

平成 29 年 8 月
ご購入者様各位

株式会社 公論出版
(旧 自動車公論社)

審査事務規程 第 7 ～ 12 次改正について

平成 29 年版 自動車検査ハンドブック（以下、本書）発行後、審査事務規程の改正が数度行われていきます。そのため、本書の内容と現行規定が適合しなくなる部分が生じます。そこで、対応として、審査規程第 7 ～ 12 次改正の改正概要表を公表致します。

改正概要表は、本書において改正が適用される箇所に直接貼り付けるように製作されています。尚、本書には直接関係のない改正（新規検査等）及び軽微な改正等は省略していますのでご了承ください。

併せて下記訂正情報をご案内いたします。

- ①付録 9 ～ 28 ページに記載の年月日について
 - (誤) 平成 28 年 3 月 31 日までに登録のある自動車
 - (正) 平成 **33** 年 3 月 31 日までに登録のある自動車
- ②本文 255 ページ上から 2 行目 () 内
 - (誤) (新型車は平成 29 年月 30 日以前)
 - (正) (新型車は平成 29 年 **6** 月 30 日以前)

検査ハンドブック編集部

《注意》

◎実線のアンダーライン箇所（一部省略）は改正部分を示す。

《参考とした出版物等》

- ◎独立行政法人自動車技術総合機構（ホームページ）
- ◎国土交通省 保安基準・細目告示等（ホームページ）

◎点線で切り取り、P13 上部に追加貼付。

第7～12次改正の概要

■ **第7次改正**／平成29年2月施行

① **警告灯（テルテル） 継続点灯次の基準明確化**

次に掲げる装置について、原動機の作動中に継続して点灯している場合、その装置に係る機能が基準に適合しないと明確化された。

テルテル	適合しない基準
原動機	原動機
エアバッグ	かじ取り装置及び車枠及び車体（衝突時の保護性能）
制動装置	制動装置
ABS	

② **座席ベルト装備要件の追加**

自動車の製作年月日により異なるが、通路に備える補助座席に2点式座席ベルトの装着が必要となった。

また、平成31年11月15日以降に製作された自動車等に任意に座席ベルトを装備した場合、装置の指定を受けている等性能要件が規定された。

■ **第8次改正**／平成29年4月施行

① **物品積載装置基準明確化**

物品積載装置に備える積載物飛散防止装置について、煽側面に備えている場合等を含め、基準を明確化した。

■ **第9次改正**／平成29年4月施行

※継続検査に関係する改正なし。

■ **第10次改正**／平成29年5月施行

① **すれ違い用前照灯の基準明確化**

右側走行用のすれ違い用前照灯は基準不適合とされているが、その取扱い基準が明確化された。

■ **第11次改正**／平成29年6月施行

① **突入防止装置基準強化**

平成31年9月1日以降に製作される自動車について、断面高さ等の基準が強化された。なお、この基準については平成30年版に収録予定。

② **車枠及び車体基準明確化及び緩和**

車体の外形について、適合しない具体例がイラストにより明確化された。

また、乗車定員9人以下の乗用自動車のタイヤのはみ出しについて、10mm未満まで適合すると緩和された。

③ **近接排気騒音相対値規制導入**

平成28年10月1日以降に製作される自動車の近接排気騒音が検査証の備考欄に記載されている値から5dBを超えてはならないこととなった。なお、この基準については平成30年版に収録予定。

④ **排気管開口方向の基準削除**

「排気管左右開口の禁止」の基準が削除された。

■ **第12次改正**／平成29年7月施行

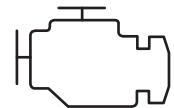
※継続検査に関係する改正なし。

◎点線で切り取り、P71 全面に貼付。

【第8条 原動機及び動力伝達装置】

が国土交通省によって確認されている。

- ②原動機が作動中に著しい異音または振動を生じるもの
- ③原動機を無負荷運転状態から回転数を上昇させた場合に回転が円滑に上昇しないもの
- ④エア・クリーナが取り外されているもの
- ⑤潤滑系統に著しい油漏れがあるもの
- ⑥冷却装置に著しい水漏れがあるもの
- ⑦ファン・ベルト等に著しい緩みまたは損傷があるもの
- ⑧別添7「自動車の走行性能の技術基準」、または、別添8「連結車両の走行性能の技術基準」の基準を満足しないもの
- ⑨次表の網掛け部分に該当する



【原動機（異常）のテルテル】

る自動車のテルテルの識別表示のうち、原動機（異常）のテルテルが継続して点灯しているもの。[7次追加]

種別	区分	製作年月日
乗用	乗車定員9人以下でGVW 5t以下	— 29.2.1～
	乗車定員10人以上でGVW 5t超	— 31.2.1～
貨物	GVW12t以下	— 29.2.1～
	GVW12t超	— 31.2.1～

※編注：上表網掛け部分に該当しない自動車であっても、上記表示が継続して点等又は点滅している場合、審査時車両状態にないものとして審査中断となる。

動力伝達装置

- ①潤滑系統に著しい油漏れがあるもの
- ②クラッチの作動状態が適正でないもの、著しい滑りがあるもの、レリーズのダスト・ブーツが損傷しているもの
- ③変速機の操作機構に著しいがたがあるもの
- ④動力伝達装置の連結部に緩みがあるもの
- ⑤動力伝達装置に著しい液漏れがあるもの
- ⑥推進軸のスプライン部、自在接手部、センタ・ベアリングに著しいがたがあるもの
- ⑦駆動軸のスプライン部、自在接手部、センタ・ベアリングに著しいがたがあるもの
- ⑧推進軸または駆動軸に損傷があるもの
- ⑨自在接手部のボルト及びナットに脱落又は損傷があるもの
- ⑩自在接手部のダスト・ブーツに損傷があるもの、またはヨークの向きが正常でないもの
- ⑪動力伝達装置のスプロケットに損傷があるもの、取付部に緩みがあるもの、チェーンに著しい緩みがあるもの

◇ **始動装置**

◎自動車（小型特殊自動車等を除く）の原動機は、運転者席で始動できるものでなければならない。

◎点線で切り取り、P94 全面に貼付。

【第11条 かじ取り装置】

けた場合において、運転者に過度の障害を与えるおそれの少ない構造でなければならない。

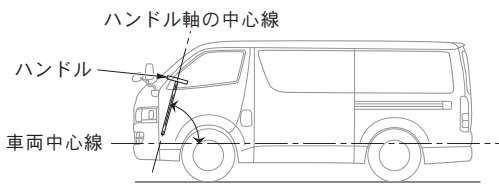
この場合において、自動車のテルテルの識別表示のうち、次に掲げる表示が継続して点灯しているものは、この基準に適合しないものとする。〔7次追加〕



【エアバッグ（異常）のテルテル】

※この◇衝撃吸収性の規定は次の自動車には適用しない（一部省略）。

- ①平成21年8月31日までに製作された乗車定員10人以下の乗用自動車であって、かじ取ハンドル軸の中心線と当該中心線を通り車両中心線に平行な直線とのなす角度が35°を超える構造のかじ取装置を備えたもの。



【ハンドル軸の中心線と車両中心線】

- ②平成21年8月31日までに製作された乗車定員10人以下の乗用自動車であって、平成19年9月1日以降の型式指定自動車。ただし、平成19年8月31日以前の型式指定自動車とかじ取装置における運転者の保護に係る性能が同一であるもの及びかじ取装置に係る改造を行ったものを除く。
- ③次に掲げる貨物用自動車
 - 平成23年3月31日以前に製作されたもの
 - 平成23年4月1日から平成28年3月31日までに製作されたもの（平成23年4月1日以降の型式指定自動車を除く）
 - 平成23年4月1日から平成28年3月31日までに製作されたものであって、平成23年4月1日以降の型式指定自動車（平成23年3月31日以前の型式指定自動車とかじ取装置における運転者の保護に係る性能が同一であるもの及びかじ取装置に係る改造を行ったものに限る）

◎点線で切り取り、P107 全面に貼付。

【第12条 制動装置】

に適合するものでなければならない。ただし、高速道路等において運行しないもの、緊急自動車であって車両前部に特殊な装備を有するものを除く。

※自動車の製作年月日等により装備義務の有無が異なる。「衝突被害軽減制動制御装置の装着義務に関する適用関係の整理」参照。

- ①衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能することであること。この場合において、衝突被害軽減制動制御装置の機能を損なうおそれのある改造、損傷等のあるものは、この基準に適合しないものとする。
- ②衝突被害軽減制動制御装置に当該装置の解除装置を備える場合は、当該解除装置により衝突被害軽減制動制御装置が作動しない状態となったときにその旨を運転者席の運転者に的確かつ視覚的に警報するものであること。

◇識別表示の点灯

◎次表の網掛け部分に該当する自動車のテルテルの識別表示のうち、制動装置（異常）もしくはアンチロックブレーキシステム（異常）のテルテルが継続して点灯しているものでないこと。〔7次追加〕

種別	区分	製作年月日	
乗用	乗車定員9人以下でGVW 5t以下	—	29.2.1～
	乗車定員10人以上でGVW 5t超	—	31.2.1～
貨物	GVW12t以下	—	29.2.1～
	GVW12t超	—	31.2.1～



【制動装置（異常）のテルテル】



【アンチロックブレーキシステム（異常）のテルテル】

※編注：上表網掛け部分に該当しない自動車であっても、上記表示が継続して点等又は点滅している場合、審査時車両状態にないものとして審査中断となる。

第12条

乗用車の制動装置

▷審査規程8-16、細目告示第171条。

- ◎乗車定員10人未満の乗用車には、次の「テスト等による審査」基準及び「視認等による審査基準」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。
- ◎上記の制動装置には、次の①から③に掲げる装置を備えること。
 - ①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（ABS）
 - ②走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑りを有効に防止することができる装置（VSC）
 - ③緊急制動時に自動的に制動装置の制動力を増加させる装置（BAS）

◎点線で切り取り、P111 全面に貼付。

[第12条 制動装置]

この場合において、その機能を作動不能とするための手動装置を備えていることが明らかな自動車にあっては、この基準に適合しないものとする。

※平成15年12月31日以前に製作された自動車については、上記③の規定は適用しない。

◇識別表示の点灯

◎平成29年2月1日以降に製作された自動車のテルテルの識別表示のうち、制動装置（異常）もしくはアンチロックブレーキシステム（異常）のテルテルが継続して点灯しているものでないこと。[7次追加]



【制動装置（異常）のテルテル】



【アンチロックブレーキシステム（異常）のテルテル】

※編注：上記の基準が適用されない平成29年1月31日以前に製作された自動車であっても、上記表示が継続して点等又は点滅している場合、審査時車両状態にないものとして審査中断となる。

第12条

大型特殊自動車の制動装置

▷審査規程8-18、細目告示第171条。

◎大型特殊自動車には、次の「テスト等による審査」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。

■テスト等による審査

◎制動装置は、ブレーキ・テストを用いて、トラック・バスの制動装置の「テスト等による審査」基準に適合するものでなければならない。

◎ブレーキ・テストを用いて「テスト等による審査」基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。

- ①制動装置は、かじ取性能を損なわないで作用する構造及び性能を有するものであり、ブレーキの片ぎき等による横滑りをおこすものでないこと。
- ②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。
- ③主制動装置は、次の表（制動初速度50km/h以下で停止距離22m以下。その他詳細は省略）に掲げる制動能力を有すること。
- ④制動装置（2系統以上備える場合はうち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勾配の舗装路面で、機械的作用により停止状態を保持できること。

◎点線で切り取り、P116 全面に貼付。

[第13条 連結車両の制動装置]

①制動装置は、かじ取性能を損なわないで作用する構造及び性能を有するものであり、ブレーキの片ぎき等による横滑りをおこすものでないこと。

②大型特殊自動車を除く自動車に牽引される場合、空気圧力、真空圧力または蓄積された液体の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著しい支障をきた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装置を備えたものであること。

③大型特殊自動車に牽引される場合、空気圧力また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きた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ー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次の基準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。

- 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、足動式のものにあっては900N以下、手動式のものにあっては300N以下とする。

◇識別表示の点灯

◎次表の網掛け部分に該当する自動車のテルテルの識別表示のうち、制動装置（異常）もしくはアンチロックブレーキシステム（異常）のテルテルが継続して点灯しているものでないこと。[7次追加]

種別	区分	製作年月日	
乗用	乗車定員9人以下でGVW 5t以下	-	29.2.1～
	乗車定員10人以上でGVW 5t超	-	31.2.1～
貨物	GVW12t以下	-	29.2.1～
	GVW12t超	-	31.2.1～



【制動装置（異常）のテルテル】



【アンチロックブレーキシステム（異常）のテルテル】

※編注：上表網掛け部分に該当しない自動車であっても、上記表示が継続して点等又は点滅している場合、審査時車両状態にないものとして審査中断となる。

◇連結装置の分離

◎牽引自動車及び被牽引自動車の制動装置は、走行中牽引自動車と被牽引自動車が分離したときに、それぞれを停止させることができる構造でなければならない。

ただし、被牽引自動車（慣性式制動装置及び主制動装置を省略したものに限り）であって、連結装置が分離したときに連結装置の地面への接触を防止し、牽引自動車と被牽引自動車の連結状態を保つことができるものについては、この限りでない。

◎点線で切り取り、P162 全面に貼付。

[第18条 車枠及び車体]

第18条

車枠及び車体（衝突時の保護性能）

◎平成29年2月1日以降に製作された自動車のテルテルの識別表示のうち、前方もしくは側方のエアバッグ（異常）のテルテルが継続して点灯しているものは、8-27~30の基準に適合しないものとする。[7次追加]



【エアバッグ（異常）のテルテル】

※編注：平成29年1月31日以前に製作された自動車であっても、上記表示が継続して点等又は点滅している場合、審査時車両状態にないものとして審査中断となる。

▷審査規程8-27~28、細目告示第178条。

◇フルラップ／オフセット前面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能

◎自動車の車枠及び車体は、自動車の前面が衝突等による衝撃を受けた場合、または、前面のうち運転者席側の一部が衝突（オフセット衝突）等により変形を生じた場合、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座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれが少ない構造でなければならない。※上記の前面衝突時の基準は、乗車定員10人未満の乗用自動車、車両総重量2.5トン以下の自動車などが対象となる（詳細は省略）。

▷審査規程8-29

◇自動車との側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能

◎座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車の車枠及び車体は、自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合、運転者席及びこれと並列の座席のうち、衝撃を受けた側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれが少ない構造でなければならない。

※上記の側面衝突時の基準は、乗車定員10人未満の乗用自動車及び車両総重量3.5トン未満の貨物用自動車などが対象となる（詳細は省略）。

▷審査規程8-30

◇ポールとの側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能

◎自動車の車枠及び車体は、当該自動車の側面のうち運転者席側の一部がポールとの衝突等により変形を生じた場合において、運転者席の乗車人員に過度の衝撃を与えるおそれが少ない構造でなければならない。

※上記のポールとの側面衝突時の基準は、乗車定員10人未満の乗用自動車及び車両総重量3.5トン未満の貨物用自動車など

◎点線で切り取り、P216 全面に貼付。

[第22条の3 座席ベルト]

第22条の3

座席ベルト

▷審査規程8-41、細目告示第186条。

■**装備が必要な座席**

◎次の表に掲げる自動車には、同表に掲げる座席ごとに、座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。ただし、次に掲げる座席を除く。

[適用除外される座席]

- ①またがり式の座席。
- ②容易に折り畳むことができる座席であって、通路に設けられるもの（通路の補助座席）。ただし、座席の後面部分のみが折り畳むことができるものには座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。

[適用関係の整理：

②の基準が適用されない自動車（下表網掛け部）]

◎網掛け部に該当する自動車の通路に設ける補助座席には座席ベルト及び座席ベルト取付装置を備えなければならない。[7次追加]

区分（除く共通構造部型式指定自動車）		製作年月日	
乗車定員10人以上、 GVW12t超の乗用	継続生産車	～30.11.14	30.11.15～
	新型生産車	～29.11.14	29.11.15～
上記以外	継続生産車	～33.11.14	33.11.15～
	新型生産車	～31.11.14	31.11.15～

共通構造部型式指定自動車	使用過程車：保安基準適用年月日	
乗車定員10人以上、 GVW12t超の乗用	～30.11.14	30.11.15～
上記以外	～33.11.14	33.11.15～

③容易に折り畳むことができる座席であって、専ら座席の用に供する床面以外の床面（荷台を除く）に設けられるもの（編注：具体的には救急車の折り畳み座席が該当）。ただし、座席の後面部分のみが折り畳むことができるものには座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。

④非常口付近に備えられた座席

⑤幼児専用車の幼児用座席

※平成24年7月21日以前に製作された乗用自動車、及び平成28年7月21日以前に製作された貨物用自動車（平成26年7月22日以降に型式の指定を受けた自動車を除く）にあっては、上記①～⑤の座席に加えて、次に掲げる座席も適用除外することができる。

⑥容易に折り畳むことができる座席で、荷台に設けられるもの。ただし、座席の後面部分のみが折り畳むことができるもの*を除く。

◎点線で切り取り、P217 全面に貼付。

[第22条の3 座席ベルト]

*具体的には2BOXタイプのライトバンの後部座席が該当する。しかし、トヨタ サクシードバン (P51系) のように座面を前方に引き起こし、座面の後面部分を前に畳む座席もある。

⑦横向きに備えられた座席

[適用関係の整理：座席ベルトの装備要件]

座席の種類別	座席ベルトの装備	
①またがり式座席 ②通路の折り畳み座席(※1)(※3) ③座席用床面以外の床面(荷台を除く)の折り畳み座席(※1) ④非常口付近の座席 ⑤幼児専用車の幼児用座席	不要	
⑥荷台の折り畳み座席(※1) ⑦横向き座席	乗用	~24.7.21 不要
	貨物用	~28.7.21 不要(※2)
通路、荷台の折り畳み座席で後面部分のみが折り畳むことができるもの	24.7.22~ 必要	28.7.22~ 必要
	必要	

※1：座席の後面部分のみが折り畳むことができるものを除く
 ※2：平成26年7月22日以降に型式指定を受けた自動車を除く
 ※3：平成30年11月15日以降の製作車等を除く。前ページ [適用関係の整理：②の基準が適用されない自動車] 参照。

◎点線で切り取り、P218 全面に貼付。

[第22条の3 座席ベルト]

◇表の見方

◎表中の「2点式」は、乗車人員が座席の前方に移動することを防止するための座席ベルト(第一種座席ベルト)をいう。また、「3点式」は、乗車人員が座席の前方に移動することを防止し、かつ、上半身を過度に前傾することを防止するための座席ベルト(第二種座席ベルト)をいう。なお、表中の「2点式」とあるものは、3点式座席ベルトであってもよい。

◎表中の「ELR」は、通常の運行において座席ベルトを装着した者が、その腰部及び上半身を容易に動かすことができるようにするための装置をいう。「ELR」と表記されている座席ベルトには同装置が備えられていなければならない。

[乗車定員10人未満の乗用自動車(普通・小型・軽)]

[乗車定員10人以上で車両総重量が3.5トン以下の乗用自動車]

[高速道路等を運行する乗車定員10人以上のバス]

座席の種類別	座席ベルトの種類
運転者席及び通路の補助座席を除いた前向きの座席	ELR 3点式
通路の補助座席(※1)	2点式

※1：平成29年11月14日以前の製作車等を除く。前々ページ [適用関係の整理：②の基準が適用されない自動車] 参照。

[高速道路等を運行しない乗車定員10人以上の一般路線バス]

座席の種類別	座席ベルトの種類
運転者席	ELR 2点式
運転者席と並列の座席	2点式

◎点線で切り取り、P222 下部に追加貼付。

■任意に備える座席ベルト及び座席ベルト取付装置の基準

※この基準は次の自動車には適用されない。

- ①平成31年11月14日以前に製作された自動車
- ②使用の過程にある共通構造部型式指定自動車であって、自動車検査証等の備考欄に記載されている保安基準適用年月日が平成31年11月14日以前のもの

◎座席ベルト及び座席ベルト取付装置の装備義務のない座席（幼児専用車の幼児用座席を除く）に備える座席ベルトは次に掲げる基準に適合すること（一部省略）。

- ①当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。
- ②容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。

◎次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、任意に備える座席ベルト及び座席ベルト取付装置の基準に適合するものとする。

- ①指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト
- ②型式指定を受けた特定共通構造部に備えられている座席ベルト又はこれに準ずる性能を有する座席ベルト
- ③装置の指定を受けた座席ベルト又はこれに準ずる性能を有する座席ベルト

編注：この基準により座席ベルト等を任意に備えた場合であっても、装置の指定を受けている必要がある。

222

◎点線で切り取り、P244 全面に貼付。

[第27条 物品積載装置]

※平成29年3月31日以前に製作された自動車については、次の1～2の要件を満たすものであればよい。

[積載物飛散防止装置の要件]

1	金属等の枠組みに布又はビニール製のシートを取付けたものであること。
2	金属等の枠組みには木製、金属製又はゴム製等の板状のものが取付けられていないこと。
3	積載物飛散防止装置は、車両中心線と平行方向の回転軸を備えたものであり、 <u>垂直に立てた状態</u> 〔8次〕から荷台内側方向に旋回できる構造であること。 ※後面煽に備えるものにあつては、「平行」を「垂直」と読み替える。
4	積載物飛散防止装置を固定するための金具等を備える場合にあつては、工具等を使用することなく、手で容易に解除することができるものであること。 なお、固定位置については、 <u>積載物飛散防止装置を垂直に立てた状態</u> 〔8次〕から荷台内側方向に傾斜し固定されるものであること。 ※後面煽に備えるものにあつては、「平行」を「垂直」と読み替える。
5	枠組みは必要以上の強度を有していないものであること。 この場合において、積載物飛散防止装置を垂直に立てた状態で確認したとき、次表〔積載物飛散防止装置の強度判定〕に掲げる全てを満たすものは、これに該当するものとする。 なお、当該装置を固定するための金具等、手動で操作するための握り手及び回転軸と枠材を接合する部分であつて半径10cmまでの円の範囲については、この限りでない。

244

※7次改正により上記全て追加。アンダーライン省略。

◎点線で切り取り、P245 全面に貼付。

◎点線で切り取り、P246 全面に貼付。

[第27条 物品積載装置]

[積載物飛散防止装置の強度判定(土砂等運搬大型自動車を除く)]

部位	図中	条件
1 枠組みで使用されている枠材の外周、煽上面と水平方向の中枠及び回転軸	a	直径又は幅 4 cm 以下
2 煽上面から垂直方向及び斜め方向の中枠並びに補強材	b	直径又は幅 5 cm 以下
3 煽上面から煽上面と水平方向の枠材までの内法間隔(次に掲げるもの[8次]を除く) ◎煽上面に備える回転軸と外枠が兼用のものにあつては、煽上面の直上の回転軸又は外枠(図1-1) ◎煽上面以外に備える回転軸と外枠が兼用のものであつて次に掲げるもの。 ①回転軸と外枠を煽側面に備えるものにあつては、回転軸又は外枠(図1-2) ②回転軸と外枠を煽上方に備えるものにあつては、煽上方の直上の回転軸又は外枠 ◎煽上面に備える回転軸と外枠が兼用でないものにあつては、煽上面の直上の外枠(図2-1) ◎煽上面以外に備える回転軸と外枠が兼用でないものにあつては、煽上方の直上の外枠(図2-2)	c	20cm 以上
4 煽上面から上方30cmまでの間(図中範囲A)	d	25cm 以上
5 煽上面と平行方向幅25cmまでの断面における枠材及び枠材間を結ぶ補強材の数	B-B 断面	3 本以下(※2)(※3)
6 煽上面から垂直方向幅30cmまでの断面における枠材及び枠材間を結ぶ補強材の数	D-D 断面	
7 回転軸と枠材を接合する部分が半径 10cm までの円の範囲にある回転軸取付部位	E	1 から 6 までに規定する条件は適用除外

- ※1：後面煽に備える積載物の飛散を防止するための装置にあつては、「最前部の枠材」及び「最後部の枠材」を「最外部の枠材」に読み替える。
- ※2：近接又は隣接する複数の枠材の直径又は幅の合計が 4 cm 以下のものにあつては、これを 1 本として数える。
- ※3：回転軸または外枠に近接又は隣接するシートを取付けるための枠材であつて直径又は幅が 1 cm 以下のものは、これを本数に含めないものとする。

245

[第27条 物品積載装置]

[積載物飛散防止装置の強度判定(土砂等運搬大型自動車)]

部位	図中	条件
1 枠組みで使用されている枠材の外周、煽上面と水平方向の中枠及び回転軸	a	直径又は幅 4 cm 以下(※1)
2 煽上面から垂直方向及び斜め方向の中枠並びに補強材	b	直径又は幅 8 cm 以下
3 煽上面から煽上面と水平方向の枠材までの内法間隔(次に掲げるもの[8次]を除く) ◎煽上面に備える回転軸と外枠が兼用のものにあつては、煽上面の直上の回転軸又は外枠(図1-1) ◎煽上面以外に備える回転軸と外枠が兼用のものであつて次に掲げるもの。 ①回転軸と外枠を煽側面に備えるものにあつては、回転軸又は外枠(図1-2) ②回転軸と外枠を煽上方に備えるものにあつては、煽上方の直上の回転軸又は外枠 ◎煽上面に備える回転軸と外枠が兼用でないものにあつては、煽上面の直上の外枠(図2-1) ◎煽上面以外に備える回転軸と外枠が兼用でないものにあつては、煽上方の直上の外枠(図2-2)	c	40cm 以上
4 煽上面から上方60cmまでの間(図中範囲A)	d	50cm 以上
5 煽上面と平行方向幅50cmまでの断面における枠材及び枠材間を結ぶ補強材の数	B-B 断面	3 本以下(※3)(※4)
6 煽上面から垂直方向幅60cmまでの断面における枠材及び枠材間を結ぶ補強材の数	D-D 断面	
7 回転軸と枠材を接合する部分が半径 10cm までの円の範囲にある回転軸取付部位	E	1 から 6 までに規定する条件は適用除外

- ※1：煽上面と煽上面直上の枠材下縁の間隔(下図e)が20cmを超える場合にあつては、煽上面の枠材は「直径又は幅 4 cm 以下」を「直径又は幅 8 cm 以下」に読み替えることができる。
- ※2：後面煽に備える積載物の飛散を防止するための装置にあつては、「最前部の枠材」及び「最後部の枠材」を「最外部の枠材」に読み替える。
- ※3：近接又は隣接する複数の枠材の直径又は幅の合計が 4 cm 以下のものにあつては、これを 1 本として数える。
- ※4：回転軸または外枠に近接又は隣接するシートを取付けるための枠材であつて直径又は幅が 1 cm 以下のものは、これを本数に含めないものとする。

246

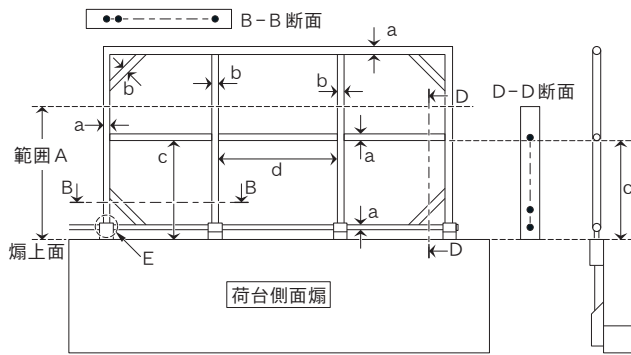
◎点線で切り取り、P247 全面に貼付。

◎点線で切り取り、P363 全面に貼付。

[第27条 物品積載装置]

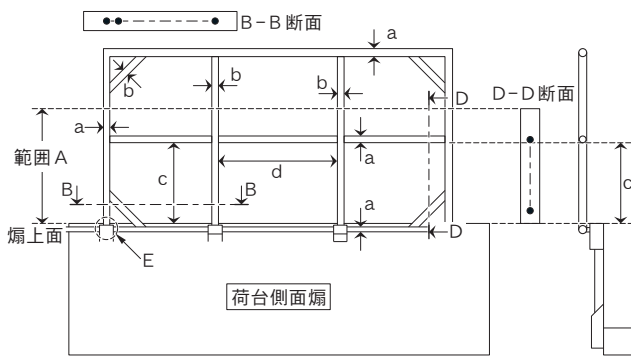
[第32条 すれ違い用前照灯]

《煽上面に備える回転軸と外枠が兼用の例》



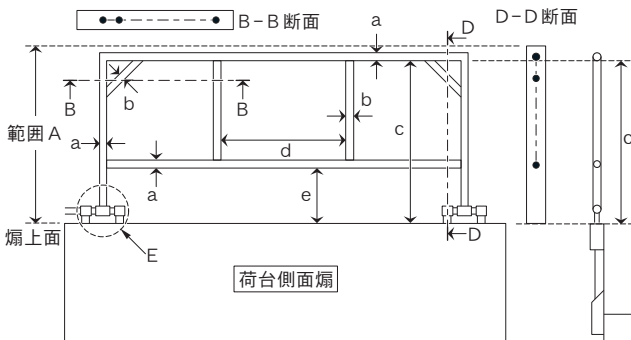
【積載物飛散防止装置：図1-1】

《煽側面に備える回転軸と外枠が兼用の例》



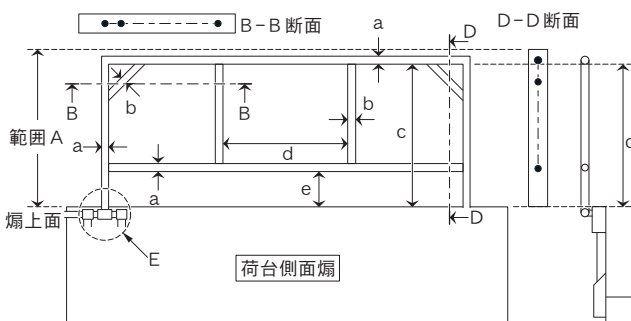
【積載物飛散防止装置：図1-2】

《煽上面に備える回転軸と外枠が兼用でない例》



【積載物飛散防止装置：図2-1】

《煽側面に備える回転軸と外枠が兼用でない例》



【積載物飛散防止装置：図2-2】

★解説：カットオフラインとエルボー点

カットオフラインとは、すれ違い用前照灯の照射方向を調整する際に用いる光の明暗の区切り線をいう。カットオフラインを有しているすれ違い用前照灯は、主に日本、欧州が生産している自動車対象となる。また、明確なカットオフラインを有しないすれ違い用前照灯は、主に米国が生産している自動車対象となる。

また、エルボー点とは、左半分及び右半分のカットオフラインの交点、あるいは、カットオフラインの折れ曲がっている点をいう。

★解説：光軸の角度変換値

審査規程では光軸の向きについて、「角度」と「前方10mの位置」の2通りで規定している。本書では、基本的に距離で表示してある。距離から角度への変換は次のとおり。

- 2cm⇒0.11° ■ 7cm⇒0.41° ■ 11cm⇒0.6°
- 15cm⇒0.86° ■ 16cm⇒0.9° ■ 20cm⇒1.16°
- 23cm⇒1.3° ■ 27cm⇒1.55°

◇灯光の色と配光

◎すれ違い用前照灯の灯光の色は、白色であること。

※平成17年12月31日以前に製作された自動車については、すれ違い用前照灯の灯光の色は、白色または淡黄色であり、その全てが同一であればよい。

◎すれ違い用前照灯は、その配光が右側通行用のものでないこと。
 この場合において、すれ違い用前照灯試験機にて配光を確認した結果、照明部の中心を含み、かつ、車両中心線と平行な鉛直面より右方のカットオフラインのすべてが、すれ違い用前照灯の照明部の中心を含む水平面より下方にあるものについては、この基準に適合するものとみなす。[10次追加]

※上記「この場合において、」の基準は平成17年12月31日以前に製作された自動車には適用しない。

■取付に関する要件

◇すれ違い用前照灯の個数と位置

◎すれ違い用前照灯の数は、2個であること。

◎すれ違い用前照灯は、その照明部の上縁の高さが地上1.2m以

◎点線で切り取り、P117 全面に貼付。

[第13条 連結車両の制動装置]

※平成29年1月31日（新型車は平成27年8月31日）以前に製作された自動車及び牽引自動車と車両総重量が3.5トン以下の指定自動車等以外の被牽引自動車とを連結した場合における牽引自動車及び被牽引自動車 [11次追加] については上記ただし書きの基準の代わりに次の規定が適用される。

ただし、車両総重量が1.5トン以下の1軸を有する被牽引自動車（セミトレーラを除く）で連結装置が分離したときに連結装置の地面への接触を防止し、かつ、牽引自動車と被牽引自動車との連結状態を保つことができるものにあつては、この限りでない。

◇制動液及びリザーバ・タンク

◎牽引自動車及び被牽引自動車（慣性制動装置装着車を除く）の主制動装置は、牽引自動車と被牽引自動車とを連結した状態において、次の基準に適合しなければならない。

①大型特殊自動車を除く自動車に牽引される場合、液体の圧力により作動する主制動装置は、トラック・バスの制動装置の「視認等による審査」基準の「◇制動液及びリザーバ・タンク」の基準に適合するものであること。

②大型特殊自動車に牽引される場合、次の基準に適合するものであること。

- 主制動装置は、その配管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以上の車輪を制御することができる制動装置）を備えた自動車にあつては、この限りでない。
- 液体の圧力により作動する主制動装置は、その配管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ーその他の装置を備えたものであること。ただし、非常用制動装置を備えた自動車にあつては、この限りでない。

117

◎点線で切り取り、P118 全面に貼付。

[第13条 連結車両の制動装置]

◇制動力の連動

◎牽引自動車及び被牽引自動車の主制動装置（慣性制動装置を除く）は、牽引自動車と被牽引自動車とを連結した状態において、牽引自動車の主制動装置を操作したときに、直ちに被牽引自動車の主制動装置が作用する構造でなければならない。

※次の「◇重量車の規定」、「◇低速車に牽引される場合の主制動装置の省略」及び「◇乗用車に牽引される場合の主制動装置の省略」の規定は平成29年1月31日（新型車にあつては平成27年8月31日）以前に製作された自動車及び牽引自動車と車両総重量が3.5トン以下の指定自動車等以外の被牽引自動車を連結した場合における牽引自動車及び被牽引自動車 [11次追加] に適用する。

◇重量車の規定

◎車両総重量が7tを超える牽引自動車及び被牽引自動車（車両総重量10t以下の被牽引自動車及び最高速度35km/h未満の大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車又は最高速度25km/h以下の自動車により牽引される被牽引自動車を除く）の主制動装置は、牽引自動車と被牽引自動車とを連結した状態において、次に掲げる基準に適合しなければならない。

- ①トラック・バスにより牽引される場合、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。
- ②乗車定員10人未満の乗用自動車に牽引される場合、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（ABS）を備えた自動車にあつては、電源投入時に警告を発し、かつ、その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容易に判断できる警報を発する装置を備えたものであること。

◇低速車に牽引される場合の主制動装置の省略

◎ [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] 及び [最高速度35km/h以下の大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トン未満のもの] に

118

◎点線で切り取り、P145 全面に貼付。

[第18条 車枠及び車体]

◎この確認において、自動車に打刻または表示されている車台番号またはシリアル番号もしくは製造番号、及び原動機の型式について、確認書面（自動車検査票を除く）に記載されているものと相違する場合、または相違するおそれがある場合には、受検者に対し審査できないため審査を中断する旨を口頭で通告する（審査規程4-9）。

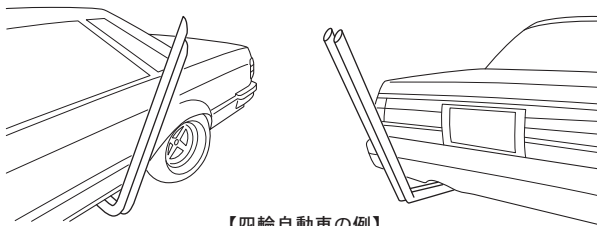
車台番号、原動機型式の打刻位置については、「自動車打刻位置ハンドブック（弊社発行）」を参照すること。約15年分の乗用・貨物用自動車の打刻位置を収録。定価1,500円、平成28年4月発行。

■強度、取付方法等に関する基準

- ◎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。
- ◎車体は、車枠に確実に取付けられ、振動、衝撃等によりゆりみを生じないようにしていること。
- ◎車枠及び車体は、著しく損傷していないこと。

■突起または回転部分の突出に関する基準

◎車体の外形その他自動車の形状は、鋭い突起を有し、また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。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては、この限りでない。
なお、なお、次の例に掲げるものにあつては、他の交通の安全を妨げるおそれのあるものとして取扱うものとする。[11次追加]



【四輪自動車の例】

◎次のそれぞれに該当する車枠及び車体は、この〔■突起または回転部分の突出に関する基準〕の基準に適合するものとする。
◇フェンダ（はみ出しタイヤ）
◎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、乗車定員9人以下の乗用自動車（被牽引自動車を除く）であつて、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範囲の最外側がタイヤとなる部分については、外側方向への突出量が10mm未満の場合には「外側方向に突出していないもの」とみなす。[11次追加]

◎点線で切り取り、P310 全面に貼付。

[第31条 排出ガス発散防止装置]

[開口方向]

※第11次改正により、「排気管左右開口の禁止」の基準が削除された。

①排気管は、発散する排気ガス等により自動車登録番号標、または車両番号標の数字等の表示を妨げる位置に開口していないこと。

[安全性]

- ②排気管は、車室内に配管されていないこと。
- ③排気管は、接触、発散する排気ガス等により自動車（当該自動車が牽引する被牽引自動車を含む）もしくはその積載物品が発火し、または制動装置、電気装置等の装置の機能を阻害するおそれのないものであること。

[損傷]

④排気管は確実に取り付けられており、かつ、損傷していないこと。

◇不正な改造

◎空き缶、金属箔、金属テープまたは非金属材料を用いて排気管の開口方向を変更した自動車は、保安基準に適合しないものとする（審査規程4-4）。

◎点線で切り取り、P477 全面に貼付。

[第42条 その他の灯火等の制限]

[除外される後方の白色灯火]

- 低速走行時側方照射灯、番号灯、後退灯、室内照明灯
- 一般乗合旅客自動車運送事業用自動車の方向幕灯及び行先等を連続表示する電光表示器 [11次追加]
- 一般乗用旅客自動車運送事業用自動車の社名表示灯
- 運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための電光表示器
- 運転者席で点灯できない作業灯
- 運転者席において点灯状態を確認できる装置（ON/OFFが容易に確認できる構造のスイッチを含む）を備えた作業灯（走行装置に動力を伝達できる場合にのみ点灯できる構造のものを除く） [11次追加]
- 走行中に使用しない灯火

◇青紫色灯火の禁止

◎自動車の前面ガラスの上方には、青紫色の灯火を備えてはならない。ただし、一般乗合旅客自動車運送事業用自動車は除く。
※この規定は、路線バスの前面ガラス上に青紫色の灯火を備え付けることで、青紫色灯火を路線バスの標識用に用いるためのものである。青紫色灯火は、路線バスの標識用灯火（マーカーランプ）といえる。

◇点滅灯火の禁止

◎自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火を備えてはならない。光度が増減する灯火とは、色度が増減することにより、視感度が増減する灯火を含むものとする。

※色度は明度を除いた光の色の種別を表し、視感度は見た目の明るさをいう。