

（電気装置）

第177条 電気装置の取付位置、取付方法、性能等に関し保安基準第17条の2第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車室内及びガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部（以下「車室内等」という。）の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。
 - 二 車室内等の電気端子、電気開閉器その他火花を生ずるおそれのある電気装置は、乗車人員及び積載物品によって損傷、短絡等を生じないように、かつ、電気火花等によって乗車人員及び積載物品に危害を与えないように適当におおわれていること。この場合において、計器板裏面又は座席下部の密閉された箇所等に設置されている電気端子及び電気開閉器は、適当におおわれているものとする。
 - 三 蓄電池は、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないようにしていること。この場合において、車室内等の蓄電池は、木箱その他適当な絶縁物等によりおおわれている（蓄電池端子の部分（蓄電池箱の上側）が適当な絶縁物で完全におおわれていることをいい、蓄電池箱の横側あるいは下側は、絶縁物でおおわれていないものであってもよい。）ものとする。
 - 四 電気装置の発する電波が、無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものであること。この場合において、自動車雑音防止用の高圧抵抗電線、外付抵抗器等を備え付けていない等電波障害防止のための措置をしていないものは、この基準に適合しないものとする。
- 2 保安基準第17条の2第2項の告示で定める基準は、自動車に備える電気装置が、電波による影響により当該自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものであることとする。この場合において、次に掲げる電気装置であって、その機能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。
- 一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置
 - 二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置
- 3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、自動車に備える電気装置が、サイバーセキュリティを確保できるものであることとする。この場合において、次に掲げる電気装置であって、その性能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。
- 一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置
 - 二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置
- 4 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、自動車に備える電気装置が、当該装置に組み込まれたプログラム等の適切な改変を確保できるものであることとする。この

場合において、次に掲げる電気装置であって、その性能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置
- 二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

5 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系（原動機用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC／DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機及びそれに付随するワイヤハーネス並びにコネクタ等及び走行に係る補助装置（ヒータ、デフロスタ又はパワ・ステアリング等）を含む電気回路をいう。以下同じ。）の活電部（通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。）への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体（活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。）、バリヤ（あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。）、エンクロージャ（あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。）等は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシ（電氣的に互いに接続された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準とみなされるものをいう。以下同じ。）に直流電氣的に接続（トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。）されている部分を除く。

- 二 作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系（作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されている部分を除く。）の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャは、協定規則第100号の規則5. 1. 1. 4. 又は協定規則第136号の規則5. 1. 1. 5. に規定する様式の例による表示がなされているものであること。ただし、次のイ又はロに掲げるものを除く。

- イ バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す又は自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの、車両総重量3. 5tを超える貨物の運送の用に供する自動車及びこれらに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では

触れることができない場所に備えられている場合

ロ バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされている場合

三 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線（エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。）は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。

四 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能により警報されていないものであること。

五 活電部は、原動機用蓄電池並びに当該電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するために備えられた電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等はその機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。

六 導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部への人体の接触による感電を防止するため、導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部を直流電氣的に電氣的シャシに接続する電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等の締結状態は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。

七 充電系連結システム（外部電源に接続して原動機用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電氣的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。）の活電部の保護は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないこと。

八 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。

九 水素ガスを発生する開放式原動機用蓄電池を収納する場所は、換気扇又は換気ダクト等を備える等、水素ガスが滞留しないようにするとともに、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。

十 自動車が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものであること。ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車であって内燃機関が作動中はこの限りでない。

十一 原動機用蓄電池は自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられていること。

十二 原動機用蓄電池は、自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車に限る。）の動揺により電解液が漏れない構造であること。

十三 自動車に備える原動機用蓄電池及び充電系連結システムは、次に掲げる場合にお

いて、運転者に対してテルテールによって警告をするものであること。

イ 原動機用蓄電池又は充電系連結システムに故障が発生している場合

ロ 外部電源により供給される電気を動力源とする自動車であつて、内燃機関を有しないものにあつては、原動機用蓄電池の充電残量が低下している場合

十四 自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの、貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5tを超えるもの及びその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車に限る。）にあつては、協定規則第100号の規則5.5.1.から5.5.3.までに定める基準に適合するものであること。

6 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、当該自動車の衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害、原動機用蓄電池の移動又は損傷による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ない構造であること。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その機能を損なうおそれがある損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

三 保安基準第1条の3ただし書により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて第99条第10項の規定によるもの

7 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられた電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置 前2項の基準

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第5項第1号から第10号まで及び第6項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第5項第1号から第10号まで及び第6項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている原動機用蓄電池と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第5項第11号及び第12号並びに第6項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備えるも

のと同じの構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第5項第11号及び第12号並びに第6項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準