

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

1. 背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認の推進のため、平成 10 年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、「乗用車の制動装置に係る協定規則（第 13H 号）」などの改訂が、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 154 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 24 年 4 月 13 日に当該改正案が発効される予定となっています。

また、貨物自動車の事故実態を踏まえ、安全上の観点から当該車両に備えられる衝突被害軽減制動制御装置の技術基準の検討を行ってきました。

これを受け、以下のとおり「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する。

2. 改正概要

（１）協定規則改訂に伴う改正

① 制動装置に係る基準の改正（細目告示別添 12）

「乗用車の制動装置に係る協定規則（第 13H 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正する。

【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 25 km/h 以下の自動車並びに被牽引^{けん}自動車を除く。）及び協定規則第 13 H 号を適用する車両総重量 3.5 t 以下の貨物自動車に備える制動装置に適用する（従前より変更なし）。

【改正概要】

- ブレーキの制御を行う複合電子システムについて、警告信号により動作状態を運転者に表示する場合、定期技術検査時において、複合電子システムの電源投入時に警告信号を目視で確認することにより、正しい動作作動を検証する方法を明確化する。
- 横滑り防止装置（ESC）とシステムを共有している関連システムの作動を表すために、ESC 動作不良警告表示を点滅モードで使用できることを明確化する。
- ブレーキアシストシステム（BAS）において、カテゴリー C の定義及び要件を削除し、カテゴリー A、B の定義を明確化する。
- BAS の試験方法について、アンチロックブレーキシステム（ABS）作動踏力測定方法及び測定変数を変更する。

【適用時期】

- 平成 24 年 4 月 13 日より適用する。

- ② オフセット前面衝突時の乗員保護に係る基準の改正（細目告示第 22 条、第 100 条）
「オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 94 号）」の改正に伴い、以下のとおり改正する。

【適用範囲】

- 自動車（次に掲げるものは除く。）の車枠及び車体に適用する（従前より変更なし）。
 - ・ 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車
 - ・ 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車の形状に類する自動車
 - ・ 車両総重量 2.5 t を超える自動車
 - ・ 車両総重量 2.5 t を超える自動車の形状に類する自動車
 - ・ 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
 - ・ 小型特殊自動車
 - ・ 被^{けん}牽引自動車

【改正概要】

- サンバイザー等に表示されるエアバッグを備え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警告表示ラベルの様式を変更する。
加えて、警告表示ラベルは、明瞭に視認することができるよう損傷が目立たないものであり、サンバイザー等から容易に取り除くことができないものであるよう耐性要件を追加する。

＜改正後の表示＞



【適用時期】

- 電力により作動する原動機を有する自動車
 - 新型車：平成 26 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車
 - 継続生産車：平成 28 年 6 月 23 日以降に製作される自動車（平成 26 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車を除く。）
 - 電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車
 - 新型車：平成 25 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車
- ※ 継続生産車は、当分の間、本改正規定について適用しないこととします。

③ 年少者用補助乗車装置取付具に係る基準の改正（細目告示第 32 条、第 110 条、第 188 条）

「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、以下のとおり改正する。

【適用範囲】

- 自動車に備えられた年少者用補助乗車装置取付具に適用する。

【改正概要】

- I S O F I X 取付装置※¹とともに、年少者用補助乗車装置取付具である I S O F I X トップテザー取付装置※²について、現行、当該取付装置がカバーの下にある場合にあっては、当該カバーに I S O F I X トップテザー取付装置が備えられている旨の識別表示を施すことを求めているが、これに加え、I S O F I X トップテザー取付装置より車室後方の空間に備えられており、かつ、年少者用補助乗車装置の I S O F I X トップテザー取付具と接続することが可能となるフック等（以下、「フック等」という。）について、I S O F I X トップテザー取付装置として使用するものを明確にするため、以下のいずれかの要件に適合することを求める。

※¹ 回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた 2 個の取付部で構成される取付装置をいう。

※² 年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置をいう。

- ・ 全てのフック等が I S O F I X トップテザー取付装置として使用することができるよう設計すること。
- ・ 又は、I S O F I X トップテザー取付装置として使用するフック等には、I S O F I X トップテザー取付装置であることを判断できるように表示を行うこと。

〈識別表示〉



- ・ 又は、I S O F I X トップテザー取付装置として使用できないフック等には、I S O F I X トップテザー取付装置ではないことを判断できるように表示を行うこと。
- 次の全ての条件を満たす自動車については、後部座席に備える年少者用補助乗車装置取付具が一個であることを警告表示ラベルによって表示することにより、年少者用補助乗車装置取付具の装備を一個でよいこととする。
 - ・ 乗降口が 2 個以下であること。
 - ・ 動力伝達装置（トランスミッション構成部品）又は緩衝装置（サスペンション構成部品）により後部座席への年少者用補助乗車装置取付具の取付が妨げられる構造であること。
 - ・ 原動機最大出力（k W）を 1000 倍した値を車両重量に 75 k g を加えた値で除した値が 140 を超えること。
 - ・ 原動機最大出力（k W）が 200 k W を超えること。

【適用時期】

- 新型車：平成 25 年 4 月 13 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車

※ 継続生産車は、当分の間、本改正規定について適用しないこととします。

（２）その他の改正

- ① 窓ガラスに係る基準の改正（細目告示第 39 条、第 117 条、第 195 条関係）

従前、運転者の視野の確保に支障がないものとして定めている範囲における前面及び側面（告示で定める部分）窓ガラスに貼付できるものを以下のとおり追加する。

【適用範囲】

- 自動車（被^{けん}牽引自動車を除く。）に備える前面及び側面（告示で定める部分。）窓ガラスに適用する（従前より変更なし）。

【改正概要】

- 運転者の視野の確保に支障がない範囲において、湿度センサー等を前面窓ガラスに貼付できることとする。
- 側面ガラスに貼付することができる盗難防止装置が備えられていることを表示する標識について、自動車部品等の盗難防止装置においても同様の表示が可能なよう明確化する。

【適用時期】

- 公布日より適用する。

- ② 衝突被害軽減制動制御装置（細目告示第 15 条、第 93 条、細目告示別添 113 関係）
貨物自動車の全事故に占める追突事故の割合が高く、乗用車と比較して死亡事故率が高い現状を踏まえ、衝突被害軽減制動制御装置の技術基準を導入する。

【適用範囲】

- 次の自動車に適用する。
 - （１）貨物の運送の用に供する普通自動車（第 5 輪荷重を有する牽^{けん}引自動車及び被^{けん}牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 8 t を超えるもの。
 - （２）貨物の運送の用に供する普通自動車（第 5 輪荷重を有する牽^{けん}引自動車に限る。）であって車両総重量が 13 t を超えるもの。

【改正概要】

- 貨物自動車の事故実態を踏まえ、安全上の観点から衝突被害軽減制動制御装置の基準を導入する。（技術基準の概要については、別添参照）

【適用時期】

- 以下の表のとおり、衝突被害軽減制動制御装置について義務付けを行うこととし、適用時期に至るまでは当該装置を備える場合の要件とする。

新型生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車（牽 ^{けん} 引自動車及び被 ^{けん} 牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 22 t を超えるもの。	平成 26 年 11 月 1 日以降の新型車から適用
貨物の運送の用に供する牽 ^{けん} 引自動車のうち、車両総重量が 13t を超えるもの。	
貨物の運送の用に供する自動車（牽 ^{けん} 引自動車及び被 ^{けん} 牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 20 t を超え 22 t 以下のもの。	平成 28 年 11 月 1 日以降の新型車から適用

継続生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車（牽 ^{けん} 引自動車及び被 ^{けん} 牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 22 t を超えるもの。	平成 29 年 9 月 1 日以降の製作車から適用
貨物の運送の用に供する牽 ^{けん} 引自動車のう	平成 30 年 9 月 1 日以降の製作車

ち、車両総重量が 13 t を超えるもの。	から適用
貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引 ^{けん} 自動車を除く。）であって、車両総重量が 20 t を超え 22 t 以下のもの。	平成 30 年 11 月 1 日以降の製作車から適用

- 貨物の運送の用に供する普通自動車（第 5 輪荷重を有する牽引^{けん}自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。）であって車両総重量が 8 t を超え 20 t 以下のものについては、当分の間、当該装置を備える場合の要件とする。

③ その他の灯火に係る基準の改正（細目告示第 62 条、第 140 条、第 218 条関係）

（１）その他の灯火として備えることができる灯火を以下のとおり明確化する。

【適用範囲】

- 自動車に適用する。

【改正概要】

- 右左折、進路変更、加速、減速などの指示灯火については、保安基準に規定されているもの以外は、自動車（緊急自動車を除く。）に装備できないことを明確化する。
- 保安基準に規定されている灯火の性能を損なうおそれのある灯火は、自動車に備えることができないことを明確化する。

【適用時期】

- 公布日より適用する。

④ 非常点滅表示灯の改正（細目告示別添 52 関係）

非常点滅表示灯を点灯する際の基準を以下のとおり明確化する。

【適用範囲】

- じんかい車等に適用する。

【改正概要】

- 非常点滅表示灯については、他の操作装置と独立して手動で操作できるものとされていますが、じんかい車等については、作業安全上の観点から、当該作業に係る操作装置と連動する機能を追加してもよいことを明確化する。

【適用時期】

- 公布日より適用する。

別添

衝突被害軽減制動制御装置の技術基準の概要

性能要件の概要

- ・操舵回避限界が制動回避限界よりも小さい場合に、衝突を回避することができないと判断した時点で制動制御を開始し、平均減速度 $3.3\text{m}/\text{s}^2$ 以上又は最大減速度 $4.0\text{m}/\text{s}^2$ 以上の減速度を発生させること。
- ・衝突のおそれがあると判断する時点から衝突を回避することができないと判断する時点までに制動制御を行ってもよい。
- ・衝突のおそれがあると判断する時点よりも前に制動制御を作動してはならない。
- ・制動制御の作動を運転者に知らせる報知は、衝突が避けられないと判断し制動制御を開始する 0.8 秒以上前に行うこと。
- ・衝突のおそれがあることを運転者に知らせ衝突回避行動を促す衝突警報は、衝突のおそれがあると判断し制動制御を行う 0.8 秒以上前に行うこと。
- ・報知及び衝突警報は音及び表示により行うこと。表示は、日中容易に確認できる明るさを有し、赤色又は橙色であり、運転者が容易に確認できる位置にあること。
- ・制動制御が作動している間に、運転者が本装置の制動力を上回る制動力を発生させる制動操作を行った場合は、当該制動操作に従うものとする。
- ・アンチロックブレーキシステムを装着要件とする。

(参考)

「制動回避限界」: 運転者の制動により装置搭載車と前方障害物との衝突を回避することができる最短の相対速度ごとの衝突予測時間

「操舵回避限界」: 運転者の操舵により装置搭載車と前方障害物との衝突を回避することができる最短の相対速度ごとの衝突予測時間

4. 試験方法の概要

(1) 停止した前方障害物との衝突時作動試験

- ・前方障害物検知装置としてミリ波レーダを使用する場合には、レーダ反射断面積が 15dBsm 以下のリフレクタ 2 個を用い、それ以外の場合には、普通自動車相当の障害物を用いる。
- ・最高速度から $5\text{km}/\text{h}$ を引いた値 ($V_{\text{max}} - 5$) $\pm 2\text{km}/\text{h}$ (ただし、上限は $80\text{km}/\text{h}$ とする。) により、前方障害物に衝突するまで走行し、試験自動車の速度、減速度及び前方障害物との距離を測定し、報知及び衝突警報の開始時点を確認する。
- ・計測値により、平均減速度 $3.3\text{m}/\text{s}^2$ 以上又は最大減速度 $4.0\text{m}/\text{s}^2$ 以上の減速度を発生させること。

(2) 走行路外側の障害物に対する作動確認試験

- ・走行路外側障害物は、普通自動車とする。
- ・走行路外側障害物の 60m 以上手前から、速度 $40 \pm 2\text{km}/\text{h}$ で定常走行させ、走行路外側障害物を通過するまで走行し、通行時に本装置が作動しないことを確認する。