

本書について

本書は「道路運送車両の保安基準（以下、保安基準）」及び「独立行政法人自動車技術総合機構 審査事務規程（以下、審査事務規程）」の各原文（抜粋）を収録したものです。

保安基準は、令和6年6月14日公布（国土交通省令第66号）、同日施行までを収録しています。

審査事務規程は、令和7年1月30日公布（令和7年1月30日規程第25号）、令和7年1月31日施行の第62次改正までを収録しています。

通常、審査事務規程の並びは「#－1 装備要件」、「#－2 性能要件」、「#－3 取付要件」、「#－4 適用関係の整理」となっていますが、本書では、製作年月日により適用関係の整理が適用される自動車であるかをはじめに確認して規程を調べる、という実務の形態を参考に、次のように点線で囲み「#－4 適用関係の整理」を先頭に移動しています。

点線内は適用関係の整理の原文である

7－62－4 適用関係の整理

- (1) 昭和35年9月30日以前に製作された自動車については、7－62－5（従前規定の適用①）の規定を適用する。
- (2) 昭和38年10月14日以前に製作された自動車については、7－62－6（従前規定の適用②）の規定を適用する。
- (3) 昭和44年3月31日以前に製作された自動車については、7－62－7（従前規定の適用③）の規定を適用する。
- (4) 平成17年12月31日以前に製作された自動車については、7－62－8（従前規定の適用④）の規定を適用する。



実線内は原文をもとに作成した適用関係の整理一覧図である

目次

道路運送車両の保安基準

制 定 昭 和 26 年 7 月 28 日 運 輸 省 令 第 67 号
 最 終 改 正 令 和 6 年 6 月 14 日 国 土 交 通 省 令 第 66 号

独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

制 定 平 成 28 年 4 月 1 日 規 程 第 2 号
 第 62 次 改 正 令 和 7 年 1 月 30 日 規 程 第 25 号

※目次において罫線で囲っているものが保安基準であり、その他の審査事務規程である。

第 1 章 総則

1-1	目的	7
1-2	適用	7

第 1 条 用語の定義 7

1-3	用語の定義	8
1-4	二輪車の基準を適用する自動車	31

第 1 条の 2 燃料の規格 31

1-5	燃料の規格	31
1-6	国との業務協力	32

第 2 章 自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法

2-1	審査の開始	32
2-2	審査の実施方法	32
2-3	型式の指定に係る審査	33
2-4	特定改造等の許可に係る審査（自動車）	34
2-5	特定改造等の許可に係る審査（業務管理システム）	35

2-6	審査の手数料	35
-----	--------	----

第 3 章 自動車の型式の指定等に係る審査結果の通知方法

3-1	審査結果の通知方法	35
-----	-----------	----

第 4 章 自動車の検査等に係る審査の実施方法

4-1	敷地等における秩序維持等	35
4-2	自動車検査場における掲示等	37
4-3	自動車検査場における審査時間及び検査コースの閉鎖	39

4-4	不適切な補修等	39
-----	---------	----

4-5	製作年月日等	40
-----	--------	----

4-6	審査の開始	41
-----	-------	----

4-7	審査の実施方法等	41
-----	----------	----

4-8	審査状況等の電磁的な記録	45
-----	--------------	----

4-9	受検車両と書面の同一性確認	46
-----	---------------	----

4-10	車載式故障診断装置を活用した検査（OBD 検査）	47
------	--------------------------	----

4-11	再入場	47
------	-----	----

4-12	書面の提出又は提示	48
------	-----------	----

4-13	新規検査等の提出書面審査	50
------	--------------	----

4-14	並行輸入自動車の事前書面審査	51
------	----------------	----

4-15	改造自動車の事前書面審査	51
------	--------------	----

4-16	特種用途自動車の審査	51
------	------------	----

4-17	貨物自動車の審査	52
------	----------	----

第 1 条の 3 破壊試験 53

4-18	破壊試験	54
------	------	----

4-19	自動車検査証記録事項の変更等に係る保安基準適合性の審査	54
------	-----------------------------	----

4-20	架装等により車両重量が増加した乗用自動車等の審査	54
------	--------------------------	----

4-21	自動運行装置を備える自動車の審査	55
------	------------------	----

4-22	作業用附属装置等を備えた自動車の審査	56
------	--------------------	----

4-23	軌陸車等の架装の仕様の確認	56
------	---------------	----

4-24	貨物自動車等の燃料タンクの容量等の算定及び確認	56
------	-------------------------	----

4-25	圧縮水素ガス、圧縮天然ガス又は液化天然ガスを燃料とする自動車のガス容器等再試験	56
------	---	----

4-26	基準適合性審査時におけるその他確認事項	57
------	---------------------	----

4-27	車台番号等の打刻作業等	58
------	-------------	----

4-28	出張検査場における審査	58
------	-------------	----

第 5 章 自動車の検査等に係る審査結果の通知方法

5-1	審査結果の通知方法	58
-----	-----------	----

5-2	審査結果通知情報の自動車審査高度化施設への入力又は自動車検査票への記載	58
-----	-------------------------------------	----

5-3	審査結果通知情報	59
-----	----------	----

5-4	審査結果以外の通知	77
-----	-----------	----

第 6 章 新規検査又は予備検査（指定自動車等の新車）／省規

第 7 章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査

第 8 章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査（改造等による変更のない使用過程車）

7-1	適用	77
-----	----	----

8-1	適用	77
-----	----	----

《大きさ関係》

第 2 条	長さ、幅及び高さ	77
-------	----------	----

7-2	長さ、幅及び高さ	78
-----	----------	----

8-2	長さ、幅及び高さ	88
-----	----------	----

第 3 条	最低地上高	88
-------	-------	----

7-3	最低地上高	88
-----	-------	----

8-3	最低地上高	89
-----	-------	----

第 4 条	車両総重量	89
-------	-------	----

7-4	車両総重量	89
-----	-------	----

8-4	車両総重量	90
-----	-------	----

第 4 条の 2	軸重等	90
----------	-----	----

7-5	軸重等	90
-----	-----	----

8-5	軸重等	94
-----	-----	----

第 5 条	安定性	94
-------	-----	----

7-6	安定性	94
-----	-----	----

8-6	安定性	99
-----	-----	----

第 6 条	最小回転半径	99
-------	--------	----

7-7	最小回転半径	99
-----	--------	----

8-7	最小回転半径	102
-----	--------	-----

第 7 条	接地部及び接地圧	103
-------	----------	-----

7-8	接地部及び接地圧	103
-----	----------	-----

8-8	接地部及び接地圧	103
-----	----------	-----

《原動機・シャシ関係》

第 8 条	原動機及び動力伝達装置	103
-------	-------------	-----

7-9	原動機及び動力伝達装置	104
-----	-------------	-----

8-9	原動機及び動力伝達装置	108
-----	-------------	-----

7-10	速度抑制装置	111
------	--------	-----

8-10	速度抑制装置	113
------	--------	-----

第 9 条	走行装置等	114
-------	-------	-----

7-11	走行装置	115
------	------	-----

8-11	走行装置	121	8-29	フルラップ前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	399
第10条 操縦装置		122	7-30	オフセット前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	401
7-12	操縦装置	122	8-30	オフセット前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	406
8-12	操縦装置	136	7-31	自動車との側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	408
第11条 かじ取装置		137	8-31	自動車との側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	414
7-13	かじ取装置	137	7-32	ポールとの側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	416
8-13	かじ取装置	146	8-32	ポールとの側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	419
第11条の2 施錠装置等		148	7-33	車枠及び車体の歩行者保護性能	420
7-14	施錠装置	148	8-33	車枠及び車体の歩行者保護性能	428
8-14	施錠装置	149	7-34	バスの車両転覆時の車枠及び車体の乗員保護性能	429
7-14の2	イモビライザ	149	8-34	バスの車両転覆時の車枠及び車体の乗員保護性能	430
8-14の2	イモビライザ	150	7-35	車体表示	430
第12条 制動装置		150	8-35	車体表示	430
7-15	トラック・バスの制動装置	151	第18条の2 巻込防止装置等		431
8-15	トラック・バスの制動装置	179	7-36	巻込防止装置	431
7-16	乗用車の制動装置	183	8-36	巻込防止装置	434
8-16	乗用車の制動装置	192	7-37	突入防止装置	435
7-17	二輪車の制動装置	194	8-37	突入防止装置	453
8-17	二輪車の制動装置	202	7-38	前部潜り込み防止装置	454
7-18	大型特殊自動車等の制動装置	203	8-38	前部潜り込み防止装置	456
8-18	大型特殊自動車等の制動装置	211	第19条 連結装置		457
7-19	被牽引自動車の制動装置	212	7-39	連結装置	457
8-19	被牽引自動車の制動装置	219	8-39	連結装置	458
7-20	衝突被害軽減制動制御装置	220	《室内関係》		
8-20	衝突被害軽減制動制御装置	228	第20条 乗車装置		458
第13条 連結車両の制動装置		229	7-40	乗車装置	458
7-21	牽引自動車及び被牽引自動車の制動装置	229	8-40	乗車装置	460
8-21	牽引自動車及び被牽引自動車の制動装置	245	第21条 運転者席		460
第14条 緩衝装置		246	7-41	運転者席	461
7-22	緩衝装置	247	8-41	運転者席	465
8-22	緩衝装置	248	第22条 座席		467
第15条 燃料装置		249	7-42	座席	467
7-23	燃料装置	249	8-42	座席	501
8-23	燃料装置	264	第22条の2 補助座席定員		502
第16条 発生炉ガス燃料装置		264	7-43	補助座席定員	502
7-24	発生炉ガスの燃料装置	264	8-43	補助座席定員	502
8-24	発生炉ガスの燃料装置	265	第22条の3 座席ベルト等		502
第17条 高圧ガス燃料装置		265	7-44	座席ベルト等	503
7-25	高圧ガスの燃料装置	265	8-44	座席ベルト等	521
8-25	高圧ガスの燃料装置	324	7-45	座席ベルト非装着時警報装置	522
第17条の2 電気装置		336	8-45	座席ベルト非装着時警報装置	525
7-26	電気装置	336	第22条の4 頭部後傾抑止装置等		526
8-26	電気装置	364	7-46	頭部後傾抑止装置等	526
7-27	サイバーセキュリティシステム及びプログラム等 改変システム	372	8-46	頭部後傾抑止装置等	530
8-27	サイバーセキュリティシステム及びプログラム等 改変システム	374	《車体関係》		
第18条 車枠及び車体		375	7-28	車枠及び車体	377
7-28	車枠及び車体	377	8-28	車枠及び車体	390
8-28	車枠及び車体	390	7-29	フルラップ前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	391
7-29	フルラップ前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能	391			

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

第11章

第12章

別表

様式

別添

告示

通達

第22条の5 年少者用補助乗車装置等	530
7-47 年少者用補助乗車装置等	530
8-47 年少者用補助乗車装置等	535
第23条 通路	536
7-48 通路	536
8-48 通路	538
第24条 立席	538
7-49 立席	539
8-49 立席	539
第25条 乗降口	539
7-50 乗降口	539
8-50 乗降口	550
第26条 非常口	550
7-51 非常口	550
8-51 非常口	553
第27条 物品積載装置	553
7-52 物品積載装置	554
8-52 物品積載装置	560
第28条 高压ガス運送装置	560
7-53 高压ガス運送装置	560
8-53 高压ガス運送装置	560
第29条 窓ガラス	560
7-54 窓ガラス	561
8-54 窓ガラス	568
7-55 窓ガラス貼付物等	569
8-55 窓ガラス貼付物等	576
《騒音・排出ガス関係》	
第30条 騒音防止装置	576
7-56 騒音防止装置	576
8-56 騒音防止装置	613
第31条 ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置	613
7-57 排出ガス等発散防止装置	614
8-57 排出ガス等発散防止装置	614
7-58 排気管からの排出ガス発散防止性能	614
8-58 排気管からの排出ガス発散防止性能	647
7-59 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持	647
8-59 排気管からの排出ガス発散防止装置の機能維持	657
7-60 ブローバイ・ガス還元装置	658
8-60 ブローバイ・ガス還元装置	659
7-61 燃料蒸発ガス発散防止装置	659
8-61 燃料蒸発ガス発散防止装置	662
7-62 冷房装置の導管等	662
8-62 冷房装置の導管等	662
7-63 排気管	662
8-63 排気管	663
第31条の2 窒素酸化物排出自動車等の特例	663
7-64 窒素酸化物排出自動車等の特例	664
8-64 窒素酸化物排出自動車等の特例	669

《灯火関係》

第32条 前照灯等	669
7-65 走行用前照灯	669
8-65 走行用前照灯	675
7-66 すれ違い用前照灯	676
8-66 すれ違い用前照灯	685
7-67 配光可変型前照灯	686
8-67 配光可変型前照灯	693
7-68 前照灯照射方向調節装置	694
8-68 前照灯照射方向調節装置	694
7-69 前照灯洗淨器	694
8-69 前照灯洗淨器	696
第33条 前部霧灯	696
7-70 前部霧灯	696
8-70 前部霧灯	700
7-71 前部霧灯照射方向調節装置	701
8-71 前部霧灯照射方向調節装置	701
第33条の2 側方照射灯	701
7-72 側方照射灯	701
8-72 側方照射灯	704
第33条の3 低速走行時側方照射灯	704
7-73 低速走行時側方照射灯	704
8-73 低速走行時側方照射灯	705
第34条 車幅灯	706
7-74 車幅灯	706
8-74 車幅灯	713
第34条の2 前部上側端灯	714
7-75 前部上側端灯	714
8-75 前部上側端灯	716
第34条の3 昼間走行灯	717
7-76 昼間走行灯	717
8-76 昼間走行灯	718
第35条 前部反射器	719
7-77 前部反射器	719
8-77 前部反射器	721
第35条の2 側方灯及び側方反射器	721
7-78 側方灯	722
8-78 側方灯	726
7-79 側方反射器	726
8-79 側方反射器	730
第36条 番号灯	731
7-80 番号灯	731
8-80 番号灯	733
第37条 尾灯	734
7-81 尾灯	734
8-81 尾灯	739
第37条の2 後部霧灯	740
7-82 後部霧灯	740
8-82 後部霧灯	743
第37条の3 駐車灯	744
7-83 駐車灯	744
8-83 駐車灯	748

第 37 条の 4 後部上側端灯	749	第 43 条の 5 盗難発生警報装置	825
7 - 84 後部上側端灯	749	7 - 101 盗難発生警報装置	826
8 - 84 後部上側端灯	751	8 - 101 盗難発生警報装置	827
第 38 条 後部反射器	751	第 43 条の 6 車線逸脱警報装置	827
7 - 85 後部反射器	751	7 - 102 車線逸脱警報装置	827
8 - 85 後部反射器	755	8 - 102 車線逸脱警報装置	829
第 38 条の 2 大型後部反射器	755	第 43 条の 7 車両接近通報装置	830
7 - 86 大型後部反射器	755	7 - 103 車両接近通報装置	830
8 - 86 大型後部反射器	757	8 - 103 車両接近通報装置	831
第 38 条の 3 再帰反射材	758	第 43 条の 8 事故自動緊急通報装置	831
7 - 87 再帰反射材	758	7 - 104 事故自動緊急通報装置	831
8 - 87 再帰反射材	761	8 - 104 事故自動緊急通報装置	833
第 39 条 制動灯	761	第 43 条の 9 側方衝突警報装置	833
7 - 88 制動灯	762	7 - 105 側方衝突警報装置	833
8 - 88 制動灯	767	8 - 105 側方衝突警報装置	834
第 39 条の 2 補助制動灯	768	第 43 条の 10 車両後退通報装置	835
7 - 89 補助制動灯	768	7 - 105 の 2 車両後退通報装置	835
8 - 89 補助制動灯	771	8 - 105 の 2 車両後退通報装置	836
第 40 条 後退灯	772	第 44 条 後写鏡等	836
7 - 90 後退灯	772	7 - 106 後写鏡	837
8 - 90 後退灯	777	8 - 106 後写鏡	847
第 41 条 方向指示器	778	7 - 107 直前及び側方の視界	849
7 - 91 方向指示器	778	8 - 107 直前及び側方の視界	854
8 - 91 方向指示器	805	第 44 条の 2 後退時車両直後確認装置	856
第 41 条の 2 補助方向指示器	806	7 - 108 後退時車両直後確認装置	857
7 - 92 補助方向指示器	806	8 - 108 後退時車両直後確認装置	859
8 - 92 補助方向指示器	808	第 45 条 窓ふき器等	860
第 41 条の 3 非常点滅表示灯	808	7 - 109 窓ふき器等	860
7 - 93 非常点滅表示灯	808	8 - 109 窓ふき器等	863
8 - 93 非常点滅表示灯	812	第 46 条 速度計等	863
第 41 条の 4 緊急制動表示灯	812	7 - 110 速度計等	863
7 - 94 緊急制動表示灯	813	8 - 110 速度計等	865
8 - 94 緊急制動表示灯	814	第 46 条の 2 事故情報計測・記録装置	866
第 41 条の 5 後面衝突警告表示灯	815	7 - 110 の 2 事故情報計測・記録装置	866
7 - 95 後面衝突警告表示灯	815	8 - 110 の 2 事故情報計測・記録装置	866
8 - 95 後面衝突警告表示灯	816	第 47 条 消火器	866
第 42 条 その他の灯火等の制限	816	7 - 111 消火器	866
7 - 96 その他の灯火等の制限	816	8 - 111 消火器	869
8 - 96 その他の灯火等の制限	821	第 47 条の 2 内圧容器及びその附属装置	869
《警音器・後写鏡・速度計 他》		7 - 112 内圧容器及びその附属装置	869
第 43 条 警音器	821	8 - 112 内圧容器及びその附属装置	869
7 - 97 警音器	822	第 48 条 自動運行装置	870
8 - 97 警音器	823	7 - 113 自動運行装置	870
第 43 条の 2 非常信号用具	823	8 - 113 自動運行装置	874
7 - 98 非常信号用具	823	第 48 条の 2 運行記録計	874
8 - 98 非常信号用具	824	7 - 114 運行記録計	875
第 43 条の 3 警告反射板	824	8 - 114 運行記録計	875
7 - 99 警告反射板	824	第 48 条の 3 速度表示装置	876
8 - 99 警告反射板	824	7 - 115 速度表示装置	876
第 43 条の 4 停止表示器材	824	8 - 115 速度表示装置	877
7 - 100 停止表示器材	824		
8 - 100 停止表示器材	825		

第 1 章

第 2 章

第 3 章

第 4 章

第 5 章

第 6 章

第 7 章

第 8 章

第 9 章

第 10 章

第 11 章

第 12 章

別表

様式

別添

告示

通達

《緊急自動車・旅客自動車 他》

第49条 緊急自動車	877
7-116 緊急自動車	877
8-116 緊急自動車	878
第49条の2 道路維持作業用自動車	878
7-117 道路維持作業用自動車	878
8-117 道路維持作業用自動車	878
第49条の3 自主防犯活動用自動車	878
7-118 自主防犯活動用自動車	879
8-118 自主防犯活動用自動車	879
第50条 旅客自動車運送事業用自動車	879
7-119 旅客自動車運送事業用自動車	879
8-119 旅客自動車運送事業用自動車	886
第50条の2 ガス運送容器を備える自動車等	886
7-120 ガス運送容器を備える自動車等	886
8-120 ガス運送容器を備える自動車等	888
第51条 火薬類を運送する自動車	878
7-121 火薬類を運送する自動車	889
8-121 火薬類を運送する自動車	889
第52条 危険物を運送する自動車	889
7-122 危険物を運送する自動車	890
8-122 危険物を運送する自動車	892
第53条 乗車定員及び最大積載量	892
7-123 乗車定員	892
8-123 乗車定員	894
7-124 最大積載量	894
8-124 最大積載量	896
第54条 臨時乗車定員	897
7-125 臨時乗車定員	897
8-125 臨時乗車定員	897
第55条 基準の緩和	897
第56条 製造又は改造の過程にある自動車	897
第57条 法第99条の自動車	898
第58条 適用関係の整理	898
第58条の2 締約国登録自動車の特例	898
第9章 テスタ等による機能維持確認	
9-1 適用	898
9-2 かじ取車輪の整列状態 (サイドスリップ・テスト)	898
9-3 制動装置の性能及び制動能力 (ブレーキ・テスト)	898
9-4 窓ガラスの透過率 (可視光線透過率測定器)	900
9-5 自動車が発する騒音の大きさ (騒音計等)	900
9-6 自動車から排出される一酸化炭素及び炭化水素の濃度 (一酸化炭素測定器及び炭化水素測定器)	903
9-7 自動車から排出される排出物の光吸収係数又は黒煙による汚染度 (オパシメータ又は黒煙測定器)	905
9-8 前照灯の明るさ及び主光軸の向き (前照灯試験機)	910
9-9 灯火器の灯光の色 (色度座標測定機器)	916
9-10 警音器の音の大きさ (騒音計等)	916

9-11 速度計の指度の誤差 (速度計試験機)	917
9-12 サイレンの音の大きさ (騒音計等)	918
9-13 車載式故障診断装置の診断結果の読み出し (検査用スキャンツール)	918
9-14 車両後退通報装置の通報音の大きさ (騒音計等)	921

第10章 立入検査又は街頭検査/省略

第11章 臨時検査/省略

第12章 雑則/省略

附則/省略

別表

別表1 添付書面一覧/省略	
別表2 外国の試験機関/省略	
別表3 欠番	
別表4 ロードインデックスに対応する負荷能力	922
別表5 異なる速度における負荷能力	923
別表6 NOx・PM 法対策地域及びNOx 法特定地域	924
別表7 排出ガス規制区分別排出基準の適否	925
別表8 窒素酸化物等排出自動車の窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準	925
別表9 NOx・PM 法の特定期日	926

様式/1~15 省略

様式16 ガス容器等再試験結果証明書	927
--------------------	-----

別添

別添1 試験規程/省略	
別添2 新規検査等提出書面審査要領/省略	
別添3 並行輸入自動車審査要領/省略	
別添4 改造自動車審査要領	928
別添5 出張検査実施要領/省略	
別添6 街頭検査等実施要領/省略	
別添7 自動車の走行性能の技術基準	955
別添8 連結車両の走行性能の技術基準	956
別添9 近接排気騒音の測定方法 (絶対値規制適用時)	957
別添10 近接排気騒音の測定方法 (相対値規制適用時)	959
別添11 無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数の測定方法	961
別添12 無負荷急加速黒煙の測定方法	962
別添13 灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法	963
別添14 ワンマンバスの構造要件	970
別添15 ワンマンバスの構造要件 (平成24年6月30日以前に製作された自動車に適用)	972

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示

別添12 乗用車の制動装置の技術基準	974
別添91 連節バスの構造要件	982
別添92 2階建バスの構造要件	984

通達 他

自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時等における取扱いについて (依命通達)	985
「自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時等における取扱いについて (依命通達)」の細部取扱いについて	987
日本国政府及びアメリカ合衆国政府による自動車及び自動車部品に関する措置 (抜粋)	988

- ⑨ 変速機の操作機構に著しいがたがあるもの
- ⑩ 動力伝達装置の連結部に緩みがあるもの
- ⑪ 動力伝達装置に著しい液漏れがあるもの
- ⑫ 推進軸のスプライン部、自在接手部若しくはセンター・ベアリングに著しいがたがあるもの
- ⑬ 駆動軸のスプライン部、自在接手部若しくはセンター・ベアリングに著しいがたがあるもの
- ⑭ 推進軸又は駆動軸に損傷があるもの
- ⑮ 自在接手部のボルト及びナットに脱落又は損傷があるもの
- ⑯ 自在接手部のダストブーツに損傷があるもの又はヨークの向きが正常でないもの
- ⑰ 動力伝達装置のスプロケットに損傷があるもの若しくは取付部に緩みがあるもの又はチェーンに著しい緩みがあるもの
- ⑱ 7-12-1-2 (1) 又は7-12-1-2 (2) が適用される自動車のテルテルの識別表示のうち、次に掲げる表示が継続して点灯しているもの

【表示】



- (2) 速度制限装置を用いて最高速度を制限することにより、別添8「連結車両の走行性能の技術基準」を満たすこととなっている牽引自動車の速度制限装置について、速度計試験機を用いること等により確認したときに、当該装置が正常に機能していない場合は、(1)の基準を満足していないものとする。

7-10

速度抑制装置

7-10-4 適用関係の整理

- (1) 平成8年3月31日以前に製作された自動車であって、自動車登録ファイルに道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令(平成3年運輸省令第3号)第3条による改正後の保安基準第31条第6項の基準に適合するものとして登録されていないものについては、7-10-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。
- (2) 初度登録日が平成9年12月31日(自動車NOx・PM総量削減法施行令第4条第6号に規定する特種自動車にあつては平成9年8月31日)以前の自動車(保安基準第31条の2に規定する窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合するものを除く。)であつて、自動車NOx・PM総量削減法第12条に規定する窒素酸化物排出自動車又は粒子状物質排出自動車については、7-10-6(従前規定の適用②)の規定を適用する。
- (3) 平成15年8月31日以前に製作された自動車であつて、7-10-1(1)に規定する自動車((1)及び(2)に規定する自動車を除く。)については、7-10-7(従前規定の適用③)の規定を適用する。

7-10-1 装備要件

- (1) 次の自動車(最高速度が90km/h以下の自動車、緊急自動車及び被牽引自動車を除く。)の原動機は、速度抑制装置を備えなければならない。
 - ① 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、車両総重量が8t以上又は最大積載量が5t以上のもの
 - ② ①の自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車
- (2) (1)に係る自動車について、改造等により最高速度が90km/h以下となった場合であつて、次に掲げる改造のように改造の方法が別添4「改造自動車審査要領」別表第1に規定する範囲の改造に該当しないときは、当該自動車は、(1)の「最高速度が90km/h以下の自動車」に該当しないものとする。
 - ① インジェクションポンプ・ガバナ部等の調整
 - ② アクセルペダルのストッパーボルトの改造又はレバー比の変更等
 - ③ 変速レバーの作動を制限する改造、トランスミッションのギアの取外し等のトランスミッションが高速段に入らない改造

7-10-2 性能要件(書面等による審査)

- (1) 7-10-1の速度抑制装置は、自動車が90km/hを超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を円滑に行うことができるものとして、速度制御性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添1「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」に適合するものでなければならない。
- (2) 指定自動車等に備えられている速度抑制装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた速度抑制装置であつて、次の基準に適合するものは、(1)の基準に適合するものとする。
 - ① 確認ランプ等が適正に作動すること。

ただし、確認ランプ等が装備されていないものにあつては、速度抑制装置の封印等当該装置の機能を損なう改変を防止する措置が自動車に適正に施されていること。
 - ② 次の標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面(牽引自動車を除く。)に表示されていること。

**速度抑制
装置付**

(備考)

ア 形状は、車両の後面に表示するものについては直径が 130mm 以上の円、車室内に表示するものについては直径が 30mm 以上の円とする。

イ 文字の高さは、車両の後面に表示するものについては 25mm、車室内に表示するものについては 7mm 以上とする。

ウ 色彩は、文字を黒色とし、地を黄色とする。

(3) 平成 15 年 8 月 31 日以前に製作された自動車については、(1) の基準にかかわらず、8-10-2 の基準に適合するものであればよい。

7-10-3 欠番

7-10-5 従前規定の適用①

平成 8 年 3 月 31 日以前に製作された自動車であって、自動車登録ファイルに道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令(平成 3 年運輸省令第 3 号)第 3 条による改正後の保安基準第 31 条第 6 項の基準に適合するものとして登録されていないものについては、次の基準に適合するものであればよい。

7-10-5-1 装備要件

なし。

7-10-5-2 性能要件

なし。

7-10-6 従前規定の適用②

初度登録日が平成 9 年 12 月 31 日(自動車 NOx・PM 総量削減法施行令第 4 条第 6 号に規定する特種自動車にあつては平成 9 年 8 月 31 日)以前の自動車(保安基準第 31 条の 2 に規定する窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合するものを除く。)であつて、自動車 NOx・PM 総量削減法第 12 条に規定する窒素酸化物排出自動車又は粒子状物質排出自動車については、次の基準に適合するものであればよい。

7-10-6-1 装備要件

なし。

7-10-6-2 性能要件

なし。

7-10-7 従前規定の適用③

平成 15 年 8 月 31 日以前に製作された自動車であつて、7-10-1 (1) に規定する自動車(7-10-4 (1) 及び(2) に規定する自動車を除く。)については、次の基準に適合するものであればよい。

7-10-7-1 装備要件

7-10-1 (1) に規定する自動車については、次に掲げる期日までにその原動機に速度抑制装置を備えなければならない。

(1) 道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令(平成 3 年運輸省令第 3 号)第 3 条による改正後の道路運送車両の保安基準第 31 条第 6 項の基準に適合するものとして自動車登録ファイルに登録されている自動車にあつては、次表の左欄に掲げる自動車毎に、それぞれ同表の右欄に掲げる日

自動車	期日
① 平成 6 年基準に適合するものとして自動車登録ファイルに登録されている自動車(平成 10 年基準又は平成 11 年基準に適合するものを除く。)であつて初度登録日が平成 10 年 1 月 1 日以降のもの及び平成 10 年基準又は平成 11 年基準に適合するものとして自動車登録ファイルに登録されている自動車であつて初度登録日が平成 15 年 1 月 1 日以降のもの	平成 15 年 9 月 1 日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日
② 平成 6 年基準に適合するものとして自動車登録ファイルに登録されている自動車(平成 10 年基準又は平成 11 年基準に適合するものを除く。)であつて初度登録日が平成 9 年 1 月 1 日以降のもの及び平成 10 年基準又は平成 11 年基準に適合するものとして登録ファイルに登録されている自動車であつて初度登録日が平成 14 年 1 月 1 日以降のもの(①の自動車を除く。)	平成 16 年 9 月 1 日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日
③ ①及び②に掲げる自動車以外の自動車	平成 17 年 9 月 1 日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日

備考

1. 「平成6年基準」とは、道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令（平成3年運輸省令第3号）第3条による改正後の道路運送車両の保安基準第31条第6項の基準をいう。
 2. 「平成10年基準」とは、道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令（平成8年運輸省令第4号）第2条による改正後の保安基準第31条第6項の基準をいう。
 3. 「平成11年基準」とは、道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令（平成9年運輸省令第22号）第2条による改正後の保安基準第31条第6項の基準をいう。
- (2) 7-10-7-1 (1) に規定する自動車以外の自動車にあっては、次表の左欄に掲げる自動車毎に、それぞれ同表右欄に掲げる日

自動車	期日
① 初度登録日が平成14年1月1日以降のもの	平成15年9月1日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日
② 初度登録日が平成11年1月1日以降のもの (①の自動車を除く。)	平成16年9月1日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日
③ ①及び②に掲げる自動車以外の自動車	平成17年9月1日以降に初めて新規検査、継続検査、構造等変更検査又は予備検査を受ける日の前日

7-10-7-2 性能要件（書面等による審査）

- (1) 7-10-1の速度抑制装置は、細目告示別添1「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」に適合するものでなければならない。
- (2) 指定自動車等に備えられている速度抑制装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた速度抑制装置であって、次の基準に適合するものは、(1)の基準に適合するものとする。
 - ① 確認ランプ等が適正に作動すること。
ただし、確認ランプ等が装備されていないものにあつては、速度抑制装置の封印等当該装置の機能を損なう改変を防止する措置が自動車に適正に施されていること。
 - ② 次の標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面（牽引自動車を除く。）に表示されていること。



(備考)

- ア 形状は、車両の後面に表示するものについては直径が130mm以上の円、車室内に表示するものについては直径が30mm以上の円とする。
 - イ 文字の高さは、車両の後面に表示するものについては25mm、車室内に表示するものについては7mm以上とする。
 - ウ 色彩は、文字を黒色とし、地を黄色とする。
- (3) 平成15年8月31日以前に製作された自動車については、(1)の基準にかかわらず、8-10-2の基準に適合するものであればよい。

8-10 速度抑制装置

8-10-4 適用関係の整理
7-10-4の規定を適用する。

8-10-1 装備要件

- (1) 次の自動車（最高速度が90km/h以下の自動車、緊急自動車及び被牽引自動車を除く。）の原動機は、速度抑制装置を備えなければならない。
 - ① 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、車両総重量が8t以上又は最大積載量が5t以上のもの
 - ② ①の自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車
- (2) (1)に係る自動車について、改造等により最高速度が90km/h以下となった場合であつて、次に掲げる改造のように改造の方法が別添4「改造自動車審査要領」別表第1に規定する範囲の改造に該当しないときは、当該自動車は、(1)の「最高速度が90km/h以下の自動車」に該当しないものとする。
 - ① インジェクションポンプ・ガバナ部等の調整
 - ② アクセルペダルのストッパーボルトの改造又はレバー比の変更等
 - ③ 変速レバーの作動を制限する改造、トランスミッションのギアの取外し等のトランスミッションが高速段に入らない改造

8 - 10 - 2 性能要件

8 - 10 - 1 の速度抑制装置は、自動車は 90km/h を超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を円滑に行うことができるものとして、速度制御性能等に関し、書面、視認その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

- ① 平成 15 年 9 月 1 日以降に製作された自動車及び平成 15 年 8 月 31 日以前に製作された自動車（確認ランプ等が装備されている自動車に限る。）にあつては、次に掲げる基準に適合すること。
 - ア 確認ランプ等が適正に作動すること。
 - ただし、確認ランプ等が装備されていないものにあつては、速度抑制装置の機能を損なう改変を防止する封印その他の措置が自動車に適正に施されていること。
 - イ 次の標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面（牽引自動車を除く。）に表示されていること。



(備考)

- (ア) 形状は、車両の後面に表示するものについては直径が 130mm 以上の円、車室内に表示するものについては直径が 30mm 以上の円とする。
- (イ) 文字の高さは、車両の後面に表示するものについては 25mm、車室内に表示するものについては 7mm 以上とする。
- (ウ) 色彩は、文字を黒色とし、地を黄色とする。

- ② 平成 15 年 8 月 31 日以前に製作された自動車（確認ランプ等が装備されている自動車を除く。）にあつては、次に掲げる基準に適合すること。
 - ア 公的試験機関が発行した様式 14 による試験成績書により細目告示別添 97「使用過程にある大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」に適合していることが確認できること。
 - イ 試験成績書に記載されている速度抑制装置の機能を損なう改変を防止する措置が自動車に適正に施されていること。
 - ウ ①イの標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面（牽引自動車を除く。）に表示されていること。
- ③ 平成 15 年 8 月 31 日以前に製作された自動車（確認ランプ等が装備されている自動車を除く。）であつて、運転者席側ドアストライカ附近に装着要領書に基づき速度抑制装置を装着したことを示すラベルが貼付されている自動車にあつては、②の規定にかかわらず、次の規定（自動車検査証又は登録識別情報等通知書の備考欄に「速度抑制装置付」の記載又は記録があるものにあつてはア、イ及びウの規定）に適合すること。
 - ア 自動車の運転者席側ドアストライカ附近に装着要領書に規定する速度抑制装置を装着したことを示すラベルが適正に貼付されているとともにラベルに記載されている車台番号が当該自動車の車台番号と一致していること。
 - イ 速度抑制装置の機能を損なう改変を防止するために装着要領書に規定する方法でベッド横又は助手席足元附近等にあるコントロールユニットのハーネス部の封印その他の措置が適正に施されていること。
 - ただし、機械式速度抑制装置の場合には、自動車の電源投入時にエンジンルーム内にあるアクチュエータのリンケージ部分が動くことが確認できればよい。
 - ウ ①イの標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面（牽引自動車を除く。）に表示されていること。
 - エ 装着要領書で指定した事業者が装着したことについて、装着証明書により確認できること。
- ④ 原動機の作動中、確実に機能するものであること。
 - この場合において、視認により次に該当すると認められたときは、この基準に適合しないものとする。
 - ア 速度抑制装置の機能を損なう改変が行われているもの
 - イ 自動車使用者等により設定速度の変更又は解除ができるもの

8 - 10 - 3 欠番

第 9 条

走行装置等

- 1 自動車の走行装置（空気入ゴムタイヤを除く。）は、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして、強度等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。
- 2 自動車の空気入ゴムタイヤは、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして、強度、滑り止めに係る性能等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。
- 3 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の空気入ゴムタイヤは、騒音を著しく発しないものとして、騒音の大きさに関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。
- 4 タイヤ・チェーン等は走行装置に確実に取り付けることができ、かつ、安全な運行を確保することができるものでなければならない。

7-11

走行装置

7-11-4 適用関係の整理

- (1) 平成16年12月31日以前に製作された自動車については、7-11-5（従前規定の適用①）の規定を適用する。
 (2) 平成30年1月31日以前に製作された自動車については、7-11-6（従前規定の適用②）の規定を適用する。
 (3) 次に掲げる自動車については、7-11-7（従前規定の適用③）の規定を適用する。

- ① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車であって車両総重量3.5t以下のもの（複輪の車軸を有しないものに限る。）のうち、次に掲げるもの
- ア 令和4年7月5日以前に製作された自動車
- イ 令和4年7月6日以降に製作された自動車であって、次に掲げるもの
- (ア) 令和3年6月30日以前の新型届出自動車
- (イ) 令和4年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車
- (ウ) 令和4年7月6日以降の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車であって、令和4年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車とタイヤ空気圧監視装置の型式及び性能に変更がないもの
- (エ) 指定自動車等以外の自動車
- ウ 新たに運行の用に供しようとする多仕様自動車であって、出荷検査証（審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。）の発行日が令和4年7月5日以前のもの
- エ 使用の過程にある多仕様自動車であって、自動車検査証等の備考欄に記載又は記録されている保安基準適用年月日が令和4年7月5日以前のもの
- ② 貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量3.5t以下のもの（複輪の車軸を有しないものに限る。）のうち、次に掲げるもの
- ア 令和6年7月5日以前に製作された自動車
- イ 令和6年7月6日以降に製作された自動車であって、次に掲げるもの
- (ア) 令和3年6月30日以前の新型届出自動車
- (イ) 令和6年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車
- (ウ) 令和6年7月6日以降の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車であって、令和6年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車とタイヤ空気圧監視装置の型式及び性能に変更がないもの
- (エ) 指定自動車等以外の自動車
- ウ 新たに運行の用に供しようとする多仕様自動車であって、出荷検査証（審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。）の発行日が令和6年7月5日以前のもの
- エ 使用の過程にある多仕様自動車であって、自動車検査証等の備考欄に記載又は記録されている保安基準適用年月日が令和6年7月5日以前のもの
- ③ 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人未満の車両総重量3.5t以下であって複輪の車軸を有しないものを除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量3.5t以下であって複輪の車軸を有しないものを除く。）のうち、次に掲げるもの
- ア 令和5年7月5日以前に製作された自動車
- イ 令和5年7月6日から令和7年7月5日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの
- (ア) 令和3年6月30日以前の新型届出自動車
- (イ) 令和5年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車
- (ウ) 令和5年7月6日以降の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車であって、令和5年7月5日以前の型式指定自動車、輸入自動車特別取扱自動車及びタイヤ空気圧監視装置に係る指定を受けた多仕様自動車とタイヤ空気圧監視装置の型式及び性能に変更がないもの
- (エ) 指定自動車等以外の自動車
- ウ 新たに運行の用に供しようとする多仕様自動車であって、出荷検査証（審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。）の発行日が令和7年7月5日以前のもの
- エ 使用の過程にある多仕様自動車であって、自動車検査証等の備考欄に記載又は記録されている保安基準適用年月日が令和7年7月5日以前のもの

7-11-1 性能要件（視認等による審査）

- (1) 自動車の走行装置（空気入ゴムタイヤを除く。）は、強度等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。

この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。

- ① ハブボルト、スピンドル・ナット、クリップボルト、ナットに緩み若しくは脱落があるもの又は割ピンの脱落があるもの

の

- ② 複輪用ホイールを取付けているアウター・ナット及びインナー・ナットについて、検査用ハンマによる打音を比較したときに、音色の明らかに異なるナットが混入しているもの
 - ③ ホイール・ベアリングに著しいがた又は損傷があるもの
 - ④ アクスルに損傷があるもの
 - ⑤ リム又はサイドリングに損傷があるもの
 - ⑥ サイドリングがリムに確実にはめこまれていないもの
 - ⑦ 車輪に著しい振れがあるもの
 - ⑧ 車輪の回転が円滑でないもの
- (2) 軽合金製ディスクホイールであって、次に掲げるマークが鋳出し又は刻印により表示されており、かつ、損傷がないものは、(1)の「堅ろう」であるものとする。
- ① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員 11 人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）、二輪自動車、側車付二輪自動車又は車両総重量 3.5t 以下であり、かつ、最大積載量が 500kg 以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添 2 「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づく JWL マーク
 - ② 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添 2 「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づく JWL-T マーク
 - ③ 自動車製作者を表すマーク（自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールに限る。）
 - ④ 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員 11 人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は車両総重量 4.54t 以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、米国自動車技術協会が定める SAE マーク（SAE J2530 の鋳出し又は刻印等）
 - ⑤ 自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールであり資料等により自動車製作者が付したことが明らかな記号等
- (3) 自動車の空気入ゴムタイヤは、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして強度、滑り止めに係る性能等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。
- ① 空気入ゴムタイヤに加わる荷重は、タイヤの負荷能力以下であること。
この場合において、次に掲げる値がタイヤの負荷能力以下であることを確認すること。
ア 積車状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値
イ 空車状態に乗車定員の人員が乗車した状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値
 - ② ①のタイヤの負荷能力は、次により算定した値とする。
ア 当該タイヤに表示されたロードインデックスに応じ、別表 4 「ロードインデックスに対応する負荷能力」の負荷能力欄に掲げる値とする。
イ ロードインデックスが表示されていないタイヤにあつては、アの規定にかかわらず、当分の間、一般社団法人日本自動車タイヤ協会の「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)における「空気圧 - 負荷能力対応表」に規定する最大負荷能力等のタイヤ製作者が指定する最大負荷能力とすることができるものとする。
ウ 大型特殊自動車であつて、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を上回っているものにあつては、ア又はイの規定にかかわらず、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とする。
エ 8-9-1 (2) の速度制限装置又は 8-10 の速度抑制装置が備えられている自動車等、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を下回っている自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員 10 人未満の自動車、車両総重量が 3.5t 以下の被牽引自動車及び二輪自動車、側車付二輪自動車を除く。）にあつては、次により算定することができるものとする。
(7) 指定自動車等のうち、トラック、バス及びトレーラ用タイヤを装着した自動車（大型特殊自動車を除く。）にあつては、アにより負荷能力を算定するものに限り、アにより算定した負荷能力に別表 5 「異なる速度における負荷能力」のロードインデックスの変化欄に掲げる変化率を乗じた値を加算した値（整数第 1 位（小数第 1 位四捨五入）を二捨三入又は七捨八入により 0 又は 5 に丸める。）とする。
(4) 指定自動車等のうち大型特殊自動車及び指定自動車等以外の自動車にあつては、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とする。
オ 乗用車用タイヤを貨物自動車に装着した場合又はトラック、バス及びトレーラ用タイヤを乗用自動車に装着した場合であっても、ア、イ及びエに掲げる方法により算定するものとする。
 - ③ 接地部は、滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝（最高速度 40km/h 未満の自動車、最高速度 40km/h 未満の自動車に牽引される被牽引自動車、大型特殊自動車及び大型特殊自動車に牽引される被牽引自動車に備えるものを除く。）は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅（ラグ型タイヤにあつては、空気入ゴムタイヤの接地部の左右の最外側から中心方向に

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示

別添 12 乗用車の制動装置の技術基準

編注：本別添 12 は、平成 26 年 2 月 13 日に削除されたものであるが、道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示第 9 条の規定により、平成 26 年 2 月 13 日国土交通省告示第 126 号における改正以前の規定を適用する自動車に適用される。

1. 適用範囲等

この技術基準は、専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員 10 人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、最高速度 25km/h 以下の自動車並びに被牽引自動車を除く。）に備える制動装置に適用する。（保安基準第 12 条関係）また、第 15 条第 2 項第 2 号ロ及び第 93 条第 2 項第 2 号ロの適用を受ける自動車に備える制動装置について適用する。

なお、本技術基準は、車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）第 13H 号と調和したものである。

2. 定義

- 2.1. 「制動装置」とは、走行中の自動車を減速若しくは停止させ、又は自動車が既に停止している時は停止状態を維持させるための機能をもつ部品の組み合わせをいう。当該装置は、操作装置、伝達装置及び制動装置本体から構成される。
- 2.2. 「操作装置」とは、制動又は制動の制御に必要なエネルギーを伝達装置へ供給するために運転者が直接操作する部品をいう。このエネルギーは、運転者の筋力、運転者が操作する他のエネルギーソース又はそれらの組合せである。
- 2.3. 「伝達装置」とは、操作装置と制動装置本体を機能的に連結する構成部品の組み合わせをいう。伝達装置は、機械式、液圧式、空気圧式、電気式又はそれらの組合せである。制動力が、運転者が操作する運転者以外のエネルギーソースによって得られる場合又はそれにより補助される場合には、システム内のエネルギー蓄積装置も伝達装置の一部である。
伝達装置は制御伝達装置及びエネルギー伝達装置という 2 つの独立した機能に分割される。
本技術基準で単に「伝達装置」という用語が用いられる場合は、「制御伝達装置」と「エネルギー伝達装置」の両方を意味する。
- 2.3.1. 「制御伝達装置」とは、制動装置本体の作動を制御する伝達装置の構成部品の組合せをいい、制御機能及びそれに必要なエネルギー蓄積装置を含む。
- 2.3.2. 「エネルギー伝達装置」とは、制動に必要なエネルギーを制動装置に供給する構成部品の組合せをいい、制動に必要なエネルギー蓄積装置を含む。
- 2.4. 「制動装置本体」とは、制動力を発生する部品をいう。それは、摩擦式制動装置本体（自動車の 2 つの部品の相対的運動により生じる摩擦力による場合）、電気式制動装置本体（自動車の互いに接触することのない 2 つの部品の相対的運動により生じる電磁力による場合）、流体式制動装置本体（自動車の 2 つの部品の相対的運動により生じる流体の作用による場合）、又はエンジンプレーキ（原動機の制動作用が車輪に伝達される場合）である。
- 2.5. 「制動装置の構成部品」とは、組み立てられた制動装置を構成する個々の部品の 1 つをいう。
- 2.6. 「漸進的及び累進的制動」とは、装置の通常の作動範囲内で、かつ制動装置の作動中に 2.6.1. ～ 2.6.3. の機能を有する制動をいう（2.13. 参照）。
 - 2.6.1. 運転者が制動装置を操作することによって制動力をいつでも増大又は減少できる。
 - 2.6.2. 制動力が制動装置の操作力に応じて比例的に変化する（単調機能）。
 - 2.6.3. 十分な精度で制動力が容易に調整できる。
- 2.7. 「積載状態」とは、別に定義されている場合を除き、その最大重量となるように積載された状態をいう。
- 2.8. 「最大重量」とは、自動車の製作を業とする者（以下「自動車製作者」という。）が指定した重量をいう。
- 2.9. 「車軸間の重量配分」とは、自動車の質量に働く重力の影響の配分及びその車軸間の配分をいう。
- 2.10. 「輪荷重」又は「軸荷重」とは、車軸について 1 個又は全ての車輪の接触面での路面からの垂直な静的反作用（力）をいう。
- 2.11. 「最大静的輪荷重又は軸荷重」とは、積載状態で静止時に働く輪荷重又は軸荷重をいう。
- 2.12. 「蓄積エネルギーをもつ液圧式制動装置」とは、その最大圧力を制限する装置を備えた圧力ポンプからの供給によって蓄積された蓄積装置内の液圧によってエネルギーが供給される制動装置をいう。この最大圧力は自動車製作者が指定するものとする。
- 2.13. 「操作」とは、制動の実施及び解除をいう。
- 2.14. 「電気式回生制動装置」とは、減速時に、自動車の運動エネルギーから電気エネルギーに変換するために備える制動装置をいう。
 - 2.14.1. 「電気式回生制動制御装置」とは、電気式回生制動装置の作動を制御する装置をいう。
 - 2.14.2. 「A 種の電気式回生制動装置」とは、主制動装置の一部でない電気式回生制動装置をいう。
 - 2.14.3. 「B 種の電気式回生制動装置」とは、主制動装置の一部である電気式回生制動装置をいう。
 - 2.14.4. 「充電率」とは、原動機用蓄電池に蓄積可能な電気エネルギーの最大量に対する当該蓄電池に貯蔵されている電気エネルギー量の比をいう。
 - 2.14.5. 「原動機用蓄電池」とは、自動車の駆動用電動機に動力を与えるために用いられるエネルギー蓄積装置をいう。
- 2.15. 「同調制動」とは、単一の操作装置により 2 つ以上のブレーキの制動力が作動するものであって、1 つの制動力に対し、

- それ以外の制動力を同調させることによって、制動力が作動する前に制御を向上させるために用いられる手段をいう。
- 2.16. 制動性能に対する「公称値」を定めることは、制動のための入力に対する出力に係る制動装置の伝達関数の値を設定するために必要である。
- 2.16.1. 「公称値」は型式指定時に確認することができ、かつ、制動入力変数の大きさに対する自動車自体の制動率に係る特性として定義される。
- 2.17. 「自動指令制動」とは、運転者の直接操作の有無にかかわらず、搭載した機器により検出した情報を自動的に判断し、車両を減速させるために制動装置又は特定の軸の制動装置本体を作動させる複合電子制御システム内の機能をいう。
- 2.18. 「選択制動」とは、減速よりも車両の挙動修正を優先する自動制御装置により、個々の制動装置本体を作動させる複合電子制御システム内の機能をいう。
- 2.19. 「制動灯点灯用制動信号」とは、3.2.22.に規定される制動を行ったことを示す出力のことをいう。
- 2.20. 「緊急制動表示灯点灯用緊急制動信号」とは、3.2.23.に規定される緊急制動を行ったことを示す出力のことをいう。
- 2.21. 「アッカーステア角」とは、軸距を極低速時の旋回半径で割った値を正接とする角をいう。
- 2.22. 「横滑り防止装置 (ESC)」とは、2.22.1.～2.22.5.のすべてを満たすものをいう。
- 2.22.1. 運転者が求める車両挙動を決定し、その車両挙動と比較して実際の車両挙動を評価し、この評価に基づき修正ヨーモーメントを発生させるために、各車軸上 (注)にある左右の車輪の制動トルクを個々に自動制御する能力を有することにより、車両の方向安定性を高めるもの。
(注) 1つの車軸グループは1つの車軸として扱うものとし、複輪は1つの単輪として扱うものとする。
- 2.22.2. 運転者が求める車両挙動を決定し、その車両挙動と比較して実際の車両挙動を評価し、この評価に基づき車両のオーバーステアの制限及び車両のアンダーステアの制限を行うために、クローズドループのアルゴリズムを採用したコンピュータにより制御されているもの。
- 2.22.3. 車両のヨーレートを直接測定する手段や、その横滑りまたは横滑りの時間微分値を推定する手段を備えているもの。
- 2.22.4. 運転者の操舵入力を監視する手段を備えているもの。
- 2.22.5. 車両の制御を維持している運転者を支援する必要性を判断するアルゴリズム及び必要に応じて当該支援のための車両の推進にかかるトルクの修正を行う手段を備えているもの。
- 2.23. 「横加速度」とは、車両の内の1点における加速度ベクトルの、車両のX軸 (前後方向) に対し垂直かつ路面に対し平行になる成分をいう。
- 2.24. 「オーバーステア」とは、車両のヨーレートが、当該車速でアッカーステア角の結果生じるヨーレート値を超える状態をいう。
- 2.25. 「横滑りまたは横滑り角」とは、車両の重心の縦速度に対する横速度の比の逆正接をいう。
- 2.26. 「アンダーステア」とは、車両のヨーレートが、当該車速でアッカーステア角の結果生じるヨーレート値未満の状態をいう。
- 2.27. 「ヨーレート」とは、車両の重心を通る垂直軸周りの旋回を度/秒で測定した、車両の回頭角速度をいう。
- 2.28. 「ピークブレーキ (PBC) 係数」とは、回転するタイヤの最大減速度に基づくタイヤの路面摩擦の尺度をいう。
- 2.29. 「共通スペース」とは、2つ以上の警告表示、インジケータ、識別シンボル又はその他のメッセージを表示することができるが、同時に表示してはならない領域をいう。
- 2.30. 「スタティックスタビリティファクター (SSF)」とは、輪距の1/2を車両の重心高さで割った値をいう。この場合において、輪距が2つ以上ある車両はその平均を輪距とし、複輪の車軸の輪距は外側の車輪の輪距とする。
- 2.31. 「ランニングオーダー質量」とは、非積載状態の車両質量と運転者相当質量 (75kg) の合計をいう。
- 2.32. 「ブレーキアシストシステム (BAS)」とは、運転者の制動要求特性から、緊急制動状態であると推定する制動装置の機能を指し、以下の (a) 又は (b) のいずれかのものをいう。
(a) 運転者が最大限達成可能な制動率となることを補助するもの。
(b) アンチロックブレーキシステムをフルサイクリングさせるのに十分であるもの。
- 2.32.1. 「カテゴリー「A」のブレーキアシストシステム」とは、主として自動車製作者が定めた運転者が加えるブレーキペダル踏力に基づいて、緊急制動状態であることを検知するシステムをいう。
- 2.32.2. 「カテゴリー「B」のブレーキアシストシステム」とは、主として自動車製作者が定めた運転者が加えるブレーキペダル速度に基づいて、緊急制動状態であることを検知するシステムをいう。

3. 要件

3.1. 一般規定

3.1.1. 制動装置

- 3.1.1.1. 制動装置は、通常の使用状態において受ける可能性のある振動に耐え、かつ、本技術基準の要件に適合できるように設計、製造され、自動車に取り付けられていること。
- 3.1.1.2. 制動装置は、腐食及び経時劣化に耐えられるように設計、製造され、自動車に取り付けられていること。
- 3.1.1.3. ブレーキライニングは、アスベストを含まないこと。
- 3.1.1.4. 制動装置は、磁界又は電界により悪影響を受けないものであること。(これは、別紙7への適合性によって確認するものとする。)
- 3.1.1.5. 制動装置の故障検出信号は、それにより制動性能が低下しない場合は、制御伝達装置の制御信号を瞬間的に (ただし

10ms 未満) 中断させることができる。

3.1.2. 制動装置の機能

2.1. に定義した制動装置は次の要件に適合すること。

3.1.2.1. 主制動装置

主制動装置は、いかなる速度及び負荷であっても、自動車の走行を制御し、安全、迅速、かつ、有効に自動車を停止させることができるものであること。この制動力は調整可能であり、かつ、運転者が運転席においてかじ取りハンドルから両手を離さずに行うことができるものであること。

3.1.2.2. 二次制動装置

二次制動装置は、主制動装置が故障したときに、主制動装置の操作装置を用いて自動車を適当な距離で停止させることができるものであること。この制動力は調整可能であり、かつ、運転者が運転席においてかじ取りハンドルから両手を離さずに行うことができるものであること。この要件に関しては、主制動装置には2つ以上の故障が同時に発生しないことを前提とする。

3.1.2.3. 駐車制動装置

駐車制動装置は、運転者が乗車していない場合であっても、坂路上で自動車を停止状態に維持させることができるものであり、かつ、機械的作用により停止状態に保持できる性能を有すること。制動操作は、運転者が運転席から行うことができるものであること。

3.1.3. 制動機能に制御伝達装置を有するもの及び制動機能の制御伝達装置の一部を構成するシステムを含め、自動指令制動又は選択制動のために制動装置を利用する全ての複合電子制御システムの安全性に関して、別紙6の要件を適用するものとする。

ただし、より高度の目的を達成する手段として制動装置を使用するシステムまたは機能が、制動装置に直接影響を及ぼす限り、当該システム又は機能に別紙7の要件が適用される。当該システムが装備される場合、制動装置の型式指定のための試験中に動作しないようにしてはならない。

3.1.4. 制動装置の定期技術検査規定

3.1.4.1. 摩耗ライニング及びドラム又はディスクなど、摩耗しやすい主制動装置構成部品は、3.2.11.2.の方法により摩耗状態を確認することが可能なものであること。

3.1.4.2. ブレーキの制御を行う複合電子システムは、正しい動作状態を日常的かつ簡単に検証することが可能なものであること。この場合において、専用の情報が必要な場合にあつては自由に入手することができるものであること。

3.1.4.2.1. 3.1.4.2. に規定する検証において、警告信号により動作状態を運転者に表示する場合にあつては、複合電子システムの電源投入時に警告信号を目視で確認することにより、正しい動作状態を検証することが可能なものであること。

3.1.4.2.2. 型式指定申請の際に、自動車製作者によって選択される当該検証手段に対して、動作の単純な不正改造を防止するための手段(警告信号など)は、機密扱いで概要説明されるものとする。その対案として、正しい動作状態を点検する二次的な手段が利用可能であれば、この保護要件は満たされるものとする。

3.1.4.3. 制動装置は、回転路面又はローラー式ブレーキテスト上での静的条件下で最大制動力が発生できるものであること。

3.2. 制動装置の特性

3.2.1. 自動車に備えられている制動装置は、主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置に規定されている要件に適合するものであること。

3.2.2. 次の要件に適合する場合は、主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置の構成部品は、共通のものとするができる。

3.2.2.1. 少なくとも2つの操作装置が独立し、運転者が通常の運転位置から容易に操作できるものでなければならない。駐車制動装置の操作装置が作動位置に機械的に固定される場合を除き、すべての制動装置の操作装置は、操作力が取り除かれたときに完全に解除の位置に戻るものであること。

3.2.2.2. 主制動装置の操作装置は、駐車制動装置の操作装置と独立していること。

3.2.2.3. 主制動装置の操作装置と伝達装置との間のリンク機構の効率は、使用により低下するものでないこと。

3.2.2.4. 駐車制動装置は、自動車が走行中に作動させることができるものであること。ただし、補助操作装置により部分的に主制動装置を作動させることによって、要件に適合するものであつてもよい。

3.2.2.5. 制動装置が、3.1.2.3.の要件を損なわず、かつ、伝達装置故障時にあつても二次制動装置に係る要件に適合する場合に限り、主制動装置と駐車制動装置には、その伝達装置に共通の構成部品を使用することができる。

3.2.2.6. 2.4. で定義される制動装置本体以外の構成部品及び3.2.2.10.に規定された構成部品以外の構成部品の故障若しくは主制動装置のその他の故障(エネルギー蓄積機能の故障や制動装置以外の装置の故障による蓄積エネルギーの消費をいう。)が生じた場合、故障に影響されない主制動装置の残りの部分によって、二次制動装置として規定した要件で自動車を停止させることができるものであること。

3.2.2.7. 主制動装置が蓄積エネルギーによって補助される運転者の筋力の作用により要件に適合する場合、筋力の補助装置の故障時には、運転者の筋力又は故障に影響を受けないエネルギー蓄積装置によって補助される筋力により、主制動装置の要件として規定された最大値を超えない操作力で、二次制動装置の要件に適合すること。

3.2.2.8. 主制動装置が、運転者が操作する蓄積エネルギーの使用のみにより作動する場合、少なくとも2つの完全に独立した蓄積エネルギーを有すること。各蓄積エネルギーは独立して各伝達装置にそれぞれ伝えられること。各伝達装置は、制動によって自動車の安定性を損なうことなく、二次制動装置の要件に適合できるよう選定した2つ以上の制動装置本体を作動させる

- ことができるものであること。それぞれの蓄積エネルギーは 3.2.14. に定義した警報装置を備えていること。
- 3.2.2.9. 主制動装置と伝達装置が専ら蓄積エネルギーの使用のみによって作動する構造を有する制動装置にあつては、二次制動装置が、運転者が専ら筋力を用いることにより主制動装置の操作装置を操作した場合に二次制動装置に係る要件に適合し、かつ、3.2.5. の要件に適合する場合に限り、1つの蓄積エネルギーによるものであつてもよい。
- 3.2.2.10. ペダル及びそのベアリング、マスターシリンダー及びそのピストン、コントロールバルブ、ペダルとマスターシリンダー又はコントロールバルブとの間のリンク機構、ブレーキシリンダー及びそのピストン並びにブレーキのレバーからカムまでを構成する部品に類する部品は、十分な大きさで、容易に整備することができ、かつ、かじ取り装置その他の重要な構成部品に規定された安全性と同等の安全性を有するものであれば、故障しにくいものとして取り扱う。故障した場合に二次制動装置の要件に適合できなくなるこれらの構成部品は、金属製又は金属と同等の材料で構成され、かつ、制動装置の通常の操作で著しい変形が生じないものであること。
- 3.2.3. 液圧式伝達装置の一部が故障した場合、マスターシリンダー出口で測定した液圧が 1.55MPa の差圧になるまでに警報装置が点灯する構造であり、かつ、故障が継続し、始動スイッチが走行の位置にある間は点灯する赤色の灯火で運転者に警報するものであること。ただし、リザーバー中の液面が、自動車製作者が指定した一定の高さより低下した場合に点灯する赤色警報装置であればよい。警報装置は日中でも視認できるものであること。当該信号は運転者が運転席から容易に確認できるものであること。当該装置の構成部品の故障により、制動装置の制動効果をすべて失うことにならないこと。駐車制動が作動していることも運転者に表示しなければならない。この場合は、同じ警報信号を使用することができる。
- 3.2.4. 運転者の筋力以外のエネルギーにより作動する制動装置は、2つ以上のエネルギーソース（油圧ポンプ、空気コンプレッサー等）を有しなくてもよい。ただし、エネルギーソースを構成する装置を駆動する手段は実用上可能な範囲で安全であること。
- 3.2.4.1. 伝達装置に故障が発生したとき、二次制動装置の要件に適合させるために必要な場合は、その故障によって影響を受けない部分へのエネルギーソースからの蓄積エネルギーの供給は引き続き確保されるものであること。この要件は、自動車が静止しているときに容易に作動できる装置又は自動式手段によって満たされるものであること。
- 3.2.4.2. 故障した伝達装置よりも制動装置本体側に位置する蓄積装置は、エネルギー供給に故障が生じた場合、別紙 2 の 1.2. に規定した条件で、主制動装置を 4 回フルストローク操作した後、5 回目の操作で二次制動装置の要件に適合できるように構成されたものであること。
- 3.2.4.3. ただし、蓄積エネルギーをもつ液圧式制動装置は、別紙 2 の 1.3. の要件に適合する場合は、3.2.4.1. 及び 3.2.4.2. の規定に適合するものとして取り扱うものとする。
- 3.2.5. 3.2.2.、3.2.3. 及び 3.2.4. の要件は、通常は作動しない部品が制動装置に故障が生じたときのみにより作動することにより運転者が故障したことに気付かなくするような自動装置を使用せずに、満たされるものであること。
- 3.2.6. 主制動装置は、自動車の全ての車輪を制動するものであり、その制動力が車軸間に適切に配分されるものである。
- 3.2.7. B 種電気式回生制動装置を備える自動車にあつては、他の制動力発生装置からの制動力の入力は、以下のすべての要件を満たす場合に限り、電気式回生制動装置が単独で用いられることができるように適切に同調されるものであつてもよい。
- 3.2.7.1. 電気式回生制動装置のトルク出力における固有の変化（駆動バッテリーの電位変化の結果によるものなど）が、以下に掲げる本規則別紙の規定を満たす限り、同調関係の適切な変化によって自動的に補償されるものであること。
- 別紙 1 の 1.3.2. 又は別紙 4 の 5.3.（電気モーターが搭載されている場合を含む。）
- 3.2.7.2. さらに、制動率が運転者の制動の要求に対応するものであり、かつ、タイヤと路面との粘着係数に対応して、自動的に自動車の全ての車輪を制動するものであること。
- 3.2.8. 主制動装置の制動力は、1つの同じ車軸の車輪に、車両中心面に対して対称に配分されるものであること。ABS のように制動力を車両中心面に対して対称に配分しない場合の補償及び機能については申告すること。
- 3.2.8.1. 制動装置の劣化又は故障に対する、電気式制御伝達装置による不均衡は、3.2.21.2. に規定する黄色の警報信号によって運転者に警報するものであること。
- この要件は、不均衡が次の限界値を超えた場合すべての負荷条件に対して適用されること。
- 3.2.8.1.1. 車軸の左右の制動圧力の差が：
- (a) 2 m/sec^2 以上の車両減速度に対しては、高い方の制動圧力の 25%、
- (b) 2 m/sec^2 未満の減速度に対しては、 2 m/sec^2 における制動圧力の 25%。
- 3.2.8.1.2. 車軸毎の個別不均衡値：
- (a) 2 m/sec^2 以上の車両減速度に対しては、公称値の 50% 超、
- (b) 2 m/sec^2 未満の減速度に対しては、 2 m/sec^2 における公称値の 50%。
- 3.2.8.2. 10 km/h を超える自動車の速度から制動をかけたときのみ、3.2.8.1. の規定は適用されるものとする。
- 3.2.9. 電気式制御伝達装置は、故障した場合においても運転者の意図とは反対の制動がかかることのないこと。
- 3.2.10. 主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置と B 種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあつては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、3.2.7.1. に規定する補償を行なう場合には、B 種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。ただし、1 秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があつてもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも 75% を達成していなければならない。しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置

及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。

駐車制動装置にあつては、漏れが生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転者席から操作できるものであれば、ブレーキ面を車輪から切り離してもよい。

3.2.11. 制動装置本体の摩耗は手動又は自動の調節装置によって容易に調整できるものであること。操作装置並びに伝達装置及び制動装置本体の構成部品は、作動範囲に余裕があり、また、制動装置本体が加熱されたり又はブレーキライニングがある程度の摩耗に達したとき、即時の調整が必要となることなく効果的な制動力が確保されるように、適切な補償手段を備えることができる。

3.2.11.1. 主制動装置は、自動的に摩耗調整が行われるものであること。自動摩耗調節装置は、制動装置本体の加熱冷却後も、有効な制動力が確保されるものであること。自動車は、別紙 1 の 1.5. により行う試験（タイプ I 試験）の後も正常な走行ができるものであること。

3.2.11.2. 主制動装置摩擦部品の摩耗点検

3.2.11.2.1. 主制動装置は、ブレーキライニングの摩耗を適切な点検孔又はその他の手段を備えることにより、ホイールを取り外すことなく、車両の外側又は下側から容易に確認できるものであること。この場合における確認は、作業場にある単純な標準工具又は一般的な車両点検器具を用いて行うものであつてもよい。また、ライニングの交換が必要になったときに、運転席にいる運転者に警告する音響式又は光学式の装置を確認手段として備えることができ、当該装置は、各輪のブレーキに付き最低でも 1 つのライニング毎に警告するものであること。光学式警報の場合にあつては、光学警告信号として、3.2.21.1.2. で規定する黄色の警告信号を用いることができる。

3.2.11.2.2. 自動車製作者は、自動車のハンドブック又は電子データ記録など、自由に入手可能な方法によって、ブレーキディスク又はドラムの摩擦面の摩耗状態を確認するための部品の直接測定又はブレーキディスク又はドラムの磨耗インジケータで確認できるように必要な分解のため、型式指定申請の際に次の (a) 及び (b) について定義するものとする。

(a) 必要な分解方法とそれを行うのに必要となる工具及び手順を含む、ドラム及びディスクの摩擦面の摩耗を確認できる方法

(b) 交換が必要となる時点での最大摩耗許容限度を定義する情報

3.2.12. 液圧式伝達制動装置はリザーバータンクの充填口に容易に手が届くものであること。制動液を入れる容器は、容器を開けなくても制動液の液量が容易に確認でき、リザーバータンクの全容量は、少なくとも当該リザーバータンクから供給を受けるすべてのホイールシリンダーのピストンが、新品ブレーキライニングのときの位置から完全に摩耗した時の位置まで移動したときに生じる制動液の液量に等しい構造であること。後者の要件が満たされない場合は制動装置の故障を起こすおそれのある制動液のレベル低下に対し、3.2.21.1.1. に規定された赤色警報信号により、運転者に警報するものであること。

3.2.13. 液圧式伝達制動装置に使用される制動液のタイプは、規格 ISO 9128-2006 の図 1 又は図 2 及び適切な DOT マーク（例えば DOT3）によって識別すること。シンボル及びマークはリザーバータンクの充填口から 100mm 以内の視認できる位置に消えないように表示すること。付加情報を自動車製作者が提供してもよい。

3.2.14. 警報装置

3.2.14.1. 蓄積エネルギーを使用しなければ二次制動装置の要件に適合しない主制動装置を備えた自動車は、光学式又は音響式信号を発する警報装置を備えること。警報装置作動後、システム内の蓄積装置を再充填せずに、かつ、自動車の負荷条件にかかわらず、（主制動装置の伝達装置故障無しで、かつ、制動装置本体をできる限り正規に調節して）主制動装置を 4 回フルストロークした後に 5 回目の作動で規定された二次制動装置の要件を満足すること。警報装置は回路に直接、かつ、常時接続されていること。原動機が正常の作動状態で回転し、かつ、制動装置に故障がないときには、警報装置は、原動機を始動してからエネルギー蓄積装置を充填するまでに要する間を除き警報を発しないものであること。3.2.21.1.1. に規定する赤色警報信号を光学式警報信号として使用すること。

3.2.14.2. ただし、別紙 2 の 1.3. の要件に適合することによって 3.2.4.1. の要件に適合するとみなされる自動車の場合、警報装置は光学式信号に加えて音響式信号も備えること。ただし、それぞれが上記要件に適合し、かつ、光学式信号が先に作動する場合には音響式信号と光学式信号を同時に作動させる必要はない。3.2.21.1.1. に規定された赤色警報信号を光学式警報信号として使用すること。

3.2.14.3. 音響式警報装置は、駐車制動装置が作動している間若しくは自動変速機付車で変速機が「P」位置にあるときは非作動にすることができる。

3.2.15. 3.1.2.3. の要件に適合するほか、エネルギーソースが制動装置の機能に不可欠である場合、その蓄積エネルギーは、原動機が停止するか又はエネルギーソースを駆動する手段が故障しても、規定された要件で自動車を停止させるのに十分な制動性能を維持することができるものであること。運転者が駐車制動装置にかけた筋力が倍力装置によって補助される場合は、倍力装置が故障した場合であっても、駐車制動装置の作動が確保されるものであること。通常の倍力装置に供給される蓄積エネルギーとは別に独立した蓄積エネルギーを用いてもよい。この蓄積エネルギーは主制動装置用のものとするすることができる。

3.2.16. 空圧式／液圧式外部装置は、その作動中に規定された減速度が得られ、かつ、エネルギーソースに故障が生じた場合であっても当該外部装置の作動により、制動装置に供給される蓄積エネルギーが 3.2.14. に定めたレベルより低下しないことを確保した方法で、エネルギーが供給されなければならない。

3.2.17. 電気式主制動装置を持つ被牽引自動車を牽引する装置を有する自動車の場合、次の要件に適合しなければならない。

3.2.17.1. 自動車の電源（発電機及び蓄電池）は、電気式制動装置用の電流を供給するのに十分な容量があること。原動機を自動車製作者の指定するアイドル回転数で作動し、かつ、自動車製作者が当該車両の標準装備のすべての電装品を使用状

- 態で、電気式制動装置に最大消費電流（15A）が供給された場合においても電気配線内の電圧が接続部分で測定して9.6V未満に低下しないこと。また、電気配線は過負荷のときにも短絡しないこと。
- 3.2.17.2. 自動車の主制動装置に故障が生じた場合、当該装置が少なくとも二つの独立した部品から構成されるときは、故障の影響を受けない部品は被牽引自動車の制動装置本体を部分的に又は完全に作動できるものであること。
- 3.2.17.3. 電気式制動装置は、制動灯と並列接続されたときに制動灯のスイッチと回路が過剰負荷に耐えられる場合には、当該制動装置を作動するために制動灯のスイッチと回路を使用することができる。
- 3.2.18. 電気式回生制動装置を備える自動車の追加要件
- 3.2.18.1. A種の電気式回生制動装置を備える自動車
- 3.2.18.1.1. 電気式回生制動装置は、アクセル操作装置を解除し又は変速機を中立位置にすることによってのみ（同時に2つの状態とする場合も含む。）作動するものであること。
- 3.2.18.2. B種の電気式回生制動装置を備える自動車
- 3.2.18.2.1. 自動装置以外の方法で主制動装置の一部を部分的に又は完全に切り離すことが可能であってはならない。本規定の要件は、3.2.10.の規定から逸脱することと解してはならない。
- 3.2.18.2.2. 主制動装置は、操作装置が1つであること。
- 3.2.18.2.3. 主制動装置は、電動機の切り離し又は使用する変速機の変速位置によって悪影響を受けてはならない。
- 3.2.18.2.4. 制動装置の電気部品の作動が、主制動装置の操作装置からの情報と当該部品の作動により発生する車輪への制動力との関係によって行われるものにあつては、この関係が損なわれ、車軸間の制動力配分の規定（別紙3又は別紙4、いずれか該当する方）を満足しなくなった場合には、遅くとも操作装置を操作するとき光学式警報信号で運転者に警報し、かつ、接続スイッチが走行位置にある限り警報し続けなければならない。
- 3.2.18.3. 両種の電気式回生制動装置を装備した電気自動車に対しては、3.2.18.1.1.を除く全ての関連規定を適用するものとする。この場合、電気式回生制動装置は、アクセル操作装置の解除又は変速機を中立位置にすることによって（同時に2つの状態とする場合も含む。）作動することができる。また、主制動装置の作動により、アクセル操作装置の解除によって発生する上記の制動効果を減少させてはならない。
- 3.2.18.4. 電気式制動装置の作動は、磁界又は電界によって悪影響を受けてはならない。
- 3.2.18.5. ABSを備える自動車にあつては、ABSが電気式制動装置を制御するものであること。
- 3.2.18.6. 駆動バッテリーの充電状態は、本技術基準の別紙1、別添1に規定された方法により決定するものとする。（注）
（注）試験実施機関の同意により、充電状態の判定は、駆動バッテリーの充電用エネルギー源を搭載し、それらの充電状態を調整する手段を備えた自動車には要求されない。
- 3.2.19. 駐車制動装置の電気式伝達装置の追加要件
- 3.2.19.1. 電気式伝達装置が故障した場合においても、駐車制動装置の意図しない作動を防止するものであること。
- 3.2.19.2. 電気式制御伝達装置は、操作装置内に電氣的故障が生じた場合、又は操作装置とそれに直結されているECU（電子制御装置）との間の、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において破損が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させることができるものでなければならない。
- この場合において、上記の性能を満足し、かつ、駐車制動装置が作動した際に、始動装置の操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあつては、車両の停止状態で自動的に作動するものであつてもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者が車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。
- 原動機と手動変速機又は自動変速機（「P」位置）を上記性能を達成するために又は達成を補助するために使用することができるものとする。
- 3.2.19.2.1. 駐車制動装置の電気式伝達装置の配線の破損又は駐車制動装置の操作装置の電氣的故障が生じた時に、3.2.21.1.2.に規定される黄色警報装置により運転者に警報するものであること。
- 当該黄色警報装置は、電気式伝達装置の故障が、駐車制動装置の電気式伝達装置の配線の破損により生じたものである時に、破損が生じた後速やかにその破損を警報するものであること。
- さらに、操作装置の故障又はエネルギー供給の故障及び破損を除く電子制御装置の外部配線において破損が生じたときには、駐車制動装置の操作装置がON（作動）位置にあり、始動装置がON（走行）の位置にある間と（OFF（切）の位置にした）その後の少なくとも10秒の間は、故障又は破損が生じている旨を3.2.21.1.1.に規定した赤色警報装置の点滅により運転者に警報するものであること。
- ただし、駐車制動装置の正確な作動を検知する場合、赤色警報装置の点滅を中止し、点灯により運転者に警報することができる。
- 通常、駐車制動装置の作動が、3.2.21.2.に定める要件を満たす独立の赤色警報装置により表示される場合にあつては、当該警報装置は、赤色警報装置に係る上記の要件を満たすものでなければならない。
- 3.2.19.3. 外部装置は、駐車制動装置の作動に十分なエネルギーを供給でき、かつ車両の電気負荷が正常状態に保たれる場合に限り、駐車制動装置の電気式伝達装置からエネルギーの供給を受けることができる。更に、蓄積エネルギーが主制動装置により使用される場合にあつては、3.2.20.6.の要件に適合するものでなければならない。
- 3.2.19.4. 制動装置の電気エネルギーを制御する始動スイッチが切られ、又は鍵が取り外された後においても、駐車制動装置を作動することができ、かつ、解除できないものであること。

3.2.20. 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置の追加要件

3.2.20.1. 主制動装置は、駐車制動装置が解除された状態で、以下の要件を満たさなければならない。この場合において、主制動装置のエネルギー伝達装置内で十分なエネルギーが得られるものとする。

(1) 始動スイッチを「オン」の位置に入れた状態で、主制動装置を作動させた場合において、別紙 1 の 2.1.1. に規定する主制動装置の原動機切り離しタイプー O 試験において求められる制動力と同等以上の静的総制動力を発生することができるものであること。

(2) 始動スイッチを「オン」の位置から「オフ」又は「ロック」の位置に入れてから、60 秒以内の間に主制動装置を 3 回作動させた場合において、当該作動ごとに別紙 1 の 2.1.1. に規定する主制動装置の原動機切り離しタイプー O 試験において求められる制動力と同等以上の静的総制動力を発生することができるものであること。

(3) (2) に規定するところにより主制動装置を 3 回作動させた後に、主制動装置を 1 回作動させた場合において、別紙 1 の 2.2.2. に規定する二次制動装置に求められる制動力と同等以上の静的総制動力を発生することができるものであること。

3.2.20.2. エネルギー供給装置を除く電気式制御伝達装置内の単一の瞬間的故障 (40ms 未満) が発生した時 (例えば、信号の不伝達又はデータのエラー) に、主制動性能に顕著な影響が生じるものであってはならない。

3.2.20.3. 本技術基準で扱われるシステムの機能や性能に影響を及ぼす、蓄積エネルギーを除く電気式制御伝達装置の故障が発生した時に、3.2.21.1.1. 及び 3.2.21.1.2. に規定される赤色又は黄色警報装置によって運転者に警報するものであること。また、断線、接続の分離等規定された主制動装置の要件が達成できない場合 (赤色警報信号) は、直ちに運転者に警報するものであること。また、別紙 1 の 2.2. に基づき主制動装置を操作することにより規定された二次制動性能要件に適合するものであること。

3.2.20.4. 電気式制御伝達装置のエネルギーソースの故障が生じた場合であっても、エネルギーレベルの公称値から開始して、主制動装置の連続 20 回フルストローク操作を行った後も、主制動装置は全操作範囲にわたって保証するものであること。本試験は、制動操作は 20 秒間作動させ、そして各作動毎に 5 秒間解除することにより行うものとする。上記試験の間、主制動装置のフルストロークを確保するため、エネルギー伝達装置内で十分なエネルギーが得られるものとする。本要件は別紙 2 の要件と背反するものと解釈してはならない。

3.2.20.5. 蓄電池電圧が、規定された主制動性能がもはや保証できなくなる、又は、少なくとも 2 つの独立した制動装置が規定された二次制動性能要件を達成できなくなるなど、製作者が定めた電圧より低下した場合は、3.2.21.1.1. に規定された赤色の警報信号により警報するものであること。当該警報信号が作動した後、主制動装置を操作することによって少なくとも別紙 1 の 2.2. に規定された二次制動性能要件に適合すること。主制動装置のエネルギー伝達装置内で十分なエネルギーが得られるものとする。

3.2.20.6. 電気式制御伝達装置と同じ蓄積エネルギーからエネルギーを供給される外部装置は、全ての外部装置が作動しているときに蓄積エネルギーの放出を防止することができるエネルギー供給方法又は本技術基準の 3.2.20.5. に規定された限界電圧のときに、それ以上の蓄積エネルギーの放出を防ぐように外部装置の選定された部品を自動的に切断する方法により、エネルギー供給が、原動機を最大出力回転数の 80% 以下で作動させた状態において、定められた減速度を満たすために十分なものであることが確保されているものでなければならない。

本要件への適合性は計算又は実際に試験で証明してもよい。本規定は、電気的エネルギーを使用することなく定められた減速度要件を満たすことのできる自動車には、適用しない。

3.2.20.7. 外部装置に電気式制御伝達装置からエネルギーが供給される場合は、次の要件に適合すること。

3.2.20.7.1. 自動車が走行中に、エネルギーソースの故障が生じた場合、リザーバー中のエネルギーは、操作装置を操作した時に、制動装置を作動させるのに十分なものであること。

3.2.20.7.2. 自動車が停止し、駐車制動装置が作動中に、エネルギーソースに故障が生じた場合、リザーバー中のエネルギーは、制動装置を作動したときでも灯火器を点灯するのに十分なものであること。

3.2.21. 自動車の制動装置における特定の故障又は失陥を運転者に表示する機能を有する光学式警報装置に係る一般要件は、次のとおりとする。3.2.21.5. に定める警報装置以外の警報装置は、専ら本技術基準で定める目的のために用いるものでなければならない。

3.2.21.1. 自動車には次のような光学式の制動装置故障時警報装置を備えなければならない。

3.2.21.1.1. 規定された主制動装置の要件に適合できなくなる、又は、2 つの独立した主制動装置システムのうち少なくとも 1 つの性能を失わせるような本技術基準において定める自動車の制動装置の故障を表示する場合は、赤色警報装置。

3.2.21.1.2. 3.2.21.1.1. に規定された赤色警報装置で表示されない制動装置の故障であって、電氣的に検出したものを表示する場合は、黄色警報装置。

3.2.21.2. 警報装置は日中でも確認でき、運転席にいる運転者が容易に確認できるものでなければならない。また、警報装置の構成部品の故障は制動装置の性能低下をもたらしてはならない。

3.2.21.3. 他の規定で定めのある場合を除き、次の要件に適合するものでなければならない。

3.2.21.3.1. 故障時は、関連する制動装置の操作から遅れることなく、警報装置により運転者へ警報するものであること。

3.2.21.3.2. 警報装置の警報信号は、当該故障が継続し、かつ、始動装置が「オン」(走行)位置にある限り表示されるものであること。

3.2.21.3.3. 警報装置の警報信号は、点滅せずに一定であること。

- 3.2.21.4. 警報信号は自動車の電装品及び制動装置が通電されたときに点灯しなければならない。自動車が停止しているとき、制動装置は、信号が消える前に指定された故障が無いことを証明しなければならない。上述の警報信号を作動すべきであるが、静的な状態では検出されない指定の故障は、検出時に保存し、当該故障が継続する限り始動時及びイグニッション（始動）スイッチが「オン」（走行）位置にあるときに表示しなければならない。
- 3.2.21.5. 本技術基準に規定されていない自動車の制御装置又は走行装置に関する故障、失陥その他の情報は、次に掲げる要件のすべてを満たすものである場合に限り、3.2.21.1.2. に規定された黄色警報装置により表示してもよい。
- 3.2.21.5.1. 車両は停止状態であること。
- 3.2.21.5.2. 制動装置の最初に通電され、3.2.21.4. に限定する手順に従って特定の故障又は失陥がないことが表示された後に表示されるものであること。
- 3.2.21.5.3. 本技術基準において規定されていない故障その他の情報が、警報信号を点滅させることにより表示されるものであること。

ただし、警報信号は、最初に 10km/h を上回る前に消灯されるものであること。

- 3.2.22. 制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号の発生
- 3.2.22.1. 運転者が主制動装置を作動させた場合に、制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号を発するものとする。
- 3.2.22.2. 自動指令制動により主制動装置が作動した場合に、制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号を発するものとする。ただし、 0.7m/s^2 未滿の減速度の場合にあっては、当該信号を発しなくてもよい。
- 3.2.22.3. 選択制動により主制動装置の一部が作動した場合に、制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号を発してはならない。ただし、選択制動により制動装置が作動している状態において、当該機能は自動指令制動に切り替えることができる。
- 3.2.22.4. アクセル操作装置の解除により制動効果を生じさせる電気式回生制動装置が作動した場合に、制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号は、次の表の左欄に掲げる車両の減速度に応じ、同表の右欄のとおりとする。

0.7m/s^2 以下の減速度	信号を発しないこと。
0.7m/s^2 を超え 1.3m/s^2 以下の減速度	信号を発してもよい。
1.3m/s^2 を超える減速度	信号を発すること。

- 3.2.23. 緊急制動表示灯を備える自動車にあっては、緊急制動表示灯点灯用緊急制動信号（以下単に「緊急制動信号」という。）は、以下の基準に適合するものとする。
- 3.2.23.1. 緊急制動信号は、主制動装置により 6.0m/s^2 以上で減速することにより発することができるものとする。この場合において、当該信号は遅くとも減速が 2.5m/s^2 に下がる前までに、当該信号の発生を停止させるものとする。
- 3.2.23.2. 緊急制動信号は、以下の条件により、発するものであってもよい。
- (a) 6.0m/s^2 以上で減速させることのできる制動力を当該自動車に主制動装置により加えること。この場合において、当該信号は、遅くとも減速が 2.5m/s^2 まで下がる前に、当該信号の発生を停止させるものとする。
- (b) 当該自動車のアンチロックブレーキシステムがフルサイクリング（アンチロックブレーキシステムが直接制御を行う車輪のロックを防止するため制動力を繰り返し調整している状態をいう。以下同じ。）となること。この場合において、アンチロックブレーキシステムがフルサイクリングではなくなった場合にあっては、当該信号の発生を停止させるものとする。
- 3.2.24. 自動車は、別紙 8A. の技術的な要件を満たす横滑り防止装置（ESC）を備えなければならない。
- 3.2.24.1. ランニングオーダー質量が $1,735\text{kg}$ を超える車両は、ロールオーバー制御及び方向安定性制御を含み、協定規則第 13 号附則 21 の技術的な要件を満たす車両安定装置を備えることができる。この場合において、当該車両安定装置を備えた車両は、別紙 8A. の技術的な要件を満たす横滑り防止装置（ESC）を備えた車両とみなす。
- 3.2.25. 応急用スペアユニットを装備した車両は、別紙 9 の技術的な要件を満たすものとする。
- 3.2.25.1. 応急用スペアユニットの使用上の制限に従わない場合は、危険である旨を取扱説明書に記載するものとする。
- 3.2.25.2. 応急用スペアユニットの使用が特定の車軸に限定されている場合は、その旨を取扱説明書に記載するものとする。
- 3.2.26. 自動車は、別紙 8B. の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム（BAS）を備えなければならない。

4. 試験

自動車が受けなければならない制動試験及び要求される制動性能は、別紙 1 に規定する。

別紙 略

別添 91 連節バスの構造要件

1. 適用範囲

この構造要件は、連節バス（連節部により結合された2つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車であって、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のもの）であって、車掌を乗務させないで運行される乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車に適用する。

2. 用語の定義

- 2.1. 「連節部」とは、前車室と後車室をつなぐ幌、ターンテーブル、ターンテーブル下の連結装置等から構成される部分全体をいう。
- 2.2. 「連結部」とは、連節部のうち、ターンテーブル下の部分をいう。
- 2.3. 「ターンテーブル」とは、方向転換のために使用する回転台をいう。
- 2.4. 「ホイールベース」とは、最遠軸距をいう。
- 2.5. 「フロント・オーバー・ハング」とは、最前部の車軸中心から車体前面までの部分をいう。
- 2.6. 「リア・オーバー・ハング」とは、最後部の車軸中心から車体後面までの部分をいう。

3. 連節バスの構造要件

3.1. 連節部

- 3.1.1. 旅客が連節部の幌やターンテーブル等に巻き込まれない構造であること。
- 3.1.2. 空車状態において、水平面上に停車している場合に、前後各車室の床面とターンテーブルとの間には、次の3.1.2.1.及び3.1.2.2.の数値を超えるカバーがされていない隙間がないこと。
 - 3.1.2.1. 車両の全車輪が同一平面上にある場合 10mm
 - 3.1.2.2. 連節部に隣接した車軸の車輪を 150mm 上昇させた場合 20mm
- 3.1.3. 空車状態において、前後各車室の床面とターンテーブルとの間には、次の3.1.3.1.及び3.1.3.2.の数値を超える段差がないこと。
 - 3.1.3.1. 車両の全車輪が同一平面上にある場合 20mm
 - 3.1.3.2. 連節部に隣接した車軸の車輪を 150mm 上昇させた場合 30mm
- 3.1.4. 前後各車室の床面とターンテーブルとの間は、運行中の前後各車室の動きにより著しい段差が生じないような構造であること。
- 3.1.5. 次の3.1.5.1.及び3.1.5.2.に掲げる連節部の場所は、旅客が乗車することができないような構造であること。
 - 3.1.5.1 床面以外の場所
 - 3.1.5.2 運行中の前後各車室の動きにより、乗車空間が変化するような床面の場所
- 3.1.6. 連節部付近の見やすい位置に、旅客に対する注意事項を表示すること。

3.2. 連結部

- 3.2.1. 連結部の可動部分は、水平軸（幅方向）及び鉛直軸まわりの回転運動が可能であり、この両軸は、車両の中心軸に対して直角であること。
- 3.2.2. 前車室と後車室とのなす鉛直軸まわりの角度が安全な運行に支障をきたす状態にならないような装置を備えること。なお、安全な運行に支障をきたすおそれが生じた場合に、運転者にその旨を警告する装置を備えること。

3.3. 乗降口の数及び位置

- 3.3.1. 乗降口は、2か所以上とし、次の3.3.1.1.から3.3.1.3.までの要件に適合するものであること。ただし、ホイールハウス部に備えることはできない。
 - 3.3.1.1. 前扉は、フロント・オーバー・ハングに備えること。
 - 3.3.1.2. 後扉を前車室に備える場合には、前車室のホイールベース間に備えること。
 - 3.3.1.3. 後扉を後車室に備える場合には、連節部と車軸の間又はリア・オーバー・ハングの部分に備えること。

3.4. 乗降口扉

- 3.4.1. 前扉は、車外が見通せるように窓を備えること。
- 3.4.2. 前車室の後扉及び後車室の扉のうちホイールベース間に備えるものにあつては、有効幅 800mm 以上であること。

3.5. 扉の開閉（制御）方法

- 3.5.1. 扉の開閉は、運転者席で操作できる構造（以下「自動式」という。）とし、前車室の後扉及び後車室の扉付近には開閉の予告ブザーその他の装置を備えること。

3.6. 扉非常開放装置

自動式の扉付近には、車内外から手で開閉することができる扉非常開放装置を備え、かつ、非常の際に旅客が扉を開放するための方法を表示すること。

3.7. 前車室内の安全確認装置

- 3.7.1. 運転者が運転者席において前車室内の旅客の状況を確認することができる3.7.1.1.又は3.7.1.2.に掲げる後写鏡を車室の前面窓上部付近に備え、又はモニター装置を運転者席付近に備えること。
 - 3.7.1.1. 平面鏡にあつては、有効寸法 130mm 以上× 280mm 以上とする。
 - 3.7.1.2. 凸面鏡にあつては、有効寸法 155mm 以上× 300mm 以上、曲率半径 1000mm 以上とする。

3.8. 座席等

3.8.1. 連節部には、立席及び補助座席が備えられていないこと。

3.8.2. 連節部に備える座席は、前向きであること。

3.8.3. 運行路線に高速自動車国道等（高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）第 4 条第 1 項に規定する道路及び道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 48 条の 4 第 1 項に規定する自動車専用道路をいう。）を含む場合は、立席が備えられていないこと。

3.9. 非常口

前車室及び後車室には、非常口をそれぞれ 1 か所以上備えること。

3.10. 後車室内の安全確認装置等

3.10.1. 運転者席付近には、運転者が後車室内の旅客の状況を確認できるモニター装置を備えること。この場合において、運転者が直接又は車室内に備える後写鏡を用いて確認できる範囲は、当該モニター装置によって確認できなくてもよい。

3.10.2. 運転者席付近には、運転者が後車室の旅客に注意事項等を通報できるマイク等の装置を備えること。

3.10.3. 後車室には、旅客が運転者に非常事態等を通報できる装置（警報ブザー、ベルその他の通報装置）を使いやすい位置に備え、かつ、当該装置の付近にその使用方法を表示すること。

3.11. 前車室の後扉付近の旅客を運転者が確認する装置

前車室の後扉付近の旅客を運転者が確認できるよう、次の直接確認方式の装置及び間接確認方式の装置を備えること。

3.11.1. 直接確認方式の装置

3.11.1.1. 前部左窓上部付近の車室内に後写鏡（有効寸法 130mm 以上× 280mm 以上の平面鏡）を、後扉上部の車室内に後写鏡（有効寸法約 280mm φ 以上、曲率半径 1000mm 以上の凸面鏡）をそれぞれ備えること。また、後写鏡に代えて後扉付近の旅客を確認することができるモニター装置を運転者席付近に備えることができる。

3.11.1.2. 前車室の後扉の乗降口の天井に 20W 以上の蛍光灯又はこれと同等以上の明るさの灯火を備えること。

3.11.2. 間接確認方式の装置

3.11.2.1. 前車室の後扉の乗降口の階段（階段を有しない場合であって、扉がスライド式（車枠若しくは車体に格納され又は車外に開放されるものに限る。）のものにあつては、閉扉時における扉の内側から少なくとも奥行 120mm における範囲の床面とし、扉が折り畳み式のものにあつては、乗降口の出入口付近から扉を折り畳んだ状態における奥行方向における扉の最外縁までの範囲の床面とする。）上に旅客がいるときは、扉が開閉できない構造であること。

3.11.2.2. 前車室の後扉は、速度が 5 km/h を超えた状態において開閉しないこと。

3.12. 後車室の扉付近の旅客を運転者が確認する装置

3.12.1. 後車室の扉付近の旅客を運転者が確認できるよう、次の 3.12.1.1. 及び 3.12.1.2. の装置を備えること。

3.12.1.1. 運転者席付近に備える、後車室の付近の旅客を確認できるモニター装置

3.12.1.2. 3.11.2. の規定に適合する間接確認方式の装置

3.12.1.3. 後車室の扉の乗降口の天井に 20W 以上の蛍光灯又はこれと同等以上の明るさの灯火を備えること。

3.13. 車外安全確認装置

3.13.1. 運転者席付近には、乗降口付近及び車両の左外側線上の状況を運転者が確認できるモニター装置を備えること。この場合において、運転者が直接又は後写鏡（有効寸法 300mm 以上× 143mm 以上、曲率半径 1000mm 以上の凸面鏡）を用いて確認できる範囲については、当該モニター装置によって確認できなくてもよい。

3.13.2. 前車室の後扉及び後車室の扉の乗降口の外側上部には、開扉と同時に点灯し、閉扉後 4 秒以上遅延して消灯する 20W 以上の蛍光灯又はこれと同等以上の明るさの灯火を備えること。

3.14. 車外用放送装置等

3.14.1. 次の 3.14.1.1. 及び 3.14.1.2. の放送装置を備えること。

3.14.1.1. 運転者が危険等を感じた際に、運転者の意志を車外の旅客等に容易に伝えることができる車外用放送装置

3.14.1.2. 後乗りバスにあつては、乗車口付近の旅客が運転者と通話できる装置（当該装置付近に使用方法を表示したもの）

3.14.2. 運転者が運転者席において乗降口その他室内の状況をモニター装置により確認する場合には、旅客が運転者と通話できる装置を当該客室内に備え付け、その付近に使用方法を表示すること。

3.15. 旅客降車合図用ブザー又は単打ベル

旅客が降車する際に容易にその旨を運転者に通報するための降車合図用ブザー又は単打ベルを備え、その押しボタンを旅客の手近な位置に備えること。

3.16. 後輪巻込防止装置

ホイールベース間に乗降口を備える場合には、後輪巻込防止装置を備えること。この場合において、空車状態における後輪巻込防止装置の下縁の取付高さが地上 300mm 以下となるように取り付けられていること。

3.17. 補助方向指示器

連節バスの両側面には補助方向指示器を備えること。

3.18. 消火器

前車室及び後車室には、保安基準第 47 条の規定に適合する消火器をそれぞれ備えること。

3.19. 火災感知器等

後部車両に空調用エンジンを備える場合には、当該エンジン付近に火災感知器を備えるとともに、当該火災感知器が作動した際に運転者に警報する装置を運転者席付近に備えること。

別添 92 2階建バスの構造要件

項目	構造要件
1. 最大安定傾斜角度	空車状態の自動車に乗務員が定位置に乗車し、かつ、2階の乗車定員の人員が2階客室のすべての座席に乗車した状態において、自動車を左側及び右側にそれぞれ28°まで傾けた場合に転覆しないものでなければならない。
2. 階段 (1階客室と2階客室の間に設けられた昇降用通路をいう。)	階段は、次の各号に適合するものでなければならない。 (1) 階段の踏段の有効幅は、600mm以上であること。 (2) 階段の踏段上における有効高さは、1600mm以上であること。 (3) 階段の1段の高さは、300mm以下、有効奥行きは、300mm以上であり、踏込は、密閉式であること。 ただし、ら線状等の階段にあっては、階段の有効幅のうち350mm以上の部分について、その有効奥行きが300mm以上あればよい。 (4) 階段の踏段は、すべり止めを施したものであること。 (5) 階段には、照明灯を備えることとし、その照明灯は、階段の踏段を均等に照明し、その光源は、階段床面積1m ² 当たり5W(蛍光灯の場合にあっては、2W)以上であること。
3. 安全確認装置等	1. 乗務員席付近には、乗務員が乗務員席において、2階客室に通報できる装置を少なくとも1つ備えなければならない。 2. 乗務員席付近には、乗務員が乗務員席において、2階客室の状況を確認できる装置(テレビ等)を少なくとも1つ備えなければならない。 3. 2階客室には、旅客が乗務員席の乗務員に容易に通報できる装置を当該客室の前部及び後部の適当な位置にそれぞれ備え、かつ、当該装置の付近には、当該装置の使用方法等を表示しなければならない。
4. 座席等	1. 2階客室には、立席及び補助座席を設けてはならない。 2. 2階客室の最前部に設けられた座席及び通路の前方には、衝突等により衝撃を受けた場合において旅客が車外に転落することを抑止することのできるように適当な保護棒等を備えなければならない。
5. 非常口	1. 道路運送車両の保安基準(以下「保安基準」という。)第26条の規定に適合する非常口を1階客室に備えるほか、次の各号に適合する非常口を2階客室に設けなければならない。 (1) 2階客室の非常口は、1階客室の乗降口又は非常口の上部付近に設けられていないこと。 (2) 2階客室の非常口は、有効幅400mm以上、有効高さ1200mm以上であること。 (3) 2階客室の非常口には、はしご等容易に脱出できるための設備が備えられていること。 (4) 2階客室の非常口は、本則第36条第6号から第8号まで並びに保安基準第26条第2項及び第3項の規定に適合するものであること。 2. 2階客室における非常口と階段出入口の距離(それぞれの開口部の中心を含み車両中心線に直角な二鉛直面の距離をいう。)は、2階客室の長さの3分の1以上の長さでなければならない。 ただし、6.に規定する非常脱出口又は2か所以上の階段が設けられている場合は、この限りでない。
6. 非常脱出口 (非常時に2階客室から1階客室に脱出するための開口部をいう。)	非常脱出口は、次の各号に適合するものでなければならない。 (1) 非常脱出口は、階段及び非常口の位置を十分に考慮し、適切な場所に設けられていること。 (2) 非常脱出口の開口部の有効寸法は、各辺がそれぞれ400mm及び600mm以上であること。 (3) 非常脱出口には、はしご等容易に脱出できるための設備が備えられていること。 (4) 非常脱出口は、通常時には旅客が安全に通行できるように踏板上に覆われており、非常時には1階又は2階から容易に開放できるものであること。また、当該脱出口の操作方法等が見易いように表示されていること。
7. 窓ガラス	2階客室に設けられた側面の窓ガラスは、座席の上面から高さ800mm以下の部分が開口できない構造でなければならない。 ただし、当該窓ガラスの開口部の有効寸法が100mm以下である場合は、この限りではない。
8. 消火器	保安基準第47条の規定に適合する消火器を1階客室に備えるほか、次の各号に適合する消火器を2階客室に備えなければならない。 (1) 消火器は、本則第71条第2項第2号イからホまでに掲げるものであり、かつ、同項第3号イからハまでの基準に適合するものであること。 (2) 消火器は、使用に便利な場所に備えられていること。 (3) 消火器の備え付け場所付近には、当該消火器の使用方法等が見易いように表示されていること。
9. 火災報知装置	手荷物室等が客室以外の原動機付近の場所に設けられている場合には、手荷物室等に火災報知装置を備えるとともに、その表示装置等を運転者席に備えなければならない。

[注] 最大安定傾斜角度は、次の方法により確認しても差し支えない。

- 1) 空車状態の最大安定傾斜角度を実測し、これにより空車状態の重心高を算出する。
- 2) 乗務員が定位置に乗車し、かつ、2階客室のすべての座席に旅客が乗車した状態(以下「2階客室等乗車状態」という。)

の乗車人員の重心高を算出する。

- 3) 1) で算出した空車状態の重心高と 2) で算出した 2 階客室等乗車状態の乗車人員の重心高から、2 階客室等乗車状態の自動車の重心高を算出し、この重心高から 2 階客室等乗車状態の自動車の最大安定傾斜角度を算出する。

通達 他

自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時等における取扱いについて（依命通達）

自技第 234 号

自整第 262 号

平成 7 年 11 月 16 日

最終改正 平成 27 年 6 月 11 日付け国自技第 67 号、国自整第 55 号

平成 7 年 8 月に最終決着した自動車及び自動車部分野に関する日米包括経済協議において、構造・装置の軽微な変更の際の構造等変更検査要件を緩和することとされたこと、自動車ユーザーの使用形態が一層多様化していること等から、国民負担の一層の軽減を図るため、自動車部品を装着した自動車に対する自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査の取扱いを保安上後退することがない範囲で見直し、平成 7 年 11 月 22 日以降は下記によることとしたので知するとともに、関係者に周知徹底を図り、今後はこれにより遺漏なきよう取り扱われたい。

また、この取扱いの実施に伴い、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号。以下「施行規則」という。）別表第 2 に規定する継続検査及び臨時検査における構造に関する検査並びに指定自動車整備事業規則（昭和 37 年運輸省令第 49 号。以下「指定規則」という。）別表第 2 に規定する構造に関する検査において、当該自動車の長さ、幅及び高さ並びに車両重量が当該自動車検査証の記載事項と同一であるかどうかを視認により検査する場合にあっても、下記 1 に準じた取扱いとすることとしたので併せて了知されたい。

なお、本取扱い通達により自動車部品を装着した自動車の構造・装置に係る道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下「保安基準」という。）への適合性の判断に当たっては、当該自動車部品が装着された状態において保安基準の各条項に適合していることが必要であること、及び、本取扱い通達に基づき自動車部品を装着したことにより自動車の構造・装置が保安基準に適合していない場合にあつては、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「車両法」という。）第 54 条第 1 項に基づく整備命令の対象となりうることを念のため申し添える。

記

1. 自動車検査証の記載事項の変更の取扱い

車両法第 67 条第 1 項に規定する「自動車検査証の記載事項について変更があったとき」に該当するかどうかの判断及び指定規則第 7 条第 2 項に規定する「当該自動車に係る自動車検査証に記載された道路運送車両法施行規則第 35 条の 3 各号（第 3 号から第 5 号まで、第 16 号、第 20 号及び第 21 号を除く。）に掲げる事項について事実と相違がある」との判断のうち、施行規則第 35 条の 3 第 8 号（長さ、幅及び高さ）、第 14 号の 2（けん引自動車にあつては、けん引重量）、第 17 号（最大積載量に限る。）、第 18 号（車両重量及び車両総重量）及び第 19 号（空車状態における軸量）に係るものについては、以下により行うものとする。

(1) 用語

記 1 に用いる用語の定義は次によるものとする。

- ① 「簡易な取付方法」とは、手で容易に着脱できる取付方法をいう。
- ② 「固定的取付方法」とは、簡易な取付方法又は恒久的取付方法以外の取付方法をいう。
- ③ 「恒久的取付方法」とは、溶接又はリベットで装着される取付方法をいう。
- ④ 「指定部品」とは、ユーザーの嗜好により追加、変更等する蓋然性が高く、安全の確保、公害の防止上支障が少ないエア・スポイラ、ルーフ・ラック、ショック・アブソーバ、トレーラ・ヒッチ等別途定める自動車部品（以下「指定部品」という。）をいう。
- ⑤ 「指定外部品」とは、指定部品以外の自動車部品をいう。

- (2) 次の各号の一に該当する場合には、車両法第 67 条第 1 項の適用については施行規則第 35 条の 3 第 8 号に係る自動車検査証の記載事項について変更があったときに該当しないこととし、指定規則第 7 条第 2 項の適用については事実と相違があるときに該当しないものとする。

ただし、施行規則第 35 条の 3 第 8 号に係る自動車検査証の記載事項以外に変更があり、構造等変更検査を命ずる場合には、この限りでない。

- ① 簡易な取付方法により自動車部品を装着した場合
- ② 指定部品を固定的取付方法により装着した場合
- ③ 指定部品を恒久的取付方法により装着した状態、又は、指定外部品を固定的取付方法若しくは恒久的取付方法により装着した状態において、当該自動車の長さ、幅又は高さが自動車検査証に記載されている値に対して次表の範囲内に含まれる場合

通達

項目	範囲
長さ	± 3 cm
幅	± 2 cm
高さ	± 4 cm

(3) 次の各号の一に該当する場合には、車両法第 67 条第 1 項の適用については施行規則第 35 条の 3 第 14 号の 2、第 17 号（最大積載量に限る。）、第 18 号及び第 19 号に係る自動車検査証の記載事項について変更があったときに該当しないこととし、指定規則第 7 条第 2 項の適用については事実と相違があるときに該当しないものとする。

ただし、施行規則第 35 条の 3 第 14 号の 2、第 17 号（最大積載量に限る。）、第 18 号及び 19 号に係る自動車検査証の記載事項以外に変更があり、構造等変更検査を命ずる場合には、この限りでない。

- ① 簡易な取付方法により自動車部品を装着した場合
- ② 指定部品を固定的取付方法により装着した場合
- ③ 指定部品を恒久的取付方法により装着した状態、又は、指定外部部品を固定的取付方法若しくは恒久的取付方法により装着した状態において、当該自動車の車両重量が自動車検査証に記載されている値に対して次表の範囲内に含まれる場合

種別	範囲
検査対象軽自動車、小型自動車	± 50kg
普通自動車、大型特殊自動車	± 100kg

2. 構造等変更検査の取扱い

車両法第 67 条第 3 項の規定により「第 1 項の変更が国土交通省令で定める事由に該当する場合において、保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該自動車が保安基準に適合するかどうかについて、これを提示して構造等変更検査を受けるべきことを命じなければならない」と規定されているところであるが、次の各号の一に該当する場合には、施行規則第 38 条第 8 項第 6 号（自家用又は事業用）を事由とする「保安基準に適合しなくなるおそれがある」としないこととして取り扱うものとする。

- ① 事業用自動車を自家用自動車に変更する場合
- ② 自家用自動車を乗車定員 11 人以上の旅客自動車運送事業用自動車（旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車）以外の事業用自動車に変更する場合

なお、上記②の場合による車両法第 67 条第 1 項に基づく自動車検査証の記載事項の変更申請において、自動車検査証の有効期間は従前の残存期間に応じ、以下により取り扱うものとする。

- ・有効期間の残存期間が車両法第 61 条 1 項又は 2 項で定める期間を超えている場合自動車検査証の記載事項の変更のあった日を起算日とし、有効期間を付すものとする。

なお、この場合においては、新たに付される有効期間の満了日と同一の検査標章を交付するものとする。

（例）残存期間が 1 年超の自家用乗用自動車→有効期間：起算日から 1 年

残存期間が 2 年超の検査対象軽自動車→有効期間：起算日から 2 年

- ・有効期間の残存期間が車両法第 61 条 1 項又は 2 項で定める期間以下の場合従前の自動車検査証の有効期間満了日を付すものとする。

附則 [平成 27 年 6 月 11 日付け国自技第 67 号 国自整第 55 号]

本改正規定は、平成 27 年 6 月 12 日から適用する。

「自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時等における取扱いについて（依命通達）」の細部取扱いについて

自技第 235 号

平成 7 年 11 月 16 日

最終改正 平成 15 年 4 月 8 日付け国自技第 6 号

平成 7 年 11 月 16 日付自技第 234 号、自整第 262 号「自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時等における取扱いについて（依命通達）」により通達したところであるが、本通達記 1 中「エア・スポイラ、ルーフ・ラック、ショック・アブソーバ、トレーラ・ヒッチ等別途定める自動車部品（指定部品）」とは、別紙に示す自動車部品をいうこととしたので、了知されたい。

別紙

「エア・スポイラ、ルーフ・ラック、ショック・アブソーバ、トレーラ・ヒッチ等別途定める自動車部品（指定部品）」とは、以下の自動車部品をいう。

I アクセサリー等の自動車部品

1. 車体まわり関係

(1) 空気流を調整等するための部品

エア・スポイラ、エア・ダム、フード・ウインド・デフレクター、フード・スクープ、ルーバー、フェンダー・スカート、ピックアップ・トラック・ランニングボード、その他エアロパーツ類、二輪車のカウル類、二輪車のウインド・シールド

(2) 手荷物等を運搬するための部品

ルーフ・ラック、エンクロズド・ラゲージ・キャリア、バイク／スキー・ラック、その他ラック類

注：道路交通法第 55 条第 2 項に定める積載の方法に抵触する蓋然性の高いものは、自動車の構造装置として記載事項の変更申請があった場合でも、これを認めないものとする。

(3) その他の部品

サンルーフ、コンバーチブル・トップ、キャンパー・シェル、窓フィルム（コーティングを含む）、キャンピングカー用日除け、ロール・バー、バンパー・ガード、フェンダー・カバー、その他カバー類、ヘッド・ライト／フォグライト・カバー、その他灯火器カバー類、グリル・ガード、バンパ／プッシュ・バー、ドア等プロテクター、アンダー・ガード、その他ガード類、ラダー、サン・バイザー、ルーフトップ・バイザー、その他バイザー類、ウインチ、けん引フック、トウバー、ロープ・フック、水／泥はねよけ、アンテナ、トラック・ベッド・ライナー、グラフィック・パッケージ／テーブル・ストリップ・キット、ボディー・サイド・モールディング、デフレクター／スクリーン（グリル）、コーナー・ポール、コーナー等のセンサー、後方監視用カメラ、車間距離警報装置、二輪車：グラブ・バー、バック・レスト、ステップ、クラッチ／ブレーキ・レバー

注：車体まわり関係の自動車部品を装着することにより、歩行者、自転車等乗員に接触するおそれのある車体外側表面部位は、外側に向けて先端が尖った又は鋭い部分があってはならない。

2. 原動機、排気系統関係の部品

リモコン・エンジン・スターター、エキゾースト・パイプ・チップ／エクステンション

3. 車室内に設置する部品

空気清浄器、エア・コンディショナー、ナビゲーション、無線機、自動車電話、オーディオ、その他音響機器類、盗難警報システム、エア・バック

4. その他

ナンバー取付けステー、任意灯火器類

II 運行に当たり機能する自動車部品

1. 走行装置関係の部品

- (1) タイヤ
- (2) ホイール

2. 操縦装置関係の部品

- (1) ステアリング・ホイール（二輪車のステアリング・ハンドルは除く。）
- (2) パワーステアリング（ギヤ・ボックスと一体のものを除く。）
- (3) 変速レバー、シフトノブ
- (4) 身体障害者用操作装置の部品（次の変更内容に係る部品に限る。）
 - ① ステアリング・ホイールへの旋回ノブの取り付け
 - ② アクセル、クラッチ、ブレーキ等への手動操作部品の取り付け
 - ③ 方向指示器レバーの移設又は足踏み方式部品の取り付け
 - ④ 足踏み式駐車ブレーキへの手押しレバーの取り付け
 - ⑤ ペダル類にペダルを延長するための部品の取り付け
 - ⑥ 助手席への補助ブレーキ・ペダルの一時的な取り付け

通達

⑦ アクセル・ペダル又はブレーキ・ペダルの移設又は増設取り付け

3. 緩衝装置関係の部品

- (1) コイル・スプリング
- (2) ショック・アブソーバ
- (3) ストラット
- (4) ストラット・タワー・バー

注：上記（2）及び（3）の部品を変更して装着することにより、走行中運転者席等において車両姿勢を容易かつ急激に変化させることができるものであってはならない。

4. 連結装置関係の部品

- (1) トレーラ・ヒッチ
- (2) ボール・カブラ

5. 騒音防止装置関係の部品

- (1) マフラー
- (2) 排気管

6. その他の部品

- (1) 規定灯火器類
- (2) ミラー
- (3) ディーゼル微粒子除去装置（酸化触媒、DPF等）

日本国政府及びアメリカ合衆国政府による自動車及び自動車部品に関する措置（抜粋）

構造変更検査要件の緩和

9. 1995年8月23日から3ヵ月以内に、日本国政府は、道路運送車両法第67条に基づく構造等変更検査に関する要件を緩和する。あらゆる軽微な構造又は外形の変更について、日本国政府は以下の要件を廃止する。

- a. 陸運支局で行われる構造等変更検査に現車を提示すること。
- b. 自動車検査証を陸運支局に提示すること。
- c. 重量税を納付すること。

「軽微」な構造装置の変更には、溶接又はリベット止め以外の手段により取付けられた自動車用品を含む。軽微な変更となる自動車用品には、附属書Bに掲げられるものを含む。

10. 車検に合格するための基準は、パラグラフ9. に述べられた意味の範囲内における軽微な構造変更を受けた自動車及び受けていない自動車に対して平等に適用されること。

11. 日本国政府は、構造等変更検査及び検査証の記載事項変更届出に関する要求並びに苦情の窓口を運輸省に設け、要求及び苦情があった場合には、原則として1ヵ月以内に回答するような手続を確立し公表する。回答が申立者にとって不服なものである場合、運輸省は、回答の理由を個別具体的に明示するとともに、回答の見直しを要求する機会を提供する。要求及び苦情は口頭又は文書により提出することができる。要求及び苦情が文書で提出され、かつ、文書で回答するよう要求された場合には、運輸省は、文書により回答する。回答の見直しは、見直しの要求から原則として1ヵ月以内に完了することとする。要求及び苦情に関連する文書並びに資料については、申立書の合意があれば公開する。

附属書B

軽微な構造変更となる自動車部品の代表的リスト

1. ルーフ・ラック
2. トレーラー・ヒッチ
3. サンルーフ
4. エア・スポイラ
5. エア・ダム
6. ボディー・サイド・モールディング
7. バンパー・ガード
8. グリル・ガード
9. エンクローズド・ラゲージ・キャリア
10. バンパー・マウンテッド・フォグ/ドライビング・ライト
11. ウインチ
12. ヘッドライト/フォグライト・カバー
13. サンバイザー
14. けん引フック
15. マフラー
16. 排気管
17. トラック・ベッド・ライナー

18. アンテナ
19. ピックアップ・トラック・ランニングボード
20. フード・ウインド・デフレクター
21. フード・スクープ
22. フェンダー・スカート
23. バイク／スキー・ラック
24. コンバーチブル・トップ
25. デフレクター／スクリーン
26. エキゾースト・パイプ・チップ／エクステンション
27. ミラー
28. ロール・バー
29. ルーバー
30. 水／泥はねよけ
31. ホイール
32. タイヤ
33. ナンバー取付けステー
34. 盗難警報システム
35. バンパー／ブッシュ・バー
36. 窓フィルム（コーティング）
37. ショック・アブソーバ／ストラット
38. けん引ロープ／ひも
39. キャンピングカー用日除け
40. キャンパー・シェル
41. カバー（乗用車、トラック、フェンダー、前端部）
42. グラフィック・パッケージ／テープ・ストリップ・キット

検査員 & 整備主任者の
保安基準と審査事務規程〔原文〕
令和7年版

■発行日 令和7年 4月 1日

■定 価 3,000 円 (税込)

■発 行 株式会社 公論出版
〒110-0005
東京都台東区上野3-1-8
電話 03 (3837) 5731 編集
03 (3837) 5745 販売
FAX 03 (3837) 5740