

平成 26 年度

整備主任者研修 法令研修

【全国共通教材】

目 次

1. 法令等

- (1) 電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正に伴う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
(平成 25 年 7 月 12 日 国土交通省) 1
- (2) 制動装置に係る協定規則並びに操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について
(平成 25 年 8 月 30 日 国土交通省) 4
- (3) 「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
～オフサイクル状態における排出ガス成分を著しく悪化させる原動機制御を禁止します。～
(平成 25 年 10 月 1 日 国土交通省) 10
- (4) 「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付位置に係る協定規則」等の改正に伴う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
(平成 25 年 11 月 1 日 国土交通省) 12
- (5) 自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則等の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について
(平成 25 年 11 月 12 日 国土交通省) 15
- (6) J-OBD II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の一部改正について
(平成 25 年 11 月 29 日 国土交通省) 21
- (7) 「道路運送車両法施行規則」及び「自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令」の一部を改正しました。
～平成 26 年 1 月より軽自動車の検査標章が変わります～
(平成 25 年 12 月 3 日 国土交通省) 25
- (8) 大型特種自動車及び小型特殊自動車の排出ガス規制強化の実施に伴う「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について
(平成 26 年 1 月 20 日 国土交通省) 27
- (9) 年少者用補助乗車装置に係る新協定規則の採用に伴う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
(平成 26 年 1 月 24 日 国土交通省) 34
- (10) 燃料電池自動車に係る世界統一技術規則との整合等に伴い関係告示を改正します。
(平成 26 年 2 月 12 日 国土交通省) 37
- (11) 製造の過程にある自動車の型式認定制度をつくりました。
(平成 26 年 2 月 12 日 国土交通省) 43
- (12) 小型コミュニティバスの車両構造要件等の見直しについて
(平成 26 年 3 月 18 日 国土交通省) 46

2. 通達等

- (1) 「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について
(平成 25 年 5 月 14 日 国自審第 198 号の 5 国自整第 41 号の 5) …… 49
- (2) エアブレーキを装備したトラックではブレーキのバタ踏みは危険です！
(平成 25 年 6 月 28 日 国自審第 417 号) …… 52
- (3) 「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について
(平成 25 年 7 月 12 日 国自技第 63 号の 2) …… 54
- (4) 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について
(平成 25 年 11 月 5 日 国自技第 127 号の 3) …… 57
- (5) 「「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」の一部改正について
(平成 25 年 12 月 10 日 国自整第 245 号の 4) …… 61
- (6) 「J-OBディを活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱」の一部改正について
(平成 26 年 1 月 30 日 国自整第 305 号の 2) …… 65
- (7) 自動車検査証備考欄への点検整備実施状況等の記載に係る取扱いについて
(参考プレス：「自動車検査賞の備考欄へ点検整備実施状況等の記載を開始」及び「点検等の勧告の発動要件見直し」について)
(平成 26 年 2 月 7 日 国自整第 324 号の 3) …… 73
- (8) 「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部改正について
(平成 26 年 2 月 12 日 国自整第 323 号の 3) …… 78
- (9) トレーラ（中期ブレーキ規制以降）のブレーキ動作不良を未然防止するための点検整備の注意喚起について（協力依頼）
(平成 26 年 2 月 12 日 国自整第 326 号 国自審第 1565 号) …… 82
- (10) 「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について
(平成 26 年 2 月 13 日 国自技第 196 号の 2) …… 84
- (11) 事業用自動車の保守管理の徹底について
(平成 26 年 3 月 7 日 国自整第 365 号の 2) …… 89
- (12) 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について
(平成 26 年 3 月 20 日 国自技第 230 号の 3) …… 96
- (13) 「自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施工に伴う事務の取扱いについて」の一部改正について
(平成 26 年 3 月 31 日 国自整第 410 号の 2 国自参自保第 947 号の 2) …… 100

3. その他

- (1) 登録自動車の37通りのナンバーを抽選番号に変更します
～抽選希望ナンバーの見直しについて～
(平成25年4月16日 国土交通省) 104
- (2) 前照灯試験機の新光源に関する対応について(情報提供)
(平成25年6月28日 国土交通省) 108
- (3) 「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて
～整備技術の高度化に向けた環境整備を人材育成の方向性～
(平成25年9月10日 国土交通省) 113
- (4) 自動車登録情報が更に利用しやすくなります!
(平成25年10月25日 国土交通省) 117
- (5) ブレーキ装置のメンテナンスにより事故を未然に防ぎましょう
～平成22年におけるブレーキ装置の整備不良による事故件数128件～
(平成25年12月10日 国土交通省) 118
- (6) 保安基準の適合性判断の解釈について(回答)
(平成26年3月20日 国土交通省) 130
- (7) 「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて
(平成26年3月28日 国土交通省) 138

1. 法令等

(1) 電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正に伴う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

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 7 月 12 日

自 動 車 局

電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正に伴う 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

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正等が行われました。

上記を受け、我が国における電気自動車等の安全性の向上を図るため、今般、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

【改正の概要】

(1) 電気自動車等の蓄電池の安全性に関する基準の強化

電気自動車等の蓄電池の安全性に関する基準として、耐火性の試験を行い、爆発しないこと等の要件を追加します。

なお、以下の自動車にこの要件を義務付けます。

○平成28年7月15日以降に型式を取得する自動車

○平成28年7月15日以降に電気自動車等へ改造を行う自動車

(2) その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂が国連においてなされましたので、国内法令も同様に改正を行います。

自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」、「装置型式指定規則」等の一部改正について

1. 背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「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。）に加入し、その後、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、「バッテリー式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」などの改訂が、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 158 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 25 年 7 月 15 日に発効されることとなっています。

これを受け、「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。）、「装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）」等を改正する必要があります。

2. 改正概要

（1）細目告示の改正

① 電気装置（細目告示第 21 条、第 99 条、177 条関係）

「バッテリー式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。）に適用します。

【改正概要】

- 電力により作動する原動機を有する自動車に搭載され、原動機用蓄電池となる充電式エネルギー貯蔵システム（REESS：Rechargeable Energy Storage System）に対して、火炎に対する耐性を検証する耐火性の試験を行い、爆発しないこと等の要件を適用します。
- その他、耐振動性、耐熱性、耐衝撃性、外部短絡保護、過充電保護、過放電保護、過昇温保護及びエミッション（開放式原動機用蓄電池の場合の水素ガス排出量の制限）の要件を適用します。

【適用時期】

- 以下の自動車にこの要件を義務付けます。
 - ・平成 28 年 7 月 15 日以降に型式を取得した自動車
 - ・平成 28 年 7 月 15 日以降に電力により作動する原動機を有する自動車以外から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

② その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされましたので、国内法令も同様に改正を行います。

(2) 装置型式指定規則の改正

「バッテリー式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」の改訂に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと）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。

【改正概要】

- 第 2 条（特定装置の種類）関係
「原動機用蓄電池」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」を追加するとともに、「感電防止装置」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。
- 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、「原動機用蓄電池」は $a \geq 8$ とします。



3. スケジュール

公布：平成 25 年 7 月 12 日

施行：平成 25 年 7 月 15 日

※ E C E 規則文書（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_nov12.html

(2) 制動装置に係る協定規則並びに操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 8 月 30 日

自 動 車 局

制動装置に係る協定規則並びに操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「制動装置に係る協定規則（第13号）」及び「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正し、本日公布・施行します。（改正の詳細は別紙参照）

(1) 制動装置に係る協定規則の導入

自動車（バス、トラック及びトレーラー）に備える制動装置について、「制動装置に係る協定規則（第13号）」を採用し、EVSC（車両安定性制御装置）を一部の自動車に義務付け、ABS（アンチロックブレーキシステム）を全ての自動車に義務付けるなどの改正を行います。

- 新型車 : 平成26年11月1日以降順次
- 継続生産車 : 平成29年2月1日以降順次

(2) 操縦装置の配置及び識別表示等の協定規則の導入

自動車に備える操縦装置の配置及び識別表示等について、「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国際基準と調和します。

- 乗車定員10人以上であって車両総重量が5tを超える乗用自動車（バス）及び車両総重量が12tを超える貨物自動車（トラック）
 - : 平成31年2月1日以降に製作される自動車
- その他 : 平成29年2月1日以降に製作される自動車

「道路運送車両の保安基準」、「装置型式指定規則」及び「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

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「制動装置に係る協定規則（第13号）」及び「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第121号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正します。

2. 改正概要

（1）保安基準及び細目告示の改正

- ① 制動装置（保安基準第12条、細目告示第15条、第16条、第93条、第94条、第171条、第172条、別添10、別添11、別添15関係）

「制動装置に係る協定規則（第13号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

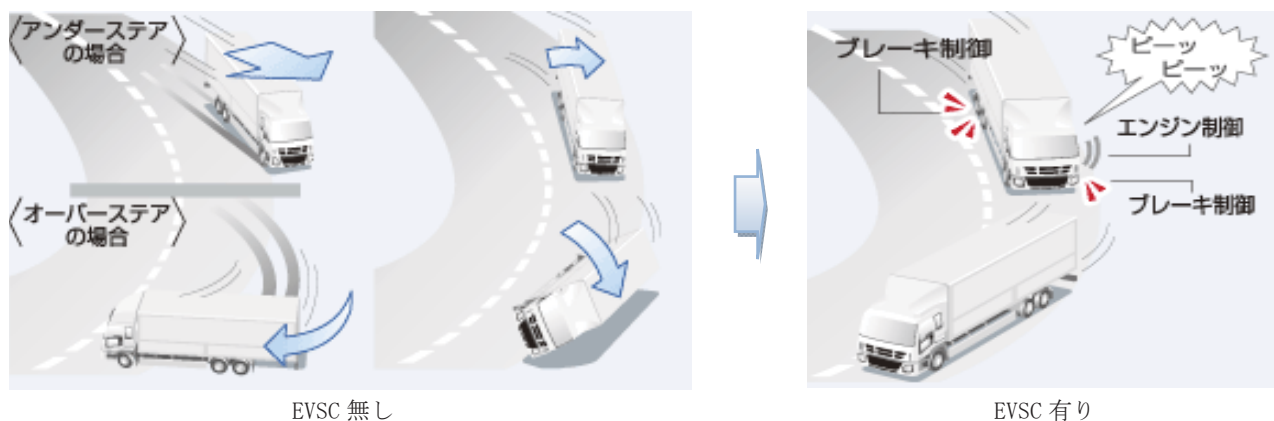
【適用範囲】

- 自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車、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、農耕作業用小型特殊自動車カタピラ及びそりを有する軽自動車、並びに最高速度25km/h以下の自動車を除く。）

【改正概要】

- EVSC（車両安定性制御装置）^{※1}について、上記【適用範囲】の自動車のうち、以下の自動車に義務付けることとします。
 - ・専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5t以下又は12tを超えるもの（立席を有するもの及び被牽引自動車を除く。）
 - ・貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が20tを超えるもの（被牽引自動車を除く。）及び第5輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量が13tを超えるもの
 - ・最大重量が3.5tを超える被牽引自動車（空気ばねを備える3軸以下のものに限る。）

^{※1} 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置をいう。



- ABS（アンチロックブレーキシステム）^{※2}について、現在装備が義務化されている自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が12tを超えるもの（路線バスを除く。）及び車両総重量が7tを超える牽引自動車）に加え、上記【適用範囲】の自動車全て^{※3}に対し装備を義務付けすることとします。

^{※2} 走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置をいう。

^{※3} 車両総重量3.5t以下の被牽引自動車を除く。

- その他、主制動装置、二次制動装置、駐車制動装置及び補助制動装置について、性能要件等を協定規則第13号において求められる要件へ変更します。

【適用時期】

新型車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が12tを超えるのもの（被牽引自動車を除く。）	平成26年11月1日以降 （ただし、立席を有する自動車にあつては、平成28年2月1日以降）
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5tを超え12t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成28年2月1日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が22tを超えるもの（第5輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成26年11月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が20tを超え22t以下のもの（第5輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降 （ただし、EVSCの装着義務は平成28年11月1日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5tを超え20t以下のもの（第5輪荷重を有する牽引自動車であつて車両総重量が13tを超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	平成28年2月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が3.5t以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成27年9月1日以降 （ただし、軽自動車にあつては、平成28年2月1日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が13tを超えるもの（第5輪荷重を有する牽引自動車に限る。）	平成26年11月1日以降
被牽引自動車	平成27年9月1日以降

継続生産車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 12t を超えるもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 9 月 1 日以降 （ただし、立席を有する自動車にあつては、平成 30 年 2 月 1 日以降）
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5t を超え 12t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 2 月 1 日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 22t を超えるもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 9 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 20t を超え 22t 以下のもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 11 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 3.5t を超え 20t 以下のもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車であつて車両総重量が 13t を超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	平成 30 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が 3.5t 以下のもの（被牽引自動車を除く。）	平成 29 年 2 月 1 日以降 （ただし、軽自動車にあつては、平成 30 年 2 月 1 日以降）
貨物の運送の用に供する自動車であつて、車両総重量が 13t を超えるもの（第 5 輪荷重を有する牽引自動車に限る。）	平成 30 年 9 月 1 日以降
被牽引自動車	平成 29 年 2 月 1 日以降

- ② 操縦装置（保安基準第 10 条、細目告示第 12 条、第 90 条、第 168 条関係）
「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則（第 121 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

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

【改正概要】

- 現在、自動車に備える操縦装置の識別表示については、JIS D0032 又は ISO 2575 に掲げられた識別記号を表示の例としていますが、今後、協定規則第 121 号に規定する識別表示とします。また、同協定に定める操縦装置の配置及び識別等の要件を導入します。



（例）協定規則第121号の識別表示：



など

（方向指示器）（前部霧灯）

【適用時期】

適用範囲のうち、以下の適用時期に新たに製作される自動車：

対 象	適用時期
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上であって車両総重量が 5 t を超えるもの	平成 31 年 2 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が 12t を超えるもの	
上記以外の自動車	平成 29 年 2 月 1 日以降

- ③ その他

その他、誤記訂正、項目の整理等所要の改正を行います。

（2）装置型式指定規則の改正

「操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則」及び「制動装置に係る協定規則」の採用に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと。）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。

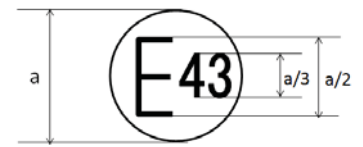
【改正概要】

- 第 2 条（特定装置の種類） 関係
 - ・ 「制動装置」及び「操縦装置の配置及び識別表示装置」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
 - ・ 「制動装置」は制動装置に係る協定規則に基づき認定されたものについて、また、「操縦装置の配置及び識別表示装置」は操縦装置の配置及び識別表示等に係る協定規則に基づき認定されたものについて、それぞれ型式指定を

受けたものとみなすこととします。

○第6条（特別な表示）関係

- ・第3号様式に定める表示方式（右記）については、「制動装置」及び「操縦装置の配置及び識別表示装置」について $a \geq 8$ とします。



単位：ミリメートル

(3) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」及び「装置型式指定規則第五条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定める国を定める告示」について所要の改正を行うこととします。

3. スケジュール（予定）

公布：平成 25 年 8 月 30 日

施行：公布の日

※UN規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>

- (3) 「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 ～オフサイクル状態における排出ガス成分を著しく悪化させる原動機制御を禁止します。～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成25年10月1日
自動車局

「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
～オフサイクル状態における排出ガス成分を著しく悪化させる原動機制御を禁止します。～

1. 背景

現在、大型車の排出ガス規制は、公定モード(JE05モード)における排出ガス量による規制をおこなっているところです。排出ガス低減対策をより一層進めるため、平成22年7月「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(中央環境審議会第十次答申)」において、国連欧州経済委員会(UN/ECE)自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で作成されたオフサイクル(公定モードを外れた走行をいう。以下同じ。)状態における排出ガスの世界統一基準を次期排出ガス規制として平成28年以降に導入することとされています。

一方で、平成21年排出ガス規制適合の軽油を燃料とする重量車において、オフサイクル状態に窒素酸化物(NOx)排出量が増大する事例が確認されたことを踏まえ、平成23年度に環境省・国土交通省の合同で、「オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会」を設置し、オフサイクル状態における排出ガス中の規制成分を著しく増加させる原動機制御の禁止及び当該制御の有無の検証方法等についてとりまとめられました。

本検討会とりまとめ(※)を受け、オフサイクル状態におけるディフィートストラテジーを禁止するため、新たに「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。)等を本日改正しました。

※ 「オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会とりまとめ」につきましては次のとおりです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000206838.pdf>

2. 改正の概要

(1) 細目告示の改正(第41条関係)

【適用対象】

- ・ 軽油を燃料とする普通自動車、小型自動車(型式指定自動車及び国土交通大臣が定める自動車に限る。)のうち、車両総重量が3.5tを超えるもの。(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。)

【改正概要】

- ・ オフサイクル状態において、自動車から排出される排出ガス成分(一酸化炭素、非メ

タン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質)のうち1種類以上著しく増加させる原動機制御を禁止するため、「自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令に規定する国土交通大臣が告示で定める方法(平成18年国土交通省告示第350号)(以下「燃費算定等に関する告示」という。)第2条に定めるJE05モード法において入力する諸元を用いて、排出ガス測定をおこない、現行の排出ガス規制値を満たすこととします。

- ・ また、燃費算定等に関する告示における燃費値と上記で測定した排出ガス物質の数値を用いて今回規定する算式から算出された燃費値を比較し、一定以上の乖離があった場合、著しく排出ガスを悪化させる原動機制御とみなし、これを禁止します。

【適用時期】

(新 型 車)平成25年10月1日

(継続生産車)平成27年 3月1日

(2) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」について所要の改正を行うこととします。

3. スケジュール

公布日：平成25年10月1日

施行日：公布日と同じ

(4) 「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正に伴う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

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 11 月 1 日

自 動 車 局

「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正に伴う
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

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則」等の改正が行われました。

上記を受け、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

【改正の概要】

（1）灯火器等の視認角緩和の条件に係る基準の改正

灯火器等の視認角を緩和する際の条件として、現在、車幅灯及び方向指示器にあつては、下縁の高さが地上750mm未満、その他の灯火器にあつては、上縁の高さが地上750mm未満としているところであるが、緩和の条件の統一化を図る観点から、当該緩和の条件として、灯火器等の基準中心を含む水平面の高さが地上750mm未満に変更します。

○平成25年11月3日より施行。

（ただし、車幅灯及び方向指示器については、平成29年11月18日以降に型式の指定を受ける自動車に適用します）

（2）その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂が国連においてなされたので、国内法令も同様に改正を行います。

「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

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「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。）に加入し、その後、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、現在採用している「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置に係る協定規則（第 48 号）」（以下「取付装置協定規則」という。）などの改訂が、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 159 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 25 年 11 月 3 日に発効されることとなっています。

これを受け、「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。）等を改正する必要があります。

2. 改正概要

(1) 細目告示の改正

- ① 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置（細目告示第 45 条から第 48 条まで、第 50 条、第 52 条から第 54 条、第 56 条、第 59 条、第 123 条から第 126 条まで、第 128 条、第 130 条から第 132 条、第 134 条、第 137 条、第 201 条から第 204 条まで、第 206 条、第 208 条から第 210 条、第 212 条、第 215 条及び別添 52 関係）「取付装置協定規則」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

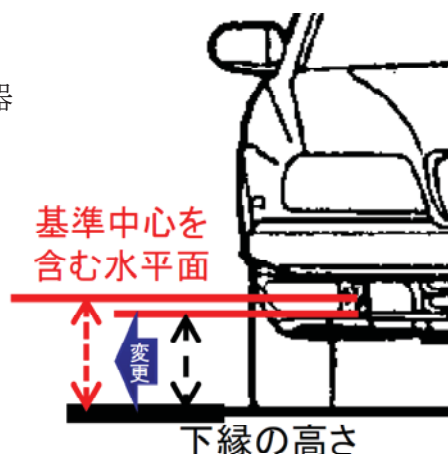
【適用範囲】

- 自動車に備える灯火器等（車幅灯、前部上側端灯、前部反射器、側方灯、側方反射器、尾灯、駐車灯、後部上側端灯、後部反射器、制動灯及び方向指示器）に適用します。（従前から変更なし。）

【改正概要】

- 灯火器等の視認角を緩和する際の条件として、現在、車幅灯及び方向指示器にあっては、下縁の高さが地上 750mm 未満、その他の灯火器にあっては、上縁の高さが地上 750mm 未満としているところであるが、緩和の条件の統一化を図る観点から、当該緩和の条件として、灯火器等の基準中心を含む水平面の高さが地上 750mm 未満に変更します。

例) 方向指示器



【適用時期】

- 平成 25 年 11 月 3 日より施行します。
- ただし、車幅灯及び方向指示器については、平成 29 年 11 月 18 日以降に型式の指定を受ける自動車に適用します。

② その他

誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされた協定規則について、国内法令も同様に改正を行います。

(2) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」について所要の改正を行うこととします。

3. スケジュール

公布：平成 25 年 11 月 1 日

施行：平成 25 年 11 月 3 日

※UN規則文書（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_mar13.html

(5) 自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則等の採用に伴う道路 運送車両の保安基準等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 11 月 12 日

自 動 車 局

自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則等 の採用に伴う道路運送車両の保安基準等の一部改正について

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第125号）」、「車線逸脱警報装置に係る協定規則（第130号）」及び「衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則（第131号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等を改正し、本日公布・施行します。（改正の詳細は別紙参照）

(1) 自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則

乗用車の運転者席について、運転者席から前方の一定範囲における視界を妨げる遮蔽物の設置を禁止するなどの基準の変更を行います。

○適用時期

新型車 : 平成28年11月1日

継続生産車 : 平成30年11月1日

(2) 車線逸脱警報装置に係る協定規則

バス及び大型トラックに備える車線逸脱警報装置について、車線からの逸脱の検知及び警報に係る性能等に関し新たに基準を定めます。

○適用時期 : 平成27年8月1日

(3) 衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則

バス及び大型トラックに備える衝突被害軽減ブレーキについて、前方障害物との衝突の検知並びに警報及び制動制御に係る性能等に関する基準を変更します。

○適用時期

新型車 : 平成26年11月1日以降順次

継続生産車 : 平成29年9月1日以降順次

自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

1. 背景

我が国の自動車の安全対策については、交通政策審議会の「今後の車両安全対策のあり方に関する報告」（平成 23 年 6 月）に基づき、今後取り組むべき車両安全対策の諸課題について、「車両安全対策検討会」において、検討を行っているところです。

今般、平成 25 年 7 月 1 日に開催された「平成 25 年度第 1 回車両安全対策検討会」において、「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第 125 号）」及び「車線逸脱警報装置に係る協定規則（第 130 号）」を採用し、国内基準に導入することが合意されました。また、「衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則（第 131 号）」を採用し、国際的な基準調和を図ることとしました。

上記への対応にあたり、「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。）等を改正することとします。

2. 改正概要

（1）保安基準の改正

① 運転者席（細目告示第 27 条、第 105 条、第 183 条関係）

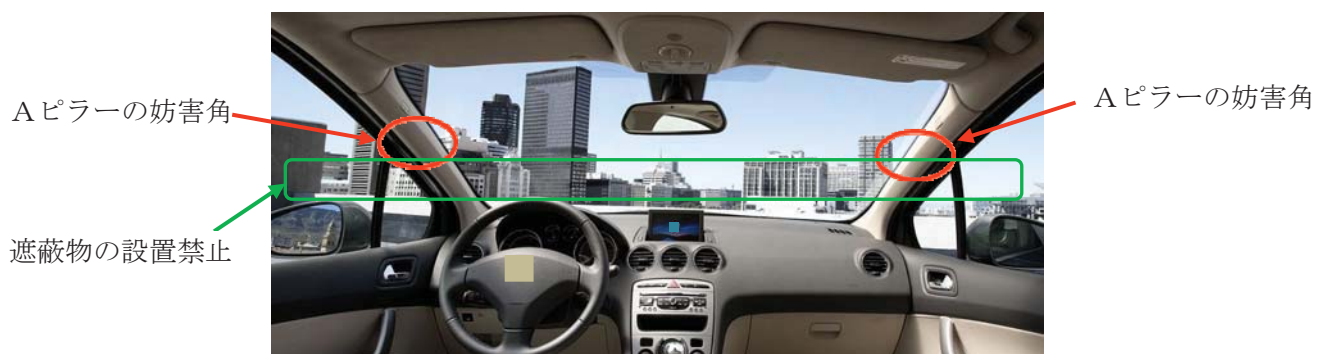
「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則（第 125 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車

【改正概要】

- 自動車の運転に必要な視野を確保するため、Aピラーによって視野が妨害される許容角度要件を新たに規定することとします。
- 自動車の運転に必要な視野を確保するため、運転者席において、左右 180° 及び一定の上下方向の視野範囲における視野を妨げる遮蔽物の設置を禁止します。（Aピラー、側面ガラスを分割する支柱、窓ふき器等を除く。）



【適用時期】

- 新型車 : 平成 28 年 11 月 1 日以降
- 継続生産車 : 平成 30 年 11 月 1 日以降

② 車線逸脱警報装置（保安基準第 43 条の 6、細目告示第 67 条の 2、第 145 条の 2、

第 223 条の 2 関係)

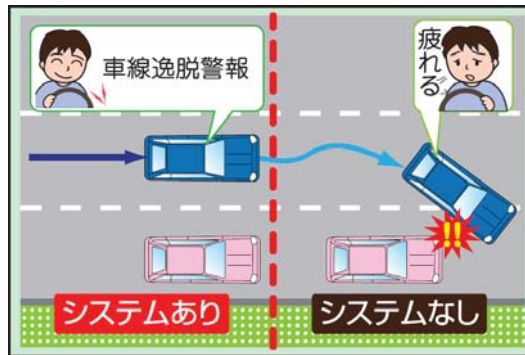
新規則である「車線逸脱警報装置 (LDWS: Lane Departure Warning System) に係る協定規則 (第 130 号)」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員 10 人以上のもの
- 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 3.5 t を超えるもの

【改正概要】

- 車線逸脱警報装置の協定規則が発効することに伴い、車線逸脱警報装置を備える場合は、協定規則に適合しなければならないこととします。
- 車線逸脱警報装置は、車両が直線又は走行車線内側の曲率半径が 250m 以上の曲線路走行中に車線を逸脱する場合 (意図的に車線を逸脱する場合を除く。)、警報することとします。
- 車線逸脱警報は、運転者が気づくことができるものとして、視覚、聴覚及び触覚手段のうち少なくとも 2 種類 (逸脱方向の情報を含む場合にあっては、触覚及び聴覚のうち 1 種類) の方法により提供することとします。



【適用時期】

- 基準適合義務：平成 27 年 8 月 1 日以降

③ 衝突被害軽減ブレーキ (細目告示第 15 条、第 93 条、第 171 条関係)

新規則である「衝突被害軽減ブレーキ (AEBS: Advanced Emergency Braking System) に係る協定規則 (第 131 号)」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

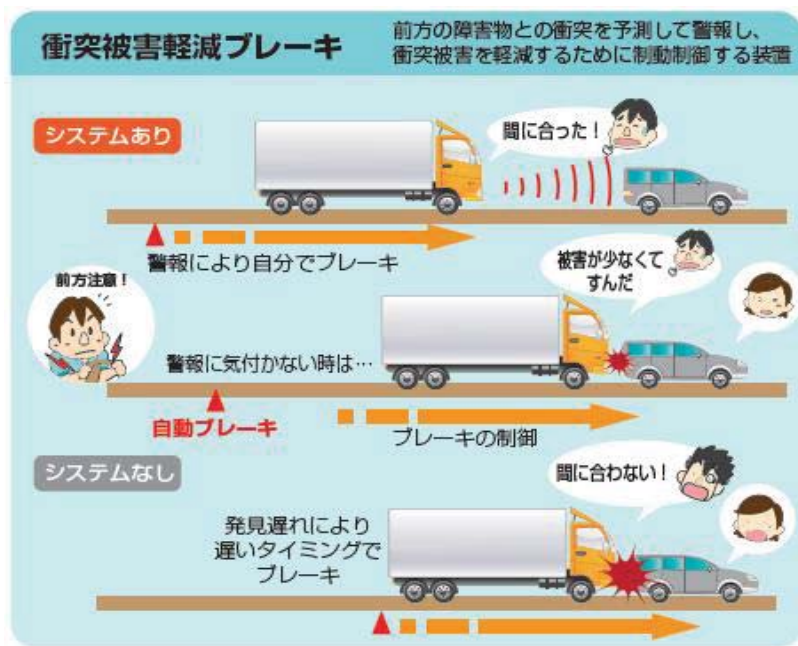
【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって、車両総重量が 5 t を超えるもの
- 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 8 t を超えるもの

※ 高速道路等において運行しないものを除く。

【改正概要】

- 衝突被害軽減ブレーキの協定規則が新たに発効することに伴い、衝突被害軽減ブレーキを備える場合は、協定規則に適合しなければならないこととします。また、装着義務付け時期以降、協定規則に定める基準に適合する衝突被害軽減ブレーキを備えなければならないこととします。
- 衝突被害軽減ブレーキは、先行車両のうち、より低速で走行中の車両、減速して停止した車両、または移動が確認されなかった静止車両との衝突の可能性をシステムが検出したときに、視覚、聴覚及び触覚手段のうち少なくとも 2 種類の方法により警告を行った上で、それぞれの先行車両に対する制動性能を満たした緊急制動を行うこととします。



【適用時期】

新型車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車 を除く。)であって、車両総重量が 22 tを超えるもの。	基準適合義務：平成 24 年 3 月 12 日以降※ 装着義務：平成 26 年 11 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車 に限る。)であって、車両総重量が 13 tを超えるもの。	基準適合義務：平成 24 年 3 月 12 日以降※ 装着義務：平成 28 年 11 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車 を除く。)であって、車両総重量が 20 tを超え 22 t 以下のもの。	基準適合義務：平成 24 年 3 月 12 日以降※ 装着義務：平成 28 年 11 月 1 日以降
貨物の運送の用に供する普通自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車 を除く。)であって車両総重量が 8 tを超え 20 t 以下のもの	基準適合義務：平成 24 年 3 月 12 日以降※
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって車両 総重量が 12 tを超えるもの	基準適合義務：平成 25 年 1 月 27 日以降※ 装着義務：平成 26 年 11 月 1 日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車であって車両 総重量が 5 tを超え 12 t 以下の もの	基準適合義務：平成 25 年 1 月 27 日以降※

継続生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車 (第5輪荷重を有する牽引自動車	基準適合義務：平成 24 年 3 月 12 日以降※ 装着義務：平成 29 年 9 月 1 日以降

を除く。)であって、車両総重量が22 tを超えるもの。	
貨物の運送の用に供する自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって、車両総重量が13 tを超えるもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成30年9月1日以降
貨物の運送の用に供する自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が20 tを超え22 t以下のもの。	基準適合義務：平成24年3月12日以降※ 装着義務：平成30年11月1日以降
貨物の運送の用に供する普通自動車（第5輪荷重を有する牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が8 tを超え20 t以下のもの	基準適合義務：平成24年3月12日以降※
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が12 tを超えるもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※ 装着義務：平成29年9月1日以降
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が5 tを超え12 t以下のもの	基準適合義務：平成25年1月27日以降※

※ 装着義務付け時期までの間に、衝突被害軽減ブレーキを備える場合にあつては、現行の衝突被害軽減ブレーキの基準である細目告示別添 113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に規定する基準に適合するものであつてもよいこととします。

(2) 装置型式指定規則の改正

衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則、車線逸脱警報装置に係る協定規則及び自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則の採用に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと）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。

【改正概要】

- 第2条（特定装置の種類）関係
「衝突被害軽減制動制御装置」、「運転者席」及び「車線逸脱警報装置」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
「衝突被害軽減制動制御装置」は衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則に基づき認定されたものについて、「運転者席」は自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則に基づき認定されたものについて、また、「車線逸脱警報装置」は車線逸脱警報装置に係る協定規則に基づき認定されたものについてそれぞれ型式指定を受けたものとみなすこととします。
- 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、「衝突被害軽減制動制御装置」、「直接視界」及び「車線逸脱警報装置」は $a \geq 8$ とします。



単位：ミリメートル

(3) その他

「道路運送車両法施行規則」及び「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」について所要の改正を行うこととします。

3. スケジュール

公布：平成 25 年 11 月 12 日

施行：公布の日

※ECE 規則文書（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_nov12.html

(6) J-OBD II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 11 月 29 日

自 動 車 局

J-OBD II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の一部改正について

国土交通省では、重量車(大型トラック等)においても、近年、安全・環境性能の向上に伴う新技術の導入により電子制御装置の普及が進んでいることから、排気ガスに係る装置の点検整備や外部故障診断装置の開発に必要な情報の提供が円滑に行われるよう、既に乗用車について導入している「J-OBD II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針」を改正し、平成17年10月1日(継続生産車又は輸入された自動車にあっては平成19年9月1日)以降に製作された軽油を燃料とする新長期規制の対象である普通自動車及び小型自動車であって車両総重量3.5トンを超えるものも対象に加えることとしました。

本指針の改正により、対象の重量車(大型トラック等)においても、点検整備を行う際に必要となる情報や自動車と接続して故障診断を行う外部故障診断装置の開発や改良に必要な情報の提供について定められます。指針の適用時期は平成26年1月1日からとしています。(概要は別紙)

また、本指針の改正に先立って行いましたパブリックコメント(募集期間:平成25年7月23日～8月22日)では、14の個人・団体の方からご意見をいただきました。いただいたご意見の概要やこれらの回答につきましては、電子政府の総合窓口(e-Gov)に公表します。

電子制御技術が活用された重量車（大型トラック等）の点検整備に必要な情報等の提供 方法の策定について

（「J-OB D II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針」の改正）

平成25年11月
自動車局

1. 背景

近年、自動車の安全・環境性能向上の必要性が高まっており、電子制御による新技術の利用が広がっています。

この優れた性能を使用過程時において適切に維持するにはスキャンツールの使用による点検整備が確実かつ効率的な方策です。このため、道路運送車両法に基づき使用者が行う点検整備が新技術に対し、スキャンツールを使用して円滑に実施されるよう、平成23年3月、J-OB D II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針（平成23年国土交通省告示第196号。以下単に「OB D 告示」という。）を策定しました。これにより、J-OB D II（電子制御装置と接続された高度な車載式故障診断装置）の装備が義務付けられた自動車（ガソリン又はLPGを燃料とする乗車定員10人以下の自動車又は車両総重量3.5トン以下の自動車等）を対象として、自動車製作者等が点検整備に必要な情報の提供をすることやその提供方法を定め、スキャンツールの使用による点検整備を可能とする環境整備を行ったところです。

一方、J-OB D I（電子制御装置と接続された車載式故障診断装置）の装備が義務付けられている軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車についても、新長期規制等の強化された排出ガス規制の導入等を背景として、電子制御装置の普及が進んでいます。このため、当該装置についても、道路運送車両法に基づき使用者が行う点検整備がスキャンツールにより円滑に実施されるよう措置することが必要になっています。

このため、今般、これらの自動車について、自動車製作者等が新技術の点検整備に必要な情報の提供をすることと方法について規定することを目的として、OB D 告示を改正しました。

2. 概要

（1）適用対象（第3条）

- ・本指針の改正により、平成17年10月1日（継続生産車又は輸入された自動車にあっては平成19年9月1日）以降に製作された軽油を燃料とする新長期規制の対象である普通自動車及び小型自動車であって車両総重量3.5トンを超えるものについても本指針の対象自動車とします。ただし、一型式当たりの年間販売台数が50台以下の自動車は、本指針の適用対象外とします。

(2) 点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報の提供（第4条及び第5条）

- ・自動車製作者等は、適用対象自動車について排気に係る装置の点検整備を行うにあたって必要となる整備要領書等の技術上の情報の提供を行うものとします。
- ・点検整備情報等で盗難防止装置の機能に係るものについては、提供方法に制限を加えるものとします。
- ・自動車製作者等は、適用対象自動車について排気に係る装置の外部故障診断装置の開発に必要となる技術上の情報の提供を行うものとします。
- ・自動車製作者等は、点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報のうち、提供することにより不正改造等につながる可能性のある情報については、提供を行わなくてよいものとします。
- ・提供した点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報の内容に変更があった場合は、その内容を適切に提供するものとします。また、点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報の提供は、特定の者に対し不当な差別的扱いをするものではなく、有償の場合は適正な価格で行われるものとします。

(3) 国土交通大臣の確認等（第7条）

- ・自動車製作者等は、点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報の提供等について、この指針に適合しているか否か、国土交通大臣に確認を求められるものとします。
- ・国土交通大臣は、確認を行った場合、その内容を公表するものとします。
- ・国土交通大臣は、点検整備情報等及び外部故障診断装置開発情報の提供等に変更があった場合についても、その内容を公表するものとします。
- ・国土交通大臣は、確認した内容がこの指針に適合しなくなると認める場合、確認を取り消すことができるものとし、その内容を公表するものとします。
- ・国土交通大臣は、自動車製作者等に対し、この指針に適合するよう指導及び助言を行うことができるものとします。

(4) 適用時期

- ・本指針は、平成26年1月1日から適用します。
- ・輸入自動車に対しては、前述の適用日から2年後から適用します。

3. 公示日

平成25年11月29日

電子制御技術が活用された重量車（大型トラック等）の点検整備に必要な情報等の提供方法の策定 ～J-OBDD IIを活用した点検整備に係る情報の取扱指針の改正の概要～

背景

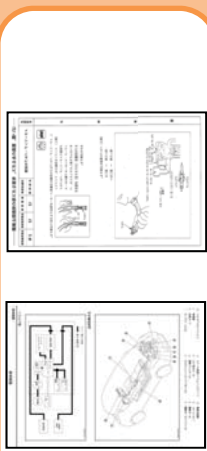
- ◇ 自動車の電子制御による新技術の利用が拡大していることを踏まえ、その点検整備が適切に実施できるよう、平成23年3月に排気ガスに係る装置の点検整備や外部故障診断装置の開発に必要な情報の提供方法等を規定した「J-OBDD II」を活用した点検整備に係る情報の取扱指針（以下「OBDD告示」という。）を策定した。
- ◇ 今般、重量車（大型トラック等）についても、電子制御による新技術の利用が拡大していることから、OBDD告示を改正し、重量車に対しても排気ガスに係る装置の点検整備や外部故障診断装置の開発に必要な情報の提供方法を定めることとした。
- ◇ これによって、電子制御技術が活用された重量車の点検整備や外部故障診断装置の開発に必要な情報が明確になり、整備事業者等に点検整備に必要な情報が円滑に提供されるとともに、開発された外部故障診断装置が普及することとなることから、これらを活用した確実な点検整備により、重量車の使用過程時における性能を適切に維持することが可能となる。

【対象自動車】

○平成17年10月1日（継続生産車又は輸入された自動車にあっては平成19年9月1日）以降に製作された軽油を燃料とする新長期規制対象車の普通自動車及び小型自動車であって車両総重量3.5トンを超えるもの

【点検整備情報等の提供】

- 自動車製作者等から整備事業者や自動車ユーザ等に点検整備情報等を提供
 - ・整備要領書等
 - ・全ての故障コードに関する情報
 - ・リプログラミングの実施に関する情報
- 提供は、特定の者に対して不当な差別的取扱をするものでなく、有償の場合は適正な価格で行われること。（外部故障診断装置開発情報の提供についても同じ）



整備要領書等の例

【外部故障診断装置開発情報の提供】

- 自動車製作者等から整備機器製作者等に外部故障診断装置の開発に必要な情報を提供
 - ・故障コード、エンジン関連現在情報出力機能等を表示させるための情報
 - ・リプログラミングの実施に関する情報

外部故障診断装置（スキヤンツール）の例



○外部故障診断装置（スキヤンツール）とは、車両とコネクタで接続し車両内の電子制御ユニットと通信を行い、解析及び整備するために使用するツールで、言わばクルマの電子制御状態を「見えるようにする道具」である。



故障コード

【国土交通大臣の確認】

- 自動車製作者等は、点検整備情報又は外部故障診断装置開発情報の提供について指針に適合しているか確認を求められることができる。
- 国土交通大臣は、指針に適合している場合は公表を行う。（変更、取り消しがあった場合も公表する。）
- 国土交通大臣は、この指針に適合するよう指導及び助言を行うことができる。

【施行期日等】

○平成26年1月1日より適用。（輸入車は2年後に適用。）

- (7) 「道路運送車両法施行規則」及び「自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令」の一部を改正しました。
～平成26年1月より軽自動車の検査標章が変わります～



平成25年12月3日
自動車局整備課

～平成26年1月より軽自動車の検査標章が変わります～

「道路運送車両法施行規則」及び「自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令」の一部を改正しました

1. 背景

検査標章（ステッカー）は、検査の履行の有無及び自動車検査証の有効期間の満了する時期を一目瞭然とし、もって無車検車の取締りの簡易化を図るため、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第66条に基づき、前面ガラス等に表示するものであり、運転者に対して自動車検査証の有効期間を表示することによって、有効な自動車検査証の交付を受けていない自動車の運行を防止する効果も合わせ持っています。

検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）については、軽自動車の検査を開始した昭和48年10月から現在の様式を採用しているが、近年これら自動車の構造が多様化され、前面ガラスのないトレーラなどはその構造によって後面に貼付しづらいといった指摘が、自動車関係団体やユーザーから寄せられていました。

このため、国土交通省において、検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）の様式・貼付位置について所要の見直しを行いました。

これにより、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）及び自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令（昭和45年運輸省令第8号）の一部を改正し、本日公布します。

2. 改正の概要

- (1) 道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）第37条の3の改正

運転者室又は前面ガラスのない検査対象軽自動車にあっては、検査標章（ステッカー）を車両番号標の左上部に見易いように貼りつけることにより表示するものとししました。

- (2) 自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令（昭和45年運輸省令第8号）軽第9号様式の改正

検査対象軽自動車の検査標章（ステッカー）の様式（軽第9号様式）を改めました。

3. スケジュール

公 布 平成25年12月3日

施 行 平成26年1月1日

軽自動車用検査標章の新旧

○現行様式



○新様式（平成 26 年 1 月～）



(8) 大型特殊自動車及び小型特殊自動車の排出ガス規制強化の実施に伴う「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成26年1月20日
自動車局

大型特殊自動車及び小型特殊自動車の排出ガス規制強化の実施に伴う 「道路運送車両の保安基準」等の一部改正について

現在、軽油を燃料とする大型特殊自動車及び小型特殊自動車（以下「ディーゼル特殊自動車」という。）には、自動車の排出ガス規制を導入しているところであり、大気汚染状況、技術開発状況、海外の動向等を踏まえつつ、順次規制を強化しております。

今般、平成20年1月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第9次答申）及び平成24年8月の同第11次答申を踏まえ、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制の強化のため、道路運送車両の保安基準等を以下のとおり改正しますので、お知らせいたします（改正の詳細は別紙参照）。

(1) ブローバイ・ガス還元装置の備付

（保安基準第31条 細目告示第41条、第119条、第197条関係）

【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

- ・ ブローバイ・ガス還元装置（原動機の燃焼室からクランクケースに漏れるガスを還元させる装置をいう。以下同じ。）の備え付けを義務付けます。
- ・ ブローバイ・ガス還元装置の備え付けが困難な場合は、排気管から排出される排出ガス（以下「排出ガス」という。）試験時にブローバイ・ガスについても測定し、排出ガスとブローバイ・ガスをあわせて排出ガス規制値を満たせばよいこととします。

(2) 排出ガス試験における新試験法の導入及び規制値の強化

（細目告示第41条、第119条、第197条関係）

【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上（NO_x規制値強化にあつては、定格出力が56kW以上）560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

- ・ 排出ガス試験のうち、C1モード法に代えることができるものとして RMC を導入します。
- ・ 排出ガス試験において、NO_xの規制値を強化します。

(3) 使用過程車における粒子状物質の測定方法の変更

(細目告示第197条関係)

【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

- ・ 使用過程車の粒子状物質の測定方法について、「無負荷急加速黒煙の測定方法」(細目告示別添46)に規定する方法に代えて、「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」(細目告示別添109)に規定する方法による、光吸収係数の規制に変更するとともに規制値を 0.5m^{-1} にします。

(4) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」について所要の改正を行うこととします。

「道路運送車両の保安基準」及び「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. 改正の背景

現在、大気環境改善のため、自動車の排出ガス規制を導入しているところであり、大気汚染状況、技術開発状況、海外の動向等を踏まえつつ、順次規制を強化しております。近年(平成23年)では、軽油を燃料とする大型車等について、世界最高水準の基準を導入し、排出ガス規制を強化しました。

今般、平成20年1月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第9次答申)」及び平成24年8月の第11次答申において、軽油を燃料とする大型特殊自動車及び小型特殊自動車(以下「ディーゼル特殊自動車」という。)の排出ガス規制の強化について、以下の内容がとりまとめられました。

- ① 窒素酸化物(NO_x)の規制値強化
- ② ブローバイ・ガス対策の義務付け
- ③ 国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(以下「UN/ECE/WP29」という。)で作成された世界統一基準 NRMM gtr(Non-Road Mobile Machinery global technical regulation)に規定されている Ramped Modal Cycle(以下「RMC」という。)を導入
- ④ 使用過程車における粒子状物質の測定方法を黒煙汚染度測定から光吸収係数測定に変更

国土交通省では、これら中央環境審議会のとりまとめを受け、ディーゼル特殊自動車に対する排出ガス規制を強化するため、「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。)及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省令告示第619号。以下「細目告示」という。)等の一部を改正することとします。

2. 改正概要

(1) ブローバイ・ガス還元装置の備付

(保安基準第31条 細目告示第41条、第119条、第197条関係)【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

- ・ ブローバイ・ガス還元装置(原動機の燃焼室からクランクケースに漏れるガスを還元させる装置をいう。以下同じ。)の備え付けを義務付けます。
- ・ ブローバイ・ガス還元装置の備え付けが困難な場合は、排出ガス試験時にブローバイ・ガスについても測定し(参考資料1参照)、排出ガスとブローバイ・ガスとをあわせて排出ガス規制値を満たせばよいこととします。

(2) 排出ガス試験における新試験法の導入及び規制値の強化

(細目告示第41条、第119条、第197条関係)

【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上(NO_x規制値強化にあつては、定格出力が56kW以上)560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

- ・ 排出ガス試験のうち、C1モード法に代えることができるものとして RMC(参考資料2参照)を導入します。
- ・ 排出ガス試験において、NO_xの規制値を強化します。(参考資料3参照)

(3) 使用過程車における粒子状物質の測定方法の変更

(細目告示第197条関係)

【適用対象】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満である原動機を備えたもの

【改正概要】

・ 使用過程車における粒子状物質の測定方法について、「無負荷急加速黒煙の測定方法」(細目告示別添46)に規定する方法に代えて、「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」(細目告示別添109)に規定する方法による、光吸収係数の規制に変更するとともに規制値を 0.5m^{-1} にします。

(4) その他

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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」について所要の改正を行うこととします。

3. 適用開始時期

以下のディーゼル特殊自動車に対して、適用開始時期を設定します。

(1) 新型車

適用対象	適用開始時期
定格出力が19kW以上56kW未満である原動機を備えたもの	平成28年10月1日以降
定格出力が56kW以上130kW未満である原動機を備えたもの	平成27年10月1日以降
定格出力が130kW以上560kW未満である原動機を備えたもの	平成26年10月1日以降

(2) 上記以外のディーゼル特殊自動車

適用対象	適用開始時期
定格出力が19kW以上(2.(2)に掲げる規制値強化にあつては、56kW以上)130kW未満である原動機を備えたもの	平成29年9月1日以降
定格出力が130kW以上560kW未満である原動機を備えたもの	平成28年9月1日以降

4. スケジュール

公布日 : 平成26年1月20日

施行日 : 公布の日

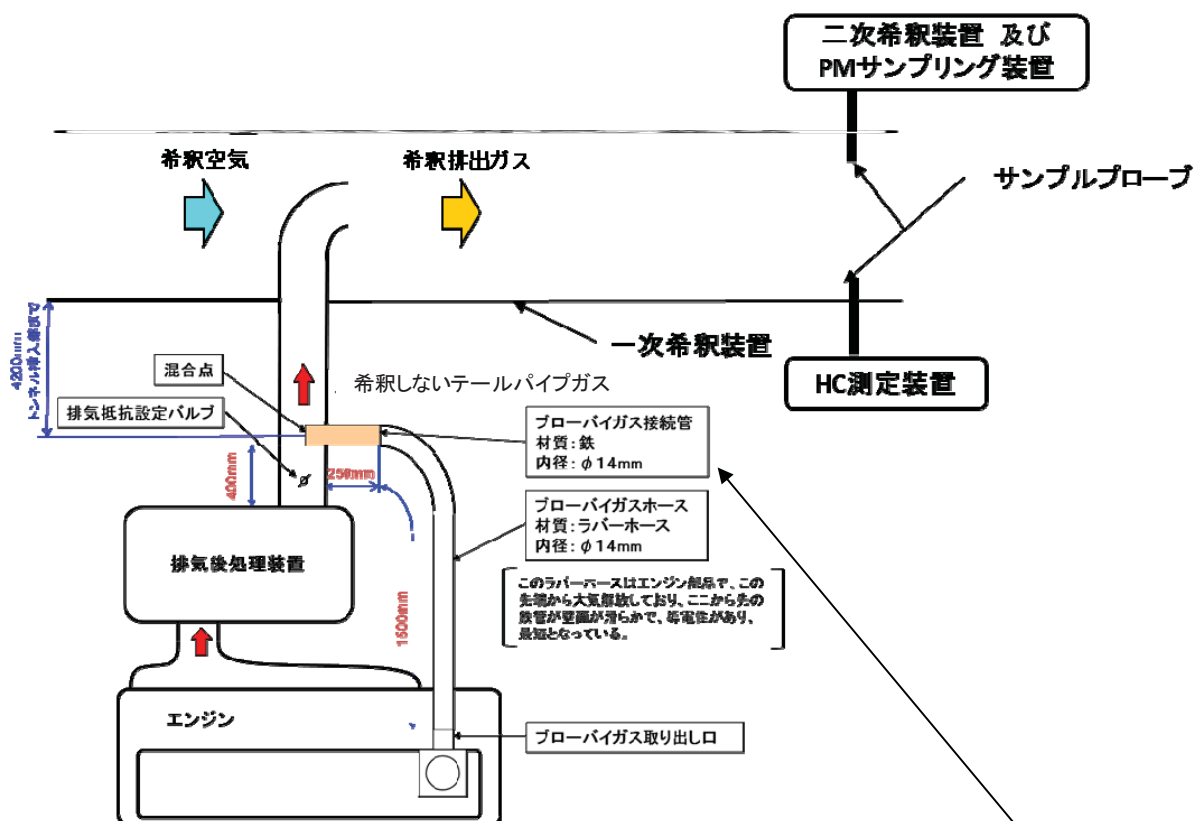
ONRMM gtrに基づくブローバイガス測定方法の例 (テールパイプガスに混合して測定する場合)

(c) 試験室でのブローバイガス排出管は、クランクケース排圧に関してエンジン製造業者の指示に適合したものであるものとする。

(d) サンプルリング前にエンジンのテールパイプガスでの完全な混合を確実にするために、クランクケース排出ガス管は、いかなる排気後処理装置の下流、設置されたいかなる排気抵抗の下流、及びサンプルプローブの十分に上流で、希釈しないテールパイプガスに接続するものとする。

ブローバイガス排出管は、境界層の影響を避け、混合を促進するために、テールパイプガスの自由流れ中に延長するものとする。

ブローバイガス排出管は、希釈しないテールパイプガス流に対して、あらゆる方向に向けることができる。
(NRMM-gtr 6.10.)



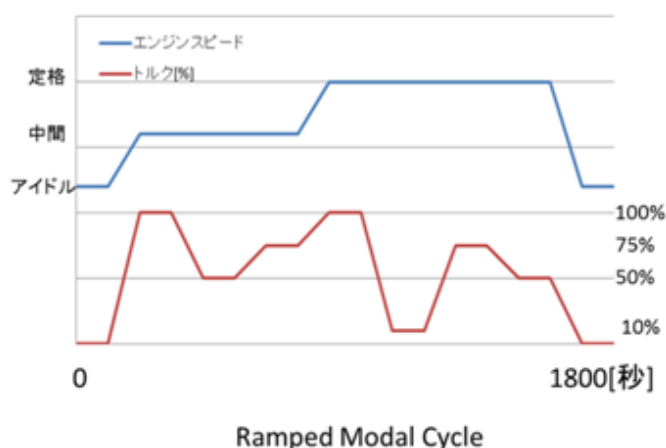
(a) 管の材料は、壁面が滑らかで、導電性があり、クランクケース排出物に対して反応性の無いものとする。管の長さをできる限り最短にするものとする。

(b) 試験室でのクランクケース管中の曲げの数は最少にし、やむを得ない曲げの半径は最大にするものとする。 (NRMM-gtr 6.10.)

○ C1モードとRMC

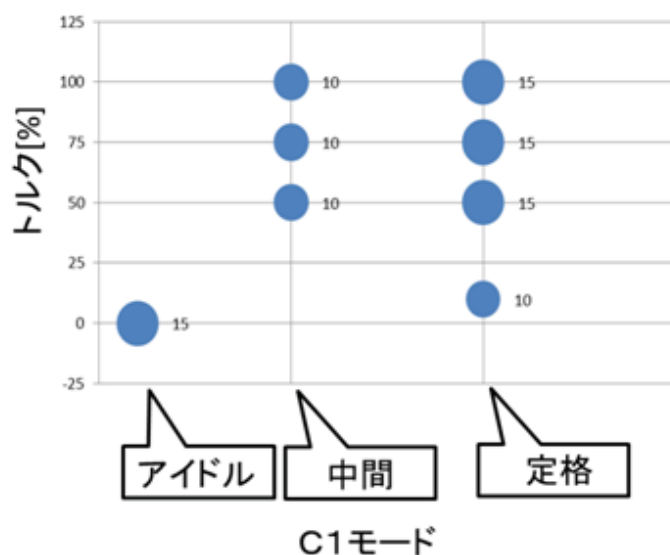
RMC(Ramped Modal Cycle)とは

- ・NRMM gtr における定常試験サイクルの一つでC1モードと同様にエンジンを暖機した状態で行う。
- ・各モード間の移行については20±1秒の間に線形に行う。
- ・排出量測定に関しては、NRTCと同様の方法で測定し、テストサイクル中に連続サンプリングする。

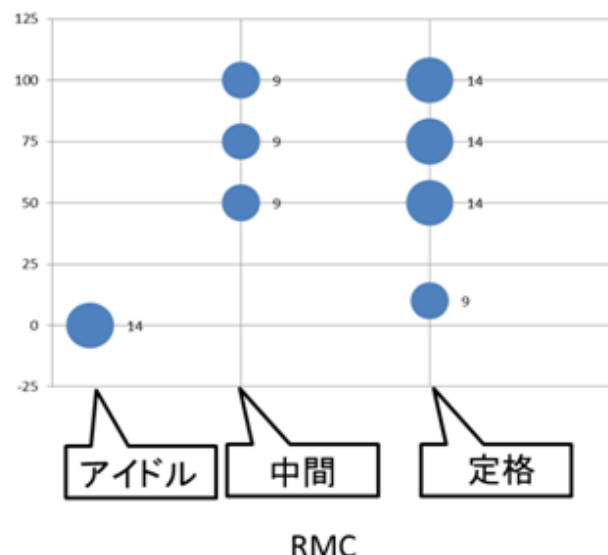


モード	モード時間[秒]	エンジンスピード	トルク[%]
1a 定常(steady state)	126	アイドリング	0
1b 移行(Transition)	20	線形移行	線形移行
2a 定常	159	中間	100
2b 移行	20	中間	線形移行
3a 定常	160	中間	50
3b 移行	20	中間	線形移行
4a 定常	162	中間	75
4b 移行	20	線形移行	線形移行
5a 定常	246	定格	100
5b 移行	20	定格	線形移行
6a 定常	164	定格	10
6b 移行	20	定格	線形移行
7a 定常	248	定格	75
7b 移行	20	定格	線形移行
8a 定常	247	定格	50
8b 移行	20	線形移行	線形移行
9 定常	128	アイドリング	0

○C1モードとRMCの比較



表中の数値はWF[%]を示す



表中の数値は全試験時間に対する時間比率[%]を示す
(但し、モード移行時間 8% を除く)

排出ガス基準値の現行と改正案の比較

○ディーゼル特殊自動車の排出ガス基準値比較表

定格出力	CO		NMHC		NO _x		PM		ディーゼル黒煙	
	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案
19kW 以上 37kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.7 (0.9)	←	4.0 (5.3)	←	0.03 (0.04)	←	25%	0.5m-1
37kW 以上 56kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.7 (0.9)	←	4.0 (5.3)	←	0.025 (0.033)	←	25%	0.5m-1
56kW 以上 75kW 未満の もの	5.0 (6.5)	←	0.19 (0.25)	←	3.3 (4.4)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1
75kW 以上 130kW 未満 のもの	5.0 (6.5)	←	0.19 (0.25)	←	3.3 (4.4)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1
130kW 以上 560kW 未満 のもの	3.5 (4.6)	←	0.19 (0.25)	←	2.0 (2.7)	0.4 (0.53)	0.02 (0.03)	←	25%	0.5m-1

注

1. 現行及び改正案欄中の値は平均値を表し、括弧内の値は上限値を表す。
2. CO、NMHC、NO_x、PM の単位は g/kWh である。
3. 規制値 (CO、NMHC、NO_x、PM) は、8モード法又はRMC、及びNRTCモード法によるもの。
4. 規制値 (ディーゼル黒煙) は、無負荷急加速黒煙の測定法で現行は黒煙測定器、改正案はオパシメータによるもの。

(9) 年少者用補助乗車装置に係る新協定規則の採用に伴う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

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成26年1月24日

自動車局

年少者用補助乗車装置に係る新協定規則の採用に伴う 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

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連欧州経済委員会の「年少者用補助乗車装置に係る新協定規則（第129号）」を採用し、国内基準に導入することとしました。

このため、「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）」等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

○年少者用補助乗車装置に係る新協定規則

年少者用補助乗車装置について、側面衝突基準を追加する等チャイルドシートの安全性を向上させます。なお、チャイルドシートの基準として、従来より採用している「年少者用補助乗車装置に係る協定規則（第44号）」についても、当分の間、有効とします。

◇適用時期：平成26年1月26日

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

1. 背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「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。）に加入し、その後、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、チャイルドシートの安全性を向上するため、新たに「年少者用補助乗車装置に係る新協定規則（第 129 号）」（以下「新チャイルドシート規則」という。）を採用することとします。

これを受け、「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。）、「装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）」等を改正することとします。

2. 改正概要

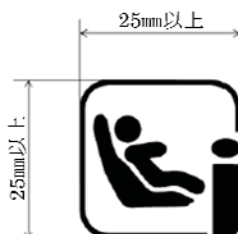
（1）細目告示の改正

① 年少者用補助乗車装置（細目告示第 32 条、第 110 条、第 188 条関係）

「新チャイルドシート規則」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【改正概要】

- これまで実施していた前面衝突試験・後面衝突試験に加え、側面衝突試験を実施する等チャイルドシートの安全性を向上させます。
- チャイルドシートに以下の表示を義務付けることとします。



※チャイルドシートの基準として、従来より採用している「年少者用補助乗車装置に係る協定規則（第 44 号）」（以下「旧チャイルドシート規則」という。）についても、当分の間、有効とします。

【適用時期】

平成 26 年 1 月 26 日以降

② その他

誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされた協定規則について、国内法令も同様に改正します。

（2）装置型式指定規則の改正

「新チャイルドシート規則」の採用に伴い、第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）を改正します。

【改正概要】

- 「新チャイルドシート規則」に基づき認定された「年少者用補助乗車装置」

について、型式指定を受けたものとみなすこととします。

- 当分の間、「旧チャイルドシート規則」に基づき認定された「年少者用補助乗車装置」についても、型式指定を受けたものとみなすことができることとします。

3. スケジュール

公布：平成 26 年 1 月 24 日

施行：平成 26 年 1 月 26 日

※UN規則文書（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_mar13.html

(10) 燃料電池自動車に係る世界統一技術規則との整合等に伴い関係告示を改正します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 2 月 12 日

自 動 車 局

燃料電池自動車に係る世界統一技術規則との整合等に伴い関係告示を改正します。

自動車の安全性の向上及び国際的な基準調和の観点から、今般、国連の「水素及び燃料電池自動車に係る世界統一技術規則」及び「圧縮天然ガスを燃料とする自動車に係る協定規則」の試験方法等を国内基準に導入するとともに、車両安定性制御装置の装備義務の拡大並びに衝突被害軽減ブレーキの基準強化及び装備義務の拡大を行うこととしました。

このため、「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）」等を改正し、公布・施行しますのでお知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

「水素及び燃料電池自動車にかかる世界統一技術規則」は、我が国が提案した案をベースとして昨年6月に成立したものであり、「規制改革実施計画（平成25年6月閣議決定）」に掲げられている燃料電池自動車の普及に資するものと期待されます。

(1) 燃料電池自動車関係

衝突試験後の車室内の水素濃度やガス容器の車両への固定状態等の要件を追加し、世界統一技術規則と整合させます。

(2) 圧縮天然ガス自動車関係

ガス容器の取り付け強度に係る試験方法を振動試験から加速度試験に変更し、協定規則と整合させます。

(3) 車両安定性制御装置及び衝突被害軽減ブレーキ関係

車両安定性制御装置の装備義務を全てのバス、トラック及びトレーラーへ拡大します。また、衝突被害軽減ブレーキの制動制御に係る性能要件を強化するとともに、装備義務を全てのバス及び中・大型トラックへ拡大します。

自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する
「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

我が国の自動車の安全基準の拡充・強化を進めるとともに、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「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。）に加入し、その後、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。

また、自動車の安全性の向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置ごとの技術基準を策定するため、「車両等の世界技術規則の作成に関する協定」（以下「技術規則協定」という。）に平成 11 年に加入し、積極的に活動を推進しているところです。

今般、「制動装置に係る協定規則（第 13 号）」、「衝突被害軽減制動制御装置に係る協定規則（第 131 号）」等の改訂が、国連欧州経済委員会（UN/ECE）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 160 回会合において採択され、平成 26 年 2 月 13 日に発効されます。これに併せ、車両安定性制御装置の装備義務の拡大並びに衝突被害軽減ブレーキの基準強化及び装備義務の拡大を行うこととします。また、「圧縮天然ガスを燃料とする自動車に係る協定規則（第 130 号）」の試験方法を導入することとします。

さらに、技術規則協定に基づき同会合において策定された「水素及び燃料電池自動車に関する世界統一技術規則（第 13 号）」についても、国内基準へ導入することとします。

これらを受け、また、その他必要な措置を講ずるため、「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。）等を改正することとします。

2. 改正概要

（1）高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置等に関する改正

① 圧縮水素ガスを燃料とする自動車（細目告示第 20 条、第 98 条、第 176 条関係）

圧縮水素ガスを燃料とする自動車に関する基準を「水素及び燃料電池自動車に関する世界統一技術規則（第 13 号）」と整合させます。主な改正概要は以下のとおりです。

【適用範囲】

- 圧縮水素ガスを燃料とする車両総重量 4540 kg 未満の専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、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】

- 衝突試験後の要件に関し、以下の内容等について規定を新たに追加することとします。
 - (a) 自動車の衝突後に水素ガスの漏出により車室の水素濃度が 4 % を超えないこと
 - (b) 自動車の衝突後であっても少なくとも 1 か所でガス容器が車両に固定されていること
- 車室等の水素濃度が 1 ～ 3 % を超えた場合に運転者への警告をし、2 ～ 4 % を超えた場合に燃料の供給を遮断することに改めることとします。

【適用時期】

- 平成 29 年 2 月 13 日以降に製作された自動車

② 圧縮天然ガスを燃料とする自動車（細目告示第 20 条、第 98 条、第 176 条関係）

圧縮天然ガスを燃料とする自動車のガス容器取り付けに関する試験方法等について、「圧縮天然ガス（CNG）を燃料とする自動車に係る協定規則（第 110 号）」のガス容器取付の安全性の試験方法と同一のものにします。

【適用範囲】

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

【改正概要】

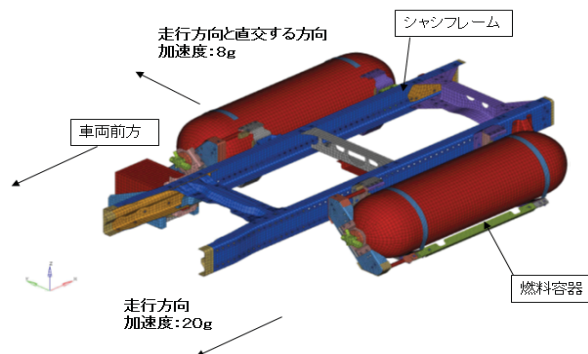
- 圧縮天然ガスを燃料とする自動車のガス容器は、燃料満載時に以下の加速度に耐えられるように車両に取り付けるものとするよう改めることとします。

（専ら乗用の用に供する自動車）

- 1) 乗車定員 9 人以下のもの
 - (a) 走行方向に 20G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 8 G
- 2) 乗車定員 9 人を超え、車両総重量 5t 以下のもの
 - (a) 走行方向に 10 G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G
- 3) 乗車定員 9 人を超え、車両総重量 5t を超えるもの
 - (a) 走行方向に 6.6 G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G

（貨物の運送の用に供する自動車）

- 1) 車両総重量 3.5t 以下のもの
 - (a) 走行方向に 20 G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 8 G
- 2) 車両総重量 3.5t を超え、12t 以下のもの
 - (a) 走行方向に 10 G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G
- 3) 車両総重量 12t を超えるもの
 - (a) 走行方向に 6.6 G
 - (b) 走行方向と直交する水平方向に 5 G



【適用時期】

- 新型車 : 平成 29 年 2 月 13 日以降
継続生産車 : 平成 31 年 2 月 13 日以降

(2) 制動装置に関する改正

① 制動装置（細目告示第15条第2項、第93条第2項、第171条第2項関係）

「制動装置に係る協定規則（第13号）」の適用関係等について、以下の改正を行います。

【適用範囲】

- 自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの、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、農耕作業用小型特殊自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに最高速度25km/h以下の自動車を除く。）

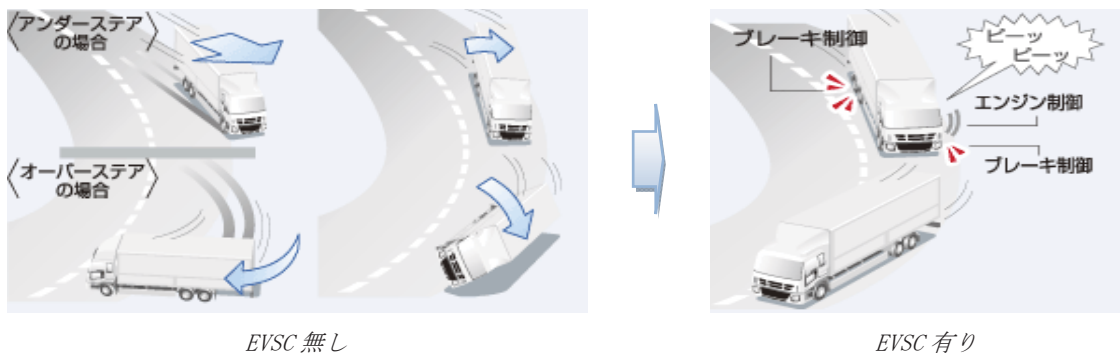
【改正概要】

- 車両安定性制御装置（EVSC）^{※1}について、現在装備を義務付けている自動車^{※2}に加え、上記【適用範囲】の全ての自動車^{※3}に対し装備を義務付けることとします。
- その他、協定規則の改訂等に伴う所要の改正を行います。

^{※1} 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置をいう。

^{※2} 右記参照：http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000136.html

^{※3} 車両総重量12t超の立席を有するバス、空気ばねを備えないトレーラー及び3.5t以下のトレーラーを除く。



【適用時期】

<車両安定性制御装置の装備義務>

（上段：新型車、下段：継続生産車、下線：今回の改正により対応するもの）

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人以上のもの	5t 以下	(平成27年9月1日) (平成29年2月1日)
	5t 超 12t 以下	<u>平成31年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	12t 超	(平成26年11月1日) (平成29年9月1日)
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量13tを超えるもの及び被牽引自動車を除く。）	8t 以下	<u>平成31年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	8t 超 20t 以下	<u>平成30年11月1日</u> <u>平成33年11月1日</u>
	20t 超 22t 以下	(平成28年11月1日) (平成30年11月1日)

	22t 超	(平成 26 年 11 月 1 日) (平成 29 年 9 月 1 日)
貨物の運送の用に供する自動車 (第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量 13t を超えるものに限る。)	-	(平成 26 年 11 月 1 日) (平成 30 年 9 月 1 日)
被牽引自動車	3.5t 超	(平成 27 年 9 月 1 日) (平成 29 年 2 月 1 日)

② 衝突被害軽減制動制御装置 (細目告示第 15 条第 7 項、第 93 条第 8 項、第 171 条第 8 項関係)

「衝突被害軽減制動制御装置に係る協定規則(第 131 号)」の適用関係等について、以下の改正を行います。

【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車 (二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。) であって乗車定員 10 人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車 (三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。) であって車両総重量 3.5t を超えるもの

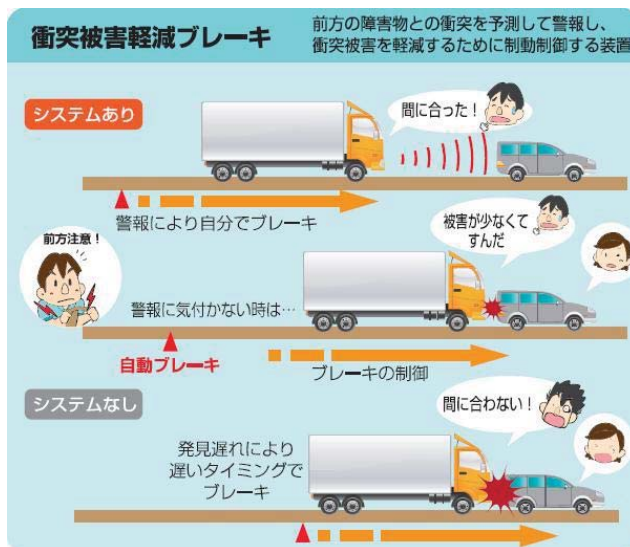
【改正概要】

- 制動制御に係る性能要件を強化します。具体的には、静止障害物試験において、衝突直前までに減速させなければならない減速幅を現行の 10km/h から 20km/h に強化するとともに、移動障害物試験における前方障害物の移動速度を 30km/h から 10km/h にするなどの要件の変更を行います^{※1}。
- この強化した衝突被害軽減制動制御装置 (AEBS) ^{※2} について、上記【適用範囲】の全ての自動車^{※3} に対し装備を義務付けることとします。
- その他、協定規則の改訂等に伴う所要の改正を行います。

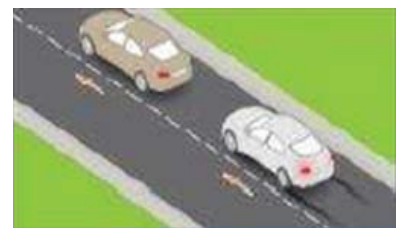
^{※1} 車両総重量 5t 以下のバス及び 8t 以下のトラック (空気圧式制動装置を備えるものを除く。) 並びに 5t 超のバス (液圧式制動装置を備えるものに限る。) にあつては緩和要件あり。

^{※2} 前方障害物との衝突による被害を軽減するために制動装置を作動させる装置をいう。

^{※3} 高速道路等において運行しないものを除く。



静止障害物試験



移動障害物試験

【適用時期】

(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であって乗車定員10人以上のもの	12t以下	平成31年11月1日 平成33年11月1日
	12t超	平成29年11月1日 平成31年11月1日
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量13tを超えるものを除く。）	3.5t超8t以下	平成31年11月1日 平成33年11月1日
	8t超20t以下	平成30年11月1日 平成33年11月1日
	20t超22t以下	平成30年11月1日 平成32年11月1日
	22t超	平成29年11月1日 平成31年11月1日
貨物の運送の用に供する自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車であって車両総重量13tを超えるものに限る。）	-	平成30年11月1日 平成32年11月1日

(3) その他

その他の協定規則について、誤記訂正、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。

3. 公布・施行日

公布：平成26年2月13日

施行：公布の日

※協定規則等（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_jun13.html

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html

(11) 製造の過程にある自動車の型式認定制度をつくりました

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

平成26年2月12日
自動車局

製造の過程にある自動車の型式認定制度をつくりました。

キャブ付シャシ（荷台を架装する前の貨物自動車をいう。以下同じ。）については、製造過程自動車（製造の過程にある自動車をいう。以下同じ。）として市場において販売・購入されており、ディーラーやユーザー等が必要な架装を行い、新規検査を行っておりますが、現在、キャブ付シャシを含めた製造過程自動車の状態で、国が保安基準への適合性を確認する制度が存在していません。

今般、国土交通省では、荷台を架装した後の状態で車両総重量が7.5トンを超える貨物自動車（被けん引自動車及び第五輪荷重を有するけん引自動車を除く。）を、製造過程自動車として型式を認定し、当該製造過程自動車の型式ごとに、構造、装置及び性能の保安基準への適合性ととも、均一性について判断し、型式の認定を行うことにより、新規検査の効率化を図ることとし、「製造過程自動車の型式認定に関する規程」（平成26年国土交通省告示第120号）を策定しましたので、お知らせします。（詳細は別紙参照）

「製造過程自動車の型式認定に関する規程」について

平成26年2月
自動車局
審査・リコール課

1. 経緯

キャブ付シャシ（荷台を架装する前の貨物自動車をいう。以下同じ。）については、製造過程自動車（製造の過程にある自動車をいう。以下同じ。）として市場において販売・購入されており、ディーラーやユーザー等が必要な架装を行い、新規検査を行っておりますが、現在、キャブ付シャシを含めた製造過程自動車の状態で、国が保安基準への適合性を確認する制度が存在していません。

このため、適正かつ円滑な取引を促進する観点から、キャブ付シャシとして保安基準への適合性を確認するための型式認定制度を設け、その型式を認定することを通して、ディーラーやユーザー等が製造過程自動車を販売・購入するに当たって、保安基準への適合性を容易に確認することができることにより、取引の適正化・円滑化に資するものと考え、今般、「製造過程自動車の型式認定に関する規程(平成26年国土交通省告示第120号)」を策定することにより、新規検査の効率化を図るため、製造過程自動車に対する型式認定制度を導入することとしました。

2. 制度の概要

- (1) 自動車を製作することを業とする者又はその者から自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を販売することを業とするもの（外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者又はその者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を本邦に輸出することを業とするものを含む。以下「製作者等」という。）は、その製作又は販売する製造過程自動車であって国土交通大臣が指定するもの^{*}の型式について、国土交通大臣の認定（以下「型式認定」という。）を申請することができることとした。

^{*}キャブ付シャシ（荷台を架装した後の状態で、車両総重量が7.5トンを超える貨物自動車（被けん引車及び第五輪を有するけん引車を除く。）に限る。）とした。

- (2) 型式認定の申請に係る手続き（申請書の記載事項、添付書類等）について規定した。
- (3) 国土交通大臣は、型式認定の申請があった場合、当該製造過程自動車の構造、装置及び性能の保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）への適合性ととも、当該製造過程自動車の均一性について判定し、型式認定を行うこととした。
- (4) 国土交通大臣は、型式認定をしたときは、当該型式認定に係る型式認定番号等を公表することとした。
- (5) 製作者等は、型式認定を受けた製造過程自動車を譲渡する場合において、保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）への適合性を確認したときは、譲受人に

- 型式認定番号等を記載した製造過程自動車出荷検査終了証を交付することとした。
- (6) 製作者等は、氏名、住所等に変更があったとき、型式認定に係る製造過程自動車の構造、装置及び性能を記載した書面等の内容に変更があったとき、型式認定に係る製造過程自動車の製造又は販売をやめたときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならないこととした。また、国土交通大臣は、必要に応じてその旨を公表することとした。
- (7) 国土交通大臣は、型式認定を受けた製造過程自動車が保安基準（国土交通大臣が指定するものに限る。）に適合しなくなったとき又は均一性を有するものでなくなったとき等は、当該型式認定を取り消すことができるとともに、取り消した場合にあっては、当該型式認定に係る型式認定番号等を公表することとした。

3. スケジュール

公布・施行：平成26年2月12日

(12) 小型コミュニティバスの車両構造要件等の見直しについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 3 月 18 日

自 動 車 局

小型コミュニティバスの車両構造要件等の見直し について

近年、小規模な旅客自動車運送事業の需要増加に伴い、小型コミュニティバス※の導入のニーズが増加しているところです。

小型コミュニティバスを用いて旅客自動車運送事業を行う場合には、他のバスと同様、「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。）及び「移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び施設に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）」（以下「移動円滑化基準」という。）を満たす必要がありますが、現行の保安基準及び移動円滑化基準は大型バスを想定して作成されたものであり、必ずしも小型コミュニティバスの実態に則しているとは言えないとの指摘もあります。

このため、平成 25 年 11 月 27 日に開催された「平成 25 年度第 2 回車両安全対策検討会」において、「小型コミュニティバスに係る保安基準等の見直しについて」の議論が行われたところです。

今般、この議論を踏まえ上記への対応等を行うため、保安基準等を改正することとします。

※ 小型コミュニティバスとは、乗車定員 15 人程度のワンボックスカーを改造したものです。



【小型コミュニティバスのイメージ】

小型コミュニティバスに係る車両構造要件等の見直しについて （「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）

1. 背景

近年、小規模な旅客自動車運送事業の需要増加に伴い小型コミュニティバス※の導入のニーズが増加しているところです。

小型コミュニティバスを用いて旅客自動車運送事業を行う場合には、他のバスと同様、「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。）及び「移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）」（以下「移動円滑化基準」という。）を満たす必要がありますが、現行の保安基準及び移動円滑化基準は大型バスを想定して作成されたものであり、必ずしも小型コミュニティバスの実態に則しているとは言えないとの指摘もあります。

このため、平成25年11月27日に開催された「平成25年度第2回車両安全対策検討会」において、「小型コミュニティバスに係る保安基準等の見直しについて」の議論が行われたところです。

今般、この議論を踏まえ上記への対応等を行うため、保安基準等を改正することとします。

※ 小型コミュニティバスとは、乗車定員15人程度のワンボックスカーを改造したものです。

2. 改正案の概要

(1) 「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）の一部改正（第35条、第77条、別添106等）

① 乗降口の踏段について

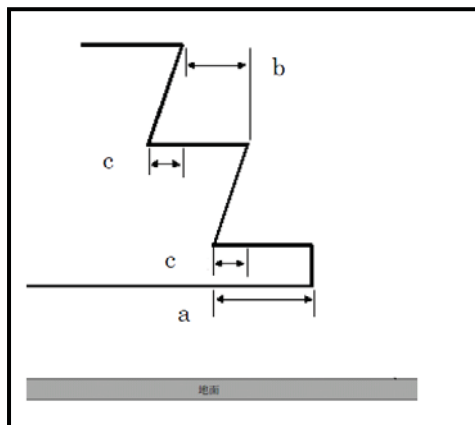
乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものに備える乗降口の踏段（幼児専用車に備えるものを除く。）の有効高さ等を見直し、次の表に掲げる基準とします。

踏段の種類	有効高さ	有効幅	有効奥行	蹴込み
最下段の踏段（※1）	空車状態において地上430mm以下（車高調節装置を備えた自動車にあつては、空車状態において380mm以下とする。）	400mm以上	230mm以上(a)	100mm以下(c)
その他の踏段（※1）	120mm以上250mm以下	400mm以上	200mm以上(b)	100mm以下(c)

（※1）有効奥行及び蹴込み欄におけるa、b及びcは、次の図に示すところによるもの

（※2）国連協定規則（UNECE-R）第107号の「バスの構造要件」と整合を図ったものです。

図（乗降口の踏段断面図）



② ワンマンバスの構造要件について

ワンマンバスの構造要件が適用される自動車の範囲を見直し、乗車定員 11 人以上 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量 5 トンを超えるもの及び乗車定員 24 人以上の旅客自動車運送事業用自動車とします。

(2) 「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領（依命通達）」（平成 19 年 1 月 31 日付け国自技第 200 号）の一部改正

① 乗車定員 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車について

- ・乗車定員 23 人以下であって車両総重量 5 トン以下の旅客自動車運送事業用自動車については、自動車製作者等が移動円滑化基準の適用除外の認定を申請できることとし、地方運輸局長は使用者を特定せずに適用除外の認定を行うことを可能とします。
- ・上記の認定には、移動円滑化基準に適合していない自動車を運行させることについて、地域の合意、自治体からの要請等がなされていることを条件として付すこととします。

② 平成 12 年 11 月 14 日以前のバス車両について

平成 12 年 11 月 14 日（移動円滑化基準が施行された日の前日）以前に自動車検査証の交付を受けた旅客自動車運送用事業車については、地方運輸局長が一括で移動円滑化基準の適用除外の認定をすることを可能とします。

3. スケジュール

公布：平成 26 年 3 月 18 日

施行：平成 26 年 4 月 1 日

2. 通達

(1) 「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

国自審第198号の5
国自整第41号の5
平成25年5月14日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局
審査・リコール課長

整備課長

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

今般、自動車製作者等が指定する横すべり量について、国産自動車にあっても輸入自動車と同様なシステムを有する自動車があることから、別添新旧対照表のとおり改正し、別紙のとおり各地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に対して通達したので、貴会においても傘下会員に対し、この旨周知徹底方お願いします。

別紙

国自審第198号

国自整第41号

平成25年5月14日

各地方運輸局自動車技術安全部長 }
内閣府沖縄総合事務局運輸部長 } 殿（単名各通）

国土交通省自動車局

審査・リコール課長

整備課長

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

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

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

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

(2) エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する 注意喚起について（協力依頼）

国自審第 417 号
平成 25 年 6 月 28 日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局
審査・リコール課長

エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する 注意喚起について（協力依頼）

エアブレーキを装備したトラックが数台の車両と衝突する事故が、昨年度 2 件発生しました。当該事故は、ブレーキのバタ踏みによりエアタンク内の圧力が低下し、ブレーキ力が低下したこと、過積載等が原因と考えられます。

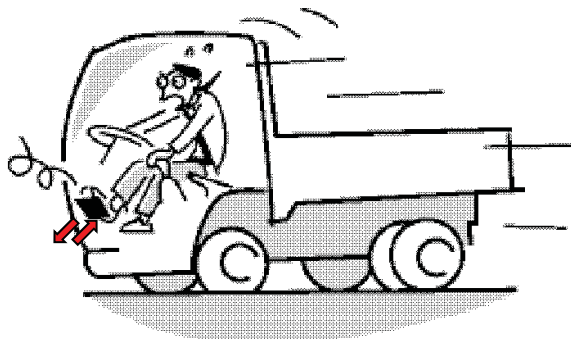
つきましては、あらゆる機会をとらえ、エアブレーキを装備したトラックを使用するユーザーに対して下記事項について、注意喚起を行っていただくようお願いします。なお、ユーザーに対する注意喚起用のチラシを大型車メーカー 4 社（いすゞ自動車（株）、日野自動車（株）、三菱ふそうトラック・バス（株）及びUDトラックス（株））が別添のとおり作成しておりますので、適宜ご活用下さい。

記

【エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する注意事項】

- ・ エアブレーキを装備したトラックでのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。
 - ✓ エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをするると空気圧が大きく低下し、ブレーキ力が低下します。
 - ✓ エアタンク内の空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド（赤色）ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
 - ✓ 取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。
- ・ 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。
 - ✓ フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「バーパーロック現象」を起し、ブレーキの効きが悪くなり大変危険です。
- ・ 過積載は法律で禁止されています。
 - ✓ 過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。

エアブレーキ車ではブレーキの バタ踏みは危険です！



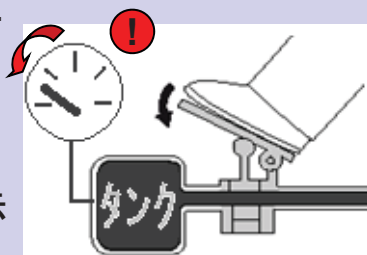
～事故状況～

エアブレーキ車において、ブレーキペダルのバタ踏み※等によりブレーキの効が悪くなり、数台の車両と衝突する事故が発生しました。

※ バタ踏みとは、ブレーキペダルの踏み込み、ゆるめ操作を短時間に必要以上繰り返すことです。

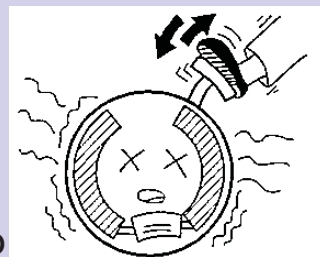
● エアブレーキ車でのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。

- ✓ エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをすると空気圧が大きく低下し、ブレーキ力が低下します。
- ✓ 空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド(赤色)ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
- ✓ 取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。



● 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。

- ✓ フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を起こし、ブレーキの効が悪くなり大変危険です。
- 過積載は法律で禁止されています。
- ✓ 過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。



(3) 「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について

国自技第 63 号の 2
平成 25 年 7 月 12 日

社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について

標記について、別紙のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長に対して通知しましたので了知頂くとともに、遺漏なきようお願いいたします。

(別紙)

国自技第 63 号
平成 25 年 7 月 12 日

地方運輸局長
沖縄総合事務局長 } 殿

自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について
(依命通達)

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の一部を改正する告示」(平成 25 年国土交通省告示第 7 25 号) が制定されたことに伴い、当該告示の規定に基づき、「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について」(平成 15 年 10 月 1 日国自技第 151 号、国自環第 134 号) を別添のとおり改正したので、遺漏なきよう取り計らわれない。

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

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について（依命通達） 新旧対照表

○道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）（平成15年国自技第151号、国自環第134号）

改 正	現 行
<p>1. ～33. (略)</p> <p>34. 適用関係告示第14条第11項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。</p> <p>(1) 平成28年7月14日以前に新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取扱いを受けた自動車（平成28年7月15日以降に原動機の種類及び主要構造、燃料の種類並びに動力用電源装置の種類を変更するものを除く。）</p> <p>(2) 平成28年7月15日以降に新たに新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取扱いによる取扱いを受けた自動車（平成28年7月14日以前に新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取扱いを受けた自動車に、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類並びに動力用電源装置の種類についての変更以外の変更のみを行ったものに限る。）</p>	<p>1. ～33. (略)</p> <p>(新規)</p> <p>記</p>

附 則

この改正は、平成25年7月15日から施行する。

(4) 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正
について

国自技第127号の3
平成25年11月5日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正
について

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達
しましたので、貴会（組合）におかれましても、傘下会員（組合員）に対して
周知方お願いします。

別添
国自技第127号
平成25年11月5日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長（公印省略）

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正
について

今般、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」（平成9年9月19日付け自技第193号）別添「基準緩和自動車の認定要領」を別紙新旧対照表のとおり改正したので通知する。

なお、関係団体等には別添のとおり周知したので了知されたい。

（別紙新旧対照表 省略）

(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成25年11月5日
道路局
自動車局

分割可能な貨物を輸送する車両の長さに係る規定等の見直しについて

現在、構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）に基づき、構造改革特別区域（以下「特区」という。）における規制の特例措置として、道路法の道路を横断する場合に限って車両の長さの上限を設けず分割可能な貨物を輸送する「重量物輸送効率化事業」及びフルトレーラ連結車の長さの上限を19mから21mに緩和して分割可能な貨物を輸送する「長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業」を実施しているところですが、構造改革特別区域推進本部において、本特例措置の内容（「重量物輸送効率化事業」にあっては一部、「長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業」にあっては全部）を本年度中に全国展開するとの方針が決定されました。

これを踏まえ、所要の通達の規定を整備し、次の措置を行いましたのでお知らせいたします。

（1）特殊車両通行許可関係

- ① フルトレーラ連結車の長さの上限値 19m → 21m
- ② セミトレーラ連結車のうち、セミトレーラをけん引するための自動車の連結装置の中心が当該車両の後軸の車輪（複数軸を備えるものは後後軸の車輪）よりも後ろに備えるものの長さの上限値 17m → 21m
- ③ 道路法の道路を直進により横断する場合の長さの許可上限値
車両の分類を問わず21.5m

（2）保安基準の緩和認定関係

道路法の道路を直進により横断する場合に限って運行する分割可能な貨物を輸送する車両の長さ（被けん引自動車にあっては連結時全長）が21.5m以下であって、道路管理者からの特殊車両通行許可を受けることが確

実であることが確認されたものについて、次のとおり道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）の規定について緩和できることとします。

- ・第2条（長さ）
- ・第6条（最小回転半径）

※ これまでは、第4条に規定する車両総重量、第4条の2に規定する軸重を11.5トン（駆動軸にエアサスペンションを装着する車両の駆動軸重に限る。）まで緩和できることになっています。

なお、本改正に先立って行いましたパブリックコメントの結果につきましては、e-gov のホームページ (<http://www.e-gov.go.jp/index.html>) に公表しています。

**(5) 「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱い
について」の一部改正について**

国自整第245号の4
平成25年12月10日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省
自動車局整備課長

「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」
の一部改正について

標記について、別添のとおり各地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸
部長あて通達したので連絡します。

別添

国自整第245号
平成25年12月10日

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局整備課長

「「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」
の一部改正について

標記について、別添新旧対照表のとおり改正したので、平成25年12月16日からは
これにより実施されたい。

「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」（平成13年4月6日国自技第50号）の一部を改正する通達 新旧対照表
 平成13年4月6日付け国自技第50号
 改正 平成25年12月10日付け国自整第245号

新		旧												
別添		別添												
1 用途区分通達4-1-1の自動車	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車体の形状</th> <th>構造要件</th> <th>留意事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防衛省車</td> <td> <p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。 </td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	車体の形状	構造要件	留意事項	防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。 	(略)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車体の形状</th> <th>構造要件</th> <th>留意事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防衛省車</td> <td> <p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。 </td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	車体の形状	構造要件	留意事項	防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。 	(略)
車体の形状	構造要件	留意事項												
防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯（格納式、着脱式又は自動車の外形上に設置されていないものを除く。）及びサイレンを有すること。 	(略)												
車体の形状	構造要件	留意事項												
防衛省車	<p>自衛隊において使用する自動車のうち、<u>部内</u>の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用のために使用するものであって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 部内の秩序維持又は自衛隊の行動若しくは自衛隊の部隊の運用活動等のために必要な特種な設備を有すること。 2 保安基準第49条の規定に適合する警光灯及びサイレンを有すること。 	(略)												

3-3 用途区分通達4-1-3 (3) の自動車

車体の形状	構造要件	留意事項
クレーン用台車	<p>建設、土木資材等の吊り上げ、吊り下げ、水平移動等の作業を行うためのクレーン本体を装備するために使用する自動車であって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足するものという。</p> <p>1 車台は、クレーン本体を装備するための旋回支持体を有したものであり、旋回支持体上の旋回台及びクレーン本体はすべて除かれていること。</p> <p>ただし、旋回台(クレーンブームを除く。)と旋回支持体が一体となっている構造のものにあつては、この限りではない。</p> <p>2 クレーン本体等を全装備した場合の車両総重量等が「特殊車両通行許可限度算定要領(道交発第99号、道企発第57号)」に規定する通行条件の区分のD条件に対応する許可基準を超えるもの(即ち、道法第47条の2第1項の規定に基づく道路管理者の通行許可を取ることができないもの。)であること。</p> <p>3 物品積載設備を有していないこと。</p>	<p>・最大積載量は算定しないものとする。</p> <p>・クレーン本体等を全装備した場合とは、<u>旋回台、クレーンブーム、アウトリガー等クレーン作業に必要な装置を全て備えた状態をいう。</u></p>

附 則 (平成25年12月10日 国自整第245号)

- 1 本改正規定は、平成25年12月16日から適用する。
- 2 改正前に防衛省車となっている車両の構造要件は、なお従前の例によるものとし、改正後に実施する新規検査、予備検査及び構造等変更検査においては、改正後の防衛省車の構造要件を適用する。

3-3 用途区分通達4-1-3 (3) の自動車

車体の形状	構造要件	留意事項
クレーン用台車	<p>建設、土木資材等の吊り上げ、吊り下げ、水平移動等の作業を行うためのクレーン本体を装備するために使用する自動車であって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足するものという。</p> <p>1 車台は、クレーン本体を装備するための旋回支持体及びアウトリガーを有したものであり、旋回支持体上のクレーン部はすべて除かれていること。</p> <p>2 クレーンを全装備した場合の車両総重量等が「特殊車両通行許可限度算定要領(昭和47年3月8日付け、建設省道政発第14号)」に規定する通行条件の区分のD条件に対応する許可基準を超えるもの(即ち、道法第47条の2第1項の規定に基づく道路管理者の通行許可を取ることができないもの。)であること。</p> <p>3 物品積載設備を有していないこと。</p>	<p>・最大積載量は算定しないものとする。</p>

(6) 「J-OBDⅡを活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱」の一部改正について

国自整第 305 号の 2
平成 26 年 1 月 30 日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 会長 殿

国土交通省自動車局
整備課長

「J-OBDⅡを活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部
取扱」の一部改正について

今般、「J-OBDⅡを活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱」
(平成 23 年 3 月 30 日国自整第 162 号) を別添新旧対照表のとおり改正し、今
後は、これにより取り扱うこととしたのでお知らせします。

別 添
「J-OBD II を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱について」(平成23年3月30日国自整第162号)の一部を改正する通達
新 旧 対 照 表

新	旧
<p><u>車載式故障診断装置</u>を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱</p> <p><第3条関係></p> <p>(1) 次に掲げる事項は、第3条第1号ロの「その他のこの指針による必要性が低いものとして国土交通大臣が定める自動車」とする。</p> <p><u>①高速自動車国道等に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車</u></p> <p><u>②平成17年10月1日以降に平成17年排出ガス規制に適合するものとして指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車のうち、当該指定の後、同一の通称名で改めて別の型式で平成17年排出ガス規制に適合する自動車として指定を受けるまでの間に製作されたものであって、過去に遡って情報を整備することが困難であると判断されるもの</u></p> <p><第4条関係></p> <p>(1) 次に掲げる情報は、<u>第4条第1項の点検整備情報等に含まれないものとする。</u></p> <p>①提供することにより、提供を行った自動車製作者等の権利、正当な利益を害するおそれのある情報</p> <p>②リコール、改善対策又はサービスキャンペーンとして国土交通大臣に届出のあった改善措置に係る情報</p> <p>これは、<u>第5条第1項の外部故障診断装置開発情報において同様とする。</u></p> <p>(2) <u>第4条第1項の点検整備情報等の提供は、当該情報を提供する権利を有している自動車製作者等が行うこととし、当該権利を有していない自動車製作者等は、当該情報が提供されるよう環境の整備</u></p>	<p><u>J-OBD II</u> を活用した点検整備に係る情報の取扱指針の細部取扱</p> <p><第4条関係></p> <p>(1) 次に掲げる情報は、<u>第1項の点検整備情報等に含まれないものとする。</u></p> <p>①提供することにより、提供を行った自動車製作者等の権利、正当な利益を害するおそれのある情報</p> <p>②リコール、改善対策又はサービスキャンペーンとして国土交通大臣に届出のあった改善措置に係る情報</p> <p>これは、<u>第5条第1項の外部故障診断装置開発情報において同様とする。</u></p>

に努めるものとする。

これは、第5条第1項の外部故障診断装置開発情報において同様とする。

(3) 次の全てに該当するものは、第4条第1項の「当該整備要領書及び点検整備情報等を自動車の整備等を行う者が容易に入手することができ」もの例とする。

- ① 通称名、車両型式、VIN、キーワード等によりウェブサイトで検索できること。
- ② 入手困難なソフトウェア、ハードウェア、ビューア、ブラウザ等の使用が要求されていないこと。
- ③ サーバの応答が不当に遅延しないよう十分な処理能力が確保されていること。

④ 日本語又は英語で表示されていること。

(4) 第4条第1項第2号の「J-OBD Iの構造及び作動条件に関する情報」は、次に掲げる情報とする。

- ① 故障検知に関する情報
- ② 警報動作に関する情報

(5) 第4条第1項第3号の「J-OBD IIの構造及び作動条件に関する情報」は、次に掲げる情報とする。

- ① 作動原理に関する情報
- ② 監視動作に関する情報
- ③ 監視動作を実行させるために設定される項目に関する情報
- ④ 車両走行中に実行される故障診断機能に係る個々の動作実行条件に関する情報

(6) 第4条第1項第5号の「制御装置の調整」は、次に掲げる事項とする。

- ① 一般的にコンフィグレーションと呼ばれている、自動車を構成する部品を交換した際の初期設定等を行うこと。
- ② 一般的にキヤリブレーションと呼ばれている、自動車を構成する部品における稼動範囲等の基準位置の学習等を行うこと。

(7) 第4条第1項第6号の「自動車の装置を強制的に作動させる」は、次に掲げる事項とする。

- ① 一般的にアクティブテストと呼ばれている、不具合箇所を特

(2) 第1項第2号の「構造及び作動条件に関する情報」は、次に掲げる情報とする。

- ① 作動原理に関する情報
- ② 監視動作に関する情報
- ③ 監視動作を実行させるために設定される項目に関する情報
- ④ 車両走行中に実行される故障診断機能に係る個々の動作実行条件に関する情報

(3) 第1項第4号の「制御装置の調整」は、次に掲げる事項とする。

- ① 一般的にコンフィグレーションと呼ばれている、自動車を構成する部品を交換した際の初期設定等を行うこと。
- ② 一般的にキヤリブレーションと呼ばれている、自動車を構成する部品における稼動範囲等の基準位置の学習等を行うこと。

(4) 第1項第5号の「自動車の装置を強制的に作動させる」は、次に掲げる事項とする。

- ① 一般的にアクティブテストと呼ばれている、不具合箇所を特

定するため自動車に構成する部品等に電気信号を与えらるることによる個別の動作確認等を行うこと。

②一般的に整備サポートと呼ばれる、整備専用工具や構成装置への特殊な設定を行わず、外部故障診断装置の機能を用いて整備をより効率的に行うための補助機能の作動等を行うこと。

(8) 次に掲げる事項は、第4条第3項第2号の「自動車の装置の機能を損なう等のおそれがあるものとして特別の注意を必要とするもの」の例とする。

①不適切な使用により、自動車を構成する部品や装置等に許容限度を超えた強制駆動を行うことで装置の作動等に支障が生じる又は作業員等が被害を受けるおそれのあるもの

②当該機能に係る点検整備情報が提供されることで、整備をする自動車に対して、当該自動車に定められた本来の設計、仕様とは異なる設定等を行うことが可能となるおそれのあるもの

これは、第5条第2項第2号の外部故障診断装置開発情報及び第6条第1項第2号の専用外部故障診断装置において同様とする。

<第5条関係>

(1) 第5条第1項の外部故障診断装置開発情報の提供は、外部故障診断装置の開発又は改良を行うために自動車製作者等と個別に契約を締結した者に対し行われるものとし、書面による提供のほか、電子データによる提供でもよいものとする。

(2) 第3条第1号の自動車にあっては、第5条第1項第1号及び第2号は第2条第9号及び第10号に定める情報に相当する情報とし、第5条第1項第1号ニの機能は第2条第11号に定める機能に相当する機能とする。

(3) 第5条第1項第5号の「その他外部故障診断装置の開発又は改良に当たって必要となる情報」には、点検整備情報等と外部故障診断装置の機能等が整合性を保つための情報が含まれるものとする。

(4) 第5条第1項の外部故障診断装置開発情報が一年に一回以上の頻度で更新されている場合は、第5条第3項で準用する第4条第4項の「適切に提供」に該当するものとみなす。ただし、更新する情報

定するため自動車に構成する部品等に電気信号を与えらるることによる個別の動作確認等を行うこと。

②一般的に整備サポートと呼ばれる、整備専用工具や構成装置への特殊な設定を行わず、外部故障診断装置の機能を用いて整備をより効率的に行うための補助機能の作動等を行うこと。

(5) 次の全てに該当するものは、第3項の「当該情報を容易に入手できる」ものの例とする。

①通称名、車両型式、VIN、キーワード等によりウェブサイトで検索できること。

②入手困難なソフトウェア、ハードウェア、ビューア、ブラウザ等の使用が要求されていないこと。

③サーバの応答が不当に遅延しないよう十分な処理能力が確保されていること。

④日本語又は英語で表示されていること。

<第5条関係>

(1) 第1項の外部故障診断装置開発情報の提供は、外部故障診断装置の開発又は改良を行うために自動車製作者等と個別に契約を締結した者に対し行われるものとし、書面による提供のほか、電子データによる提供でもよいものとする。

(2) 第1項の外部故障診断装置開発情報の提供は、当該情報を提供する権利を有している自動車製作者等が行うこととし、当該権利を有していない自動車製作者等は、当該情報が提供されるよう環境の整備に努めるものとする。

(3) 第1項第5号の「その他外部故障診断装置の開発又は改良に当たって必要となる情報」には、点検整備情報等と外部故障診断装置の機能等が整合性を保つための情報が含まれるものとする。

(4) 第1項の外部故障診断装置開発情報が一年に一回以上の頻度で更新されている場合は、第2項で準用する第4条第4項の「適切に提供」に該当するものとみなす。ただし、更新する情報がないときなど

がないときなど更新の必要がない場合は、この限りではない。

<第6条関係>

- (1) 第6条第1項の専用外部故障診断装置の提供は、自動車の点検及び整備を行うために自動車製作者等と個別に契約を締結した者に対して行われるものとし、販売による提供のほか、リース、レンタルによる提供でもよいものとする。

更新の必要がない場合は、この限りではない。

<第6条関係>

- (1) 第1項の専用外部故障診断装置の提供は、自動車の点検及び整備を行うために自動車製作者等と個別に契約を締結した者に対して行われるものとし、販売による提供のほか、リース、レンタルによる提供でもよいものとする。

- (2) 次に掲げる事項は、第1項第2号の「特別の注意を必要とするもの」の例とする。

① 不適切な使用により、自動車を構成する部品や装置等に許容限度を超えた強制駆動を行うことで装置の作動等に支障が生じる又は作業員等が被害を受けるおそれのあるもの

② 当該機能に係る外部故障診断装置開発情報が提供されることで、整備をする自動車に対して、当該自動車に定められた本来の設計、仕様とは異なる設定等を行うことが可能となる機能を有する外部故障診断装置が開発されるおそれのあるもの

- (3) 次に掲げる事項は、第2項の「自動車の整備に関する技術的能力等」の例とする。

- ① 専用外部故障診断装置の使用に必要な設備、人員、体制等
② 自動車の整備に関する実績
③ 専用外部故障診断装置を利用して、自動車を保安基準に適合しない状態にするおそれのないこと

<第7条関係>

- (1) 第2項の申請書は、第1号様式を用いるものとする。

がないときなど更新の必要がない場合は、この限りではない。

<第6条関係>

- (1) 第6条第1項の専用外部故障診断装置の提供は、自動車の点検及び整備を行うために自動車製作者等と個別に契約を締結した者に対して行われるものとし、販売による提供のほか、リース、レンタルによる提供でもよいものとする。

- (2) 次に掲げる事項は、第6条第2項の「自動車の整備に関する技術的能力等」の例とする。

- ① 専用外部故障診断装置の使用に必要な設備、人員、体制等
② 自動車の整備に関する実績
③ 専用外部故障診断装置を利用して、自動車を保安基準に適合しない状態にするおそれのないこと

<第7条関係>

- (1) 第7条第2項の申請書は、第1号様式を用いるものとする。

<附則>

- (1) 第3条第1号に掲げる自動車について、自動車製作者等は平成26年6月30日（輸入された自動車にあつては、平成28年6月30日）までに、外部故障診断装置の開発又は改良を行おうとする者に外部故障診断装置開発情報の提供を開始するものとする。

第1号様式

(第1号様式)

国土交通大臣確認申請書

国土交通大臣殿

平成 年 月 日

氏名又は名称 _____ 印
住 所 _____

「車載式故障診断装置を活用した点検整備にかかる情報の取扱指針」(平成23年国土交通省告示第196号)第7条に規定される国土交通大臣の確認を受けたいので、別紙にて申請します。

なお、別紙については、随時追加等を行います。

第1号様式

(第1号様式)

国土交通大臣確認申請書

国土交通大臣殿

平成 年 月 日

氏名又は名称 _____ 印
住 所 _____

「J-OB D IIを活用した点検整備にかかる情報の取扱指針」(平成23年国土交通省告示第196号)第7条に規定される国土交通大臣の確認を受けたいので、別紙にて申請します。

なお、別紙については、随時追加等を行います。

別紙

(別紙)		平成 年 月 日
氏名又は名称		
住 所		
<input type="checkbox"/> 車名、通称名、型式 <input type="checkbox"/> 販売、点検整備情報等の提供等の開始の日 <input type="checkbox"/> 点検整備情報等の提供等の方法及び問い合わせ先	別表のとおり	
<p>点検整備情報等の提供等の状況は次のとおりです。 なお、提供は第4条第4項から第6項までの規定（第5条第3項、第6条第4項において準用する場合を含む。）に従って行うこととしています。</p>		
<input type="checkbox"/> 点検整備情報等の提供	提供の有無	<input type="checkbox"/> 第三条第一号に掲げる自動車 <input type="checkbox"/> 第三条第二号に掲げる自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・整備要領書等 ・全ての故障コードに関する情報 ・<u>第三条第一号に掲げる自動車にあつてはJ-OBD I の構造及び作動条件に関する情報</u> ・<u>第三条第二号に掲げる自動車にあつてはJ-OBD II の構造及び作動条件に関する情報</u> ・リプログラミングの実施に関する情報 ・制御装置の調整に関する情報 ・自動車の装置を強制的に作動させるための情報 ・その他排気に係る装置の点検及び整備に必要な情報 ・イモビライザに係る情報の提供 		
<p>○備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報（は/のうち）、点検整備情報等に含まれていない（ため/ものは）、提供を行っていない。 ・イモビライザに係る情報の提供に当たっては、必要かつ適切な管理を行っている。 ・（自動車の装置の機能を損なう等のおそれがあるものとして特別な注意を必要とするため、提供を行っていない。） 		
<input type="checkbox"/> 外部故障診断装置開発情報等の提供	提供の有無	<input type="checkbox"/> 第三条第一号に掲げる自動車 <input type="checkbox"/> 第三条第二号に掲げる自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・故障コード、故障診断の履歴情報データ、故障時の自動車使用状況データ等、エンジン関連現在情報出力機能を表示させるために必要な情報 ・リプログラミングの実施に関する情報 		

別紙

(別紙)		平成 年 月 日
氏名又は名称		
住 所		
<input type="checkbox"/> 車名、通称名、型式 <input type="checkbox"/> 販売、点検整備情報等の提供等の開始の日 <input type="checkbox"/> 点検整備情報等の提供等の方法及び問い合わせ先	別表のとおり	
<p>点検整備情報等の提供等の状況は次のとおりです。 なお、提供は第4条第4項から第6項までの規定（第5条第2項、第6条第4項において準用する場合を含む。）に従って行うこととしています。</p>		
<input type="checkbox"/> 点検整備情報等の提供	提供の有無	<input type="checkbox"/> 整備要領書等 <input type="checkbox"/> 全ての故障コードに関する情報 <input type="checkbox"/> 車載式故障診断装置の構造及び作動条件に関する情報 <input type="checkbox"/> リプログラミングの実施に関する情報 <input type="checkbox"/> 制御装置の調整に関する情報 <input type="checkbox"/> 自動車の装置を強制的に作動させるための情報 <input type="checkbox"/> その他排気に係る装置の点検及び整備に必要な情報 <input type="checkbox"/> イモビライザに係る情報の提供
<p>○備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報（は/のうち）、点検整備情報等に含まれていない（ため/ものは）、提供を行っていない。 ・イモビライザに係る情報の提供に当たっては、必要かつ適切な管理を行っている。 		
<input type="checkbox"/> 外部故障診断装置開発情報等の提供	提供の有無	<input type="checkbox"/> 故障コード、故障診断の履歴情報データ、故障時の自動車使用状況データ等、エンジン関連現在情報出力機能を表示させるために必要な情報 <input type="checkbox"/> リプログラミングの実施に関する情報

<ul style="list-style-type: none"> ・制御装置の調整に関する情報 ・自動車の装置を強制的に作動させるための情報 ・その他外部故障診断装置の開発又は改良に当たって必要となる情報 		
<p>○備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報は、<u>（専用外部故障診断装置を提供しているため）</u>、提供を行っていない。 ・制御装置の調整に関する情報及び自動車の装置を強制的に作動させるための情報のうち、<u>自動車の装置の機能を損なう等のおそれがあるものとして特別な注意を必要とするものは、（専用外部故障診断装置を提供しているため）</u>、提供を行っていない。 		
<p>○専用外部故障診断装置の提供</p> <table border="1"> <tr> <td>提供の有無</td> <td>第三条第二号に掲げる自動車</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報 ・制御装置の調整を可能とする機能及び自動車の装置を強制的に作動させるための機能のうち、<u>自動車の装置の機能を損なう等のおそれがあるものとして特別な注意を必要とするもの</u> 	提供の有無	第三条第二号に掲げる自動車
提供の有無	第三条第二号に掲げる自動車	
○備考		
<p>※情報が提供されているときは「提供の有無」欄に○印を付すこと。必要に応じて加除修正を行うこと。</p>		

別表 1 別表1（新）のとおり

別表 2 略

<ul style="list-style-type: none"> ・制御装置の調整に関する情報 ・自動車の装置を強制的に作動させるための情報 ・その他外部故障診断装置の開発又は改良に当たって必要となる情報 		
<p>○備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報は、<u>専用外部故障診断装置を提供しているため</u>、提供を行っていない。 ・制御装置の調整に関する情報及び自動車の装置を強制的に作動させるための情報のうち、<u>特別の注意を必要とするものは、専用外部故障診断装置を提供しているため</u>、提供を行っていない。 		
<p>○専用外部故障診断装置の提供</p> <table border="1"> <tr> <td>提供の有無</td> <td></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・リプログラミングの実施に関する情報 ・制御装置の調整を可能とする機能及び自動車の装置を強制的に作動させるための機能のうち、<u>特別な注意を必要とするもの</u> 	提供の有無	
提供の有無		
○備考		
<p>※情報が提供されているときは「提供の有無」欄に○印を付すこと。必要に応じて加除修正を行うこと。</p>		

別表 1 別表1（旧）のとおり

別表 2 略

(7) 自動車検査証備考欄への点検整備実施状況等の記載に係る取扱いについて

(参考プレス：「自動車検査賞の備考欄へ点検整備実施状況等の記載を開始」及び「点検等の勧告の発動要件見直し」について)

国自整第324号の3
平成26年2月7日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

自動車検査証備考欄への点検整備実施状況等の記載に係る
取扱いについて

今般、自動車検査業務等実施要領（昭和36年自車第880号）の一部が改正されたことに伴い、標記について、別添のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に通達したのでお知らせします。これにより、点検整備の励行のより効果的な促進が図られると期待しています。

つきましては、円滑かつ効率的な運用のため、貴傘下会員に対して、定期点検整備の実施に係る点検整備記録簿の確実な提示、検査申請書（以下、「OCRシート」という。）受検者欄への認証番号の追加記入、OCRシート各欄の記入が確実に行われますよう周知徹底をお願いします。

国自整第324号
平成26年2月7日

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

国土交通省自動車局整備課長

自動車検査証備考欄への点検整備実施状況等の記載に係る
取扱いについて

今般、自動車検査業務等実施要領（昭和36年自車第880号）の一部が改正されたことに伴い、継続検査時における定期点検整備実施状況、受検種別及び受検形態（以下、点検整備実施状況等」という。）を自動車検査証の備考欄に記載することとした。

については、点検整備実施状況等の記載に係る取扱いを下記のとおりとするので、遺漏なきよう取り扱われたい。

なお、本取扱いを円滑に実施するため、別添のとおり自動車検査独立行政法人理事長に通知すると共に、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長に対し、協力要請したことを申し添える。

記

1. 対象自動車

登録自動車及び二輪の小型自動車

2. 点検整備実施状況等の確認の時期及び方法

(1) 確認の時期

継続検査実施時（構造等変更検査が必要となる場合を除く。）

(2) 確認の方法

受検種別については保安基準適合証（限定保安基準適合証を含む。）の提出の有無、検査時の点検整備実施状況については点検整備記録簿の記載等により、又、受検形態については検査申請書（以下、「OCRシート」という。）の受検者欄の記載により、それぞれ確認する。

3. 自動車検査証の備考欄への記載方法

記載は次のとおりとする。なお、限定保安基準適合証の提出があった場合につい

ては、受検種別のみ記載することとする。

(1) 受検種別

- 1) ①有効な保安基準適合証の提出があった場合、「指定整備車」と記載し、有効な限定保安基準適合証の提出があった場合、「指定整備車（限定保安基準適合証の提出）」と記載する。
② OCR シートへの記載は、当該自動車に付すべき有効期間に応じ、⑦有効期間欄に1又は3を記入する。
- 2) ①1) 以外の場合、「持込検査車」と記載する。
② OCR シートへの記載は、当該自動車に付すべき有効期間に応じ、⑦有効期間欄に2又は4を記入する。

注：OCR シート ⑦有効期間欄に記入する1～4の数字は、

- 1：有効期間が1年の指定整備車
 - 2：有効期間が1年の持込検査車
 - 3：有効期間が2年の指定整備車
 - 4：有効期間が2年の持込検査車
- を表す。

(2) 検査時の点検整備実施状況

- 1) ①有効な保安基準適合証の提出があった場合、「点検整備記録簿記載あり」と記載する。
② OCR シートの(108)定期点検欄は記入しない。
- 2) ①点検及び整備に関する記録の提示があった場合、「点検整備記録簿記載あり」と記載する。
② OCR シートへは、(108)定期点検欄に2を記入する。ただし、当該欄に記入しない場合も記入があったものとみなす。
- 3) ①1) 及び2) 以外の場合、「点検整備記録簿記載なし」と記載する。
② OCR シートへは、(108)定期点検欄に1を記入する。

(3) 受検形態

- 1) ①有効な保安基準適合証の提出があった場合、「指定整備工場」と記載する。
② OCR シートの(109)受検形態欄は記入しない。
- 2) ①継続検査を受けようとする者が自動車の使用者本人の場合（法人の場合、当該法人の役員若しくは職員。）、「使用者」と記載する。
② OCR シートへは、(109)受検形態欄に1を記入する。
- 3) ①地方運輸局長から自動車分解整備事業の認証を受けた者が継続検査の申請を代行した場合、「認証整備工場」と記載する。
② OCR シートへは、(109)受検形態欄に3を記入する。ただし、当該欄に記入しない場合も記入があったものとみなす。
- 4) ①1)、2) 及び3) 以外の場合、「その他（使用者以外の者により受検が代行された場合）」と記載する。
② OCR シートへは、(109)受検形態欄に2を記入する。

(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

平成26年2月7日

国土交通省

「自動車検査証の備考欄へ点検整備実施状況等の記載を開始」及び「点検等の勧告の発動要件見直し」について

点検整備の確実な実施は、自動車の安全確保・環境保全を図る上で、検査制度と並んで最も重要かつ基本的なものであり、道路運送車両法において、定期点検整備の実施が自動車ユーザーに義務付けられています。

この定期点検整備の実施時期は、車検（継続検査）前又は車検後に行うかは、自動車ユーザーの選択に委ねられているところですが、車検後に行うこととしたユーザーの中には、点検整備を実施していない方も存在すると認識しております。

定期点検整備の実施を促進するため、今般、継続検査時の点検整備実施状況等の情報を自動車検査証の備考欄に記載を開始することにより、その情報を確実に自動車ユーザーにお伝えします。

また、街頭検査等の機会をとらえて当該情報を活用するとともに、点検等の勧告の発動要件を見直し、点検整備の指導により一層努めてまいります。

1. 自動車検査証備考欄への記載内容

- 受検種別
- 検査時の点検整備実施状況
- 受検形態

※備考欄に記載される内容については、別紙「記載内容一覧表」参照。

2. 点検等の勧告の発動要件見直し

○整備命令書又は限定自動車検査証を交付する際における当該自動車の劣化又は摩耗による保安基準の不適合箇所数について、1箇所でも不適合箇所があれば勧告を行うこととする。

3. 1. 及び2. の施行日

- 平成26年2月17日（月）

自動車検査証備考欄への記載内容一覧表

項目	記載内容	項目	記載内容	項目	記載内容
受検種別	指定整備車	受検形態	指定整備工場	検査時の点検 整備実施状況	点検整備記録簿記載あり
	持込検査車		認証整備工場		点検整備記録簿記載あり
			使用者		点検整備記録簿記載なし
					その他 (使用者以外の者により 受検が代行された場合)
	持込検査車		使用者		
			持込検査車		その他 (使用者以外の者により 受検が代行された場合)
	持込検査車				その他 (使用者以外の者により 受検が代行された場合)

※限定保安基準適合証の提出があった場合、受検種別「指定整備車(限定保安基準適合証の提出)」のみ記載
 ※臨時検査の場合、受検種別「持込検査車」のみ記載

- 自動車検査証備考欄記載例: 認証整備工場が定期点検整備を実施して継続検査を受検した場合
- [受検種別] 持込検査車
 - [検査時の点検整備実施状況] 点検整備記録簿記載あり
 - [受検形態] 認証整備工場

(8) 「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部改正について

国自整第323号の3
平成26年2月12日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部改正について

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達したので通知します。

貴会（組合）におかれましては、本取扱に関して遺漏のないよう傘下会員（組合員）に対し周知方お願いします。

別添

国自整第323号

平成26年2月12日

各地方運輸局長 殿（単名各通）

沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部改正について

「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」（昭和36年11月25日自車第880号）別添自動車検査業務等実施要領の一部を別紙新旧対照表のとおり改正することとしたので了知されるとともに、遺漏のないよう取り扱われたい。

「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」（昭和36年11月25日自動車第880号）の一部を改正する通達 新旧対照表
 昭和36年11月25日付け自動車第880号
 改正 平成26年2月12日付け国自整第323号

新	旧									
<p>自動車検査業務等実施要領</p> <p>目次 (略)</p> <p>第1章～第2章 (略)</p> <p>第3章 自動車の検査 (事務関係)</p> <p>3-1～3-2 (略)</p> <p>3-2-1 (略)</p> <p>3-2-2 受検種別、定期点検整備実施状況及び受検形態に関する申請書への記入については、電子情報処理組織による自動車登録検査機械処理要領によるものとする。</p> <p>3-2-3～3-2-6 (略)</p> <p>3-3 (略)</p> <p>3-4 (検査証等の記載事項等)</p> <p>3-4-1～3-4-10 (略)</p> <p>3-4-1-1 備考欄(自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令(昭和45年運輸省令第8号)第4条に規定する表中第6号の自動車検査証(第18号様式)のうち備考の欄をいう。以下同じ。)は、規則第35条の3第1項第21号及び同項第21の2号により記載する事項のほか、この要領に定めるところによる。</p> <p>3-4-1-2～3-4-2-3 (略)</p> <p>3-4-2-4 継続検査の申請があった自動車について、当該自動車の自動車検査証の備考欄に受検種別、定期点検整備実施状況及び受検形態を次のとおり記載するものとする。</p> <p>(1) 保安基準適合証又は限定保安基準適合証の提出のあった自動車</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"><u>〔受検種別〕</u></td> <td style="width: 30%;"><u>〔検査時の点検整備実施状況〕</u></td> <td style="width: 40%;"><u>〔受検形態〕</u></td> </tr> <tr> <td>指定整備車</td> <td>点検整備記録簿記載あり</td> <td>指定整備工場</td> </tr> <tr> <td>指定整備車(限定保安基準適合証の提出)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>(注) 限定保安基準適合証の提出のあった自動車については、受検種別のみ記載する。</p> <p>(2) 検査法人に対し審査の依頼を行った自動車</p>	<u>〔受検種別〕</u>	<u>〔検査時の点検整備実施状況〕</u>	<u>〔受検形態〕</u>	指定整備車	点検整備記録簿記載あり	指定整備工場	指定整備車(限定保安基準適合証の提出)			<p>自動車検査業務等実施要領</p> <p>目次 (略)</p> <p>第1章～第2章 (略)</p> <p>第3章 自動車の検査 (事務関係)</p> <p>3-1～3-2 (略)</p> <p>3-2-1 (略)</p> <p>3-2-2 定期点検、受検形態に関する申請書への記入については、電子情報処理組織による自動車登録検査機械処理要領によるものとする。</p> <p>3-2-3～3-2-6 (略)</p> <p>3-3 (略)</p> <p>3-4 (検査証等の記載事項等)</p> <p>3-4-1～3-4-10 (略)</p> <p>(新設)</p> <p>3-4-1-1～3-4-2-2 (略)</p> <p>(新設)</p>
<u>〔受検種別〕</u>	<u>〔検査時の点検整備実施状況〕</u>	<u>〔受検形態〕</u>								
指定整備車	点検整備記録簿記載あり	指定整備工場								
指定整備車(限定保安基準適合証の提出)										

[受検種別]	[検査時の点検整備実施状況]	[受検形態]
持込検査車	点検整備記録簿記載あり	認証整備工場
	点検整備記録簿記載なし	
	点検整備記録簿記載あり	使用者
	点検整備記録簿記載なし	その他(使用者以外 の者により受 検が代行された 場合)
	点検整備記録簿記載あり	
	点検整備記録簿記載なし	
<p>3-4-25 (略)</p> <p>3-4-26 従前の通達により記載された検査証等については、3-4-1から3-4-25までにより記載されたものとみなして、法第67条第1項の規定による記載事項の変更についての記入を要しないものとする。</p> <p>3-5-3-15 (略)</p> <p>第4章～第6章 (略)</p> <p>別表第1～別添2 (略)</p> <p>附 則 (平成26年2月12日 国自整第323号)</p> <p>本改正規定は、平成26年2月17日から適用する。</p>	<p>3-4-23 (略)</p> <p>3-4-24 従前の通達により記載された検査証等については、3-4-1から3-4-23までにより記載されたものとみなして、法第67条第1項の規定による記載事項の変更についての記入を要しないものとする。</p> <p>3-5-3-15 (略)</p> <p>第4章～第6章 (略)</p> <p>別表第1～別添2 (略)</p>	

(9) トレーラ（中期ブレーキ規制以降）のブレーキ動作不良を未然防止するための点検整備の注意喚起について（協力依頼）

国自整第326号
国自審第1565号
平成26年2月12日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局
整備課長

審査・リコール課長

トレーラ（中期ブレーキ規制以降）のブレーキ動作不良を
未然防止するための点検整備の注意喚起について（協力依頼）

一般社団法人日本自動車車体工業会（以下「車工会」という。）から国土交通省に対して、トレーラのブレーキ動作不良についての情報が32件寄せられました。これらの事案を調査・分析した結果、2000年7月（中期ブレーキ規制）以降のトラクタは、ブレーキ操作系の変更に伴い、停車時におけるブレーキ操作はトラクタの駐車ブレーキ・レバーで行われる場合があり、この操作を多用される場合や山道、登り降りの頻繁な走行等の標準よりも厳しい条件での使用状態（以下「シビア・コンディション」という。）においては、オートマチック・スラック・アジャスタ（以下「ASA」という。）に負担がかかりASAの機能が損なわれることにより、トレーラのブレーキの利きが著しく低下するおそれがある動作不良に至るおそれがあることが判明しました。また、その再発防止対策については、シビア・コンディションである場合のブレーキ機器の点検整備について、使用者に対し特別に注意喚起を実施することが有効であることがわかりました。

これらを受け、今般、車工会から、ホームページへの注意喚起の掲載やチラシの配布等により、点検整備について使用者に対する注意喚起を実施するとの報告がありました。

つきましては、あらゆる機会をとらえ、当該トレーラの使用者等に対して下記事項について、注意喚起を行うように貴会傘下会員に対し周知方お願いします。

記

1. 法律に定められた点検整備を確実に実施すること。
2. シビア・コンディションに該当する場合には、以下のブレーキ機器の点検整備を徹底すること。
 - (ア) ブレーキ・チャンバのロッドのストロークの点検整備
 - (イ) オートマチック・スラック・アジャスタの機能等の点検整備
 - (ウ) ブレーキ・カム・シャフトの摩耗及び損傷の点検整備
3. その他、トレーラ製作者の整備要領等に従って点検整備を確実に実施すること。

(10) 「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について

国自技第 196 号の 2
平成 26 年 2 月 13 日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について

標記について、別紙のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長に対して通知しましたので了知頂くとともに、遺漏なきようお願いいたします。

(別紙)

国自技第 196 号
平成 26 年 2 月 13 日

地方運輸局長
沖縄総合事務局長 } 殿

自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について
（依命通達）

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の一部を改正する告示」（平成 26 年国土交通省告示第 127 号）が制定されたことに伴い、当該告示の規定に基づき、「道路運送車両の保安基準第二章及び第三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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について」（平成 15 年 10 月 1 日国自技第 151 号、国自環第 134 号）を別添のとおり改正したので、遺漏なきよう取り計らわれない。

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

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について（依命通達） 新旧対照表

○道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）（平成15年国自技第151号、国自環第134号）

改 正	現 行
<p>1. ～37. (略)</p> <p>38. 適用関係告示第9条第27項及び第31項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。 (1)・(2) (略)</p> <p>39. ～53. (略)</p> <p>54. 適用関係告示第9条第21項、第35項、第41項及び第43項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。 (1) 平成30年11月1日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成30年10月31日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。） (2) 平成30年11月1日以前に輸入自動車特別取扱いを受けた自動車（平成30年10月31日以前に輸入自動車特別取扱いを受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）</p> <p>55. 適用関係告示第9条第23項、第34項、第36項、第39項及び第42項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。 (1) 平成31年11月1日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成31年10月31日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。） (2) 平成31年11月1日以前に輸入自動車特別取扱いを受けた自動車（平成31年10月31日以前に輸入自動車特別取扱いを受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）</p>	<p>記</p> <p>1. ～37. (略)</p> <p>38. 適用関係告示第9条第27項及び第31項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。 (1)・(2) (略)</p> <p>39. ～53. (略)</p> <p>(新規)</p> <p>(新規)</p>

る基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。)

(新規)

56. 適用関係告示第9条第38項及び第40項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。

(1) 平成29年11月1日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車(平成29年10月31日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。)

(2) 平成29年11月1日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車(平成29年10月31日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。)

(新規)

57. 適用関係告示第13条第4項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成29年2月13日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車(平成29年2月12日以前に新型届出による取扱を受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車から、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値に定める設定基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。)とする。

(新規)

58. 適用関係告示第14条第15項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成27年8月13日以前に製作された自動車であって次に掲げるものとする。

(1) 平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、オフセット衝突時における乗車人員の保護に係る性能について変更のないもの

(2) 平成27年8月13日以前に新たに新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けたとオフセット衝突時における乗車人員の保護に係る性能が同一であるもの

(新規)

59. 適用関係告示第14条第16項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成27年8月13日以前に製作された自動車であって次に掲げるものとする。

(1) 平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、側面衝突時における乗車人員の保護に係る性能について変更のないもの

(2) 平成27年8月13日以前に新たに新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、平成27年8月12日

以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車と側面衝突時における乗車人員の保護に係る性能が同一であるもの

60. 適用関係告示第15条第20項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成27年8月13日以降に製作された自動車であって次に掲げるものとす

- (1) 平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、オフセット衝突時における乗車人員の保護に係る性能について変更のないもの
- (2) 平成27年8月13日以降に新たに新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車とオフセット衝突時における乗車人員の保護に係る性能が同一であるもの

(新規)

61. 適用関係告示第15条第21項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成27年8月13日以降に製作された自動車であって次に掲げるものとす

- (1) 平成27年8月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、側面衝突時における乗車人員の保護に係る性能について変更のないもの
- (2) 平成27年8月13日以降に新たに新型届出による取扱いを受けた自動車又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、平成27年8月12日以前に新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取り扱いによる取扱いを受けた自動車と側面衝突時における乗車人員の保護に係る性能が同一であるもの

(新規)

附 則
本改正規定は、平成26年2月13日より施行する。

(11) 事業用自動車の保守管理の徹底について

国自整第365号の2

平成26年3月7日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

事業用自動車の保守管理の徹底について

標記について、別添のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長あて通達したので、参考までにお知らせします。

別添

国自整第 365 号

平成 26 年 3 月 7 日

地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局整備課長

事業用自動車の保守管理の徹底について

今般、北陸信越運輸局より、平成 25 年 1 月 1 日に山梨県内の中央自動車道（下り線）で発生した管内のバス事業者が運行する高速乗合バスの人身事故（乗客 5 名が負傷。フロントメンバーが脱落し、ハンドル操作が不能となったことにより発生。車枠主要構造部位の凍結防止剤等による塩害の影響が大きい腐食が主な原因であると推測。）について、自動車事故報告書等を踏まえ、当局管内の運輸支局長に対し、別添のとおり事業用自動車の保守管理徹底に係る注意喚起を管内関係団体に対し実施するよう通知した旨の報告があったので、参考までに送付する。

については、貴部においても同種事案の事故を未然に防ぐため、別添を参考に、管内の支局長を通じる等により関係団体に対する注意喚起、指導に努められたい。

なお、今回の対応は緊急対策として行うものであり、抜本的な再発防止対策については、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」に依頼する等により、発生原因を究明し、その内容に応じて検討、取りまとめを行った上で講じる予定としていることを申し添える。

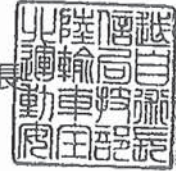


別添

北信技整第 230号
北信技保第 123号
平成26年2月25日

石川運輸支局長 殿

北陸信越運輸局
自動車技術安全部長



事業用自動車の保守・管理の徹底について

自動車運送事業に使用される自動車の保守管理については、これまでも機会を捉え、指導等してきたところであるが、昨年11月に高速道路を走行していた高速乗合バスが、ハンドル操作が不能となり、中央分離帯を乗り越え対向車線に飛び出し、路肩ガードレールに衝突した後、追い越し車線で停車し、乗客5人が負傷する事故が発生した。

当該事故の原因については自動車事故報告書等から車枠主要構造部位の腐食が主な原因であると推測出来ることから、今般、管内の高速乗合バスを運行する事業者等の協力を得て、バスの腐食による影響を調査（以下「腐食調査」という。）したところ、別添のとおり結果であり、冬期間に使用される凍結防止剤あるいは塩風等による塩害の影響が大きいことが確認されたところであるとともに、近年、当該事故以外にも、車両故障事故が多数報告されていることから、これらの状況に鑑み、事業用自動車の保守管理について、いっそう徹底を図るよう、下記について関係団体等に対し強力に指導願いたい。

なお、当該事故が高速乗合バスで発生していることから、バス事業者に対しては全車両について早急に腐食状況等の点検を実施させ、点検結果とその対応策について別紙により4月25日までに報告すること。

記

1. 当該事故及び腐食調査の結果等から、凍結防止剤の影響が大きいと考えられることから、凍結防止剤付着に対する対策（防錆剤の塗装、運行後のこまめな下部洗車、腐食の程度を確認するための点検ハンマーによる打音点検 等）を実施すること。
2. 自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第45条（点検整備等）第1項又は貨物自動車運送事業輸送安全規則第13条（点検整備）第1項に基づき、運行する道路の状況、走行距離等使用の条件を考慮した点検基準を作成し、これに基づいて点検し、必要な整備をすること。
3. 上記2. については、整備担当部署、又は点検を依頼する整備工場との連携を密に行い、運行する道路状況等を考慮した点検基準の作成を依頼することについては差し支えない。

凍結防止剤散布の影響と思われる車両(バス)不具合の発生状況と対応調査について

北陸信越運輸局自動車技術安全部 整備・保安課

25年11月に管内事業者の高速バスが中央道を走行中に、フロントメンバが腐食により脱落し、ハンドル操作が不能となり、中央分離帯を乗り越え、反対車線で停止し、軽傷者が発生する事故を惹起した。幸い走行車両がなかったことから大事故にはならなかったものの、重大事故になる可能性のある事故であったことから、腐食の原因と考えられる凍結防止剤散布による車両への影響と対応について、特に高速道路を運行する管内バス事業者26社にアンケートをお願いし、その結果についてまとめたものです。

	質問事項	各社からの回答	
Q1	下回りに腐食等の発生はありますか？	26社中18社が車両に腐食があると回答 腐食有り69%	
Q2	腐食がある場合、保有車両の何割程度に腐食がありますか？	～40%:9社	腐食が確認された18社中、半数の9社が保有車両の5割以上の車両に腐食が発生していると回答
		50～100%:9社	
Q2-2	腐食防止の対策はしていますか？(腐食がない場合)	腐食がないと回答のあった8社中7社が対策実施 87%が実施	
	腐食防止の対策はしていますか？(腐食がある場合)	腐食があると回答のあった18社中16社が対策実施 89%が実施	
	腐食防止対策の内容は？	下回りへの防錆剤やシャシブラックの塗装、高圧洗車機の導入、使用6年でのボディー補修、こまめな下回り洗車、下回り厚めに塗装 等。	
Q3	過去に凍結防止剤散布の影響と思われる不具合の発生はありましたか？	あり62% (26社中16社があると回答)	
Q4	不具合があったのは保有車両の何割程度に不具合が発生しましたか？	30%以下:9社	あると回答のあった事業者の内、約4割の事業者は、保有車両の4割以上の車両に不具合が発生していると回答
		40～60%:6社	
		70%以上:1社	
Q5	不具合の発生した部位はどこですか？	・デフの腐食、穴あき、オイル漏れ ・ホーシング ・トランク下部の腐食 ・チェンジロッド ・アクスル関係 ・フレーム、サブフレーム、メンバー腐食 ・エアサスブラケット ・下部骨格全体 ・パワステパイプ腐食によるオイル漏れ ・オイルパン穴あき ・Fジャッキアップポイント部 ・Fフェンダー内部等 ※腐食の発生箇所は車両後部に多く発生している。これは付着した凍結防止剤がエンジンの熱により腐食が進んだものと考えられる。	
Q6	定期的に腐食に対する点検や整備を行っていますか？	定期的に行っている：26社中22社 85%が定期的に行っている。 ※定期的に行っていない4社のうち、腐食がないと回答があった事業者は2社で、各社腐食がなくても定期的に点検を行っていることが伺える。	
Q7	定期的に点検を行っている場合、どの程度の間隔でこの点検を行っていますか？	2週間毎:1社 1ヶ月点検時:6社 3ヶ月点検時:10社 12ヶ月点検時:3社 その他:6年ごとに修繕 1社 10年目に修繕 1社 点検箇所は下回り全般について点検が18社 エンジン、クロスメンバ、サスペンション、ブレーキ関係、ステアリング等が4社 ※点検方法についてはほとんどが目視による点検。 ※点検部位によっては点検ハンマーによる打音点検も必要と思われる。	
Q8	Q7の点検については、社内規程等により基準が定められていますか？	社内規程等で定められている:2社 定められていない:24社 ※ほとんどの事業者が社内規程では点検基準は定められていない。各社独自に定期的に点検する部位を定めているが、「旅客自動車運送事業運輸規則」第45条第1項によれば「・・並びに運行する道路の状況、・・を考慮して、定期に行う点検の基準を作成し、・・」と定められていることから、点検基準を定め、これにより点検、整備をしなければならない。	

Q9	点検の結果、修理が必要と認められた場合、修理はどこに依頼しますか？	自社整備工場及びグループ内整備工場：9社 整備専門工場、ディーラー、車体整備工場：17社
----	-----------------------------------	---

○回答に対する考察

1. 調査を実施した高速道路を運行するバス事業者26社のうち、約7割にあたる18社の車両に腐食が認められ、そのうちの9社は保有車両の5割以上の車両に腐食が認められた。腐食の原因は、散布された凍結防止剤が付着したことによるものが主な原因と考えられる。

2. 回答のあった事業者26社のうち、腐食防止対策をしている事業者は23社で、対策をしていない事業者は3社しかなかった。(腐食があっても未対策の事業者2社、腐食がなく未対策事業者1社)車両(バス)の使用期間が長期化している中で、腐食防止対策を実施することは必要不可欠となっている。また、腐食がなくても腐食防止対策を実施している事業者がほとんどであり、腐食防止が重要となっている。

また、どのような対策を行っているかについては、対策をしている23社のうち、防錆剤・シャシブラックの塗装が12社、下回り・下部洗車4社、防錆剤塗装と下回り洗車の両方が2社。回答なしが5社。14社が防錆剤の塗装を行っているが、塗装を行っても腐食が認められており、防錆剤が万全ではないことが確認できる。

3. 過去に凍結防止剤散布の影響と思われる車両の不具合は26社中16社で発生している。そのうち7社で保有車両の4割以上の車両に不具合が発生している。不具合の発生部位について、事業者から話を聞くと、車体の後部、エンジン付近に不具合が多く発生している。不具合は車体下部全般に発生しているが、後部については巻き上げられて付着した凍結防止剤がエンジンの熱により腐食をより早めていることが考えられる。中にはデフに穴が空くといった事例も報告されている。車体前方では、今回の事故の原因でもある「Fジャッキアップポイント」にも腐食による不具合発生への報告があり、こまめな下部洗車、防錆剤の塗装、各部位の定期的な点検の実施が求められる。

4. 腐食に対する点検の実施は26社中22社が実施しているが、2週間毎、1ヶ月毎、3ヶ月毎、12ヶ月毎と各社点検周期はまちまちである。また、点検を実施している箇所もまちまちで、点検方法は目視。今回の事故も目視での点検で終わっており、ハンマーによる打音点検を実施していたなら、防げた可能性も考えられることから、点検部位によっては目視以外の方法での点検を実施すべきと考える。また、26社中24社については「運輸規則第45条第1項」に基づく点検基準を社内規程で定めておらず、特に頻繁に高速道路を走行する「高速乗合バス」の凍結防止剤散布による車体への影響を十分配慮した車両管理にはなっていないものと思慮される。

5. 安全な運行に問題があると判断し、修理が必要な場合の依頼先は、1/3が自社及びグループ内の整備工場、2/3がディーラー、専門工場、車体整備工場。不具合の発生部位によっては廃車処分となる模様。各社とも修理依頼先についてはそれなりの知識や経験、技術を持った整備工場等に依頼していることから、修理が原因となる事故、不具合の発生は考えにくい。

【まとめ】今回発生した高速道路での事故を受けて実施したアンケートについてまとめた結果、今後次の内容について、各事業者を指導していく必要があると考える。

●冬期に散布される凍結防止剤による車両への影響は想像以上に大きいことから、高速道路を走行する頻度の高い「高速乗合バス」等については、事前及び定期的な防錆剤塗装の実施、運行後のこまめな下部洗車の実施。

●腐食に対する点検の実施については、「運輸規則第45条第1項」に基づき、運行する道路状況を考慮し、自社の車両について必要な点検方法を含めた点検基準の早急な作成、実施。

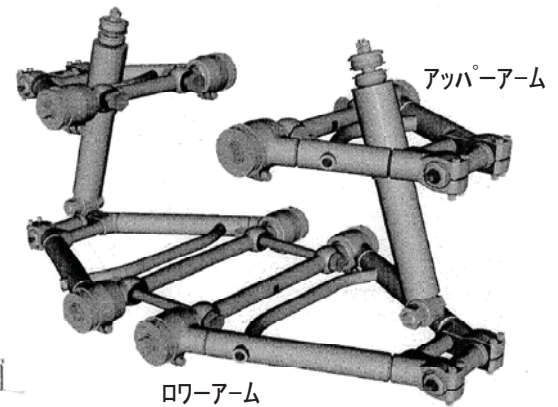
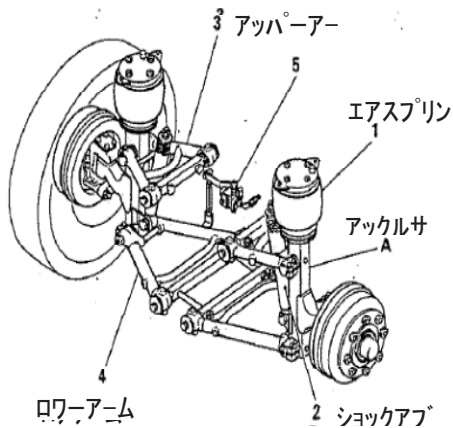
●特に定期的に実施する点検の方法については目視のみによらず、腐食が各部位の内部にも及んでいる可能性があることから、打音点検を行う等必要に応じた点検を行うことが重要。

<参考資料>



・右前輪タイヤは外側シュルダ一部に偏摩耗が見られる。

・左前輪タイヤには偏摩耗なし。



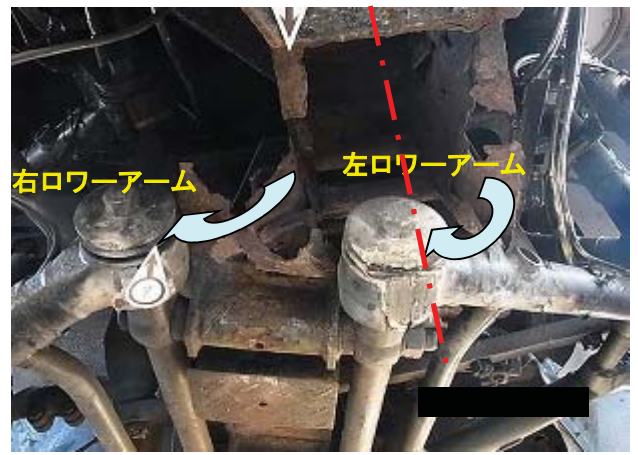
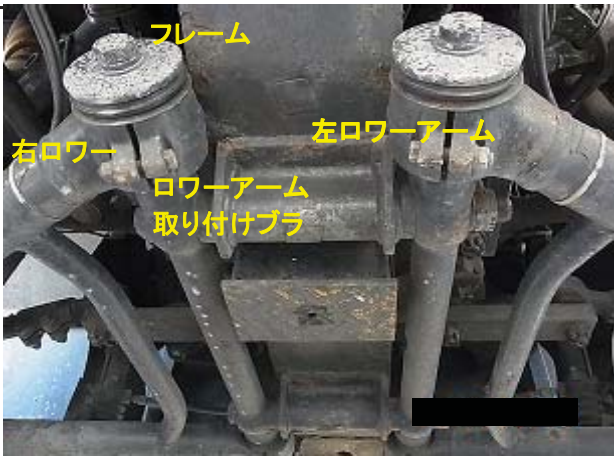
・当該車の独立懸架エアサスペンションの構造図。

・当該車の独立懸架エアサスペンションの構造図。



・右ロワーアーム取り付け部のフレークは腐蝕で穴が開いている。

・左ロワーアーム取り付け部のフレークは腐蝕で穴が開いている。



《参考》

・正常な同型車のローワーアーム取り付け状況。

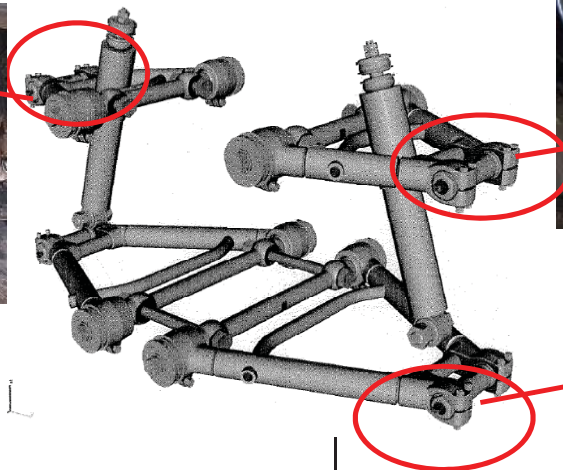
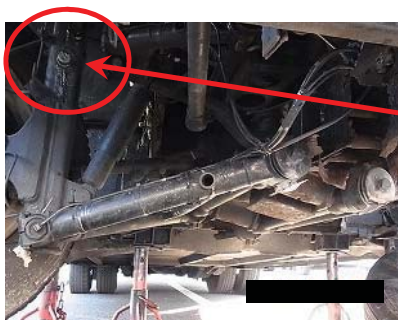
- ・ローワーアーム取り付け部のフレームは腐蝕により板厚が減少し(4.5→右2.1~左2.5mm)、取り付け部のフレームが破断し、右斜め後方に20cmズれている。
- ・左ローワーアームの下端は地面と接地したと思われる干渉痕が見られる。



《参考》

・正常な同型車のローワーアーム取り付け状況。

- ・ローワーアーム取り付けブラケットは、フレームが破断し後方及び右にズれている
- ・ローワーアーム取り付け部のフレームは腐蝕により板厚が減少し(4.5→右2.1~左2.5mm)、取り付け部のフレームが破断し、右斜め後方に20cmズれている。



・右アッパーアーム、左アッパーアームとローワーアーム取り付けセットボルトが破断しており、破面は一発破壊の様相を呈している。

(12) 「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

国自技第230号の3
平成26年3月20日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正
について

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達しましたので、貴会（組合）におかれましても、傘下会員（組合員）に対して周知方お願いします。

別添
国自技第230号
平成26年3月20日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正
について

今般、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」（平成9年9月19日付け自技第193号）別添「基準緩和自動車の認定要領」を別紙新旧対照表のとおり改正したので通知する。

なお、関係団体等には別添のとおり周知したので了知されたい。

（別紙新旧対照表 省略）

(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 26 年 3 月 20 日
自 動 車 局

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

現在、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）第 55 条に基づき、分割不可能な単体物品を輸送するセミトレーラ等、自動車の大きさ等の基準を一部超過するものについては、当該自動車の運行の安全性を確保するための条件を付したうえで、地方運輸局において基準緩和認定を行っているところです。

今般、申請者の負担軽減等を図る観点から、別紙のとおり添付書面の簡素化等を行うこととしましたのでお知らせいたします。

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について

1. 背景

現在、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第55条に基づき、分割不可能な単体物品を輸送するセミトレーラ等、自動車の大きさ等の基準を一部超過するものについては、当該自動車の運行の安全性を確保するための条件を付したうえで、地方運輸局において基準緩和認定を行っているところ です。

今般、申請者の負担軽減等を図る観点から、次の措置を講ずることとしましたのでお知らせ致します。

2. 改正概要

基準緩和認定要領について、以下のとおり一部改正しました。

①申請時の添付書面の簡素化について

事業用自動車については、運行管理規程の提出を不要とする等、申請の際の添付書面の簡素化を図りました。

②変更申請の見直し

これまで、使用の本拠の位置の変更を伴わないものであっても申請者の住所変更があった際には変更申請を必要としておりましたが、これを不要としました。

③長尺貨物を輸送するセミトレーラに関する取扱いについて

長尺貨物を輸送するために、車両の長さについて基準緩和を受けるセミトレーラであって、スタンション型等の貨物の落下防止措置を備えたものは、車両総重量36トンを上限として長尺貨物を複数本輸送できることを明確化しました。

④その他、所要の改正を行いました。

3. スケジュール

公布：平成26年3月20日

施行：公布の日と同じ

(13) 「自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の取扱いについて」の一部改正について

国 自 整第410号の2
国官参自保第947号の2
平成26年3月31日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

保障制度参事官室長

「自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の取扱いについて」の一部改正について

標記について、別添のとおり各地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に対し通知したので、貴会におかれましては、傘下会員に対し周知徹底方お願いします。

別添

国 自 整 第 4 1 0 号
国 官 参 自 保 第 9 4 7 号
平 成 2 6 年 3 月 3 1 日

各地方運輸局自動車技術安全部長

沖縄総合事務局運輸部長

殿（単名各通）

自動車局整備課長

保障制度参事官室長

「自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の
取扱いについて」の一部改正について

「自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の取扱いにつ
いて」（昭和44年12月26日付け自保第342号、自整第295号、自車第1393
号）を別添新旧対照表のとおり改正したので通知する。

自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の取扱について
 (昭和44年12月26日付け自保第342号、自整第295号、自車第1393号)

新旧対照表

新	旧
<p>「別紙」</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. (1) (略)</p> <p>(2) 「法第9条第6項の規定による提示を受けた者」とは、道路運送車両法第94条の3第1項の指定自動車整備事業者及び総合特別区域法第22条の2第11項の指定点検整備事業者をいう。</p> <p>(3) 法第9条第6項の規定による提示を受けた者が転写し、記名押印した自動車損害賠償責任保険証明書の写しとしては、当分の間、次の方法によって作成したものを差し支えない。</p> <p>道路運送車両法第94条の5第1項の規定による保安基準適合証又は総合特別区域法第22条の2第11項の規定による点検整備済証の余白に別記1の様式による欄を設け、法第9条第6項の規定による提示を受けた者が、当該欄に当該証明書に係る次の事項を転写したものの。</p> <p>(以下、略)</p>	<p>「別紙」</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. (1) (略)</p> <p>(2) 「法第9条第6項の規定による提示を受けた者」とは、道路運送車両法第94条の3第1項の指定自動車整備事業者をいう。</p> <p>(3) 法第9条第6項の規定による提示を受けた者が転写し、記名押印した自動車損害賠償責任保険証明書の写しとしては、当分の間、次の方法によって作成したものを差し支えない。</p> <p>道路運送車両法第94条の5第1項の規定による保安基準適合証の余白に別記1の様式による欄を設け、法第9条第6項の規定による提示を受けた者が、当該欄に当該証明書に係る次の事項を転写したものの。</p> <p>(以下、略)</p>

自動車損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令の施行に伴う事務の取扱について
(昭和44年12月26日付け自保第342号、自整第295号、自車第1393号)

新旧対照表

新

旧

別記 2

保険会社名称対照表

保 険 会 社 名	略 号	保 険 会 社 名	略 号
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社	A D 損保	全国共済農業協同組合連合会	J A 全共済
田 あいおい損害保険株式会社	あ い お い	同上	J A O O (新法新保)
田 ニッセイ自動車損害保険株式会社	ニッセイ同和	(OO (標準的保)) 共済農業協同組合連合会)	
アクサ損害保険株式会社	ア ク サ	〇〇農業協同組合	J A O O O
朝日火災海上保険株式会社	朝 日	日本共済生活協同組合連合会	日本共済連
アシキュラオニセネラリ・エス・ピー・エイ	ゼ ネ ラ リ	全国労働者共済生活協同組合連合会	全 労 済
アドリック損害保険株式会社	ア ド リ ッ ク	全国トラック交通共済協同組合連合会	交 協 連
アメリカンホーム・エクス・カンス・カンパニー	A ホ ー ム	北海道自動車交通共済協同組合	北 済 協
イーデザイン損害保険株式会社	イーデザイン	東北交通共済協同組合	東北交通共済
A I U 損害保険株式会社	A I U	新潟地方交通共済協同組合	新 交 協
エース損害保険株式会社	エ ー ス	長野県トラック交通共済協同組合	長 交 協
S B I 損害保険株式会社	S B I	関東交通共済協同組合	関 交 協
共栄火災海上保険株式会社	共 栄	神奈川県自動車交通共済協同組合	神 交 共
ケニー・オブ・グランド・カンパニー・リミテッド	インディア	中部交通共済協同組合	中 交 協
ジェイアイ傷害火災保険株式会社	ジェイアイ	三重県交通共済協同組合	三 交 協
スミセイ損害保険株式会社	ス ミ セ イ	近畿交通共済協同組合	近 畿 共 済
セコム損害保険株式会社	セ コ ム	兵庫県交通共済協同組合	兵 交 協
セゾン自動車・火災保険株式会社	セ ソ ン	岡山県トラック交通共済協同組合	岡 交 共
ソニー損害保険株式会社	ソ ニ ー	中国トラック交通共済協同組合	中 交 共
損害保険契約者保護機構	保 護 機 構	四国交通共済協同組合	四 交 協
株式会社損害保険ジャパン	損保ジャパン	九州トラック交通共済協同組合	九 交 協
さんぽ24損害保険株式会社	さんぽ24	南九州交通共済協同組合	南 九 共 済
大同火災海上保険株式会社	大 同	全国自動車共済協同組合連合会	全 自 共
チューリッヒ・インシュアランス・カンパニー	チューリヒ	北海道自動車共済協同組合	北 自 共
東京海上日動火災保険株式会社	東 海 日 動	東北自動車共済協同組合	東 北 自 共
日新火災海上保険株式会社	日 新	関東自動車共済協同組合	関 自 共
日本郵船損害保険株式会社	日 本 郵 船	中部自動車共済協同組合	中 部 自 共
富士火災海上保険株式会社	富 士	近畿自動車共済協同組合	近 畿 自 共
三井住友海上火災保険株式会社	三 井 住 友	西日本自動車共済協同組合	西 自 共
三井ダイレクト損害保険株式会社	三井ダイレクト		
明治安田損害保険株式会社	明治安田損保		

別記 2

保険会社名称対照表

保 険 会 社 名	略 号	保 険 会 社 名	略 号
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社	A D 損保	全国共済農業協同組合連合会	J A 全共済
田 あいおい損害保険株式会社	あ い お い	同上	J A O O (新法新保)
田 ニッセイ自動車損害保険株式会社	ニッセイ同和	(OO (標準的保)) 共済農業協同組合連合会)	
アクサ損害保険株式会社	ア ク サ	〇〇農業協同組合	J A O O O
朝日火災海上保険株式会社	朝 日	日本共済生活協同組合連合会	日本共済連
アシキュラオニセネラリ・エス・ピー・エイ	ゼ ネ ラ リ	全国労働者共済生活協同組合連合会	全 労 済
アドリック損害保険株式会社	ア ド リ ッ ク	全国トラック交通共済協同組合連合会	交 協 連
アメリカンホーム・エクス・カンス・カンパニー	A ホ ー ム	北海道自動車交通共済協同組合	北 済 協
イーデザイン損害保険株式会社	イーデザイン	東北交通共済協同組合	東北交通共済
エイアイユー・インシュアランス・カンパニー	A I U	新潟地方交通共済協同組合	新 交 協
エース損害保険株式会社	エ ー ス	長野県トラック交通共済協同組合	長 交 協
S B I 損害保険株式会社	S B I	関東交通共済協同組合	関 交 協
共栄火災海上保険株式会社	共 栄	神奈川県自動車交通共済協同組合	神 交 共
ケニー・オブ・グランド・カンパニー・リミテッド	インディア	中部交通共済協同組合	中 交 協
ジェイアイ傷害火災保険株式会社	ジェイアイ	三重県交通共済協同組合	三 交 協
スミセイ損害保険株式会社	ス ミ セ イ	近畿交通共済協同組合	近 畿 共 済
セコム損害保険株式会社	セ コ ム	兵庫県交通共済協同組合	兵 交 協
セゾン自動車・火災保険株式会社	セ ソ ン	岡山県トラック交通共済協同組合	岡 交 共
ソニー損害保険株式会社	ソ ニ ー	中国トラック交通共済協同組合	中 交 共
損害保険契約者保護機構	保 護 機 構	四国交通共済協同組合	四 交 協
株式会社損害保険ジャパン	損保ジャパン	九州トラック交通共済協同組合	九 交 協
さんぽ24損害保険株式会社	さんぽ24	南九州交通共済協同組合	南 九 共 済
大同火災海上保険株式会社	大 同	全国自動車共済協同組合連合会	全 自 共
チューリッヒ・インシュアランス・カンパニー	チューリヒ	北海道自動車共済協同組合	北 自 共
東京海上日動火災保険株式会社	東 海 日 動	東北自動車共済協同組合	東 北 自 共
日新火災海上保険株式会社	日 新	関東自動車共済協同組合	関 自 共
日本郵船損害保険株式会社	日 本 郵 船	中部自動車共済協同組合	中 部 自 共
富士火災海上保険株式会社	富 士	近畿自動車共済協同組合	近 畿 自 共
三井住友海上火災保険株式会社	三 井 住 友	西日本自動車共済協同組合	西 自 共
三井ダイレクト損害保険株式会社	三井ダイレクト		
明治安田損害保険株式会社	明治安田損保		

3. その他

(1) 登録自動車の37とおりのナンバーを抽選番号に変更します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成25年4月16日

自動車局自動車情報課

登録自動車の37通りのナンバーを抽選番号に変更します

～抽選希望ナンバーの見直しについて～

○希望ナンバー制度とは？

(例)



自動車のナンバープレートには、①地域名、②分類番号（車両の種別）、③平仮名等(用途)、④一連指定番号（一番大きく表示されている4桁までの数字）の4つの項目を表示することになっています。このうち一連指定番号について、登録手続きの際に申し出ること、自分の希望する番号とすることが出来る制度です。

登録自動車の希望ナンバーについては、人気の高い特定のナンバーをできるだけ公平に入手することができるよう、交付状況を踏まえ、抽選の対象となるナンバーの見直し等を行っています。今年新たに、以下のナンバーが抽選の対象ナンバーになりますので、お知らせいたします。

1. 抽選希望ナンバーへの変更

・37個のナンバーが一般希望ナンバーから抽選希望ナンバーに変更

千葉 1122
大宮 5
品川 10, 18, 1000, 1001, 8008
足立 5
練馬 77
多摩 1122
横浜 10, 18, 1010, 7000, 8000
名古屋 6, 10, 123, 1001, 7788
大阪 1010, 5678, 8000, 9999
なにわ 111, 8008
和泉 5, 11, 77
京都 33, 1001, 1188
神戸 2, 10, 18, 8000
岡山 3

- 2, 抽選希望ナンバーの交付個数変更
- ・週ごとの抽選個数を2つから1つに変更(3通り)
大阪 123, 和泉 8, 京都 8,
※普通乗用自動車(3ナンバー)にのみ適用
- 3, 変更スケジュール
- 受付開始日： 5月 7日(火)
抽 選 日： 5月13日(月)
交付開始日： 5月16日(木)

(参考)

登録自動車の抽選希望ナンバーについて

※抽選希望ナンバーとは、毎週1度、希望者の中から抽選により交付を決定しているナンバーです。

○全ての地域における抽選希望ナンバー(13通り)

1, 7, 8, 88, 333, 555, 777, 888,
1111, 3333, 5555, 7777, 8888

○特定の地域における抽選希望ナンバー

地域名 表示	抽選対象になっている番号及び抽選希望ナンバーに変更する番号 (赤字は今回変更となる番号)	交付する運輸支局等
千葉	1122	千葉運輸支局
大宮	3, 5, 1122	埼玉運輸支局
品川	3, 5, 9, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 1000, 1001, 1122, 1188, 8008	東京運輸支局
足立	3, 5	足立自動車検査登録事務所
練馬	3, 5, 55, 77	練馬自動車検査登録事務所
多摩	3, 1122	多摩自動車検査登録事務所
横浜	3, 5, 9, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 1000, 1001, 1010, 1122, 1188, 2525, 7000, 8000, 8008	神奈川運輸支局
名古屋	2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 123, 1122, 1001, 1188, 2525, 7788, 8008	愛知運輸支局
岐阜	3, 5	岐阜運輸支局
大阪	3, 5, 11, 33, 55, 77, 111, 123, 1000, 1001, 1010, 1122, 1188, 2525, 5678, 7788, 8000, 8008, 9999	大阪運輸支局
なにわ	3, 5, 11, 55, 77, 111, 8008	なにわ自動車検査登録事務所
和泉	3, 5, 11, 77, 8008	和泉自動車検査登録事務所
京都	3, 5, 11, 33, 55, 77, 111, 1001, 1122, 1188, 8008	京都運輸支局
神戸	2, 3, 5, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 123, 1000, 1001, 1010, 1122, 1188, 2525, 7788, 8000, 8008	神戸運輸監理部
岡山	3	岡山運輸支局

○抽選希望ナンバーの内、抽選個数を変更する番号(登録自動車)

※現行、抽選希望ナンバーの払出個数は原則4個となっていますが、小型乗用車及び小型貨物車にあつては原則8個となっています。

ただし、特定運輸支局等において特に払出が進んでいる一部の抽選希望ナンバーについては払出個数を2個(小型乗用車及び小型貨物車は4個)としています。

(参考)

自動車の種類	地域名表示	抽選による当選個数が毎週1個の番号	交付する運輸支局等
3ナンバー	品川	8, 55, 88	東京運輸支局
	横浜	1188	神奈川運輸支局
	大阪	8, 88, 123, 7788	大阪運輸支局
	和泉	8	和泉自動車検査登録事務所
	京都	8, 77	京都運輸支局
	神戸	8, 88	神戸運輸監理部

自動車の種類	地域名表示	抽選による当選個数が毎週2個の番号	交付する運輸支局等
3ナンバー	千葉	1122	千葉運輸支局
	大宮	3, 5, 1122	埼玉運輸支局
	品川	3, 5, 9, 10, 11, 18, 33, 77, 111, 1000, 1001, 1122, 1188, 8008	東京運輸支局
	足立	3, 5	足立自動車検査登録事務所
	練馬	3, 5, 55, 77	練馬自動車検査登録事務所
	多摩	3, 1122	多摩自動車検査登録事務所
	横浜	3, 5, 8, 9, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 1000, 1001, 1010, 1122, 2525, 7000, 8000, 8008	神奈川運輸支局
	名古屋	2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 123, 1122, 1001, 1188, 2525, 7788, 8008	愛知運輸支局
	岐阜	3, 5	岐阜運輸支局
	大阪	3, 5, 11, 33, 55, 77, 111, 1000, 1001, 1010, 1122, 1188, 2525, 5678, 8000, 8008, 9999	大阪運輸支局
	なにわ	3, 5, 8, 11, 55, 77, 111, 8008	なにわ自動車検査登録事務所
	和泉	3, 5, 11, 77, 8008	和泉自動車検査登録事務所
	京都	3, 5, 11, 33, 55, 111, 1001, 1122, 1188, 8008	京都運輸支局
	神戸	2, 3, 5, 10, 11, 18, 33, 55, 77, 111, 123, 1000, 1001, 1010, 1122, 1188, 2525, 7788, 8000, 8008	神戸運輸監理部
	岡山	3	岡山運輸支局
品川,大阪,神戸以外の表示	88	東京,大阪,神戸以外の各運輸支局及び自動車検査登録事務所	

(2) 前照灯試験機の新光源に関する対応について（情報提供）

事 務 連 絡
平成25年 6月28日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 事業部長 殿

国土交通省自動車局整備課
事業班長

前照灯試験機の新光源に関する対応について（情報提供）

今般、一般社団法人日本自動車機械工具協会より、HID 及び LED 光源（以下「新光源」という。）が市場導入される以前に販売された前照灯試験機（以下「旧タイプ前照灯試験機」という。）について、光度測定に使用されているセンサ・CCD カメラの分光感度特性に関し新光源に対する視感度が十分でないことから、一部の前照灯において正しい光度が測定しにくい（実際の光度より低く測定される）場合があり、今後、旧タイプ前照灯試験機については、別紙のとおり機種によっては視感度補正対応センサ等への交換・改造を行うことで、新光源への対応が可能となる旨の情報提供がありましたので、お知らせいたします。

つきましては、貴会傘下会員に対し情報提供して頂きますよう、宜しくお願いいたします。

なお、整備事業者からの新光源への対応に係る改造、代替え等の詳細に係るお問い合わせにつきましては、前照灯試験機の販売事業者へ直接お問い合わせ頂きたい旨の連絡がありましたので、申し添えます。

【別 紙】

前照灯試験機の新光源対応に関する型式一覧表

- ・株式会社アルティア
- ・安全自動車株式会社
- ・株式会社イヤサカ
- ・株式会社バンザイ

前照灯試験機の新光源対応に関する型式一覧表

◎ 新光源対応に関する型式一覧表の注意事項について

1. 下表に該当しない型式及び平成10年以前の前照灯試験機(走行灯のみ)は、対象外となります。
2. 新光源(HID及びLED)については、現時点(平成24年)での対応であり、今後、新たに市場導入される前照灯については、未確認です。
3. 本改造対応は、光度測定(光度が測定しにくい場合)に関する改善であり、走行灯・すれ違い灯測定時の照射方向(光軸/エルボ一点)測定性能の改善ではありません。

平成25年5月

番号	販売会社	商品番号 及び商品型式	型 式	改造対象の 製造番号範囲	改造対応の 可・不可
1	(株)アルティア	IM2741	IM-2741	—	不可
2	(株)アルティア	IM2736	IM-2736	—	不可
3	(株)アルティア	IM2751	IM-2751	—	不可
4	(株)アルティア	IM2722	IM-2722	1001～	可
5	(株)アルティア	IM2723	IM-2723	1001～	可
6	(株)アルティア	IM2711	IM-2711	1001～	可
7	(株)アルティア	IM2724	IM-2724	1001～	可
8	(株)アルティア	IM2700	IM-2771	1001～	対応済
9	(株)アルティア	IM2771		1001～	対応済
10	(株)アルティア	IM2712	IM-2712	1001～	対応済
11	(株)アルティア	IM2738	IM-2737	1001～	対応済
12	(株)アルティア	IM2706	IM-2706	1001～	対応済
13	(株)アルティア	IM2701	IDP-3000	1A～	対応済
14	(株)アルティア	IM2772		1A～	対応済
15	(株)アルティア	IM2702	IDP-4000	1A～	対応済

前照灯試験機の新光源対応に関する型式一覧表

◎ 新光源対応に関する型式一覧表の注意事項について

1. 下表に該当しない型式及び平成10年以前の前照灯試験機(走行灯のみ)は、対象外となります。
2. 新光源(HID及びLED)については、現時点(平成24年)での対応であり、今後、新たに市場導入される前照灯については、未確認です。
3. 本改造対応は、光度測定(光度が測定しにくい場合)に関する改善であり、走行灯・すれ違い灯測定時の照射方向(光軸/エルボ一点)測定性能の改善ではありません。

平成25年5月

番号	販売会社	商品番号 及び商品型式	型 式	改造対象の 製造番号範囲	改造対応の 可・不可
1	安全自動車(株)	HLI-1000	HLI-1000	—	不可
2	安全自動車(株)	HL-105	HL-105	—	不可
3	安全自動車(株)	HL-105S		—	不可
4	安全自動車(株)	HL-105E		—	不可
5	安全自動車(株)	HL-1055SM	HL-1055SM	—	不可
6	安全自動車(株)	HL-106	HL-106	—	不可
7	安全自動車(株)	HLI-2000モノクロ	HLI-2000	2001～2015	不可
8	安全自動車(株)	HLI-2000		2016～2180	可
9	安全自動車(株)	HLI-2003		2201～2450	可
10	安全自動車(株)	HLI-2007		2501～2700	対応済
11	安全自動車(株)	HLI-2011		5001～	対応済
12	安全自動車(株)	HLI-203	HLI-203	201～	可
13	安全自動車(株)	HLI-205	HLI-205	501～	対応済
14	安全自動車(株)	HLI-210	HLI-210	1002～1300	対応済
15	安全自動車(株)	HLI-211		5001～	対応済
16	安全自動車(株)	HL-205S	HL-205S	5001～	対応済
17	安全自動車(株)	HL-208S	HL-208S	8001～	対応済
18	安全自動車(株)	HL-211S	HL-211S	1101～	対応済
19	安全自動車(株)	HL-211SL	HL-211SL	5101～	対応済

前照灯試験機の新光源対応に関する型式一覧表

◎ 新光源対応に関する型式一覧表の注意事項について

1. 下表に該当しない型式及び平成10年以前の前照灯試験機(走行灯のみ)は、対象外となります。
2. 新光源(HID及びLED)については、現時点(平成24年)での対応であり、今後、新たに市場導入される前照灯については、未確認です。
3. 本改造対応は、光度測定(光度が測定しにくい場合)に関する改善であり、走行灯・すれ違い灯測定時の照射方向(光軸/エルボ一点)測定性能の改善ではありません。

平成25年5月

番号	販売会社	商品番号 及び商品型式	型 式	改造対象の 製造番号範囲	改造対応の 可・不可
1	(株)イヤサカ	HLT-113	HLT-113	—	不可
2	(株)イヤサカ	HLT-1133	HLT-1133	—	不可
3	(株)イヤサカ	ALT-410	ALT-410	—	不可
4	(株)イヤサカ	ALT-510	ALT-510	—	不可
5	(株)イヤサカ	ALT-710	ALT-710	—	不可
6	(株)イヤサカ	HLT-110	HLT-110	101 ~	可
7	(株)イヤサカ	HLT-120	HLT-120	101 ~ 373	可
				374 ~	対応済
8	(株)イヤサカ	HLT-130	HLT-130	101 ~ 599	可
				600 ~	対応済
9	(株)イヤサカ	HLT-210	HLT-210	201 ~	可
10	(株)イヤサカ	HLT-211	HLT-211	101 ~	可
11	(株)イヤサカ	ALT-320	ALT-320	101 ~ 132	可
				133 ~	対応済
12	(株)イヤサカ	ALT-720	ALT-720	101 ~ 105	可
				106 ~	対応済
13	(株)イヤサカ(ハラダクニ)	IHL-100	IHL-100	101 ~	可
14	(株)イヤサカ(ハラダクニ)	IHL-200	IHL-200	101 ~	対応済
15	(株)イヤサカ	HLT-125	HLT-125	100 ~	対応済
16	(株)イヤサカ	ALT-325		100 ~	対応済
17	(株)イヤサカ	HLT-140	HLT-140	101 ~	対応済
18	(株)イヤサカ	HLT-150	HLT-220	101 ~	対応済
19	(株)イヤサカ	HLT-220		101 ~	対応済
20	(株)イヤサカ	HLT-160	IDP-3000	1 I ~	対応済
21	(株)イヤサカ	ALT-360		1 I ~	対応済
22	(株)イヤサカ	HLT-170	IDP-4000	1 I ~	対応済

前照灯試験機の新光源対応に関する型式一覧表

◎ 新光源対応に関する型式一覧表の注意事項について

1. 下表に該当しない型式及び平成10年以前の前照灯試験機(走行灯のみ)は、対象外となります。
2. 新光源(HID及びLED)については、現時点(平成24年)での対応であり、今後、新たに市場導入される前照灯については、未確認です。
3. 本改造対応は、光度測定(光度が測定しにくい場合)に関する改善であり、走行灯・すれ違い灯測定時の照射方向(光軸/エルボ一点)測定性能の改善ではありません。

平成25年5月

番号	販売会社	商品番号 及び商品型式	型 式	改造対象の 製造番号範囲	改造対応の 可・不可
1	(株)バンザイ	HT-501	HT-501	—	不可
2	(株)バンザイ	HT-502	HT-502	—	不可
3	(株)バンザイ	HT-505	HT-505	—	不可
4	(株)バンザイ	HT-515		—	不可
5	(株)バンザイ	HT-506	HT-506	—	不可
6	(株)バンザイ	HT-516		—	不可
7	(株)バンザイ	HT-503	HT-503	—	不可
8	(株)バンザイ	HT-305	HT-305	—	不可
9	(株)バンザイ	HT-306	HT-306	—	不可
10	(株)バンザイ	HT-301	HT-301	1～	可
11	(株)バンザイ	HT-303	HT-303	1～	可
12	(株)バンザイ	HT-313	HT-313	1001～	可
13	(株)バンザイ	HT-504	HT-512	1～200	可
14	(株)バンザイ	HT-512		1～200	可
15	(株)バンザイ	HT-508		201～	対応済
16	(株)バンザイ	HT-302	HT-302	1～1000	対応済
17	(株)バンザイ	HT-304		1～1000	対応済
18	(株)バンザイ	HT-307	HT-307	1～	対応済
19	(株)バンザイ	HT-507	HT-507	1～	対応済
20	(株)バンザイ	HT-517		1～	対応済
21	(株)バンザイ	HT-702	HT-702	1～	対応済
22	(株)バンザイ	HT-718		1～	対応済
23	(株)バンザイ	HT-309	HT-309	1～	対応済
24	(株)バンザイ	HT-522	HT-522	1～	対応済
25	(株)バンザイ	HT-528		1～	対応済
26	(株)バンザイ	HT-312	IDP-3000	1B～	対応済
27	(株)バンザイ	HT-318		1B～	対応済
28	(株)バンザイ	HT-322	IDP-4000	1B～	対応済

(3) 「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて ～整備技術の高度化に向けた環境整備と人材育成の方向性～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 9 月 10 日

自 動 車 局

「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて ～整備技術の高度化に向けた環境整備と人材育成の方向性～

近年、自動車の安全・環境性能の向上に伴い、電子制御による新技術の利用が広まっております。この優れた性能を維持するためには、適切な点検整備を行うことが重要であり、故障を診断し必要な整備が効果的に行える汎用型のスキャンツール(※1)の普及や整備要員の技能向上等の人材育成が求められています。

※1 スキャンツールとは、自動車の装置の作動状態を外部接続して診断する「外部故障診断装置」をいいます。

このため、国土交通省では、平成23年8月より、「自動車整備技術の高度化検討会(座長:須田義大 東京大学先進モビリティ研究センター長・教授)」を開催しました。平成24年7月にスキャンツールの標準仕様等の中間とりまとめを行い、引き続き整備現場におけるIT化、ネットワーク化の推進や一級整備士の役割等について検討を進めてきました。

今般、検討の結果、整備技術の高度化に向けた環境整備や人材育成の方向性等を報告書として取りまとめたのでお知らせします。

〈報告書のポイント〉

[1] 自動車整備業界におけるネットワークの中で既に活用が進んでいるFAINES(自動車整備情報システム)(※2)を活用し、スキャンツールと連携して、あらゆる車両の点検整備を的確に行うことができるシステムを構築していきます。

※2 FAINESとは、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会が運用するインターネットを活用した自動車整備のための情報検索システムをいい、整備マニュアルや故障整備事例等がデータベース化されています。

[2] 一級整備士資格取得の優位性を図るため、指定整備工場において選任が義務付けられている自動車検査員の資格取得に際して、整備主任者実務経験、自動車検査員教習の実施方法等の見直しを検討します。

なお、報告書については、国土交通省ホームページに公表しています。

(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_000009.html)

整備技術の高度化への対応事項



資料: 日本自動車工業会
日本自動車機械器具工業会

自動車メーカーからの整備情報の提供

- 乗用車については、「J-OBD IIを活用した点検整備に係る情報の取扱指針」(平成23年国土交通省告示第196号)に基づき、整備事業者等への点検整備情報等の提供が円滑に行われるよう指針を適切に運用する。
- 大型車(ディーゼル商用車)についても、ガイドラインを策定し、点検整備情報等の提供に向けた環境整備を進める。(9月公布予定)

スキヤンツールの普及

- 汎用スキヤンツールの標準仕様を策定するとともに、整備事業者へのスキヤンツールの導入を支援し、普及を促進させる。

IT化の推進

- 自動車整備業界におけるネットワークの中で既に活用が進んでいるFAINES(自動車整備情報システム)を活用し、スキヤンツールと連携して、あらゆる車の点検整備を的確に行えるシステムを構築していく。

研修・講習の充実

- 整備要員に対する標準仕様のスキヤンツールに係る研修等を充実する。
 - ・国による整備主任者技術研修の充実。
 - ・業界による研修の実施。
 - ・新技術に対応した教科書の改訂。

資格制度の活用

- 高度な知識や技能を有する一級整備士の人材育成が必要不可欠であるため、指定整備工場における自動車検査員の資格取得に際して、整備主任者実務経験、自動車検査員教習の実施方法等の見直しを検討する等により、一級整備士資格取得の優位性を図っていく。

国際化への対応

- 欧米諸国等の動向も見つつ、点検整備情報の提供の適切な運用とその拡充を進めるとともに、点検整備に関する情報等の標準化を進めていく。

自動車整備技術の高度化検討会(報告書概要)

1. 背景

近年、自動車の安全・環境性能の向上に伴い、電子制御による新技術の利用が広がっている。この優れた性能を維持するためには、新技術に対応した適切な点検整備を行うことが重要であり、故障を診断し必要な整備が効果的に行うことができる汎用型のスキャンツールの活用促進や整備要員の技能向上等の人材育成が求められている。

このため、整備技術の高度化のあり方や具体的な方策について検討する「自動車整備技術の高度化検討会」を平成23年8月から開催し、平成24年7月には、スキャンツールの標準仕様等の中間とりまとめを行った。このとりまとめにおいて、今後解決すべき課題として整理した整備事業のIT化、ネットワーク化の推進や人材育成等の課題について、同検討会を継続し、今般、最終とりまとめに至ったものである。

2. 検討会でまとめられた方向性

(1) 環境整備の方向性

①整備事業のIT化、ネットワーク化の推進

スキャンツールの普及に伴い、インターネットを利用して、点検整備等の際にスキャンツールで得られた故障診断情報を整備事業者間で情報共有することにより、整備技術の高度化を進めることが求められている。このため、自動車整備業界におけるネットワークの中で既に活用が進んでいるFAINES(自動車整備情報システム)を活用し、スキャンツールと連携して、あらゆる車両の点検整備を的確に行えるシステムを構築することが重要である。したがって、FAINESの利用状況調査を実施することにより整備現場が必要としている情報を把握し、その情報を充実させていく必要がある。また、整備現場へのIT化、ネットワーク化の普及に当たっては、より安価で入手しやすい環境を提供できるようにしていく必要がある。

②国際化への対応

スキャンツール等の整備機器を活用して、適確に点検整備を行うための情報の利活用や故障診断を行う技術は、欧米諸国のみならず他の諸外国にも普及していくものと考えられる。このため、今後は、欧米諸国等の動向も見つつ、J-OBDⅡ等点検整備情報の提供の適切な運用とその拡充を進めるとともに、点検整備に関する情報等の標準化を進めていくことが求められる。

(2) 人材育成の方向性

①一級整備士資格者の活用

今後益々進展する技術に対応していくためには、高度な知識や技能を有する一級整備士の人材育成が必要不可欠である。このため、一級整備士に求められる知識・技能に鑑み、自動車技術の進歩に的確に対応し総合的な点検整備技術や法令知識を必要とする自動車検査員について、整備主任者実務経験、自動車検査員教習の実施方法等の見直しを検討し、一級整備士資格取得の優位性を図っていくことが求められる。

また、スキャンツール活用事業場認定制度が日整連を中心に平成25年度から開始され、

一級整備士を有する整備事業場が優位性を有することから、今後、一級整備士を保有する事業場を効果的にPRする方策も、一級整備士の需要の掘り起こしに繋がるものと考えられる。

併せて、一級整備士資格取得の優位性に資するためには、整備事業場における一級整備士の役割や待遇の実態、整備現場の期待等を正確に把握した上で、整備事業場における効果的な仕組みや方策も検討していく必要がある。

②教科書の改訂

人材育成においては、新技術に対応した教材が必要である。このため、教材として使用する教科書の内容を新技術に対応したものとするには、自動車の設計、製作、整備等の幅広い分野に技術的な知見を有する者等の必要な人材を確保し、改訂作業に必要な環境を早急に整備していく必要がある。また、現状の技術内容や課題を踏まえ、一級、二級及び三級の全体像やバランスを考慮した上で、改定作業を進めていくことが求められる。

③特殊整備における新技術への対応

電装品、車体及びタイヤといった特殊整備の分野においても、新技術の普及により、特殊整備士に求められる知識や技能が急速に変化している。このため、これらの実態や技術の進展に対応した今後の役割も踏まえ、特殊整備士に求められる知識や技能の検討が必要である。

3. 将来の検討事項

①IT化、ネットワーク化された点検整備情報の利活用

点検整備情報等がIT化、ネットワーク化されることにより、検査現場においても、この情報を活用し、自動車の改造確認の効率化、スキャンツールを利用した基準不適合のおそれのある箇所の的確かつ効率的な検査、事故防止に資する不具合情報の充実等の活用方法が見込まれることから、その具体化に向けて検討を進めていく必要がある。

②一級整備士資格試験の円滑な実施

新技術に対応した一級整備士資格者の活用方策の検討・実施に伴い、今後、一級整備士資格試験受験者の増加が期待される。この資格試験は、受験者数が急増した場合、特に、口述試験項目について、試験施設の確保や実施体制の拡充といった面で試験実施に支障を来すおそれがある。このため、このような場合を想定し、資格試験の円滑な実施に向けて、二種養成施設及び二種養成施設における修得内容を見直し、その修了者は、実技試験と同様に、資格試験の口述試験項目を免除する等の方策を検討していく必要がある。

③魅力ある整備士の環境整備

自動車大学校や整備専門学校、及び自動車短期大学への入学者はここ数年減少傾向にあり、特に二級コースでは10年間で半減し、自動車整備士が不足してきている。このため、自動車整備業界全体の魅力を高め、自動車整備士を目指しやすい環境を整備していく方策も検討していく必要がある。

(4) 自動車登録情報が更に利用しやすくなります！

平成25年10月25日
自動車局自動車情報課

自動車登録情報が更に利用しやすくなります！

国土交通省では、現在、国に登録されている自動車の情報（自動車のナンバー、型式、所有者名、住所、使用の本拠の位置等）を電子的に提供するサービスを実施しております。

これらの情報は、リコールに際して修理等を促す連絡などの安全対策、個人情報を除いた形での提供を通じた各種統計での活用、ナンバープレートの地域名を活用した商圈調査など、幅広く活用されています。

このたび、これらの自動車登録情報の電子提供について、土日祝日にも行えることとしました。

これにより自動車登録情報の更なる活用を期待しています。

記

1. 運用時間について

旧：平日 9時から17時

新：毎日 9時から17時

（年末年始の6日間並2月及び8月の第三日曜日を除く。）

2. サービス開始

平成25年11月9日（土）～

3. 情報提供を行っている機関

道路運送車両法第96条の15～第96条の17の規定に基づき登録を受けた機関が行うこととされています。

現在、登録を受けている機関は以下のとおりです。

○一般財団法人 自動車検査登録情報協会

住所：〒101-0032

東京都千代田区岩本町 3-11-6 PMO 秋葉原7階

電話：03-5825-3671

URL：<http://www.airia.jp/>

情報提供サービスを受けたい方はこちら

URL：<https://www.e-airis.jp/>

(5) ブレーキ装置のメンテナンスにより事故を未然に防ぎましょう
～平成22年におけるブレーキ装置の整備不良による事故件数128件～

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成25年12月10日

自動車局

ブレーキ装置のメンテナンスにより事故を未然に防ぎましょう
～平成22年におけるブレーキ装置の整備不良による事故件数128件～

国土交通省では、社会的な影響や反響の大きい重大事故や整備不良に起因する事故について、その発生を防止するため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」を開催し、ユーザーへの情報提供等に向けて取り組んでいるところです。

今般、整備不良が原因となった事故の中で、ブレーキ装置の整備不良に関する事故が約2割（平成22年においては、741件中128件）と多いことから、これに着目して分析したところ、ブレーキ装置のメンテナンスを怠ると次のようなブレーキ液の劣化や漏れが発生し、自動車の停止距離が長くなること等のブレーキ性能への影響が確認されました。このため、定期的にブレーキの点検整備を行っていないユーザーに対して、注意喚起することとしました。

●定期的にブレーキ液を交換していないユーザーの方へ

【注意すべき事例】

ブレーキ液は、交換を怠ると、その劣化（空気中の水分の吸収）により沸点が下がります。これにより、ブレーキ使用時の熱によってブレーキ液が沸騰して気泡が発生し、油圧がかからなくなり、ブレーキの利きが悪くなる現象（ベーパーロック）が発生する確率が高まり、停止距離が長くなる恐れがあります。

【必要な対策】

ブレーキ液は、自動車の使用の有無にかかわらず、経年劣化するため、メーカーが車両毎に推奨するブレーキ液の交換時期を参考にして定期点検等の機会を捉えて整備工場等で交換しましょう。

●ブレーキホース等の点検整備を定期的に行っていないユーザーの方へ

【注意すべき事例】

ブレーキホース等の点検整備を怠ると、経年劣化や外的要因により亀裂や損傷が発生した場合、そのまま放置すると、やがてはホースに穴が開き、ブレーキ液の漏れにつながる恐れがあります。液漏れが発生すると、ブレーキをかけたときの停止距離が長くなり、最悪の場合、ブレーキの利きが悪くなる恐れがあります。

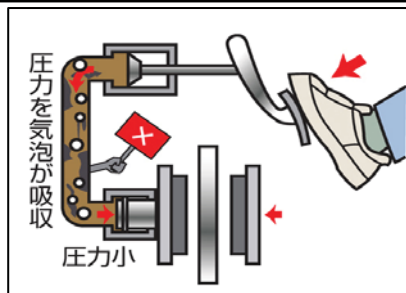
※車齢11年以降は整備が必要となる割合（要整備率）が急激に増加し、車齢15年の要整備率は車齢11年と比べて約5倍に達することが確認されています（別紙図1参照）。

【必要な対策】

ブレーキホース等については、亀裂や損傷がないか、定期点検（メーカーの場合は1年ごと）をはじめ、適切な点検により容易に発見できるので、整備工場等で確実に点検しましょう。



<使用過程車から回収したブレーキ液の沸点>



<ベーパーロックによるブレーキ性能低下>



<ブレーキホースの破断事例>

ブレーキ装置のメンテナンスを怠ったことによるブレーキ性能への影響について

1) 背景・目的

- 公益財団法人交通事故総合分析センターの交通事故データの報告によれば、平成 22 年における交通事故のうち、整備不良が原因で事故となった件数は 741 件であり、そのうちタイヤ不良 493 件（内訳は雪道での夏タイヤ使用、タイヤ摩耗等、日常点検を適切に実施していれば未然に防ぐことが可能であったと考えられる）を除くと、ブレーキ装置不良が最多の 128 件であった。（表 1）
- 平成 22 年度整備前点検結果についての実態調査（自家用乗用車）では、ブレーキホース、ブレーキパイプ及びホイール・シリンダの液漏れ等に関する要整備率は車齢とともに増加する傾向にあるが、定期点検実施率は車齢とともに低下する傾向にある。（図 1。「ホイール・シリンダの液漏れ」については、車齢 9 年で約 5%の車両が要整備となり、また、「ホース及びパイプ」の要整備率については、車齢 11 年から急増し、車齢 15 年では約 5%に達する。）
- このため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」（別添 1）では、ブレーキ装置の不具合状態を再現する実験により、ブレーキ性能への影響等を確認するとともに、その結果を踏まえ、ユーザーへの注意喚起にかかるポイントを取りまとめた。

2) ブレーキ装置整備不良状態での再現実験

- 再現実験により、主に以下のようなブレーキ性能への影響等について確認した。（詳細は別添 2）
 - ✓ 相当の期間交換していないこと等によりブレーキ液の沸点が 122℃まで低下した事例が認められたことから、ブレーキ液の沸点が約 110℃まで低下した場合を想定して実験を行い、約 16 分でペーパーロックが発生することを確認。
 - ✓ 車齢 9 年で適切な点検が実施されていなかったこと等によりブレーキホースが破断した事例が認められたことから、ブレーキホースから液漏れが発生した場合を想定して実験を行い、高速走行状態では停止距離が約 60%（約 90mから約 150mまで）増加することを確認。

3) ユーザーへの注意喚起に係るポイント

- 上記を踏まえ、以下のとおりユーザーへの提言のポイントをまとめた。

【ユーザーへの注意喚起のポイント】

- ① ブレーキ液が劣化している状態では沸点が下がるため、ブレーキを連続使用すると、ベーパーロックが発生する確率が高まり、最悪の場合、停止距離が長くなるおそれがある。
- ② ブレーキホースやパイプ、ホイール・シリンダ等についても、点検整備を実施しないで走行を続けると、液漏れ等の発生によりブレーキの効きが悪くなるおそれがある。
- ③ ブレーキ液は、一定の期間ごとに交換が必要となるので、メーカーが車両毎に推奨する交換時期を参考に、整備工場等で交換を実施する必要がある。
- ④ ブレーキホースやパイプ、ホイール・シリンダ等についても、液漏れや亀裂等が発生していないか確認するため、定期点検を実施する必要がある。

表 1 車両的要因別（整備不良）事故件数の状況

車両的要因（整備不良）	事故件数
タイヤ不良	493
制動装置不良	128
その他の構造・装置等の整備不良	25
かじ取り装置不良	24
フロントガラス等の不良	22
車輪不良	20
灯火不良	17
ミラー調整不良、破損、欠落	5
エンジン故障	3
変速機不良・故障	3
不良改造（オーバーフェンダー等）	1
燃料・潤滑装置不良	0
合計	741

※ 公益財団法人交通事故分析センターの統計によれば、平成22年中に全国で発生した交通事故（人身事故）で自動車等（原付を含む。以下「自動車等」という。）が第1当事者となった事故件数は、687,826件であった。

※ このうち、事故の発生に影響を与えた要因として車両的要因があるとされた事故件数は1,244件あり、中でも整備不良によるものは741件であった。（整備不良以外では、積荷の状態や前照灯不点灯等の状態的不良によるもの等）

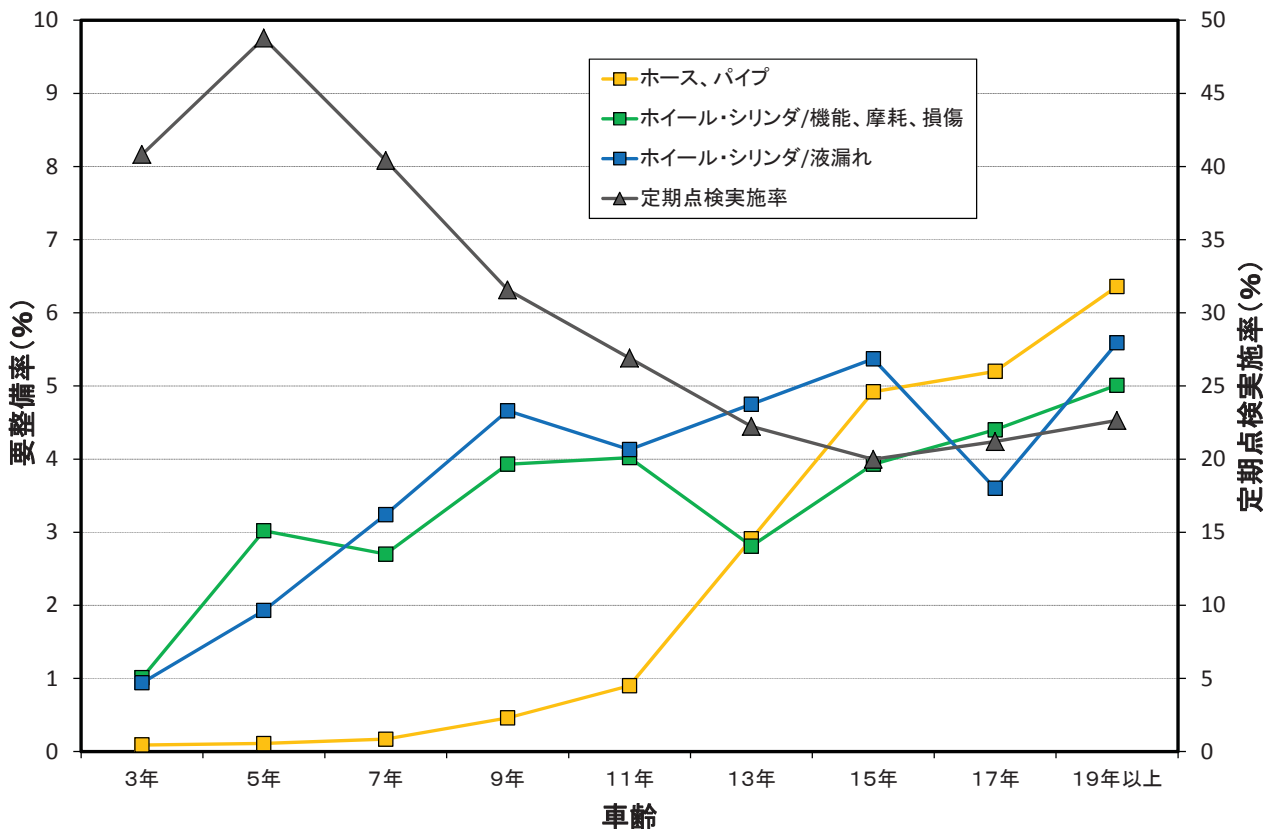


図1 平成22年度整備前点検調査の集計結果（自家用乗用車）

※「整備前点検結果についての実態調査」とは

指定整備工場に継続検査のため入庫した自動車の走行距離、車齢、要整備箇所（制動装置、走行装置等 自動車点検基準の項目）を調査しており、平成22年度の調査では、全国で約10万台の自動車（うち自家用乗用車は約5万台）を調査。国土交通省において実施している。

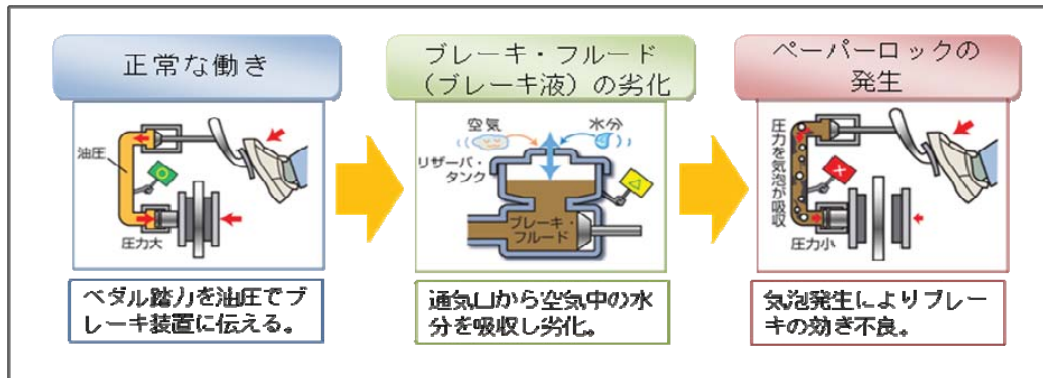
※「要整備率」とは

特定の点検項目について、保安基準に不適合であること又は保安基準に不適合になるおそれがあることが確認された割合

※「定期点検実施率」とは

実施すべき中間点検（車検と車検の間に行うこととなっている定期点検）のうち、実施していることが確認された割合

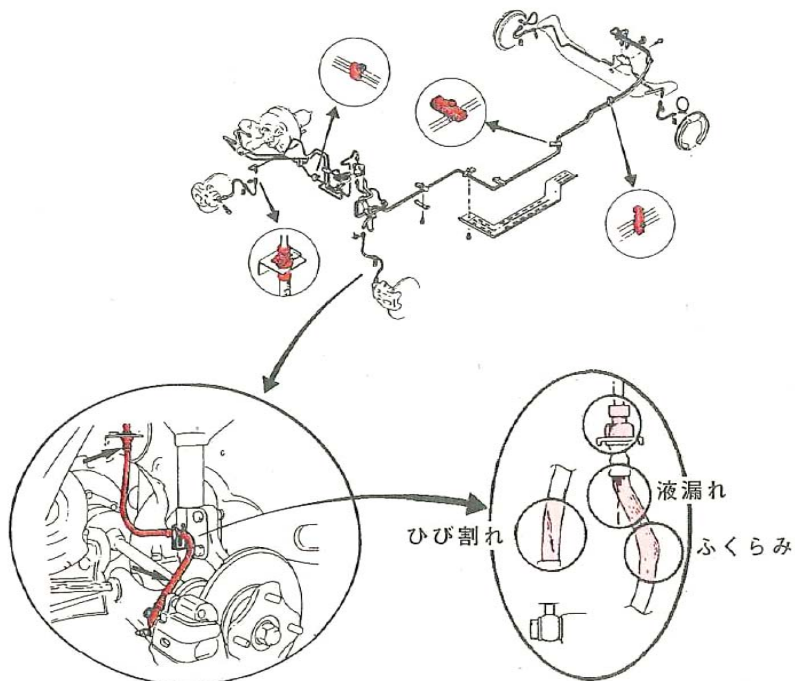
(参考1) ベーパーロックとは



(参考2) ブレーキ装置の定期点検とは

①ブレーキ・ホース、パイプの漏れ、損傷、取付状態

- ・ ホース、パイプ、接続部に液漏れ、損傷がないかを目視や手で触れるなどして点検する。
- ・ 走行中の振動やハンドル操作時などによりパイプ、ホース（チューブ）が車体その他の部分と接触のおそれがないかを目視などにより点検する。
- ・ ホース（チューブ）に劣化によるふくらみや亀裂・損傷及びつぶれ等がないかを目視や手で触れるなどして点検する。
- ・ 接続部、クランプに緩みなどがいないかをスパナなどにより点検する。



②ブレーキのマスタ・シリンダ、ホイール・シリンダ、ディスク・キャリパの液漏れ

[マスタ・シリンダ]

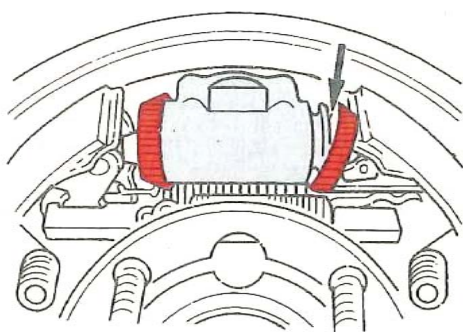
- ・ マスタ・シリンダの周辺から液漏れがないかを目視や手で触れるなどして点検する。

[ホイール・シリンダ]

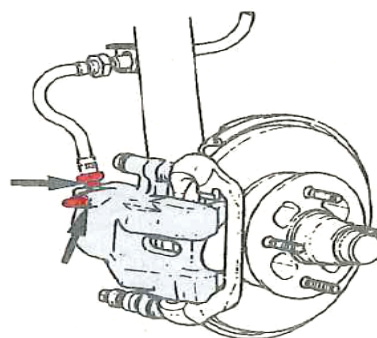
- ・ ブレーキ・ドラムを取り外し、ホイール・シリンダのブーツ周辺から液漏れがないかを目視や手で触れるなどして点検する。

[ディスク・キャリパ]

- ・ ディスク・キャリパの周辺から液漏れがないかを目視や手で触れるなどして点検する。



ホイール・シリンダの点検箇所



ディスク・キャリパの点検箇所

使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会委員名簿

水野 幸治 名古屋大学工学研究科機械理工学専攻教授

岡野 道治 日本大学理工学部特任教授

安藤 憲一 独立行政法人 交通安全環境研究所自動車安全研究領域長

岩越 和紀 株式会社 JAFメイト社 代表取締役社長

西本 俊幸 自動車検査独立行政法人 企画部長

大森 隆弘 軽自動車検査協会 業務部長

柴田 年輝 一般社団法人 日本自動車連盟 交通環境部 事業推進課長

増井 潤 社団法人 日本自動車整備振興会連合会 常務理事

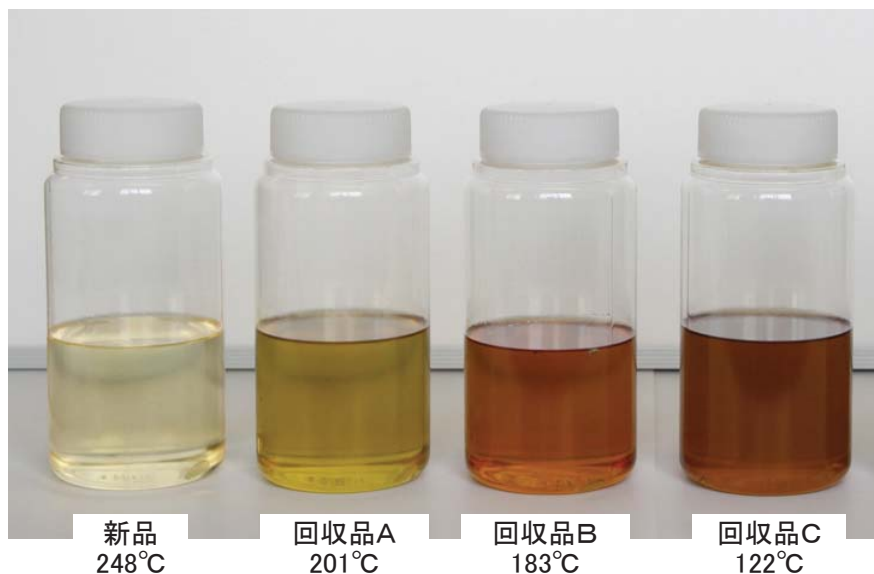
山口 晋二 一般社団法人 日本自動車工業会サービス部会 部会長

ブレーキ液の劣化によるブレーキ性能の低下にかかる再現実験

【劣化部品の回収及び再現実験の方法】

再現実験に先立って、使用過程車からブレーキ液、ブレーキホース、ブレーキパイプ及びホイール・シリンダを回収し、劣化状態等の確認を行った。

1. ブレーキ液

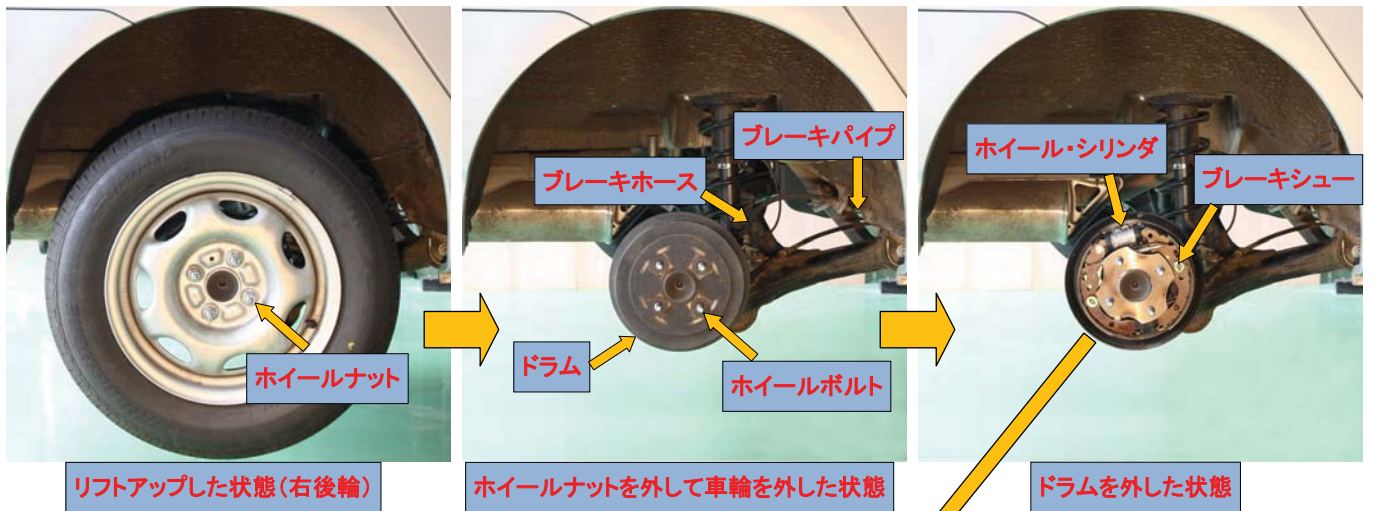


回収したブレーキ液と沸点測定結果

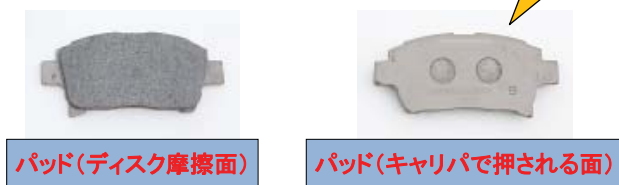
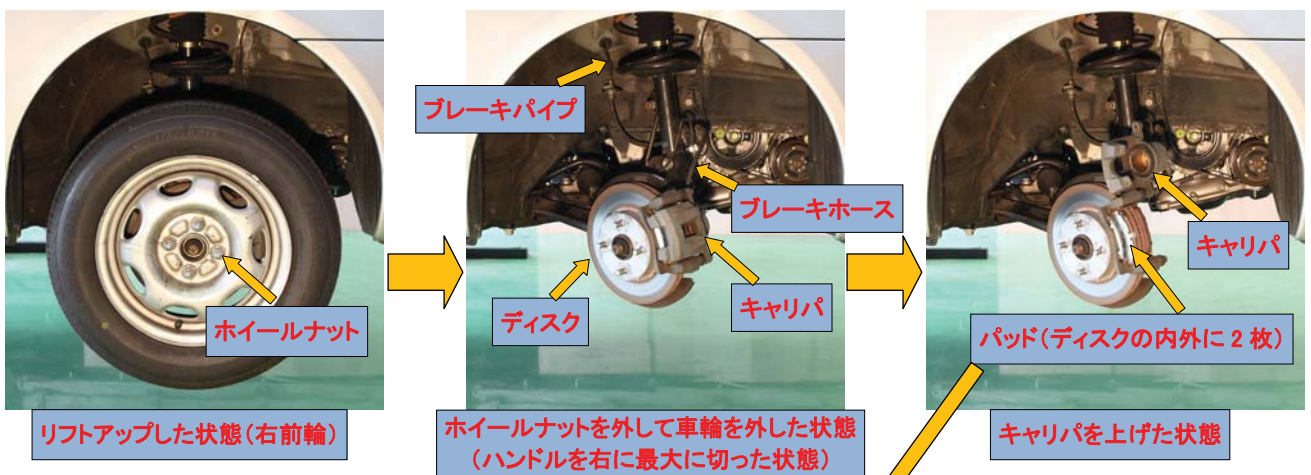
回収したブレーキ液の事例では、新品交換から2年間で沸点が183°Cまで低下していたもの（回収品B）があった。また、最も沸点が低下している事例としては、122°Cのもの（回収品C。約9年間交換未実施と推測。）があった。なお、色の変化は水分の吸収のみによって生じるわけではないため、色の変化と沸点の低下に比例関係はない。

ここで、ブレーキ液の沸点が低下した状態でブレーキを使用し続けると、ブレーキ液が気化し、ブレーキの効きが悪くなる現象（いわゆるベーパーロック現象）が発生する可能性があることから、当該現象の発生を再現実験により確認することとした。

実験では、回収品Cを参考に、新品のブレーキ液（沸点実測値約248°C）に水を添加したもの（沸点実測値約110°C）を使用して、高速ブレーキテストのローラを時速60km/hで回転させた状態で、踏力約30Nの比較的軽いブレーキをかけ、ディスクパッドの温度が600°Cを超えたら制動を休止するというのを繰り返して、フェード現象（長い坂道でブレーキを使用し続けた場合や長い時間ブレーキを引きずるなどした場合に、ライニングの表面やパッドの表面が熱によって溶け、ドラムやディスクとの摩擦力が低下してしまう状態）が発生しないようにブレーキ液の温度を上げていった。



ドラムブレーキの構造

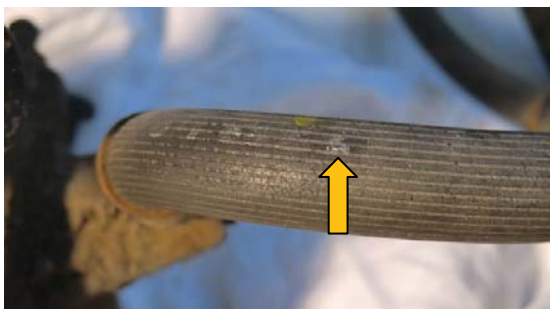


ディスクブレーキの構造

2. ブレーキホース、ブレーキパイプ、ホイール・シリンダ



ホイール・シリンダ内に黒色のスラッジが堆積した例



ブレーキホースのゴムに亀裂が発生した例



ブレーキホースが破断した例

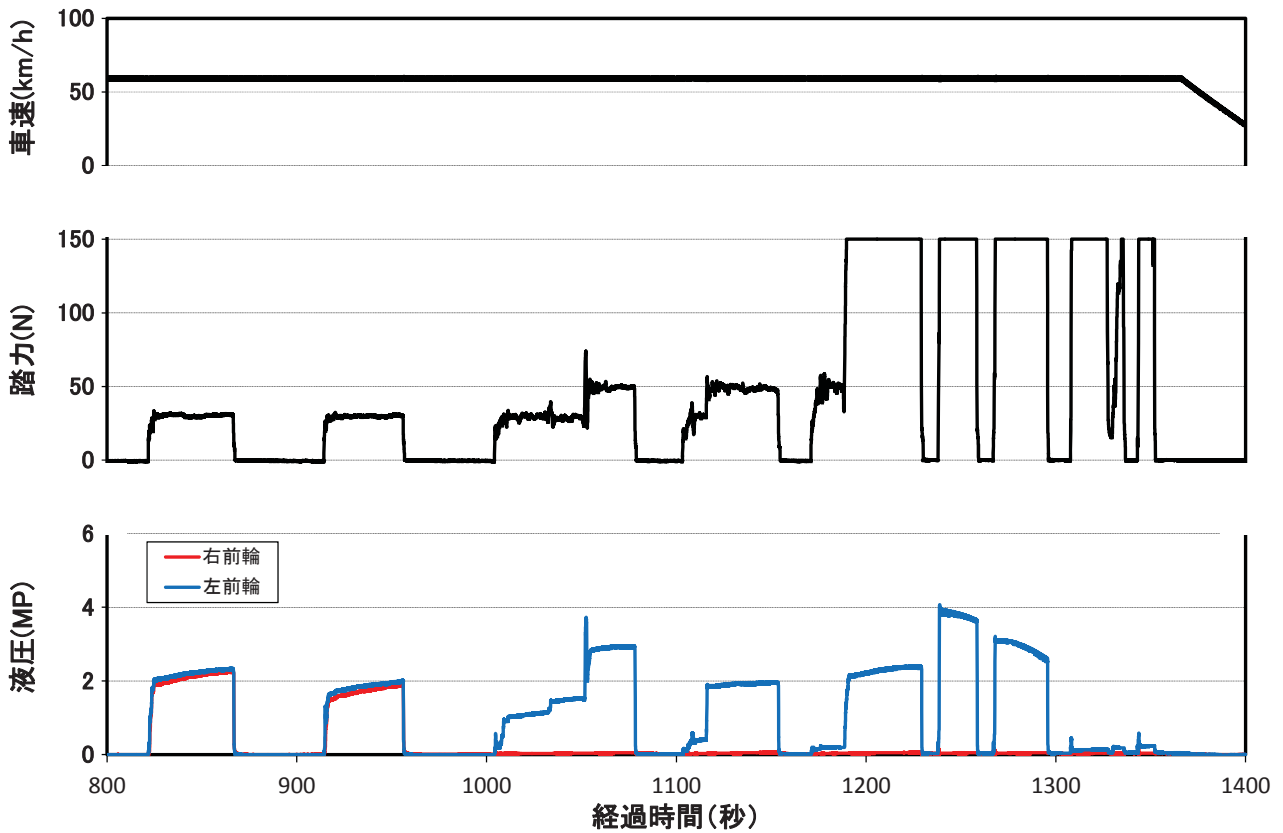
回収した事例の中では、ホイール・シリンダ内のスラッジ（不要な劣化物質）の堆積事例があり、このまま使用を続けると、ホイール・シリンダのカップ損傷により、ブレーキ液の液漏れに至る恐れがある。

また、ブレーキホースのゴムに亀裂が発生した事例（車齢9年で適切な点検が実施されていなかったものと推測。）では、このまま使用を続けるとブレーキホースが破断し、ブレーキ液の液漏れに至る恐れがある。

再現実験では、ブレーキホースやブレーキパイプが破断した状態として、左前輪及び右後輪の配管を詰まらせた状態（1系統失陥）を故意に設定して停止距離を測定し、正常時の停止距離と比較を行った。

【再現実験結果】

(1) ベーパーロック再現実験



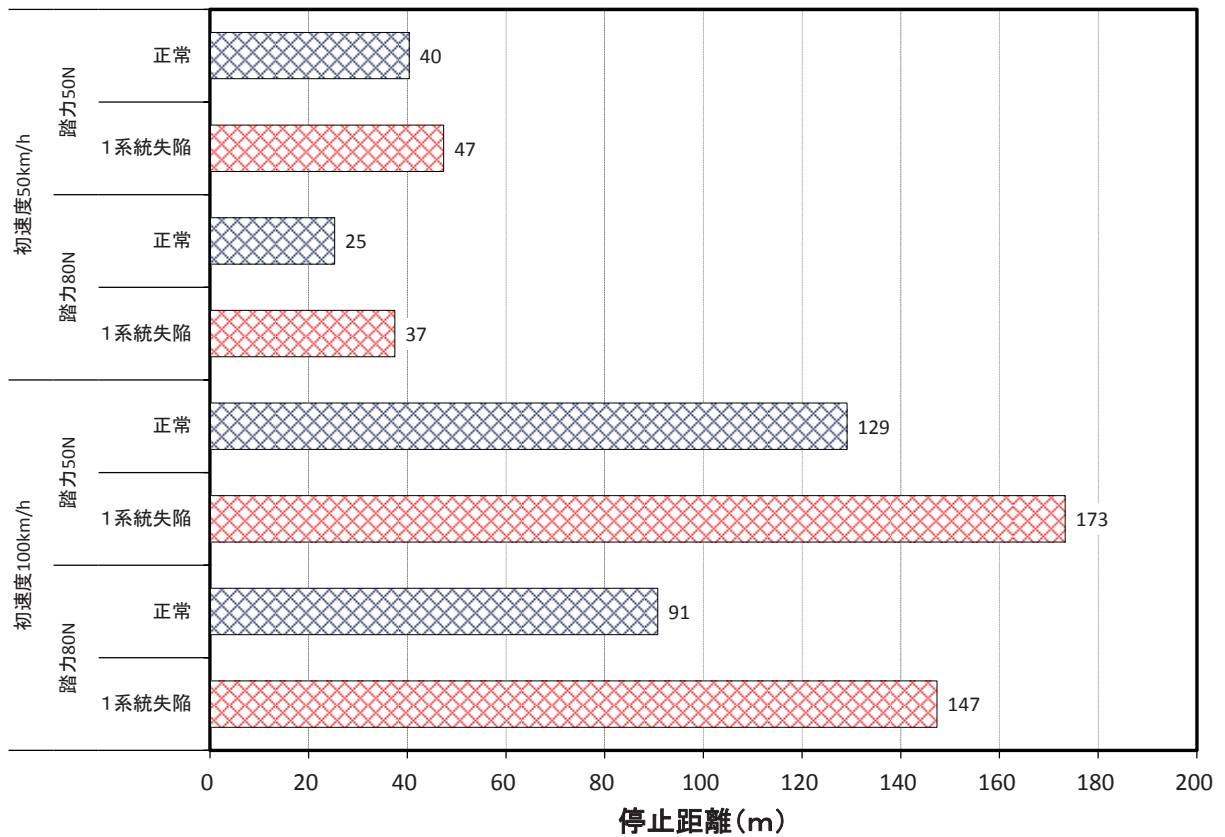
ベーパーロック発生時の測定結果

ブレーキを踏んでも液圧が上昇しなくなっていることから、右前輪については、950 秒を経過した頃にベーパーロック現象が発生したとみられる。

その後、踏力を強くし、実験を継続したところ、1300 秒を経過したときに左前輪も液圧が上昇しなくなっていることから、ベーパーロック現象が発生したとみられ、これ以降は、左右両前輪ともブレーキが効いていない。

この状態で、停止距離を推定する実験を実施したところ、ニュートラルギアで平坦路を走行するとした場合、停止までに 450m 程度走行することがわかった。

(2) 制動装置整備不良状態における停止距離への影響



停止距離測定結果

右後輪及び左前輪のブレーキパイプを詰まらせた状態（1系統失陥）では、正常時と比較して減速度が半分以下になってブレーキの効きがかなり悪くなったと感じられ、停止距離が最大で60%程度増加する事例が認められた。（初速度100km/h、踏力80Nの場合）

これらは、破損が発生した直後の状態を再現したものであり、そのまま走行を続けた場合、ブレーキ液が全て漏れてしまい、さらに危険な状態となる。

(6) 保安基準の適合性判断の解釈について（回答）

事 務 連 絡
平成26年3月20日

一般社団法人
日本自動車整備振興会連合会 事業部長 殿

国土交通省自動車局整備課
整備事業班長
検査班長

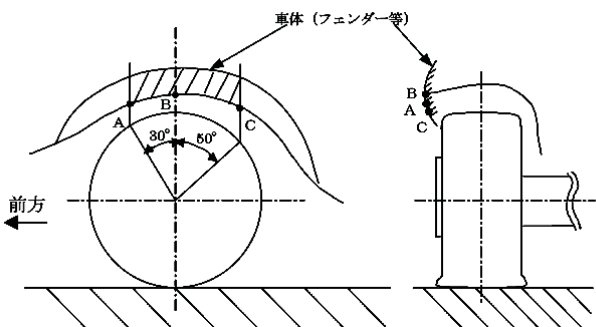
保安基準の適合性判断の解釈について（回答）

平成26年3月12日付けで依頼のありました標記につきまして、別添のとおり回答いたします。

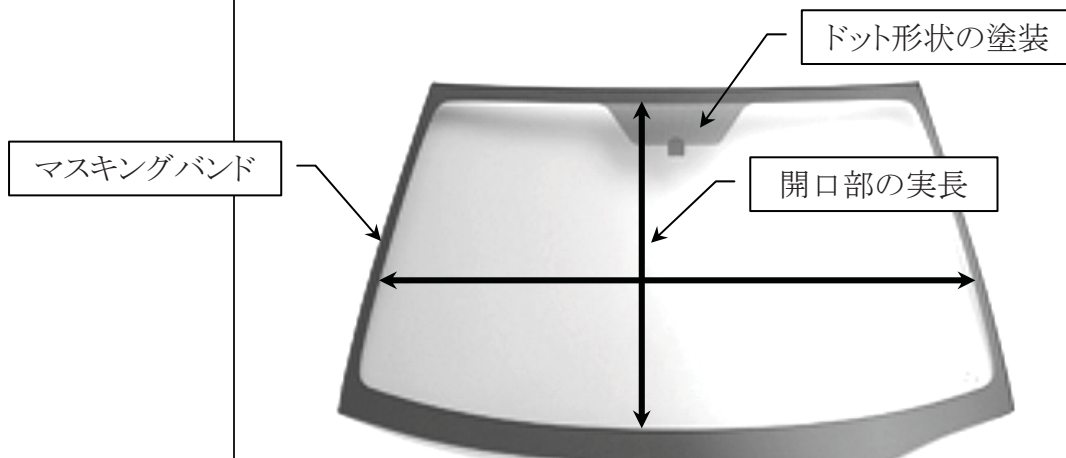
2014年3月

保安基準の解釈について

項 目	回 答
1 一般整備で入庫した不正改造車への対応方法は？	<p>自動車整備事業者において保安基準に適合させることは義務であることから、入庫した場合においては、不正改造部分についても保安基準に適合させた上で納車すべきものと考えます。</p> <p>なお、整備依頼者が適合させることに応じない場合は、整備命令の対象となることを伝え、応じてもらえない場合は、原則安全な走行に問題が発生する可能性がある部分の整備のみを行った上で、点検整備記録簿等にその指導した概要を記入しておくことが必要です。</p> <p>(販売会社等で行う市場措置を含む)</p>
2 保安基準適合証の交付後にユーザーの要望で追加整備(例:ブレーキパッドの交換)の依頼があった場合の対応方法は？	<p>保安基準適合証の交付後に追加整備依頼があった場合には、指定整備と区別し、一般整備扱いとして適切に処理を行うものとし、その整備作業の内容等を分解整備、点検整備記録簿等に記載して保存します。</p>
3 走行装置の回転部分(タイヤ、ホイール等)突出の判定方法は？	<p>審査事務規程5-26-1(3)①の規程による適合性審査は、自動車が直進状態をとったときの走行装置の回転部分のうち、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面により挟まれる部位が、当該部分直上の車体から車両の外側方向に突出しているかどうかにより行います。</p> <p>また、標準のタイヤサイズでもホイールオフセット違いではみ出すものもあるので注意が必要です。</p> <p>なお、測定方法の例として、回転部分の測定部位が当該部分直上の車体から降ろした錘の糸に接するものは、審査事務規程5-26-1(3)①の規程に適合しません。</p>

<p>3</p>		<p>【自動車検査独立行政法人 審査事務規程】(抜粋)</p> <p>5-26車枠および車体</p> <p>5-26-1性能要件(視認等による審査)</p> <p>(2) 車体の外形その他自動車の形状は、鋭い突起がないこと、回転部分が突出していないこと等、他の交通の安全を妨げるおそれがないものとして、細目告示第178条第2項関係で定める基準に適合するものであること。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつてはこの限りではない。</p> <p>(3) 次に該当する車枠及び車体は(2)基準に適合するものとする。</p> <p>① 自動車が直進姿勢をとった場合において、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる走行装置の回転部分(タイヤ、ホイール・ステップ、ホイール・キャップ等)が当該部分の直上の車体(フェンダー等)より車両の外側方向に突出していないもの</p> 
<p>4</p>	<p>前面ガラス上縁より20%以内にフィルムが貼付けてある車両は保安基準に適合するか?</p>	<p>前面ガラス上縁より20%の部分は、審査事務規程5-47-1-1(2)に基づき「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲」以外の範囲になります。</p> <p>したがって、前面ガラス上縁より20%の部分に貼り付けられたフィルムが同規程5-47-1-1(1)⑫の貼付物に該当するものかどうかを審査する場合、「可視光線の透過率が70%以上であること」の要件は適用されませんが、「透明であること」が必要です。</p> <p>この場合において、「透明であること」の要件に適合するかどうかは、同規程5-47-1-1(3)に基づき「運転者が交通信号機(少なくとも道路交通法施行令第2条(信号機の意味))を確認できるかどうか」により審査されます。</p> <p>なお、窓ガラス周辺のマスキングバンド(ドット状のものを含む)はガラスの開口部の実長とはしておりません。ただし、窓ガラス中央上部にサンシェード等の目的でドット形状の塗装がなされている部位は、マスキングバンドとはみなしません。</p>

4



【自動車検査独立行政法人審査事務規程】(抜粋)

5-47窓ガラス貼付物等 5-47-1性能要件

5-47-1-1視認等による審査

(1) 5-46-1(4)に規定する窓ガラスには、次に掲げるもの以外のもので貼付けられ、塗装され、または刻印されてはならない。ただし、自動車製作者が付したことが明らかである刻印についてはこの限りではない。

- ① 整備命令標章
- ② 臨時検査合格標章
- ③ 検査標章
- ④ 保安基準適合標章(中央点線のところから二つ折りとなるよう定められた様式によるものに限る。)
- ⑤～⑧略
- ⑨ 公共の電波の受信のために前面ガラスにはり付けるアンテナ。この場合において、乗用自動車であって細目告示別添37「窓ガラスの技術基準」2.8.に規定する前面ガラスの試験領域A(以下「試験領域A」という。)又は試験領域Bにはり付ける場合にあつては、次のア又はイに掲げる要件、乗用自動車以外であつて試験領域Iにはり付ける場合にあつては、ウに掲げる要件を満足しなければならない。

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

5	フィルム式のガラスアンテナの前面ガラスへの貼付で、固定ブラケットや構成部品も認めてもよいのか？	<p>公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナが貼付されている場合の適合性審査は、審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により行っており、同規程の試験領域以外に貼り付けるものにあつては、同規程ア、イの要件に係わらず、貼付できるものと取り扱っております。(3ページの回答⑨参照)</p> <p>アンテナの固定ブラケットが公共の電波の受信のために前面ガラスに貼り付けるアンテナに該当するものであれば審査事務規程5-47-1-1(1)⑨により適合性審査を行っております。</p> <p>なお、固定ブラケットが当該アンテナを固定するための専用のことを目的として製作されたものであればアンテナの一部として「アンテナに該当するもの」と解し、取扱って差し支えないと解します。</p> <p>また、前面ガラスの試験領域は細目告示別添37(窓ガラスの基準)2.8.のJIS R3212付属書1.1.3(2.2)「ただし、前面窓ガラス周縁から25mm以内、及び周辺部に不透明マスキングバンドがある場合、そのバンドの内側の線から25mm以内を除外する。」とあることからアンテナ固定ブラケットについては、前面ガラス周縁から25mm以内に取り付けることとされています。</p> <p>なお、ドライブレコーダーについては審査事務規程5-47-1-1(1)⑧により取り扱っています。</p>
6	すれ違い用前照灯基準(新基準)で製作された自動車を新基準対応のライトテスターで検査する場合は、すれ違い前照灯での検査のみとし、走行用前照灯(旧基準)での検査は認められないのか？	<p>「整備工場における前照灯の検査の取扱いについて」(自整第142号 平成10年8月31日)の一部改正(平成20年2月1日付け国自整第130号)に基づき以下の対応を行います。</p> <p>はじめに走行用前照灯の検査を行い、不合格になった自動車については、すれ違い前照灯の検査を行います。</p> <p>なお、走行用前照灯の検査を行わずに、はじめからすれ違い前照灯の検査を実施しても良いとされています。</p>
7	ヘッドライトの右・左でシールドビームとハロゲンライトの組合せで左右の光度に著しく差がある場合の保安基準の判断は？	<p>前照灯の位置については左右同数かつ左右対称であるが、左右の光度については、それぞれ審査事務規程5-57、5-58に適合していれば問題ありません。</p>

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

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

(参考:関連URL)

保安基準

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

審査事務規程

<http://www.navi.go.jp/images/info/pdf/Shinsajimukitei.pdf>

以上

(7) 「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

同時記者発表：環境省

平成 26 年 3 月 28 日

自動車局環境政策課

「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて

1. 概要

ディーゼル重量車の排出ガスについて、現行の平成21年規制（ポスト新長期規制）より以前に適用されていた平成17年規制（新長期規制）適合車のうち排出ガス後処理装置として「尿素SCRシステム」※を搭載したものについて、環境省の調査により、使用過程で同システムの性能が低下してNOxの排出量が増加する事例が確認されました。

このため、環境省及び国土交通省は、平成24年度より研究機関に委嘱して学識経験者等からなる「排出ガス後処理装置検討会」（座長：塩路昌宏 京都大学大学院教授）を設置して原因究明及び対策の検討を進めました。昨年3月に公表した中間報告では、①性能低下の主な原因は同システムを構成するSCR触媒に未燃HC（炭化水素）が付着する「HC被毒」であると特定するとともに、②同システムを昇温すれば被毒が解消し性能が一定程度回復することから、③関係する自動車メーカーに定期的な昇温を行うよう求めています。

検討会は引き続き検討を進め、今般、最終報告をとりまとめましたので、お知らせします。

※尿素SCRシステム：尿素水を利用して排出ガスの成分の一つである窒素酸化物（NOx）の量を低減させる装置

2. 最終報告のポイント

- 平成 17 年規制適合車について、関係メーカーによる昇温作業の実施状況と効果を評価の上、メーカーに引き続き実施を求めることとした。また、尿素 SCR システムを構成する前段酸化触媒の劣化のメカニズムを検討した。
- 平成 21 年規制適合車について調査したところ、一部の車種については NOx の排出量に若干の増加が見られたものの、排出ガス後処理装置の性能は使用過程においても概ね適切に維持されていると判断した。
- 今後の取組の方向性は、以下のとおり。
 - ・ 平成 17 年規制適合車については、関係メーカーに対して昇温作業の実施率の向上等の積極的な取組と、環境省及び国交省への実施状況の定期的な報告を求める。
 - ・ 平成 21 年規制適合車については、今後の使用過程で走行距離が伸びた場合の排出ガス性能について、環境省、国交省及び関係メーカーが連携して実測調査を実施すべき。
 - ・ 平成 28 年からの次期規制に向けて、メーカーには、本報告を参考に今後の技術開発において排出ガス後処理装置の耐久性の一層の確保を図ることを求める。また、使用過程での性能維持方策として、各種センサー等により性能低下を検出する高度な車載式故障診断システム（OBD システム）を平成 30 年より義務付ける。
 - ・ 触媒の性能低下のメカニズムについては、未解明の事項が多いことから、環境省及び関係メーカー等が協力して、引き続き中長期的に調査研究を実施すべき。

3. 今後の予定

国土交通省としては、本最終報告で示された方向性を踏まえ、高度な OBD の義務付けのための法令改正や所要の調査等を実施する予定です。

なお、本報告の全文については、国土交通省ホームページに公表しています。

(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000032.html)