

平成 25 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) 追突事故時の被害軽減等のための道路運送車両の保安基準等の一部改正について  
(平成 24 年 7 月 26 日 国土交通省) ..... 1
- (2) 自動車の低速走行時における側方の視認性向上等のための道路運送車両の保安基準等の一部改正について  
(平成 24 年 11 月 16 日 国土交通省) ..... 6
- (3) トレーラ・ハウスを一時的に運行できるようにするための制度改正等を行いました！！  
(平成 24 年 12 月 27 日 国土交通省) ..... 11
- (4) バスに対する衝突被害軽減ブレーキの義務付け、二輪車騒音規制の協定期間の導入による規制強化等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 1 月 25 日 国土交通省) ..... 13

### 2. 通達等

- (1) エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について（協力依頼）  
(平成 24 年 7 月 13 日 国自整第 65 号) ..... 20
- (2) 「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 24 年 7 月 24 日 国自技第 66 号の 2) ..... 28
- (3) チャイルドシートの肩ベルトによる子供の負傷を防止するための注意喚起について（協力依頼）  
(平成 24 年 8 月 31 日 国自審第 851 号) ..... 32
- (4) 「非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて」（平成 3 年 6 月 28 日付地技第 168 号）の一部改正について  
(平成 24 年 10 月 22 日 国自環第 144 号の 4) ..... 33
- (5) 「道路運送車両法施行規則第 36 条第 5 項、第 6 項及び第 7 項の書面について」の一部改正について  
(平成 24 年 10 月 22 日 国自環第 142 号の 3) ..... 38
- (6) 「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」等の一部改正について  
(平成 24 年 10 月 22 日 国自環第 143 号の 3) ..... 40

(7)	「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 24 年 11 月 15 日 国自技第 154 号の 2）	51
(8)	DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車両の正しい使用方法について（周知依頼） （平成 24 年 12 月 26 日 国自環第 186 号の 2 国自審第 1399 号の 2 国自整第 174 号の 2）	55
(9)	「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 1 月 25 日 国自技第 209 号の 2）	59
(10)	受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る広告等の適正化について （平成 25 年 3 月 25 日 国自整第 220 号の 2）	63

### 3. その他

(1)	呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針を策定しました。 （平成 24 年 4 月 4 日 国土交通省）	66
(2)	「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて ～汎用型スキャンツールの標準仕様等がまとまり、新技術に対応した整備環境が整います～ （平成 24 年 7 月 3 日 国土交通省）	81
(3)	軽自動車ユーザーの方々に定期点検整備を促す案内ハガキを初めて送付します。 （自動車点検整備推進運動の一環として、自動車を安全に使用いただく上で、軽自動車ユーザーの方々にハガキを送付します。） （平成 24 年 10 月 10 日 国土交通省）	86
(4)	幼児専用車（園児バス）の車両安全対策をとりまとめたガイドラインが本日決定されました！！ （平成 25 年 3 月 26 日 国土交通省）	87
(5)	乗用車のアームレスト等の可動部にお子様指等を挟み込まないように注意しましょう （平成 25 年 3 月 28 日 国土交通省）	106
(6)	我が国の自動車安全・環境基準の国際調和を積極的に進めていきます ～国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）の採用に向けた工程表について～ （平成 25 年 3 月 29 日 国土交通省）	107

4. 参考資料

(1) 国連の車両等の型式認定相互承認協定（1958年協定）の概要……………	109
(2) 国連の車両等の型式認定相互承認協定における相互承認の対象項目……………	110

# 1. 法令等

## (1) 追突事故時の被害軽減等のための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 24 年 7 月 26 日

自 動 車 局

### 追突事故時の被害軽減等のための道路運送車両の保安基準等の一部改正について

突入防止装置は、地面と車台との隙間の大きい自動車の後方より他の乗用車等に追突された場合に、当該追突した乗用車等が車台の下に潜り込むことを防止するための装置です。これまで普通貨物自動車及び車両総重量3.5トン超の小型貨物自動車に装着を義務づけていましたが、これらの車種以外でも、構造上潜り込みの可能性がある自動車については、被害軽減のため、新たに突入防止装置の装着を義務づけることとしました。具体的には、乗用自動車及び車両総重量3.5トン以下の小型貨物自動車等を適用車種とするため、道路運送車両の保安基準等を改正することとしました。

このほか、立席を有していないバスにおいて、横向き座席を設置する場合に必要な座席寸法等の要件を定めるなど、所要の措置を講ずることとしました。

なお、これらの改正は、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155回会合において、日本が既に採用している国際基準の改訂を受けて行うものです。

(※) 貨物自動車に備える突入防止装置の例



## 追突事故時の被害軽減等のための道路運送車両の保安基準等の一部改正について

### 1. 背景

突入防止装置は、これまで普通貨物自動車及び車両総重量3.5トン超の小型貨物自動車に装着を義務づけていましたが、これらの車種以外でも、構造上潜り込みの可能性がある自動車については、被害軽減のため、新たに突入防止装置の装着を義務づけることとしました。具体的には、乗用自動車及び車両総重量3.5トン以下の小型貨物自動車等を適用車種とするため、「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。）」、「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。）」等を改正します。

このほか、立席を有していないバスにおいて、横向き座席を設置する場合に必要な座席寸法等の要件を定めるなど、所要の措置を講ずることとしました。

なお、これらの改正は、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。）における相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）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155回会合において採択されており、平成24年7月26日に当該改正案が発効されることを受けて行うものです。

### 2. 改正概要

#### （1）協定規則の改定に伴う保安基準等の改正

- ① 突入防止装置（保安基準第18条の2、細目告示第24条、第102条、第180条関係）

「突入防止装置に係る協定規則（第58号）」の改正に伴い、以下のとおり改正する。

##### 【適用範囲】

- 現行、貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量3.5トン以下の小型自動車、軽自動車及び牽引自動車を除く。）及びポール・トレーラには、突入防止装置の基準を適用していましたが、新たに車両総重量3.5トン以下の小型貨物自動車及び乗用自動車等に対しても適用します。

##### 【改正概要】

- 新たに適用される自動車に備える突入防止装置は、以下の要件を満たさなければなりません。  
(参考：貨物自動車に備える突入防止装置)
- ・平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。
  - ・下縁の高さが地上550mm以下に取り付けられていること。
  - ・自動車の後端との水平距離が450mm以下に取り付けられていること。
- 突入防止装置に係る取付位置の改正  
上記適用範囲の拡大がなされたことに伴い、現行で対象となる自動車に備える突入防止装置に係る取付位置を変更します。

##### 【適用時期】

- 平成27年7月26日以降に製作される自動車

- ② 座席（細目告示第28条、第106条、第184条関係）  
「座席に係る協定規則（第17号）」及び「大型車座席に係る協定規則（第80号）」

の改正に伴い、以下のとおり改正します。

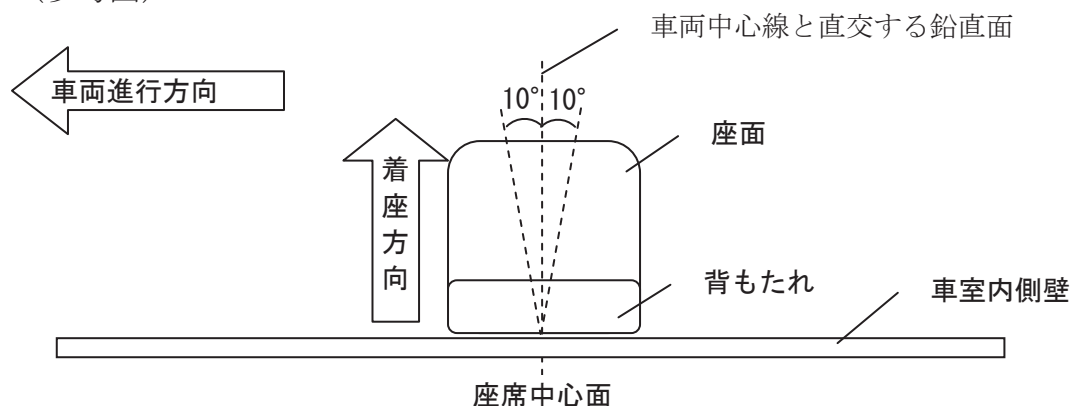
【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度 20 キロメートル毎時未満の自動車を除く。）
- 専ら貨物の運送の用に供する自動車（最高速度 20 キロメートル毎時未満の自動車を除く。）

【改正概要】

- 横向き座席の定義について、従前、前向き座席又は後向き座席以外の座席と定義していましたが、今般、運行中に使用する座席であって、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面（座席中央部を含む鉛直面）との角度が左右 10 度以内となるよう車両の側方を向いているものを横向き座席とする改正を行います。

(参考図)



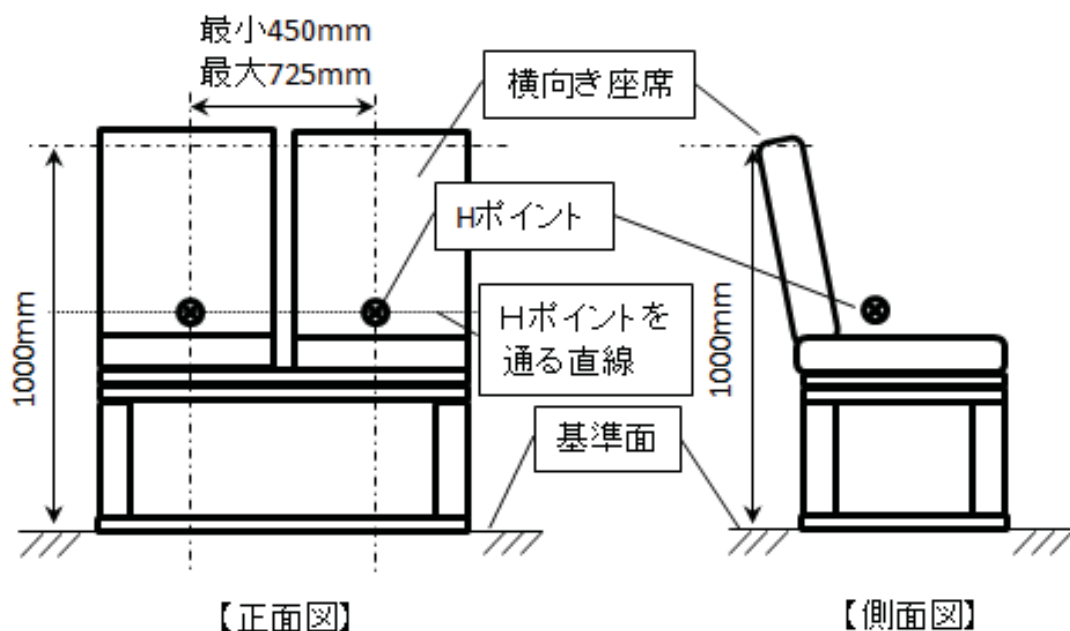
- 現在は、乗車定員 10 人未満の自動車等には、前向き座席又は後向き座席以外の装備を禁止していますが、その対象を見直し、専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（立席を有しないもの、幼児専用車、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号）第 1 条第 1 項第 13 号に規定する福祉タクシー車両（乗車定員 10 人に限る。）を除く。）にも拡大します。ただし、当該自動車のうち、車両総重量 10 トンを超えるものについては、協定規則第 80 号の規則 7.4. に規定する横向き座席の座席寸法等の要件(※)を満たす場合に限り、横向き座席を装備することができることとします。

※横向き座席の座席寸法等の要件

- ・座席の高さは基準面から 1m 以上の高さを有していること。(参考図参照)
- ・隣接する横向き座席の H ポイント（ISO6549-1980 に規定された人体模型を着座させた場合の当該人体模型の股関節点の位置又はこれに相当する設計標準位置）を通る直線が基準面と平行であり、H ポイント間の水平距離は 450mm 以上、725mm 以下であること。(参考図参照)
- ・横向き座席に着座する乗員が、車両進行方向の最前部の横向き座席の前方に備えられた仕切り等の車両構造物又は前向き座席によって保護されるものであること。この場合において、車両構造物又は前向き座席は動的試験要件を満たしていれば、本要件に適合するものとする。

(参考図)





【適用時期】

新 型 車：平成 26 年 7 月 26 日

継続生産車：平成 29 年 7 月 26 日

③ 座席ベルト（細目告示第 30 条、第 108 条、第 186 条関係）

「座席ベルトに係る協定規則（第 16 号）」及び「座席ベルト取付装置に係る協定規則（第 14 号）」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度 20 キロメートル毎時未滿の自動車を除く。）

【改正概要】

- 横向き座席の定義について、従前、前向き座席又は後向き座席以外の座席と定義していましたが、今般、運行中に使用する座席であって、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面（座席中央部を含む鉛直面）との角度が左右 10 度以内となるよう車両の側方を向いているものを横向き座席とする改正を行います。
- 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）であって、車両総重量 10 トンを超える自動車に横向き座席を備える場合には、協定規則第 16 号附則 16 に規定する第一種座席ベルト（二点式座席ベルト）を装備することを義務付けします。また、当該座席に備える座席ベルト取付装置の必要設置個数及び当該座席ベルト取付装置の強度要件を追加して規定します。

【適用時期】

新 型 車：平成 26 年 7 月 26 日

継続生産車：平成 29 年 7 月 26 日

④ 前照灯及び前部霧灯（細目告示第 42 条及び第 43 条関係）

「放電式前照灯に係る協定規則（第 98 号）」、「配光可変型前照灯に係る協定規則（第 123 号）」及び「前部霧灯に係る協定規則（第 19 号）」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】



- 自動車に備える前照灯及び前部霧灯に適用します(従前から変更ありません)。

**【改正概要】**

- 放電式前照灯、配光可変型前照灯及び前部霧灯であって、バラストと光源が一体型の場合には、点灯4秒後の灯火の性能を確認する光度性能試験については、既に他の規則において規定されていることから、適用しないこととします。

※バラスト：放電灯光源の電流を安定させるために電源と光源の間に取り付ける光源電子制御装置

**【適用時期】**

- 施行日より適用します。

⑤ 後部霧灯(細目告示別添52関係)

「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)」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

**【適用範囲】**

- 自動車に備える後部霧灯に適用します(従前から変更ありません)。

**【改正概要】**

- 後部霧灯がその他の後部灯火器との集合式である場合には、取付高さ(照明部の上縁)を1,000mm以下から1,200mm以下に見直します。

**【適用時期】**

- 施行日より適用します。

⑥ 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ので、国内法令も同様に改正を行います。

**(2) その他の保安基準等の改正**

後部反射器等の取付基準の改正(細目告示別添52関係)

**【適用範囲】**

- ダンプトラック、テールゲートリフター等に備える後部反射器に適用します。

**【改正概要1】**

- 可動構成部品により後部反射器が50%遮蔽される場合、後部反射器の基準を満たす別の反射器を取り付ける必要がありますが、構造上困難な場合にあつては、取り付ける別の後部反射器の要件を可能な限り満たすように取り付ければよいものとしします。

**【適用時期】**

- 平成25年1月1日以降に製作される自動車

**【改正概要2】**

- 可動構成部品上に取り付けられた尾灯、後面に備える方向指示器及び後部反射器は、可動構成部品がいかなる位置にあつても各灯火の基準を満たすように取り付ける必要がありますが、構造上困難な場合にあつては、取り付ける灯火の要件を可能な限り満たすように取り付ければよいものとしします。

**【適用時期】**

- 施行日より適用します。

**(3) 装置型式指定規則の改正**

「大型車座席に係る協定規則(第80号)」の改訂に伴い、第5条の規則番号(指定を受けたものとみなす特定装置)について所要の変更を行います。

## (2) 自動車の低速走行時における側方の視認性向上等のための 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 24 年 11 月 16 日

自 動 車 局

### 自動車の低速走行時における側方の視認性向上等のための 道路運送車両の保安基準等の一部改正について

国際的な基準の改訂を踏まえ、自動車の安全性を向上させるとともに、自動車・同装置の国際流通の円滑化等をより一層図り、効率的な車両安全対策を推進するため、今般、道路運送車両法に基づく保安基準等を以下の通り改正し、平成24年11月18日に施行することと致します。

なお、これらの改正は、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 156 回会合における国際基準の改訂を受けて行うものです。

#### (1) 低速走行時側方照射灯の基準の新設

自動車が発進し低速で走行する際に、車両横側の運転者からの視認性を向上させることを目的として、発進時等からの低速走行時に側方を照射する灯火を装備した場合の基準を新たに規定します。

#### (2) その他

その他にも、日本が既に採用している灯火器等の国際基準の改訂が平成 24 年 11 月 18 日より発効されますので、これと整合を取るための基準の改正を実施します。

#### (※) 低速走行時側方照射灯の例



(ドアミラーを下から見上げた写真)

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

## 1. 背景

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及び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。）について段階的な採用を進めているところです。

今般、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 156 回会合において、協定規則のうち「歩行者頭部及び脚部保護に係る協定規則」（以下「歩行者保護協定規則」という。）の策定並びに「後退灯に係る協定規則（第 23 号）」（以下「後退灯協定規則」という。）及び「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。）の改訂が承認されており、平成 24 年 11 月 18 日にこれらが発効される予定となっています。

我が国においてもこれらを採用し、「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）保安基準及び細目告示の改正

- ① 低速走行時側方照射灯<sup>※1</sup>（保安基準第 40 条の 2（新規）、細目告示第 58 条の 2（新規）、第 136 条の 2（新規）、第 214 条の 2（新規）、別添 52 関係）

後退灯協定規則及び取付装置協定規則の改訂に伴い、以下のとおり改正することとします。

※1 低速での走行を支援するための車両側方への補助的照明として使用される灯火

#### 【適用対象】

- その製作日が平成 24 年 11 月 18 日以降の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及び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】

以下に掲げる基準に適合する低速走行時側方照射灯を備えることができることとします。

- 色：白
- 個数：1 又は 2（2 の場合は自動車の側面に 1 ずつ）
- 方向：下向き

○ 光度：

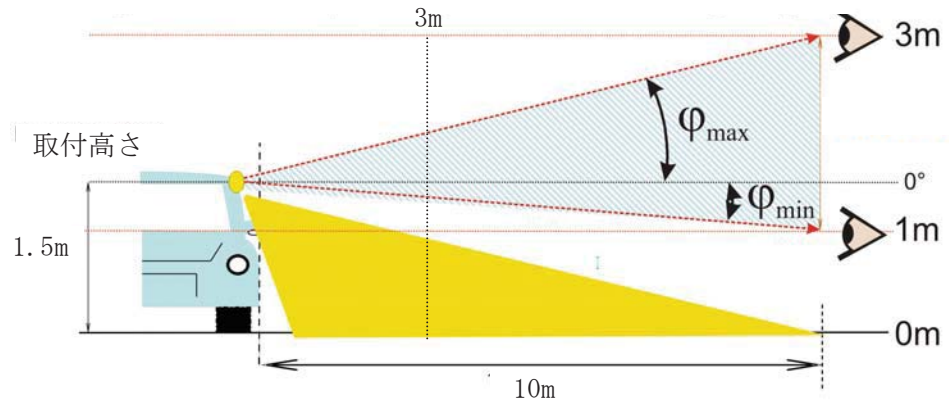
- ・ 500カンデラ以下とします。
- ・ 車両の側方、前方又は後方に向けて直接照射される光が下記に定める垂直最小角から垂直最大角までの範囲内で0.5カンデラを超えないこととします（測定距離：最低3m）。

垂直最小角： $\varphi_{\min}[\text{°}] = \arctan((1 - \text{取付高さ}) / 10)$

垂直最大角： $\varphi_{\max}[\text{°}] = \varphi_{\min} + 11.3\text{°}$

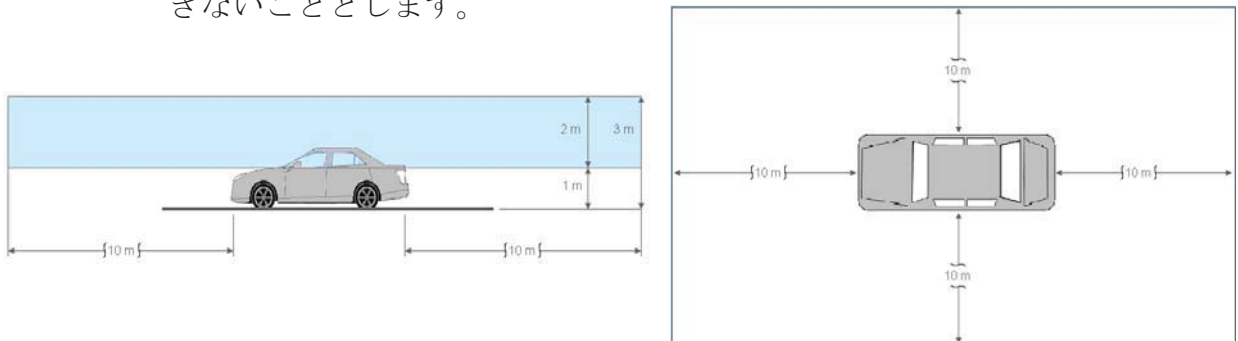
※「取付高さ」の単位：m

- ・ 例) 取付高さが1.5m、測定距離10mの場合



○ 非視認性要件：

- ・ 以下の水色のゾーンから、低速走行時側方照射灯の見かけの表面が視認できないこととします。



○ 電気結線：

- ・ 前照灯が点灯していない場合、点灯できない構造であることとします。
- ・ 次の(a)～(c)までの要件を一つ以上満たす場合に限り、自動的に点灯するものとします。
  - (a) 変速装置を前進の位置に操作しており、かつ、原動機の始動装置を始動の位置に操作した状態（アイドリングストップ対応自動車等においては、原動機自動停止に続いて原動機が始動した状態を除く。）において、自動車の速度が10km/h以下の場合
  - (b) 変速装置を後退の位置に操作している場合
  - (c) 自動車の周辺状況について必要な視界を運転者に与えるため、必要な画像情報を撮影する装置が作動しており、かつ、変速装置を前進の位置に操作した状態において、自動車の速度が10km/h以下の場合
- ・ 低速走行時側方照射灯は、変速装置を前進の位置に操作した状態において、自動車の速度が10km/hを超えた場合には、消灯する構造であることとします。

② 車室外乗降支援灯<sup>※2</sup>（細目告示別添 52 関係）

取付装置協定規則の改訂に伴い、以下のとおり改正することとします。

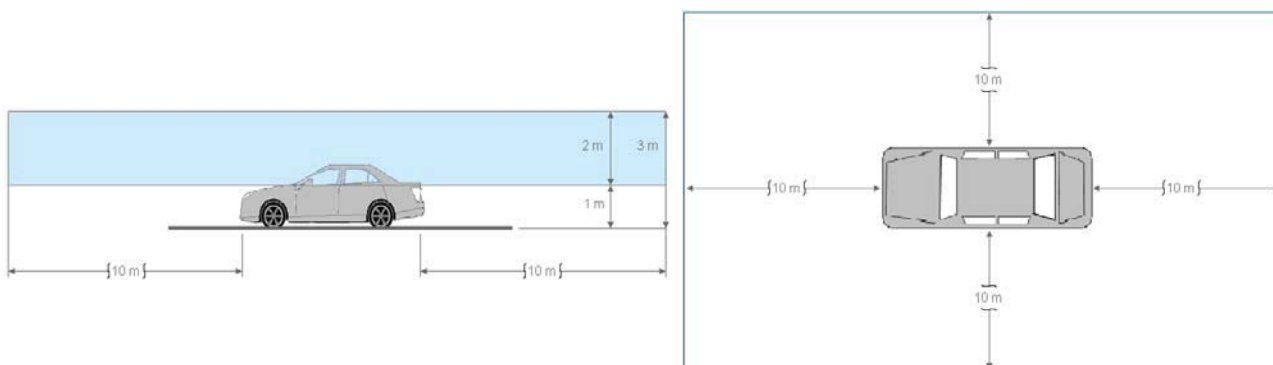
※2 乗員の乗降等を支援するための補助的照明として使用される灯火

【適用対象】

- 型式の指定を受ける日が平成 29 年 11 月 18 日以降の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。）

【改正概要】

- 個数：
  - ・ 「無制限」から「2」に変更することとします。ただし、車室外乗降支援灯をステップ及びドア・ハンドル以外の位置に取り付ける自動車にあつては、さらに追加の車室外乗降支援灯をステップ及びドア・ハンドルにそれぞれ 1 個ずつ備えることができることとします。
- 非視認性要件：
  - ・ 「後方 15° 方向の決められた領域から、見かけの表面が確認できないこと」から「以下の水色の領域から、車室外乗降支援灯の見かけの表面が確認できないこと」に変更することとします。



○ 電気結線：

- ・ すれ違い用前照灯、前部霧灯、側方照射灯、車幅灯、前部上側端灯、番号灯及び後部上側端灯は、車室外乗降支援灯が点灯している場合においては、細目告示別添 52 3.11<sup>※3</sup>及び 3.12<sup>※4</sup>の規定にかかわらず、単独で点灯してもよいものとします。
- ※3 車幅灯、尾灯、前部上側端灯、後部上側端灯、側方灯及び番号灯は、電気結線に関し、同時に点灯し、かつ、同時に消灯するように取り付けられなければならない。
- ※4 走行用前照灯、すれ違い用前照灯、前部霧灯及び側方照射灯は、電気結線に関し、3.11. に規定する灯火器が消灯しているときに点灯できないように取り付けられなければならない。

③ その他

その他、協定規則において、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされましたので、細目告示についても同様に所要の改正を行うこととします。



## (2) 装置型式指定規則の改正

歩行者保護協定規則の採用並びに後退灯協定規則及び取付装置協定規則の改訂に伴い、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
  - ・「歩行者頭部保護装置及び歩行者脚部保護装置」及び「低速走行時側方照射灯」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
  - ・「歩行者頭部保護装置及び歩行者脚部保護装置」は歩行者保護協定規則に基づき認定されたものについて、また、「低速走行時側方照射灯」は後退灯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。
  - ・「灯火装置及び反射器並びに指示装置の取付装置」について、取付装置協定規則が改訂されたことに伴い、規則番号に第6改訂版を追加することとします。なお、第5改訂版については、引き続き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（左記）については、「歩行者頭部保護装置及び歩行者脚部保護装置」は  $a \geq 8$ 、「低速走行時側方照射灯」は  $a \geq 5$  とします。



## (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

公布：平成24年11月16日

施行：平成24年11月18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\\_mar12.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_mar12.html)

### (3) トレーラ・ハウスを一時的に運行できるように するための制度改正等を行いました！！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 24 年 12 月 27 日  
自 動 車 局

トレーラ・ハウスを一時的に運行できるようにするための制度改正等を行いました！！

今般、道路運送車両の保安基準第 55 条第 1 項に基づく基準緩和認定制度に関する告示、通達の一部を次のとおり改正しましたのでお知らせします。(改正概要は別紙)

#### (1) トレーラ・ハウス関係

トレーラ・ハウスについては、自動車の大きさに関する制限、制動装置の基準等に一部適合していないことが多いため、原則、運行の用に供することができませんでした。

今般、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災以降、店舗、事務営業所、公共施設等として利用したいとの要望等を踏まえ、移動が限定的なトレーラ・ハウスについて、速度の制限や車両の前後への誘導車の配置など、運行の安全性を確保するための条件を付すことにより、基準緩和の認定をしたうえで、その一時的な運行ができるよう制度改正しました。

なお、基準緩和の認定を受けたトレーラ・ハウスの運行にあたっては、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 34 条の臨時運行の許可を別途受ける必要があります。

#### (2) 基準緩和認定セミトレーラの相互使用関係

物流の効率化等の観点から、基準緩和の認定を受けたセミトレーラについて、複数の運送事業者間で相互に使用したいとの要望を踏まえ、基準緩和の認定を受けた自動車について複数の運送事業者間で相互に使用できることを明確化しました。

国土交通省としては、運行の安全性を確保するための条件及び関係法令を遵守していただき、安全な運行を行っていただきたいと思います。



## 1. 改正概要

- (1) 「道路運送車両の保安基準第 55 条第 1 項、第 56 条第 1 項及び第 57 条第 1 項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示」(平成 15 年 9 月 26 日国土交通省告示第 1320 号)の一部改正について

①地方運輸局長が緩和の指定ができる規定の追加（第 1 条関係）

指定自動車等以外の自動車であって新たに運行の用に供しようとするもの等及び使用の過程にある自動車の保安基準の細目のうち、制動装置の一部の基準（細目告示第 93 条第 6 項、第 94 条第 4 項及び第 171 条第 6 項並びに第 172 条第 4 項）を地方運輸局長が緩和の指定ができる規定として追加しました。

②その他所要の改正を行いました。

- (2) 「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)の一部改正について

①トレーラ・ハウスについて、用語を定義したうえで基準緩和の認定を申請することができる自動車として追加しました。

➤（用語）

「トレーラ・ハウス」とは、住居、店舗、事務営業所、公共施設等として使用するための施設・工作物を有する被けん引自動車であって、その大きさが保安基準第 2 条の制限を超えているもの。

➤（基準緩和の認定を申請することができる自動車）

トレーラ・ハウスのうち、当該自動車が有する施設・工作物が分割困難な構造であり、かつ、当該自動車を特定地に定置して使用するとともに、そのための運行が一時的な片道限りのもの。

②基準緩和自動車の使用者以外の者が当該自動車を使用し、関係法令等に違反して運行した場合においても、当該自動車が、基準緩和の認定に関する行政処分の対象となることを明記しました。

③その他所要の改正を行いました。

## 2. スケジュール

公布：平成 24 年 12 月 27 日

施行：公布と同じ

**(4)バスに対する衝突被害軽減ブレーキの義務付け、  
二輪車騒音規制の協定規則の導入による規制強化等に伴う  
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 1 月 25 日

自 動 車 局

**バスに対する衝突被害軽減ブレーキの義務付け、  
二輪車騒音規制の協定規則の導入による規制強化等に伴う  
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24年11月1日に開催された「平成24年度第2回車両安全対策検討会」において、大型バスに対して衝突被害軽減ブレーキを義務付けることが合意されました。

また、平成24年4月の中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次答申）」において、二輪車の加速走行騒音対策について国連欧州経済委員会の「騒音防止装置協定規則（第41号）」を導入することが答申されました。

上記を受け、我が国の安全・環境基準の向上を図るため、今般、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を以下の通り改正し、平成25年1月27日に施行することとしますので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

**(1) バスに対する衝突被害軽減ブレーキの義務付け**

先行車と追突、又は追突の可能性が高いと判断した場合に自動的にブレーキを作動させ衝突時の速度を下げる衝突被害軽減ブレーキについて、車両総重量12 t を超えるバスに対して装着を以下のスケジュールで義務付けます。

○新型車：平成26年11月1日以降

○継続生産車：平成29年9月1日以降

**(2) 騒音防止装置協定規則の導入**

二輪車の加速走行騒音対策について、国連欧州経済委員会の騒音防止装置協定規則（第41号）を採用し、加速走行騒音試験法等を国際基準と調和し、以下のスケジュールで義務付けます。

これにより、二輪車からの自動車交通騒音について低減が図られます。

○型式指定車：平成26年1月1日以降

○継続生産車：平成29年1月1日以降

**(3) その他**

日本が既に採用しているドアラッチ・ヒンジ等の国際基準の改訂が平成25年1月27日より発効されますので、これと整合を取るための基準の改正を実施します。

## 「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

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 24 年 11 月 1 日に開催された「平成 24 年度第 2 回車両安全対策検討会」において、特定のバスに対して衝突被害軽減制動制御装置（以下「衝突被害軽減ブレーキ」という。）を義務付けることが合意されました。

また、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及び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。）について段階的な採用を進めているところです。

二輪車の騒音基準の国際調和については、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）において議論が進められており、日本からも国際調和及び認証の相互承認を推進するため、議論に積極的に参加し、「騒音防止装置協定規則（第 41 号）」が改訂されました。

また、平成 24 年 4 月の中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次答申）」において二輪車の加速走行騒音対策について「騒音防止装置協定規則（第 41 号）」を導入することが答申されました。

このほか、平成 24 年 6 月に開催された UN/ECE WP29 第 157 回会合において、協定規則のうち、我が国が既に採用している「ドアラッチ・ヒンジに係る協定規則（第 11 号）」などの改訂が承認されており、平成 25 年 1 月 27 日にこれらが発効される予定となっています。

上記への対応にあたり、「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）保安基準及び細目告示の改正

- ① 衝突被害軽減ブレーキ（細目告示第 15 条、第 93 条、第 171 条、別添 113 関係）  
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（立席を有するものを除く。）であって車両総重量が 5 t を超えるもの

##### 【改正概要】

- 衝突被害軽減ブレーキを備える場合は、別添 113 「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に適合しなければならないこととします。
- 加えて、専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（立席を有する自動車を除く。）であり、かつ、車両総重量が 12 t を超えるものにあつては、適用時期以降、別添 113 「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」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。

【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（立席を有する自動車を除く。）であって車両総重量が 12 t を超えるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準適合義務：施行日以降</li> <li>・ 装着義務：平成 26 年 11 月 1 日以降</li> </ul>
適用範囲のうち、上記以外の自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準適合義務：施行日以降</li> </ul>

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（立席を有する自動車を除く。）であって車両総重量が 12 t を超えるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準適合義務：施行日以降</li> <li>・ 装着義務：平成 29 年 9 月 1 日以降</li> </ul>
適用範囲のうち、上記以外の自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準適合義務：施行日以降</li> </ul>

- ② 騒音防止装置（細目告示第 40 条、第 118 条、第 196 条、第 252 条、第 268 条、第 284 条関係）

「騒音防止装置協定規則（第 41 号）」の採用に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 二輪自動車（側車付二輪自動車及び被牽引自動車を除く。）及び二輪の原動機付自転車（総排気量が 50cc を超えるもの又は最高速度 50km/h を超えるものに限る。）（以下「二輪車」という。）

【改正概要】

- 加速走行騒音試験法について、騒音防止装置協定規則に定める加速走行騒音試験法を導入します。
- 規制値について、下表に示す騒音防止装置協定規則の規制値とします。

車両区分	規制値
PMR※が 2.5 以下のもの	7.3 d B
PMR が 2.5 を超え、5.0 以下のもの	7.4 d B
PMR が 5.0 を超えるもの	7.7 d B

※ PMR(Power to Mass Ratio)の算出方法

$$PMR = \text{最高出力 (kW)} / (\text{車両重量 (kg)} + 75\text{kg}) \times 1000$$

- PMR が 5.0 を超える車両に追加騒音規定を新たに導入します。
- 近接排気騒音試験法について、騒音防止装置協定規則に定めるものを導入します。
- 定常走行騒音規制を廃止します。

【適用時期】

- 新たに型式の指定等を受ける二輪車（輸入車を除く。）にあつては、平成 26 年 1 月 1 日以降
- 上記以外の二輪車にあつては、平成 29 年 1 月 1 日以降

③ 乗降口（細目告示第 35 条、第 113 条、第 191 条関係）

「ドアラッチ・ヒンジに係る協定規則（第 11 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 自動車（乗車定員 11 人以上の自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の乗降口に備える扉及び当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、乗員が車外放出されるおそれがある扉

【改正概要】

- 現行、乗降口に備える扉について協定規則第 11 号の技術的な要件を適用しておりますが、乗員が乗降口として使用しない扉であっても、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、乗員が車外放出されるおそれがあるとして協定規則第 11 号の技術的な要件を適用することとします。

《参考図》 協定規則第 11 号の技術的な要件の適用対象



【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 人未満の自動車	平成 27 年 1 月 27 日以降
貨物の運送の用に供する車両総重量が 3.5 t 以下の自動車	
専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人の自動車	平成 30 年 1 月 27 日以降
貨物の運送の用に供する車両総重量が 3.5 t を超える自動車	



④ 年少者用補助乗車装置等（細目告示第 32 条、第 110 条関係）

「年少者用補助乗車装置に係る協定規則（第 44 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

- 年少者用補助乗車装置

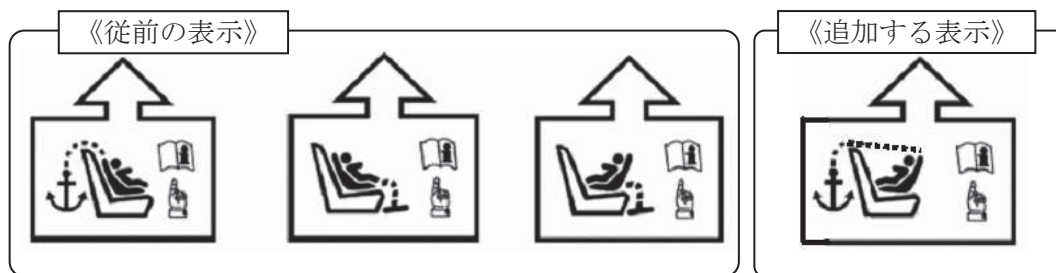
【改正概要】

- 年少者用補助乗車装置本体に表示する警告表示ラベル\*の様式を変更します。  
※エアバッグを備えられた助手席に、後向きの年少者用補助乗車装置を装着しないようにする表示

《変更後の表示》



- 年少者用補助乗車装置本体に表示する取付方法等の表示ラベルの様式に、トップテザーを備えた後向き年少者用補助乗車装置を取り付ける場合の表示を追加します。



【適用時期】

- 施行日より適用します。

⑤ 乗用車用空気入タイヤの技術基準（細目告示別添 3 関係）

「乗用車の空気入ゴムタイヤに係る協定規則（第 30 号）」の改訂に伴い、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（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人未満のもの及び車両総重量が 3.5t 以下の被牽引自動車に備えるものとして設計された空気入ゴムタイヤ

- 別添 4「トラック、バス及びトレーラ用空気入タイヤの技術基準」1.ただし書の適用を受ける自動車に備えるタイヤ

※従前と変更はありません。

**【改正概要】**

- 用語の定義として「一般道路用タイヤ」、「特殊用途タイヤ」、「プロフェッショナルオフロードタイヤ」を規定し、性能要件等について定めます。
- 「補強」の定義について、具体的条件を明確化します。

**【適用時期】**

- 施行日より適用します。

- ⑥ トラック、バス及びトレーラ用空気入タイヤの技術基準（細目告示別添 4 関係）  
「商用車の空気入ゴムタイヤに係る協定規則（第 54 号）」の改訂に伴い、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（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人以上の自動車、貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）及び車両総重量が 3.5t を超える被牽引自動車に備えるものとして設計された空気入ゴムタイヤ（80km/h 未満の速度に対応する速度区分によって識別されるものを除く。）

※従前と変更はありません。

**【改正概要】**

- 用語の定義として「プロフェッショナルオフロードタイヤ」を規定し、性能要件等を定めます。
- 「特殊用途タイヤ」の構造要件を規定します。
- タイヤの分類方法として「タイヤクラス」を定義します。

**【適用時期】**

- 施行日より適用します。

- ⑦ 乗用車の制動装置の技術基準（細目告示別添 12 関係）  
「乗用車の制動装置に係る協定規則（第 13H 号）」の改訂に伴い、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（乗車定員 10 人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、最高速度 25km/h 以下の自動車並びに被牽引自動車を除く。）及び車両総重量が 3.5t 以下の貨物自動車（細目告示第 15 条第 2 項ただし書き及び第 93 条第 2 項ただし書きの規定を適用するものに限る。）に備える制動装置

※従前と変更はありません。

**【改正概要】**



- 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置について、始動スイッチをオフした後の性能要件を明確化します。

【適用時期】

- 施行日より適用します。

⑧ その他

その他、協定規則において、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされたので、細目告示についても同様に所要の改正を行うこととします。

## (2) 装置型式指定規則の改正

「騒音防止装置協定規則（第 41 号）」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装置型式指定規則に追加等するため、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。

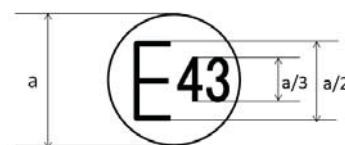
【改正概要】

- 第 5 条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係

- ・ 二輪車の「騒音防止装置」であって騒音防止装置協定規則に基づき認定されたものについて、型式指定を受けたものとみなすこととします。

- 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、「騒音防止装置」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

公布：平成 25 年 1 月 25 日

施行：平成 25 年 1 月 27 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\\_jun12.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_jun12.html)

## 2. 通達等

### (1) エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について (協力依頼)

国自整第65号  
平成24年7月13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整備課長

エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について  
(協力依頼)

今般、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」において、エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について検討を行い、その結果を別添のとおり、公表しました。

つきましては、貴会におかれましても、これを踏まえ、適切かつ確実な点検整備が実施されるよう、貴会傘下会員に対し、周知頂けますようお願いいたします。

## エンジンオイルの劣化による車両火災について

- 自動車メーカーから報告のあった自動車の事故・火災情報を統計的にとりまとめた「事故・火災情報の統計結果について（平成22年）」によると、装置別の火災情報件数が最も多いのは、原動機の163件。
- 原動機から発生する車両火災は、一般的には点検整備の未実施によるエンジンオイルの劣化が多いと考えられる。
- 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、再現実験により車両火災に至ること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係るポイントを取りまとめた。

### オイル劣化について

- 最近の自動車を取り巻く状況としては、全ての車種で長期使用化が進んでいることから（別添2）、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車において、エンジンオイルの劣化について注意が必要になっている。
- また、一般的にエンジンを短時間使用するだけでは、エンジンオイルは劣化しないとは考えられがちであるが、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においてもエンジンオイルの劣化は進行する。
- 最近では、エンジンとモーターを状況等により交互に使用するハイブリッド自動車や、信号待ち等でエンジンを停止させるアイドリングストップ機能を備えた自動車も市場に出てきており、そのようなエンジンの使用においても、エンジンオイルの劣化について注意が必要である。
- こうした背景を踏まえれば、エンジンオイルの劣化による車両火災は、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車や使用状況において発生する可能性があることをユーザーが認識し、点検整備を適切に行うことが重要である。

### オイル劣化による車両火災の再現実験

- 再現実験により、車両火災に至ることを確認した（別添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注意喚起に係るポイントをまとめた。
  - ① エンジンオイルの劣化は、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においても進行するため、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車について、その使用状況に関わらず、エンジンオイルの量と汚れを日常点検によりチェックすることが必要であること。

- ② エンジンオイルが劣化している状態でエンジンを使い続けていると、最悪の場合、エンジンが焼き付き、火災が発生するおそれがあることから、エンジンオイルは、一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要になること。

(参考) エンジンオイルの日常点検方法



エンジンに付いているオイル・レベルゲージを使って、量と汚れをチェック!

## 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

岡野 道治 日本大学理工学部教授

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

江坂 行弘 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

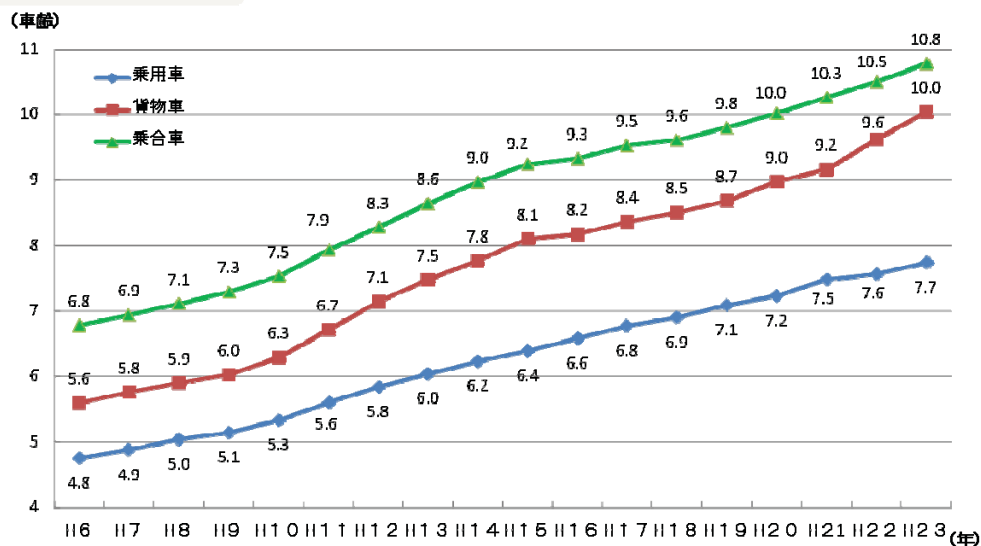
増井 潤 社団法人 日本自動車整備振興会連合会 常務理事

水野 幸治 名古屋大学工学研究科機械理工学専攻教授

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

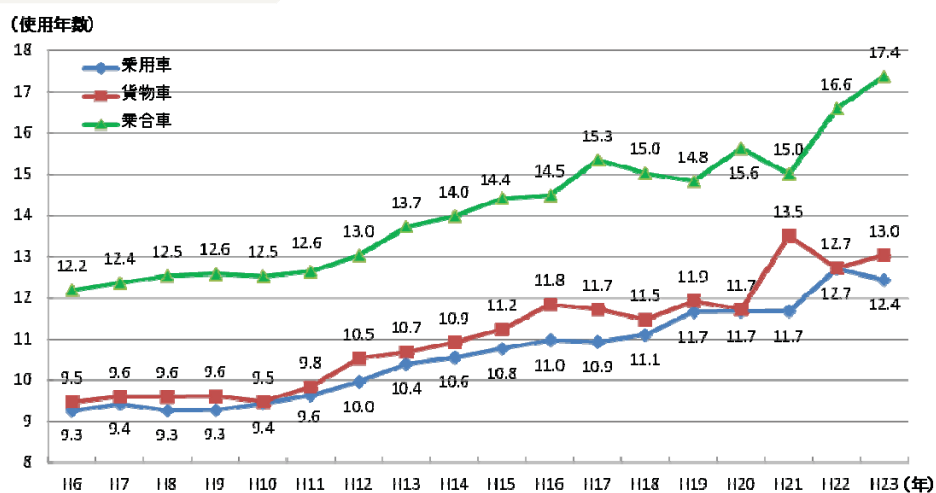
## 自動車の長期使用化

### 車種別の平均車齢



注) 数値は各年3月末現在  
資料: (財)自動車検査登録情報協会「わが国の保有動向」

### 車種別の平均使用年数



注) 数値は各年3月末現在  
資料: (財)自動車検査登録情報協会「わが国の保有動向」

## エンジンオイルの劣化による車両火災の再現実験

### 【実験準備】

エンジンオイルが劣化すると、エンジンオイルに不溶な劣化物質が発生し、これがエンジン内部に堆積することにより、オイルストレーナ等を目詰まりさせて、オイルの循環が悪化すると考えられる。



図1 使用過程車のエンジン内部の比較

1/16開口の模擬閉塞オイルストレーナ（図2）により、劣化物質による閉塞状態を再現した。

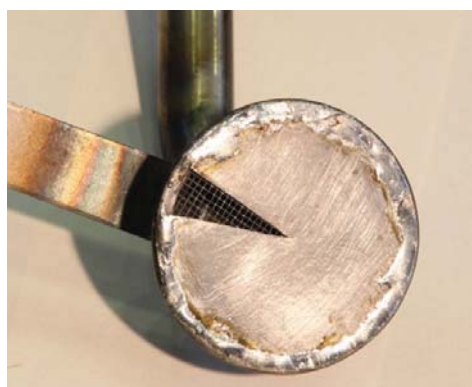


図2 模擬閉塞オイルストレーナ  
(1/16開口)

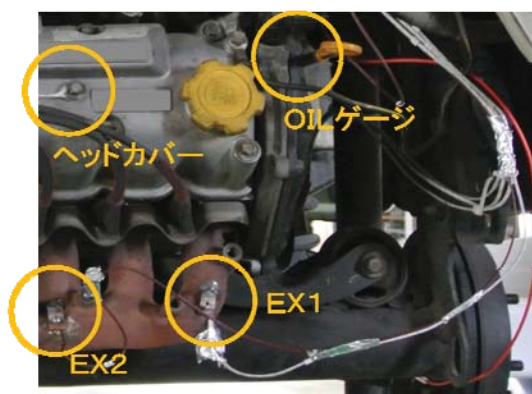


図3 熱電対取り付け状況

耐久走行実験は、最初はアイドルで暖機し、20km/hで低速運転を各部の温度が安定するまで、又は、何らかの異常が発生するまで実施した。（実験中は、図3のエンジン各部の温度について測定。）



### 【実験結果】

アイドルで暖機後、20km/h で低速運転をしている途中で、エンジンが破損してエンジン上部から発煙・発火し、自然消火した。

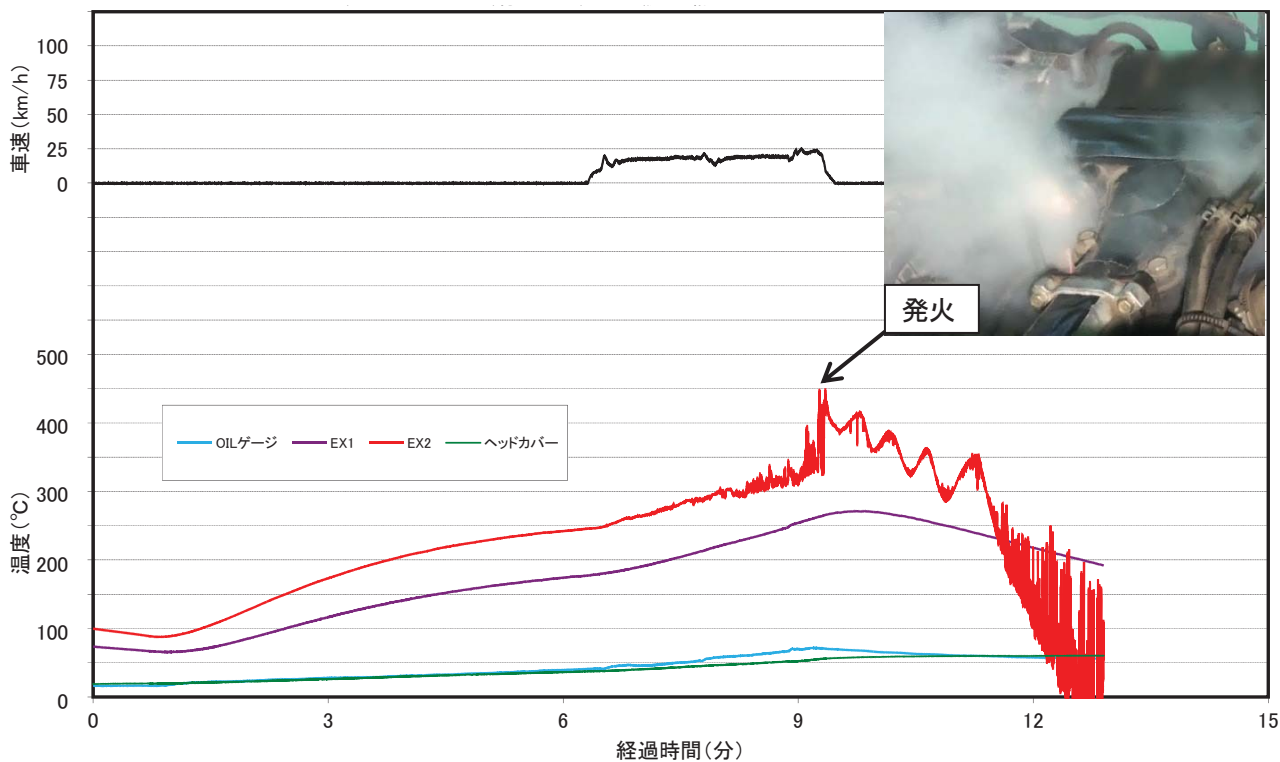


図4 測定結果

破損したエンジンを分解して調査したところ、コンロッドベアリングが焼き付き、破損したコンロッドがシリンダブロックを貫通（参考参照）。そこからエンジンオイルが飛散し、排気管にかかるなどにより発煙・発火したものとみられる。

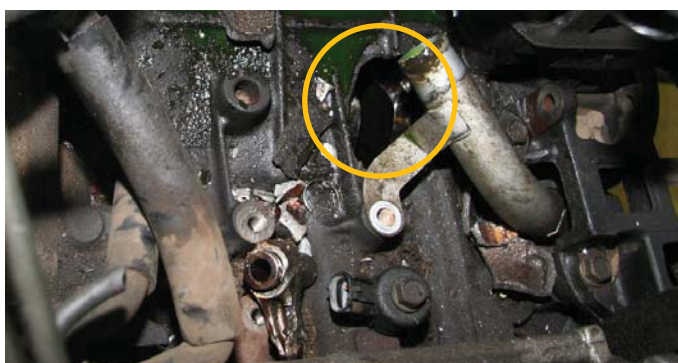


図5 シリンダブロックの貫通孔



図6 折れたコンロッド小端部  
及びシリンダブロック破片

(参考)

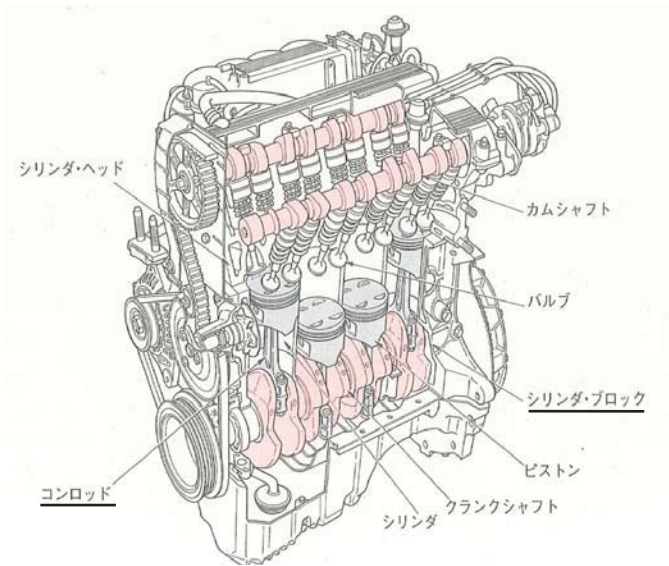


図 エンジン本体

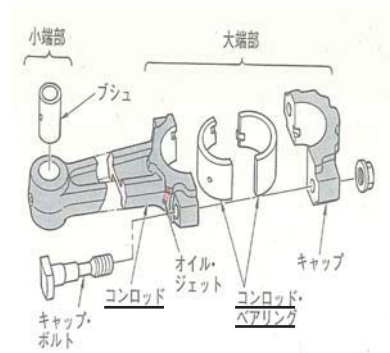


図 コンロッド及び  
コンロッドベアリング

自動車のエンジンは、燃料ガスの爆発によってシリンダ内のピストンを往復運動させ、コンロッドとクランクシャフトを介して回転運動に変えることにより、自動車を走行させるエネルギーを取り出している。

- 「シリンダブロック」とは  
シリンダを形成するエンジンの本体となる部分。ピストンやコンロッド、クランクシャフトなどさまざまな部品が装着される。
- 「コンロッド」とは  
ピストンとクランクシャフトを繋ぎ、ピストンの往復運動をクランクシャフトの回転運動へと変換させるための部品。
- 「コンロッドベアリング」とは  
摩擦抵抗を小さくするため、コンロッドとクランクシャフトの結合部に組み込む軸受。

**(2) 「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 66 号の 2  
平成 24 年 7 月 24 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 66 号  
平成 24 年 7 月 24 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 24 年国土交通省告示第 237 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ましたので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

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（傍線部分は改正部分）  
（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>記</p> <p>1. ～28. (略)</p> <p>29. 適用関係告示第15条第16項ただし書の「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25年6月23日から平成26年6月22日までに新型届出による取扱いを受けた自動車                      (2) 平成25年6月23日から平成26年6月22日までに輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>30. 適用関係告示第19条第7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26年7月26日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車                      (2) 平成26年7月26日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車                      (3) 平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車（平成26年7月25日以前に型式指定を受けた自動車から座席及び座席取付装置に変更がないものを除く。）                      (4) 平成26年7月26日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成26年7月25日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車から座席及び座席取付装置に変更がないものを除く。）                      (5) 平成26年7月26日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成26年7月25日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車から座席及び座席取付装置に変更がないものを除く。）</p> <p>31. 適用関係告示第20条第13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26年7月26日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車                      (2) 平成26年7月26日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車                      (3) 平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車（平成26年7月25日以前に型式指定を受けた自動車から座席ベルト及び座席ベルト取付装置に変更がないものを除く。）                      (4) 平成26年7月26日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成26年7月25日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車から座席ベルト及び座席ベルト取付装置に変更がないものを除く。）</p>	<p>記</p> <p>1. ～28. (略)                      (新規)</p> <p>(新規)</p> <p>(新規)</p>

(5) 平成26年7月26日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成26年7月25日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車から座席ベルト及び座席ベルト取付装置に変更がないものを除く。）

附 則

この改正は、平成24年7月26日から適用する。

### (3)チャイルドシートの肩ベルトによる子供の負傷を 防止するための注意喚起について(協力依頼)

国自審第 851 号  
平成 24 年 8 月 31 日

社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長

国土交通省自動車局  
審査・リコール課長

#### チャイルドシートの肩ベルトによる子供の負傷を防止するための 注意喚起について(協力依頼)

国土交通省では、これまでも肩ベルトの適切な調整等、チャイルドシートの適切な使用方法について自動車ユーザーへの注意喚起を行ってきたところですが、今般、子供の体がチャイルドシートの外に出てチャイルドシートの肩ベルトが首にかかった状態となる事案が発生しました。肩ベルトが適切に調整されておらず緩んでいたために、子供が抜け出せたこと及び子供を車内に一人で残していたことが、本事案の発生原因として考えられます。

つきましては、あらゆる機会をとらえ、自動車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、自動車ユーザーに対する注意喚起用のチラシを別添のとおり作成しましたので、適宜ご活用下さい。

#### 記

##### 【チャイルドシートの肩ベルトによる子供の負傷防止に関する注意事項】

- ・ 肩ベルトがお子様の身体にフィットしているかきちんと確認しましょう。
  - ✓ 肩ベルトの高さは、お子様の成長に合わせて調整して下さい。
  - ✓ お子様を乗せる度に、必ず肩ベルトの緩みを取り、お子様の身体にフィットするように肩ベルトの長さを調整して下さい。
  - ✓ 詳しい調整方法は、それぞれのチャイルドシートの取扱説明書で再度確認して下さい。
- ・ 小さなお子様を車内に一人にするのは危険ですので、くれぐれも、お子様を置いて車から離れないで下さい。



**（４）「非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて」  
（平成3年6月28日付地技第168号）の一部改正について**

国自環第144号の4  
平成24年10月22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  
環境政策課長

「非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて」（平成3年6月28日付地技第168号）の一部改正について

標記について、別紙のとおり、各地方運輸局自動車技術安全部長等に通知したので、貴会（組合）においても傘下会員（組合員）に対し、この旨周知徹底方お願いします。

別添

「非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて」(平成3年6月28日地技第168号)の一部改正について 新旧対照表

(傍線部分は改正部分)

平成3年6月28日 地技第168号

最終改正：平成24年10月22日 国自環第144号

新	旧
<p>非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて</p> <p>記</p> <p>1. (略)</p> <p>2. ガソリンを燃料とする二輪自動車に対する排出ガス試験の取扱い          (1) 書面通達記2に規定する「公的な試験機関において実施された試験結果を表す書面」としての自動車排出ガス試験結果成績表の様式は、細目告示別添44-<u>二輪車排出ガス</u>の測定方法(適用関係告示により細目告示別添44の測定方法が適用されないこととされている自動車について排出ガス試験を行う場合には、当該測定方法に代えて適用すべきものとして適用関係告示に定める測定方法)により測定された場合には、別添様式2とする。</p> <p>3. ~8. (略)</p> <p>別添様式1 (略)</p> <p>別添様式2 別添(二輪車モード法成績表)(略)</p> <p>別添(二輪車モード(コードモード))(略)</p> <p><u>別添(WMTCモード)</u></p> <p>別添様式3~7 (略)</p>	<p>非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて</p> <p>記</p> <p>1. (略)</p> <p>2. ガソリンを燃料とする二輪自動車に対する排出ガス試験の取扱い          (1) 書面通達記2に規定する「公的な試験機関において実施された試験結果を表す書面」としての自動車排出ガス試験結果成績表の様式は、細目告示別添44-<u>二輪車モード排出ガス</u>の測定方法(適用関係告示により細目告示別添44の測定方法が適用されないこととされている自動車について排出ガス試験を行う場合には、当該測定方法に代えて適用すべきものとして適用関係告示に定める測定方法)により測定された場合には、別添様式2とする。</p> <p>3. ~8. (略)</p> <p>別添様式1 (略)</p> <p>別添様式2 別添(二輪車モード法成績表)(略)</p> <p>別添(二輪車モード(コードモード))(略)</p> <p>別添様式3~7 (略)</p>

別添

二輪自動車排出ガス試験結果成績表(WMTCモード)

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW (PS)/min-1(rpm) 車両クラス \_\_\_\_\_  
車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L  
走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験成績書

○タイプ I (モード測定)

排出ガス成分	パート1 (又は低速パート1) 低温	パート1 (又は低速パート1、 パート2、低速パート2) 高温	パート3 (又は低速パート3) 高温	排出量
CO (NDIR)	g/km	g/km	g/km	g/km
HC (FID)	g/km	g/km	g/km	g/km
NOx (CLD)	g/km	g/km	g/km	g/km
CO <sub>2</sub> (NDIR)	g/km	g/km	g/km	g/km

○タイプ II (アイドリング測定)

濃 度	
CO	HC
%	ppm

◎ 排出ガス対策装置

排出ガス対策装置	種類	
	個数	
	製作者名	

◎ 備考

\_\_\_\_\_

WMTC モード(タイプ I) 試験結果

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW(PS)/min-1(rpm) \_\_\_\_\_ 車両クラス \_\_\_\_\_  
 車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L \_\_\_\_\_  
 走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
 使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) \_\_\_\_\_ 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
 等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験機器

シャシダイナモメータ(DC/DY、EC/DY、 ) \_\_\_\_\_ 送風機(車速比例型、 ) \_\_\_\_\_

◎ 排出ガス測定機器

排出ガス分析計 \_\_\_\_\_ モード測定用 \_\_\_\_\_  
 CVS装置(PDP、CFV) \_\_\_\_\_ (採取量 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>/min)

◎ ソーク記録

ソーク室内温度(退室前6時間の温度) 最高 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ 最低 \_\_\_\_\_ K(°C) 冷却水温度(放置後) \_\_\_\_\_ K(°C)  
 ソーク時間 \_\_\_\_\_ 時間(入室 日 時 分 ~ 退室 日 時 分) 潤滑油温度(放置後) \_\_\_\_\_ K(°C)

◎ 試験結果

○ モード測定

運転開始時刻 \_\_\_\_\_ 時 \_\_\_\_\_ 分 \_\_\_\_\_  
 試験室内乾球温度 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ \_\_\_\_\_ K(°C) 湿度補正係数(KH) \_\_\_\_\_  
 // 湿球温度 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ \_\_\_\_\_ K(°C) 排気管開口部静圧差 \_\_\_\_\_ kPa(50km/h)  
 // 相対湿度 \_\_\_\_\_ % 試験室内大気圧 \_\_\_\_\_ kPa  
 希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート1(又は 低速パート1)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
低温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート1(又は 低速パート1、 パート2、低速 パート2)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
高温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート3(又は 低速パート3)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
高温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

◎ 備考

\_\_\_\_\_

WMTC モード(タイプII)試験結果

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW(PS)/min-1(rpm) 車両クラス \_\_\_\_\_  
 車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L  
 走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
 使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
 等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験機器

シャンダイナモメータ(DC/DY、EC/DY、 \_\_\_\_\_ )  
 送風機(車速比例型、 \_\_\_\_\_ )

◎ 排出ガス測定機器

排出ガス分析計 \_\_\_\_\_ アイドリング測定用 \_\_\_\_\_  
 CVS装置(PDP、CFV) \_\_\_\_\_ (採取量 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>/min)

◎ 試験結果

○ アイドリング測定

スパークプラグ座温度 \_\_\_\_\_ K(°C) 冷却水温度 \_\_\_\_\_ K(°C) 潤滑油温度 \_\_\_\_\_ K(°C)

原動機回転速度 min-1(rpm)	吸気マニホールド 内圧力 (-kPa)	測定値 (NDIR)			濃度補正值	
		CO	HC	CO <sub>2</sub>	CO	HC
		%	ppm	%	%	ppm

◎ 備考

\_\_\_\_\_

(5) 「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の  
書面について」の一部改正について

国自環第142号の3  
平成24年10月22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

「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について」  
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並びに関係自動車検査機関の長に対して通達したので、貴会（組合）においても傘下会員（組合員）に対し、この旨周知徹底方お願いします。



別添

「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について」（平成3年6月28日地技第156号）の一部改正について 新旧対照表

(傍線部分は改正部分)

平成3年6月28日 地技第156号

最終改正：平成24年10月22日国自環第142号

新	旧
<p>道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について</p> <p>記</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 2. における「公的な試験機関」とは、国若しくは地方公共団体の付属機関（国立大学及び公立大学を含む。）又は公益法人であつて、車両総重量3.5トンを超える自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（以下「乗用車」という。）を除く。）の試験を行う場合には道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号。以下「細目告示」という。）別添41「重量車排出ガスの測定方法」又はこれと同等と認められる測定方法による試験の用に供する設備を、車両総重量3.5トン以下のもの又は乗用車の試験を行う場合には細目告示別添42「軽・中量車排出ガスの測定方法」による試験の用に供する施設を、二輪自動車の試験を行う場合には細目告示別添44「二輪車排出ガスの測定方法」による試験の用に供する設備を、道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成15年国土交通省告示第1318号。以下「適用関係告示」という。）により細目告示の基準が適用されないこととされている自動車の試験を行う場合には細目告示に代えて適用すべきものとして適用関係告示に定める測定方法による試験の用に供する設備を、それぞれ有しているものと認められた機関をいう。</p>	<p>道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について</p> <p>記</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 2. における「公的な試験機関」とは、国若しくは地方公共団体の付属機関（国立大学及び公立大学を含む。）又は公益法人であつて、車両総重量3.5トンを超える自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（以下「乗用車」という。）を除く。）の試験を行う場合には道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号。以下「細目告示」という。）別添41「重量車排出ガスの測定方法」又はこれと同等と認められる測定方法による試験の用に供する設備を、車両総重量3.5トン以下のもの又は乗用車の試験を行う場合には細目告示別添42「軽・中量車排出ガスの測定方法」による試験の用に供する施設を、二輪自動車の試験を行う場合には細目告示別添44「二輪車モード排出ガスの測定方法」による試験の用に供する設備を、道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成15年国土交通省告示第1318号。以下「適用関係告示」という。）により細目告示の基準が適用されないこととされている自動車の試験を行う場合には細目告示に代えて適用すべきものとして適用関係告示に定める測定方法による試験の用に供する設備を、それぞれ有しているものと認められた機関をいう。</p>

(6) 「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」等の  
一部改正について

国自環第143号の3  
平成24年10月22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  
環境政策課長

「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」等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並びに関係自動車検査機関の長に対して通達したので、貴会（組合）においても傘下会員（組合員）に対し、この旨周知徹底方お願いします。

別 紙  
国自環第143号  
平成24年10月22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

あて（単名各通）

自動車局環境政策課長

「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」等の一部改正について

下記通達について、それぞれ別添新旧対照表のとおり改正したので、今後はこれにより実施されたい。

記

1. 「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」（平成23年6月30日国自環第70号）
2. マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて（平成22年2月5日国自環第247号）
3. 非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて（平成22年2月5日国自環第248号）

改正	現行
<p>改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について</p> <p>道路運送車両法施行規則第36条第5項及び第6項に係る提出書面については、「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について（依命通達）」（平成3年6月28日付地技第156号）により通達されたところであるが、今後、普通自動車及び小型自動車並びに軽自動車の新規検査（予備検査を含む。以下同じ。）の際に提出する排出ガスに係る書面については、同通達によるほか、下記1.から5.までによることとされたい。ただし、2.及び3.に掲げる規定については、普通自動車及び小型自動車であつて、車両総重量が3.5t以下のも又は専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの並びに軽自動車に限り適用することとする。</p> <p>また、指定自動車等（乗車定員が11人以上の自動車、車両総重量が3.5tを超える自動車及び大型特殊自動車を除く。）であつて、消音器等の改造が行われた自動車の新規検査の際に提出する騒音に係る書面については、同通達によるほか、下記6.及び7.によることとされたい。</p> <p>記</p> <p>1. ～ 3. (略)</p> <p>4. 自動車排出ガス試験結果成績表の様式は、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号。以下「細目告示」という。）第41条第1項第3号及び第4号、第7号及び第8号並びに第11号及び第12号の自動車にあつては別添1によるものとし、道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成15年国土交通省告示第1318号。以下「適用関係告示」といふ。）第28条第108項から第113項までの自動車にあっては別添2、同条第102項から第107項までの自動車にあっては別添3、同条第4項から第76項までの自動車のうち10・15モード排出ガス規制対象となるものであつて、ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする自動車のうち10・15モード排出ガスを燃料とするものは別添4及び別添5、軽油を燃料とするものは別添6によるものとし、細目告示第41条第1項第1号、第2号、第5号、第6号、第9号及び第10号の自動車にあっては別添7とし、細目告示第41条第1項第17号及び第18号の自動車にあっては別添8とし、適用関係告示第28条第151項及び第152項の自動車に</p>	<p>改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について</p> <p>道路運送車両法施行規則第36条第5項及び第6項に係る提出書面については、「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について（依命通達）」（平成3年6月28日付地技第156号）により通達されたところであるが、今後、普通自動車及び小型自動車並びに軽自動車の新規検査（予備検査を含む。以下同じ。）の際に提出する排出ガスに係る書面については、同通達によるほか、下記1.から5.までによることとされたい。ただし、2.及び3.に掲げる規定については、普通自動車及び小型自動車であつて、車両総重量が3.5t以下のも又は専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの並びに軽自動車に限り適用することとする。</p> <p>また、指定自動車等（乗車定員が11人以上の自動車、車両総重量が3.5tを超える自動車及び大型特殊自動車を除く。）であつて、消音器等の改造が行われた自動車の新規検査の際に提出する騒音に係る書面については、同通達によるほか、下記6.及び7.によることとされたい。</p> <p>記</p> <p>1. ～ 3. (略)</p> <p>4. 自動車排出ガス試験結果成績表の様式は、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号。以下「細目告示」という。）第41条第1項第3号及び第4号、第7号及び第8号並びに第11号及び第12号の自動車にあつては別添1によるものとし、道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成15年国土交通省告示第1318号。以下「適用関係告示」といふ。）第28条第108項から第113項までの自動車にあっては別添2、同条第102項から第107項までの自動車にあっては別添3、同条第4項から第76項までの自動車のうち10・15モード排出ガスを燃料とするものは別添4及び別添5、軽油を燃料とするものは別添6によるものとし、細目告示第41条第1項第1号、第2号、第5号、第6号、第9号及び第10号の自動車にあっては別添7とし、細目告示第41条第1項第17号及び第18号の自動車にあっては別添8とし、適用関係告示第28条第151項及び第152項の自動車に</p>

**あつては別添9**によるものとする。

なお、公的な試験機関において実施された試験結果を表す書面の様式は、別途定めることができるものとする。

5.、6. (略)

7. 加速走行騒音試験結果成績表の様式は、**別添10**によるものとする。  
なお、公的な試験期間において実施された加速走行騒音試験結果を表す書面の様式は、別途定めることができるものとする。

(注1)、(注2) (略)

**(注3)** **別添8に係る等価慣性重量のランクは次のとおりとする。**

表3

試験二輪車等重量 (k g)	等価慣性重量の標準値 (k g)
9.5<~≦10.5	100
10.5<~≦11.5	110
11.5<~≦12.5	120
12.5<~≦13.5	130
13.5<~≦14.5	140
14.5<~≦15.5	150
15.5<~≦16.5	160
16.5<~≦17.5	170
17.5<~≦18.5	180
18.5<~≦19.5	190
19.5<~≦20.5	200
20.5<~≦21.5	210
21.5<~≦22.5	220
22.5<~≦23.5	230
23.5<~≦24.5	240
24.5<~≦25.5	250
25.5<~≦26.5	260
26.5<~≦27.5	270
27.5<~≦28.5	280
28.5<~≦29.5	290
29.5<~≦30.5	300
30.5<~≦31.5	310
31.5<~≦32.5	320
32.5<~≦33.5	330
33.5<~≦34.5	340
34.5<~≦35.5	350
35.5<~≦36.5	360
36.5<~≦37.5	370

なお、公的な試験機関において実施された試験結果を表す書面の様式は、別途定めることができるものとする。

5.、6. (略)

7. 加速走行騒音試験結果成績表の様式は、**別添9**によるものとする。  
なお、公的な試験期間において実施された加速走行騒音試験結果を表す書面の様式は、別途定めることができるものとする。

(注1)、(注2) (略)

375<~≤385	380
385<~≤395	390
395<~≤405	400
405<~≤415	410
415<~≤425	420
425<~≤435	430
435<~≤445	440
445<~≤455	450
455<~≤465	460
465<~≤475	470
475<~≤485	480
485<~≤495	490
495<~≤505	500
以下10kgごと	以下10kgごと

(注4) 別添9に係る等価慣性重量のランクは次のとおりとする。

表4

試験二輪車等重量 (k g)	等価慣性重量の標準値 (k g)
~ ≤ 85	80
85 < ~ ≤ 95	90
95 < ~ ≤ 105	100
105 < ~ ≤ 115	110
115 < ~ ≤ 125	120
125 < ~ ≤ 135	130
135 < ~ ≤ 145	140
145 < ~ ≤ 165	150
165 < ~ ≤ 185	170
185 < ~ ≤ 205	190
205 < ~ ≤ 225	210
225 < ~ ≤ 245	230
245 < ~ ≤ 270	260
270 < ~ ≤ 300	280
300 < ~ ≤ 330	310
330 < ~ ≤ 360	340
360 < ~ ≤ 395	380
395 < ~ ≤ 435	410
435 < ~ ≤ 475	450
475 < ~ ≤ 515	490
515 < ~ ≤ 555	530
以下40kgごと	以下40kgごと

(注3) 別添8に係る等価慣性重量のランクは次のとおりとする。

表3

試験二輪車等重量 (k g)	等価慣性重量の標準値 (k g)
~ ≤ 85	80
85 < ~ ≤ 95	90
95 < ~ ≤ 105	100
105 < ~ ≤ 115	110
115 < ~ ≤ 125	120
125 < ~ ≤ 135	130
135 < ~ ≤ 145	140
145 < ~ ≤ 165	150
165 < ~ ≤ 185	170
185 < ~ ≤ 205	190
205 < ~ ≤ 225	210
225 < ~ ≤ 245	230
245 < ~ ≤ 270	260
270 < ~ ≤ 300	280
300 < ~ ≤ 330	310
330 < ~ ≤ 360	340
360 < ~ ≤ 395	380
395 < ~ ≤ 435	410
435 < ~ ≤ 475	450
475 < ~ ≤ 515	490
515 < ~ ≤ 555	530
以下、40kgごと	以下、40kgとび



別添 1 ～別添 7 (略)

別添 8 二輪自動車排出ガス試験結果成績表 (WMT C モード)

別添 9  
(略) 二輪自動車排出ガス試験結果成績表 (二輪車コントロールモード)

別添 10  
(略) 加速走行騒音試験結果成績表

別添 1 ～別添 7 (略)

別添 8  
(略) 二輪自動車排出ガス試験結果成績表 (二輪車コントロールモード)

別添 9  
(略) 加速走行騒音試験結果成績表

二輪自動車排出ガス試験結果成績表(WMTCモード)

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW (PS)/min-1(rpm) 車両クラス \_\_\_\_\_  
 車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L  
 走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
 使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
 等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験成績書

○タイプ I (モード測定)

排出ガス成分	パート1 (又は低速パート1) 低温	パート1 (又は低速パート1、 パート2、低速パート2) 高温	パート3 (又は低速パート3) 高温	排出量
CO (NDIR)	g/km	g/km	g/km	g/km
HC (FID)	g/km	g/km	g/km	g/km
NOx (CLD)	g/km	g/km	g/km	g/km
CO <sub>2</sub> (NDIR)	g/km	g/km	g/km	g/km

○タイプ II (アイドリング測定)

濃 度	
CO	HC
%	ppm

◎ 排出ガス対策装置

排出ガス対策装置	種類	
	個数	
	製作者名	

◎ 備考

\_\_\_\_\_

WMTC モード(タイプ I) 試験結果

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW(PS)/min-1(rpm) \_\_\_\_\_ 車両クラス \_\_\_\_\_  
 車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L \_\_\_\_\_  
 走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
 使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) \_\_\_\_\_ 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
 等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験機器

シャシダイナモメータ(DC/DY、EC/DY、 ) \_\_\_\_\_ 送風機(車速比例型、 ) \_\_\_\_\_

◎ 排出ガス測定機器

排出ガス分析計 \_\_\_\_\_ モード測定用 \_\_\_\_\_  
 CVS装置(PDP、CFV) \_\_\_\_\_ (採取量 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>/min)

◎ ソーク記録

ソーク室内温度(退室前6時間の温度) 最高 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ 最低 \_\_\_\_\_ K(°C) 冷却水温度(放置後) \_\_\_\_\_ K(°C)  
 ソーク時間 \_\_\_\_\_ 時間(入室 日 時 分 ~ 退室 日 時 分) 潤滑油温度(放置後) \_\_\_\_\_ K(°C)

◎ 試験結果

○ モード測定

運転開始時刻 \_\_\_\_\_ 時 \_\_\_\_\_ 分 \_\_\_\_\_  
 試験室内乾球温度 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ \_\_\_\_\_ K(°C) 湿度補正係数(KH) \_\_\_\_\_  
 // 湿球温度 \_\_\_\_\_ K(°C) ~ \_\_\_\_\_ K(°C) 排気管開口部静圧差 \_\_\_\_\_ kPa(50km/h)  
 // 相対湿度 \_\_\_\_\_ % 試験室内大気圧 \_\_\_\_\_ kPa  
 希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート1(又は 低速パート1)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
低温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート1(又は 低速パート1、 パート2、低速 パート2)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
高温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

希釈率(DF) \_\_\_\_\_ 希釈排出ガス量(V<sub>mix</sub>) \_\_\_\_\_ l/km 走行距離 \_\_\_\_\_ km

パート3(又は 低速パート3)	排出ガス成分	希釈排出ガス濃度 A	希釈空気濃度 B	正味濃度 A-[B×(1-1/DF)]	排出量
高温	CO (NDIR)	ppm	ppm	ppm	g/km
	HC (FID)	ppmC	ppmC	ppmC	g/km
	NO <sub>x</sub> (CLD)	ppm	ppm	ppm	g/km
	CO <sub>2</sub> (NDIR)	%	%	%	g/km

◎ 備考

\_\_\_\_\_

WMTC モード(タイプII)試験結果

試験期日: \_\_\_\_\_ 試験場所: \_\_\_\_\_ 会社名又は試験機関名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

◎ 試験二輪自動車

車名・型式(類別) \_\_\_\_\_ 原動機型式 \_\_\_\_\_ 最高出力 \_\_\_\_\_ kW(PS)/min-1(rpm) 車両クラス \_\_\_\_\_  
 車台番号 \_\_\_\_\_ サイクル \_\_\_\_\_ 気筒 \_\_\_\_\_ 総排気量 \_\_\_\_\_ L  
 走行キロ数 \_\_\_\_\_ km 変速機 \_\_\_\_\_ 減速比 \_\_\_\_\_ 車両重量 \_\_\_\_\_ kg  
 使用燃料 \_\_\_\_\_ 密度 \_\_\_\_\_ g/cm<sup>3</sup>(温度 \_\_\_\_\_ K(°C)) 最高速度 \_\_\_\_\_ km/h  
 等価慣性重量(設定値) \_\_\_\_\_ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 \_\_\_\_\_ kPa

◎ 試験機器

シャンダイナモメータ(DC/DY、EC/DY、 \_\_\_\_\_ )  
 送風機(車速比例型、 \_\_\_\_\_ )

◎ 排出ガス測定機器

排出ガス分析計 \_\_\_\_\_ アイドリング測定用 \_\_\_\_\_  
 CVS装置(PDP、CFV) \_\_\_\_\_ (採取量 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>/min)

◎ 試験結果

○ アイドリング測定

スパークプラグ座温度 \_\_\_\_\_ K(°C) 冷却水温度 \_\_\_\_\_ K(°C) 潤滑油温度 \_\_\_\_\_ K(°C)

原動機回転速度 min-1(rpm)	吸気マニホールド 内圧力 (-kPa)	測定値 (NDIR)			濃度補正值	
		CO	HC	CO <sub>2</sub>	CO	HC
		%	ppm	%	%	ppm

◎ 備考

\_\_\_\_\_

「マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて」  
(平成22年2月5日国自環第247号)の一部を改正する通達 新旧対照表

改正 平成24年10月22日付け 国自環第143号

新	旧
<p>マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて</p> <p>今般、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」(平成20年国土交通省告示第1532号)等の制定に伴い、内燃機関を原動機とする自動車等が備える消音器は、加速走行騒音を有効に防止するものでなければならぬこと等とされたことを踏まえ、今後、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。)第40条第2項、第118条第2項、第196条第2項、第252条第2項、第268条第2項及び第284条第2項並びに第118条第3項、第196条第3項、第268条第3項及び第284条第3項に基づく消音器の基準適合性の確認等に当たっては、下記のとおり取り扱うこととするので、了知されたい。</p> <p>なお、別紙の関係自動車検査機関及び関係団体あて通知したので申し添える。</p> <p>記</p> <p>第1 消音器等の改造及び構造</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 使用過程車における消音器以外の装置の改造により加速走行騒音性能規制に適合しなくなるおそれがある改造について</p> <p>異型式の原動機への換装(指定自動車等に備えられた消音器等であって、換装後の原動機用の加速走行騒音性能規制に適合した消音器等とセットで換装した場合を除く。)は、加速走行騒音性能規制に適合しなくなるおそれがある改造として取り扱うものとし、この場合における加速走行騒音性能規制への適合性については、改造車の新規検査時提出書面通達別添10の加速走行騒音試験結果成績表により確認するものとする。なお、この場合の加速走行騒音試験結果成績表は、公的試験機関又は自動車製作者等(加速走行騒音試験の実施について、自動車製作者と同等な能力を有すると認められる改造施工者を含む。)において実施されたものの写しで差し支えないものとする。</p> <p>第2～第6 (略)</p> <p>別添1 (略)</p> <p>別紙1 (略)</p>	<p>マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて</p> <p>今般、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」(平成20年国土交通省告示第1532号)等の制定に伴い、内燃機関を原動機とする自動車等が備える消音器は、加速走行騒音を有効に防止するものでなければならぬこと等とされたことを踏まえ、今後、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。)第40条第2項、第118条第2項、第196条第2項、第252条第2項、第268条第2項及び第284条第2項並びに第118条第3項、第196条第3項、第268条第3項及び第284条第3項に基づく消音器の基準適合性の確認等に当たっては、下記のとおり取り扱うこととするので、了知されたい。</p> <p>なお、別紙の関係自動車検査機関及び関係団体あて通知したので申し添える。</p> <p>記</p> <p>第1 消音器等の改造及び構造</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 使用過程車における消音器以外の装置の改造により加速走行騒音性能規制に適合しなくなるおそれがある改造について</p> <p>異型式の原動機への換装(指定自動車等に備えられた消音器等であって、換装後の原動機用の加速走行騒音性能規制に適合した消音器等とセットで換装した場合を除く。)は、加速走行騒音性能規制に適合しなくなるおそれがある改造として取り扱うものとし、この場合における加速走行騒音性能規制への適合性については、改造車の新規検査時提出書面通達別添9の加速走行騒音試験結果成績表により確認するものとする。なお、この場合の加速走行騒音試験結果成績表は、公的試験機関又は自動車製作者等(加速走行騒音試験の実施について、自動車製作者と同等な能力を有すると認められる改造施工者を含む。)において実施されたものの写しで差し支えないものとする。</p> <p>第2～第6 (略)</p> <p>別添1 (略)</p> <p>別紙1 (略)</p>

「非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて」（平成22年2月5日国自環第248号）の一部を改正する通達 新旧対照表

改正 平成24年10月22日付け 国自環第143号

新	旧
<p>非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて</p> <p>指定自動車等以外の非認証車、消音器改造車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについては、下記のとおりとするので、今後はこれにより取り扱われたい。</p> <p>なお、別紙のとおり、関係自動車検査機関及び関係団体あて通知したので申し添える。</p> <p>記</p> <p>1. 非認証車に係る公的試験機関成績表について</p> <p>公的試験機関が、指定自動車等以外の非認証車に対して、細目告示第118条第3項第2号イの規定に基づく加速走行騒音試験結果を表す書面として加速走行騒音試験結果成績表（「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」（平成23年6月30日付け国自環第70号。以下「改造車の新規検査時提出書面通達」という。）別添10の加速走行騒音試験結果成績表をいう。以下同じ。）を発行する場合は、次のとおりとする。</p> <p>(1) ～ (2) (略)</p> <p>2. ～ 3. (略)</p>	<p>非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて</p> <p>指定自動車等以外の非認証車、消音器改造車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについては、下記のとおりとするので、今後はこれにより取り扱われたい。</p> <p>なお、別紙のとおり、関係自動車検査機関及び関係団体あて通知したので申し添える。</p> <p>記</p> <p>1. 非認証車に係る公的試験機関成績表について</p> <p>公的試験機関が、指定自動車等以外の非認証車に対して、細目告示第118条第3項第2号イの規定に基づく加速走行騒音試験結果を表す書面として加速走行騒音試験結果成績表（「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」（平成23年6月30日付け国自環第70号。以下「改造車の新規検査時提出書面通達」という。）別添9の加速走行騒音試験結果成績表をいう。以下同じ。）を発行する場合は、次のとおりとする。</p> <p>(1) ～ (2) (略)</p> <p>2. ～ 3. (略)</p>



**(7)「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 154 号の 2  
平成 24 年 11 月 15 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 154 号  
平成 24 年 11 月 15 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 24 年国土交通省告示第 1320 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）  
 （傍線部分は改正部分）

改 正	現 行
<p>1. ～17. (略)</p> <p>18. 適用関係告示第14条第7項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、平成28年7月31日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に變更のない自動車とする。</p> <p>19. 適用関係告示第14条第8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。適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、次に掲げる自動車とする。</p> <p>(1) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車であって、電波障害防止に係る性能について變更があるもの</p> <p>(2) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車以外の自動車</p> <p>20. ～31. (略)</p> <p>32. 適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、平成29年11月18日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車とする。</p> <p>(1) 平成29年11月17日以前に型式指定を受けた自動車であって、平成29年11月18日以降に車室外乗降支援灯に係る取付方法等について變更がないもの</p> <p>(2) 平成29年11月17日以前に法第75条の2の規定によりその型式について指定を受けた「灯火器及び反射器並びに指示装置」であって、平成29年11月18日以降にその取付方法等について變更がない車室外乗降支援灯を備えた自動車</p> <p>(3) 平成29年11月17日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車であって、平成29年11月18日以降に車室外乗降支援灯に係る取付方法等について變更がないもの</p> <p>(4) 平成29年11月17日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、平成29年11月18日以降に車室外乗降支援灯に係る取付方法等につ</p>	<p>記</p> <p>1. ～17. (略)</p> <p>18. 適用関係告示第14条第4項の「国土交通大臣が定める自動車」は、平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、平成28年7月31日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に變更のない自動車とする。</p> <p>19. 適用関係告示第14条第5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。適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、次に掲げる自動車とする。</p> <p>(1) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車であって、電波障害防止に係る性能について變更があるもの</p> <p>(2) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車以外の自動車</p> <p>20. ～31. (略)</p> <p>(新規)</p>

いて変更がないもの  
(5) (1)～(4)に掲げる自動車と車室外乗降支援灯に係る取付方法等について変更がないもの

附 則

この改正は、平成24年11月18日から施行する。

(8) D P F (黒煙除去フィルタ) 等の後処理装置付き車両の  
正しい使用方法について (周知依頼)

国自環第 1 8 6 号の2  
国自審第 1 3 9 9 号の2  
国自整第 1 7 4 号の2  
平成 2 4 年 1 2 月 2 6 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

環 境 政 策 課 長

審 査 ・ リ コ ー ル 課 長

整 備 課 長

D P F (黒煙除去フィルタ) 等の後処理装置付き車両の正しい使用方法について  
(周知依頼)

標記について、別紙のとおり、各地方運輸局自動車技術安全部長等に通知したので、お知らせします。また、別添周知資料について、ホームページへの掲載・配布等により貴協会会員あてご周知いただくようよろしくお願いいたします。

国自環第 186号  
国自審第1399号  
国自整第 174号  
平成24年12月26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

（単名各通）

国土交通省自動車局

環境政策課長

審査・リコール課長

整備課長

DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車両の正しい使用方法について  
（周知依頼）

平成15年排出ガス規制以降のディーゼル車に採用されたDPFについて、全日本トラック協会及び東京都トラック協会から、煤が頻繁に溜まり再生のために長時間のアイドリングを強いられる等の不具合に対する改善要望があったところである。

当該不具合内容について、様々な要因が考えられるところであるが、DPFの再生時間や再生回数が増大する等の事例については、使用者等に対して当該装置付きの車両の正しい使用方法の周知不足が要因の一つと考えられることから、今般、別紙のとおり、使用方法の周知資料を作成したので、整備管理者研修の各種研修等及び来年度実施予定のディーゼルクリーンキャンペーンの各種運動等において、当該周知資料の配布、ホームページへの掲載等により広く周知されたい。

■ディーゼルトラックのドライバーの皆さんへ

# DPF(黒煙除去フィルタ)など 後処理装置付き車の正しい使用のお願い

— クリーンな大気環境のためにお願いします —

## はじめに

最近のディーゼルトラックは、排出ガス規制に対応するためDPF※1や尿素SCRなどの排出ガス後処理装置を多く採用しています。これらの装置は適正に使用しないと、エンジン停止などの原因となります。下記の点について正しいご理解をお願いします。

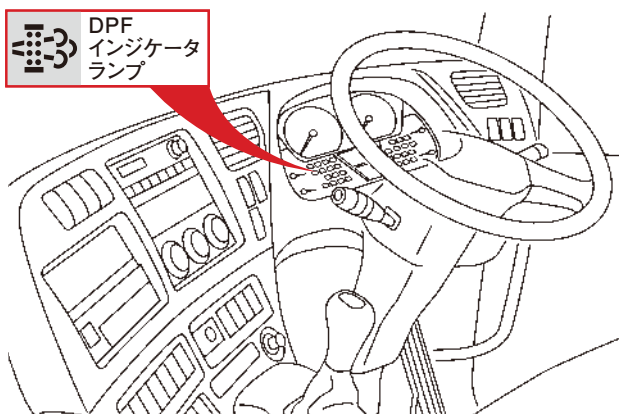
※1: DPFの各社の呼称: いすゞ; DPD、日野; DPR、三菱ふそう; DPF、UD; UDPC

## 適切な使用に関するお願い

DPFや尿素SCRなどの後処理装置は、正しい使用方法をご理解いただき、各社が規定する適切なメンテナンスを行っていただくことが重要です。

各社で装置の名称、表示の色・方法、取扱い方法などが異なりますので、  
詳細については、**必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。**

## DPFについて



## ■DPFの取扱いについて

PM(すす)が溜まると、自動的にPMを燃焼させることでフィルタの性能を保持します。(この時インジケータランプが点灯してドライバーに知らせる車両もあります。)

走行条件によって自動再生では再生が完了しない場合があります。その場合には、インジケータランプが点滅して、手動での再生をドライバーに促します。フィルタの再生を行ってください。

◇**運行中の手動再生作業を避けるには、運行終了時に車庫に戻った際に定期的にインジケータで堆積状態を確認し、場合により手動再生を行うこともひとつの方法です。**



## インジケータランプが点滅したら

**DPFの手動再生が必要です**

ランプ点滅時、一定時間内に手動再生を行えば良い場合や、速やかに手動再生を行わなければならない場合がありますので、**必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。**



## インジケータランプが点灯したら

**ただちに整備工場に連絡してください**

インジケータランプが表示されたまま使用すると、大幅な出力低下やエンジン自動停止が起こります。

## ■DPFに関するQ&amp;A

Q.手動再生はどのくらいの頻度で行う必要があるのですか?時間はどのくらいかかるのですか?

A.手動再生の頻度や再生に要する時間は、ご使用のお車の年式や車種、使用条件、整備状態などにより異なります。特に頻度は、同じ車両であっても使用の仕方により変わるものですので、一律に提示することは出来ません。ご使用のお車で不明な点やご心配な点等ありましたら、お車の取扱説明書をご確認いただくか、もしくは購入された販売会社にご相談ください。

■DPFにはエンジンオイルの燃えカス(アッシュ:灰分)が堆積しますので、**定期的な点検・清掃が必要です。**

■エンジンオイルの補充または交換には、**必ず「メーカー指定のオイル」を使用してください。**

DPF付車のエンジンオイルには、**低アッシュ(灰分)「DH2(VDS-4)規格」オイルが指定または推奨されています。「DH2(VDS-4)」以外のエンジンオイルを使用すると、DPFへのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。**

国土交通省

いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラック株式会社  
公益社団法人 全日本トラック協会



## 尿素SCR(選択還元触媒)について

尿素SCRには、メーカー指定の尿素水を使用してください。

メーカー指定の尿素水を補給しなかったり、適正でない尿素水を使用した場合には、ウォーニングランプの点灯や尿素添加装置の故障、最悪の場合には車両走行不能に陥ります。

### ■尿素SCR触媒の取扱いについて

●メーカー指定の尿素水は、NO<sub>x</sub>(窒素酸化物)低減のための触媒添加剤です。尿素水タンクが空の状態では走行できません。排出ガスが悪化するだけでなく、エンジンの再始動が出来なくなります。残量が少なくなったり、残量ウォーニングランプが点灯した場合は早めに補給してください。

●尿素水タンクにメーカー指定の尿素水以外の尿素水等を補給した場合、NO<sub>x</sub>浄化率の低下やフィルタの詰まり、低温時における凍結によるウォーニングランプの点灯など不具合が発生する可能性があります。メーカー指定の尿素水をご使用ください。

### ■尿素水に関するウォーニングランプ



#### ■残量ウォーニング

尿素水残量が少なくなると点灯します。早目に補給してください。



#### ■品質識別ウォーニング

指定の尿素水以外の液体を補給したとき点灯します。取扱説明書をご確認ください。



#### ■添加システムウォーニング

尿素水添加システムに異常が発生すると点灯します。ただちに整備工場に連絡してください。

## 低硫黄軽油の使用について

排出ガス後処理装置付き車には、必ず低硫黄軽油を使用してください。

●2007年以降、自動車排出ガス規制の強化に伴い「自動車燃料品質の規制値」も強化され、軽油に含まれる硫黄分が10ppm以下の**低硫黄軽油**となりました。DPFや尿素SCRなどの排出ガス後処理装置の性能を維持するためには、必ず低硫黄軽油を使用してください。**それ以外の燃料を使用すると、排出ガス後処理装置の故障やエンジン停止などの原因になります。**

### お問い合わせ先

ご不明な点等につきましては、各社最寄りの販売会社または下記へお問い合わせください。

いすゞ自動車(株) お客様相談センター

☎ 0120-119-113

日野自動車(株) お客様相談窓口

☎ 0120-106-558

三菱ふそうトラック・バス(株) お客様相談センター

☎ 0120-324-230

UDトラックス(株) お客様相談室

☎ 0120-67-2301

**(9) 「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 209 号の 2  
平成 25 年 1 月 25 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 209 号  
平成 25 年 1 月 25 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 168 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）  
（傍線部分は改正部分）

改 正	現 行
<p>記</p> <p>1. ～18. (略)</p> <p>19. 適用関係告示第14条第8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。(削除)</p> <p>(1) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの</p> <p>(2) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車以外の自動車</p> <p>20. ～21. (略)</p> <p>22. 適用関係告示第7条第5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25年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成25年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>23. 適用関係告示第7条第6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26年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成26年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>24. ～25. (略)</p> <p>26. 適用関係告示第15条第15項及び第17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25年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成25年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>27. 適用関係告示第15条第16項及び第18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26年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成26年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>28. 適用関係告示第22条第4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25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（当該新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIXトッパーが一取付装置に変更がないものに限る。）</p>	<p>記</p> <p>1. ～18. (略)</p> <p>19. 適用関係告示第14条第8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。適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、次に掲げる自動車とする。</p> <p>(1) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの</p> <p>(2) 型式指定を受けた自動車、新型届出による取扱いを受けた自動車及び輸入自動車特別取扱自動車の取扱いを受けた自動車以外の自動車</p> <p>20. ～21. (略)</p> <p>22. 適用関係告示第7条第5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25年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成25年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>23. 適用関係告示第7条第6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26年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成26年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>24. ～25. (略)</p> <p>26. 適用関係告示第15条第15項及び第17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25年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成25年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>27. 適用関係告示第15条第16項及び第18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26年6月23日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車</p> <p>(2) 平成26年6月23日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車</p> <p>28. 適用関係告示第22条第4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25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（当該新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIXトッパーが一取付装置に変更がないものに限る。）</p>

- (2) 平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（当該輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）
- (3) 平成25年4月13日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）
- (4) 平成25年4月13日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）

29. ～31. (略)

32. 適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、平成29年11月18日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車とする。

- (1)～(4) (略)
- (5) (1)から(4)までに掲げる自動車と車室外乗降支援灯に係る取付方法等について変更がないもの
33. 適用関係告示第9条第22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26年11月1日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成26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に定める設定基準並びに低排出ガス車認定実施要領（平成十二年運輸省告示第百三号）に定める基準以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）

- (2) 平成26年11月1日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成26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に定める設定基準並びに低排出ガス車認定実施要領（平成十二年運輸省告示第百三号）に定める基準以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）

附 則

この改正は、平成25年1月27日から施行する。

- (2) 平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（当該輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）
- (3) 平成25年4月13日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）
- (4) 平成25年4月13日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFI Xトッブテザー取付装置に変更がないものに限る。）

29. ～31. (略)

32. 適用関係告示第48条第4項の「国土交通大臣が定めるもの」は、平成29年11月18日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車とする。

- (1)～(4) (略)
- (5) (1)～(4)に掲げる自動車と車室外乗降支援灯に係る取付方法等について変更がないもの  
(新規)

## (10) 受検代行業者及び自動車整備事業者の 継続検査に係る広告等の適正化について

国自整第220号の2

平成25年3月25日

社団法人 日本自動車整備振興会連合会長 殿

自動車局長

受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る広告等の  
適正化について

平成23年10月14日に総務省より「検査検定、資格認定等に係る利用者の負担軽減に関する調査結果」に基づく勧告が国土交通省に対して行われ、自動車整備事業者の自動車検査に係る広告の内容が利用者に分かりにくいとの指摘を受けたところです。

つきましては、自動車整備事業者の継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等の料金表示の適正化を図るため、下記の取り組みを実施されるようお願いいたします。

なお、地方運輸局等に対し、別添のとおり通知したことを申し添えます。

### 記

1. 日整連作成の「車検整備のPRチラシ等作成時の留意事項（平成18年7月）及び消費者保護推進パンフレット（平成21年8月）」に基づく研修等を自動車整備事業者に対し実施し、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等の料金表示の適正化に努めるとともに、振興会のイントラネットへ掲載することにより周知を図ること。
2. 運輸支局等が行う自動車整備事業者の監査において、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等に関する料金表示に不適切な表示があることを指摘された場合には、運輸支局等と連携を図って改善に向けた指導を行うこと。



国自整第220号

平成25年3月25日

各地方運輸局長 殿  
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る広告等の  
適正化について

受検代行業者の中に、未認証事業者でありながら、あたかも自動車分解整備事業者であるかのように装って営業活動を行う者が見受けられ、ユーザーの安心と安全を損ねている現状にあります。

また、平成23年10月14日に総務省より「検査検定、資格認定等に係る利用者の負担軽減に関する調査結果」に基づく勧告が国土交通省に対して行われ、受検代行業者及び自動車整備事業者の自動車検査に係る広告の内容が利用者に分かりにくいとの指摘を受けたところです。

については、受検代行業者及び自動車整備事業者の継続検査に係る広告、チラシ、HP等の料金表示の適正化を図るため、下記の取り組みを実施されたい。

なお、(社)日本自動車整備振興会連合会に対し、別添のとおり通知したことを申し添えます。

## 記

## 1. 受検代行業者に対する指導等

- (1) 優良誤認、有利誤認をユーザーに与えないよう、受検代行業者の継続検査等の機会をとらえ、「別添1 景品表示法ガイドブック」、及び「別添2 車検整備に関する実態調査について」を配布するなどの指導を行うとともに、運輸支局等の窓口に掲示することにより周知を図ること。
- (2) 広告、チラシ及びHP等に「国土交通省公認」、「国土交通省認可」、「国土交通省届出」等その事実がないにもかかわらず、その旨を表示している情報



や、継続検査に係る手数料等に関する料金表示について、不適切な表示をしている情報を得た場合には、ユーザーに誤解を与えないような表現とするよう指導するとともに、消費者庁表示対策課に通報すること。

- (3) 未認証事業者でありながら、認証工場のように分解整備ができるかのように広告、チラシ及びHP等を表示しているなどの具体的な情報を得た場合には、消費者庁表示対策課に通報するとともに、未認証行為が行われていないか、当該事業場に対し、積極的に立入調査を行うこと。

## 2. 自動車整備事業者に対する指導等

- (1) 有利誤認をユーザーに与えないよう、自動車整備事業者の講習会、研修等の機会をとらえ、「別添1 景品表示法ガイドブック」、及び「別添2 車検整備に関する実態調査について」を活用して指導を行うこと。
- (2) 広告、チラシ及びHP等に、継続検査に係る手数料等に関する料金表示について、不適切な表示をしている情報を得た場合には、自動車整備振興会と連携を図って改善に向けた指導を行うこと。
- (3) 自動車整備事業者の監査において、継続検査に係る手数料等の広告、チラシ、HP等に関する料金表示の確認を行い、不適切な表示が認められた場合には、自動車整備振興会と連携を図って改善に向けた指導を行うこと。

## 3. 指導状況等の報告

指導状況等の件数（回数）については、別紙により集計し、毎年度末に自動車局整備課事業監督係長あてに電子メールで報告すること。

(参考)

消費者庁表示対策課 情報管理担当

〒100-6178 千代田区永田町 2-11-1 山王パークタワー 5階

TEL03-3507-8800（代表）

消費者庁景品表示法違反被疑情報提供フォーム

<https://form.caa.go.jp/shohisha/opinion-0029.php>

### 3. その他

#### (1) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針を策定しました。

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成 24 年 4 月 4 日  
国土交通省自動車局

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針を策定しました。

飲酒運転による事故は減少傾向にあるものの、平成 23 年度においては約 5,000 件の飲酒事故が発生し、約 270 件の飲酒による死亡事故が発生しているなど依然として深刻な状況です。

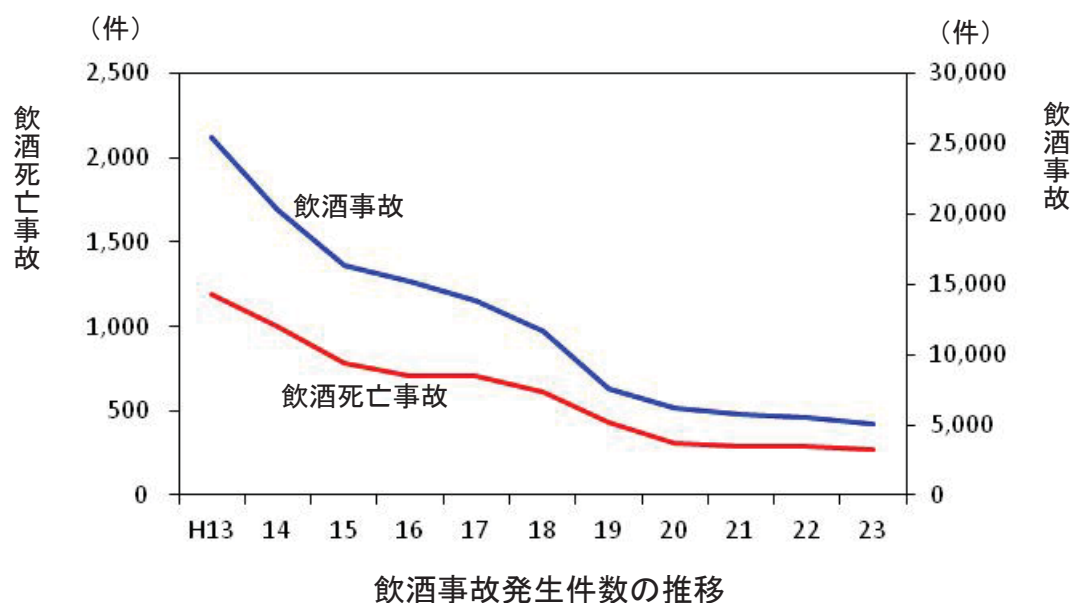
国土交通省においては、飲酒運転による交通事故件数を削減する観点から、飲酒運転を防止する装置（アルコール・インターロック装置）の実用化に向けた取り組みを進めており、平成 21 年度に設置した「新たな飲酒運転防止装置に関する調査検討会」においてアルコール・インターロック装置の早期実用化に向けた検討を行い、新技術の研究動向調査や諸外国の動向等を踏まえ、平成 22 年度に「呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針（案）」がとりまとめられました。今般、パブリックコメントの意見等を踏まえ、別紙のとおり「呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針」を策定しましたのでお知らせします。

なお、今後の新技術の開発動向や諸外国の動向を踏まえ、適宜この技術要件の見直しを行うこととしています。

※「呼気吹込み式アルコール・インターロック装置」とは、エンジン始動時、ドライバーの呼気中のアルコール濃度を計測し、規定値を超える場合には始動できないようにする装置です。

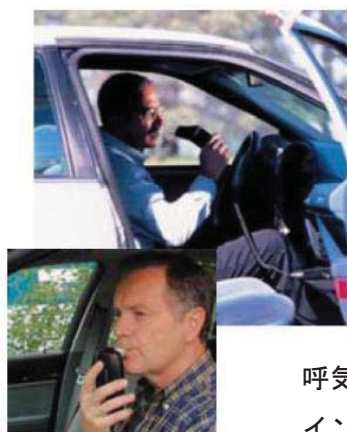
(参考)

飲酒運転に対する罰則強化等により、飲酒運転による事故は近年減少しています(下図参照)。しかしながら、平成23年度においては約5,000件の飲酒事故が発生し、約270件の飲酒による死亡事故が発生しているなど依然として深刻な状況となっており、飲酒運転撲滅に向けた取り組みが求められています。



(出典：警察庁 統計資料)

飲酒運転を防止する装置(アルコール・インターロック装置)に関する新技術の開発が進められており、早期実用化が求められています。なかでも、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置については、既に実用化されており、事業用車両を中心に普及が進んでいます。一方、欧米においては、アルコール・インターロック装置の技術基準が策定され、飲酒運転違反者の免許停止処分の代替措置としてアルコール・インターロック装置の装着義務化などの対策が行われています。このような状況の中、国土交通省においては、新技術の開発動向や諸外国の動向等を踏まえて「呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針」を策定しました。



呼気吹込み式アルコール・  
インターロック装置

## 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の技術指針

### 1. 目的

この技術指針は、飲酒運転による交通事故件数の削減を目的として、自動車に備える呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に関する指針を示すものである。ただし、この技術指針は以下の装置には適用しない。

- (1) 車両内の周囲空気中のアルコール濃度を測定する計器
- (2) マウスピースを有しないアルコール・インターロック装置

### 2. 用語

2.1. 「呼気吹込み式アルコール・インターロック装置」とは、以下の装置から構成されるものをいう。

- (1) 運転手が呼気を吹き込む装置
- (2) 吹き込まれた呼気が設定されたアルコール濃度以下の場合において、2.2.に規定する原動機ロック状態を2.3.に規定する原動機始動可能状態にする装置

2.2. 「原動機ロック状態」とは、原動機を始動させることができない状態をいう。

2.3. 「原動機始動可能状態」とは、原動機を始動させることができる状態をいう。

2.4. 「始動時間」とは、呼気が吹き込まれてから原動機始動可能状態になるまでの時間をいう。

2.5. 「再始動時間」とは、原動機を停止させた後に、呼気を吹き込むことなく原動機を再始動することができる時間をいう。

2.6. 「オーバーライド機能」とは、呼気を吹き込むことなく、他の安全な方法により原動機ロック状態を原動機始動可能状態にする機能をいう。

2.7. 「測定回避」とは、呼気を吹き込むことなく、オーバーライド機能を活用しない状態で、電氣的改造や車両を押すことによって原動機を始動させることをいう。

2.8. 「通常条件」とは、次の条件をいう。

- (1) 電圧は、製造者が定めるとおりとする（定格作動電圧 $\pm 5\%$ ）。
- (2) 周囲温度は、 $23 \pm 5$ ℃とする。
- (3) 周囲圧力は、 $98 \pm 20$  k P a とする。
- (4) 試験ガスは、温度 $23 \pm 5$ ℃の乾燥試験ガス、又は、温度 $34 \pm 2$ ℃かつ相対湿度95%以上の湿潤試験ガスとする。
- (5) 試験ガス流量は、 $0.25 \pm 0.05$  L / 秒とする。
- (6) 試験ガス濃度の精度は、 $\pm 0.01$  m g / L とする。
- (7) 試験ガス量は、 $1.5$  L  $\pm 10\%$  とする。

### 3. 技術的要件

3.1. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に呼気を吹き込み、呼気アルコール濃度が設定値より低い場合において、原動機始動可能状態となること。

- 3.2. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、堅ろうであり、容易に改造できないものであること。不正改造が行われた場合には、その旨がわかる構造であること。
  - 3.3. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、原動機を停止させた後1分以内は、原動機始動可能状態を保持するものであること。なお、原動機を停止させた後に原動機始動可能状態を保持する時間が1分以上の場合においては、管理者が任意に設定できるものであってもよい。
  - 3.4. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、作動中の原動機に影響を与えないこと。
  - 3.5. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、自動車に備える電子装置に影響を与えるものでないこと。
  - 3.6. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の呼気吹込み部分に使用されるマウスピースは、交換可能なものであること。
  - 3.7. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、呼気を吹込むことができる準備が整った際に準備完了である旨の表示を行うものであること。当該表示後に呼気を吹き込むことで呼気アルコール濃度の測定を行うものとし、当該表示前に呼気を吹込んだ場合においては、無視され、表示後の呼気吹き込み時の測定誤差に影響を与えないものとする。
  - 3.8. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、自動車に搭載されない単体状態において、電磁両立性（EMC）に係る欧州指令2004/104/EC<sup>(\*)</sup>に規定する技術要件を満たし、電気妨害を生じないものとして全ての機能が設計のとおり機能すること。
  - 3.9. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、防水及び防塵のための十分な措置がされていること。
  - 3.10. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、下記の表示が付されたものであること。
    - (1) 製造者名
    - (2) 型式
    - (3) 製造番号
    - (4) 温度範囲
  - 3.11. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、測定のために必要な呼気量、流量を任意に設定できるものであること。
  - 3.12. 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、オーバーライド機能を備えたものであること。
  - 3.13. 原動機始動可能状態にするための設定値は、変更可能であること。
  - 3.14. 精度試験の際に、測定濃度が出力される構造であること。
4. 較正・整備に係る要件

#### 4.1. 取付説明書

製造者は、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の自動車への取付けについて、下記の事項を取付説明書に記載しなければならない。

- (1) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置を取付けることができる自動車
- (2) 取付け方法
- (3) 取付け箇所に係る留意事項
- (4) 点検・整備に係る事項
- (5) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の取り外しに係る事項 等

#### 4.2. 取扱説明書

製造者は、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置には、下記の事項を記載した取扱説明書を添付しなければならない。

- (1) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置を取付ける際の留意事項
- (2) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の機能
- (3) 点検・整備に係る事項
- (4) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の使用に係る留意事項 等

#### 4.3. 整備説明書

製造者は、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の較正・点検・整備について、下記の事項を整備説明書に記載しなければならない。

- (1) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の電子的記録装置を備える場合においては、電子データの読み込み方法
- (2) 較正・点検・整備に係る事項 等

#### 4.4. 較正

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の較正間隔を定めること。較正間隔は180日以上とし、この間は当該技術指針に規定する技術的要件を満足すること。

製造者は、ユーザーが呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の較正を適切に行えるよう、事業所の配置等の環境整備に配慮すること。

#### 4.5. 整備

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の整備間隔を定めること。整備間隔は180日以上とし、この間は当該技術指針に規定する技術的要件を満足すること。

製造者は、ユーザーが呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の整備を適切に行えるよう、事業所の配置等の環境整備に配慮すること。

### 5. 性能試験

#### 5.1. 精度試験

- ◇ アルコール濃度が 0 m g / L、0.05m g / L、0.10m g / L、0.15m g / L、0.25m g / L、0.40m g / L、0.75m g / L、1.50m g / L の試験ガスを濃度の低いものから順に吹き込み、濃度の測定を行う。これを 10 回繰り返す。
- 0 m g / L、0.05m g / L、0.10m g / L、0.15m g / L、0.25m g / L、



0.40m g / L、0.75m g / Lの試験ガスのアルコール濃度の測定結果と試験ガスの濃度との差が、±0.03m g / L又は試験ガス濃度の±15%のうちいずれか大きい方を超えないこと。アルコール濃度が1.50m g / Lの試験ガスを吹き込んだ際の測定結果が1.0m g / L以下でないこと。

## 5.2. 機能試験

試験は、原動機始動可能状態にする設定値を0.15m g / Lとして行うこと。

### (1) 第一種機能試験

◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置にアルコール濃度0.20m g / Lの試験ガスを吹き込むこと。3分以上の間隔で連続10回吹き込みを行い、10回とも原動機ロック状態が保持され、原動機始動可能状態とならないこと。

◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置にアルコール濃度0.10m g / Lの試験ガスを吹き込むこと。3分以上の間隔で連続10回吹き込みを行い、10回とも原動機ロック状態から原動機始動可能状態となること。

### (2) 第二種機能試験

◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置にアルコール濃度0.25m g / Lの試験ガスを吹き込むこと。3分以上の間隔で連続10回吹き込みを行い、10回とも原動機ロック状態が保持され、原動機始動可能状態とならないこと。

◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置にアルコール濃度0.05m g / Lの試験ガスを吹き込むこと。3分以上の間隔で連続10回吹き込みを行い、10回とも原動機ロック状態から原動機始動可能状態となること。

### (3) 第三種機能試験

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置にアルコールが含まれていない試験ガスを吹き込み、濃度を測定すること。3分以上の間隔で連続10回吹き込みを行い、10回とも測定結果が0.05m g / Lを超えないこと。

## 5.3. 呼気量、流量

◇ アルコール濃度の測定に必要な呼気量の公称限度値は1.0Lとし、0.7L以下、1.2L以上でないこと。

呼気量の設定値を0.95Lとして、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に1.15L及び0.75Lの試験ガスを吹き込むこと。1.15Lの場合は合格とし、0.75Lの場合は不合格と表示すること。本試験は3回行うこと。

◇ 次に、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に①0.1L / 秒、②0.3L / 秒、③1.0L / 秒又はマウスピースの入り口の背圧が50hPaになる時の流量の低い方の3種類の流量の試験ガスを吹き込む。0.3L / 秒で吹き込んだ場合を測定可能とし、それ以外で吹き込んだ場合を測定不能とすること。

## 6. 耐久試験

### 6.1. 電気試験

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置が他の車両システムと統合されて



いる場合においては、自動車メーカーはこれらの試験結果を試験実施者に提供するものとする。

(1) 供給電圧

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置への供給電圧の影響について、下記の条件で、ISO16750-2の4.2.に従って試験を行うこと。

- ◇ 定格作動電圧12Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置：9V及び16V
- ◇ 定格作動電圧24Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置：16V及び32V

この試験実施後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、上記の条件で、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

(2) 超過供給電圧

- ◇ 定格作動電圧12Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に周囲温度45℃で、ISO16750-2の4.3.1.1.に従って18Vの超過供給電圧を60分間加える。

定格作動電圧12Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に室温で、ISO16750-2の4.3.1.2.に従って24Vの超過供給電圧を60秒間加える。

この試験実施後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

- ◇ 定格作動電圧24Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に周囲温度45℃で、ISO16750-2の4.3.2.に従って36Vの超過供給電圧を60分間加える。

この試験実施後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

(3) 短絡

- ◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の信号回路の短絡防止について、下記の条件で、ISO16750-2の4.10.2.に従って試験を行うこと。

—公称作動電圧12Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置： $U_{\max}=16V$

—公称作動電圧24Vの呼気吹込み式アルコール・インターロック装置： $U_{\max}=32V$

この試験実施後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

- ◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の負荷回路の短絡防止について、ISO16750-2の4.10.3.に従って試験を行うこと。

この試験実施後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合し、ISO16750-2の4.10.3.が要求する該当機能状態を満足すること。

#### (4) 逆極性

車両バッテリーを電源とする呼気吹込み式アルコール・インターロック装置について、I S O 16750-2の4.7.2.3.に従って試験を行うこと。

内蔵バッテリーを有する呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の部品について、60秒間の逆極性試験を行うこと。

この試験実施後、溶断ヒューズリンクを全て交換し、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

#### (5) 休止電力

休止状態の電流は5 mA<sup>(注)</sup>を超えないこと。ただし、短時間であれば、電流がこれより高くなってもよい。また、製造者は休止状態の電流の影響により、車両の使用状況によってはバッテリー上がりが早くなる可能性があることをユーザーに十分周知すること。

(注) 将来的な目標値として設定したものである。なお、理想的にはより少ない方が望ましい。

(6) (2)から(5)までの試験を実施した後、通常条件下において、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

### 6.2. 温度サイクル試験

#### (1) 周囲温度

I S O 16750-4の表1に基づき、試験実施時の周囲温度は下記のとおりとする。

◇ 客室又は荷物室に恒常的に取り付ける部品の場合：-40°C～85°C

◇ 客室又は荷物室に取り付け、車両から取り外しができる部品の場合：-20°C～65°C

◇ エンジン室内に取り付ける部品の場合：-40°C～125°C

(2) 休止状態にある呼気吹込み式アルコール・インターロック装置について、I S O 16750-4の5.3.1.2.の表2に従って試験を行うこと。

(3) (2)の試験実施後、装置外部に機能を損なう損傷が見られず、かつ、通常条件下において、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

### 6.3. 凝結水への耐性試験

休止状態にある呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の耐湿性について、I S O 16750-4の5.6.2.2.に従って試験を実施すること。

この試験実施後、通常条件下において、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

### 6.4. 振動試験

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置が他の車両システムと統合されている場合には、自動車メーカーはこれらの試験結果を試験実施者に提供するものとする。

呼気吹込み式アルコール・インターロックを振動テーブルに取り付け、製造者の指示に従って自動車に当該装置を取り付けた際の位置関係に相当するようにハンドセットやコントローラの配線を配置して試験を行うこと。

- (1) 乗用車に使用する呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は I S O 16750-3 の4.2.1.2. に従って試験すること。
- (2) 商用車に使用する呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は I S O 16750-3 の4.1.2.6.2. に従って試験すること。
- (3) (2)の試験実施後、装置外部に機能を損なう損傷が見られず、かつ、通常条件下において、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

#### 6.5. 落下試験

- (1) ハンドセットを室温で、I S O 16750-3 の4.3. に従って試験を行うこと。
- (2) (1)の試験実施後、装置外部に機能を損なう損傷が見られず、かつ、通常条件下において、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

#### 6.6. 保護装置に関する耐久試験

- (1) E N 60529<sup>(\*)2)</sup>に従って試験を行い、下記の保護等級を満たすこと。
  - ◇ 車室内又は荷物室に取り付ける部品の場合：I P<sup>(\*)3)</sup>40
  - ◇ ロードスター、コンパチブル及びブルーフパネルが可動式車室内に取り付ける部品の場合であって、その搭載位置が I P 40 よりも高度の防護を必要とするとき：I P 42
  - ◇ その他の全部品：I P 54

#### 6.7. 高低温時における耐久試験

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置を、周囲温度が-20℃、0℃、70℃の環境にそれぞれ1時間以上曝露する。曝露した後、それぞれの周囲温度下において、湿潤試験ガスを使用して5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

#### 6.8. 温度と供給電圧に係る耐久試験

下記の条件で試験を行うこと。

- (1) 周囲温度-40℃における条件は下記のとおり。
  - 定格作動電圧12Vの場合：供給電圧9V
  - 定格作動電圧24Vの場合：供給電圧16V
  - 内蔵バッテリーの場合：低バッテリー条件が生じる電圧を0.1V上回る供給電圧、及びバッテリー仕様によるそれぞれの最悪条件に合わせて制限される電流
- (2) 周囲温度85℃における条件は下記のとおり。
  - 定格作動電圧12Vの場合：供給電圧16V
  - 定格作動電圧24Vの場合：供給電圧32V
  - 内蔵バッテリーの場合：公称バッテリー電圧の125%の供給電圧、及びバッテリー仕様によるそれぞれの最悪条件に合わせて制限される電流

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置が要求される各温度に達した後、早ければ1時間後に、この周囲温度下で湿潤試験ガスを使用して5.2.(2)に規定する第二種機能試験に適合すること。

#### 6.9. 温度と湿度に係る耐久試験

- (1) 周囲温度40℃、湿度95%の環境において、E N60068-2-78に従ってアルコール・インターロック装置を12時間曝露する。
- (2) (1)の手順終了後、装置外部に機能を損なう損傷が見られず、かつ、この周囲条件下において、湿潤試験ガスを使用して5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。

#### 6.10. 暖機時間に係る試験

- (1) 周囲温度20℃において、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置のスイッチを入れた後、1分以内に測定準備が整い、かつ、この周囲条件下において、湿潤試験ガスを使用して5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。
- (2) 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に定格作動電圧の85%の電圧を付加し、休止状態の当該装置を-20℃の周囲温度に曝露する。呼気吹込み式のアルコール・インターロック装置が要求される温度に達してから1時間以上経過した後、スイッチを入れてから3分以内に測定準備が整い、かつ、この周囲条件下において、湿潤試験ガスを使用して5.2.(2)に規定する第二種機能試験に適合すること。

#### 6.11. 圧力に係る試験

圧力80 k P a 及び110 k P a の環境で、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、5.2.(1)に規定する第一種機能試験に適合すること。この場合において、試験ガスとして乾燥試験ガスを使用する場合には、試験結果を乾燥試験ガス濃度の圧力依存関係で補正すること。

#### 7. ごまかし及び測定回避を防止するための試験

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、風船、自転車の空気入れ、コンプレッサー等により吹き込んだ空気やフィルターを通した呼気によって、原動機ロック状態を原動機始動可能状態にするものであってはならない。

試験は、原動機始動可能状態にする設定値を0.15m g / Lとして行うこと。

##### 7.1. 被験者の呼気による試験

試験は、呼気アルコール濃度が0.20m g / Lを超える被験者の呼気を使用して行うこと。

##### (1) フィルターを通した呼気に対する動作確認試験

◇ チューブ（長さ約10 c m、直径約2 c m）に活性炭を詰め、フィルターを作成する。

アルコール濃度0.20m g / L、容量1.5 Lの試験ガスがこのフィルターに完全に吸収されることを確認すること。3分間隔で3回行うこと。

◇ チューブに新しい活性炭を詰めた後、このチューブを通して呼気サンプルを呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に吹き込む。吹き込んだ後、当該装置は原動機始動可能状態にならないこと。これを3分間隔で3回行うこと。

(2) 凝結した呼気に対する動作確認試験

- ◇  $-10^{\circ}\text{C}$ に冷却したチューブ（長さ約100 cm、直径約1 cm）に、アルコール濃度0.20 mg/L、容量1.5 Lの試験ガスが完全に吸収されることを確認すること。
- ◇ チューブを交換又は洗浄した後に、 $-10^{\circ}\text{C}$ に冷却したチューブを通して呼気を呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に吹き込む。吹き込んだ後、当該装置は原動機始動可能状態にならないこと。これを3回行うこと。

(3) 水を通した呼気に対する動作確認試験

- ◇ 蓋付きグラス（容量約0.5 L）に水を入れ（約0.25 L、温度 $23^{\circ}\text{C}$ ）、この水を通して、アルコール濃度0.20 mg/L、容量1.5 Lの試験ガスが完全に吸収されることを確認すること。
- ◇ 呼気をこの水を通して気泡を発生させた後、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に吹き込む。吹き込んだ後、当該装置は原動機始動可能状態にならないこと。これを3分間隔で3回行うこと。

7.2. その他の試験

(1) 加圧空気に対する動作確認試験

風船、コンプレッサー、自転車用ポンプなどにより、 $23^{\circ}\text{C}$ の空気を呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に吹き込む。吹き込んだ後、当該装置は原動機始動可能状態にならないこと。これを3回行うこと。

(2) 運転中断に対する動作確認試験

- ◇ 原動機ロック状態にある呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の接続を10秒間切り、その後、再接続する。
- ◇ この場合において、呼気アルコール濃度限度値以下の呼気を吹き込むことなく、原動機始動可能状態にならないこと。

(3) ハンドセットの取外しに対する動作確認試験

- ◇ 呼気吹込み式アルコール・インターロック装置のハンドセットとコントロールユニットの間の接続を使用者が切り離すことができる場合においては、接続を切り離す。
- ◇ この場合において、呼気アルコール濃度限度値以下の呼気を吹き込むことなく、原動機始動可能状態にならないこと。

(4) 始動時間に係る試験

始動時間は1分以上5分以下に設定するものとする。

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、始動時間を5分に設定した場合、原動機始動可能状態になった後4分50秒間、原動機始動可能状態のままであり、原動機始動可能状態になった5分10秒後に原動機ロック状態になるものとする。ただし、始動時間を調節できない場合には、試験は類似的に実施してもよい。

(5) 再始動時間に係る試験



再始動時間は1分以上30分以下に設定するものとする。原動機が作動している限り、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置を手動リセットによって原動機ロック状態にすることができないものとする。

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、再始動時間を5分に設定した場合、原動機を停止した後4分50秒間、原動機始動可能状態のままであり、原動機を停止した後5分10秒後に原動機ロック状態になるものとする。ただし、再始動時間を調節できない場合には、試験は類似的に実施してもよい。

## 8. 誤作動防止に係る要件

### 8.1. 喫煙者の呼気による動作確認試験

喫煙者が、たばこを1本最後まで吸い、30秒後に呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に煙を吹き込み、原動機ロック状態とならないこと。

### 8.2. 種々のガスによる動作確認試験

原動機始動可能状態にする設定値を0.10m g / Lとし、次の乾燥試験ガスについて動作確認試験を実施し、原動機ロック状態とならないこと。

アセトアルデヒド 0.08m g / L

アセトン 0.25m g / L

一酸化炭素 0.10m g / L

ジエチルエーテル 0.15m g / L

エチルアセテート 0.08m g / L

n-ヘプタン 0.10m g / L

n-ヘキサン 0.10m g / L

メタン 0.15m g / L

メタノール 0.05m g / L

n-オクタン 0.10m g / L

n-ペンタン 0.10m g / L

2-プロパノール 0.05m g / L

トルエン 0.10m g / L

---

(\*1) Commission Directive 2004/104/EC of 14 October 2004 adapting to technical progress Council Directive (改訂が生じた場合には最新版に準拠するものとする)

(\*2) EN 60529:1991 + A1:2000, Degrees of protection provided by enclosures (IP Code) (IEC 60529:1989 +A1:1999) (改訂が生じた場合には最新版に準拠するものとする)

(\*3) International Protection ; 電気製品の筐体が、異物の侵入を防ぐ保護等級を表す。

## 参照規格

- EN 60068-2-78:2001, Environmental testing - Part 2-78: Tests - Test Cab: Damp heat, steady state (IEC 60068-2-78:2001)
- EN 60529:1991 + A1:2000, Degrees of protection provided by enclosures (IP Code) (IEC 60529:1989 + A1:1999)
- ISO 7637-2:2004 + A1:2008, Road vehicles - Electrical disturbances from conduction and coupling -Part 2: Electrical transient conduction along supply lines only
- ISO 7637-3:2007, Road vehicles - Electrical disturbances by conduction and coupling - Part 3: Vehicles with nominal 12 V or 24 V supply voltage - Electrical transient transmission by capacitive and inductive coupling via lines other than supply lines
- ISO 10605:2008, Road vehicles - Test methods for electrical disturbances from electrostatic discharge
- ISO 16750-2:2010, Road vehicles - Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment - Part 2: Electrical loads
- ISO 16750-3:2007, Road vehicles - Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment - Part 3: Mechanical loads
- ISO 16750-4:2010, Road vehicles - Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment - Part 4: Climatic loads
- Council Directive 72/245/EEC of 20 June 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to the suppression of radio interference produced by spark-ignition engines fitted to motor vehicles, Official Journal of the European Communities No. L 152 of 6.7.1972, p. 15
- Commission Directive 2006/28/EC of 6 March 2006 amending, for the purposes of their adaptation to technical progress, Council Directive 72/245/EEC of 20 June 1972 relating to the radio interference (electromagnetic compatibility) of vehicles and Council Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers, Official Journal of the European Communities No. L 65 of 7.3.2006, p. 27
- International Recommendation OIML R 126:1998, Evidential breath analyzers. International Bureau of Legal Metrology, 11, rue Turgot - 75 009 Paris -France 67
- Commission Directive 2004/104/EC of 14 October 2004 adapting to technical progress Council Directive



欧米において飲酒運転違反者の免許停止処分の代替措置として活用される呼気吹込み式アルコール・インターロック装置に必要とされている付加的な要件

欧米では、飲酒運転違反者の免許停止処分の代替措置として呼気式アルコール・インターロック装置が活用される場合には、下記要件等について、追加的に次のような技術的要件が加えられている。

#### 2. 9. (用語「再測定」を追加)

「再測定」とは、原動機始動後に、一定の時間間隔で運転手が呼気測定を行うことをいう。

#### 3. 13. (電子記録要件を追加)

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、日時とともに下記の内容を電子記録装置に記録するものであること。

- (1) 吹き込まれた呼気のアアルコール測定濃度
- (2) 原動機ロック状態および原動機始動可能状態
- (3) 原動機の始動、作動、停止または車両の挙動
- (4) 再測定時の呼気サンプル不提出
- (5) ハンドセットの取り外しと再取り付け
- (6) 電源のオン、オフ
- (7) オーバーライドおよび測定回避

#### 3. 14. (再測定要件を追加)

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、再測定を行える構造であること。この場合において、測定時間間隔は管理者が任意に設定できるような構造であり、かつ、当該装置が備え付けられた自動車の運転者が自由に変更できない構造であること。

#### 4. 4. 較正 (較正間隔経過時の要件を追加)

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、較正間隔を定めなければならない。較正間隔はユーザー受容性等を考慮し、180日以上の間隔とし、この間は当該技術指針に規定する技術的要件を満足すること。較正間隔を超えて呼気吹込み式アルコール・インターロック装置が使用されている場合であって、較正間隔を超えて使用している期間が1週間を経過したときは、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、吹き込まれた呼気の測定結果にかかわらず原動機ロック状態を保持することができるものであってもよい。

製造者は、ユーザーが呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の較正を適切に行えるよう、事業所の配置等の環境整備に配慮すること。

#### 4.5. 整備（整備間隔経過時の要件を追加）

呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、整備間隔を定めなければならない。整備間隔はユーザー受容性等を考慮し、180日以上の間とし、この間は当該技術指針に規定する技術的要件を満足すること。整備間隔を超えて呼気吹込み式アルコール・インターロック装置が使用されている場合であって、整備間隔を超えて使用している期間が1週間を経過したときは、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置は、吹き込まれた呼気の測定結果にかかわらず原動機ロック状態を保持することができるものであってもよい。

製造者は、ユーザーが呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の整備を適切に行えるよう、事業所の配置等の環境整備に配慮すること。

#### 7.2. その他の試験

##### (2) 運転中断に対する動作確認試験（電子的記録装置への記録要件を追加）

◇ 原動機ロック状態にある呼気吹込み式アルコール・インターロック装置の接続を10秒間切り、その後、再接続する。

◇ この場合において、アルコール濃度の設定値以下の呼気を吹き込むことなく、原動機始動可能状態にならないこと。さらに、供給電圧が切断されたこと、再接続されたことを当該装置の電子的記録装置に記録すること。

◇ その後、ハンドセットをコントロールユニットに取付けた場合、当該装置の電子的記録装置にハンドセットの取り外し、取付けた旨を記録すること。

##### (6) 測定回避に対する動作確認試験（測定回避に対する要件を追加）

呼気アルコール濃度限度値以下の呼気を吹き込むことなく、呼気吹込み式アルコール・インターロック装置を備えた自動車を電氣的改造や車両を押すことによってその原動機を始動させる。この場合において、当該装置の電子的記録装置に原動機が始動した旨を記録すること。

(2) 「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて  
～汎用型スキャンツールの標準仕様等がまとまり、  
新技術に対応した整備環境が整います～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

平成24年7月3日

自動車局整備課

**「自動車整備技術の高度化検討会」のとりまとめについて**

～汎用型スキャンツールの標準仕様等がまとまり、新技術に対応した整備環境が整います～

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(※)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。

※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、昨年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)」を開催し、新技術に対応したスキャンツールの仕様や点検整備情報、整備要員の研修カリキュラム等について検討を進めてきました。

今般、検討の結果、汎用スキャンツールの標準仕様、活用促進策等を報告書として取りまとめましたのでお知らせします。

〈報告書のポイント〉

- ① 乗用車用の汎用スキャンツールの標準仕様等がまとまり、今後、この仕様に沿った製品が製作され活用されるようになります。これにより、メーカー毎に複数保有する必要のない整備環境が整います。
- ② 大型車(ディーゼル商用車)についても、自動車メーカーからスキャンツール開発に必要な情報を提供するためのガイドラインを策定し、大型車用の汎用スキャンツールの普及に向けた環境を整えます。
- ③ 本年度から、整備業界団体において、自動車整備士向けの汎用スキャンツール基礎研修を実施し、新技術に対応した人材育成の充実を図ります。
- ④ 整備技術の高度化に向け、今後解決すべきスキャンツールの普及方策、整備事業のIT化、整備士制度の活用等を取りまとめました。

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

## 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まっている。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」(別紙)を平成 23 年 8 月に開催し、これまで 4 回開催してきたところ。

※ 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」をいう。

### 2. 検討会でまとめられた成果と今後の課題

#### (1) 成果

##### ① 汎用スキャンツールの標準仕様について

「汎用スキャンツール普及検討会」でとりまとめた標準仕様について、試作機を使用した検証を実施した結果、基本機能及び拡張機能の方向性は、活用実態に沿った内容であることが確認されたことから、標準仕様の機能は、それぞれのシステムに対し次のとおりとなった。

機能 対応システム	主要システム				今後拡充するシステム
	パワートレイン	AT/CVT	ABS/ESC	SRSEエアバッグ	
ダイアグノスの読取・消去	◎	◎	◎	◎	○
作業サポート	◎	◎	○	○	△
J-OBD II	◎	◎	—	—	—
データモニタ	◎	◎	◎	◎	△
アリスフレームデータ読取	◎	◎	◎	◎	△
アクティブテスト	◎	◎	◎	—	△

◎ 第一段階の標準仕様

○ 第二段階の標準仕様に新たに追加される機能  
(2013 年度後半以降～)

△ 第三段階の標準仕様に新たに追加される機能

(装着率等を考慮して、第二段階の標準仕様を順次拡充)

— 車両側対応なし

##### ② 大型車(ディーゼル商用車)のスキャンツールについて

大型車(ディーゼル商用車)についても、自動車製作者がスキャンツール開発に必要な情報を提供する環境を整備するため、乗用車の例を参考に、情報提供方法等について定めたガイドラインを策定することとされた。これを受け、国土交通省において、平成 24 年度中にパブリックコメントを行い、ガイドラインを制定する予定。

### ③ 研修制度について

汎用スキャンツールを用いた整備要員の技能向上を図るため、平成 24 年度から、業界団体において、自動車整備士を対象とした基礎研修が開始されることとなった。

## (2)今後の課題

### ① 汎用スキャンツールの普及について

今後は、標準仕様に基づく汎用スキャンツールの市場投入に伴い、その普及を図るため、業界による共同購入により価格を低廉化する等、具体的方策について検討し、早期に実施していく必要がある。

### ② 整備事業の IT 化、ネットワーク化の推進について

自動車の新技術の普及に伴い、整備事業者が的確に対応していくため、日整連が運営するインターネットを活用した整備情報提供システム(FAINES)を活用して、自動車メーカーから提供される点検整備情報のネットワーク化を推進し、スキャンツールによる情報を整備事業者が幅広く共有していく必要がある。また、検査の高度化等を踏まえ、整備現場が対応できる IT 環境を整備していく必要がある。

### ③ 研修制度について

業界団体が平成 25 年度から開始することとしている、汎用スキャンツール応用研修についてカリキュラム等を検討する必要がある。さらに、大型車(ディーゼル商用車)の技術講習等について、大型車の整備主任者技術研修の実施率が低い状況であることから、研修実施場所の確保や現行の汎用スキャンツールを使用した研修内容を検討していく必要がある。

### ④ 資格制度の活用方策について

新技術に対応できる整備士を養成するため、整備士各級の教育内容やカリキュラム等を見直す必要がある。また、新技術に対応した人材育成の観点から、一級整備士の役割等について検討する必要がある。

### ⑤ 国際化への対応について

自動車及び点検整備機器の輸出入等の状況を踏まえ、諸外国における点検整備情報の提供方法等、今後、国際的な視点で普及に向けた対応を進めることが必要である。

### ⑥ その他

標準仕様の検証において、スキャンツールに故障コードが検出されているにもかかわらず、警告灯が点灯していない車両がみられたが、その大多数は、過去の故障時に記録された故障コードの消去未実施や警告灯の設定のない故障コードの検出であり、警告灯が点灯していなくても支障はないものである。しかしながら、一部の車両については、警告灯が点灯していない理由の精査が必要であり、調査票の精査も含め、引き続きその原因の分析を行い、再調査の実施も検討する必要がある。

## (3)整備技術の高度化への対応事項

今般の報告書においてまとめられた整備技術の高度化への対応事項は別紙のとおり。また、明確化された課題については、その解決に向け検討を行っていく必要がある。





## 自動車の新技術の普及

### 環境整備

#### 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（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。

#### スキマツールの普及

- 今後は、平成24年6月に策定した標準仕様に基づく乗用車用汎用スキマツールの普及を促進する。

#### IT化の推進

- インターネットを活用した業界の整備情報提供システム等を活用し、故障診断情報等の整備事業者間ネットワーク化を推進する。
- 整備現場におけるIT化を促進するための検討を進める。

### 人材育成

#### 研修・講習の充実

- 整備要員に対する標準仕様のスキマツールの関係す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。

#### 資格制度の活用

- 新技術に対応した整備士各級の教育内容・カリキュラム等を見直す。
- 新技術に対応した一級整備士の役割等の検討を進める。

#### 国際化への対応

- 自動車、点検整備機器の輸出入等の状況を踏まえ、点検整備情報等の提供方法等、国際的な視点での対応を検討する。

資料: 日本自動車工業会  
日本自動車機械器具工業会

# ○自動車の「スキャンツール」とは

・スキャンツールとは、自動車の装置が正常に作動しているかどうかを自動車に接続して診断する「外部故障診断装置」のこと。  
この装置を用いて故障を発見し、必要な整備を行うことができる。



スキャンツールとその診断作業風景



接続場所の例

自動車にスキャンツールをつなぐと、  
**様々な情報が「見える」ようになる。**

現在故障

故障内容

**P0100**

エアフロメータ断線

B: 一覧

**ダイアグコード(故障コード)**  
センサの断線など、故障箇所や状態を表示するコード

データモニタ	\$18DAF110
15 燃料圧力(ゲージ)	507 kPa
16 インマ絶対圧	51 kPa
17 エンジン回転数	1270 RPM
18 車速	0 km/h
19 点火時期#1	1.0 deg
20 吸入空気温度	18 °C
21 吸入空気量	20.81 g/s
22 スロットル位置	27%

表示切替 計測停止 項目選択 終了

**データモニタ**  
エンジン回転数など、各種装置の作動状況を読み取る機能

エア抜き

ステップ9/14

アキュムレータ駆動中です。  
(4 / 6回)

10秒間お待ちください。

残り時間: 09秒

**作業サポート**  
点検整備や部品交換の際に整備作業を効率的に行うための機能

フリーズデータ(P0110) \$7E0

エンジン冷却水温	71 °C
短期燃料トリムB1	3.1 %
短期燃料トリムB3	-100.0 %
長期燃料トリムB1	-8.6 %

表示切替

**フリーズフレームデータ**  
異常が発生して故障コードが記録された時点の各種装置の作動状況を表示する機能

レディネスコード \$18DAF110

1 失火モータ	完了
2 燃料システムモータ	完了
3 総合コホーネットモータ	完了
4 触媒モータ	未完了
5 加熱触媒モータ	未完了
6 エバポシステムモータ	未完了
7 2次エアシステムモータ	未完了
8 A/Oシステム冷媒モータ	未完了

表示切替 計測停止 項目選択 終了

**J-OBD II (レディネスコード)**  
排気ガス発散防止装置等の作動状態の診断結果を表示する機能

冷却ファン駆動

現在の状態: 駆動中(モード2)

◀▶ キーを押すと、駆動レベルを変更します。

B: 終了 ◀: 駆動レベル ▶: 駆動レベル+

**アクティブテスト**  
スキャンツールから車両のコンピュータに命令を与え、各種装置を強制的に作動させる機能



### (3) 軽自動車ユーザーの方々に定期点検整備を促す 案内ハガキを初めて送付します。

(自動車点検整備推進運動の一環として、自動車を安全に使用いただく上で、  
軽自動車ユーザーの方々にハガキを送付します。)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成24年10月10日

#### 軽自動車ユーザーの方々に定期点検整備を促す案内ハガキ を初めて送付します。

(自動車点検整備推進運動の一環として、自動車を安全に使用いただく上で、  
軽自動車ユーザーの方々にハガキを送付します。)

国土交通省及び軽自動車検査協会は、今般、軽自動車の定期点検整備を確実に実施していただき自動車を安全に使用していただくため、車検の前に定期点検整備を行ったことが確認できなかった軽自動車ユーザーの方々に対して、次のとおりハガキを送付することとします。

このハガキの送付は、これまで、普通乗用車等については、平成8年より実施してきていましたが、今般、平成24年度自動車点検整備推進運動(9月～10月)の一環として、軽自動車についても本年から新たに実施するものです。

#### 1. 定期点検整備の確実な実施

自動車は道路運送車両法により、定期点検整備の実施が義務づけられています。軽自動車検査協会では、継続検査の際に定期点検整備の実施状況を確認していますが、定期点検整備を行う時期については、継続検査の後に行うことでもよいことから、継続検査を受検した時点では定期点検整備が実施されていない車両もあります。

このため、前検査で継続検査を行った軽自動車ユーザーに対し、検査後の確実な定期点検整備を実施するよう啓発ハガキを送付することとします。



《啓発ハガキの一部》

#### 2. 啓発ハガキを送付する対象自動車

定期点検整備の実施を促す啓発ハガキを送付する車両は、平成24年9月及び10月に、全国の軽自動車検査協会において継続検査を受検した自動車のうち、検査の際に提示された点検整備記録簿から、定期点検整備の実施が確認できなかった自動車を対象とします。

## (4) 幼児専用車（園児バス）の車両安全対策をとりまとめたガイドラインが本日決定されました！！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成25年3月26日  
自動車局

### 幼児専用車（園児バス）の車両安全対策をとりまとめた ガイドラインが本日決定されました！！

幼児専用車（園児バス）については、平成23年度より幼児専用車における幼児の安全な乗車のための車両安全対策について検討を行ってきたところですが、本日開催されました車両安全対策検討会（座長：鎌田実東京大学教授）において、「幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン」がとりまとめられ、同日付で国土交通省に報告されましたので、お知らせします。

今後、国土交通省では本ガイドラインに基づき、幼児専用車に適した幼児用座席の開発や改良といった具体的な車両の安全対策について、自動車メーカー等に対応を要請する等、幼児専用車の更なる安全性向上に努めて参ります。

#### ※ ガイドラインの趣旨

- ・ 幼児専用車の使用実態も考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価し、自動車製作者等が幼児専用車を開発するときの方向性等を示すもの。
- ・ また、現在幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを促すもの。
- ・ 既に使用者が行っている安全運行への様々な対策を考慮し、安全対策を義務付けるのではなく、使用者が安全対策を講じた車両も選択できるようにすることが本ガイドラインの目的。

※ガイドライン本体については、以下のリンク先をご覧ください。

[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosya\\_news.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosya_news.html)

## 幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン(概要)

### 【ガイドラインの趣旨】

- 幼児専用車の使用実態も考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価し、自動車製作者等が幼児専用車を開発するときの方向性等を示すもの。
- また、現在幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを促すもの。
- 既に使用者が行っている安全運行への様々な対策を考慮し、安全対策を義務付けるのではなく、使用者が安全対策を講じた車両も選択できるようにすることが本ガイドラインの目的。

### 1. 幼児専用車に係る事故実態（平成21年度実施の事故分析結果抜粋）

～安全対策の前提となる事故の実態把握～

- 主に前方座席が加害部位。頭部、顔部、頸部の軽傷が多い。
  - 平成15年～20年において、死亡0名、重傷4名及び軽傷565名。
  - 幼児専用車が関与する事故は低速時に発生。
  - 保有台数1000台あたりの死傷者数は通常のバスと比べて1/10程度。
- 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷（軽傷）する事故を対象とした安全対策を示す。
- 今回取りまとめた安全対策を講じることにより、前面衝突事故によって傷害を負った幼児の約76%の被害を軽減可能。

### 2. 新車に対する安全対策

- **早期に安全性を高める必要がある事象**
  - ✓ 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷（軽傷）する事象。
- **安全対策項目**
  - ✓ シートバックの後面に緩衝材を装備。
    - ・ シートバックで事故時の衝撃を吸収することが目的。
    - ・ 性能要件は、既存の技術基準（ECE/R80 大型車のシート基準の座席後面の衝撃吸収性に係る技術要件）を参考。
  - ✓ シートバックの高さを現状より100mm程度アップ。
    - ・ 衝突時に幼児の頭を緩衝材のあるシートバックで受け止めるようにすることが主な目的。
    - ・ 大人の同乗者からの視認性に留意。
  - ✓ 座席ベルトは、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが開発されるまで、装備を求めず。
    - ・ 座席からの転落等を防ぐには、座席ベルトが有効。
    - ・ 座席ベルトがおなかを圧迫した場合、腹部に傷害を生じる危険性があるため、座席ベル

トの装備にあたっては、腰骨に適切にフィットすることが必要。

- ・ 幼児の体格は年齢によって様々であり、既存の座席ベルトを流用するだけでは、適切な使用が困難。
- ・ 既存の座席ベルトでは、幼児自らによるベルトの着脱が困難であり、緊急時の脱出が困難。
- ・ テープファスナーを利用した簡易な座席ベルトは、座席ベルト着脱の習慣を身につける教育的な効果はあるものの、安全性向上には必ずしも繋がらない場合があることに留意。

✓ 座席間隔は、現状のまま。

- ・ 現状の座席間隔を変えることによる優位性が認められない。
- ・ 座席ベルトの装備に合わせて検討すべきもの。

● **ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期**

- ✓ 自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた車両の購入を望む使用者に対応できるよう、平成 26 年度を目途に車両開発を行うこと。

**3. 使用過程車に対して安全対策を講じる場合**

新車を購入するときに、安全対策の講じられた座席の付いた車両を購入できるようにすることが本ガイドラインの目的だが、現在使っている使用過程車について、使用者である幼稚園等による安全への取り組みとして選択できるようにするもの。

● **安全対策項目**

✓ シートバックの後面に緩衝材を後付け装備。

- ・ 新車に対する安全対策に準じた性能を有するものを装備することが好ましい。
- ・ シートバックに上から被せる方法、シート表皮を剥がし、緩衝材を追加した後に表皮を張り替える方法等が考えられる。

● **ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期**

- ✓ 自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた緩衝材の後付け装備を望む使用者に対応できるよう、平成 26 年度を目途に部品開発を行うことが望ましい。

**4. 将来に向けた課題**

- より一層の幼児専用車の安全対策を検討する場合、本ガイドラインでまとめた、前方座席が加害部位となって頭部、顔部、頸部が受傷するケース以外の安全対策も進めることが必要。
- 自動車製作者等による幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトの開発。

現在、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、今後、自動車製作者等は、使用実態に十分配慮しつつ、諸課題を解決した座席ベルトを開発し、3～5年を目途に、適切な座席ベルトの装備を望む使用者が、新車を購入時に選択できるようになることを目指すこと。なお、一般的な座席ベルト以外にも、ジェットコースター用拘束装置、ベルトの自動離脱機構、対面座席等の様々なアイデアがあることから、これらの有効性等についても検証していくことが必要である。

幼児専用車の車両安全性向上のための  
ガイドライン

平成25年3月  
車両安全対策検討会



## はじめに

道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)において、専ら幼児の運送の用に供する自動車(以下「幼児専用車」という。)については、幼児専用車であることを表示することで他の運転者に対し注意を喚起する一方、①幼児自らベルトの着脱が難しいため、緊急時の脱出が困難であること、②幼児の体格は年齢によって様々であり、一定の座席ベルトの設定が困難であること、③同乗者(幼稚園教諭等)の着脱補助作業が発生すること等の理由から、座席ベルトの装備義務を除外している。

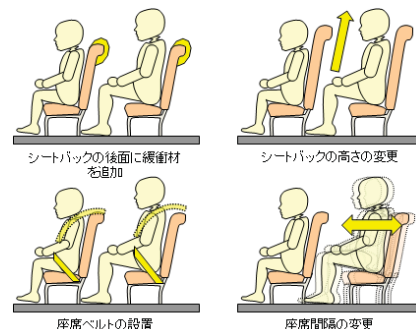


しかしながら、平成18年10月にバスの座席基準を強化する保安基準の改正(平成24年7月施行)が行われたことや、平成20年6月に乗用車の後席座席ベルトの着用が、道路交通法(昭和35年法律第105号)の改正により義務付けられたことを受け、幼児専用車の車両安全性向上についても、車両安全対策検討会(交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」(平成23年6月)に基づく検討会)において、検討を行ってきたところである。

今回、車両安全対策検討会の下に設置された幼児専用車ワーキンググループを活用して、幼児専用車の車両安全性向上策を検討するための前提となる事故実態を把握した上で、幼児専用車の使用実態も十分に考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価を行った。そして、自動車製作者等が幼児専用車の製作時に車両安全性向上のために行うべき事項及び幼児専用車の使用者が適切に運用してもらうために注意すべき事項を合わせてガイドラインとしてとりまとめた。

### 【幼児専用車の幼児用座席に対する主な安全対策】

- シートバックの後面に緩衝材を追加
- シートバックの高さの変更
- 座席ベルトの装備
- 座席間隔の変更



本来、幼児が乗車する場合には、年少者用補助乗車装置、いわゆるチャイルドシートの装備が望ましいが、現在、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、当該幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを期待する。

## 【ガイドラインの趣旨】

- 幼児専用車の使用実態も考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価し、自動車製作者等が幼児専用車を開発するときの方向性等を示すもの。
- また、現在幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを促すもの。
- 既に使用者が行っている安全運行への様々な対策を考慮し、安全対策を義務付けるのではなく、使用者が安全対策を講じた車両も選択できるようにすることが本ガイドラインの目的。



## 1. 幼児専用車に係る事故実態(平成 21 年度実施の事故分析結果抜粋)

～安全対策の前提となる事故・トラブルの実態把握～

### 【ポイント】

- 主に前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)することが多い。
- 平成 15 年～20 年における事故データでは、死亡 0 名、重傷 4 名及び軽傷 565 名。
- 幼児専用車が関与する事故は低速時に発生。
- 保有台数 1,000 台あたりの死傷者数は通常のバスと比べて 1/10 程度。

- 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故を今回の検討対象とし、優先的に安全対策を示す。
- 今回取りまとめた安全対策を講じることにより、前面衝突事故によって傷害を負った幼児の約 76%の被害を軽減可能。

### 1.1. 幼児専用車事故分析の対象範囲

幼児専用車の事故分析には、交通事故統合データベース※を用いた。分析に用いたデータの対象期間は、平成 15～20 年の 6 年間。この期間に発生した車両相互事故、車両単独事故および人对車両事故から、12 歳以下の子供が関係する幼児専用車として登録されたバス・マイクロバス等およびその他のバス・マイクロバスのデータを抽出した。また、乗員の傷害状況の分析では、対象を 6 歳以下の乗員に限定した。

※ 公益財団法人交通事故総合分析センター交通事故統合データベース(通称:マクロデータ)

### 1.2. 幼児専用車の保有台数あたりの事故発生率

事故発生率を平成 20 年の事故データおよび保有台数データから算出すると、幼児専用車は保有台数 17,957 台に対して事故台数が 205 台であり、保有台数あたりの事故発生率は 1.1%となる。一方、バス・マイクロバス全体では、保有台数 230,681 台に対して事故台数が 5,779 台であり、保有台数あたりの事故発生率は 2.5%となっており、幼児専用車に対して 2 倍程度の事故発生率であった。

表1 幼児専用車およびバスの事故発生率

	幼児専用車		バス・マイクロバス全体	
	保有台数 <sup>*1</sup>	事故台数 <sup>*2</sup>	保有台数 <sup>*3</sup>	事故台数 <sup>*2</sup>
合計	17,957	205	230,681	5,779
事故率 [%]	1.1		2.5	

\*1:平成21年3月末現在

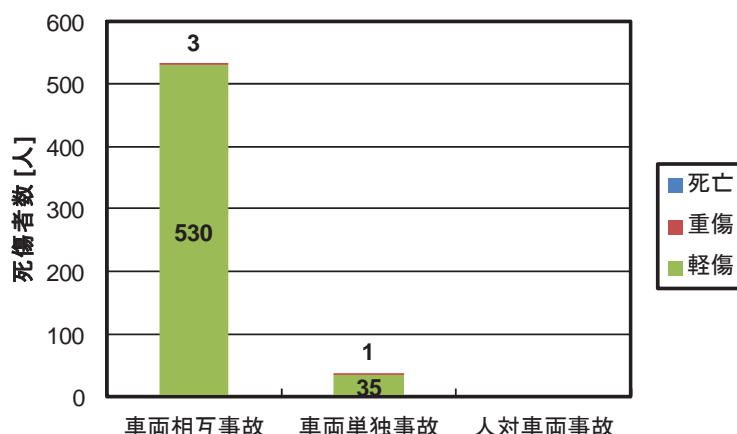
\*2:平成20年のデータ

\*3:バス・マイクロバスの合計(平成20年12月末現在)

### 1.3. 幼児専用車に乗車中の幼児の死傷者数

平成15～20年の6年間に於ける幼児専用車に乗車中の幼児の事故類型別の死傷者数をみると、いずれの事故類型でも死亡者は無く、重傷者も車両相互事故で3名、車両単独事故で1名となっており、そのほとんどが軽傷者であることがわかった。また、事故類型別の死傷者数を見ると、車両相互事故における死傷者数が533名(93.7%)と大多数を占めていた。

図1 幼児専用車に乗車中の幼児の事故類型別死傷者数



保有台数1,000台あたりの乗車人員の死傷者数を平成20年の事故データおよび保有台数データから算出すると、幼児専用車は3.6人であり、バス・マイクロバス全体の36.2人に比べると1/10程度となっている。なお、この分析におけるバス・マイクロバス全体の乗員の死傷者数は、年齢による制限を行っていない。

表2 幼児専用車およびバスの乗員の負傷率

	幼児専用車		バス・マイクロバス全体	
	保有台数 <sup>*1</sup>	死傷者数 <sup>*2</sup>	保有台数 <sup>*3</sup>	死傷者数 <sup>*2</sup>
合計	17,957	64	230,681	8,340
保有台数1,000台当りの死傷者数	3.6		36.2	

\*1：平成21年3月末現在

\*2：平成20年のデータ

\*3：バス・マイクロバスの合計(平成20年12月末現在)

### 1.4. 幼児専用車の衝突速度

幼児専用車の衝突速度について、平成16～20年の5年分の事故データを使用し、幼児専用車の前面が衝突する正面衝突事故、追突事故の追突車、単独事故の構造物への衝突事故を抽出し、擬似 $\Delta V$ <sup>\*1</sup>の分析を行った。

抽出された事故は、事故件数が103件、当該車両乗車人員が1名以上負傷した事故台数が17台、幼児の負傷者数が57名であり、これらの事故について擬似 $\Delta V$ の分析を行った。

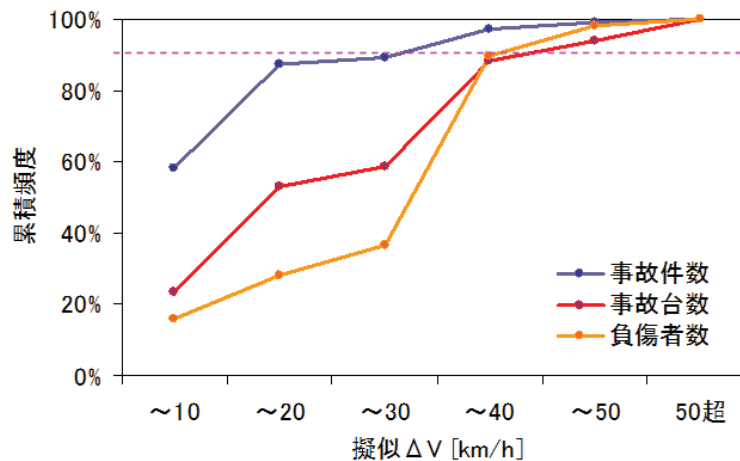
擬似 $\Delta V$ の累積頻度は、いずれの場合も、累積90%で40km/h以下であった。その他のバ

ス・マイクロバスにおいて、擬似ΔVを整理したデータが無いため、比較することはできないが、一般的な乗用車における擬似ΔVは、累積50%でも50km/h程度で、累積90%では70～80km/hになるとの報告<sup>※2</sup>がある。

※1 擬似ΔVとは、危険認知速度と車両重量から運動量保存則により算出される速度で、擬似的に衝突前後の速度変化を求めたもの。

※2 出典：島村宗正, 山崎稔, 藤田悟郎(共著)「前面衝突時の前席乗員傷害に対する後席乗員ベルト着用の効果評価」

図2 正面衝突時の幼児専用車の擬似ΔV



### 1.5. 幼児専用車の事故の衝突部位

幼児専用車の事故における衝突部位は、前面が最も多く約30%を占めている。次いで、右前角、左前角と車両の前方を衝突する事故が多いことがわかった。一方で、右側面、後面、右後角、左後角を衝突する事故は10%以下となっている。

表3 幼児専用車の衝突部位

	前面	右前角	左前角	右側面	左側面	後面	右後角	左後角
事故台数	393 (29.7%)	229 (17.3%)	206 (15.6%)	125 (9.4%)	176 (13.3%)	109 (8.2%)	46 (3.5%)	39 (2.9%)

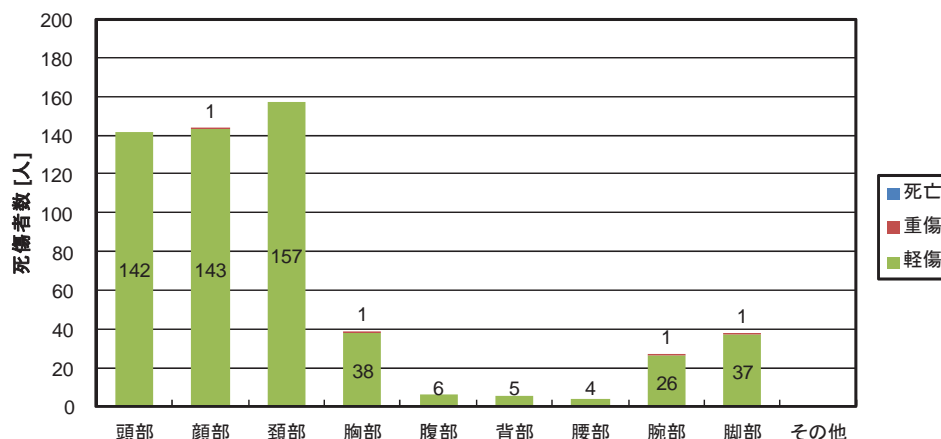
### 1.6. 負傷者の傷害部位

幼児専用車の事故において、負傷した幼児の傷害は、前述の通りほとんどが軽傷となっており、その傷害部位は、頭部、顔部および頸部で全体の約80%を占めている。

表4 負傷した幼児の傷害部位

	頭部	顔部	頸部	胸部	腹部	背部	腰部	腕部	脚部	その他	合計
死亡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	4
軽傷	142	143	157	38	6	5	4	26	37	0	558
合計	142 (25.3%)	144 (25.6%)	157 (27.9%)	39 (6.9%)	6 (1.1%)	5 (0.9%)	4 (0.7%)	27 (4.8%)	38 (6.8%)	0 (0.0%)	562 (100.0%)

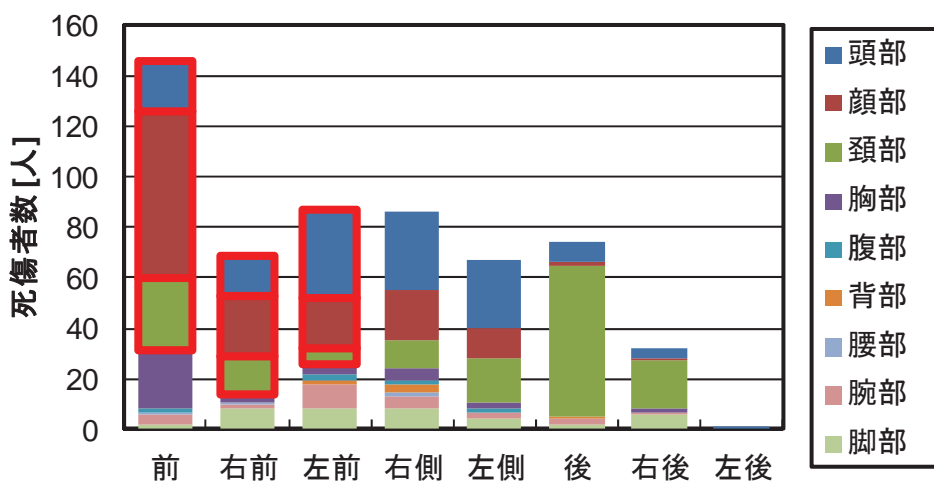
図3 負傷した幼児の傷害部位



また、幼児専用車の衝突位置別に傷害部位をみると、前面衝突時(衝突位置:前、右前、左前)に頭部、顔部および頸部を負傷している割合が、約 76%を占めている。

図4 幼児専用車の衝突位置別の傷害部位

### 幼児専用車乗員の傷害状況



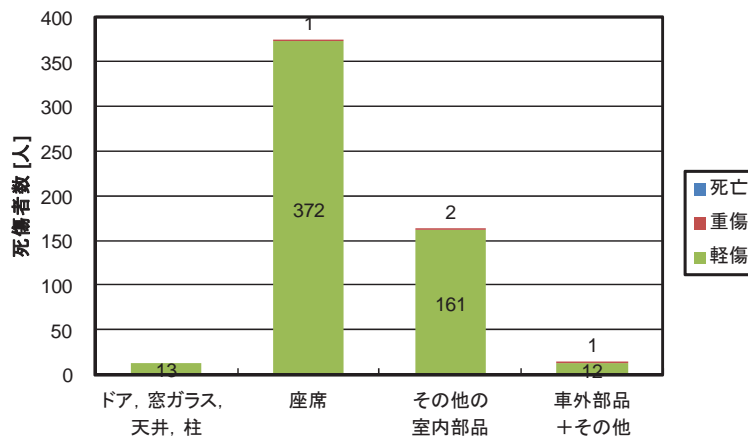
### 1.7. 負傷者への加害部位

幼児専用車の事故において、負傷した幼児への加害部位は、2/3 を座席が占めている。ここで、その他の室内部品とは、図表中に示すドア、窓ガラス、天井、柱および座席以外の車室内構造物を示しており、たとえば、床、手すり、ドア以外の側壁などが考えられる。また、車外部品+その他とは、乗車している車両の外板、事故の衝突相手などが考えられる。

表5 負傷した幼児への加害部位

	ドア, 窓ガラス, 天井, 柱	座席	その他の 室内部品	車外部品 +その他	合計
死亡	0	0	0	0	0
重傷	0	1	2	1	4
軽傷	13	372	161	12	558
合計	13 (2.3%)	373 (66.4%)	163 (29.0%)	13 (2.3%)	562 (100.0%)

図5 負傷した幼児への加害部位



### 1.8. 事故分析のまとめ

幼児専用車の事故発生率は、バス・マイクロバスの半分程度であり、保有台数あたりの死傷者数は、1/10 程度となっている。また、事故分析の対象とした平成 15～20 年の期間における死亡者は無く、重傷者も 4 名となっており、ほとんどが軽傷であった。

事故時の速度は、危険認知速度と車両重量から求めた擬似ΔV が累積 90%で 40km/h 以下となっている。また、傷害部位は、頭部、顔部および頸部が約 80%を占めており、加害部位は、座席が約 2/3 を占めていた。

### 1.9. 本ガイドラインでの検討の対象

幼児専用車の事故実態を分析した結果、幼児専用車の死亡・重傷事故が極めて少ないことが明らかとなった。したがって、今回の検討の対象を、前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故とし、優先的に安全対策を示すこととする。

安全対策を講じた場合、前面衝突事故によって傷害を負った幼児の約 76%の被害が軽減されることになる。

## 2. 新車に備えるべき安全対策

### 【ポイント】

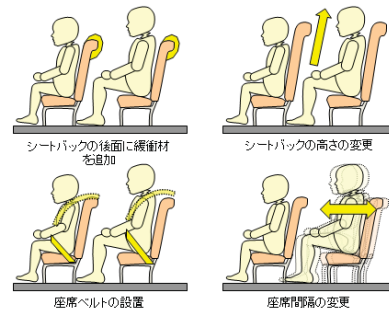
- 早期に安全性を高める必要がある事象
  - ✓ 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事象。
- 安全対策項目
  - ✓ シートバックの後面に緩衝材を装備。
  - ✓ シートバックの高さを現状より 100mm 程度アップ。
  - ✓ 座席ベルトは、幼児専用車の幼児用座席に適した座席ベルトが開発されるまで、装備を求めず。
  - ✓ 座席間隔は、現状のまま。
- ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期
  - ✓ 自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた車両の購入を望む使用者に対応できるよう、平成 26 年度を目途に車両開発を行うこと。

### 2.1. 安全対策項目

幼児専用車の事故実態を分析した結果、そのほとんどは、幼児が幼児用座席(前席)へ衝突したことにより受傷(軽傷)していることが明らかとなった。そこで、以下に示される「幼児専用車に装備される幼児用座席に対する主な安全対策」について、各安全対策項目における「期待される効果」、「懸念点」、「評価」等を整理した後、各項目の組み合わせによる「評価」を行った。

#### 【幼児専用車に装備される幼児用座席に対する主な安全対策】

- シートバックの後面に緩衝材を追加
- シートバックの高さの変更
- 座席ベルトの装備
- 座席間隔の変更



## 2.2. 各安全対策項目における「期待される効果」、「懸念点」、「評価」等

### 2.2.1. シートバック後面への緩衝材の追加

#### 【期待される効果】

- ・ 上記 1.の事故分析結果において、傷害部位は、頭部、顔部および頸部が約 80%を占め、その加害部位は、座席が約 2/3 を占めていることを述べたが、以下に示す実験結果により確認された衝突時の幼児用ダミーの挙動から、前方座席のシートバック後面に幼児が衝突した場合の衝撃吸収性能を有していれば、被害を軽減させることが期待できる。



## ● 衝突時の幼児の挙動(衝突実験結果)

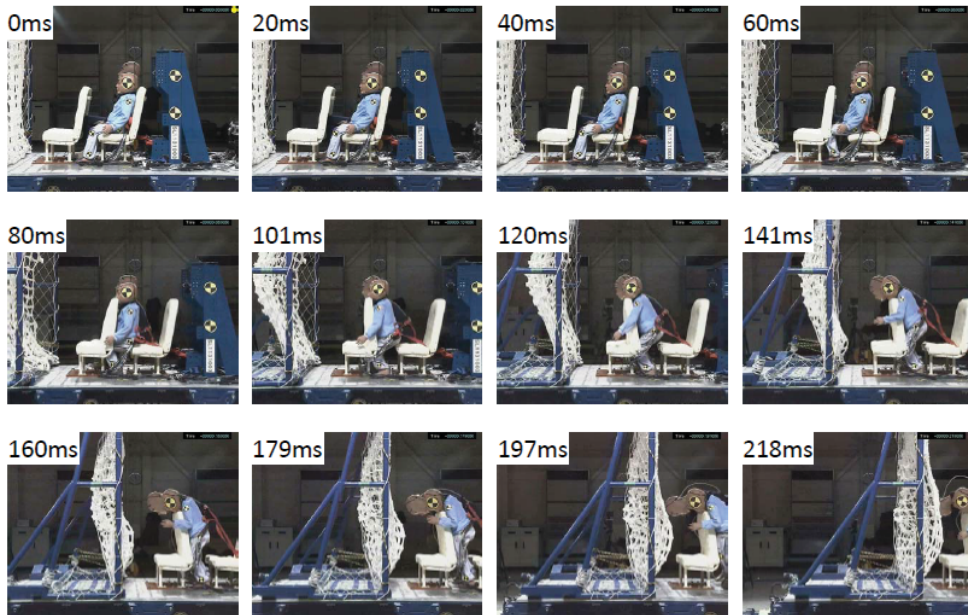
次の連続写真は、独立行政法人交通安全環境研究所において、座席ベルトの装着別に衝突時の幼児挙動を把握するために実施した衝突実験結果である。

手前の幼児ダミーは3歳児を模擬したものであり、奥の幼児ダミーは6歳児を模擬したものである。

0msは幼児専用車が衝突した場合の起点を示し、その後の時間経過とともに幼児の挙動を連続写真で示したものである。

### ①ベルト未装着の場合の幼児の挙動

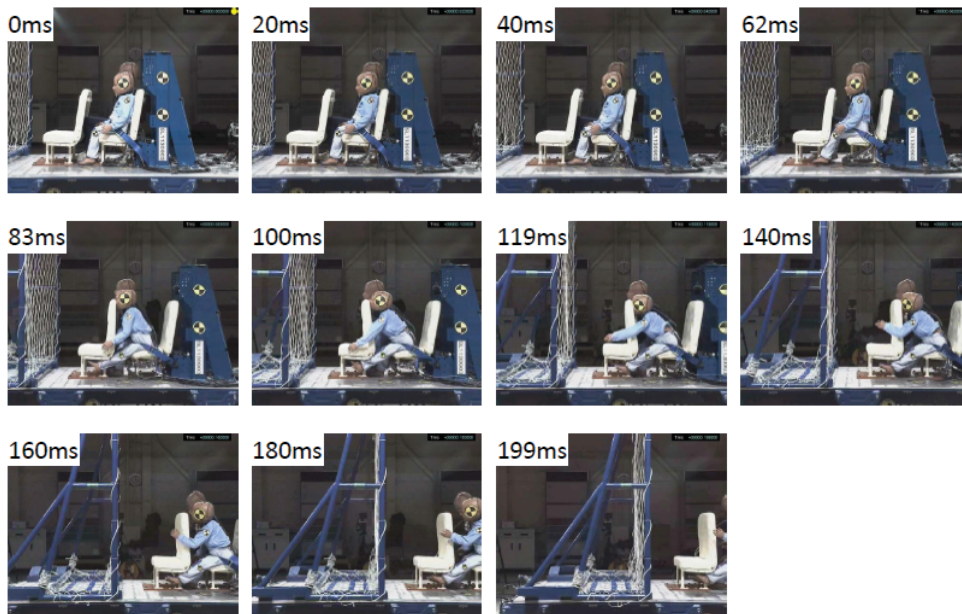
幼児専用車が衝突後、幼児は、座席に着座したままの姿勢で前方に移動し、前方座席のシートバック後面に膝が接触し、ここを支点にして前方へ回転する挙動を示す。



実験：独立行政法人交通安全環境研究所

### ②2点ベルト装着の場合の幼児の挙動

幼児専用車が衝突後、幼児は、腰ベルトを支点にして前方へ回転する挙動を示す。



実験：独立行政法人交通安全環境研究所



### 【懸念点】

- ・ 緩衝材の追加による大きな懸念点はないが、衝突時の幼児の挙動から、シートバックの高さを高くすることと組み合わせることで、更なる被害軽減の効果が期待できる。

### 【評価】

- ・ シートバックの高さを高くすることと併せて対策を行うことで、前方座席が加害部位となり、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故に対して、効果的な被害軽減が期待できる。

## 2.2.2. シートバックの高さの変更

### 【期待される効果】

- ・ シートバックの高さを高くすることにより、衝突時に幼児が前方へ移動し、前方座席のシートバックを飛び超えていくことを防止する一定の効果が期待できる(座席による幼児の拘束性の向上)。
- ・ シートバックの後面に緩衝材を追加することで、前方座席に幼児が衝突した場合の被害を軽減させることが期待できる。

### 【懸念点】

- ・ 大人と同乗者が、乗車している幼児の様子を観察しつつ運行している使用実態を勘案し、大人と同乗者による幼児の観察性も考慮したシートバックの高さとすることが必要である。
- ・ 衝突時の幼児の挙動から、現行座席のシートバックを高くしただけでは、衝突した幼児の衝撃を吸収できない。

### 【評価】

- ・ シートバックの後面に緩衝材を追加する対策と組み合わせることで、効果的な被害軽減が期待できる。
- ・ 座席による幼児の拘束性の向上に一定の効果がある。

## 2.2.3. 座席ベルトの装備

### 【期待される効果】

- ・ 衝突時に幼児を座席に拘束することとなるため、座席からの転落、車外への放出を防止することができる。
- ・ 3点式ベルトの場合には、幼児の肩の移動を止めることで、前方座席のシートバック後面に幼児が衝突することを回避することができる。

### 【懸念点】

- ・ 幼児専用車を利用する幼児(主に3歳～6歳)は体格差が大きいことから、一定の座席ベルトの設定では適切な使用は困難である。したがって、座席ベルトを装備した場合、

その都度、座席ベルトを着用する幼児の体格に合わせて調整した上で、帯部が腰骨に適切にフィットし、ねじれ等がないように正しく着用することが必要となる。

- ・ 誤った着用により、事故発生時に、以下のような傷害が発生するおそれがある。
  - 座席ベルトの帯部が腹部に食い込み、内臓損傷等の傷害が発生。
  - 3点式ベルトの場合には、肩ベルトが幼児の首にかかり、頸動脈圧迫等による傷害が発生。
- ・ 車両火災などの緊急時には、乗車している幼児を迅速に車外に脱出させなければならないが、幼児自らが容易に座席ベルトを外せる構造でなければ、短時間で車両から脱出できない。
- ・ 現在、上記課題を解決した、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しない。

#### 【その他、留意事項】

- ・ テープファスナーを利用した簡易な座席ベルトは、座席ベルト着脱の習慣を身につける教育的な効果はあるものの、衝突時に幼児を拘束できる能力が乏しく、また、使用過程において当該ベルトの接着面にゴミ等が付着し、接着力が低下することにより、衝突時に幼児を十分に拘束できない可能性が高いため、安全性向上には必ずしもつながらない場合があることに留意することが必要である。

#### 【評価】

- ・ 座席からの転落、車外への放出防止等に効果的であるが、現状、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、今後、幼児専用車の使用実態に配慮した、幼児自らが正しく、かつ、容易に着脱できる、座席ベルトの開発を自動車製作者等に促すとともに、開発の動向をみつつ、今後、その取扱いを検討すべきである。

### 2.2.4. 座席間隔の変更

#### 【期待される効果】

- ・ 座席間隔の変更のみで期待される効果は不明確である。

#### 【懸念点】

- ・ 現在の座席間隔よりも狭くすると、6歳児など体格の大きな幼児が座席に着座できなくなるおそれがある。
- ・ 衝突時の幼児の挙動から、座席ベルトによる拘束がない状態で座席間隔を拡大した場合、幼児が前方座席に衝突した時の衝撃が大きくなり、大きな傷害を受けるおそれがある。

#### 【評価】

- ・ 現在の座席間隔よりも狭くすることは困難である。

- ・ 座席ベルトを装備した場合、その仕様(2点式ベルト、または、3点式ベルト)により、衝突時の幼児の挙動が異なるため、座席ベルトの仕様とともに、適正な座席間隔を検討することが必要である。

### 2.3. 安全対策項目の組み合わせによる「評価」

以下に示す表は、シートバック後面への緩衝材の追加、シートバックの高さの変更、ベルトの装備、シート間隔の変更を組み合わせた場合の評価を行ったものである。

緩衝材の追加やシートバックの高さの変更により、低速時での衝突に対する被害軽減が可能であることがわかる一方、既存のベルトを流用する場合には、緊急脱出性等に問題が生じるおそれがある。

表6 安全対策項目の組み合わせによる評価

安全対策項目		① シートバック後面への緩衝材追加	なし		あり		
		② シートバックの高さの変更	現状	現状	ハイバック	現状	ハイバック
		③ ベルトの装備	現状 (ベルト無)	現状(ベルト無)	既存のベルトを流用		
		④ シート間隔の変更	現状		現状		
評価事項	事故時の影響	シートからの転落・車外への放出	×	×	△	◎	◎
		頭部・頸部の保護(含む顔部)	×	△	○	◎	◎
	緊急時の脱出性	パニック時の緊急脱出性	◎	◎	◎	×	×
		横転時の緊急脱出性	○	○	○	×	×
		車両火災時等の緊急脱出性	◎	◎	◎	×	×
	ベルトの使用性	正しいベルトの着脱	-	-	-	×	×
		ベルト着脱時間	-	-	-	×	×
		体格に寄らないベルトパス	-	-	-	×	×
	幼児の乗車状態の観察性	ベルト装着の確認容易性	-	-	-	△	△
		幼児の観察性	◎	◎	△	◎	△
その他留意事項	幼児への安全教育	-	-	-	◎	◎	
	商品性の影響	装備の価格・普及	-	-	-	大	大
		乗車定員の減少	-	-	-	中	中

注:

1. 「評価事項」欄中、「◎」は「優良」を、「○」は「良」を、「△」は「やや劣」を、「×」は「劣」を、「-」は「該当なし」を示す。
2. 「その他留意事項」欄中、「-」は「影響なし」を、「小」、「中」、「大」は影響度合いを示す。

### 2.4. 必要な安全対策項目及びその技術要件

2.2.及び 2.3.による検討の結果、以下のとおり、新車に対する安全対策を講じることが望ましい。

#### 2.4.1. 【シートバックの後面に緩衝材を装備】

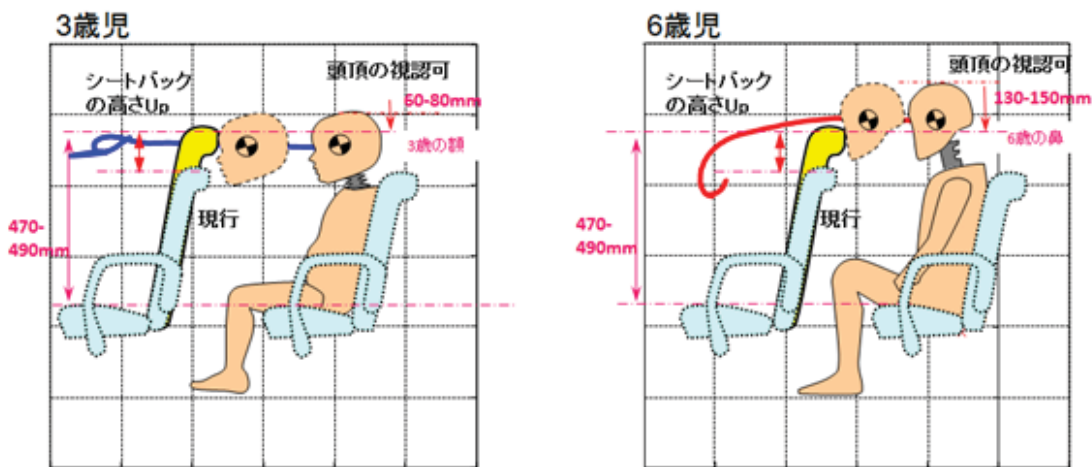
既存の技術基準を参考として、座席後面に一定の衝撃吸収性能要件を満たす緩衝材を追加することが望ましい。

具体的には、シートバックの後面への緩衝材の装備にあたっては、国連の協定期則第 80 号に定めるバスの座席の要件の一部である、座席後面の衝撃吸収性能要件※又はこれに準ずるものを満たすことが望ましい。また、最前列の幼児用座席の前方に備えられた車両構造物についても同様に、衝撃吸収性能要件又はこれに準ずるものを満たすことが望ましい。

※ バス・マイクロバスの座席に求めている性能要件であり、前方に備えられている座席に、当該座席の直後の座席に着座している乗車人員が衝突した場合に、その衝突エネルギーを吸収するよう、前方の座席背もたれ後面に緩衝性能を求めているもの。大人の頭部を模擬したインパクトを 24.1km/h の速度で前方の座席に衝突させたとき、インパクトの減速度が 3ms(ミリ秒)の間、連続して 80G を超えないことを求めている。

#### 2.4.2. 【シートバックの高さの変更】

シートバックの高さについては、大人と同乗者からの視認性低下に繋がらず、体格の大きい6歳児でも被害軽減効果が有効となるよう、幼児用座席の座面から座席背もたれ上部までの高さを現状よりも高く(470mm～490mm 程度)することが望ましい。



#### 2.4.3. 【座席ベルトの装備】

座席ベルトは、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが開発されるまで、装備を求めるものではない。

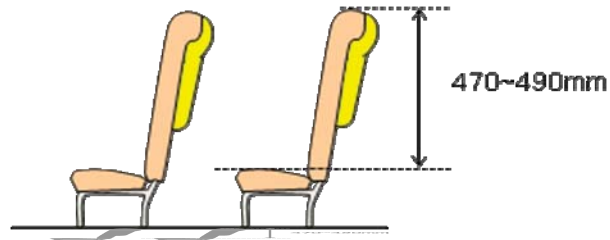
#### 2.4.4. 【座席間隔の変更】

座席ベルトの装備を求めていることから、座席間隔は変更を求めない。

## 2.5. ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期

自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた車両の購入を望む使用者に対応できるよう、幼児用座席の開発に早期に取り組み、設計、試作、生産・流通体制の構築等のスケジュールも勘案しつつ、平成 26 年度を目途に車両開発を行うこと。

(安全対策のイメージ)



## 3. 使用過程車に対する好ましい安全対策

### 3.1. 安全対策項目

新車を購入するときに、安全対策の講じられた座席が付いた車両を購入できるようにすることが本ガイドラインの目的だが、現在使っている使用過程車について、使用者である幼稚園等による安全への取り組みとして選択できるようにするものである。

使用過程車の場合、2.に示された新車に対する安全対策とは異なり、幼児用座席そのものを新たに設計し直すことは困難なため、既存の幼児用座席への最低限の安全対策に限定される。

### 3.2. 好ましい安全対策項目及びその技術要件

#### 3.2.1. 【シートバックの後面に緩衝材を後付け装備】

2.4.1.で示されている、新車に対する安全対策に準じた性能を有するものを装備することが好ましい。

シートバックに緩衝材を上から被せる方法、シート表皮を剥がして緩衝材を追加した後、表皮を張り替える方法等\*が考えられる。

※ 新車に備える安全対策済みの幼児用座席に取り付け直すことも一つの方法と考えられる。

### 3.3. ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期

自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた緩衝材の後付け装備を望む使用者に対応できるよう、後付け緩衝材の開発に早期に取り組み、設計、試作、生産・流通体制の構築等のスケジュールも勘案しつつ、平成 26 年度を目途に部品開発を行うことが望ましい。

#### 4. 運用上の留意事項

幼児専用車の車両安全性向上のためには、車両の安全対策に加えて、幼児専用車の使用者が、以下の点に心がける必要がある。

- 座席ベルトを装備しない幼児専用車の高速道路等の運行は避ける。
- 既存の座席ベルトを流用して装備する場合には、幼児が座席ベルトを正しく着脱することができるよう、同乗する運転手、教諭、保育士等の大人も含めて教育／訓練することが望ましい。特に、車両火災等を想定した緊急時の脱出訓練を実施することが望ましい。

#### 5. 将来に向けた課題

より一層の幼児専用車の安全対策を検討する場合、本ガイドラインでまとめた、前方座席が加害部位となって頭部、顔部、頸部が受傷するケース以外の安全対策も進めることが必要である。

現在、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、今後、自動車製作者等は、使用実態に十分配慮しつつ、諸課題を解決した座席ベルトを開発し、3～5年を目途に、適切な座席ベルトの装備を望む使用者が、新車を購入時に選択できるようになることを目指すこと。なお、一般的な座席ベルト以外にも、ジェットコースター用拘束装置、ベルトの自動離脱機構、対面座席等の様々なアイデアがあることから、これらの有効性等についても検証していくことが必要である。



## (5) 乗用車のアームレスト等の可動部にお子様指等を 挟み込まないように注意しましょう

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成 25 年 3 月 28 日  
自 動 車 局

### 乗用車のアームレスト等の可動部にお子様指等を 挟み込まないように注意しましょう

平成 25 年 2 月、後部座席にいた幼児が、運転席のアームレストとシートの取り付け部の隙間に指を挟み込んでしまい、大怪我（右手中指第一関節より先 3 分の 1 が削ぎ落ち、その後縫合）をしたとの情報が当省に寄せられました。

国土交通省では、これまでも自動車のドア、パワーウインド等への指等の挟み込みについて自動車ユーザーへの注意喚起をしてきたところですが、本事案を踏まえ、以下の事項について新たに注意喚起を行うとともに、当省のホームページにおいても注意事項を掲載しました。

#### 【車内のアームレスト等の可動部への指等の挟み込み防止に関する注意事項】

- 車内のアームレスト等の可動部にお子様指等を挟み込まないように注意しましょう。
  - ✓ 乗用車の車内にはアームレストとシートの取り付け部等の可動部が多くあります。保護者の方はお子様が指等を挟まないよう十分注意しましょう。
- 取扱説明書の使用上の注意を再確認しましょう。

#### 【注意事項掲載ホームページ】

- ・ 国土交通省ホームページ（自動車を安全に使うためには）

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety.html>

#### 【ご参考】

- ・ 自動車のドアに指を挟み込まないように注意しましょう！  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety\\_sub/carsafety009.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety_sub/carsafety009.html)
- ・ 自動車のパワーウインドで指等を挟み込まないように注意しましょう！  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety\\_sub/carsafety016.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety_sub/carsafety016.html)





## (6) 我が国の自動車安全・環境基準の国際調和を積極的に進めていきます

～国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）の採用に向けた工程表について～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 25 年 3 月 29 日

自動車局技術政策課

我が国の自動車安全・環境基準の国際調和を積極的に進めていきます

～国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）の採用に向けた工程表について～

国土交通省は、安全・環境性に優れた自動車の普及を促進し、日本の自動車メーカーが国際的に活躍できる環境を整備するため、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における自動車基準の国際調和及び認証の相互承認に向けた活動に積極的に参画しています。

具体的には、本年 3 月 11 日より開催された WP29 第 159 回会合においても、国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）<sup>※1</sup>に必要な乗用車の安全・環境基準の改正を日本が主導していくことを提案しました。国土交通省は、必要に応じて国際基準の改正を行いつつ、自動車の国際基準の採用を積極的に進めているところです。

（参考：[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07\\_hh\\_000122.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000122.html)）

このような自動車基準の国際調和の取組について、今般、「規制・制度改革に係る方針」（平成 24 年 7 月 10 日閣議決定）<sup>※2</sup>の内容を踏まえ、国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）<sup>※3</sup>の採用に向けた工程表を別紙のとおり作成しましたのでお知らせします。

本工程表に記載された規則の採用を進めることにより、IWVTAに必要な安全・環境基準について国際調和されることとなり、自動車の輸出入の円滑化が促進されることが期待されます。

（別紙）国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）の採用に向けた工程表

※1：国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）

自動車に係る認証の相互承認を、これまでの装置単位から、車両単位へ発展する制度。本制度の実現により、一箇国で車両認証を取得した場合、IWVTAに加盟している世界各国での認証手続きが簡素化されることが期待されています。

※2：「規制・制度改革に係る方針」（平成 24 年 7 月 10 日閣議決定）（抄）

1. 自動車基準の国際基準との整合①（UN/ECE 規則）

日本での安全の確保及び環境の保全に配慮しつつ、国連欧州経済委員会の下での自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において進められている国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）の実現に向けた活動の一環として、国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）のうち、採用する必要性の高い規則について、その妥当性の検証や WP29 の場において必要な改正提案を行う等、その採用に向けた工程表を作成し、公表する。

※3：国連欧州経済委員会規則（UN/ECE 規則）

「国連の車両等の型式認定相互承認協定（略称）」（1958 年協定）に基づく、自動車の安全・環境に関する要件を規定した国際規則。

# 国連欧州経済委員会規則（UN/ECE規則）の採用に向けた工程表

平成25年3月  
国土交通省自動車局

規則番号 規則名称	2012	2013	2014	2015	2016
R4 後部番号灯	規則の妥当性検証、 規則改正提案の準備	WP29※1へ 規則改正提案	WP29において、 改正提案を審議	.....	
R21 内部突起	規則の妥当性や規則改正の必要性について精査				必要に応じてWP29において 日本から規則の改正を提案
R34 車両火災の防止	規則の妥当性検証、規則改正提案の準備	WP29へ 規則改正提案	WP29において、 改正提案を審議	.....	
R43 安全ガラス	規則の妥当性や規則改正の必要性について精査		WP29へ 規則改正提案	WP29において、 改正提案を審議	.....
R46 後写鏡	規則の妥当性検証、規則改正提案の準備	WP29へ 規則改正提案	WP29において、 改正提案を審議	.....	
R51 騒音	WP29において、規則の改正審議中				.....
R79 ステアリング装置	規則の妥当性や規則改正の必要性について精査				必要に応じてWP29において 日本から規則の改正を提案
R117 タイヤ単体騒音	規則の妥当性や規則改正の必要性について精査				必要に応じてWP29において 日本から規則の改正を提案
R121 操縦装置の配置及び識別表示等	規則の採用準備 (日本基準の改正)		2013年2月1日採用		
R125 直接視界	WP29において、 日本の改正提案を審議		WP29において 改正提案が承認 規則の採用準備 (日本基準の改正)	準備が整い次第、規則採用	
R127 歩行者保護	2012年11月17日に 規則発効と同時に採用済				
Rxxx 幼児拘束装置※2	WP29において 新規則を採択		WP29において 改正提案が承認	準備が整い次第、規則採用	
	WP29において、 日本の改正提案を審議				規則の採用準備 (日本基準の改正)

(注) 日本は、これらUN/ECE規則について、妥当性の検証や適切な改正等がなされ次第、速やかに採用する。UN/ECE規則の改正に際しては、WP29参加各国の協力が不可欠。

R4、R34、R43、R46、R51は、WP29第159回会合において、日本が改正を主導することを提案した。

※1: 国連欧州経済委員会の下にある自動車基準調和世界フォーラム（WP29）は、自動車基準の国際調和と認証の相互承認を多国間で審議する唯一の場であり、日本も積極的に参画している。

※2: 2013年7月に発効予定。

「国際的な車両型式認証の相互承認制度」(iWVTA)の創設目標

## 4. 参考資料

### (1) 国連の車両等の型式認定相互承認協定（1958年協定）の概要

平成 25 年 3 月

#### 1. 協定の目的

1958 年に締結された国連の多国間協定であり、正式名称は、「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」（以下、「車両等の型式認定相互承認協定」という。）である。

車両等の型式認定相互承認協定は、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を推進することにより、安全で環境性能の高い自動車を普及するとともに、自動車の国際流通の円滑化を図ることを目的としている。

#### 2. 加入状況

平成 25（2013 年）3 月現在、50 か国、1 地域が加入。

日本は、平成 10 年（1998 年）11 月 24 日に加入。

ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィンランド、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイルランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ベラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、欧州連合（EU）、日本、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、キプロス、マルタ、韓国、マレーシア、タイ、モンテネグロ、チュニジア、カザフスタン、アルバニア、エジプト

（下線はEU加盟国、□はアジア諸国）

#### 3. 基準の制定・改訂

(1) 協定に基づく規則（以下、「協定規則」という。）は、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）での検討を経て、制定・改訂が行われる。同フォーラムには、上記締約国の他、アメリカ、カナダ等が参加している。

(2) 平成 25 年（2013 年）3 月現在、各装置毎に 129 の協定規則（基準）が制定されている。

#### 4. 協定に基づく認証の相互承認の流れ

(1) 協定締約国は、国内で採用する協定規則を選択する。

(2) 協定締約国は、採用した協定規則について、当該協定規則による認定を行った場合には、国番号付きの認定マーク（E<sub>49</sub>：日本の場合）と認定番号を与える。

(3) 認定を取得した装置については、当該協定規則を採用した他の協定締約国での認定手続きが不要になる。

#### 5. 日本における規則の採用状況及び今後の方針

日本は現在、乗用車の制動装置、警音器等の 46 の規則を採用している。今後も、新技術を踏まえた基準の策定等により積極的に基準調和を進めていくこととしている。

## (2) 国連の車両等の型式認定相互承認協定における相互承認の対象項目

平成25年3月現在

No.	項目名	No.	項目名	No.	項目名
1	前照灯	51	騒音	102	連結装置
2	前照灯白熱球	52	小型バスの構造	103	交換用触媒
3	反射器	53	灯火器の取付け（二輪車）	104	大型車用反射材
4	後部番号灯	54	タイヤ（商用車）	105	危険物輸送車両構造
5	シート・ビーム前照灯	55	車両用連結装置	106	タイヤ（農耕用トラクタ）
6	方向指示器	56	前照灯（モペッド）	107	二階建てバスの構造
7	車幅灯、尾灯、制動灯、前部・後部上側端灯	57	前照灯（二輪車）	108	再生タイヤ
8	ハロゲン前照灯	58	突入防止装置	109	再生タイヤ（商用車）
9	騒音（三輪車）	59	交換用消音器	110	CNG自動車
10	電波妨害抑制装置	60	コントロール類の表示（二輪車、モペッド）	111	タンク自動車のロールオーバー
11	ドアラッチ及びヒンジ	61	外部突起（商用車）	112	非対称配光型ヘッドランプの配光
12	ステアリング機構	62	施錠装置（二輪車）	113	対称配光型ヘッドランプの配光
13	ブレーキ	63	騒音（モペッド）	114	後付エアバック
13H	乗用車の制動装置	64	応急用タイヤ	115	CNG、LPGレトロフィットシステム
14	シートベルト・アンカレッジ	65	特殊警告灯	116	盗難防止装置
15	排出ガス規制	66	スーパーストラクチャー強度（バス）	117	タイヤ単体騒音
16	シートベルト	67	LPG車用装置	118	バス内装難燃化
17	シート及びシートアンカー	68	最高速度測定法	119	コーナリングランプ
18	施錠装置（四輪車）	69	低速車の後部表示板	120	ハポート馬力測定法
19	前部霧灯	70	大型車後部反射器	121	コントロール・テルテール
20	ハロゲン前照灯（H4前照灯）	71	農耕用トラクタの視界	122	ヒーティングシステム規則
21	内部突起	72	ハロゲン前照灯（二輪車）	123	配光可変型前照灯
22	ヘルメット及びバイザー	73	大型車側面保護	124	乗用車ホイール
23	後退灯	74	灯火器の取付（モペッド）	125	直接視界
24	ディーゼル自動車排出ガス規制	75	タイヤ（二輪車、モペッド）	126	客室と荷室の仕切り
25	ヘッドレスト	76	前照灯（モペッド）	127	歩行者保護
26	外部突起（乗用車）	77	駐車灯	128	LED光源
27	停止表示器材	78	ブレーキ（二・三輪車、モペッド）		
28	警音器	79	ステアリング装置		
29	商用車運転席乗員の保護	80	シート（大型車）		
30	タイヤ（乗用車）	81	後写鏡（二輪車）		
31	ハロゲンシート・ビーム前照灯	82	ハロゲン前照灯（モペッド）		
32	後部衝突における車両挙動	83	燃料要件別排出ガス規制		
33	前方衝突における車両挙動	84	燃費測定法		
34	車両火災の防止	85	馬力測定法		
35	フットコントロール類の配列	86	灯火器の取付け（農耕用トラクタ）		
36	バスの構造	87	デイトイムランニングランプ		
37	白熱電球	88	反射タイヤ（モペッド、自転車）		
38	後部霧灯	89	速度制限装置		
39	スピードメーター	90	交換用ブレーキライニング		
40	排出ガス規制（二輪車）	91	側方灯		
41	騒音（二輪車）	92	交換用消音器（二輪車）		
42	バンパー	93	フロントアンダーランプ・ロケタ		
43	安全ガラス	94	前突時乗員保護		
44	幼児拘束装置	95	側突時乗員保護		
45	ヘッドランプ・クリーナー	96	ディーゼルエンジン（農耕用トラクタ）		
46	後写鏡	97	警報装置及びイモビライザ		
47	排出ガス規制（モペッド）	98	前照灯（カステイチャージ式）		
48	灯火器の取付け	99	カステイチャージ光源		
49	ディーゼルエンジン排出ガス規制	100	電気自動車		
50	灯火器（二輪車、モペッド）	101	乗用車のCO2排出量と燃費		

■ 基準採用済（129規則中、46規則採用済）