すること等）に適合すること。

※1　保護等級 IPXXD：針金（直径 1.0mm　長さ 100mm）クラスで接触なきこと

２．駆動用バッテリーの要件

・転倒時等に充電式エネルギー貯蔵システム（REESS：Rechargeable Electrical Energy Storage System）の電解液漏れ及び車両からの脱落がないこと。



・REESS に対して以下の試験を行い、電解液漏れ、発火及び爆発がないこと。
●耐振動性試験
●耐熱性試験
●耐衝撃性試験
●電池落下試験（着脱式 REESS を備えるものに限る。）
●耐火性試験（車室を有するものに限る。）
●外部短絡保護試験
●過充電保護試験
●過昇温保護試験
●エミッション（開放式 REESS の場合の水素ガス放出量）試験

３．機能安全要件
・充電コード接続状態で発進、走行しないこと。
・運転者がモーターの始動時から走行可能状態とする操作は二段階以上とすること。
・走行時において一定レベル以上の①自動的なパワー減少②REESS 充電量低下によるパワー減少が発生したことを表示する装置を備えること。

充電コード接続状態での発進禁止

パワーダウンインジケータ

【適用時期】
新型車：平成 30 年 1 月 20 日
継続生産車又は電力により作動する原動機を有する自動車に改造等するもの：
平成 32 年 1 月 20 日

② 車枠及び車体（保安基準第 18 条、細目告示第 22 条、第 100 条、第 178 条関係）
「ポール側面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 135 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】
○ 車両総重量 3.5 トン以下の乗用自動車（乗車定員 10 人以上のもの、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。）
○ 車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車であって以下の自動車
・前車軸中心から運転者席への角度（α）が 22.0° より小さいもの（図 1）
・運転者席から後車軸中心までの距離（B）と運転者席から前車軸中心までの距離（A）の比が 1.30 より小さいもの（図 2）

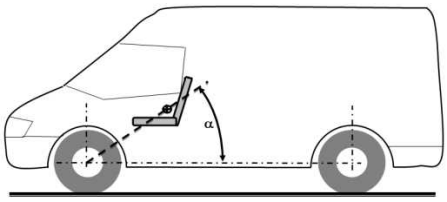


図 1

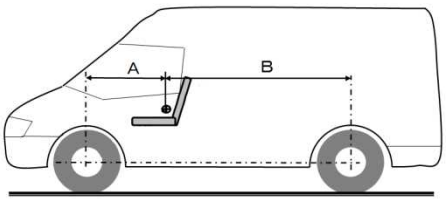


図 2

【改正概要】

○　車幅 1.5m 以下の自動車の衝突速度を 26km/h から 32km/h に引き上げます。（図 3）

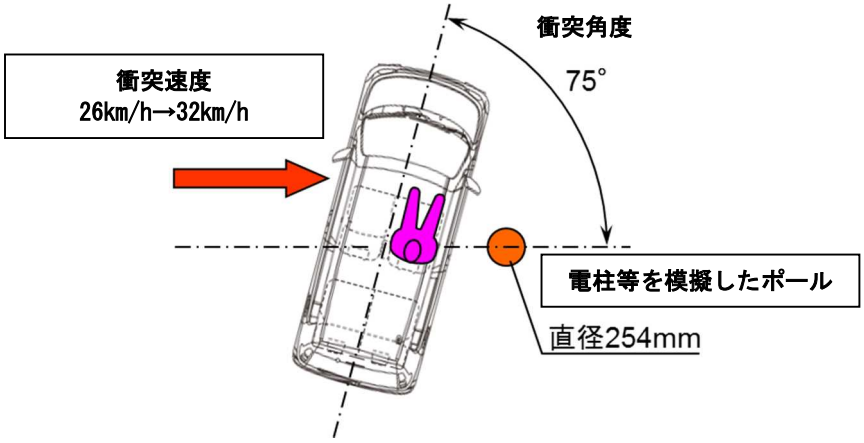


図 3　試験概要

【適用時期】

新型車：平成 35 年 1 月 20 日

③　原動機付自転車の後部反射器（細目告示第 248 条関係）

○　原動機付自転車に備える後部反射器に「後部反射器に係る協定規則（第 3 号）」の要件を適用します。

【適用時期】

新型車及び継続生産車：平成 32 年 6 月 15 日

④　その他

○　乗車定員 11 人以上の自動車に備える乗降口は原則有効高さ 1600mm 以上とされているところ。今般、専ら車いす利用者が乗降することを目的として追加的に設けられる乗降口は、当該要件を適用しないこととします。

○　警音器について、道路の騒音環境の変化から音量の最小値を 93dB から 87dB に改正します。また、車載バッテリーでの音量計測時に試験電圧に達しない場合の試験方法を追加します。

○　二階建てバスの二階客室の座席は、前向きに設けられたものでなければならないところ、当該要件を廃止します。

○　その他、既に日本が採用している各協定規則について、項目の整理等に伴う改訂がなされたこと等を踏まえ、必要な改正を行います。

（２）装置型式指定規則の改正

「バッテリー式電気二輪自動車に係る協定規則（第 136 号）」の採用に伴い、相互承認の対象となる特定装置を追加等するため、第 2 条（特定装置の種類）及び第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）の改正を行うこととします。

【改正概要】

○　第 2 条（特定装置の種類）関係

「原動機用蓄電池」及び「感電防止装置」の対象に二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車を追加します。

○　第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係

・「原動機用蓄電池」及び「感電防止装置」は「バッテリー式電気二輪自動車に係る協定規則（第 136 号）」に基づき認定されたものについて、型式指定を受けたものとみなすこととします。

・「ポールとの側面衝突時の乗員保護装置」について、協定規則が改訂されたことに伴い、規則番号について所要の変更を行います。

３．スケジュール

公布・施行：平成 28 年 1 月 20 日

※協定規則（原文）につきましては次のとおりです。
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_Jun15.html

電柱などの側面衝突の乗員保護基準の新設（平成27年6月15日公布）

自動車の衝突試験を拡充するとともに、国際基準との整合を図るため、以下のとおり保安基準が改正されました。

(1)電柱などの側面衝突時の乗員保護基準の新設

① 基準概要

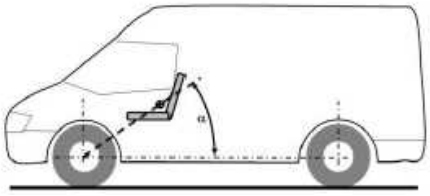
下図の条件により衝突させ、ダミーへの衝撃が一定値以下（頭部障害基準が1000未満など）であること、ドアが外れないこと、衝突後の燃料漏れが一定量以下（衝突直後の5分間で142グラム以下など）であること。

四国運輸局

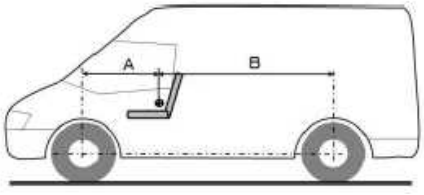
電柱などの側面衝突の乗員保護基準の新設（平成27年6月15日公布）

② 適用される自動車（車両総重量3.5トン以下のものに限る）

- 乗車定員10人未満の乗用車
- 貨物自動車であって以下の自動車
  - 前車軸中心から運転者席の着席基準点への角度(α)が22.0°より小さいもの（A図）
  - 運転者席の着席基準点から後車軸中心までの距離(B)と運転者席の着席基準点から前車軸中心までの距離(A)の比が1.30より小さいもの（B図）
- 上2つの自動車の形状に類する自動車



A図



B図

③ 適用される時期

平成30年6月15日以降の新型車

電柱などの側面衝突の乗員保護基準の改正（平成28年1月20日公布）

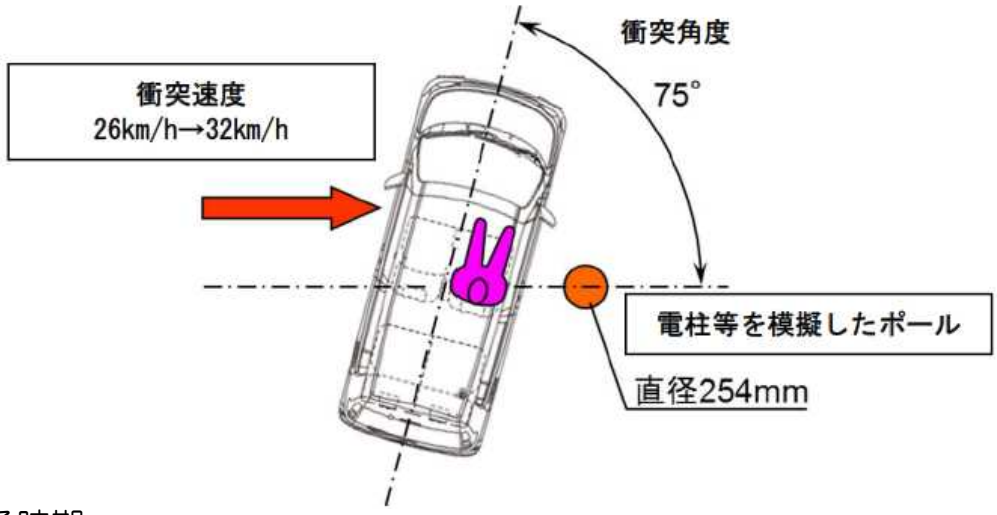
四国運輸局

自動車の衝突試験を拡充するとともに、国際基準との整合を図るため、以下のとおり保安基準が改正されました。

(1)電柱などの側面衝突時の乗員保護基準の新設

① 改正概要

車幅1.5m以下の自動車の衝突速度が26km/hから32km/hに引き上げられました。



② 適用される時期

平成35年1月20日以降の新型車

警音器の音量の最小値の改正（平成28年1月20日公布）

四国運輸局

(3) 警音器の音量の最小値の改正

① 基準概要

道路の騒音環境の変化から音量の最小値を93dBから87dBに改正。

② 適用される自動車

平成16年1月1日以降に製作された被牽引自動車及び動力が7kw以下の二輪自動車を除くすべての自動車

③ 適用される時期

平成28年1月20日

改正後	改正前
（警音器） 細目告示第141条　（略） ２　警音器の音色、音量等に関し、保安基準第43条第３項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 一　警音器の音の大きさ（２以上の警音器が連動して音を発する場合は、その和）は、自動車の前方７mの位置において112dB以下**87dB**以上（動力が7kW以下の二輪自動車に備える警音器にあっては、112dB以下83dB以上）であること。 二　警音器は、サイレン又は鐘でないこと。 ３　音の大きさが前項第１号に規定する範囲内にないおそれがあるときは、音量計を用いて次の各号により計測するものとする。 一～三　（略） **四　次に掲げるいずれかの方法により試験電圧を供給するものとする。** **イ　原動機を停止させた状態で、当該自動車のバッテリから供給する方法** **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から供給する方法** **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電源から、別添74「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** 五・六　（略） ４　（略）	（警音器） 細目告示第141条　（略） ２　警音器の音色、音量等に関し、保安基準第43条第３項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 一　警音器の音の大きさ（２以上の警音器が連動して音を発する場合は、その和）は、自動車の前方７mの位置において112dB以下**93dB**以上（動力が7kW以下の二輪自動車に備える警音器にあっては、112dB以下83dB以上）であること。 二　警音器は、サイレン又は鐘でないこと。 ３　音の大きさが前項第１号に規定する範囲内にないおそれがあるときは、音量計を用いて次の各号により計測するものとする。 一～三　（略） **四　原動機は、停止した状態とする。** 五・六　（略） ４　（略）

参考：燃料漏れ防止基準の拡充（平成27年6月15日公布）

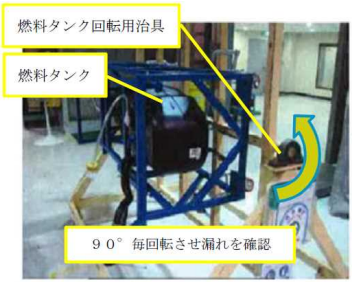
(2) 燃料装置の燃料漏れ防止等に係る保安基準の拡充

① 基準概要

- 使用圧の2 倍に相当する相対内圧にして1 分間保持したときにタンクが割れたり漏れたりしないこと。
- 燃料タンク注入口に燃料キャップが確実に取り付けられていること。

フィラーキャップが無くならないよう、車体へ取り外し防止のロープ又はチェーンの装備義務化

- 燃料タンクが横転した場合であっても燃料が一定量以上漏れないこと。



試験方法
1.タンクを取付位置から90°右回転させ5分間以上保持
2.タンクをさらに90°右回転させ5分間以上保持
3.タンクを元の位置に戻す
4.タンクを90°左回転させ5分間以上保持

② 適用される自動車

ガソリン又は軽油を燃料とする自動車

③ 適用される時期

平成30年9月1日以降の新型車

2．自動車の騒音規制を強化しました！

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

１．背景

自動車の安全・環境基準について、国際的な整合性を図り自動車の安全等を確保するため、我が国は国際連合の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に平成 10 年に加入し、現在、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、平成 27 年 7 月の中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第三次答申）」を受け、協定規則のうち、新たに「四輪自動車の車外騒音基準に係る協定規則（第 51 号）」（以下「協定規則第 51 号」という。）を採用することとしました。また、協定規則第 51 号の導入と併せて、四輪自動車及び二輪自動車ともに、新車時の近接排気騒音規制及び定常走行騒音規制が廃止するとともに、使用過程車において新車時の騒音から悪化しないことを確認する相対値規制を採用することとなりました。

さらに、使用過程車において、加速走行騒音を有効に防止するものであることが明らかでない消音器への改造又は変更（交換）を禁止することとなりました。

これらを受けて、装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）等について、所要の改正を行うこととします。

２．改正概要

（１）細目告示等の改正

騒音防止装置（細目告示第 40 条、第 118 条、第 196 条、第 252 条、第 268 条、第 284 条関係）

Ⅰ．協定規則第 51 号採用関係

【適用範囲】

普通自動車、小型自動車及び軽自動車（被牽引自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く。以下「協定規則第 51 号対象車」という。）

【改正概要】

協定規則第 51 号の技術的要件に適合することを義務付けます。

イ．市街地加速走行騒音要件

- 加速走行騒音試験法について、協定規則第 51 号に定める市街地の走行実態を踏まえた加速走行騒音試験法を導入します。
- 規制値については、別添の表１（車種別規制値）及び表２（特殊な構造を有する

車両の規制値）に示す協定規則第 51 号と同様の規制値とします。なお、規制値はフェーズ１、フェーズ２と２段階で強化されます。

ロ. 追加騒音規定（ＡＳＥＰ）要件

・　新たな加速走行騒音試験法の試験条件から外れたエンジン回転数で走行する場合に不適当な騒音の上昇を抑えることを目的として、乗車定員９人以下の専ら乗用の用に供する自動車及び技術的最大許容質量 3.5 トン以下の貨物の運送の用に供する自動車に対し、追加騒音規定を適用します。

ハ. 圧縮空気騒音要件

・　空気ブレーキを装着した技術的最大許容質量 2.8 トンを超える車両に対して、ブレーキ作動時等の騒音を低減するため、圧縮空気騒音規制を導入します。圧縮空気騒音の規制値は 72dB とします。

ニ. 定常走行騒音規制の廃止

・　協定規則第 51 号の導入により、定常走行騒音の規制効果が確保されることから、協定規則第 51 号の適用にあわせて、定常走行騒音規制は廃止します。

ホ. 新車時の近接排気騒音規制の廃止等

・　協定規則第 51 号においては、新車時には近接排気騒音の測定のみを行っているため、新車時の近接排気騒音規制は廃止し、測定のみを行うこととします。

【適用時期】

	市街地加速走行騒音のフェーズ１（改正概要のロ. ハ. ニ. ホ. を含む）	市街地加速走行騒音のフェーズ２
新型車（輸入自動車を除く）	平成 28 年 10 月 1 日以降	平成 32 年（N2 カテゴリー※にあっては平成 34 年）9 月 1 日以降
上記以外の自動車（継続生産車等）	平成 34 年（N2 カテゴリーにあっては平成 35 年）9 月 1 日以降	平成 34 年（N2 カテゴリーにあっては平成 35 年）9 月 1 日以降

※N2 カテゴリーについては、別添表 1 を参照

Ⅱ. 二輪自動車等の新車時における近接排気騒音規制の廃止関係

【適用範囲】

二輪自動車等（二輪自動車及び二輪の原動機付自転車（総排気量が 50cc を超えるもの又は最高速度 50km/h を超えるものに限る。）をいう。以下同じ。）

【改正概要】

二輪自動車等についても、協定規則第 51 号と同様に新車時の近接排気騒音規制を廃止し、新車時に測定のみを行うこととします。

【適用時期】
新型車（輸入自動車を除く。）：平成 28 年 10 月 1 日以降
上記以外の自動車（継続生産車等）：平成 33 年 9 月 1 日以降

Ⅲ．使用過程車の近接排気騒音規制の相対値化関係

【適用範囲】
協定規則第 51 号対象車及び二輪自動車等

【改正概要】
使用過程車に対する近接排気騒音規制は、これまで車両の種別毎に一律の規制値を設けて規制する手法（以下「絶対値規制」という。）により行っていましたが、車両の型式毎に新車時に測定された値と同等の近接排気騒音値を求める規制手法（以下「相対値規制」という。）に移行します。ただし、これまで絶対値規制が適用されていた使用過程車については、相対値規制を遡及適用せず、従前通り、絶対値規制を適用します。
また、純正マフラーを現行のマフラー性能等確認制度等により性能等が確認されたマフラーに交換したものにあっては、当面、絶対値規制を継続することとします。

【適用時期】
○ 協定規則第 51 号対象車：協定規則第 51 号採用関係のフェーズ 1 適用時期と同じ

○ 二輪自動車等：二輪自動車等の新車時における近接排気騒音規制の廃止関係適用時期と同じ

Ⅳ．使用過程車の消音器の改造防止関係

【適用範囲】
協定規則第 51 号対象車及び二輪自動車等

【改正概要】
使用過程車において新車時の騒音から悪化しないことを確認する相対値規制を採用することに伴い、使用過程車において、加速走行騒音を有効に防止するものであることが明らかでない消音器への改造又は変更（交換）を禁止することとします。

【適用時期】
○ 協定規則第 51 号対象車：協定規則第 51 号採用関係のフェーズ 1 適用時期と同じ

○ 二輪自動車等：二輪自動車等の新車時における近接排気騒音規制の廃止関係適用

時期と同じ

（２）装置型式指定規則の改正

協定規則第 51 号の採用に伴い、相互承認の対象となる特定装置を追加等するため、型式指定規則第２条（特定装置の種類）及び第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）の改正を行うこととします。

【改正概要】

○　第２条（特定装置の種類）

「四輪自動車の車外騒音に係る協定規則（第 51 号)」の採用に伴い、「騒音防止装置」の対象自動車の範囲を見直します。

○　第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係

「騒音防止装置」は「四輪自動車の車外騒音基準に係る協定規則（第 51 号)」に基づき認定されたものについて、型式指定を受けたものとみなすこととします。

（３）その他

協定規則第 51 号の採用に伴い、道路運送車両法関係手数料規則※において、実費を勘案して騒音防止装置に係る試験のうち協定規則第 51 号に係る試験の手数料を規定することとします。

※道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成 27 年法律第 44 号）の施行に伴い、新たに制定された省令。自動車の型式指定等に係る基準適合性を審査するために必要な試験の費用等を定めている。

３．スケジュール

施行：平成 28 年４月 20 日

※ 協定規則（原文）につきましては次のとおりです。

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_Jun15.html

別添

表１　車種別規制値

（単位：dB）

カテゴリー	専ら乗用の用に供する自動車	フェーズ１	フェーズ２
M1 カテゴリー 乗車定員 9 人以下の専ら乗用の用に供する自動車	PMR※1が 120 以下のもの	72	70
	PMR が 120 を超え 160 以下のもの	73	71
	PMR が 160 を超えるもの	75	73
	PMR が 200 を超え、乗車定員が 4 人以下、かつ、R ポイント※2の地上からの高さが 450mm 未満のもの	75	74
M2 カテゴリー 乗車定員 9 人を超える専ら乗用の用に供する自動車であって、技術的最大許容質量※3が 5 トン以下のもの	技術的最大許容質量が 2.5 トン以下のもの	72	70
	技術的最大許容質量が 2.5 トンを超え､3.5 トン以下のもの	74	72
	技術的最大許容質量が 3.5 トンを超え、最高出力が 135kW 以下のもの	75	73
	技術的最大許容質量が 3.5 トンを超え、最高出力が 135kW を超えるもの	75	74
M3 カテゴリー 乗車定員 9 人を超える専ら乗用の用に供する自動車であって、技術的最大許容質量が 5 トンを超えるのもの	最高出力が 150kW 以下のもの	76	74
	最高出力が 150kW を超え 250kW 以下のもの	78	77
	最高出力が 250kW を超えるもの	80	78
カテゴリー	**貨物の運送の用に供する自動車**	**フェーズ１**	**フェーズ２**
N1 カテゴリー 貨物の運送の用に供する自動車であって、技術的最大許容質量が 3.5 トン以下のもの	技術的最大許容質量が 2.5 トン以下のもの	72	71
	技術的最大許容質量が 2.5 トンを超えるもの	74	73
N2 カテゴリー 貨物の運送の用に供する自動車であって、技術的最大許容質量が 3.5 トンを超え、12 トン以下のもの	最高出力が 135kW 以下のもの	77	75
	最高出力が 135kW を超えるもの	78	76
N3 カテゴリー 貨物の運送の用に供する自動車であって、技術的最大許容質量が 12 トンを超えるもの	最高出力が 150kW 以下のもの	79	77
	最高出力が 150kW を超え 250kW 以下のもの	81	79
	最高出力が 250kW を超えるもの	82	81

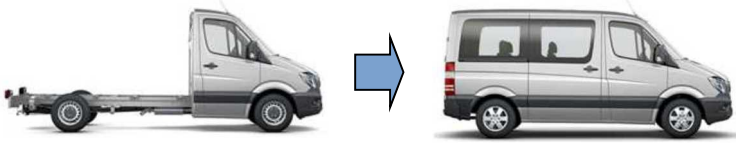
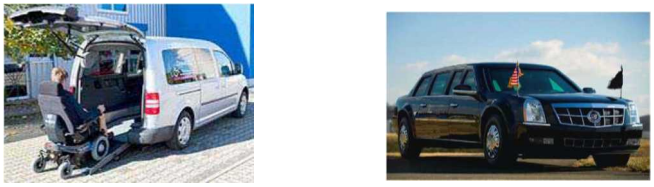
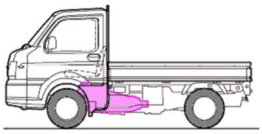
※１　車両の最高出力（協定規則第 85 号に規定された方法で測定した値）を協定規則第 51 号に規定する試験時重量で除した値

※２　運転者席の着座位置について自動車製作者等が定め、三次元座標方式に基づいて決定する設計点

※３　安全性の確保及び公害の防止ができるものとして技術的に許容できる自動車の質量であって、自動車製作者が指定したもの

別添２

表２　特殊な構造を有する車両の規制値

特殊な構造	適用する規制値
N1 カテゴリーから派生した M1 カテゴリーの車両（技術的最大許容質量が 2.5 トンを超え、かつ、R ポイントの地上からの高さが 850mm を超えるものに限る。） 	技術的最大許容質量が 2.5 トンを超える N1 カテゴリーの規制値を適用する
オフロード仕様の車両（ただし、M1 カテゴリーの車両にあっては技術的最大許容質量が 2 トンを超えるものに限る。） 	M3 カテゴリー及び N3 カテゴリーについては、規制値に＋2dB、その他のカテゴリーにあっては、規制値に＋1dB とする
車いすを収容するために製造・変更された M1 カテゴリーの車両及び防弾性能を有した車両 	規制値に＋2dB とする
M3 カテゴリーの車両であって、ガソリンのみを燃料とするもの 	規制値に＋2dB とする
技術的最大許容質量が 2.5 トン以下の N1 カテゴリーの車両で、排気量が 660cc 以下、最高出力を技術的最大許容質量で除した値が 35kW/t 以下、フロントアクスル中心と R ポイントとの水平距離が 1,100mm 未満のもの 	技術的最大許容質量が 2.5 トンを超える N1 カテゴリーの規制値を適用する
N1 カテゴリー及び N1 カテゴリーから派生した M1 カテゴリーの車両であって、技術的最大許容質量が 2.5 トン以下、R ポイントの地上高さが 800mm 以上、前軸中心から原動機重心までの水平距離が 300～1,500mm の間にあり、排気量が 660cc を超え 1,495cc 未満であって後輪駆動のもの 	技術的最大許容質量が 2.5 トンを超える N1 カテゴリーの規制値を適用する（フェーズ 1 に限る。）

平成28年騒音規制

中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第三次答申）」を受け、協定規則第51号を採用することとしました。

(1)基準概要

① 市街地加速走行騒音要件【二輪自動車等を除く】

- 従来からの加速ペダルを全開状態での加速走行騒音試験に加え、協定規則第51号に定める市街地の走行実態を踏まえた加速走行騒音試験法を導入。
- 規制値については、別添の表１（車種別規制値）及び表２（特殊な構造を有する車両の規制値）に示す協定規則第51号と同様の規制値とし、規制値はフェーズ１、フェーズ２と２段階で強化。

	フェーズ1	フェーズ2
新型車（輸入車除く）	平成28年10月1日以降	平成32年（N2カテゴリーは平成34年）9月1日以降
上記以外の自動車	平成34年（N2カテゴリーは平成35年）9月1日以降	

② 圧縮空気騒音要件【二輪自動車等を除く】

- 空気ブレーキを装着した技術的最大許容質量2.8トンを超える車両に対して、地上1.2mで車両から7mの距離における音量レベルが72dB(A)以下。
- 適用時期はフェーズ1と同じ。

四国運輸局

平成28年騒音規制

③ 近接排気騒音規制の相対値化

適用時期は、二輪自動車等以外はフェーズ1と同じ

二輪自動車等は

- 新型車　　平成28年10月1日以降製作車
- 継続生産車　平成33年　9月1日以降製作車

- 純正マフラーの場合【相対値規制】

新車時に測定した近接排気騒音の値を車検証に記載

（例）

備　考

平成28年騒音規制車、騒音カテゴリM1A1A
近接排気騒音値　85dB
測定回転数3,750rpm（旧基準適用時測定回転数4,500rpm）

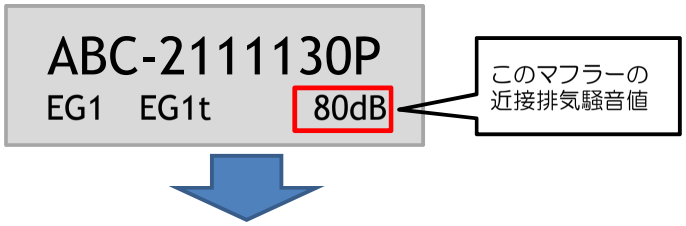
自動車検査証に記載された近接排気騒音の値より5dBを超える騒音を発しないこと。

（上記の例の場合、90dBまでは適合）

- 市街地加速走行騒音試験適合マフラーの場合【相対値規制】

市街地加速走行騒音試験に合格したマフラーに貼付されるプレート

（例）



プレートに記載された近接排気騒音の値より5dBを超える騒音を発しないこと。

（上記の例の場合、85dBまでは適合）

平成28年騒音規制

- 平成22年騒音規制適合マフラーの場合【絶対値規制】
  加速走行騒音試験に合格したマフラーに貼付されるプレート
  （例）

ABC-2111130S
EG1　EG1t

次の表の近接排気騒音の近接排気騒音の値を超える騒音を発しないこと。

自動車の種別		近接排気騒音
乗車定員11人以上の乗用車、貨物車	車両総重量3.5t超で最高出力150kw超	99dB
	車両総重量3.5t超で最高出力150kw以下	98dB
	車両総重量3.5t以下	97dB
乗車定員10人以下の乗用車	車両後部に原動機を有するもの	100dB
	車両前部に原動機を有するもの	96dB
二輪自動車		94dB

従来と同じ

四国運輸局

平成28年騒音規制

④ 近接排気騒音測定回転数の改正

- 二輪自動車以外で相対値規制が適用される自動車
  《純正マフラーまたは市街地加速走行騒音試験適合マフラー装着車》

  原動機の最高出力発生回転数が
  - 5,000rpm以下は、最高出力発生回転数の75%
  - 5,000rpm超～7,500rpm以下は、3,750rpm
  - 7,500rpm超は、最高出力発生回転数の50%

  で、近接排気騒音を測定。

  《改正》

- 二輪自動車以外で絶対値規制が適用される自動車
  《平成22年騒音規制適合マフラー装着車》

  原動機の最高出力発生回転数に関係なく、
  - 最高出力発生回転数の75%

  で、近接排気騒音を測定。

  《従来どおり》

- 二輪自動車は絶対値規制、相対値規制に関係なく

  原動機の最高出力発生回転数に関係なく、
  - 5,000rpm以下は、最高出力発生回転数の75%
  - 5,000rpm超は、最高出力発生回転数の50%

  で、近接排気騒音を測定。

  《従来どおり》

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成２８年４月４日
自動車局審査・リコール課
リコール監理室

平成２７年度のリコール総届出件数及び総対象台数について（速報値）

平成２７年度における自動車のリコール届出の総対象台数は、過去最高となりました。

○　平成２７年度における自動車のリコール届出は、**総届出件数３６８件**（対前年度１３件増）、**総対象台数１８，９９０，６３７台**（対前年度９，４３２，７４９台増）でした。

○　この総対象台数は、昭和４４年に**リコール制度が創設されて以降、最高の台数**です。

○　その理由としては、
・**対象台数が１００万台を超えるリコール届出が５件**（注１）
・**この５件で総対象台数の約４０％を占める**
など、**リコール届出１件当たりの対象台数が多いものが総対象台数を押し上げた**ことが挙げられます。

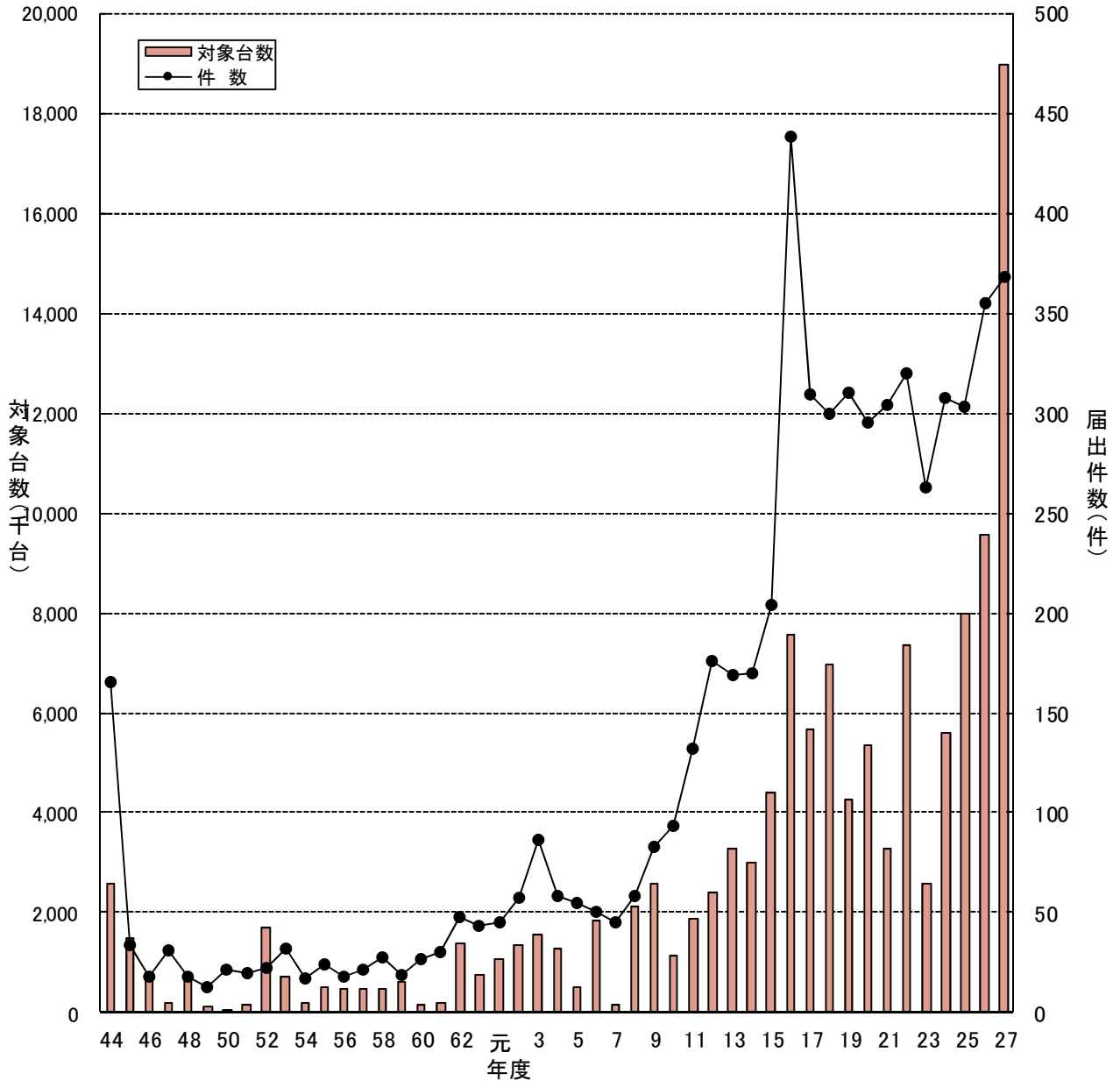
○　また、平成２７年度における**タカタ製エアバッグに関するリコール届出**は、**届出件数４９件**、**対象台数９，５４９，９９６台**で、**総対象台数の約５０％を占め**ており、これも、総対象台数を押し挙げた要因の一つと考えられます。

（注１）１００万台を超える５件のリコール届出

	対象台数	車名	通称名	不具合の内容	届出年月日
1	1,872,903	スズキ等	ワゴンＲ 他８車種	イグニッションスイッチが発熱し発火するおそれ	H27.4.22
2	1,625,144	ホンダ	フィット 他 15 車種	エアバッグ展開時に正常に展開しないおそれ	H27.7.9
3	1,616,125	スズキ等	パレット 他５車種	エアコンコンプレッサーがロックし、走行中エンストするおそれ	H28.3.3
4	1,612,670	トヨタ	カローラ 他 21 車種	エアバッグ展開時に正常に展開しないおそれ	H27.11.25
5	1,300,983	トヨタ	カローラ 他 21 車種	エアバッグ展開時に正常に展開しないおそれ	H27.5.13

自動車のリコール総届出件数及び総対象台数の年度別推移

（昭和 44 年度から平成 27 年度までの 47 年間）



国土交通省自動車局審査・リコール課

リコール監理室　　木内・大久保

電話 03-5253-8111（代表）（内線 42353・42355）

直通 03-5253-8597

4．国内における硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータの取扱いについて

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成27年12月4日
自動車局

国内における硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータの取扱いについて

10月28日、タカタ製エアバッグ・インフレータに係るリコールの対象車両（部品交換未実施）において、衝突時に助手席エアバッグ・インフレータが異常展開し、国内で初めて負傷事故が発生しました。

また、11月3日に米当局が発表した同意指令（コンセントオーダー）において、タカタが、硝酸アンモニウムを使用したインフレータの生産・販売を段階的に停止すること等に合意しました。

これを受けて、国内の主要な自動車メーカー7社[1]が、現在開発中の新型車等から、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータを使用しないこと等を表明しました。

このため、国土交通省は、タカタ及び前述の自動車メーカー7社からヒアリングを行った上で、国内での不具合の発生状況も踏まえつつ、予防的措置として、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータの使用縮小・停止に向けた方針を下記のとおりとりまとめました。

国土交通省としては、タカタ及び自動車メーカー等に対し、今後この方針に沿って適切に対応するよう、本日付で指導することとしています。

記

1．新型車

○ 今後の新型車[2]に、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータは搭載しない。

2．継続生産車

○ 硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータで乾燥剤なしのもの[3]については、順次削減し、運転席は平成29年中に、助手席・サイド（側面）は平

[1] ダイハツ工業、トヨタ自動車、日産自動車、富士重工業、本田技研工業、マツダ、三菱自動車工業（社名五十音順）
[2] ニューモデル及びフルモデルチェンジ車
[3] SDI、PSDI、PSDI-4、SPI、PSPI、PSPI-L 等

成30年中に、搭載を停止する。このうち、国内市場で運行中又は解体処理時に不具合の発生が確認されているインフレータ[4]については、搭載停止の期限を平成28年6月まで前倒しする。

○ 関連する構造変更等の機会に、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータの搭載停止について検討する。

3. 交換用部品

○ 硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータで乾燥剤なしのものについては、順次削減し、運転席は平成29年中に、助手席・サイド（側面）は平成30年中に、搭載を停止する[5]。このうち、国内市場で運行中又は解体処理時に不具合の発生が確認されているインフレータについては、搭載停止の期限を平成28年12月まで前倒しする[6]。

○ 硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータで乾燥剤入りのものについては、タカタが平成31年までに行う原因調査及び不具合の発生状況等を踏まえて対応する。

（参考） 国内における取扱いの一覧表

	硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレータ		
	乾燥剤なし		乾燥剤入り
	国内で不具合が起きているもの	国内で不具合が起きていないもの	
新型車	搭載しない	搭載しない	搭載しない
継続生産車	平成28年6月中に搭載を停止	運転席は平成29年中、助手席・サイドは平成30年中に搭載を停止	関連する構造変更等の機会に搭載停止を検討
交換用部品	平成28年12月中に搭載を停止	運転席は平成29年中、助手席・サイドは平成30年中に搭載を停止	平成31年までに行われる原因調査結果等を踏まえ対応

※ 網掛け： 米国よりも期限を前倒し

問い合わせ先：
国土交通省自動車局審査・リコール課
TEL：03-5253-8111 （内線 42354）
03-5253-8597 （直通）
FAX：03-5253-1640

[4] SDI 及び SPI

[5] タカタが国土交通省の了承を得て必要最小限の生産・販売を継続するインフレータを除く

[6] 期限前に自動車メーカーがタカタから供給を受けた部品を除く

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成 28 年 4 月 28 日
自　動　車　局

タカタ製エアバッグ・インフレータに係るリコールの更なる改修促進について

～リコール対象車をご使用の皆様へ、国土交通省からのお知らせ～

タカタ製エアバッグ・インフレータに係るリコールついては、平成21年以降に届出され、その対象台数は1，260万台に達しており、現在のリコールの改修状況は3月末時点で54％となっています。

これまでも、国土交通省としては、自動車メーカー及びタカタに対して、早急な改修を指導するとともに、未改修車両のユーザーに対し、車検証交付時に警告文を交付しております。

一方、本年3月31日、米国において2002年製のタカタ製エアバッグ・インフレータを搭載した車両において事故時にエアバッグが異常展開し、運転手が死亡する事故が発生しました。

このような状況を踏まえ、更にタカタ製エアバッグ・インフレータの改修を促進するため、以下により、国土交通省としても未改修車両のユーザーに対して、ダイレクトメールを送付することといたします。

併せて、自動車メーカーによる改修の取組のみでは改修を実施していないユーザーの一部に対して、ユーザーの意識調査を兼ねて、国土交通省職員による個別宅への訪問を実施しております。

＜ダイレクトメールの送付の概要＞

【送付の対象範囲】 米国等において死亡事故等の原因とされている運転席側タカタ製エアバッグ・インフレータであって、以下のリコールの未改修車両

届出番号	届出者	対象台数	未実施台数
国3456	日産自動車（株）	104，905台	5，365台
国3471	本田技研工業（株）	48，190台	13，421台
国3474	トヨタ自動車（株）	40，337台	5，567台
国3475	ダイハツ工業（株）	27，571台	5，147台
国3571	本田技研工業（株）	13，702台	5，552台
外2114	HONDA AUTOMOBILE (THAILAND) CO.,LTD.	22，607台	1，550台
合計		257，312台	36，602台

【送付の内容】 自動車メーカーと国土交通省の連名の封筒により、自動車メーカーからのお知らせとともに、別紙の国土交通省からのお知らせを同封して送付

【発送時期】 関係自動車メーカーにおいて準備が整い次第、順次送付

問い合わせ先：
国土交通省自動車局審査・リコール課　佐橋、塚田
TEL：03-5253-8111（内線 42351、42363）

国土交通省

別　紙

タカタ製エアバッグのリコール対象車をご使用の皆様へのお知らせ

～ 早急にエアバッグの無償改修作業を受けて下さい ～

あなたの自動車にはタカタ製エアバッグが搭載されており、不具合が発生する可能性があるため、道路運送車両法に基づくリコール（無償改修）の対象となっています。

このエアバッグの不具合は、エアバッグが作動する際に、内部の部品が破損してその破片が飛び散り、それによって乗員が怪我をしたり、出火したりするおそれがあるというものです。

米国等においては、これまで関連する事故で少なくとも８人が死亡しています。日本国内においても、６件の事故が確認されており、昨年１０月には、リコールの改修が終わっていなかった車両において負傷事故が発生しています。

リコールの改修を受けないまま車両を使用していると、ご自身だけでなく、同乗者に対しても重大な被害を与えるおそれがありますので、早急に改修を受けてください。なお、改修は無償です。

改修は、自動車メーカーの販売店（ディーラー）において実施しています。自動車メーカーからのダイレクトメールに記載された販売店等に連絡し、速やかに入庫の手配をして下さい。

平成２８年５月

国土交通省自動車局

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成28年5月27日
自　動　車　局

タカタ製エアバッグ・インフレータに係るリコールの拡大スケジュールについて

タカタ製エアバッグ・インフレータ（ガス発生装置）の異常破裂に関しては、タカタ及び関連自動車メーカーが外部の調査専門機関を活用して発生原因の調査を行ってきましたが、今般、インフレータの中にある火薬（硝酸アンモニウム）が湿気のある状態で長期間の温度変化にさらされると劣化することが明らかとなりました。

これを踏まえ、国土交通省は、関連自動車メーカー等に対し、乾燥剤の入っていないタカタ製エアバッグ・インフレータを搭載した車両のリコールへの対応についてヒアリング等を行い、以下のとおり、国内の関連自動車メーカーによるリコールの拡大スケジュールをとりまとめました。

国土交通省としては、本日、関連自動車メーカー等に対して、当該スケジュールを可能な限り前倒してリコールするよう指導しました。

乾燥剤が入っていないタカタ製エアバッグ・インフレータに係るリコール対象範囲の拡大スケジュール

リコール届出時期	対象車両の製造年			対象車両数
	運転席側インフレータを搭載した車両	国内で不具合が起きている助手席側インフレータ（SDI及びSPI）を搭載した車両	国内で不具合が起きていない助手席側インフレータを搭載した車両	
2016年6月まで	全て	～2008年製		約700万台
2016年11月まで		～2011年製	～2009年製	
2016年度末まで		～2012年製		
2017年度末まで		～2013年製		
2018年度末まで		上記以降に製造されたもの		

※　このほか、これまでのリコール改修によって乾燥剤が入っていないインフレータを装着された車両については、2019年度末までに再度リコールする。

問い合わせ先：
国土交通省自動車局審査・リコール課　佐橋、塚田
TEL：03-5253-8111（内線 42351、42363）

7．バックミラー等に代わる「カメラモニタリングシステム」の基準を整備します。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 28 年 6 月 17 日
自　動　車　局

バックミラー等に代わる「カメラモニタリングシステム」の基準を整備します。

－ 道路運送車両の保安基準等の一部改正について －

自動車局では、自動車の安全基準について、国際的な整合を図りつつ、安全性を向上させるため、順次、拡充・強化を進めています。

今般、バックミラー（後写鏡）等に関する国際基準が改正され、バックミラーの代わりに、「カメラモニタリングシステム」（CMS）を使用することが可能となりましたので、道路運送車両の保安基準等を改正し、これを国内基準として採用することとします。

この結果、自動車メーカーは、国際基準に適合するカメラモニタリングシステムを備えることにより、バックミラー等がない自動車を設計・製造することが可能となります。

このほか、以下のとおり道路運送車両の保安基準等を改正します。

道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）等について、以下の改正を行います。（改正の詳細は別紙をご覧ください。）

1．保安基準等の改正項目

(1) 「間接視界（ミラー等）に関する協定規則」の採用（国際基準）
(2) 前面衝突時の乗員保護基準
　及び歩行者保護基準の基準強化（国際基準）
(3) 突入防止装置の強度要件の強化等の改正（国際基準）
(4) 走行距離計の表示桁数の明確化（国際基準）
(5) 自動操舵機能に関する基準の一部適用を猶予
(6) ドライバー異常時対応システムの車外報知に係る灯火器の改正

車室内（モニター部）

車外（カメラ部）

カメラモニタリングシステム
（イメージ）

2．公布・施行

公布：6月17日（本日）
施行：6月18日（※各基準の適用日は別紙参照）

問い合わせ先
自動車局　技術政策課：齋藤、野原、河野
電話 03-5253-8111（内線 42255） 03-5253-8591（直通）
FAX　03-5253-1639
自動車局　審査・リコール課：西村
電話 03-5253-8111（内線 42313） 03-5253-8596（直通）
FAX　03-5253-1640

別紙

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

１．背景

自動車の安全基準について、国際的な整合性を図り自動車の安全等を確保するため、我が国は国際連合の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に平成 10 年に加入し、現在、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、協定規則のうち、新たに「水素燃料自動車の安全基準に係る協定規則（第 134 号）」、「フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 137 号）」及び「間接視界基準に係る協定規則（第 46 号）」を採用することとしました。また、既に日本が採用している「突入防止装置（RUP）に係る協定規則（第 58 号）」等の改訂が、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 167 回会合において採択されたところです。

これらを受けて、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号。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）、道路運送車両法関係手数料規則（平成 28 年国土交通省令第 17 号）、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）等について、所要の改正を行うこととします。

２．改正概要

Ⅰ.保安基準等の改正

（１）車枠及び車体に関する改正（細目告示第 22 条、第 100 条、第 178 条関係）

① フルラップ前面衝突時の乗員保護

「フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 137 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

○ 定員 10 人以下の乗用自動車及び車両総重量 2.8t 以下の貨物自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、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。）

【改正概要】

○ 高齢乗員の被害状況など近年の交通事故の実態により対応した「フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 137 号）」の採用に伴い、フルラップ前面衝突時の乗員保護基準を下記のとおり改正します。

【主な変更点】

①助手席には女性ダミーを搭載することとします。
②新たに頸部の傷害基準を規定します。
③胸部傷害値を加速度（g）から胸たわみ量（mm）に変更します。
④運転者の男性ダミーの胸部傷害値は、高齢者に対応した基準値とします。

女性ダミー

【適用時期】　（※新型車のみ）

自動車の種別	車両総重量	適用時期
専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人未満のもの	3.5t 以下	平成 30 年 9 月 1 日
	3.5t 超	平成 35 年 9 月 1 日
専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人未満のもの（輸入自動車に限る。）	3.5t 以下	平成 32 年 9 月 1 日
	3.5t 超	平成 35 年 9 月 1 日
専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人のもの	ー	平成 35 年 9 月 1 日
貨物の運送の用に供する自動車	2.8t 以下	平成 35 年 9 月 1 日

② オフセット前面衝突時の乗員保護

「オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 94 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

○ 車両総重量が 2.5 トン以下の乗用自動車（乗車定員 10 人以上のもの、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。）

○ 車両総重量 2.5 トン以下の貨物自動車

【改正概要】

○ 高齢乗員の一層の被害軽減を目的とした「オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 94 号）」の改正に伴い、胸部圧縮の基準値を 50㎜ 以下から 42㎜ 以下に強化します。

【適用時期】

新型車：平成 30 年 9 月 1 日（貨物自動車にあっては平成 35 年 9 月 1 日）

③ 歩行者脚部保護

「歩行者保護に係る協定規則（第 127 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

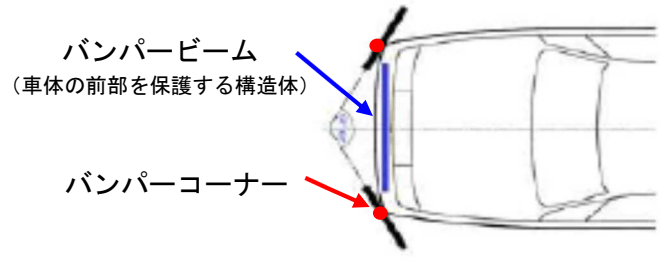
○ 乗車定員 10 人未満の乗用自動車及び車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車（運転者席の着席基準点が前車軸中心線から後方に 1.1m より後方に位置するものに限る。）

【改正概要】

○ 下記 2 つの範囲のうち広い方を脚部保護試験領域とします。

1. バンパーコーナーから 42㎜ 内側のエリア

2. バンパービームの両端から 42㎜ 内側のエリア



バンパーコーナーとバンパービーム

【適用時期】

新型車：平成 30 年 1 月 1 日

（２）突入防止装置に関する改正（細目告示第 24 条、第 102 条、第 180 条関係）

突入事故（もぐりこみ事故）の防止及び被害軽減のための「突入防止装置に関する協定規則（第 58 号）」の改正に伴い、後部突入防止装置の取付位置及び強度に関する基準を以下のとおり改正します。

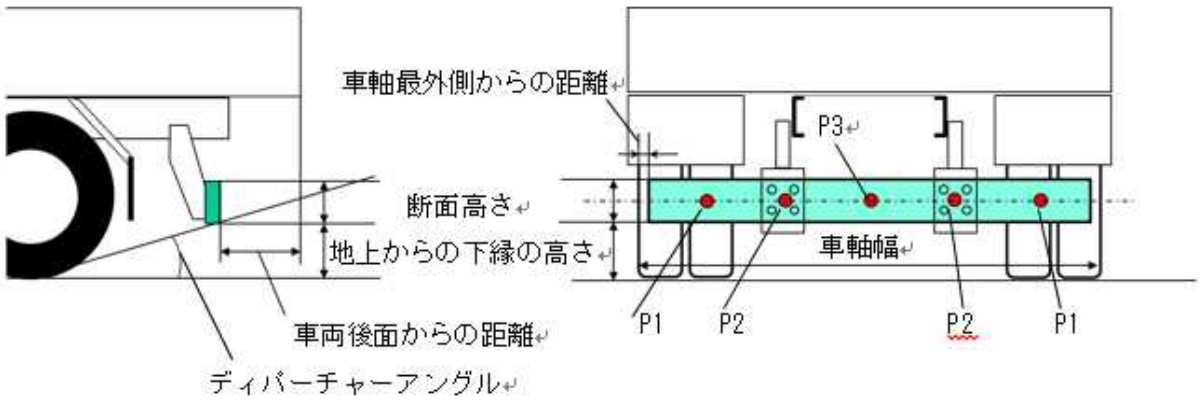
【適用範囲】

○ 車両総重量 3.5t を超える貨物自動車及びポール・トレーラに備える後部突入防止装置（RUP）並びに突入を防止する構造（RUPD）

【改正概要】

○ 後方からの車両の突入防止性能を強化するため、後部突入防止装置の取付高さ、車体後端からの位置等を変更します。

○ 突入防止装置の強度試験を強化します



	現行	改正後	
		車両総重量 8t を超える自動車	車両総重量 8t 以下の自動車
地上からの下縁高さ	550㎜　以下	液圧又は空気圧サスペンション装着車は 450㎜ 以下 （上記以外は 500㎜ 以下）	550㎜　以下

		又は ディパーチャーアングル８° 以下の自動車は 550㎜ 以下	
車両後端からの距離	負荷後 400㎜　以下	負荷後 400㎜ 以下 かつ、 負荷前 300㎜ 以下	負荷後 400㎜ 以下
断面高さ	100㎜　以上	120㎜　以上 （昇降リフト付車 100㎜ 以上）	100㎜ 以上
負荷荷重	P1　P3：50　[kN] P2：　100　[kN]	P1　P3：100　[kN] P2　：　180　[kN]	P1　P3：100　[kN] （非独立キャブ車：50kN） P2　：　180　[kN] （非独立キャブ車：100kN）
車両最外側からの位置	車軸最外側から 100㎜ 以内	←	

○ ごみ収集車、ミキサー車など、車両構造上、新基準に適合させることが困難であると認める車両については、引き続き、現行の基準を適用することとします。

【適用時期】

新型車：平成 31 年 9 月 1 日

継続生産車：平成 33 年 9 月 1 日

（３）後写鏡等に関する改正（保安基準第 44 条、第 64 条の 2、細目告示第 68 条、第 146 条、第 224 条、第 251 条、第 267 条、第 283 条関係）

「間接視界基準に係る協定規則（第 46 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

① 後写鏡

【適用範囲】

○ 自動車及び原動機付自転車（※１）に備える後写鏡

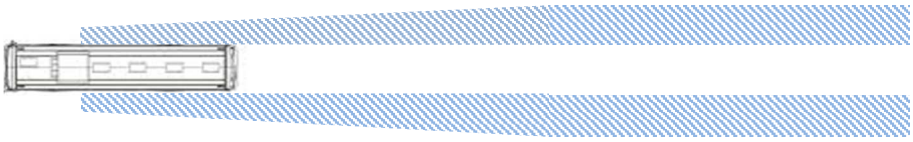
※１　ハンドルバー方式のかじ取装置を備える二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車（原動機付自転車を含む。）あって車室を有しないもの並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。

【改正概要】

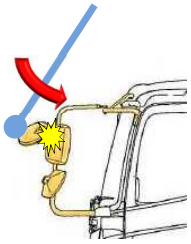
○ 車種区分ごとに定められた後写鏡等により確認できなければならない視界範囲に関し、これまで保安基準に定められている範囲に加えて「間接視界基準に係る協定規則（第 46 号）」に定める範囲を新たに規定します。（※２）

※２　間接視界に係る協定規則（第 46 号）では、ミラーごとの視界範囲が規定されていますが、保安基準では、いずれかのミラーにより定められた視界範囲が確認できれば良いこととします。また、我が国が独自に定めている車両の直前直左基準は、引き続き、規定します。

○ 歩行者や他の交通との衝突時の衝撃を緩和するため「間接視界基準に係る協定規則（第 46 号）」に定める後写鏡の衝撃緩和試験（動的試験）を規定します。



視界範囲の一例（大型バス）



後写鏡の動的試験（イメージ）

○　その他、後写鏡の取付位置、曲率等について「間接視界基準に係る協定規則（第46号）」に定める要件を規定します。

【適用時期】

新型車：平成31年6月18日

継続生産車：平成33年6月18日

② カメラモニタリングシステム（CMS）

【適用範囲】

○　　自動車（※１）に備えるカメラモニタリングシステム

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

【改正概要】

○　保安基準で設置が義務付けられている後写鏡に代えて、「間接視界に関する協定規則（第46号）」に定める画質、取付位置、表示時間（タイミング）、倍率（後写鏡の曲率に相当）及び個数（クラス毎の分類）の要件（※）に適合するカメラモニタリングシステム（CMS）を備えることができることとします。

※２　現在、設置が義務付けられている後写鏡と同等の視界が確保されるように要件が定められている。

車室内（モニター部）

車外（カメラ部）

カメラモニタリングシステム（イメージ）

（４）速度計等に関する改正（保安基準第 46 条、細目告示第 70 条、第 148 条、第 226 条関係）

「速度計に係る協定規則（第 39 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

○ 自動車（カタピラ及びそりを有する軽自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車及び被牽引自動車を除く。）

【改正概要】

○ 走行距離計は、二輪自動車にあっては５桁以上、四輪自動車にあっては６桁以上の走行距離を表示することとします。

【適用時期】

新型車、継続生産車：平成 29 年 9 月 1 日

（５）自動操舵機能に関する改正（細目告示第 13 条、第 91 条関係）

自動操舵機能の近年の急速な技術開発の進展等を踏まえ、現在、国連において「かじ取装置に係る協定規則（第 79 号）」の改正の議論が行われているところ、10km/h 超での自動操舵機能の使用に関する規定の適用について、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

○ 自動操舵機能を有する自動車

【改正概要】

○ 自動操舵機能に関する協定規則第 79 号の改正が適用されるまでの間、ドライバーがオーバーライドできることを前提に、10km/h 制限に関する基準の適用を当分の間猶予するための規定を追加します。

【適用時期】

協定規則第 79 号の適用時期以降（以下参照）

（上段：新型車、下段：継続生産車）

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

	5t 超	平成 29 年 7 月 1 日 平成 31 年 7 月 1 日
貨物の運送の用に供する自動車（被牽引自動車を除く。）	12t 以下	平成 28 年 7 月 1 日 平成 30 年 7 月 1 日
	12t 超	平成 29 年 7 月 1 日 平成 31 年 7 月 1 日
被牽引自動車	-	平成 29 年 7 月 1 日 平成 31 年 7 月 1 日

（7）その他

○ ドライバー異常時対応システムを搭載した自動車について、ドライバー異常時における他の交通に対する効果的な車外報知を可能とするため、当該報知のための電光表示器を設置することや、緊急停止時に限って制動灯等を点滅させることができることとします。

○ その他、既に日本が採用している各協定規則について、項目の整理等に伴う改訂がなされたこと等を踏まえ、必要な改正を行います。

Ⅱ．装置型式指定規則の改正

以下の協定規則の採用等に伴い、相互承認の対象となる特定装置を追加等するため、第２条（特定装置の種類）、第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）等の改正を行うこととします。

①水素燃料自動車の安全基準に係る協定規則（第 134 号）
②フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 137 号）
③オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 94 号）
④歩行者保護に係る協定規則（第 127 号）
⑤突入防止装置に係る協定規則（第 58 号）
⑥後写鏡等に係る協定規則（第 46 号）
⑦速度計に係る協定規則（第 39 号）

【改正概要】

○ 第２条（特定装置の種類）関係

「燃料タンク及び燃料タンク取付装置（圧縮水素ガスを燃料とする自動車に備えるものに限る。）」、「フルラップ前面衝突時の感電防止装置及び乗員保護装置」及び「フルラップ前面衝突時の乗員保護装置」を追加し、「後写鏡等」について対象車種を追加します。

○ 第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係

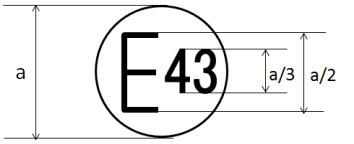
・「燃料タンク及び燃料タンク取付装置（圧縮水素ガスを燃料とする自動車に備えるものに限る。）」は水素燃料自動車の安全基準に係る協定規則（第 134 号））に基づき認定されたものについて、「フルラップ前面衝突時の感電防止装置及び乗員保護装置」及び「フルラップ前面衝突時の乗員保護装置」はフルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則(第 137 号）に基づき認定されたものについて、「後写鏡等」は後写鏡等に係る協定規則（第 46 号）に基づき認定されたものに

ついて、型式指定を受けたものとみなすこととします。

・「オフセット前面衝突時の感電防止装置及び乗員保護装置」、「オフセット前面衝突時の乗員保護装置」、「歩行者頭部保護装置及び歩行者脚部保護装置」、「突入防止装置」、「突入防止装置及び突入防止装置取付装置」及び「速度計」について、協定規則が改訂されたことに伴い、規則番号について所要の変更を行います。

○ 第６条（特別な表示）関係

・第３号様式に定める表示方式について、「燃料タンク及び燃料タンク取付装置（圧縮水素ガスを燃料とする自動車に備えるものに限る。）」、「フルラップ前面衝突時の感電防止装置及び乗員保護装置」及び「フルラップ前面衝突時の乗員保護装置」は a≧８とします。



単位：ミリメートル

Ⅲ．道路運送車両法関係手数料規則の改正

協定規則の追加等により、保安基準に適合しているかどうかの審査に必要な試験方法が追加・変更されることに伴い、申請者が納付すべき手数料の算出に必要な当該試験の手数料について、実費を勘案して 12.5 万円から 64.2 万円の範囲で規定することとします。

３．スケジュール

公布：平成 28 年 6 月 17 日

施行：平成 28 年 6 月 18 日

Ⅱ．①に関する改正は 6 月 30 日施行

※協定規則（原文）につきましては次のとおりです。

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_nov15.html

カメラモニタリングシステム（CMS）

四国運輸局

保安基準で設置が義務付けられている後写鏡に代えて、カメラモニタリングシステム（CMS）を備えることができることとなりました。

(1)基準概要

協定規則第46号に定める画質、取付位置、表示時間、倍率及び個数の要件に適合すること。

➢ 後付けCMSの保安基準への適否の例

	CMS本体の基準	CMS取付の基準	適否
①	協定規則第46号に適合したCMS	協定規則第46号に適合する取付	適合
②	協定規則第46号に適合したCMS	協定規則第46号に不適合、または適否が不明な取付	不適合
③	協定規則第46号に不適合、または適否が不明なCMS	協定規則第46号に不適合、または適否が不明な取付	不適合
④	保安基準に適合した後写鏡に加え、上記①		適合
⑤	保安基準に適合した後写鏡に加え、上記②		適合
⑥	保安基準に適合した後写鏡に加え、上記③		適合
⑦	保安基準に適合しない後写鏡に加え、上記①		適合
⑧	保安基準に適合しない後写鏡に加え、上記②		不適合
⑨	保安基準に適合しない後写鏡に加え、上記③		不適合

カメラモニタリングシステム（CMS）

四国運輸局

➢ 後付けCMSの協定規則第46号への適合性の確認方法

後付けCMSで保安基準に適合（車検に合格）するためには、装置のEマークまたは装置の認定証に加えて、取り付けの認可証が必要となります。

※ 認可証とは、協定規則第46号の技術的な要件に適合していることを証する認可証をいいます。

(2)適用される自動車

以下を除く自動車

- 二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車等
- 大型特殊自動車、小型特殊自動車
- トレーラ

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成２７年１２月２５日
自　　動　　車　　局

「基準緩和自動車の認定要領について」（平成 9 年 9 月 19 日付自技第 193 号）の改正について

自動車の運行に際して、車両の安全性については、道路運送車両法に基づく法令によって確保しております。

今般、構造改革特区制度の関係者からの提案等を踏まえ道路交通環境の変化に対応すべく、本日、この関係法令の「基準緩和自動車の認定要領について」（以下「認定要領」という。）を改正しましたので、お知らせします。

１．主な改正概要

（１）構造改革特区提案に対する道路を横断する分割可能な貨物を輸送する車両の幅の緩和

これまでは、道路を横断する場合に限り、分割可能な貨物を輸送するセミトレーラであって、長さ、車両総重量、軸重又は最小回転半径などの関係法令で規定する上限値を超過する車両については、運行時における安全確保のための制限を付与した上で基準緩和措置を行い、運行を可能としていました。

今般、これらの措置に加えて、構造改革特区制度の関係者からの提案を踏まえ、一定の要件を満たした車両の幅について、基準緩和措置を行いました。具体的には、現在、道路を横断するトレーラに限り緩和認定することができる基準項目は、車両の長さ、総重量、軸重（隣接軸重含む）又は最小回転半径のみですが、道路法に基づく特殊車両通行許可を受けることができるものは、幅についても認定ができるものとして、認定要領を見直す措置を行いました。

（２）幅又は連結全長の制限を超えるトレーラを誘導する車両への緑色点滅灯火の装着に係る基準緩和の範囲拡大

現在、幅又は連結全長の制限を超えるトレーラを誘導する車両への緑色点滅灯火の装着については、当該トレーラの使用者と同一の者が使用する自動車に限っていたところです。

近年、寸法の制限を超えるトレーラを運行する際に必要な誘導車の需要が高まっており、付与する誘導車の台数が不足することがあり得ることから、今般、当該トレーラの使用者と誘導契約等を締結している事業者等の自動車に対しても基準緩和の申請ができるよう措置を行いました。

２．スケジュール

改正年月日：平成２７年１２月２５日
施行年月日：改正年月日と同じ

問い合わせ先：
自動車局 技術政策課：池田、川俣
代表：03-5253-8111（内線42259、42214）
直通：03-5253-8590 FAX：03-5253-1639

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表：経済産業省

平成 28 年 3 月 25 日
自動車局環境政策課

乗用車の燃費試験法に国際基準を導入します！
～環境性能に優れた自動車の普及促進に向けて～

国土交通省及び経済産業省が設置した合同会議※1 において、乗用車の燃費を算定するための試験法として、国際基準（WLTP※2）を導入する方針をとりまとめました。

自動車の販売の国際的な拡大に伴い、国ごとに異なる自動車の技術基準の調和が順次進められています。自動車の基準調和の実現により、自動車メーカー等は国際的な部品の共通化、それに伴う環境技術の開発への経営資本の投入等が可能となり、消費者にとっても環境性能に優れた自動車をより安価に購入できることとなります。

乗用車の燃費を算定するための試験法の国際基準については、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の下に設置された作業部会において、我が国が議長を務める等、その策定に向けた議論を主導した結果、平成 26 年 3 月、WLTP が成立しました。

昨年 6 月に国土交通省及び経済産業省が設置した合同会議において、乗用車及び小型貨物車の燃費を算定するための試験法への WLTP の導入について審議を進めてきたところ、今般、パブリックコメント※3 を経て、その方針（別紙参照）をとりまとめました※4。

なお、本とりまとめを踏まえ、今春に関連法令※5 等を改正することとしています。

※1：総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準 WG・交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会合同会議
※2：WP29 において定められた乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure(WLTP)）（参考参照）
※3：本とりまとめについての国民の皆様からのご意見及びご意見への考え方については、電子政府の総合窓口（e-Gov）の HP（http://search.e-gov.go.jp/servlet/Public）にてご覧頂けます。
※4：合同会議とりまとめについては、国土交通省の HP（http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s304_jidoushanenpi03.html）にてご覧頂けます。
※5：自動車の燃費については「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」に基づき、消費者の適切な選択を促すための燃費表示及び自動車メーカー等が達成すべき基準等について定められています。

（本発表資料のお問い合わせ先）
国土交通省自動車局環境政策課　蛯原、升井
電話：03-5253-8111（代表）内線 42535、42515、03-5253-8603（直通）

＜別紙＞

とりまとめの概要

自動車の燃費基準の達成判定において、既存の燃費試験法である JC08 燃費試験法に加えて、新たに WP29 において定められた WLTP 燃費試験法の活用が可能となるよう、必要な措置を実施します。

（1）対象範囲

乗用自動車（ただし、車両総重量 3.5t 超かつ乗車定員 10 人以上のものは除く。）及び車両総重量 3.5t 以下の貨物自動車とする。

（2）燃費基準値

既存の燃費基準である JC08 燃費基準の基準値に対して、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、自動車メーカー等における燃費基準の達成判定において使用可能とする※。

（3）目標年度

現行の目標年度を踏襲することとする。

（乗用車）2015 年度及び 2020 年度 （貨物車）2015 年度及び 2022 年度

（4）達成判定方式

現行の達成判定方式を踏襲することとする。

（5）表示事項

WLTP 燃費値及び JC08 燃費値を表示することとする（ただし、片方の燃費値を取得していない車両については当該燃費値を表示しなくてもよいものとする。）。

※全体的な傾向としては、WLTP 燃費値は JC08 燃費値と比較して同水準又はより低い（燃費悪化側）値となる傾向が確認されており、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、自動車メーカー等における燃費基準の達成判定において使用可能としても既存の燃費基準である JC08 燃費基準の緩和とはならない。

具体的な内容については以下の通り。

1. 対象となる範囲

現在の燃費規制における JC08 燃費試験の対象範囲は、揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とし、乗車定員 10 人以下の乗用自動車、乗車定員 11 人以上かつ車両総重量が 3.5 トン以下の乗用自動車及び揮発油又は軽油を燃料とする車両総重量が 3.5 トン以下の貨物自動車であって、道路運送車両法第 75 条第1項の型式指定を受けたもの(型式指定自動車)である。

表1に示すとおり、WLTP 燃費試験の対象は、中央環境審議会第十二次答申を踏まえ、排出ガス試験の対象範囲と同様に、JC08 燃費試験の対象となるものから揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とする乗車定員 10 人の 3.5 トン超の乗用自動車を除外したものとする。

表1 WLTP 燃費試験を適用する燃費規制の対象範囲

	乗車定員	車両総重量	揮発油	軽油	液化石油ガス
乗用自動車	**9 人以下**	**3.5 ﾄﾝ以下**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**
		3.5 ﾄﾝ超	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**
	10 人	**3.5 ﾄﾝ以下**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**
		3.5 ﾄﾝ超		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	
	11 人以上	**3.5 ﾄﾝ以下**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**	
		3.5 ﾄﾝ超		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	
貨物自動車		**3.5 ﾄﾝ以下**	**型式指定自動車**	**型式指定自動車**	
		3.5 ﾄﾝ超		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	

※アンダーライン部分が WLTP 燃費試験の対象範囲

2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等

(1)JC08 燃費基準における WLTP 燃費値の活用

燃費に係る試験サイクル・試験法の国際基準調和を進める観点から、WLTP 燃費試験の

早期導入のため、既存の燃費基準である JC08 燃費基準の基準値に対して、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、製造事業者等における燃費基準の達成判定において使用可能とする。

（2）達成判定方式

2015 年度乗用自動車燃費基準及び貨物自動車燃費基準の達成判定方式は、重量区分別基準方式を採用して区分毎に基準値を設定している。また、2020 年度乗用自動車燃費基準及び 2022 年度貨物自動車燃費基準では企業別平均燃費基準方式（CAFE 方式）を採用し、各企業単位におけるトータルでの燃費達成基準値を設定している。

国際基準調和と一貫した燃費規制の実施による継続的な燃費改善の取り組みの両立のため、WLTP 燃費試験の導入に際し、燃費基準の達成判定方式は、JC08 燃費値により達成判定を行うことを継続することが適当であるという基本的な考え方に基づき、現状の目標年度毎の燃費基準の達成判定方式を踏襲する。

（3）WLTP 燃費試験における車両のクラス分け及び適用されるサイクル

WLTP においては、定格出力と空車重量の比（PMR）及び最高速度により、適用される試験サイクル（Class1,Class2,Class3a 又は Class3b）が異なっている。我が国においては、Class1 に該当する車両は販売されておらず、Class2 に該当する車両は、乗用自動車、貨物自動車各１車種のみが販売されている以外は、全ての車両が Class3 に該当する。また、Class3a 及び Class3b の車両に適用される試験サイクルについては、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ及び超高速フェーズによりそれぞれ構成される。ただし、超高速フェーズについては、各国の選択により、除外できることとされている。

WLTP 燃費値の活用にあたっては、WLTP 排出ガス試験の結果を合理的に活用できることが望ましく、この結果との整合性の確保等の観点から、Class1 及び Class2 に該当する車両についても、当面は、最高速度が 120km/h 未満の車両には Class3a を、最高速度が 120km/h 以上の車両には Class3b を適用する。なお、超高速フェーズについては、我が国の自動車の走行実態と乖離があることから除外する。

（4）表示事項等

自動車ユーザーが自動車を購入する際に燃費値に関する識別を容易にし、燃費性能の優れた自動車の選択を支援することによりその普及を促進することを目的として、表示事項（車両重量、燃費値等）及び遵守事項（燃費値は活字を大きくする等特に目立つ方法を用いて表示すること、燃費値は自動車ユーザーの運転方法等に応じて異なる旨付記すること等）（以下、「表示事項等」という。）が告示で定められている。このため、燃費値等の表示事項については自動車ユーザーにとって見やすくするとともに、燃費性能に密接に関連する項目等も表示される必要がある。

ｉ　表示事項等について

WLTP 燃費試験の導入にあたり、表示事項等は、現行の判断基準において定められて

いる事項を引き続き用いる。

ii　燃費表示における WLTP 燃費値の導入について

2020 年度及び 2022 年度を目標年度とする現行燃費基準における表示事項等では、JC08 燃費値を表示することとされている。

今般、燃費試験における WLTP の導入に伴い、表示事項等においても、WLTP 燃費値の導入を進めることが適当である。

現行の燃費基準の達成状況を適切に評価し、かつ、排出ガス試験における WLTP の導入時期に留意しつつ、WLTP 燃費値の表示への導入を早期に進めていくため、燃費表示における WLTP 燃費値の導入時期については、図1に示すように整理する。

なお、具体的な時期については、WLTP による排出ガス試験の段階的な導入時期（継続生産車等への経過措置を含む。）と合わせることが適当である。

① 全ての車両における排出ガス試験が JC08 である段階

JC08 燃費値を表示（排出ガス試験に WLTP が導入される前に、製造事業者等が WLTP 燃費試験を行う場合は、WLTP 燃費値の表示可）

② 新型車における排出ガス試験が WLTP である段階（継続生産車等への経過措置期間含む）

WLTP 燃費値及び JC08 燃費値を表示（ただし、片方の燃費値を取得していない車両については当該燃費値を表示しなくてもよいものとする※）

※表示のみを目的に WLTP 燃費試験と JC08 燃費試験の両方の試験を課さないこととするため

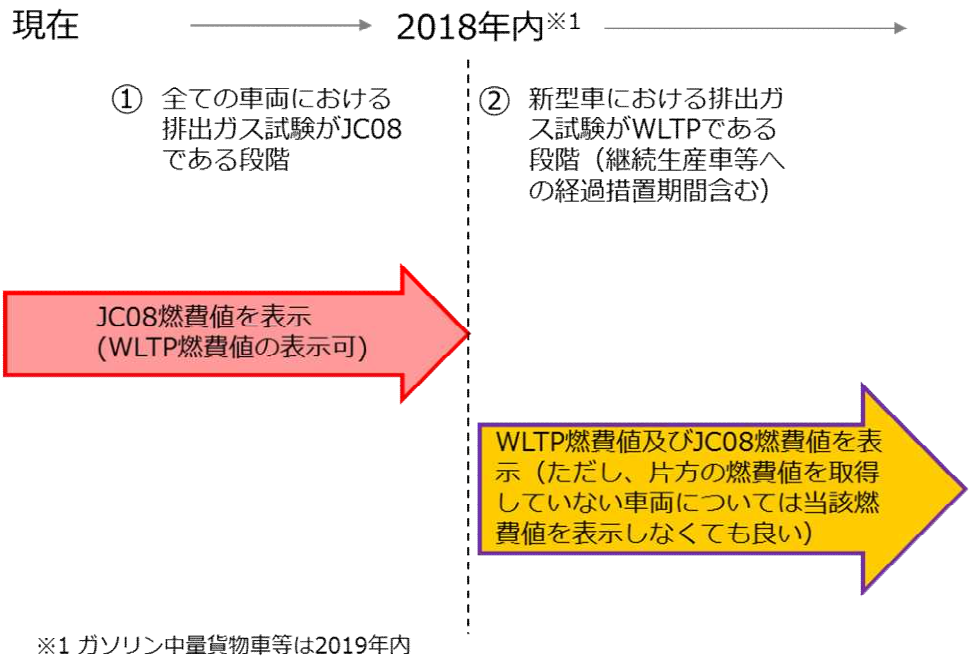


図1　燃費表示における WLTP 燃費値の導入時期

iii　自動車ユーザーへの情報提供にあたっての留意点

今後、燃費表示における WLTP 燃費値の導入により、JC08 燃費値による表示と WLTP 燃費値による表示が混在することとなるため、自動車ユーザーにとってわかりやすく、車両間の比較がしやすい表示となるよう、表示方法等について十分に留意する必要がある。また、自動車ユーザーに対して、JC08 燃費試験と WLTP 燃費試験の違いや特徴等を含め燃費試験における WLTP 導入の趣旨について理解が得られるよう、適切に情報提供を行う必要がある。

（5）コンバインドアプローチ（補間法）

WLTPにおいて採用されているコンバインドアプローチとは、一定の条件を満たす車両のグループ（以下、「ファミリー」という。）の中で最も良い燃費値と最も悪い燃費値の実測値から、計算による補間を行うことにより、ファミリー内の個々の車両の燃費値を求める方法をいう。

コンバインドアプローチによって、自動車ユーザーは幅広い車種の燃費値を把握することができる一方、製造事業者等は燃費試験の簡素化を図ることができる。

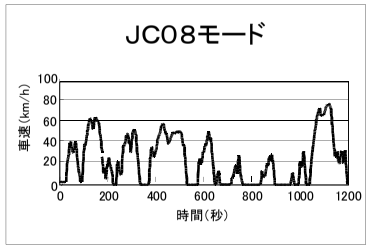
コンバインドアプローチを適用することが可能な車両のグループについて、JC08 燃費試験の実測値と、コンバインドアプローチによる相関式を比較した結果、両者はよく一致している。よって、コンバインドアプローチによる燃費算定の技術的妥当性が確認されたことから、WLTP 燃費試験の導入に併せ、コンバインドアプローチによる燃費算定法を導入することとする。

WLTPの概要

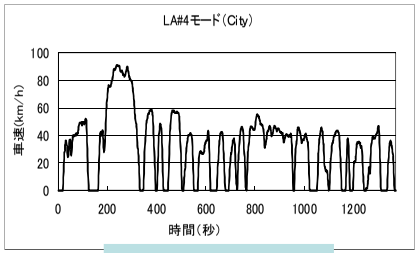
参考

現在、排出ガス・燃費の試験サイクル・試験方法は各国や地域が独自に設定。
メーカーが各国で自動車の認証を取得するためには、国・地域毎に異なる方法で試験することが必要。

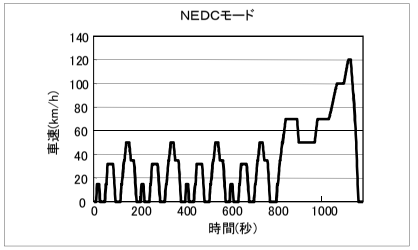
日本



アメリカ



ＥＵ



試験サイクル・試験方法の国際統一

■ 国連 自動車基準調和世界フォーラム（WP29）

『乗用車等の国際調和燃費・排出ガス試験方法（WLTP※）の策定』

※WLTP: **W**orldwide harmonized **L**ight vehicles **T**est **P**rocedure

✓ 一度の試験で複数の国・地域での認証に必要なデータを取得可能

✓ 2014年３月のWP29にて、WLTPの世界技術規則（gtr）を採択。

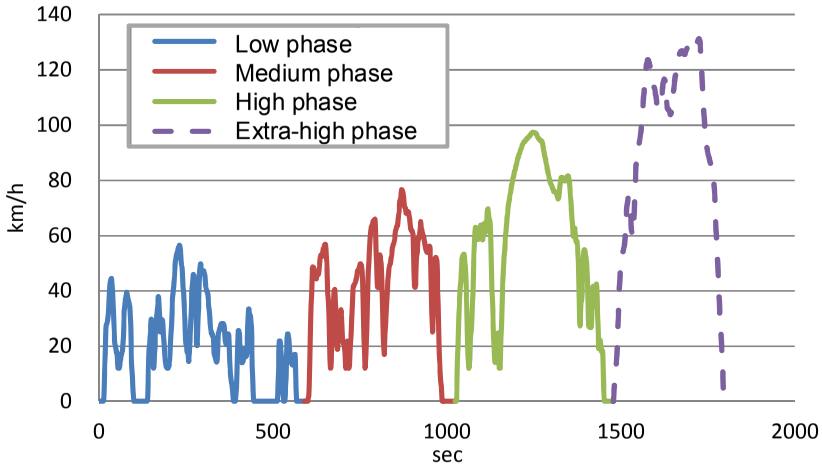
■ 我が国のスタンス

現行の我が国独自の制度からWLTPに速やかに移行

（「規制改革実施計画」（平成26年６月24日閣議決定）において、「WLTPの速やかな国内導入について中央環境審議会等で検討し、結論を得次第導入する」とされている。）

→ 新興国も参加する真の国際基準調和の実現

WLTPの試験サイクルの一例



10．世界初！「ドライバー異常時対応システム」のガイドラインを策定しました

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 28 年 3 月 29 日
自　動　車　局

世界初！「ドライバー異常時対応システム」のガイドラインを策定しました

～ドライバーの発作等に起因する交通事故の防止に向けて～

国土交通省は、ドライバーが急病等により運転の継続が困難になった場合に自動車を自動で停止させる「ドライバー異常時対応システム」のガイドラインを世界に先駆けて策定しました。
このガイドラインにより、当該システムを搭載したバス等の早期導入が期待されます。

＜背景＞
近年、ドライバーの健康状態が急変し、運転の継続が困難な状況に陥ってしまう事故が複数発生しております。
このような事態を受けて、国土交通省自動車局では、産学官が連携した先進安全自動車（ASV※）推進検討会において、平成 23 年度より、「ドライバー異常時対応システム」の技術的な要件等を検討してまいりました。

＜ガイドラインの概要＞

対象
二輪車を除くすべての自動車

検知方法
①システムによる「異常自動検知型」、②「ドライバー押しボタン型」、③「同乗者押しボタン型」の３タイプ。

運転者への作動警報
検知方法の①は誤作動が、③は悪戯等が懸念されることから、減速開始前に運転者に一定時間警報。（運転者に異常がない場合、その間に運転者が作動を解除。）

制御（減速度）
後続車の追突や立ち席の乗客に考慮した減速度。

同乗者への報知
同乗者、特に立ち席の乗客に対して、ドライバーに異常が起きているため減速をかけることを音や表示等で注意喚起。（急な減速等に備えるため）

他の交通への報知
付近を走行する他の車両や歩行者等に対し、自車に異常が起きていることを警報音で報知。また、後続車には、ハザードランプの点滅により減速をかけることを報知。

○ ドライバー異常時対応システムの概要については別紙をご参照ください。

※ ASV とは Advanced Safety Vehicle の略で、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車のことです。
ASV 推進検討会については下記ホームページをご覧ください。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html

【お問い合わせ先】
自動車局 技術政策課　谷口・山村・山口
代表：03-5253-8111（内線 42257、42256)、直通：03-5253-8592、FAX：03-5253-1639

ドライバー異常時対応システムの概要

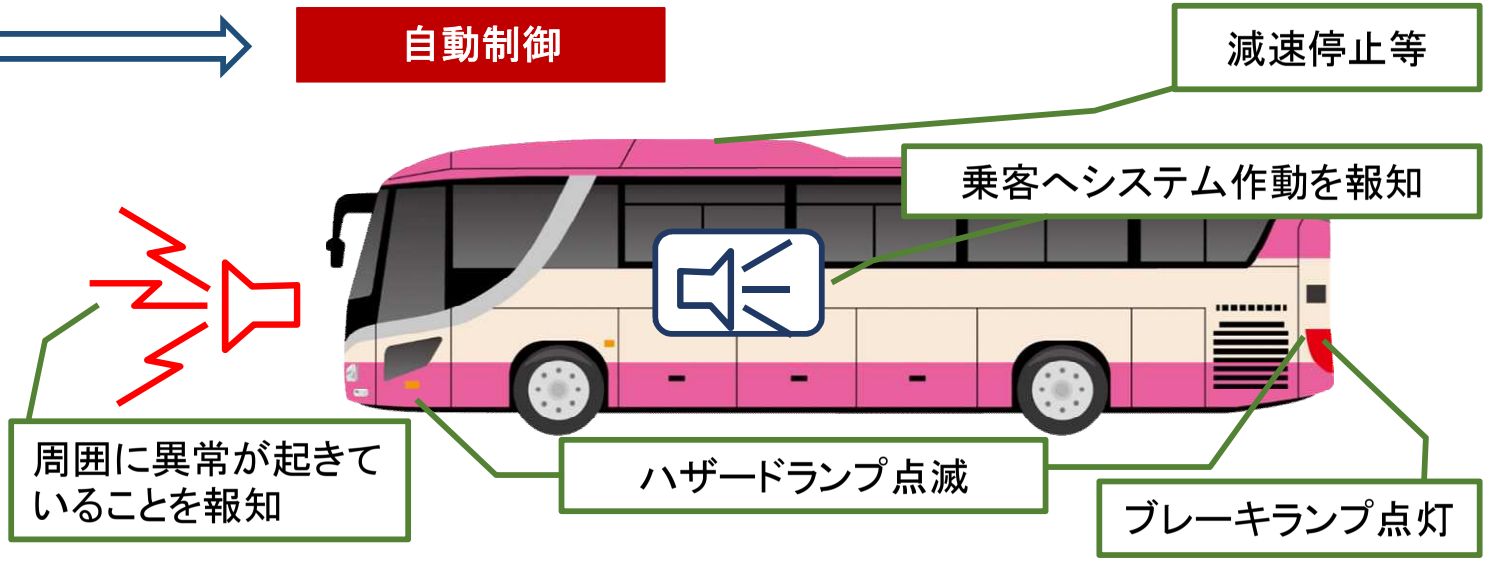
国土交通省

現状

● ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」の研究・開発が進められている。

異常検知 ⇒ **自動制御**

●運転手、乗客がボタンを押す
●システムが自動検知



異常検知	自動制御
1. 押しボタン方式 ● 運転者による押しボタン ● 乗客による押しボタン	1. 単純停止方式 徐々に減速して停止（操舵なし）
2. 自動検知方式 ● システムがドライバーの姿勢、視線、ハンドル操作を監視し、異常を検知	2. 車線内停止方式 車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止 （操舵は車線維持のみ） 3. 路肩停止方式 ⇦ 本ガイドラインの対象外、検討を継続 車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、路肩に寄せて停止

11. 自動車の前面ガラスへ貼付するステッカーの指定について

国自技第１９９号
平成２７年１２月９日

定期点検整備促進協議会代表
一般社団法人　日本自動車整備振興会連合会
会　長　橋本　一豊　殿

国土交通省自動車局長　藤井　直樹

自動車の前面ガラスへ貼付するステッカーの指定について

標記について、道路運送車両の保安基準（昭和２６年運輸省令第６７号）第２９条第４項第７号の規定に基づき、下記により国土交通大臣の指定が行われたので通知します。

記

１．指定物件
普通自動車、小型自動車（二輪自動車を除く。）、軽自動車（二輪自動車を除く。）及び大型特殊自動車の定期点検整備促進運動に使用するステッカー

２．貼付位置
車室内から見て、前面ガラス左側上部隅（ただし、左ハンドル車にあっては右側上部隅）の位置に１枚
この場合において、ステッカーの認識が困難となるときは、可能な限り上部とすることとして、認識が可能となる位置まで下方にずらすことを可とする。

３．貼付期間
平成２８年４月１日から平成２９年１月３１日

４．貼付するステッカー
別紙１のとおり

５．管理要領
別紙２のとおり

別紙１

点検整備済ステッカー（平成２８年用）の仕様及び様式等

○図柄（例）及び寸法は次の通り。

（表）　　（裏）

○事業者が前面ガラスに貼付できる期間

①　自家用貨物車　　平成28年4月1日~平成28年6月30日

②　事業用自動車　　平成28年4月1日~平成28年9月30日

○前面ガラスに貼付していてよい期間

①　自家用貨物車　　平成28年4月1日~平成29年1月31日

②　事業用自動車　　平成28年4月1日~平成29年1月31日

別 紙 2

定期点検整備促進対策の目的及び使用するステッカーの取扱いについて

1．目　　的

定期点検整備の普及と実施の徹底を図り、車両の安全を確保するとともに、排出ガス防止対策を促進する。

2．対象車両

普通自動車、小型自動車（二輪車を除く）、軽自動車（二輪車を除く）及び大型特殊自動車。

3．貼 付 者

自動車整備事業者、新車販売事業者及び特定給油所等。

4．貼付方法

車室内より見て前面ガラス左側上部（但し、左ハンドル車にあっては右側上部）で運転者の視野を妨げず、また検査標章の貼付を妨げない位置に１枚を次回点検月を残して貼付する。

この場合において、ステッカーの認識が困難となるときは、可能な限り上部とすることとして、認識が可能となる位置まで下方にずらすことを可とする。

5．はく離者

自動車使用者（または所有者）及び３項に掲げる者。

6．はく離方法

手等ではく離する。

7．運行経路

対象車両が全国的に散在した車両であるため、特に定めた経路はない。

国自技第２００号
平成２７年１２月９日

定期点検整備促進協議会代表
一般社団法人　日本自動車整備振興会連合会
会　長　橋本　一豊　殿

国土交通省自動車局長　藤井　直樹

自動車の前面ガラスへ貼付するステッカーの指定について

標記について、道路運送車両の保安基準（昭和２６年運輸省令第６７号）第２９条第４項第７号の規定に基づき、下記により国土交通大臣の指定が行われたので通知します。

記

１．指定物件
普通自動車、小型自動車（二輪自動車を除く。）、軽自動車（二輪自動車を除く。）及び大型特殊自動車の定期点検整備促進運動に使用するステッカー

２．貼付位置
車室内から見て、前面ガラス左側上部隅（ただし、左ハンドル車にあっては右側上部隅）の位置に１枚
この場合において、ステッカーの認識が困難となるときは、可能な限り上部とすることとして、認識が可能となる位置まで下方にずらすことを可とする。

３．貼付期間
平成２８年４月１日から平成３０年１月３１日

４．貼付するステッカー
別紙１のとおり

５．管理要領
別紙２のとおり

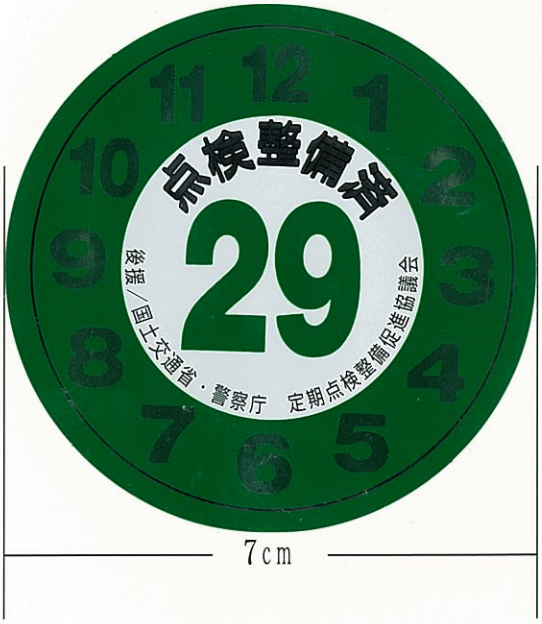
（※　別紙2は国自技第199号の別紙2と同じであるため省略）

別紙１

点検整備済ステッカー（平成２９年用）の仕様及び様式等

○図柄（例）及び寸法は次の通り。

（表）



（裏）

○事業者が前面ガラスに貼付できる期間

①	自家用乗用車	平成28年 4月1日～平成28年12月31日
②	自家用貨物車	平成28年 7月1日～平成29年 6月30日
③	事業用自動車	平成28年10月1日～平成29年 9月30日

○前面ガラスに貼付していてよい期間

①	自家用乗用車	平成28年 4月1日~平成30年1月31日
②	自家用貨物車	平成28年 7月1日~平成30年1月31日
③	事業用自動車	平成28年10月1日~平成30年1月31日

国自技第２０１号
平成２７年１２月９日

定期点検整備促進協議会代表
一般社団法人　日本自動車整備振興会連合会
会　長　橋本　一豊　殿

国土交通省自動車局長　藤井　直樹

自動車の前面ガラスへ貼付するステッカーの指定について

標記について、道路運送車両の保安基準（昭和２６年運輸省令第６７号）第２９条第４項第７号の規定に基づき、下記により国土交通大臣の指定が行われたので通知します。

記

１．指定物件
普通自動車、小型自動車（二輪自動車を除く。）、軽自動車（二輪自動車を除く。）及び大型特殊自動車の定期点検整備促進運動に使用するステッカー

２．貼付位置
車室内から見て、前面ガラス左側上部隅（ただし、左ハンドル車にあっては右側上部隅）の位置に１枚
この場合において、ステッカーの認識が困難となるときは、可能な限り上部とすることとして、認識が可能となる位置まで下方にずらすことを可とする。

３．貼付期間
平成２８年４月１日から平成３１年１月３１日

４．貼付するステッカー
別紙１のとおり

５．管理要領
別紙２のとおり

（※　別紙2は国自技第199号の別紙2と同じであるため省略）

別紙 1

点検整備済ステッカー（平成３０年用）の仕様及び様式等

○図柄（例）及び寸法は次の通り。

（表）

（裏）

○事業者が前面ガラスに貼付できる期間

①	自家用乗用車	平成29年 1月1日～平成29年12月31日
②	自家用貨物車	平成29年 7月1日～平成30年 6月30日
③	事業用自動車	平成29年10月1日～平成30年 9月30日

○前面ガラスに貼付していてよい期間

①	自家用乗用車	平成29年 1月1日~平成31年1月31日
②	自家用貨物車	平成29年 7月1日~平成31年1月31日
③	事業用自動車	平成29年10月1日~平成31年1月31日

外装の基準が適用されます

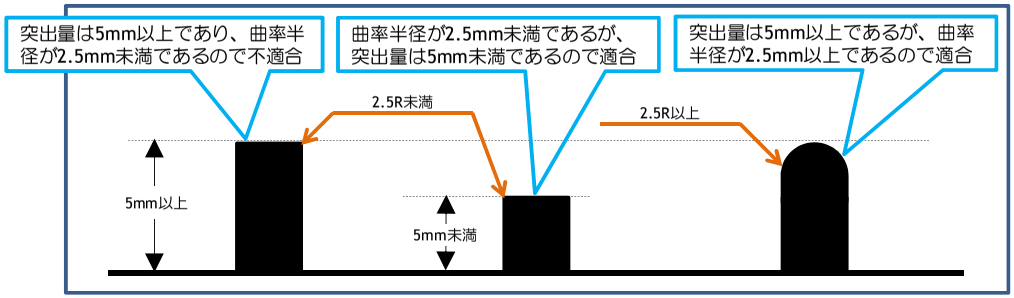
四国運輸局

～平成29年4月1日から、外装の基準が適用されます～

平成21年1月1日以降製作された乗用車に適用されている外装の基準は、基準適用が猶予されておりましたが平成29年4月1日より適用されます。

1. 適用される自動車
   次の自動車を除く、平成21年1月1日以降に製作された専ら乗用の用に供する自動車
   - ① 二輪自動車
   - ② 側車付二輪自動車
   - ③ 三輪自動車
   - ④ カタピラ及びそりを有する軽自動車
   - ⑤ 被けん引自動車
2. 基準
   車体等その他基部からの突出量が5mm以上であり、かつ先端の曲率半径が2.5mm未満である突起を有してはならない。
   ただし、次ページの3の部位を除く。

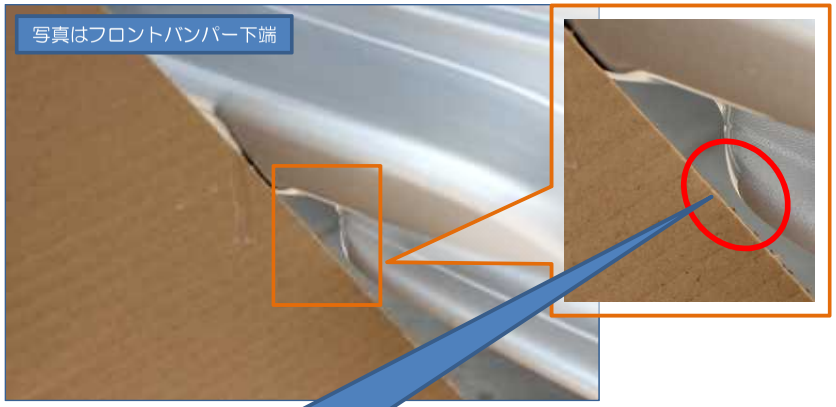
曲率半径が2.5mm（2.5R）とは、
5円硬貨の内径と同じ半径となります。



外装の基準が適用されます

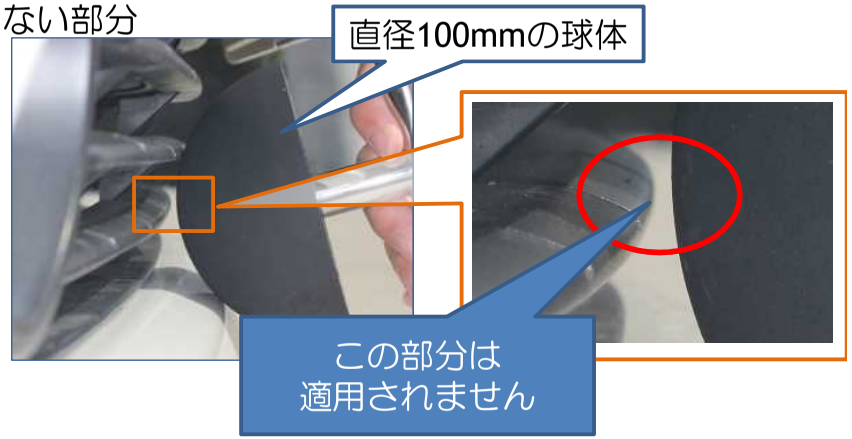
四国運輸局

3. 次の部位を除く部分について、基準が適用されます。
   - ① 後写鏡
   - ② 牽引装置
   - ③ 高さ2.0mを超える部分
   - ④ フロアラインより下方の部分
     フロアラインとは、鉛直線と母線のなす角度が30度である円錐を静的に接触させながら移動させた場合の接触点の軌跡をいう。

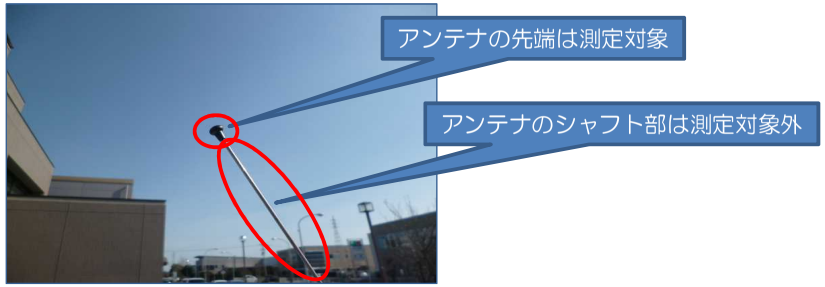


この部分は
適用されません

⑤ 直径100mmの球体を車体に接触させた場合に接触しない部分



⑥ グリル等の間隔の隙間が40mm以下であるもの
⑦ 突起物の硬さが60ショア（A）以下のもの
⑧ 窓ふき器及び前照灯洗浄器の前照灯拭き器のワイパーブレード等
⑨ 車輪の回転部分
⑩ ボディーパネルの折り返し部分の突起高さの10分の1以上の値の曲率半径を有するもの
⑪ 自動車の側面に備えるデフレクターの端部
⑫ ボンネット後端及びトランクルーム前端の板金端部
⑬ 先端を除くアンテナのシャフト

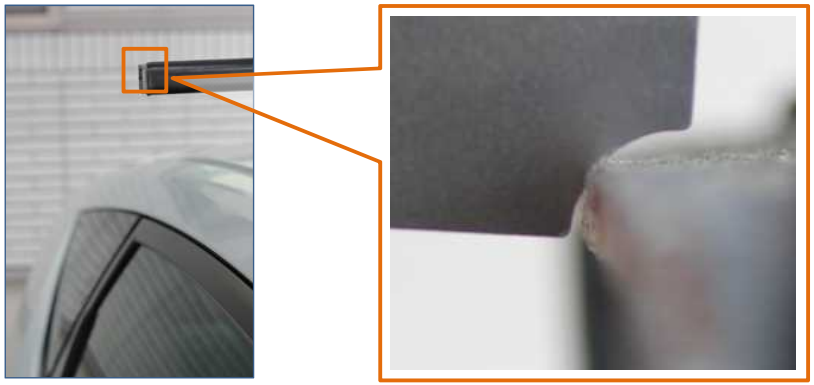


など

外装の基準が適用されます
四国運輸局

4. 適否の例

① ルーフラック



要件	結果
測定対象となる部位か （「3.」で除外される部位以外か）	Yes
車体からの突出は5mm以上か	Yes
曲率半径は2.5mm未満か	Yes

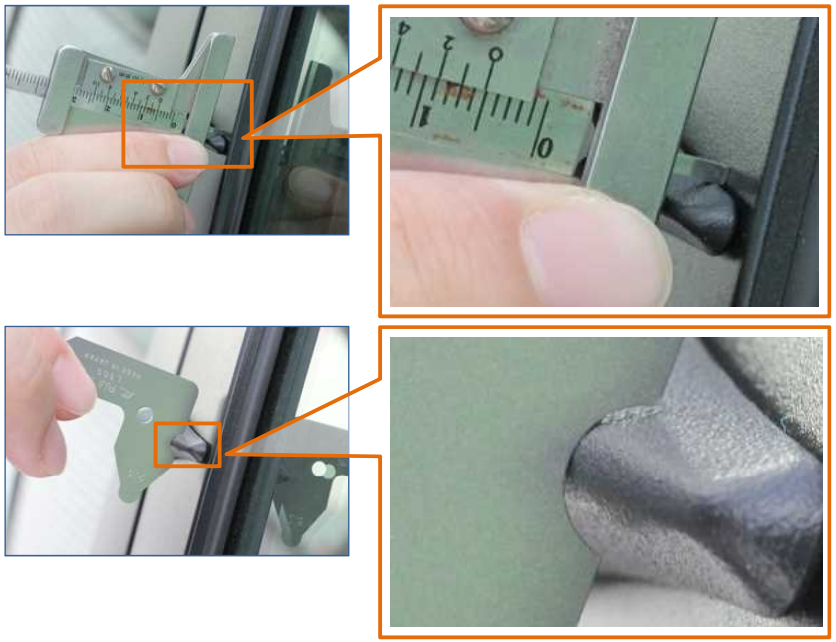
上表の結果、バーのエンドキャップがないことにより、

不適合

《参考》
古いルーフラックのバーを外装の基準が適用される自動車に取り付けた場合も、エンドキャップの形状などによっては不適合となるおそれもあります。

外装の基準が適用されます

② 後付けのボルテックス・ジェネレーター 、タービュレーターなど



要件	結果
測定対象となる部位か （「3. 」で除外される部位以外か）	Yes
車体からの突出は5mm以上か	Yes
曲率半径は2.5mm未満か	Yes

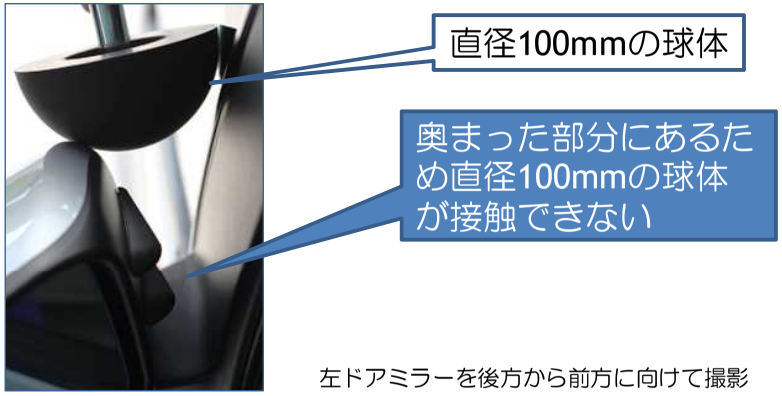
不適合

四国運輸局

外装の基準が適用されます

《参考》
ボルテックス・ジェネレーターとは、走行中の空気の流れを整え、風切り音の低減や走行安定性を高める目的で装着され、トヨタのアクアやモデルチェンジ後のハイエースのテールランプ付近などにも標準で装着されている自動車もあります。なお、軟質素材で製作されたものは適合となるものもあります。

ただし、同じものでも取り付ける場所によっては適合となります。



左ドアミラーを後方から前方に向けて撮影

要件	結果
測定対象となる部位か （「3. 」で除外される部位以外か）	No
車体からの突出は5mm以上か	Yes
曲率半径は2.5mm未満か	Yes

適合

③ アンテナ
先端部の保護キャップがなく、先端の曲率半径が2.5mm未満である場合・・・

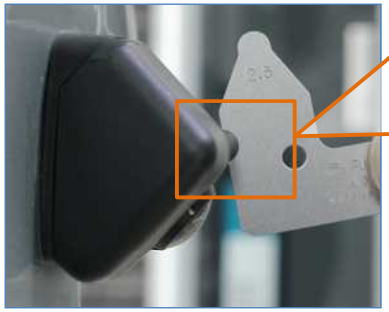
要件	結果
測定対象となる部位か （「3．」で除外される部位以外か）	Yes
車体からの突出は5mm以上か	Yes
曲率半径は2.5mm未満か	Yes

アンテナのシャフト部は測定の対象から外れていますが、先端については測定の対象となっているので、

⇩

不適合

④ カメラ



直径100mmの球体

直径100mmの球体が接触できない部分は適用されません

要件	結果
測定対象となる部位か （「3．」で除外される部位以外か）	Yes
車体からの突出は5mm以上か	Yes
曲率半径は2.5mm未満か	No

⇩

適合

《参考》
後付けされるカメラによっては曲率半径が2.5mm未満のものもありますので、取り付けられる場所によっては不適合となる場合もあります。

ナンバープレートの表示等の基準が制定されました（平成28年4月1日施行）

国土交通省 四国運輸局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期

四国運輸局

ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期等

1. ナンバープレートに取り付けることができる物品

（規定に基づく方法、位置に取り付けられたものに限る）

① 封印
② 臨時検査合格標章
③ 検査標章
④ 自動車損害賠償保障法に基づく保険標章又は共済標章
⑤ 自動車損害賠償保障法に基づく保険・共済除外標章
⑥ 基準に適合するナンバープレート用フレーム
⑦ 基準に適合するボルトカバー

2. 平成33年3月31日以前に登録・検査・使用の届出（※1）がある自動車に適用される基準

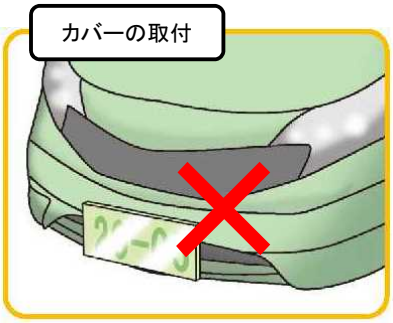
① ナンバープレートカバーが装着されていないこと
② ナンバープレート用のフレーム、ボルトカバーは、取り付けた状態で、番号（※2）を被覆せず、番号の判読ができ、かつ、脱落するおそれのないものであること
③ ナンバープレートは、番号の識別に支障が生じないように、見やすい位置に表示すること
④ ナンバープレートの取付け角度は、番号の判読ができる見やすい角度とすること
⑤ ナンバープレートは折り返されていないこと、表裏・上下が逆さでないこと等、番号の識別に支障を生じないこと
⑥ ナンバープレートは、水平に取り付けられていること

注）※1：登録がある自動車とは、普通自動車、小型自動車及び大型特殊自動車をいう。
検査がある自動車とは、小型の二輪自動車及び検査対象軽自動車をいう。
使用の届出がある自動車とは、検査対象外軽自動車をいう。
※2：番号とは、ナンバープレートに記載されている文字、番号の全てをいう。

● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期

四国運輸局

カバーの取付



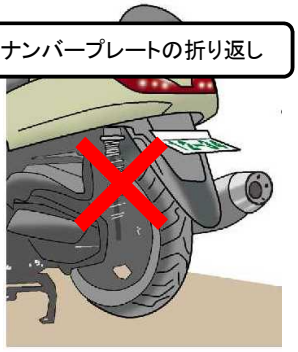
平成28年4月1日から禁止されます

ナンバープレートの回転

シール等の貼付

文字が隠れるようなフレームの取付

ナンバープレートの折り返し



● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期

四国運輸局

2. 平成33年4月1日以降に登録・検査・使用の届出がある自動車に適用される基準

① ナンバープレートカバーが装着されていないこと

② ナンバープレート用のフレームは、次の基準に適合すること
（自動車登録番号標及び検査対象軽自動車の車両番号標に限る）
・その幅が上部にあっては10ミリメートル以下、左右にあっては18．5ミリメートル以下、下部にあっては13．5ミリメートル以下のものであること
・その厚さが、上部にあっては6ミリメートル以下（上部の幅が7ミリメートル以下の場合にあっては10ミリメートル以下）、それ以外の部分にあっては30ミリメートル以下であること
・脱落するおそれがないこと

③ ナンバープレート用のボルトカバーは、次の基準に適合すること
・その直径が28ミリメートル以下であって、番号に被覆しないこと
・その厚さが9ミリメートル以下であること
・脱落するおそれがないこと

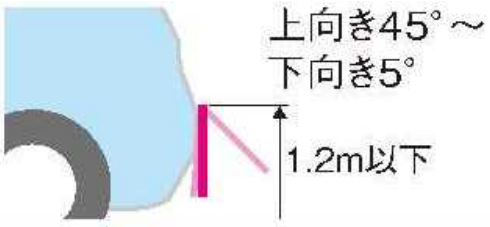
④ ナンバープレートは、番号の識別に支障が生じないように、見やすい位置に表示すること
⑤ ナンバープレートの取付け角度は、次の基準に適合すること
● 自動車の前面のナンバープレートは、上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き10度以下若しくは下向き10度以下であること

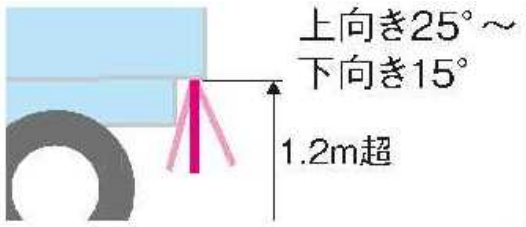
● 自動車の前面のナンバープレートは、左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が左向き10度以下であること

● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期
四国運輸局

● 自動車の後面のナンバープレートは、その上端が地上面から1．2メートル以下の高さの位置にある場合は、上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き45度以下若しくは下向き5度以下であること
（オートバイ（側車付を含む）を除く）

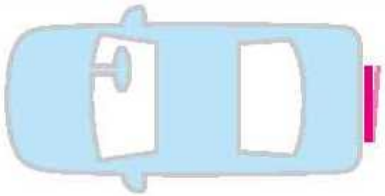
● 自動車の後面のナンバープレートは、その上端が地上面から1．2メートルを超える高さの位置にある場合は、上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き25度以下若しくは下向き15度以下であること
（オートバイ（側車付を含む）を除く）





● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期

● 自動車の後面のナンバープレートは、左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が左向き5度以下であること
（オートバイ（側車付を含む）を除く）

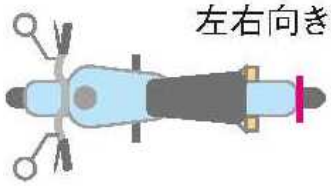


左向き5° ～左右向き0°

● オートバイ（側車付を含む）のナンバープレートは、上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き40度以下若しくは下向き15度以下であること

● オートバイ（側車付を含む）のナンバープレートは、左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行であること

上向き40° ～
下向き15°



左右向き0°

● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期

四国運輸局

● 自動車のナンバープレートは、左右両端を結ぶ直線が水平であること

● 確実に取り付けることによって表示していること

● 自動車のナンバープレートが折り返されていないこと、その表裏又は上下が逆さでないこと
その他の番号の識別に支障が生じない方法によって表示していること

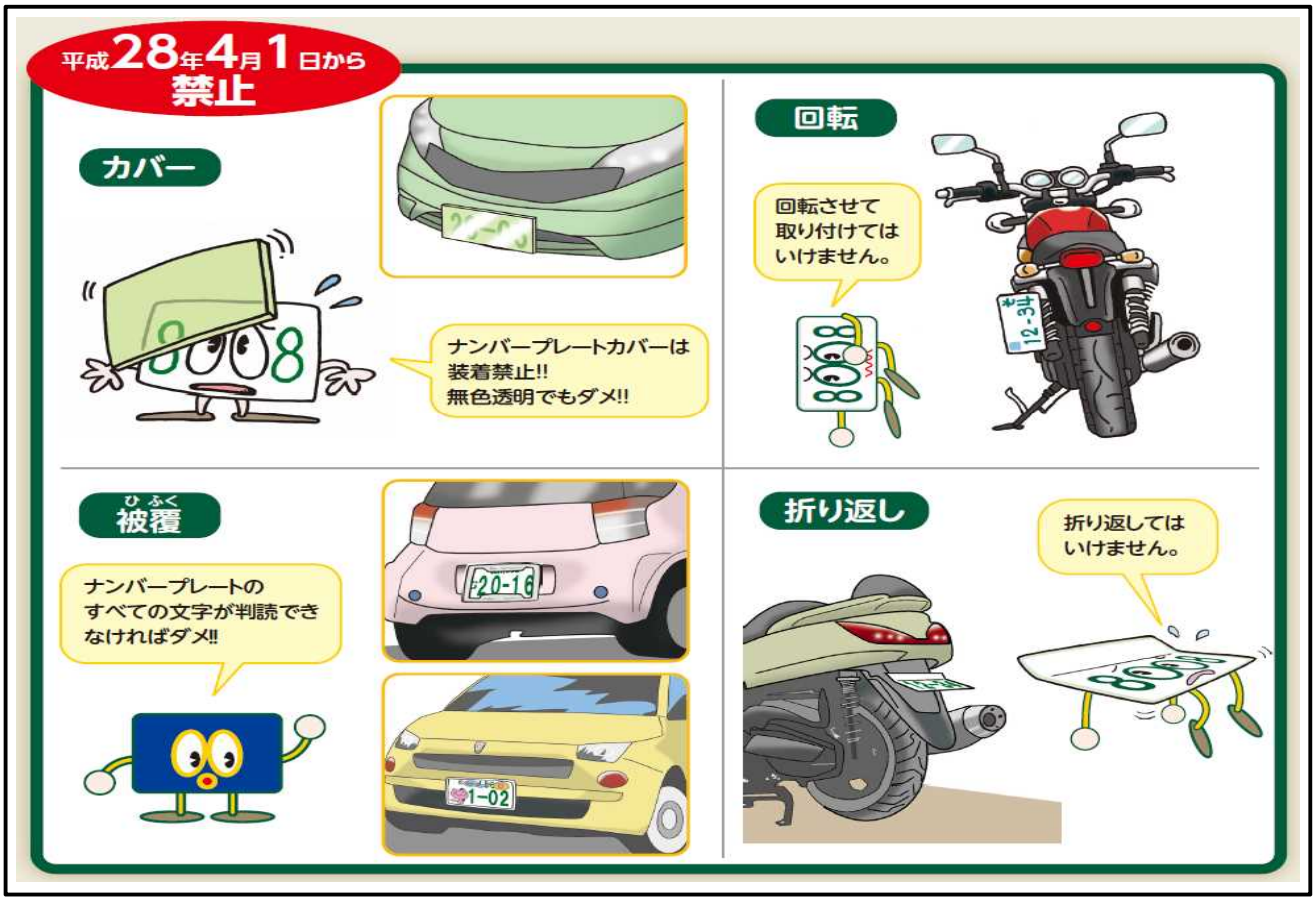
指定自動車整備事業場における取扱い

重点期間中（平成28年4月及び「点検整備推進運動の強化月間（9、10月）」）における取扱い
（新規検査・継続検査）

① 保安基準適合証又は自動車検査証の交付時、自動車検査員が不適切表示に〇をつけたチラシを使用者に対して配布し、使用者（依頼者）に不適切表示を改善しなければ運行の用に供することができない旨を説明する。

② 整備のための再封印を行ったときは、封印者が不適切表示に〇をつけたチラシを使用者に対して配布し、使用者（依頼者）に不適切表示を改善しなければ運行の用に供することができない旨を説明する。

● ナンバープレートの表示に関する基準の適用時期



道路運送車両法

(自動車登録番号標の表示の義務)
第19条　自動車は、第11条第1項(同条第2項及び第14条第2項において準用する場合を含む。)の規定により国土交通大臣又は第25条の自動車登録番号標交付代行者から交付を受けた自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。

道路運送車両法施行規則

(自動車登録番号標の取付け)
第7条　法第11条第1項(同条第2項及び第14条第2項において準用する場合を含む。)及び第6項並びに法第20条第4項の規定による自動車登録番号標の取付けは、第8条の2第1項本文に規定する位置に、同条第2項に規定する方法により表示されるように行うものとする。ただし、三輪自動車、被牽引自動車又は国土交通大臣の指定する大型特殊自動車にあっては、前面の自動車登録番号標を省略することができる。

(自動車登録番号標の表示)
第8条の2　法第19条の国土交通省令で定める位置は、自動車の前面及び後面であって、自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして告示で定める位置とする。ただし、三輪自動車、被牽引自動車又は国土交通大臣の指定する大型特殊自動車にあっては、前面の自動車登録番号標を省略することができる。
2　法第19条の国土交通省令で定める方法は、次のいずれにも該当するものとする。
一　自動車の車両中心線に直交する鉛直面に対する角度その他の自動車登録番号標の表示の方法に関し告示で定める基準に適合していること。
二　自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして告示で定める物品以外のものが取り付けられておらず、かつ、汚れがないこと。

● 参考(根拠法令等)
四国運輸局

自動車登録番号標等の表示の位置及び表示の方法の基準を定める告示

平成27年12月28日

(用語)
第1条　この告示における用語の定義は、道路運送車両法(昭和26年法律第185号。以下「法」という。)第2条に定めるもののほか、次の各号の定めるところによる。
一　「車両中心線」とは、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)第2条第5号の車両中心線をいう。
二　「上向き」とは、自動車の前面の自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標(以下「自動車登録番号票等」という。)にあってはその下端がその上端よりも前方にある状態をいい、自動車の後面の自動車登録番号標等にあってはその上端が下端よりも前方にある状態をいう。
三　「下向き」とは、自動車の前面の自動車登録番号標等にあってはその上端がその下端よりも前方にある状態をいい、自動車の後面の自動車登録番号標等にあってはその下端が上端よりも前方にある状態をいう。
四　「左向き」とは、自動車の前面の自動車登録番号標等にあっては当該自動車の右側面に近い部分が当該自動車の左側面に近い部分よりも前方にある状態をいい、自動車の後面の自動車登録番号標等にあっては当該自動車の左側面に近い部分が当該自動車の右側面に近い部分よりも前方にある状態をいう。

(自動車登録番号標等の表示の位置)
第2条　道路運送車両法施行規則(以下「規則」という。)第8条の2第1項(規則第24条(規則第26条の5において準用する場合を含む。)、第43条の7及び第63条の8において準用する場合を含む。)の告示で定める位置は、自動車登録番号標に記載された自動車登録番号、臨時運行許可番号標若しくは回送運行許可番号標に記載された番号又は車両番号標に記載された車両番号(以下「自動車登録番号等」という。)の識別に支障が生じないように、見やすい位置とする。

（自動車登録番号標等の表示の方法の基準）
第3条　規則第8条の2第2項第1号（規則第24条（規則第26条の5において準用する場合を含む。）及び第43条の7において準用する場合を含む。）の告示で定める基準は、次に掲げるものとする。
一　自動車の前面の自動車登録番号標等にあっては、その上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き10度以下若しくは下向き10度以下であること。
二　自動車の後面の自動車登録番号標等であって、その上端が地上面から1．2メートル以下の高さの位置にある場合にあっては、その上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き45度以下若しくは下向き5度以下であること。
三　自動車の後面の自動車登録番号標等であって、その上端が地上面から1．2メートルを超える高さの位置にある場合にあっては、その上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き25度以下若しくは下向き15度以下であること。
四　自動車の前面の自動車登録番号標等にあっては、その左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が左向き10度以下であること。
五　自動車の後面の自動車登録番号標等にあっては、その左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が左向き5度以下であること。
六　自動車登録番号標等の左右両端を結ぶ直線が水平であること。
七　自動車登録番号標等を確実に取り付けることによって表示していること。ただし、合成樹脂製の回送運行許可番号標にあっては、脱落しないように取り付けることによって表示していること。
八　前各号に掲げるもののほか、自動車登録番号標等が折り返されていないこと、その表裏又は上下が逆さでないことその他の自動車登録番号等の識別に支障が生じない方法によって表示していること。
2　規則第24条（二輪自動車及び側車付二輪自動車に係る部分に限り、規則第26条の5において準用する場合を含む。）及び第43条の7（二輪の小型自動車に係る部分に限る。）において準用する規則第8条の2第2項第1号の告示で定める基準は、前項の規定にかかわらず、次に掲げるものとする。
一　臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標（以下「臨時運行許可番号標等」という。）の上下両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行又は当該鉛直面に対する角度が上向き40度以下若しくは下向き15度以下であること。

● 参考（根拠法令等）
四国運輸局

二　臨時運行許可番号標等の左右両端を結ぶ直線が車両中心線に直交する鉛直面に対して平行であること。
三　臨時運行許可番号標等の左右両端を結ぶ直線が水平であること。
四　臨時運行許可番号標等を確実に取り付けることによって表示していること。ただし、合成樹脂製の回送運行許可番号標にあっては、脱落しないように取り付けることによって表示していること。
五　前各号に掲げるもののほか、臨時運行許可番号標等が折り返されていないこと、その表裏又は上下が逆さでないことその他の臨時運行許可番号標若しくは回送運行許可番号標に記載された番号又は車両番号標に記載された車両番号の識別に支障が生じない方法によって表示していること。
3　規則第63条の8において準用する規則第8条の2第2項第1号の告示で定める基準は、前項各号に掲げるものとする。

附　則
（施行期日）
1　この告示は、平成28年4月1日から施行する。
（経過措置）
2　平成33年3月31日以前に、法の規定により登録を受けた自動車、自動車検査証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又は使用の届出があった検査対象外軽自動車に係る自動車登録番号標等については、第3条第1項第1号から第5号まで、第2項第1号及び第2号並びに第3項（同条第2項第1号及び第2号に係る部分に限る。）の規定にかかわらず、これらの自動車の運行中当該自動車に係る自動車登録番号等が判読できるような見やすい角度によることができる。
3　法第34条第1項（法第73条第2項において準用する場合を含む。）の臨時運行の許可又は法第36条の2第1項（法第73条第2項において準用する場合を含む。）の許可を受けて運行の用に供する自動車に係る臨時運行許可番号標又は回送運行許可番号標（前項に規定するものを除く。）については、第3条第1項第1号から第5号まで並びに第2項第1号及び第2号の規定にかかわらず、平成33年3月31日までの間は、これらの自動車の運行中当該臨時運行許可番号標又は当該回送運行許可番号標に記載された番号が判読できるような見やすい角度によることができる。

自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は 車両番号標に取り付けることのできる物品を定める告示

平成27年12月28日

自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標に取り付けることのできる物品に関し道路運送車両法施行規則（以下「規則」という。）第8条の2第2項第2号（規則第24条（規則第26条の5において準用する場合を含む。）、第43条の7及び第63条の8において準用する場合を含む。）の告示で定める物品は、次の各号に掲げるものとする。

一　封印（規則第8条第1項の規定に基づき自動車の後面に取り付けられた自動車登録番号標の左側の取付け箇所に取り付ける場合に限る。）

二　臨時検査合格標章（規則第37条の2第4項において準用する規則第37条の3第1項の規定に基づき自動車の後面に取り付けられた自動車登録番号標又は車両番号標（以下「自動車登録番号標等」という。）の左上部に見やすいように貼り付ける場合に限る。）

三　検査標章（規則第37条の3第1項の規定に基づき自動車の後面に取り付けられた自動車登録番号標等の左上部に見やすいように貼り付ける場合に限る。）

四　自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）第9条の2第1項の保険標章（自動車損害賠償保障法施行規則（昭和30年運輸省令第66号）第1条の5第3項の規定に基づき検査対象外軽自動車の後面に取り付けられた車両番号標の左上部に見やすいように貼り付ける場合に限る。）

五　自動車損害賠償保障法第9条の4において準用する同法第9条の2第1項の共済標章（自動車損害賠償保障法施行規則第8条で準用する同令第1条の5第3項の規定に基づき検査対象外軽自動車の後面に取り付けられた車両番号標の左上部に見やすいように貼り付ける場合に限る。）

六　自動車損害賠償保障法第10条の2第1項の保険・共済除外標章（検査対象外軽自動車に表示する場合に限る。）

七　自動車登録番号標又は検査対象軽自動車の車両番号標に取り付けるフレームであって、次に掲げる基準に適合するもの

● 参考（根拠法令等）
四国運輸局

イ　その幅（自動車登録番号標等に取り付けたときの当該自動車登録番号標等の外縁からフレームの内縁までの長さをいう。以下同じ。）が、上部にあっては10ミリメートル以下、左右にあっては18．5ミリメートル以下、下部にあっては13．5ミリメートル以下のもの

ロ　その厚さ（自動車登録番号標等に取り付けたフレームの当該自動車登録番号標等の表面から突出している部分の厚さをいう。）が、上部にあっては6ミリメートル以下（上部の幅が7ミリメートル以下の場合にあっては10ミリメートル以下）、それ以外の部分にあっては30ミリメートル以下のもの

ハ　脱落するおそれのないもの

八　自動車登録番号標等に取り付けるボルトカバーであって、次に掲げる基準に適合するもの

イ　その直径が28ミリメートル以下であって、自動車登録番号標に記載された自動車登録番号又は車両番号標に記載された車両番号（以下「自動車登録番号等」という。）に被覆しないもの

ロ　その厚さ（自動車登録番号標等に取り付けたボルトカバーの当該自動車登録番号標等の表面から突出している部分の厚さをいう。）が9ミリメートル以下のもの

ハ　脱落するおそれのないもの

附　則

（施行期日）

1　この告示は、平成28年4月1日から施行する。

（経過措置）

2　平成33年3月31日以前に、道路運送車両法の規定により登録を受けた自動車、自動車検査証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又は使用の届出があった検査対象外軽自動車に係る自動車登録番号標等については、第7号及び第8号の規定にかかわらず、次の各号に掲げる基準に適合するフレーム又はボルトカバーを取り付けることができる。

一　これらの自動車に係る自動車登録番号等に被覆しないもの

二　脱落するおそれのないもの

三　これらの自動車の運行中当該自動車登録番号等が判読できるもの