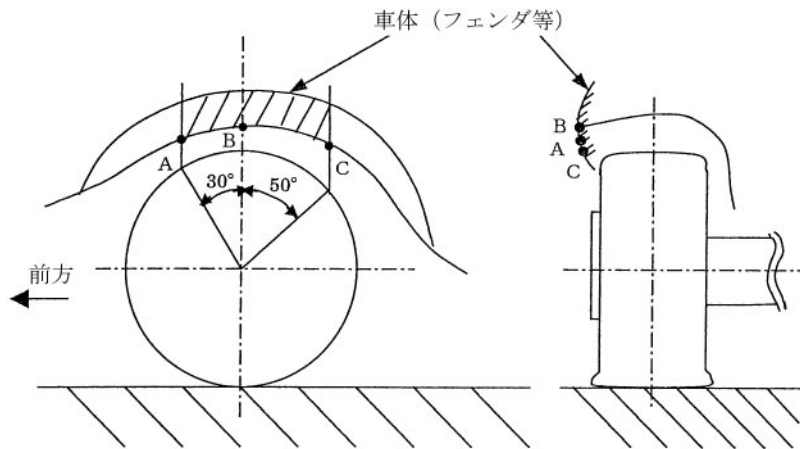


（車枠及び車体）

第178条 車枠及び車体の強度、取付方法等に関し、保安基準第18条第1項第1号の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車枠及び車体は、堅ろうで運行に十分耐えるものであること。
 - 二 車体は、車枠に確実に取り付けられ、振動、衝撃等によりゆるみを生じないようになっていること。
 - 三 車枠及び車体は、著しく損傷していないこと。
- 2 車体の外形その他自動車の形状に関し、保安基準第18条第1項第2号の告示で定める基準は、車体の外形その他自動車の形状が、鋭い突起を有し、又は回転部分が突出する等他の交通の安全を妨げるおそれのあるものでないこととする。この場合において、次に該当する車枠及び車体は、この基準に適合するものとする。
- 一 自動車が直進姿勢をとった場合において、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる走行装置の回転部分（タイヤ、ホイール・ステップ、ホイール・キャップ等）が当該部分の直上の車体（フェンダ等）より車両の外側方向に突出していないもの。この場合において、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並びに被牽引自動車を除く。）の車枠及び車体であって、協定規則第30号の規則3.（3.2.を除く。）及び6.に適合するタイヤを備えた自動車のもので、かつ、次に掲げるものにあつては、タイヤ以外の回転部分に係る部品の改造、装置の取付け又は取り外しその他これらに類する行為により構造、装置又は性能に係る変更を行う場合を除き、基準に適合しているものとみなす。
 - イ 指定自動車等に備えられた車枠及び車体と同一の構造を有し、同一の位置に備えられたものであつて、その機能を損なうおそれのある損傷等のないもの
 - ロ タイヤの次に掲げる部分以外の部分の直上の車体（フェンダ等）より車両の外側方向に突出していない車枠及び車体
 - (1) サイドウォール部の文字又は記号がサイドウォール部から突出している部分
 - (2) サイドウォール部の保護帯及びリブ並びにこれらと構造上一体となってサイドウォール部から突出している部分（突出量が10mm未満である場合に限る。）

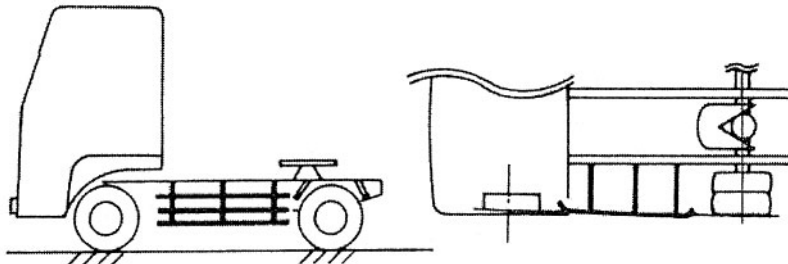
（参考図）



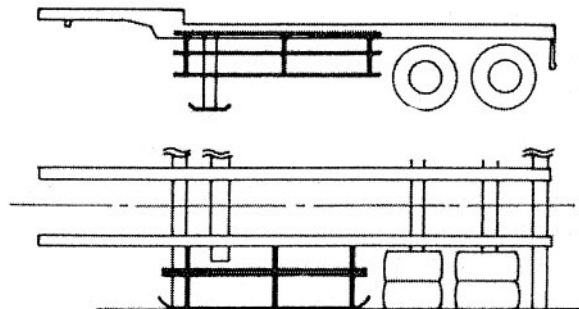
二 貨物の運送の用に供する普通自動車の後車輪であって、保安基準第18条の2第1項の基準に適合する巻込防止装置等を備えており、かつ、当該巻込防止装置等の平面部が最外側にある前車輪及び後車輪のそれぞれの車軸中心を通る鉛直面における車輪等回転部分の最外側（車軸中心より下方の部位を除く。）の鉛直線と接地面との交点を結ぶ直線（前車輪を有しない被牽引自動車^{けん}にあつては、後車輪の車軸中心を通る鉛直面における車輪等回転部分の最外側（車軸中心より下方の部位を除く。）の鉛直線と接地面との交点を通り車両中心線に平行な直線）より外側に取り付けられているもの

（参考図）

例1



例2



三 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車及び貨物の運送の用に供する車両

総重量2.8t以下の自動車に備えるエア・スポイラ（二輪自動車、側車付二輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車に備えるもの並びに自動車の最前部の車軸と最後部の車軸との間における下面及び側面の部分に備えるものを除く。）であって、次の要件に適合するもの

イ エア・スポイラは、自動車の前部及び後部のいずれの部分においても、自動車の最前端又は最後端とならないものであること。ただし、バンパの下端より下方にある部分であって、直径100mmの球体が静的に接触することのできる部分（鉛直線と母線のなす角度が 30° である円錐を静的に接触させながら移動させた場合の接触点の軌跡（以下「フロアライン」という。）より下方の部分を除く。）の角部が半径5mm以上であるもの又は角部の硬さが60ショア（A）以下の場合にあっては、この限りでない。

ロ エア・スポイラ（バンパの下端より下方にある部分及び地上1.8mを超える部分を除く。）は、直径100mmの球体が静的に接触することのできる部分に半径2.5mm未満の角部を有さないものであること。ただし、角部の硬さが60ショア（A）以下のとき、又は角部の高さが5mm未満の場合若しくは角部の間隔（直径100mmの球体を2つの角部に静的に接触させたときの接点間の距離をいう。）が40mm以下の場合であって角部が次表に定める角部の形状の要件を満足するときは、この限りでない。

角部の高さ（h）	角部の形状	角部の間隔（ δ ）	角部の形状
h < 5mm	角部に外向きの尖った部分又は鋭い部分がないこと。	$25 < \delta \leq 40\text{mm}$	角部の半径が1.0mm以上であること。
		$\delta \leq 25$	角部の半径が0.5mm以上であること。

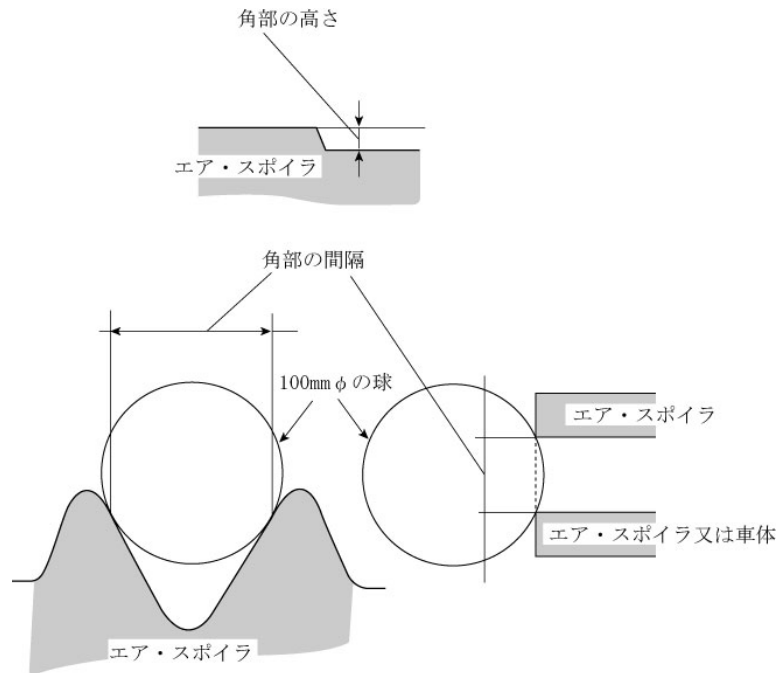
ハ エア・スポイラは、その付近における車体の最外側（バンパの上端より下方にある部分にあっては、当該自動車の最外側）とならないものであること。

ニ エア・スポイラは、側方への翼状のオーバー・ハング部（以下「ウイング」という。）を有していないものであること。ただし、ウイング側端の部分と車体のすき間が20mmを超えない等ウイング側端の部分と車体とのすき間が極めて小さい場合、ウイング側端が当該自動車の最外側から165mm以上内側にある場合又はウイング側端が当該自動車の最外側から165mm以上内側にないウイングの部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝することができる構造である場合にあっては、この限りでない。この場合において、ウイング側端付近に、車両中心線に平行な後向き方向に245N以下の力を加えたとき、当該自動車の最外側から165mm以上内側にないウイングの部分がたわむ、回転する又は脱落するものは、「ウイング側端が当該自動車の最外側から165mm以上内側にないウイングの部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝す

ることができる構造」とする。

ホ エア・スポイラは、溶接、ボルト・ナット、接着剤等により車体に確実に取り付けられている構造であること。

（例）角部の高さ及び間隔の例



3 次に掲げるエア・スポイラであって損傷のないものは、前項第3号の基準に適合するものとする。

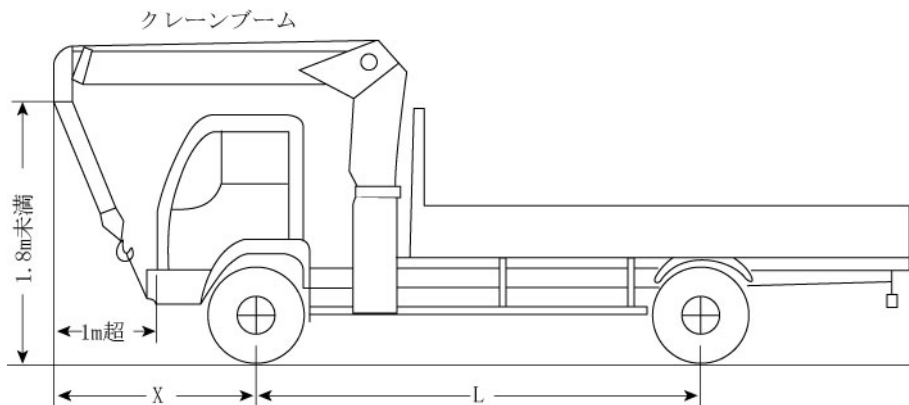
- 一 指定自動車等に備えられているエア・スポイラと同一の構造を有し、かつ同一の位置に備えられているエア・スポイラ
- 二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているエア・スポイラと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているエア・スポイラ又はこれに準ずる性能を有するエア・スポイラ
- 三 法第75条の3第1項の規定に基づき外装の装置の指定を受けた自動車に備えられているエア・スポイラと同一の構造を有し、かつ同一の位置に備えられているエア・スポイラ又はこれに準ずる性能を有するエア・スポイラ

4 自動車の窓、乗降口等の扉を閉鎖した状態において、次のいずれかに該当する車枠及び車体は、第2項の基準に適合しないものとする。ただし、平成29年3月31日までの間は、第2号、第3号及び第4号の基準を適用しないことができる。

- 一 バンパの端部であって、通行人の被服等を引掛けるおそれのあるもの
- 二 乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引^{けん}自動車を除く。第3号及び第4号において同じ。）に備えられているアンテナ（高さ2.0m以下に備えられて

- いるものに限る。)であって、その一部又は全部が自動車の最外側から突出しているもの
- 三 乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車に備えられているホイール、ホイールナット、ハブキャップ及びホイール・キャップであって、ホイールのリムの最外側を超えて突出する鋭利な突起を有するもの
 - 四 乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車に備える外開き式窓（高さ2.0m以下に備えられているものに限る。）であって、その一部又は全部が自動車の最外側から突出しているもの又はその端部が自動車の進行方向に向いているもの
 - 五 後写鏡及び後方等確認装置の取付金具に鋭利な突起を有しているもの
 - 六 スピンナー、ウイングナット等、車輪に取り付けるプロペラ状の装飾品を有するもの
 - 七 レバー式のドアハンドルで先端が自動車の進行方向に向いているもの（先端が内側へ曲げてあるもの、保護装置を有するもの等他の交通の安全を妨げるおそれの少ないものを除く。）
 - 八 貨物自動車に備える簡易クレーンのクレーンブームであって、その車両前方への突出量及び前端的取付高さが次に該当するもの
 - イ 最前部の車軸中心からクレーンブームの最前端までの水平距離が軸距の3分の2を超えるもの
 - ロ クレーン部を除く自動車の最前部からクレーンブームの最前端までの水平距離が1mを超えるもの
 - ハ クレーンブームの最前端の下縁の高さが地上1.8m未満のもの

(参考図)

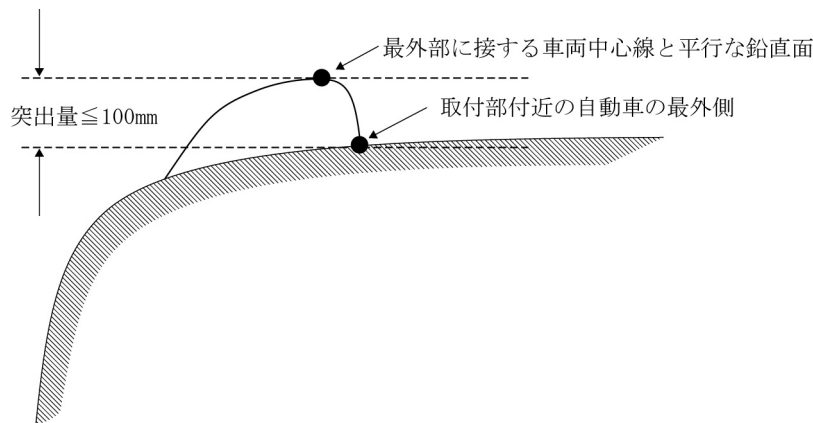


$$X > \frac{2}{3}L$$

- 九 二輪自動車に備えられているフェアリングであって鋭利な突起を有するもの
- 十 方向指示器のうち自動車の両側面に備えるものであって最外部に接する車両中心線

と平行な鉛直面とその取付部付近の自動車の最外側との距離が100mmを超えて突出しているもの又はその方向指示器若しくは高さ2m以下に取り付けられた周辺監視装置が車体に取り付けられた状態で直径100mmの球体が接触する範囲であってその外部表面の曲率半径が2.5mm未満の突起を有するもの。ただし、突出量が5mm未満であってその外向きの端部に丸みが付けられているもの、突出量が1.5mm未満のもの、突起の硬さが60ショア(A)以下のもの又は自動車の幅（周辺監視装置にあつては自動車の長さ及び幅）から突出していないものにあつてはこの限りでない。

(参考図)



- 5 乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引^{けん}自動車を除く。以下この項において同じ。）以外の自動車及び乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車（協定規則第26号の規則5.及び6.に適合している自動車を除く。）であつて、次に掲げるものは、第2項の基準に適合しないものとする。
- 一 乗用自動車及びその形状が乗用自動車の形状に類する自動車（いわゆる貨客兼用貨物自動車、警察車のパトロール車等）の後部に備えるバンパ（その端部が、車体後部側面付近にあるものに限る。）であつて、次に該当しないもの
 - イ 車体の凹部に組み込まれているもの
 - ロ 車体とのすき間が20mmを超えず、かつ、直径100mmの球体を車体及びバンパに接触させた場合において球体に接触することがないものであつて、その端部付近の部分が車体側に曲げられているもの
 - 二 地上1.8m以下に備えられているアンテナの取付部であつて、その付近の車体の最外側から突出しているもの
- 6 自動車（ポール・トレーラを除く。）の最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離（空車状態の自動車を平坦な面に置き巻尺等を用いて車両中心線に平行に計測した長さをいう。以下同じ。）に関し、保安基準第18条第1項第3号の告示で定める基準は、最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が最遠軸距の2分の1（物品を車体の後方へ

突出して積載するおそれのない構造の自動車にあっては3分の2、その他の自動車のうち小型自動車にあっては20分の11)以下であることとする。この場合において、車体には、クレーン車のクレーンブーム又はスキーバスの車室外に設けられた物品積載装置を含み、バンパ、フック、ヒンジ等の附属物を含まないものとし、車軸自動昇降装置付き自動車にあっては、車軸が上昇している状態及び上昇している車軸を強制的に下降させた状態においてそれぞれ計測するものとする。

7 次に掲げる自動車は、前項の「物品を車体の後方へ突出して積載するおそれのない構造の自動車」とする。

- 一 物品を積載する装置を有しない自動車
- 二 物品を積載する装置が次に該当する自動車
 - イ タンク又はこれに類するもの
 - ロ コンテナを専用に積載するための緊締装置を有するもの
- 三 その後面に、折りたたみ式でない煽であってその高さが荷台床面から155cm以上のものを備える自動車
- 四 バン型自動車等であって、後面の積卸口の全体に観音開き式、片開き式又はシャッター式の扉を備えているもの
- 五 専ら車両を運搬する構造の自動車であって、次に掲げる要件を満たすもの
 - イ 荷台床面は、中央部が開口形状、穿孔形状その他自動車以外の物品を容易に積載できない形状であること。
 - ロ 後煽の高さが荷台床面から45cm以上のものであること。
 - ハ 原動機等の動力を用いて荷台を斜め下方へスライドし、地面に接地させる機能を有する自動車は、側煽の高さが（煽の固縛金具、金具取付台及び支柱を除く。）荷台床面（自動車の最前部の車軸中心（セミトレーラにあっては連結装置中心）から最後部の車軸中心までの間に位置する床面に限る。）から15cm以下のものであること。

8 車枠及び車体の前面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第2項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の前面が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であることとし、同項第3号の告示で定めるものは、同項第1号及び第2号に掲げる自動車の形状に類する自動車とする。この場合において、次に掲げる車枠及び車体であって、その前面からの衝撃吸収性能を損なうおそれの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 運転者席より前方の部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体
- 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車枠及び車体と同一の構造を有する車枠及び車体
- 三 保安基準第1条の3ただし書きの規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める車枠及び車体であって、第100条第9項の規定によるもの

- 9 車枠及び車体のオフセット衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第3項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の前面のうち運転者席側の一部が衝突等による変形を生じた場合において、運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であることとし、同項第3号の告示で定めるものは、同項第1号及び第2号に掲げる自動車の形状に類する自動車とする。この場合において、次に掲げる車枠及び車体であって、その前面からの衝撃吸収性能を損なうおそれの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 運転者席より前方の部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 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車枠及び車体と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 三 保安基準第1条の3ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める車枠及び車体であって、第100条第11項の規定によるもの
- 10 車枠及び車体の側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第4項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者席又はこれと並列の座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であることとし、同項第3号の告示で定めるものは、同項第1号及び第2号に掲げる自動車の形状に類する自動車とする。この場合において、次に掲げる車枠及び車体であって、その側面からの衝撃吸収性能を損なうおそれの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 運転者室及び客室を取り囲む部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 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側面衝突時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 三 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の指定を受けた側面衝突時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 四 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車枠及び車体と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 五 保安基準第1条の3ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める車枠及び車体であって、第100条第13項の規定によるもの
- 11 車枠及び車体のポールとの側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第5項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の側面の一部が衝突等により変形を生じた場合において、運転者席又はこれと並列の座席のうち変形を生じた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であること。この場合において、次に掲げる車枠及び車体であって、その側面からの衝撃吸収性能を

損なうおそれの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 運転者室及び客室を取り囲む部分（乗員保護装置を含む。）が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 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ポールとの側面衝突時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠又は車体
 - 三 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の指定を受けたポールとの側面衝突時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 四 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車枠及び車体
 - 五 保安基準第1条の3ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める車枠及び車体であって、第100条第16項の各号に掲げるもの
- 12 保安基準第18条第4項第1号の着席基準点とは、人体模型をISO6549：1999に規定する着座方法により座席に着座させた場合における人体模型のH点（股関節点）の位置又はこれに相当する座席上に設定した設計基準点をいう。
- 13 車枠及び車体の歩行者の頭部及び脚部の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第6項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において、当該歩行者の頭部及び脚部に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であること。この場合において、ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの。）及びバンパの表面に鋭い突起を有しない車枠及び車体並びにボンネット及びバンパの材質及び構造が指定自動車等と同一の車枠及び車体であつて、かつ、歩行者の頭部及び脚部の保護に係る性能を損なうおそれのある損傷がないものは、この基準に適合するものとする。
- 14 車枠及び車体の車両転覆時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第7項の告示で定める基準は、車枠及び車体が、当該自動車の車体の上部が転覆等により変形を生じた場合において、乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造であることとする。この場合において、次に掲げる車枠及び車体であつて、車両転覆時の乗車人員の保護に係る性能を損なうおそれの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 運転者室及び客室を取り囲む部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体
 - 二 法第75条の2第1項の規定に基づき指定を受けた特定共通構造部に備えられている車両転覆時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠及び車体又はこれに準ずる性能を有する車枠及び車体
 - 三 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の指定を受けた車両転覆時の乗員保護装置と同一の構造を有する車枠及び車体又はこれに準ずる性能を有する車枠及び車体
 - 四 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車枠及び車体と同一の構造を有する車枠及び車体

- 15 協定規則第121号の規則5. が適用される自動車のテルテール(第168条の表2の識別対象装置欄に掲げるテルテールのうち、前方のエアバッグ及び側方のエアバッグに係るものに限る。)が異常を示す点灯をしているものは、第8項から第11項までの基準に適合しないものとする。
- 16 自動車の車体の後面には、最大積載量（タンク自動車にあつては、最大積載量、最大積載容積及び積載物品名）を表示しなければならない。この場合において、最大積載量の単位記号は、kg又はtとし、最大積載容積の単位記号は、L又はm³とする。
- 17 保安基準第18条第9項に基づき、専ら小学校、中学校、義務教育学校、特別支援学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所又は児童福祉法第6条の3第10項に規定する小規模保育事業若しくは同条第12項に規定する事業所内保育事業を行う施設に通う児童、生徒又は幼児の運送を目的とする自動車（乗車定員11人以上のものに限る。）の車体の前面、後面及び両側面に表示する、これらの者の運送を目的とする自動車である旨の表示は、次に定める様式の例によるものとする。
- 一 形状は、1辺の長さが50cm以上の正立三角形とし、縁及び縁線の太さは12mm程度とする。ただし、車体の構造により当該寸法を確保することができない自動車（前面ガラス、前照灯、信号灯火類、冷却装置の空気取り入れ口等自動車の機能部品又は自動車登録番号標により規定寸法が確保できない自動車をいう。）にあつては、1辺の長さを30cm以上とすることができる。
- 二 色彩は、縁線、文字及び記号を黒色とし、縁及び地を黄色とする。
- 三 文字は、「スクールバス」、 「幼稚園バス」等適宜の文字とする。

様式の例

