

（制動装置）

第15条 走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、保安基準第12条第1項の告示で定める基準は、次項から第7項までに掲げる基準とする。

2 自動車（次項から第6項までの自動車を除く。）には、別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」、別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」（第5号の自動車に限る。）に定める基準及び次の基準に適合する独立に作用する2系統以上の制動装置を備えなければならない。この場合において、ブレーキ・ペダル又はブレーキ・レバーからホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンバまで（ホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンバを有しない系統の場合にあっては、ブレーキ・シューを直接作動させるカム軸等まで）の部分がそれぞれの系統ごとに独立している構造の制動装置は、「独立に作用する2系統以上の制動装置」であるものとする。ただし、本項の適用を受ける貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量3.5 t以下のものに備える制動装置は、次項の基準に適合するものであってもよいものとする。

一 制動装置は、堅ろうで運行に十分耐え、かつ、振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられているものであり、次に掲げるものでないこと。

イ ブレーキ系統の配管又はブレーキ・ケーブル（配管又はブレーキ・ケーブルを保護するため、配管又はブレーキ・ケーブルに保護部材を巻きつける等の対策を施してある場合の保護部材は除く。）であって、ドラッグ・リンク、推進軸、排気管、タイヤ等と接触しているもの又は走行中に接触した痕跡があるもの

ロ ブレーキ系統の配管又は接手部から、液漏れ又は空気漏れがあるもの又は他の部分との接触により液漏れや空気漏れが生じるおそれがあるもの

ハ ブレーキ・ロッド又はブレーキ・ケーブルの連結部に緩みがあるもの

ニ ブレーキ・ホースが著しくねじれて取り付けられているもの

ホ ブレーキ・ペダルに遊びがないもの又は床面とのすきまがないもの

ヘ ブレーキ・レバーに遊びがないもの又は引き代のないもの

ト ブレーキ・レバーのラチェットが確実に作動しないもの

チ イからトに掲げるもののほか、堅ろうでないもの又は振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられていないもの

二 主制動装置（走行中の自動車の制動に常用する制動装置をいう。以下同じ。）は、すべての車輪を制動すること。この場合において、ブレーキ・ディスク、ブレーキ・ドラム等の制動力作用面が、ボルト、軸、歯車等の強固な部品により車輪と結合されている構造は、「車輪を制動する」とされるものとする。

三 主制動装置の制動液は、配管を腐食し、原動機等の熱の影響を受けることによって気泡を生ずる等により当該主制動装置の機能を損なわないものであること。

四 液体の圧力により作動する主制動装置は、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できる次に掲げるいずれかの構造を有するものであること。

イ 制動液のリザーバ・タンクが透明又は半透明であるもの

ロ 制動液の液面のレベルを確認できるゲージを備えたもの

ハ 制動液が減少した場合、運転者席の運転者に警報する液面低下警報装置を備えた

もの

ニ イからハに掲げるもののほか、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できるもの

- 五 専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が 12 t を超えるもの（高速自動車国道等（高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）第 4 条第 1 項に規定する道路及び道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 48 条の 4 第 1 項に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車を除く。）及び車両総重量が 7 t を超える牽引自動車の主制動装置は、走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置を備えたものであること。
- 3 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人未満のもの（次項から第 6 項までの自動車を除く。）には、別添 12「乗用車の制動装置の技術基準」に定める基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。ただし、法第 75 条第 3 項の規定による判定を行う場合及び法第 75 条の 2 第 3 項の規定による判定を行う場合以外の場合（以下「型式の指定等を行う場合以外の場合」という。）にあつては、別添 12「乗用車の制動装置の技術基準」別紙 3 自動車の車軸間の制動力配分の基準 5.2.(a)の規定中「3.1.(A)の規定を満たすものであること。」とあるのは「3.1.(A)の規定を満たすものであること又は後車軸の曲線が、0.15 から 0.8 までのすべての制動比に対して直線 $z = 0.9k$ の下にあること（図 2 参照）。」と、同別添別紙 7 乗用車の制動装置の電磁両立性に係る試験 2.2.2.2.及び 2.3.2.2.中「基準限界より 25 % 高い」とあるのは「基準限界の 80 % の」と読み替えるものとする。
- 4 二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車（最高速度 25km/h 以下の自動車及び第 6 項の自動車を除く。）には、協定規則第 78 号の技術的な要件（同規則第 3 改訂版補足改訂版の規則 5.及び 6.に限る。以下同じ。）に適合する制動装置を備えなければならない。
- 5 大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに最高速度 25km/h 以下の自動車（次項の自動車を除く。）には、別添 14「制動液漏れ警報装置の技術基準」に定める基準及び次の基準に適合する独立に作用する 2 系統以上の制動装置を備えなければならない。この場合において、第 2 項後段の規定を準用する。ただし、最高速度 35km/h 未満の大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度 25km/h 未満の自動車にあつてはこれを 1 系統とすることができ、かつ、第 3 号、第 5 号、第 8 号及び第 10 号の基準に適合することを要しない。
- 一 制動装置は、第 2 項第 1 号及び第 3 号の基準に適合すること。
- 二 制動装置は、かじ取り性能を損なわないで作用する構造及び性能を有すること。
- 三 主制動装置は、後車輪を含む半数以上の車輪を制動すること。この場合において、第 2 項第 2 号後段の規定を準用する。
- 四 主制動装置は、乾燥した平坦な舗装路面で、その自動車の最高速度に応じ次の表に掲げる制動能力を有すること。この場合において運転者の操作力は、足動式のものにあつては 900N 以下、手動式のものにあつては 300N 以下とする。

最高速度 (km/h)	制動初速度 (km/h)	停止距離 (m)
80 以上	50	22 以下
35 以上 80 未満	35	14 以下
20 以上 35 未満	20	5 以下
20 未満	その最高速度	5 以下

- 五 主制動装置は、その配管（ブレーキ配管のうち1車輪のみへの制動用オイル又はエアの通路となる部分をいい、2以上の車輪への共用部分を除く。）の一部が損傷した場合においても2以上の車輪を制動することができる構造であること。ただし、非常用制動装置（主制動装置が故障したときに走行中の自動車の2以上の車輪を制動することができる制動装置をいう。）を備えた自動車にあっては、この限りでない。
- 六 制動装置（制動装置を2系統以上備える場合にはうち1系統）は、運転者が運転者席にいないとき、空車状態の自動車を乾燥した5分の1こう配の舗装路面で、機械的作用により停止状態に保持できる性能を有すること。この場合において、運転者の操作力は、足動式のものにあつては900N以下、手動式のものにあつては500N以下とし、当該装置を作動させて自動車を停止状態に保持した後において、なお、液圧、空気圧又は電気的作用を利用している制動装置は、この基準に適合しないものとする。
- 七 牽引自動車にあっては、空車状態の被牽引自動車を連結した状態において前号の基準に適合すること。
- 八 液体の圧力により作動する主制動装置は、その配管（ブレーキ配管のうち1車輪のみへの制動用オイルの通路となる部分をいい、2以上の車輪への共用部分を除く。）から制動液が漏れることにより制動効果に支障が生じたときに、その旨を運転者席の運転者に警報するブザその他の装置を備えたものであること。ただし、第5号ただし書の自動車にあっては、この限りでない。
- 九 空気圧力又は真空圧力により作動する主制動装置は、制動に十分な圧力を蓄積する能力を有するものであり、かつ、圧力の変化により制動効果に支障を来すおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報するブザその他の装置を備えたものであること。ただし、その圧力が零となった場合においても第4号の基準に適合する構造を有する主制動装置については、この限りでない。
- 十 車両総重量が7tを超える牽引自動車の主制動装置は、走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置及び当該装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報するブザその他の装置を備えたものであること。
- 6 被牽引自動車には、別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」、別添15「トレーラの制動装置の技術基準」に定める基準及び次の基準に適合する2系統以上の制動装置を備えなければならない。
- 一 制動装置は、第2項第1号から第3号までに掲げる基準に適合すること。
 - 二 主制動装置は、牽引自動車の主制動装置と連動して作用する構造であること。

三 主制動装置は、回転部分及びしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。ただし、車両総重量 3.5 t 以下の被牽引自動車及び最高速度 25km/h 以下の牽引自動車により牽引される被牽引自動車にあつては、この限りでない。

7 次に掲げる被牽引自動車の主制動装置は、第2項第1号から第3号までに掲げる基準に適合する場合には、前項第2号に定める基準にかかわらず、被牽引自動車とこれを牽引する牽引自動車とが接近することにより作用する構造とすることができる。この場合において、別添 15「トレーラの制動装置の技術基準」に定める基準は適用しないものとする。

- 一 車両総重量 3.5 t 以下の被牽引自動車（セミトレーラを除く。）
- 二 最高速度 25km/h 以下の牽引自動車により牽引される被牽引自動車
- 三 最高速度 35km/h 未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車により牽引される被牽引自動車で車両総重量 2 t 未満のもの（前2号に掲げるものを除く。）