



令和2年度

整備主任者法令研修資料

監修

東北運輸局宮城運輸支局

発行

一般社団法人 宮城県自動車整備振興会

目 次

整備及び検査関係

1、審査事務規程の一部改正について（第27次改正）	1
2、運転者の視野遮へい物の装着禁止について	9
3、審査事務規程の一部改正について（第30次改正）	13
4、二輪自動車等の前照灯審査方法について	28
5、並行輸入自動車の届出書について	30
6、検査場のコース閉鎖について	31
7、重大事故発生について	32
8、OCR記入時のお願い	33
9、事業継続のための支援について	36
10、タカタ製エアバックのリコールについて	38
11、「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！	59
12、自動運転車に関する安全基準を策定しました！	61
13、車検証を紙から電子へ！	68
14、自動運行装置（レベル3）に係る国際基準が初めて成立しました	74
15、乗用車等の排出ガス・燃費性能の評価方法を改訂します	81
16、後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定結果を公表します	82
17、スキャンツールの導入補助を開始	85
18、地方運輸局職員採用試験（技術系社会人経験者）の実施について	86
19、自動運転に対応した新たな検査手法を導入します	87
20、自動車の特定改造等の許可制度を本年11月より開始します	89
21、台風の前に車両からの脱出手順の確認を！	95

振興会・商工組合関係

1、スキャンツール認定制度に基づく基本・応用研修及び認定店申請等に関する実施細則	103
2、FAINES（ファイネス）について	106
3、平成31年度 自動車分解整備業実態調査結果の概要について	110
4、自動車整備業賠償共済保険	115
5、「てんけん安心見舞金」制度のご案内	117
6、代車のレンタカー化による新たなビジネスチャンス！！	122
7、売掛未収金回収制度のご案内	124

整備及び検査関係

1, 審査事務規程の一部改正について（第27次改正）

プレスリリース
令和2年1月31日



－ 審査事務規程の一部改正について（第27次改正） －

独立行政法人自動車技術総合機構は、独立行政法人自動車技術総合機構法（平成11年法律第218号）第13条第1項の規定に基づく審査事務の実施に関する規程（審査事務規程）の一部改正を行い、令和2年1月31日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

1. 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）等の一部改正に伴う改正

- 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、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量3.5トン以下のものには、協定規則第152号に規定された要件に適合した乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置を備えなければならないこととします。

[7-15、8-15、7-16、8-16]

対象車：令和3年11月1日（輸入自動車は令和6年7月1日）以降の新型車

令和7年12月1日（輸入自動車は令和8年7月1日）以降の継続生産車

2. その他、審査方法の明確化、書きぶりの適正化等の所要の改正を行います。

審査事務規程の全文は当機構ホームページに掲載しています。

(<https://www.naltec.go.jp/>)

お問い合わせ先

〒160-0003 東京都新宿区四谷本塩町4-41 住友生命四谷ビル

独立行政法人自動車技術総合機構 検査部検査課

電話 03-5363-3441（代表）

FAX 03-5363-3347

新	旧
<p>6-98の3～6-116 (略)</p>	<p>6-98の3～6-116 (略)</p>
<p>第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 7-1～7-12 (略)</p>	<p>第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 7-1～7-12 (略)</p>
<p>7-13 かじ取装置 7-13-1 性能要件</p>	<p>7-13 かじ取装置 7-13-1 性能要件</p>
<p>7-13-1-1 テスタ等による審査</p> <p>四輪以上の自動車(諸元表等により審査した際に、UN R79-03-SLの5.及び6.に適合することが明らかなるものを除く。)のかじ取装置は、かじ取車輪の横滑り量に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、かじ取車輪をサイドスリップ・テスタを用いて計測した場合の横滑り量が、走行1mについて5mmを超えてはならない。</p> <p>ただし、その輪数が四輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テスタを用いて計測した場合に、指定自動車等の自動車製作者等がかじ取装置について安全な運行を確保できるものとして指定する横滑り量の範囲内にある場合については、この限りでない。(保安基準第11条第1項関係、細目告示第13条第1号関係、細目告示第91条第1項第1号ル関係)</p>	<p>7-13-1-1 テスタ等による審査</p> <p>四輪以上の自動車(諸元表等により審査した際に、UN R79-03の5.及び6.に適合することが明らかなるものを除く。)のかじ取装置は、かじ取車輪をサイドスリップ・テスタを用いて計測した場合の横滑り量が、走行1mについて5mmを超えてはならない。</p> <p>ただし、その輪数が四輪以上の自動車のかじ取車輪をサイドスリップ・テスタを用いて計測した場合に、指定自動車等の自動車製作者等がかじ取装置について安全な運行を確保できるものとして指定する横滑り量の範囲内にある場合については、この限りでない。(保安基準第11条第1項関係、細目告示第13条第1項第1号関係、細目告示第91条第1項第1号ル関係)</p>
<p>7-13-1-2 (略)</p>	<p>7-13-1-2 (略)</p>
<p>7-13-1-3 書面等による審査</p>	<p>7-13-1-3 書面等による審査</p>
<p>(1) 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。)のかじ取装置は、UN R79-03-SLの5.及び6.に適合するものでなければならず、 ただし、UN R79-03-SLに定める自動命令型操舵機能(2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.及び2.3.4.1.4.を除く。)については、5.6.の規定は適用しない。 この場合において、次に掲げるかじ取装置であつて、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、UN R79-03-SLの5.及び6.に適合するものとみなす。(細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)</p>	<p>(1) 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び大型特殊自動車を除く。)のかじ取装置は、UN R79-03の5.及び6.に適合するものでなければならず、 ただし、UN R79-03に定める自動命令型操舵機能(2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.及び2.3.4.1.4.を除く。)については、5.6.の規定は適用しない。 この場合において、次に掲げるかじ取装置であつて、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、UN R79-03の5.及び6.に適合するものとみなす。(細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)</p>
<p>①～③ (略)</p>	<p>①～③ (略)</p>
<p>(2)～(5) (略)</p>	<p>(2)～(5) (略)</p>
<p>7-13-2～7-13-13 (略)</p>	<p>7-13-2～7-13-13 (略)</p>
<p>7-14 (略)</p>	<p>7-14 (略)</p>
<p>7-15 トラック・バスの制動装置</p>	<p>7-15 トラック・バスの制動装置</p>
<p>7-15-1 装備要件</p>	<p>7-15-1 装備要件</p>
<p>(1)～(3) (略)</p>	<p>(1)～(3) (略)</p>
<p>(4) (1)の制動装置には、衝突被害軽減制動制御装置を備えること。 ただし、次に掲げる自動車にあつてはこの限りでない。(細目告示第15条第7項、第8項関係、細目告示第93条第8項、第9項関係、適用関係告示第9条第44項関係(削除))</p>	<p>(4) (1)の制動装置には、衝突被害軽減制動制御装置を備えること。 ただし、次に掲げる自動車にあつてはこの限りでない。(細目告示第15条第7項関係、細目告示第93条第8項関係、適用関係告示第9条第44項関係)</p>
<p>① 指定自動車等以外の自動車であつて、貨物の運送の用に供する車両総重量が</p>	<p>① 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以下のもの ② 指定自動車等以外の自動車であつて、貨物の運送の用に供する車両総重量が</p>

<p>3.5tを超え、かつ、車軸の数が4を超えるもの</p> <p>② 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの又は貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5tを超えるものうち、高速道路等において運行しない自動車</p> <p>③ 車両前部に特殊な装備を有する道路維持作業用自動車</p> <p>④ 車両前部に特殊な装備を有する緊急自動車</p> <p>7-15-2 性能要件 7-15-2-1 (略) 7-15-2-2 視認等による審査 (1) (略) (2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第2項関係、第7項関係、細目告示第93条第2項関係、第8項関係) ①～④ (略) ⑤ 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができきる装置を備えた自動車であつては、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黄色警報装置を備えたものであること。</p> <p>⑥～⑦ (略)</p> <p>7-15-2-3 書面等による審査 (1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、(2)、(4)及び(5)の基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第1項関係、細目告示第93条第1項関係) (2) 制動装置は、次に掲げる自動車(7-15に規定する自動車に限る。)の区分に応じ、各々に定める基準に適合するものでなければならぬ。 ただし、指定自動車等以外の自動車にあつては、当分の間、①から③にかかわらず、④の基準に適合するものであればよい。(細目告示第15条第2項関係、細目告示第93条第2項関係、適用関係告示第9条第37項及び第44項関係) ① (略) ② 貨物の運送の用に供する車両総重量3.5t以下の自動車にあつては、次に掲げる基準のいづれかに適合すること。 ア (略) イ 7-16-2-3 (1) ①から④までの基準(7-16-2-2 (2)の基準に適合するものに限る。) ③～④ (略) (3) ～ (4) (略)</p> <p>(5) 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以下の自動車に備える衝突被害軽減制御装置は、UN R152-00の5.及び6.に適合するものでなければならぬ。</p>	<p>3.5tを超え、かつ、車軸の数が4を超えるもの</p> <p>③ 高速道路等において運行しない自動車</p> <p>④ 道路維持作業用自動車又は緊急自動車であつて車両前部に特殊な設備を有するもの (新設)</p> <p>7-15-2 性能要件 7-15-2-1 (略) 7-15-2-2 視認等による審査 (1) (略) (2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第2項関係、第7項関係、細目告示第93条第2項関係、第8項関係) ①～④ (略) ⑤ 走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができきる装置にあつては、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黄色警報装置を備えたものであること。</p> <p>⑥～⑦ (略)</p> <p>7-15-2-3 書面等による審査 (1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、(2)及び(4)の基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第1項関係、細目告示第93条第1項関係) (2) 制動装置は、次に掲げる自動車(7-15に規定する自動車に限る。)の区分に応じ、各々に定める基準に適合するものでなければならぬ。 ただし、指定自動車等以外の自動車にあつては、当分の間、①から③にかかわらず、④の基準に適合するものであればよい。(細目告示第15条第2項関係、細目告示第93条第2項関係、適用関係告示第9条第37項及び第44項関係) ① (略) ② 貨物の運送の用に供する車両総重量3.5t以下の自動車にあつては、次に掲げる基準のいづれかに適合すること。 ア (略) イ 7-16-2-3 (2)の基準(7-16-2-2 (2)の基準に適合するものに限る。) ③～④ (略) (3) ～ (4) (略)</p> <p>(新設)</p>
--	---

ただし、次に掲げる自動車にあっては、この限りでない。

- ① 車両前部に特殊な装備を有する道路維持作業用自動車
- ② 車両前部に特殊な装備を有する緊急自動車

(6) 次に掲げる衝突被害軽減制動制御装置であって、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、(4)及び(5)に掲げる自動車に応じ、それぞれに適用される基準に適合するものとする。

- ①～③ (略)

7-15-3 (略)

7-15-4 適用関係の整理

- (1)～(14) (略)

[衝突被害軽減制動制御装置：UN R152 適用前]

(15) 次に掲げる自動車については、7-15-19 (従前規定の適用⑮) の規定を適用する。(適用関係告示第9条第53項関係)

① 令和3年10月31日 (輸入された自動車にあっては令和6年6月30日) 以前に製作された自動車

② 令和3年11月1日から令和7年11月30日 (輸入された自動車にあっては令和6年7月1日から令和8年6月30日、貨物の運送の用に供する軽自動車にあっては令和3年11月1日から令和9年8月31日) までに製作された自動車であって、次に掲げるもの

ア 令和3年10月31日 (輸入された自動車にあっては令和6年6月30日) 以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車 (衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。)

イ 令和3年11月1日 (輸入された自動車にあっては令和6年7月1日) 以降の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車 (衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。) であって、令和3年10月31日 (輸入された自動車にあっては令和6年6月30日) 以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車 (衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。) から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める認定の基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないもの。

ウ 指定自動車等以外の自動車

③ 新たに運行の用に供しようとする共通構造部型式指定自動車であって、出荷検査証 (審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。) の発行日が令和7年11月30日 (輸入された自動車にあっては令和8年6月30日) 以前のもの

④ 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

(5) 次に掲げる衝突被害軽減制動制御装置であって、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、(4)の基準に適合するものとする。

- ①～③ (略)

7-15-3 (略)

7-15-4 適用関係の整理

- (1)～(14) (略)

(新設)

欄に記載されている保安基準適用年月日が令和7年11月30日（輸入された自動車にあっては令和8年6月30日）以前のもの

7-15-5～7-15-12 (略)

〔制動装置：UN R13 適用（車両安定性制御装置（EVSC）任意装備）〕
〔衝突被害軽減制動制御装置：UN R131 又は細目告示別添 113 適用（任意装備）〕
7-15-13 従前規定の適用④

次の表に掲げる区分に応じた「製作年月日」以前に製作された自動車であって、次の各号のいずれかに該当する自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第9条第20項、第21項、第23項、第33項、第34項、第35項、第36項、第42項及び第44項関係）

①～③ (略)

7-15-13-1 (略)

7-15-13-2 性能要件

7-15-13-2-1～7-15-13-2-2 (略)

7-15-13-2-3 書面等による審査

(1) (略)

(2) 制動装置は、次に掲げる自動車の区分に応じ、各々に定める基準に適合するものでなければならぬ。

ただし、指定自動車等以外の自動車にあつては、当分の間、①から③にかかわらず、④の基準に適合するものであればよい。

① (略)

② 貨物の運送の用に供する車両総重量 3.5t 以下の自動車にあつては、次のいずれかの基準に適合すること。

ア (略)

イ 7-16-2-3 (1) ①から④までの基準（7-16-2-2 (2) ⑥を除く。）の基準に適合するものに限る。）

③ 平成30年2月23日以前に製作された車両総重量 3.5t 以下の軽自動車（平成26年10月1日以降の型式指定自動車（平成26年9月30日以前の型式指定自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）を除く。）にあつては、次のいずれかの基準に適合すること。

ア (略)

イ 7-16-13-2-3 (2) の基準（7-16-2-2 (2) ⑥を除く。）の基準に適合するものに限る。）

④ (略)

(3) ～ (5) (略)

7-15-14～7-15-16 (略)

〔テールテール：UN R121 又は UN R60 適用前〕

7-15-17 従前規定の適用④

次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示

7-15-5～7-15-12 (略)

〔制動装置：UN R13 適用（車両安定性制御装置（EVSC）任意装備）〕
〔衝突被害軽減制動制御装置：UN R131 又は細目告示別添 113 適用（任意装備）〕
7-15-13 従前規定の適用⑤

次の表に掲げる区分に応じた「製作年月日」以前に製作された自動車であって、次の各号のいずれかに該当する自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第9条第20項、第21項、第23項、第33項、第34項、第35項、第36項、第42項及び第44項関係）

①～③ (略)

7-15-13-1 (略)

7-15-13-2 性能要件

7-15-13-2-1～7-15-13-2-2 (略)

7-15-13-2-3 書面等による審査

(1) (略)

(2) 制動装置は、次に掲げる自動車の区分に応じ、各々に定める基準に適合するものでなければならぬ。

ただし、指定自動車等以外の自動車にあつては、当分の間、①から③にかかわらず、④の基準に適合するものであればよい。

① (略)

② 貨物の運送の用に供する車両総重量 3.5t 以下の自動車にあつては、次のいずれかの基準に適合すること。

ア (略)

イ 7-16-2-3 (2) の基準（7-16-2-2 (2) の基準に適合するものに限る。）

③ 平成30年2月23日以前に製作された車両総重量 3.5t 以下の軽自動車（平成26年10月1日以降の型式指定自動車（平成26年9月30日以前の型式指定自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）を除く。）にあつては、次のいずれかの基準に適合すること。

ア (略)

イ 7-16-13-2-3 (2) の基準（7-16-2-2 (2) の基準に適合するものに限る。）

④ (略)

(3) ～ (5) (略)

7-15-14～7-15-16 (略)

〔テールテール：UN R121 又は UN R60 適用前〕

7-15-17 従前規定の適用④

次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示

(5) 次に掲げる衝突被害軽減制動制御装置であつて、その機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、(4)の基準に適合するものとする。

① 指定自動車等(7-15に規定する自動車に限る。)に備えられている衝突被害軽減制動制御装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた衝突被害軽減制動制御装置

② 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衝突被害軽減制動制御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衝突被害軽減制動制御装置又はこれに準ずる性能を有する衝突被害軽減制動制御装置

③ 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衝突被害軽減制動制御装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた衝突被害軽減制動制御装置又はこれに準ずる性能を有する衝突被害軽減制動制御装置

7-16 乗用車の制動装置

7-16-1 装備要件

(1) (略)

(2) (1)の制動装置には、次の①から④までに掲げる装置を備えること。
ただし、道路維持作業用自動車又は緊急自動車であつて車両前部に特殊な装備を有するものについては④に掲げる装置の装備を要しない。(細目告示第15条第3項、第8項関係、細目告示第93条第3項、第9項関係)

①～③ (略)

④ 衝突被害軽減制動制御装置

7-16-2 性能要件

7-16-2-1 (略)

7-16-2-2 視認等による審査

(1) (略)

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第3項関係、細目告示第93条第3項関係、第171条第9項関係)

①～⑤ (略)

⑥ 衝突被害軽減制動制御装置は、次のア及びイに掲げる基準に適合するものでなければならぬ。

ア 衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能するものであること。
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。

イ 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つ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。

⑦ 7-12-1-2 (1)又は7-12-1-2 (2)が適用される自動車のテールランプの識別表示のうち、次に掲げる表示が継続して点灯しているものでないこと。

【表示】(略)

7-16 乗用車の制動装置

7-16-1 装備要件

(1) (略)

(2) (1)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。(細目告示第15条第3項関係、細目告示第93条第3項関係)

①～③ (略)

(新設)

7-16-2 性能要件

7-16-2-1 (略)

7-16-2-2 視認等による審査

(1) (略)

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第3項関係、細目告示第93条第3項関係)

①～⑤ (略)

(新設)

⑥ 7-12-1-2 (1)又は7-12-1-2 (2)が適用される自動車のテールランプの識別表示のうち、次に掲げる表示が継続して点灯しているものでないこと。

【表示】(略)

7-16-2-3 書面等による審査

(1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、次の①から⑤までに掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第3項、第8項関係、細目告示第93条第3項、第9項関係)

①～② (略)

③ 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は、UN R140-00-S3の5、6及び7に適合すること。

④ 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は、UN R139-00-S2の5、6及び7に適合すること。

⑤ 衝突被害軽減制動制御装置は、UN R152-00の5及び6に適合すること。

(2) (略)

7-16-3 (略)

7-16-4 適用関係の整理

(1)～(10) (略)

【衝突被害軽減制動制御装置：UN R152 適用前】

(11) 次に掲げる自動車については、7-16-15 (従前規定の適用⑪) の規定を適用する。(適用関係告示第9条第53項関係)

① 令和3年10月31日(輸入された自動車にあっては令和6年6月30日)以前に製作された自動車

② 令和3年11月1日から令和7年11月30日(輸入された自動車にあっては令和6年7月1日から令和8年6月30日)までに製作された自動車であって、次に掲げるもの

ア 令和3年10月31日(輸入された自動車にあっては令和6年6月30日)以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車(衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。)

イ 令和3年11月1日(輸入された自動車にあっては令和6年7月1日)以降の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車(衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。)であって、令和3年10月31日(輸入された自動車にあっては令和6年6月30日)以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び共通構造部型式指定自動車(衝突被害軽減制動制御装置に係る指定を受けた特定共通構造部を備えたものに限る。)から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める認定の基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないもの。

ウ 指定自動車等以外の自動車

③ 新たに運行の用に供しようとする共通構造部型式指定自動車であって、出荷検

7-16-2-3 書面等による審査

(1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、次の①から④に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。(細目告示第15条第3項関係、細目告示第93条第3項関係)

①～② (略)

③ 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は、UN R140-00-S2の5、6及び7に適合すること。

④ 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は、UN R139-00-S1の5、6及び7に適合すること。

(新設)

(2) (略)

7-16-3 (略)

7-16-4 適用関係の整理

(1)～(10) (略)

(新設)

査証（審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。）の発行日が令和7年11月30日（輸入された自動車にあっては令和8年6月30日）以前のもの

④ 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令和7年11月30日（輸入された自動車にあっては令和8年6月30日）以前のもの

7-16-5～7-16-11 (略)

7-16-12 従前規定の適用③

次に掲げる自動車（軽自動車を除く。）については次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第9条第17項関係)

①～② (略)

7-16-12-1 (略)

7-16-12-2 視認等による審査

7-16-12-2-1～7-16-12-2-2 (略)

7-16-12-2-3 書面等による審査

(1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、次の①から④に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①～② (略)

③ 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は、UN R140-00-S3の5.、6.及び7.に適合すること。

④ 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は、UN R139-00-S2の5.、6.及び7.に適合すること。

(2) (略)

7-16-13 従前規定の適用④

平成26年9月30日（軽自動車にあっては平成30年2月23日）以前に製作された自動車（平成26年10月1日以降の型式指定自動車である軽自動車（平成26年9月30日以前の型式指定自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値に定める設定基準値以外に、型式を区別する事項に変更がない自動車を除く。）を除く。）については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第9条第16項関係)

7-16-13-1 (略)

7-16-13-2 性能要件

7-16-13-2-1 (略)

7-16-13-2-2 視認等による審査

(1) 7-16-2-2 (1) に同じ。

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

① 7-16-2-2 (2) ①に同じ。

② 7-16-2-2 (2) ②に同じ。

③ 7-16-2-2 (2) ③に同じ。

7-16-5～7-16-11 (略)

7-16-12 従前規定の適用④

次に掲げる自動車（軽自動車を除く。）については次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第9条第17項関係)

①～② (略)

7-16-12-1 (略)

7-16-12-2 視認等による審査

7-16-12-2-1～7-16-12-2-2 (略)

7-16-12-2-3 書面等による審査

(1) 制動装置は、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、書面その他適切な方法により審査したときに、次の①から④に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①～② (略)

③ 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は、UN R140-00-S2の5.、6.及び7.に適合すること。

④ 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は、UN R139-00-S1の5.、6.及び7.に適合すること。

(2) (略)

7-16-13 従前規定の適用⑤

平成26年9月30日（軽自動車にあっては平成30年2月23日）以前に製作された自動車（平成26年10月1日以降の型式指定自動車である軽自動車（平成26年9月30日以前の型式指定自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値に定める設定基準値以外に、型式を区別する事項に変更がない自動車を除く。）を除く。）については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第9条第16項関係)

7-16-13-1 (略)

7-16-13-2 性能要件

7-16-13-2-1 (略)

7-16-13-2-2 視認等による審査

7-16-2-2 に同じ。

(新設)

運転者の視野遮へい物の装着禁止について

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等が令和2年1月31日付けで改正され、運転者の視野の一部を遮へいする板状のものに関する装着禁止規定が明確化されました。

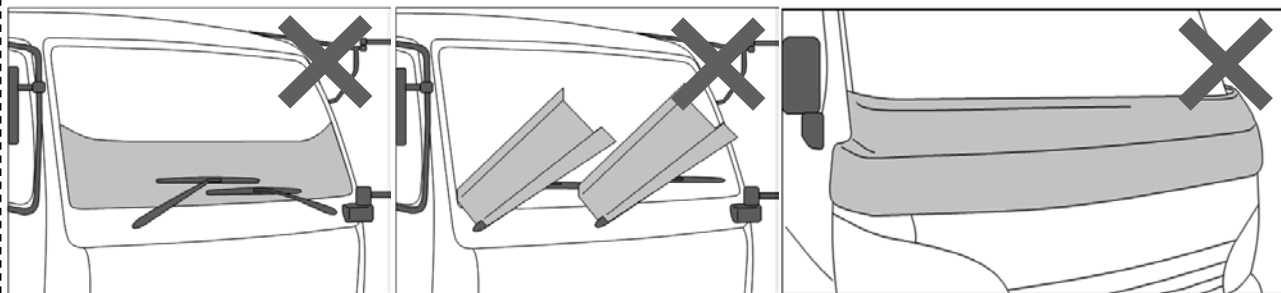
これらについては、令和2年1月31日以降、自動車の製作された日を問わず次に掲げる自動車に適用されますのでお知らせします。

■対象となる自動車

- 乗車定員11人以上の乗用自動車
- 車両総重量3.5t超の貨物自動車
- 大型特殊自動車

■装着していると基準不適合となる板状のもの例

- 前面窓ガラス下部に装着するもの（窓ガラスへの接触状態を問わず）
- ワイパーに取付ける羽
- ワイパーを保護するカバー類



※窓ガラス下部の板

※ワイパー羽

※ワイパーを保護するカバー類

※ ご不明な点についてはお問い合わせください。



独立行政法人
自動車技術総合機構

National Agency for Automobile and Land Transport Technology

揭示期限 令和3年2月4日

新		旧	
<p>イ (略)</p> <p>7-24-13-1-2 (略)</p> <p>7-25～7-36 (略)</p> <p>7-37 乗車装置</p> <p>7-37-1 性能要件</p> <p>7-37-1-1 (略)</p> <p>7-37-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 自動車 (二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。) の座席、座席ベルト、頭部後傾抑止装置、年少者用補助乗車装置、天井張り、内張りその他の運転者室及び客室の内装は、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添27「内装材料の難燃性の技術基準」に定める基準に適合する難燃性の材料が使用されたものでなければならぬ。</p> <p>ただし、年少者用補助乗車装置にあつては、UN R129-03-S2 の 6.3.1.2. 又は UN R44-04-S16 の 6.1.6. に適合するものであればよい。(保安基準第 20 条第 4 項関係、細目告示第 26 条第 2 項及び第 104 条第 2 項関係、適用関係告示第 18 条第 4 項関係)</p> <p>(2) ～ (8) (略)</p> <p>7-37-2～7-37-6 (略)</p>	<p>イ (略)</p> <p>7-24-13-1-2 (略)</p> <p>7-25～7-36 (略)</p> <p>7-37 乗車装置</p> <p>7-37-1 性能要件</p> <p>7-37-1-1 (略)</p> <p>7-37-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 自動車 (二輪自動車、側車付二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。) の座席、座席ベルト、頭部後傾抑止装置、年少者用補助乗車装置、天井張り、内張りその他の運転者室及び客室の内装は、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添27「内装材料の難燃性の技術基準」に定める基準に適合する難燃性の材料が使用されたものでなければならぬ。</p> <p>ただし、年少者用補助乗車装置にあつては、UN R129-03-S1 の 6.3.1.2. 又は UN R44-04-S15 の 6.1.6. に適合するものであればよい。(保安基準第 20 条第 4 項関係、細目告示第 26 条第 2 項及び第 104 条第 2 項関係、適用関係告示第 18 条第 4 項関係)</p> <p>(2) ～ (8) (略)</p> <p>7-37-2～7-37-6 (略)</p>	<p>充填可能期限</p> <p>最高充填圧力 (MFP)</p> <p>公称使用圧力 (NWP)</p> <p>検査有効期限</p> <p>年 月</p> <p>年 月</p>	<p>充填可能期限</p> <p>供給圧力 (SP)</p> <p>公称使用圧力 (NWP)</p> <p>検査有効期限</p> <p>年 月</p>
<p>7-38 運転者席</p> <p>7-38-1 性能要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有し、かつ、乗車人員、積載物品等により運転操作を妨げられないものとして運転者の視野、物品積載装置等との隔壁の構造等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならぬ。(保安基準第 21 条関係、細目告示第 27 条関係、細目告示第 105 条第 1 項関係)</p> <p>①～③ (略)</p> <p>④ ①に規定する自動車以外の自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有するものであること。</p> <p>この場合において、二輪自動車及び側車付二輪自動車以外の自動車であつて、前面ガラスのうち車両中心面と平行な面上のガラス開口部の下縁より上部であつてアイポイントを通る車両中心線に直交する鉛直面より前方の部分に、窓ガラスに装着され又は貼り付けられたもの以外の装飾板 (運転者の視野の一部を遮へいする板状のものをいう。) を備えているものはこの基準に適合しないものとする。</p>	<p>7-38 運転者席</p> <p>7-38-1 性能要件 (視認等による審査)</p> <p>(1) 自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有し、かつ、乗車人員、積載物品等により運転操作を妨げられないものとして運転者の視野、物品積載装置等との隔壁の構造等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならぬ。(保安基準第 21 条関係、細目告示第 27 条関係、細目告示第 105 条第 1 項関係)</p> <p>①～③ (略)</p> <p>④ ①に規定する自動車以外の自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有するものであること。</p> <p>この場合において、二輪自動車及び側車付二輪自動車以外の自動車であつて、前面ガラスのうち車両中心面と平行な面上のガラス開口部の下縁より上部であつてアイポイントを通る車両中心線に直交する鉛直面より前方の部分に、窓ガラスに装着され又は貼り付けられたもの以外の装飾板 (運転者の視野の一部を遮へいする板状のものをいう。) を備えているものはこの基準に適合しないものとする。</p>		

る。
ただし、次に掲げる部品は装飾板に該当しないものとする。

- ア サンバイザ
- イ 後写鏡及び後方等確認装置
- ウ 一般乗合旅客自動車運送事業用自動車方向幕及び先行等を連続表示する電光表示器
- エ 一般乗用旅客自動車運送事業用自動車の空車灯及び料金灯
- オ 7-52-1-1 (1) ⑤に規定するもの
- カ 運転に必要な情報を表示するためのもの

⑤ (略)

(2) 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（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）は、アイポイントを通る水平面のうちアイポイントを通る鉛直面より前方の部分には、運転視野を妨げるもの（Aピラー、室外アンテナ、ドアバイザ（他の自動車及び歩行者等が確認できる透明であるものに限る。）、側面ガラス分割バー、後写鏡、後方等確認装置、窓ふき器、固定型及び可動型のペント並びに7-52-1-1（1）に掲げるものを除く。）があつてはならない。

この場合において、スライド機構等を有する運転者席にあつては、運転者席を最後端の位置に調整した状態とし、リクライニング機構を有する運転者席の背もたれにあつては、背もたれを鉛直線から後方に25°にできるだけ近くなるような角度の位置に調整した状態とし、かつ、(1) ③エ ((1) に限る。) 及びオの状態とする。

(3) (略)

7-38-2～7-38-4 (略)

7-38-5 従前規定の適用①

平成30年10月31日以前に製作された自動車（平成28年11月1日以降の型式指定自動車、新型届出自動車及び輸入自動車特別取扱自動車（平成28年10月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車及び輸入自動車特別取扱自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類、動力用電源装置の種類、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）を除く。）については、次の基準に適合する運転者席であればよい。（適用関係告示第18条の2関係）

7-38-5-1 性能要件（視認等による審査）

(1) 自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有し、かつ、乗車人員、積載物品等により運転操作を妨げられないものとして運転者の視野、物品積載装置等との隔壁の構造等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

①～③ (略)

④ ①に規定する自動車以外の自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有するものであること。

- (新設)
- (新設)
- (新設)
- (新設)
- (新設)
- (新設)

⑤ (略)

(2) 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（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）は、運転者席における運転者アイポイントを通る水平面のうち当該アイポイントを通る鉛直面より前方の部分には、運転視野を妨げるもの（Aピラー、室外アンテナ、ドアバイザ（他の自動車及び歩行者等が確認できる透明であるものに限る。）、側面ガラス分割バー、後写鏡、後方等確認装置、窓ふき器、固定型及び可動型のペント並びに7-52-1-1 (1) に掲げるものを除く。）があつてはならない。

この場合において、スライド機構等を有する運転者席にあつては、運転者席を最後端の位置に調整した状態とし、リクライニング機構を有する運転者席の背もたれにあつては、背もたれを鉛直線から後方に25°にできるだけ近くなるような角度の位置に調整した状態とし、かつ、(1) ③エ ((1) に限る。) 及びオの状態とする。

(3) (略)

7-38-2～7-38-4 (略)

7-38-5 従前規定の適用①

平成30年10月31日以前に製作された自動車（平成28年11月1日以降の型式指定自動車、新型届出自動車及び輸入自動車特別取扱自動車（平成28年10月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車及び輸入自動車特別取扱自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類、動力用電源装置の種類、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないものを除く。）を除く。）については、次の基準に適合する運転者席であればよい。（適用関係告示第18条の2関係）

7-38-5-1 性能要件（視認等による審査）

(1) 自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有し、かつ、乗車人員、積載物品等により運転操作を妨げられないものとして運転者の視野、物品積載装置等との隔壁の構造等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

①～③ (略)

④ ①に規定する自動車以外の自動車の運転者席は、運転に必要な視野を有するものであること。

この場合において、二輪自動車及び側車付二輪自動車以外の自動車であつて、前面ガラスのうち車両中心面と平行な面上のガラス開口部の下縁より上部であつてアポイントを通る車両中心線に直交する鉛直面より前方の部分に、窓ガラスに装着され又は貼り付けられたもの以外の装飾板（運転者の視野の一部を遮へいする板状のものをいう。）を備えているものはこの基準に適合しないものとす

る。
ただし、次に掲げる部品は装飾板に該当しないものとする。

- ア サンバイザ
- イ 後写鏡及び後方等確認装置
- ウ 一般乗合旅客自動車運送事業用自動車方向幕及び先行等を連続表示する電光表示器
- エ 一般乗用旅客自動車運送事業用自動車の空車灯及び料金灯
- オ 7-52-1-1 (1) ⑧に規定するもの
- カ 運転に必要な情報を表示するためのもの

⑤ (略)

(2) (略)

7-39 座席

7-39-1 性能要件

7-39-1-1 (略)

7-39-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の座席（座席取付装置を含む。）は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1) 表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-09-SL の規定については、当分の間、細目告示別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第 22 条第 3 項関係、細目告示第 28 条第 6 項関係、細目告示第 106 条第 6 項関係）

ア～キ (略)

自動車の種別	座席の種類	座席及び座席取付装置の基準
① 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車（⑧に掲げるものを除く。）	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席	UN R17-09-SL の 5. 及び 6. (5. 1.、5. 3. から 5. 8. まで、5. 11. から 5. 14. まで、6. 4. 3. 4.、6. 4. 3. 5. 及び 6. 5. から 6. 6. 3. までの規定を除く。) に定める基準

- (新設)
- (新設)
- (新設)

- (新設)
- (新設)
- (新設)

⑤ (略)

(2) (略)

7-39 座席

7-39-1 性能要件

7-39-1-1 (略)

7-39-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の座席（座席取付装置を含む。）は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1) 表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-09 の規定については、当分の間、細目告示別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第 22 条第 3 項関係、細目告示第 28 条第 6 項関係、細目告示第 106 条第 7 項関係）

ア～キ (略)

自動車の種別	座席の種類	座席及び座席取付装置の基準
① 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車（⑧に掲げるものを除く。）	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席	UN R17-09 の 5. 及び 6. (5. 1.、5. 3. から 5. 8. まで、5. 11. から 5. 14. まで、6. 4. 3. 4.、6. 4. 3. 5. 及び 6. 5. から 6. 6. 3. までの規定を除く。) に定める基準

3, 審査事務規程の一部改正について（第30次改正）

プレスリリース
令和2年6月12日



－ 審査事務規程の一部改正について（第30次改正） －

独立行政法人自動車技術総合機構は、独立行政法人自動車技術総合機構法（平成11年法律第218号）第13条第1項の規定に基づく審査事務の実施に関する規程（審査事務規程）の一部改正を行い、令和2年6月12日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

1. 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）及び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）等の一部改正に伴う改正

【自動運行装置関係】

- 自動運行装置は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関する基準に適合するものでなければならないこととします。[6-104、7-104、8-104]

対象車：自動車の製作年月日にかかわらず、自動運行装置を備える自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、大型特殊自動車及び被牽引自動車を除く。）

【電気装置関係】

- 自動運行装置を備える自動車の電気装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならないこととします。[7-25、8-25]
 - ・サイバーセキュリティを確保できるものとして、性能に関する基準
 - ・当該装置に組み込まれたプログラム等を確実に改変できるものとして、機能及び性能に関する基準

【座席関係】

- 協定規則第80号に対応する自動車に備えられた座席（主に大型バスの客席）について、自動車の衝突を想定した場合等に座席が走行方向に移動することを防止できるよう車両構造に確実に取付けられていない場合には、乗員保護及び座席の取付方法の試験について静的試験を禁止することとします。[7-39]

対象車：令和3年9月1日以降の新型車

令和4年9月1日以降の継続生産車

2. その他、審査方法の明確化、書きぶりの適正化等の所要の改正を行います。

審査事務規程の全文は当機構ホームページに掲載しています。

(<https://www.naltec.go.jp/>)

お問い合わせ先

〒160-0003 東京都新宿区四谷本塩町4-41 住友生命四谷ビル

独立行政法人自動車技術総合機構 検査部検査課

電話 03-5363-3441（代表）

FAX 03-5363-3347

<p>られたものにあつては、①から③の要件は適用しない。</p> <p>① (略)</p> <p>② 7-25-1-2_⑥ ②に同じ。</p> <p>③ 7-25-1-2_⑥ ③に同じ。</p> <p>7-26～7-29 (略)</p> <p>7-30 ポールとの側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能</p> <p>7-30-1 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)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おそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に關し書面その他適切な方法により審査したときに、UN R135-01-S2の5.(5.5.を除く。)に適合するものでなければならぬ。(保安基準第18条第5項関係、細目告示第22条第11項及び第12項関係、細目告示第100条第14項及び第15項関係)</p> <p>①～③ (略)</p> <p>(2) ～ (3) (略)</p> <p>7-30-2～7-30-7 (略)</p> <p>7-31～7-31の2 (略)</p> <p>7-32 車体表示</p> <p>7-32-1 性能要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 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ぬ。</p> <p>この場合において、単位記号は次に掲げるものを用いるものとし、それぞれ大文字、小文字、筆記体又は片仮名による表記であつてもよい。(保安基準第18条第8項、細目告示第22条第16項、細目告示第100条第22項)</p> <p>① 最大積載量にあつては、kg又はt</p> <p>② 最大積載容積にあつては、L又はm³</p> <p>(2) ～ (3) (略)</p> <p>7-32-2～7-32-4 (略)</p> <p>7-33 (略)</p> <p>7-34 突入防止装置</p> <p>7-34-1 装備要件</p> <p>自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車並びにこれらの自動車に牽引される後車輪が1個の被牽引自動車、後車輪が1個の三輪自動車、大型特殊自動車(ポール・トラレーラを除く。)、牽引自動車を除く。)の後面には、他の自動車と衝突した場合に追突した自</p>	<p>られたものにあつては、①から③の要件は適用しない。</p> <p>① (略)</p> <p>② 7-25-1-2_④ ②に同じ。</p> <p>③ 7-25-1-2_④ ③に同じ。</p> <p>7-26～7-29 (略)</p> <p>7-30 ポールとの側面衝突時の車枠及び車体の乗員保護性能</p> <p>7-30-1 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)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おそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に關し書面その他適切な方法により審査したときに、UN R135-01-S1の5.(5.5.を除く。)に適合するものでなければならぬ。(保安基準第18条第5項関係、細目告示第22条第11項及び第12項関係、細目告示第100条第14項及び第15項関係)</p> <p>①～③ (略)</p> <p>(2) ～ (3) (略)</p> <p>7-30-2～7-30-7 (略)</p> <p>7-31～7-31の2 (略)</p> <p>7-32 車体表示</p> <p>7-32-1 性能要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 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ぬ。(保安基準第18条第8項、細目告示第22条第16項、細目告示第100条第22項)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(2) ～ (3) (略)</p> <p>7-32-2～7-32-4 (略)</p> <p>7-33 (略)</p> <p>7-34 突入防止装置</p> <p>7-34-1 装備要件</p> <p>自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車並びにこれらの自動車に牽引される後車輪が1個の被牽引自動車、後車輪が1個の三輪自動車、大型特殊自動車(ポール・トラレーラを除く。)、牽引自動車を除く。)の後面には、他の自動車と衝突した場合に追突した自</p>
---	--

が、UN R21-01-S4の5.に適合する場合にあっては、この限りでない。(保安基準第20条第5項関係、細目告示第26条第3項及び第104条第4項関係)

(5) ～ (8) (略)

7-37-2～7-37-6 (略)

7-38 (略)

7-39 座席

7-39-1 性能要件

7-39-1-1 視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。

この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第22条第1項関係、細目告示第28条第1項関係、細目告示第106条第1項関係)

ア～ウ (略)

①～② (略)

③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。

ア～キ (略)

ク 乗車定員10人以上の自動車(立席を有するものを除く。)であって車両総重量10tを超える自動車(横向きに備えられた座席であってUN R80-04の7.4.に適合するものに限る。)

④～⑤ (略)

(2) ～ (5) (略)

7-39-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-09-S1の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第6項関係)

ア～キ (略)

自動車の種類別 (略)	座席の種類 (略)	座席及び座席取付装置の基準 (略)
----------------	--------------	----------------------

が、UN R21-01-S3の5.に適合する場合にあっては、この限りでない。(保安基準第20条第5項関係、細目告示第26条第3項及び第104条第4項関係)

(5) ～ (8) (略)

7-37-2～7-37-6 (略)

7-38 (略)

7-39 座席

7-39-1 性能要件

7-39-1-1 視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。

この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。(保安基準第22条第1項関係、細目告示第28条第1項関係、細目告示第106条第1項関係)

ア～ウ (略)

①～② (略)

③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。

ア～キ (略)

ク 乗車定員10人以上の自動車(立席を有するものを除く。)であって車両総重量10tを超える自動車(横向きに備えられた座席であってUN R80-03-S3の7.4.に適合するものに限る。)

④～⑤ (略)

(2) ～ (5) (略)

7-39-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-09-S1の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第6項関係)

ア～キ (略)

自動車の種類別 (略)	座席の種類 (略)	座席及び座席取付装置の基準 (略)
----------------	--------------	----------------------

新		旧	
② 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5t以下のも(③、⑥及び⑧)に掲げるものを除く。	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)	UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準	UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準
	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)	次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.6.3.までの規定を除く。) イ UN R80-04 の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準	次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1 の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.6.3.までの規定を除く。) イ UN R80-03-S3 の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準
③ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5t以下のも(専ら特別支援学校に通う生徒若しくは児童の運送又は専ら障害者福祉施設を利用する障害者の運送を目的とするものに限る。また、⑧)に掲げるものを除く。	(略)	(略)	(略)
	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)	UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準	UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準
④ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5tを超え(⑤、⑥及び⑧)に掲げるものを除く。	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)	次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.6.3.までの規定を除く。) イ UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準 ウ UN R80-04 の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準	次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1 の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.6.3.までの規定を除く。) イ UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準 ウ UN R80-03-S3 の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準
	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)	UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準	UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準
⑤ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5tを超え(⑤、⑥及び⑧)に掲げるものを除く。	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)	UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準	UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準
⑤ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5t以下のも(③、⑥及び⑧)に掲げるものを除く。	(略)	(略)	(略)
	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)	UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の5.3.に定める基準	UN R17-09-S1 の5.3.に定める基準

新

旧

<p>する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5tを超えもの(専ら特別支援学校に通う生徒若しくは児童の運送又は専ら障害者福祉施設を利用する障害者の運送を目的とするものに限る。また、⑧に掲げるものを除く。)</p>	<p>5.3.に定める基準</p>	<p>次に掲げる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① (略)</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(高速道路等において運行しないものに限る。)</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車(⑧に掲げるものを除く。)</p> <p>(略)</p>	<p>5.3.に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準</p> <p>ア UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p> <p>イ UN R80-04の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準</p>
<p>⑥ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(高速道路等において運行しないものに限る。)</p>	<p>UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p>	<p>⑥ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(高速道路等において運行しないものに限る。)</p>	<p>次のいずれかに掲げる基準</p> <p>ア UN R17-09-S1の5.3.に定める基準</p>
<p>⑦ 貨物の運送の用に供する自動車(⑧に掲げるものを除く。)</p> <p>(略)</p>	<p>UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p>	<p>⑦ 貨物の運送の用に供する自動車(⑧に掲げるものを除く。)</p> <p>(略)</p>	<p>次のいずれかに掲げる基準</p> <p>ア UN R17-09-S1の5.3.に定める基準</p>

(2) (略)

(3) 次に掲げるものは (2) ③に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

① (略)

② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であつて、UN R17-09-S1の5.2.4.の規定、UN R80-03-S3付録1の1.2.及び付録5の1.3.3.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであつて、手で触つた際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。

③ (略)

7-39-2～7-39-3 (略)

7-39-4 適用関係の整理

(1)～(9) (略)

(新設)

(2) (略)

(3) 次に掲げるものは (2) ③に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

① (略)

② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であつて、UN R17-09-S1の5.2.4.の規定、UN R80-04付録1の1.2.及び付録5の1.3.3.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであつて、手で触つた際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。

③ (略)

7-39-2～7-39-3 (略)

7-39-4 適用関係の整理

(1)～(9) (略)

(10) 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車については、7-39-14(従前規定の適用⑩)の規定を適用する。(適用関係告示第19条第9項関係)

① 令和3年8月31日以前に製作された自動車

② 令和3年9月1日から令和4年8月31日までに製作された自動車であつて、

次に掲げるもの

ア 令和3年8月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車並びに座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車

イ 令和3年9月1日以降の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車であって、令和3年8月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車並びに座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車と座席及び座席取付装置が同一であるもの

ウ 指定自動車等以外の自動車

③ 新たに運行の用に供しようとする共通構造部型式指定自動車であって、出荷検査証(審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。)の発行日が令和4年8月31日以前のもの

④ 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令和4年8月31日以前のもの

7-39-5～7-39-12 (略)

7-39-13 従前規定の適用④

次に掲げる自動車については、7-39-13 (従前規定の適用④) の規定を適用する。(適用関係告示第19条第8項関係)

①～⑦ (略)

7-39-13-1 性能要件

7-39-13-1-1 (略)

7-39-13-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-08-S4の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。

ア～キ (略)

(略)

(2) (略)

(3) 次に掲げるものは(2)③に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

7-39-5～7-39-12 (略)

7-39-13 従前規定の適用④

次に掲げる自動車については、7-39-13 (従前規定の適用④) の規定を適用する。(適用関係告示第19条第8項関係)

①～⑦ (略)

7-39-13-1 性能要件

7-39-13-1-1 (略)

7-39-13-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-08-S4の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)

ア～キ (略)

(略)

(2) (略)

(3) 次に掲げるものは(2)③に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

<p>①～② (略)</p> <p>③ FMVSS 207 に適合する装置 (7-39-13-1-2 (1) ④)の自動車を除く。)</p> <p>7-39-14 従前規定の適用⑩ 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車については、7-39-14(従前規定の適用⑩)の規定を適用する。(適用関係告示第19条第9項関係)</p> <p>① 令和3年8月31日以前に製作された自動車</p> <p>② 令和3年9月1日から令和4年8月31日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの</p> <p>ア 令和3年8月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車並びに座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車</p> <p>イ 令和3年9月1日以降の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車及び座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車であって、令和3年8月31日以前の型式指定自動車、新型届出自動車、輸入自動車特別取扱自動車並びに座席及び座席取付装置に係る指定を受けた共通構造部型式指定自動車と座席及び座席取付装置が同一であるもの</p> <p>ウ 指定自動車等以外の自動車</p> <p>④ 新たに運行の用に供しようとする共通構造部型式指定自動車であって、出荷検査証(審査当日において、発行後11月を経過していないものに限る。)の発行日が令和4年8月31日以前のもの</p> <p>⑤ 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令和4年8月31日以前のもの</p> <p>7-39-14-1 性能要件 7-39-14-1-1 視認等による審査 (1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられなければならない。</p> <p>この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。</p> <p>ア 7-39-1-1 (1) アに同じ。</p> <p>イ 7-39-1-1 (1) イに同じ。</p> <p>ウ 7-39-1-1 (1) ウに同じ。</p> <p>① 7-39-1-1①に同じ。</p> <p>② 7-39-1-1②に同じ。</p> <p>③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。</p> <p>ア 7-39-1-1③アに同じ。</p> <p>イ 7-39-1-1③イに同じ。</p> <p>ウ 7-39-1-1③ウに同じ。</p> <p>エ 7-39-1-1③エに同じ。</p> <p>オ 7-39-1-1③オに同じ。</p>	<p>①～② (略)</p> <p>③ FMVSS 207 に適合する装置 (7-39-1-2 (1) ④)の自動車を除く。)</p> <p>(新設)</p>
--	---

カ 7-39-1-1③カに同じ。
 キ 7-39-1-1③キに同じ。
 ク 乗車定員10人以上の自動車（立席を有するものを除く。）であつて車両総重量10tを超える自動車（横向きに備えられた座席であつて UN R80-03-S3 の7.4.に適合するものに限る。）

- ④ 7-39-1-1④に同じ。
- ⑤ 7-39-1-1⑤に同じ。
- (2) 7-39-1-1 (2) に同じ。
- (3) 7-39-1-1 (3) に同じ。
- (4) 7-39-1-1 (4) に同じ。
- (5) 7-39-1-1 (5) に同じ。

7-39-14-1-2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧までに規定する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の座席（座席取付装置を含む。）は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の後方の乗車人員の頭部等の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1) 表中の①から⑧までに掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならぬ。

この場合において、UN R17-09-S1 の規定については、当分の間、細目告示別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。

ただし、次に掲げる座席にあつては、この限りでない。

- ア またがり式の座席
- イ 容易に折り畳むことができる座席であつて、次に掲げるもの
 - (7) 通路に設けられるもの
 - (イ) 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

ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席

- エ 横向きに備えられた座席
- オ 後向きに備えられた座席
- カ 非常口附近に備えられた座席
- キ 法第 47 条の 2 の規定により自動車を点検する場合に取外しを必要とする座席

自動車の種別	座席の種類	座席及び座席取付装置の基準
① 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車（⑧に掲げるものを除く。）	7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席	UN R17-09-S1 の 5. 及び 6. (5. 1.、5. 3. から 5. 8. まで、5. 11. から 5. 14. まで、6. 4. 3. 4.、6. 4. 3. 5. 及び 6. 5. から 6. 6. 3. までの規定を除く。) に定める基準

		<p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5t以下のもの(③、⑥及び⑧に掲げるものを除く。)</p> <p>7-39-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)</p> <p>7-39-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)</p> <p>7-39-1-1(1)アからウまでに掲げる座席以外の座席</p> <p>UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に定める基準 イ UN R80-03-S3の5.、6.及び7.(7.4.を除く。)に定める基準</p> <p>次に掲げる基準 ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取付けられていること。 イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。</p> <p>ウ 座席の後面部分は、当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えるおそれのない構造であること。</p> <p>UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に定める基準 イ UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p>
		<p>③ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5t以下のもの(専ら特別支援学校に通う生徒若しくは児童の運送又は専ら障害者福祉施設を利用する障害者の運送を目的とするものに限る。また、⑧に掲げるものを除く。)</p> <p>7-39-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)</p> <p>7-39-1-1(1)アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)</p> <p>UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準 ア UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.2.及び6.(6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に定める基準 イ UN R17-09-S1又はUN R17-08-S4の5.3.に定める基準</p>

<p>④ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5tを超え、及び⑤、⑥を除く。</p>	<p>7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席に限る。)</p> <p>7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席(運転者席を除く。)</p>	<p>UN R80-03-S3 の 5.、6. 及び 7. (7. 4. を除く。) に定める基準</p> <p>UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5. 3. に定める基準</p> <p>UN R80-03-S3 の 5.、6. 及び 7. (7. 4. を除く。) に定める基準</p>
<p>⑤ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車であつて、車両総重量5tを超え、(専ら特別支援学校に通う生徒若しくは児童の運送又は専ら障害者福祉施設を利用する障害者の運送を目的とするものに限る。また、⑥に掲げるもの</p>	<p>7-39-1-1 (1) アからウまでに掲げる座席以外の座席</p>	<p>次に掲げる基準</p> <p>ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取付けられていること。</p> <p>イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。</p> <p>ウ 座席の後面部分は、当該自動車に衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与え、おそれの少ない構造であること。</p> <p>UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5. 3. に定める基準</p> <p>次のいずれかに掲げる基準</p> <p>ア UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5. 3. に定める基準</p> <p>イ UN R80-03-S3 の 5.、6. 及び 7. (7. 4. を除く。) に定める基準</p>

<p>を除く。)</p>		
<p>⑥ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車（高速道路等において運行しないものに限る。）</p>	<p>7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席（運転者席に限る。）</p>	<p>UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5.3. に定める基準</p>
<p>⑦ 貨物の運送の用に供する自動車（⑧に掲げるものを除く。）</p>	<p>7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席</p>	<p>UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5.3. に定める基準</p>
<p>⑧ 緊急自動車</p>	<p>7-39-1-1 (1) アに規定する前向きに備える座席</p>	<p>①から⑦の基準にかかわらず次に掲げる基準 ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取付けられていること。 イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。 ウ 座席の後面部分は、当該自動車と衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えおそれのない構造であること。</p>
<p>(2) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えおそれのある損傷のないものは、(1)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及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置 ② 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座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置 ③ 法第75条の3第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置 (3) 次に掲げるものは(2)③に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。 ① 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、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であって、</p>		

新	旧
<p>UN R17-09-S1 の 5.2.4. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗車人員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件 5.16. 及び 6.3. の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成 14 年 8 月 30 日付け国自技第 180 号国自審第 631 号国自整第 100 号）による改正前の技術基準通達別添 22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5.2.4. の規定、UN R80-03-S3 付録 1 の 1.2. 及び付録 5 の 1.3.3. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>③ FMVSS 207 に適合する装置（7-39-14-1-2 (1) ④の自動車を除く。）</p>	<p>UN R17-09-S1 の 5.2.4. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗車人員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件 5.16. 及び 6.3. の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成 14 年 8 月 30 日付け国自技第 180 号国自審第 631 号国自整第 100 号）による改正前の技術基準通達別添 22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、UN R17-09-S1 又は UN R17-08-S4 の 5.2.4. の規定、UN R80-03-S3 付録 1 の 1.2. 及び付録 5 の 1.3.3. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>③ FMVSS 207 に適合する装置（7-39-14-1-2 (1) ④の自動車を除く。）</p>
<p>7-40～7-43 (略)</p>	<p>7-40～7-43 (略)</p>
<p>7-44 年少者用補助乗車装置等</p>	<p>7-44 年少者用補助乗車装置等</p>
<p>7-44-1 (略)</p>	<p>7-44-1 (略)</p>
<p>7-44-2 性能要件（書面等による審査）</p>	<p>7-44-2 性能要件（書面等による審査）</p>
<p>(1) (略)</p>	<p>(1) (略)</p>
<p>(2) 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであり、かつ、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に着脱することができるものとして構造、操作性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、UN R129-03-S3 の 4.、6. 及び 7. 又は UN R44-04-S17 の 4.、6. から 8. まで及び 15. に適合するものでなければならぬ。</p>	<p>(2) 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであり、かつ、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に着脱することができるものとして構造、操作性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、UN R129-03-S2 の 4.、6. 及び 7. 又は UN R44-04-S16 の 4.、6. から 8. まで及び 15. に適合するものでなければならぬ。</p>
<p>この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 5 第 3 項関係、細目告示第 32 条第 2 項関係、細目告示第 110 条第 2 項関係、適用関係告示第 22 条第 10 項関係）</p>	<p>この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 5 第 3 項関係、細目告示第 32 条第 2 項関係、細目告示第 110 条第 2 項関係、適用関係告示第 22 条第 10 項関係）</p>
<p>①～③ (略)</p>	<p>①～③ (略)</p>
<p>(3) ～ (6) (略)</p>	<p>(3) ～ (6) (略)</p>
<p>7-44-3～7-44-8 (略)</p>	<p>7-44-3～7-44-8 (略)</p>
<p>7-45～7-50 (略)</p>	<p>7-45～7-50 (略)</p>
<p>7-51 窓ガラス</p>	<p>7-51 窓ガラス</p>
<p>7-51-1 性能要件（書面等による審査）</p>	<p>7-51-1 性能要件（書面等による審査）</p>
<p>(1) 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度 25km/h 以下の自動車を除く。）の窓ガラスは、書面等その他適切な方法により審査したときに、UN R43-01-S9 の 6.、</p>	<p>(1) 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度 25km/h 以下の自動車を除く。）の窓ガラスは、書面等その他適切な方法により審査したときに、UN R43-01-S7 の 6.、</p>

新	旧
<p>証（審査当日において、発行後 11 月を経過していないものに限る。）の発行日が令和 3 年 6 月 30 日（輸入された自動車にあっては、令和 6 年 6 月 30 日）以前のもの</p> <p>④ 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令和 3 年 6 月 30 日（輸入された自動車にあっては、令和 6 年 6 月 30 日）以前のもの</p> <p>7-98 の 4（略）</p> <p>7-99 後写鏡 7-99-1～7-99-3（略） 7-99-4 適用関係の整理 (1)～(3)（略） (4) 次に掲げる自動車については、7-99-8（従前規定の適用④）の規定を適用する。（適用関係告示第 52 条第 5 項）</p> <p>①（略） ② 令和元年 6 月 18 日から令和 3 年 6 月 17 日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの ア～イ（略） 立 指定自動車等以外の自動車</p> <p>7-99-5～7-99-7（略） 7-99-8 従前規定の適用④ 次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第 52 条第 5 項）</p> <p>①（略） ② 令和元年 6 月 18 日から令和 3 年 6 月 17 日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの ア～イ（略） 立 指定自動車等以外の自動車</p> <p>7-99-8-1～7-99-8-3（略）</p> <p>7-100～7-103（略）</p> <p>7-103 の 2 内圧容器及びその附属装置 7-103 の 2-1（略）</p> <p>7-104 自動運行装置 7-104-1 装備要件 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、大型特殊自動車及び被牽引自動車を除く。）には自動運行装置を備えることができる。（保安基準第 48 条第 1 項関係）</p>	<p>証（審査当日において、発行後 11 月を経過していないものに限る。）の発行日が令和 3 年 6 月 30 日以前のもの</p> <p>④ 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令和 3 年 6 月 30 日以前のもの</p> <p>7-98 の 4（略）</p> <p>7-99 後写鏡 7-99-1～7-99-3（略） 7-99-4 適用関係の整理 (1)～(3)（略） (4) 次に掲げる自動車については、7-99-8（従前規定の適用④）の規定を適用する。（適用関係告示第 52 条第 5 項）</p> <p>①（略） ② 令和元年 6 月 18 日から令和 3 年 6 月 17 日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの ア～イ（略） （新設）</p> <p>7-99-5～7-99-7（略） 7-99-8 従前規定の適用④ 次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第 52 条第 5 項）</p> <p>①（略） ② 令和元年 6 月 18 日から令和 3 年 6 月 17 日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの ア～イ（略） （新設）</p> <p>7-99-8-1～7-99-8-3（略）</p> <p>7-100～7-103（略）</p> <p>7-104 内圧容器及びその附属装置 7-104-1（略） （新設）</p>

	<p>7-104-2 性能要件</p> <p>7-104-2-1 テスタ等による審査 なし。</p> <p>7-104-2-2 視認等による審査 なし。</p> <p>7-104-2-3 書面等による審査</p> <p>(1) 自動運行装置を備える自動車は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならぬ。(保安基準第 48 条第 2 項、細目告示第 72 条の 2、第 150 条の 2 関係)</p> <p>① 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。</p> <p>② 運転者の意図した操作によるのみ自動運行装置が作動するものであり、かつ、運転者の意図した操作によって当該装置の作動を停止することができるものであること。</p> <p>③ 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもって、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は⑤の制御が開始した場合にのみ終了することができる。</p> <p>④ 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、直ちに、③の警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は⑤の制御が開始した場合にのみ終了することができる。</p> <p>⑤ 走行環境条件を満たさなくなつた場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、運転者が③又は④の警報に従つて運転操作を行わないときは、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。</p> <p>⑥ ③の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもつて警報を発することが困難なときは、③及び⑥の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、③の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなつた場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。</p> <p>この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。</p> <p>⑦ 自動運行装置又はリスク最小化制御の作動中、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。</p> <p>⑧ 走行環境条件を満たさなくなつた後、再び当該条件を満たした場合、運転者の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、②、⑤及び⑥の規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。</p>
--	--

- ⑨ 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動しないものであること。
 ア 走行環境条件を満たしていない場合
 イ 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合
- ⑩ 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者に表示するものであること。
 また、当該表示は運転者が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。
- ⑪ 自動運行装置の作動中、運転者が③の警報に従って運転操作を行うことができ、状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。
 また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。
- ⑫ 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者に視覚的に警報すること。
- ⑬ 自動運行装置の機能について冗長性をもって設計されていること。
- ⑭ 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車（自動運行装置作動中の最高速度が 60km/h 以下であるものに限る。）にあつては、細目告示別添 122「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」に定める基準に適合することであること。
 この場合において、これと同等以上の性能を有するものは、当該基準に適合するものとみなす。
- ⑮ 自動運行装置に備える作動状態記録装置は、細目告示別添 123「作動状態記録装置の技術基準」に定める基準に適合することであること。
- (2) 次に掲げる自動運行装置及び 4-21-3 の規定により走行環境条件付与書の提示があつた自動車に備える自動運行装置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は、(1) の基準に適合するものとする。
- この場合において、「その機能を損なうおそれのある損傷等」については、特に指示をする場合を除き、衝突被害軽減制御装置にも使用される前方検知のためのミリ波レーダー等の装着部分について、大幅に変形しているなどの外観上明らかかな損傷の有無を確認すること。
- ① 指定自動車等に備えられたものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた自動運行装置
- ② 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自動運行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自動運行装置又はこれに準ずる性能を有する自動運行装置
- ③ 法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づき自動運行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自動運行装置又はこれに準ずる性能を有する自動運行装置

7-104-3 次番

7-104-4 次番

自動車技術総合機構からのお知らせ

令和2年6月12日

二輪自動車等の前照灯審査について、 すれ違い用前照灯の審査方法を規定します

二輪自動車及び側車付二輪自動車（次の①及び②掲げるものに限る。）にあつては、前照灯試験機による審査方法を、現在の走行用前照灯による審査方法からすれ違い用前照灯による審査方法へ変更します。

- ① 平成27年6月1日以降に製作された自動車であつて、UN R98、UN R112又はUN R113に適合するもの
- ② 令和2年10月1日以降に製作された自動車

ただし、すれ違い用前照灯による審査方法のための設備・体制整備が整うまでの間、現在使用している走行用前照灯試験機により審査を行うことができるものとします。

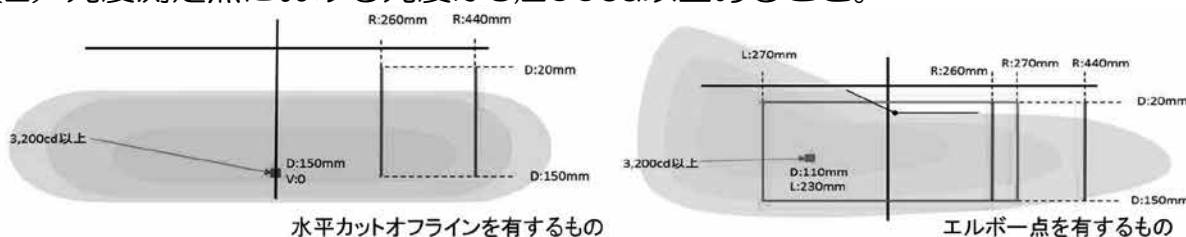
本改正の適用日：令和元年10月1日～

（なお、平成31年4月1日以降すれ違い測定を希望される場合は検査官にお問い合わせください）

◆すれ違い用前照灯の審査基準

【概要】

- (1) 次図に掲げる範囲にカットオフライン又はエルボー点があること。
- (2) 光度測定点における光度が3,200cd以上あること。



◆ただし、設備・体制整備が整うまでの間は

- (1) 現在行っている走行用前照灯による審査方法でも可能です。
- (2) 現在使用している前照灯試験機により計測可能な範囲にて審査を行い、次の①及び②に適合するものは「すれ違い用前照灯の審査基準」に適合するものとします。 ※当該審査を希望する場合は必ず検査官に申し出てください。

- ① すれ違い用前照灯のカットオフラインが前照灯の照明部中心面の水平面以下であること。
- ② すれ違い用前照灯の最高光度点の光度が5,000cd以上であること又は走行用前照灯の最高光度点の光度が15,000cd以上であること。

※ ご不明な点についてはお問い合わせください。

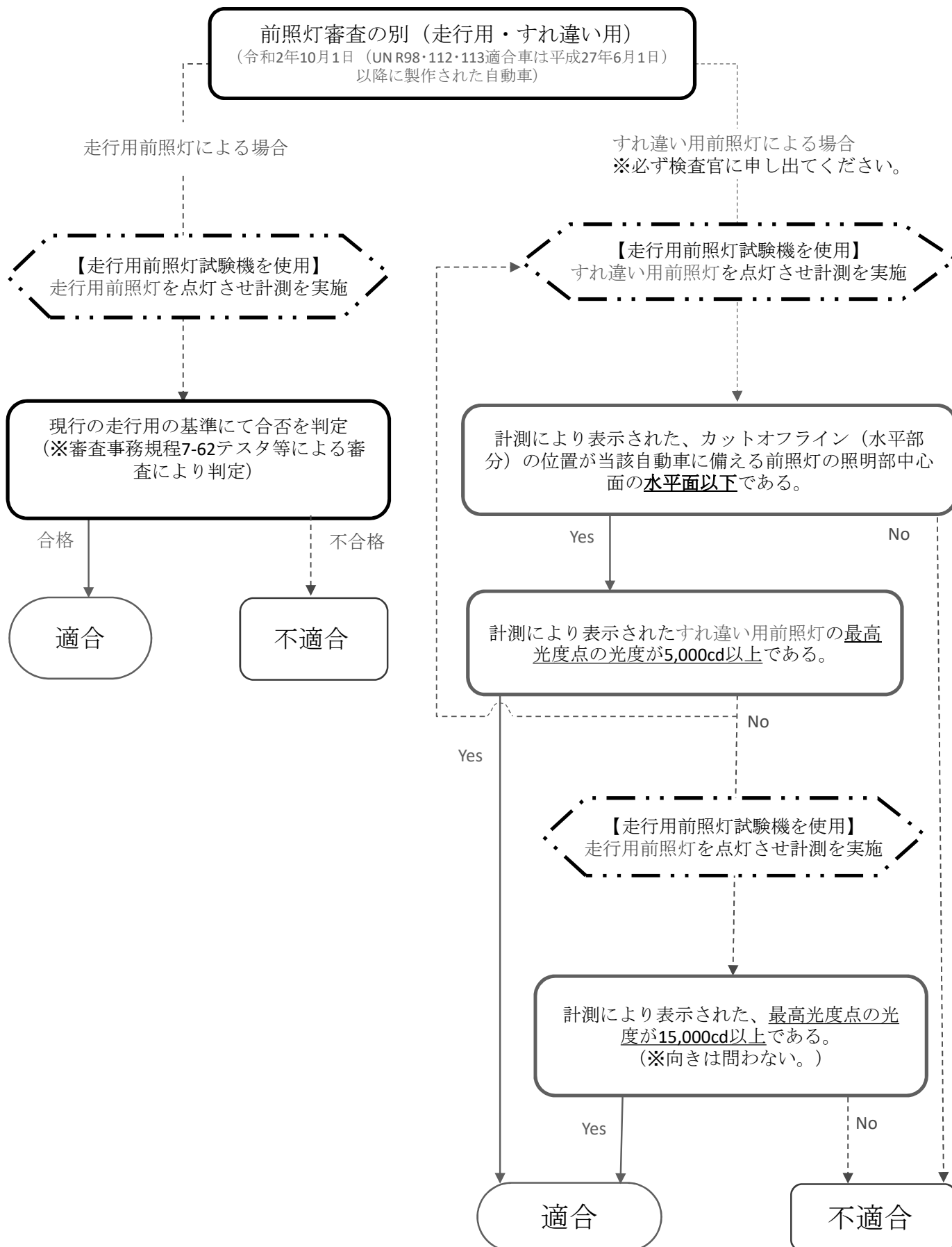


独立行政法人
自動車技術総合機構

National Agency for Automobile and Land Transport Technology

揭示期限 令和3年6月12日

二輪自動車等のすれ違い用前照灯審査の 設備・体制整備が整うまでの間の措置フロー



5, 並行輸入自動車の届出書について

自動車技術総合機構からのお知らせ

令和2年6月12日

並行輸入自動車にかかる届出書が変更になります

並行輸入自動車にかかる事前書面審査の届出において、令和2年10月以降に届出されるものから次の点が変更になりますので、お知らせします。

- ① 並行輸入自動車届出書（第1号様式（その2））が変わります。
→ 新たな様式のWordデータについては、当機構ホームページのトップページ下段にあるアイコンからダウンロード可能ですのでご活用ください。
- ② 自動運行装置が備えられている自動車は、第1号様式（その2）「自動運行装置」欄の有無のいずれかに届出される方が必ず〇（マル）印を付すこととなります。

並行輸入自動車の届出書様式のダウンロードURL

<https://www.naltec.go.jp/fkoifn00000011hj.html>



トップページを
下方にスクロール



左から2番目の
アイコンをクリック



※ 届出時に必要な添付資料については、当機構のホームページに掲載している審査事務規程別添3「並行輸入自動車審査要領」をご参照ください。

※ ご不明な点についてはお問い合わせください。



独立行政法人
自動車技術総合機構

National Agency for Automobile and Land Transport Technology

揭示期限 令和3年6月12日

6,検査場のコース閉鎖について

お知らせとお願い

東北検査部（仙台検査場）の検査機器更新工事に伴い「第3コース」を閉鎖します。

日頃より、自動車検査業務にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

東北検査部（仙台検査場）では検査機器更新工事に伴い、令和2年10月上旬から令和3年2月下旬までの約5ヶ月間、第3コースを閉鎖します。

つきましては、工事期間中、小型マルチテストコースの減少に伴い他の小型コースに集中する可能性がありますので、フルタイム4WD車以外の車両は極力、第4コース又は第5コースにて受検していただきますようお願いいたします。

ただし、マルチテストでなければスピードメータ測定が出来ない車両はマルチテストにお並びください。

また、工事期間中は支局構内の混雑が予想されますので、ご予約いただいたラウンドでのコース待機及び受検時間を遵守されますようお願いいたします。

なお、第3コース閉鎖に伴い、以下のとおり検査実施体制の見直しを行うこととしておりますので、お知らせします。

- 1～2ラウンド及び3～4ラウンド間は原則交代時間を設けず検査を実施
- 予約台数が多い場合には5ラウンド（継続検査に限る）を設定
- 第4コースにフリーローラーを設置（4WD車の受検可能）
- 工事期間中誘導員を配置

受検される皆様には大変ご迷惑をお掛けすることとなりますが、何卒ご理解とご協力のほどよろしくお願い致します。

令和2年8月11日

自動車技術総合機構東北検査部
東北運輸局宮城運輸支局

重大事故発生!!



写真はイメージです

ピットから頭を出していたところ後続の車両にひかれ、車両と床に挟まれる事故が発生!!



必要以上にフロアリフトを高くしないこと



頭をピットから出さないこと



ヘルメット及び防護メガネを必ず着用すること

窓口からのOCR記入時のお願い



コピーしたOCRシートは、機械が読み取れません！

国土交通省のWEB上で公開しているOCR様式印刷サイトよりダウンロードするか、窓口にて配布しているものを使用してください。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk6_000028.html

The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (MLIT). The page is titled "自動車" (Vehicle) and "OCRシート等申請様式" (OCR Sheet etc. Application Form). The URL in the address bar is http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk6_000028.html. The page includes a search bar, navigation links, and a list of related information.

ホーム > 政策・仕事 > 自動車 > OCRシート等申請様式

OCRシート等申請様式

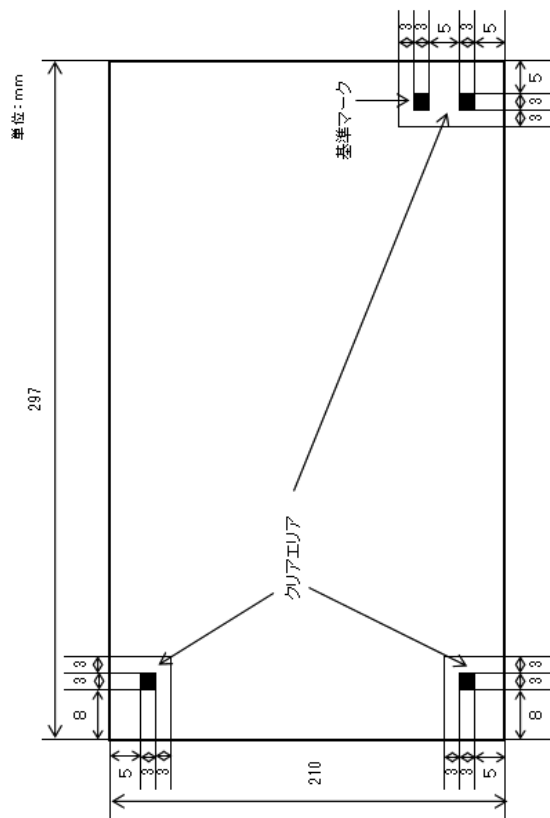
自動車の検査登録の申請手続きに使用するOCR申請書の様式は、平成29年1月より運輸支局や自動車検査登録事務所において配布しているほか、当ホームページに掲載している様式を印刷して申請に使用することができます。

OCR申請書は、電子機器を用いて読み取ります。正確な読み取りを行うために、印刷等をする際の注意点を掲載しておりますので、ご確認ください。ご協力をお願いします。

※ OCR(光学的文字読取装置)に用いる申請書等の紙質、印刷等の基準(平成28年12月28日付国自情第187号)

OCR申請書の印刷等に関する注意事項

OCR申請書の印刷等に関する注意事項



OCRシートイメージ	読取時のイメージ	黒枠除去後のイメージ	認識結果
■専用OCRシート 4 5 6	4 5 6 <small>文字枠はドロップアウトカ ラーのため、読取時は記 入文字の外になる</small>	➡	456
■黒枠OCRシート 4 5 6	4 5 6 <small>文字枠は黒枠のため、 読取時は文字枠も読 取る</small>	➡ 4 5 6 ➡ <small>縦書きファイルの位置情報に従 い黒枠を除去</small>	1?? <small>黒枠除去の失敗や記入文字の 欠けが原因し、認識精度で認識や リジェクトになる</small>

- 印刷色
様式の枠線や文字等の色は黒を使用してください。
- 裏面への印字
OCRの読み取り※に影響が出るため、裏面への印字やペン等による記入は一切しないでください。
- 印刷方法
オフセット印刷又はレーザープリントしたものであることが必要です。インクジェットプリンタでの印刷は、印刷特性によりOCRの読み取りに影響が出るためご遠慮ください。
- 申請書のコピー
OCR申請書は電子機器で読み取りを行うため、OCR申請書をコピーしたものは、印刷のズレやかすれが発生する恐れがあり、読み取りに支障がでるため、申請には使用できません。
必ず、プリンタから直接印刷したものを使用してください。 また、窓口等で配布しているOCR申請書も同様にコピーしたものは使用できませんのでご注意ください。
- 印刷時の設定
PDF印刷時の設定画面において、必ず、「実際のサイズ」を選択して印刷してください。



自動車検査の申請時における押印の取扱いについて

自動車検査の申請時における押印の取扱いについて

別表の検査の申請等については、平成10年1月1日より、申請書に氏名を記載して押印する代わりに、署名*でもよいこととなりますので、申請書に記入する際には、以下の例により、楷書体等でていねいに氏名を記載して下さい。

※ 署名は、申請者（使用者）本人が直筆でフルネームを記載して下さい。

申請者が個人の場合の例

- (申請人) 運輸太郎  (ワープロ等 + 印鑑) → 従来どおり
- (申請人) 運輸太郎 (直筆)
- (申請人) 運輸太郎 運輸太郎 (ワープロ等 + 直筆)
(氏名が既にワープロ、ゴム印等で記載してある場合)
- (申請人) 運輸太郎 (ワープロ等)
- (申請人) 運輸太郎  (ワープロ等 + サイン)

申請者が法人等の場合の例

- (申請人) 運輸株式会社  (名称・代表者の役職・氏名 + 代表者印) → 従来どおり
- (申請人) 運輸株式会社 運輸太郎 (名称・代表者の役職 + 代表者直筆の氏名)
- (申請人) 運輸株式会社 運輸太郎 運輸太郎 (名称・代表者の役職・氏名 + 代表者直筆の氏名)
(氏名が既にワープロ、ゴム印等で記載してある場合)
- (申請人) 運輸株式会社  (名称 + 代表者印)

(代表者の氏名の記載の仕方は、個人の場合と同様です。)

◆◆なお、新規登録、移転登録などは、従来通り実印が必要です。◆◆

9, 事業継続のための支援について

事業継続のための支援について

新型コロナウイルス感染症の影響により、事業継続が困難となっている方に対しての官民支援制度がありますので以下を参考に活用願います。

◆売上減少に伴い、事業の継続のための運転資金としたい時

新型コロナウイルス感染症特別貸付 等 **売上5%以上減少**

コロナ特別貸付等の資金繰り支援。信用力や担保に依らず一律金利とし、融資後の3年間まで0.9%の金利引き下げを実施。据置期間は最長5年。各公庫の既往債務の借換も可能。

- 日本政策金融公庫：0120-154-505（平日）
 - 商工中金：0120-542-711（平日・休日）
 - 民間金融：0570-783-183（平日・休日）
- ※お近くの中小企業関連団体、支援機関等でも経営相談を受付
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=8>

貸付

セーフティネット保証4号 **売上20%以上減少**、5号 **売上5%以上減少**

一時的に売上減少など業況悪化を来しているが、中期的には、その業績が回復し、かつ発展することが見込まれる中小企業者の経営基盤の強化を支援する融資制度。（経済産業省）

- 日本政策金融公庫 事業資金相談ダイヤル：0120-154-505（平日）
 - 沖縄振興開発金融公庫 融資第二部中小企業融資第一班：098-941-17（平日）
 - 日本政策金融公庫：0120-112476（国民生活事業）（土日祝）
0120-327790（中小企業事業）（土日祝）
 - 沖縄振興開発金融公庫：098-941-1795（土日祝）
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=18>

貸付

危機関連保証 **売上15%以上減少**

経営の安定に支障が生じている中小企業者を、一般保証とは別枠の保証の対象とする資金繰り支援制度（経済産業省）

- 取引のある金融機関又は最寄りの信用保証協会
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=19>

貸付

持続化給付金 **売上50%以上減少**

持続化給付金を創設し、法人には最大200万円、個人事業者には最大100万円、事業全般に広く使える給付金を支給。（中小企業庁）

- 相談ダイヤル：0120-115-570（IP電話：03-6831-0613）
- <https://www.jizokuka-kyufu.jp/>

給付

特別利子補給制度

日本政策金融公庫等の「新型コロナウイルス感染症特別貸付」等若しくは商工中金等による「危機対応融資」により借入を行った中小企業者等のうち、売上高が急減した事業者などに対して、利子補給を実施。

- 中小企業金融相談窓口：0570-783183
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=11>

利子補給

民間金融機関における実質無利子・無担保融資

国が補助を行う都道府県等による制度融資において、セーフティネット保証4号・5号、危機関連保証のいずれかを利用した場合に、要件を満たせば、保証料・利子の減免。

- 中小企業金融相談窓口：0570-783183
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=20>

利子補給

◆従業員を一時的に休業させたいが、手当の支払いで困っている時

雇用調整助成金

雇用調整助成金で手当等の一部を助成。

休業手当等について、4/5（解雇等を行わない場合は、9/10）を助成。更に、一定の要件を満たす場合は、特例的に助成率を100%に引き上げ。※中小企業の場合（経済産業省）

- 都道府県労働局または公共職業安定所（ハローワーク）
又は学校等休業助成金・支援金、雇用調整助成金コールセンター：0120-60-3999
- https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/pageL07.html

助成

◆売上減少に伴い、税金や保険料等の支払いが困難となった時

厚生年金保険料支払い期限及び換価猶予

厚生年金保険料等を納付することにより、事業の継続等を困難にするおそれがあるなどの一定の要件に該当するときは、年金事務所へ申請することにより、納付期限の猶予や納付すべき保険料等の納期限を超過しても換価の猶予が認められる場合あり。（厚生労働省）

- 厚生年金保険料納付猶予相談窓口：0570-666-228（ナビダイヤル）
※050で始まる電話ではご利用不可
- https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_10866.html

猶予

労働保険料等の支払い猶予

事業に係る収入に相当の減少があった事業主の方において、申請により労働保険料等の納付を1年間猶予する場合あり。（厚生労働省）

- 最寄りの都道府県労働局又は労働基準監督署
- https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_10647.html

猶予

所得税の猶予

収入が大幅に減少している方に向けて、納税の猶予の特例（支払いの猶予や分割支払いなど）あり。（国税庁）

- 国税局猶予相談センター（管轄する国税局）
- https://www.nta.go.jp/taxes/nozei/nofu_konnan.htm

猶予

固定資産税の減免

中小企業・小規模事業者（個人事業者も含まれます）の保有する建物や設備等の来年（2021年）の固定資産税・都市計画税を、事業収入の減少幅に応じ、ゼロまたは1/2とする。（地方自治体）

- 固定資産税等の軽減相談窓口：0570-077322
- <https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf#page=69>

猶予

◆車検の受付のためwebサイトを作成し顧客拡大したい時

持続化補助（コロナ特別対応型）

小規模事業者が新型コロナウイルス感染症の影響を乗り越えるために行う販路開拓等の取組を支援。

- 全国商工会連合会：03-6670-3960（平日） http://www.shokokai.or.jp/jizokuka_t/
- 日本商工会議所：03-6447-5485（平日） <https://r2.jizokukahojokin.info/corona/>

支援

10, タカタ製エアバッグのリコールについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 2 年 1 月 28 日
自動車局審査・リコール課
整備課

タカタ製エアバッグのリコール未改修車両を車検で通さない措置の拡大について

国土交通省では、タカタ製エアバッグのリコール改修を促進するため、未改修車両を車検で通さない措置の対象車両を令和 2 年 5 月 1 日より順次拡大します。

1. 背景

タカタ製エアバッグについては、異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成 21 年以降、総台数 2,106 万台（令和元年 11 月末時点）のリコールを実施しております。

加えて、これらのリコール対象車のうち、特に異常破裂する危険性の高い車両であって未改修のものを対象に平成 30 年 5 月 1 日より、車検で通さない措置を講じております。

その対象は、①エアバッグの製造管理が不適切であったもの又は②国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプであって生産から 9 年以上経過したものを搭載した車両としております。

今般、当該措置の開始から時間の経過とともに、国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載した車両について、新たに生産から 9 年以上経過したものがあること等から、これらを、順次、車検で通さない措置の対象と致します。

2. 措置の概要

施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している、平成 30 年 4 月以前にリコール届出されているものであって、次の未改修車を対象範囲として、令和 2 年 5 月 1 日より車検を通さないこととします（令和元年 11 月末時点で対象台数約 24 万台）。

- ①エアバッグの製造管理が不適切であったもの
- ②国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、平成 25 年 4 月 1 日より前に製作された自動車（＝生産から 9 年以上経過したエアバッグを搭載した自動車）

以降、上記と同様の考え方で未改修車両を自動的に車検停止の対象とします（令和元年 11 月末時点で対象台数約 26 万台）（別紙 1 参照）。

なお、現時点で対象としない未改修車両についても、不具合事例を収集し、危険性が高いと判断した場合には対象に追加します。

【お問い合わせ先】

自動車局審査・リコール課 多田、片山

代表：03-5253-8111（内線：42363）、直通：03-5253-8597

FAX：03-5253-1640

現行の対象範囲【平成30年5月より施行】

施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している、平成 28 年 4 月以前にリコール届出されているものであって、次の未改修車を対象範囲として、平成 30 年 5 月 1 日より車検を通さないこととします。

- ① エアバッグの製造管理が不適切であったもの
- ② 国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、平成 23 年 4 月 1 日より前に製作された自動車(=生産から 9 年以上経過したエアバッグを搭載した自動車)

[いすゞ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
コモ	平成 13 年 6 月 ～ 平成 20 年 12 月

[株式会社 SUBARU]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
レガシィ	平成 15 年 4 月 ～ 平成 16 年 2 月
インプレッサ	平成 16 年 1 月 ～ 平成 19 年 4 月

[ダイハツ工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ミラ	平成 14 年 12 月 ～ 平成 19 年 11 月
エッセ	平成 17 年 11 月 ～ 平成 23 年 3 月
ハイゼット	平成 16 年 11 月 ～ 平成 22 年 5 月
ハイゼット デッキバン	平成 17 年 1 月 ～ 平成 19 年 11 月

[トヨタ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アベンシス／アベンシスワゴン	平成 15 年 9 月 ～ 平成 20 年 5 月
アルファード G/V/ハイブリッド	平成 14 年 5 月 ～ 平成 20 年 3 月
アレックス	平成 12 年 11 月 ～ 平成 18 年 10 月
イプサム	平成 13 年 4 月 ～ 平成 20 年 12 月
ヴィッツ	平成 14 年 12 月 ～ 平成 20 年 12 月
ヴェロッサ	平成 12 年 11 月 ～ 平成 16 年 10 月
ヴォクシー	平成 13 年 11 月 ～ 平成 19 年 5 月
ヴォルツ	平成 14 年 5 月 ～ 平成 16 年 3 月
オーハ ^o	平成 14 年 5 月 ～ 平成 17 年 4 月
ガイア	平成 13 年 4 月 ～ 平成 16 年 8 月
カローラ	平成 12 年 7 月 ～ 平成 18 年 10 月
カローラフィールダー	平成 12 年 7 月 ～ 平成 18 年 9 月

カローラランクス	平成 12 年 8 月 ~ 平成 18 年 10 月
サクシード	平成 14 年 6 月 ~ 平成 20 年 12 月
ソアラ	平成 13 年 4 月 ~ 平成 17 年 7 月
ノア	平成 13 年 11 月 ~ 平成 19 年 5 月
ブレビス	平成 13 年 5 月 ~ 平成 19 年 6 月
プロボックス	平成 14 年 6 月 ~ 平成 20 年 12 月
ベルタ	平成 17 年 11 月 ~ 平成 20 年 12 月
マークⅡ	平成 12 年 9 月 ~ 平成 16 年 10 月
マークⅡブリット	平成 13 年 12 月 ~ 平成 19 年 6 月
RAV4 J/L	平成 15 年 7 月 ~ 平成 17 年 10 月
WiLL サイファ	平成 14 年 9 月 ~ 平成 17 年 7 月
WiLL VS	平成 13 年 4 月 ~ 平成 16 年 4 月

[レクサス(トヨタ自動車株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
SC430	平成 17 年 8 月 ~ 平成 19 年 12 月

[日産自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
キューブ(Z10型)	平成 12 年 8 月 ~ 平成 14 年 8 月
セフィーロ	平成 13 年 1 月 ~ 平成 14 年 12 月
リバティ	平成 13 年 4 月 ~ 平成 16 年 10 月
ブルーバードシルフィ	平成 13 年 4 月 ~ 平成 17 年 12 月
キャラバン	平成 13 年 5 月 ~ 平成 20 年 12 月
エクストレイル	平成 12 年 10 月 ~ 平成 19 年 6 月
ティアナ	平成 14 年 11 月 ~ 平成 20 年 12 月
ダットサン	平成 13 年 7 月 ~ 平成 14 年 8 月
サファリ	平成 14 年 1 月 ~ 平成 19 年 6 月
プレサージュ	平成 15 年 7 月 ~ 平成 20 年 12 月
フーガ	平成 16 年 10 月 ~ 平成 20 年 12 月
キューブ(Z12型)	平成 20 年 11 月 ~ 平成 24 年 2 月
マーチ	平成 22 年 6 月 ~ 平成 24 年 3 月
パネット	平成 16 年 3 月 ~ 平成 23 年 3 月

[ビー・エム・ダブリュー株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
316ti	平成 14 年 1 月 ~ 平成 14 年 11 月
318ti	
318i	平成 13 年 12 月 ~ 平成 14 年 11 月
318Ci	平成 14 年 2 月 ~ 平成 14 年 12 月
318i ツーリング	平成 14 年 1 月 ~ 平成 14 年 12 月

320i	平成 14 年 1 月 ~ 平成 15 年 2 月
325i	平成 14 年 1 月 ~ 平成 14 年 11 月
330i	平成 14 年 1 月 ~ 平成 14 年 12 月
330Ci	平成 14 年 2 月 ~ 平成 14 年 12 月
330Ci カブリオレ	平成 13 年 10 月 ~ 平成 14 年 12 月
M3	平成 14 年 2 月 ~ 平成 14 年 12 月

[本田技研工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アコード	平成 14 年 10 月 ~ 平成 20 年 3 月
アコードワゴン	平成 14 年 10 月 ~ 平成 19 年 8 月
インサイト	平成 21 年 1 月 ~ 平成 23 年 3 月
エアウェイブ	平成 17 年 3 月 ~ 平成 22 年 8 月
エディックス	平成 16 年 6 月 ~ 平成 21 年 8 月
エリシオン	平成 16 年 4 月 ~ 平成 23 年 3 月
エリシオン プレステージ	
クロスロード	平成 19 年 2 月 ~ 平成 22 年 8 月
ザッツ	平成 14 年 1 月 ~ 平成 19 年 6 月
シビック	平成 17 年 8 月 ~ 平成 22 年 8 月
シビック ハイブリッド	平成 13 年 11 月 ~ 平成 22 年 12 月
シビック フェリオ	平成 12 年 8 月 ~ 平成 17 年 7 月
ステップワゴン	平成 17 年 5 月 ~ 平成 21 年 9 月
ステップワゴン スパーダ	
ストリーム	平成 12 年 8 月 ~ 平成 23 年 3 月
ゼスト/ゼスト スパーク	平成 18 年 2 月 ~ 平成 23 年 3 月
パートナー	平成 18 年 3 月 ~ 平成 22 年 1 月
フィット	平成 13 年 6 月 ~ 平成 23 年 3 月
フィット シャトル	
フリード	平成 20 年 5 月 ~ 平成 20 年 12 月
モビリオ	平成 13 年 11 月 ~ 平成 20 年 4 月
モビリオ スパイク	平成 14 年 9 月 ~ 平成 20 年 4 月
レジェンド	平成 16 年 9 月 ~ 平成 23 年 2 月
CR-V	平成 13 年 9 月 ~ 平成 23 年 2 月
FCXクラリティ	平成 20 年 5 月 ~ 平成 22 年 8 月

[HONDA OF AMERICA MFG.,INC.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
インスパイア/セイバー	平成 13 年 3 月 ~ 平成 14 年 11 月
エレメント	平成 15 年 4 月 ~ 平成 17 年 6 月
シビック GX	平成 13 年 2 月 ~ 平成 16 年 3 月

[HONDA AUTOMOBILE(THAILAND)CO.,LTD.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
フィット アリア	平成 14 年 11 月 ～ 平成 20 年 6 月

[HONDA CANADA INC.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ラグレイト	平成 13 年 10 月 ～ 平成 15 年 10 月
MDX	平成 15 年 2 月 ～ 平成 17 年 12 月

[マツダ株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アテンザ	平成 14 年 3 月 ～ 平成 19 年 11 月
RX-8	平成 15 年 2 月 ～ 平成 15 年 6 月
ボンゴ	平成 16 年 3 月 ～ 平成 23 年 3 月
ボンゴブローニイ	平成 16 年 3 月 ～ 平成 22 年 7 月
タイタン	平成 16 年 2 月 ～ 平成 22 年 7 月

[三菱自動車工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ランサー	平成 15 年 12 月 ～ 平成 20 年 12 月
アイ	平成 17 年 12 月 ～ 平成 20 年 12 月
トライトン	平成 18 年 8 月 ～ 平成 22 年 4 月
デリカ(商用車)	平成 16 年 3 月 ～ 平成 23 年 3 月

今回追加となる対象範囲【令和2年5月より施行】

施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している、平成 30 年 4 月以前にリコール届出されているものであって、次の未改修車を対象範囲として、令和 2 年 5 月 1 日より車検を通さないこととします。

- ① エアバッグの製造管理が不適切であったもの
- ② 国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、平成 25 年 4 月 1 日より前に製作された自動車(=生産から 9 年以上経過したエアバッグを搭載した自動車)

[アウディジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
A3	平成 17 年 5 月 ～ 平成 25 年 2 月
A4	平成 16 年 11 月 ～ 平成 20 年 4 月
A5	平成 21 年 6 月 ～ 平成 23 年 11 月
A6	平成 16 年 6 月 ～ 平成 23 年 5 月
S4	平成 16 年 12 月 ～ 平成 20 年 3 月
S5	平成 22 年 6 月 ～ 平成 23 年 10 月
S6	平成 18 年 6 月 ～ 平成 22 年 3 月
Q5	平成 21 年 2 月 ～ 平成 24 年 8 月
RS4	平成 18 年 6 月 ～ 平成 20 年 5 月
RS6	平成 20 年 6 月 ～ 平成 22 年 6 月

[いすゞ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
コモ	平成 13 年 6 月 ～ 平成 24 年 5 月

[ダイハツ工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
エッセ	平成 23 年 4 月 ～ 平成 23 年 8 月

[トヨタ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アルファード / ヴェルファイア	平成 20 年 4 月 ～ 平成 25 年 3 月
イプサム	平成 13 年 8 月 ～ 平成 21 年 12 月
ヴィッツ	平成 14 年 12 月 ～ 平成 22 年 12 月
オーリス	平成 18 年 10 月 ～ 平成 24 年 7 月
ガイア	平成 13 年 8 月
カローラ	平成 12 年 8 月 ～ 平成 12 年 12 月
カローラアクシオ	平成 18 年 9 月 ～ 平成 24 年 4 月

カローラフィールダー	平成 12 年 8 月 ~ 平成 24 年 4 月
カローラランクス	平成 12 年 8 月 ~ 平成 13 年 4 月
カローラルミオン	平成 19 年 9 月 ~ 平成 25 年 3 月
ノア/ヴォクシー	平成 19 年 6 月 ~ 平成 25 年 3 月
ブレイド	平成 18 年 12 月 ~ 平成 24 年 4 月
ブレビス	平成 13 年 8 月
プロボックス/サクシード	平成 21 年 1 月 ~ 平成 25 年 3 月
ベルタ	平成 21 年 1 月 ~ 平成 24 年 6 月
マークII	平成 12 年 10 月 ~ 平成 13 年 2 月
RAV4 J/L	平成 15 年 7 月 ~ 平成 15 年 8 月

[日産自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
キューブ(Z10型)	平成 12 年 8 月 ~ 平成 14 年 8 月
セフィーロ	平成 13 年 1 月 ~ 平成 14 年 12 月
リバティ	平成 13 年 4 月 ~ 平成 16 年 10 月
ブルーバードシルフィ	平成 13 年 5 月 ~ 平成 17 年 12 月
キャラバン	平成 13 年 5 月 ~ 平成 24 年 6 月
エクストレイル	平成 12 年 10 月 ~ 平成 19 年 6 月
ティアナ	平成 14 年 12 月 ~ 平成 20 年 11 月
ダットサン	平成 13 年 7 月 ~ 平成 14 年 8 月
サファリ	平成 14 年 1 月 ~ 平成 19 年 6 月
プレサージュ	平成 15 年 7 月 ~ 平成 21 年 8 月
フーガ	平成 16 年 10 月 ~ 平成 21 年 10 月
バネット	平成 22 年 8 月 ~ 平成 25 年 3 月
オッティ	平成 18 年 9 月 ~ 平成 25 年 3 月
キックス	平成 20 年 9 月 ~ 平成 24 年 6 月

[ビー・エム・ダブリュー株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
M6 ケーハ°	平成 24 年 7 月 ~ 平成 25 年 3 月
M6 カプリオレ	平成 24 年 2 月 ~ 平成 25 年 1 月
M6 グランケーハ°	平成 25 年 2 月

[プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
C3	平成 22 年 3 月 ~ 平成 25 年 3 月
C4	平成 23 年 5 月 ~ 平成 25 年 3 月
DS3	平成 22 年 3 月 ~ 平成 25 年 3 月
DS4	平成 23 年 6 月 ~ 平成 25 年 3 月
DS5	平成 24 年 6 月 ~ 平成 25 年 3 月

[フォルクスワーゲングループジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
VW up! 1.0 / 55kW	平成 24 年 6 月 ~ 平成 25 年 3 月
VW ポロ 1.4	平成 19 年 2 月 ~ 平成 19 年 8 月
VW ポロ 1.6	平成 19 年 2 月 ~ 平成 21 年 3 月
VW ポロ 1.4 / 55kW	平成 19 年 8 月 ~ 平成 19 年 9 月
VW ポロ 1.4 / 63kW	平成 21 年 10 月 ~ 平成 22 年 5 月
VW ポロ 1.2 / 77kW	平成 22 年 5 月 ~ 平成 25 年 3 月
VW クロスポロ 1.2 / 77kW	平成 22 年 6 月 ~ 平成 25 年 3 月
VW ゴルフ 1.4 / 90kW	平成 21 年 3 月 ~ 平成 25 年 1 月
VW ゴルフ 1.4 / 118kW	平成 21 年 3 月 ~ 平成 25 年 1 月
VW ゴルフ カブリオレ 1.4 / 118kW	平成 23 年 9 月 ~ 平成 24 年 11 月
VW パサート セダン 1.4T	平成 23 年 3 月 ~ 平成 25 年 3 月
VW パサート ヴァリアント 1.4T	平成 23 年 2 月 ~ 平成 25 年 3 月
VW パサート ヴァリアント 1.8T	平成 22 年 1 月 ~ 平成 22 年 8 月
VW パサート オールトラック	平成 24 年 4 月 ~ 平成 24 年 11 月
VW CC 1.8T	平成 24 年 5 月 ~ 平成 25 年 1 月
VW パサート CC 2.0T	平成 20 年 8 月 ~ 平成 23 年 8 月
VW パサート CC 3.6 V6 4M	平成 20 年 8 月 ~ 平成 23 年 11 月
VW シャラン 1.4 / 110kW	平成 23 年 2 月 ~ 平成 25 年 3 月

[本田技研工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アコード	平成 20 年 10 月 ~ 平成 25 年 3 月
インサイト	平成 21 年 1 月 ~ 平成 25 年 3 月
インスパイア	平成 19 年 11 月 ~ 平成 24 年 7 月
エリシオン	平成 16 年 4 月 ~ 平成 25 年 3 月
エリシオン プレステージ	
オデッセイ	平成 15 年 10 月 ~ 平成 20 年 9 月
シビック	平成 17 年 9 月 ~ 平成 22 年 8 月
シビック ハイブリッド	平成 17 年 9 月 ~ 平成 22 年 11 月
シビック フェリオ	平成 12 年 8 月 ~ 平成 12 年 11 月
ストリーム	平成 12 年 10 月 ~ 平成 25 年 2 月
ゼスト/ゼスト スパーク	平成 23 年 5 月 ~ 平成 24 年 6 月
フィット	平成 13 年 8 月 ~ 平成 25 年 3 月
フィット シャトル	
フリード	平成 21 年 1 月 ~ 平成 25 年 3 月
レジェンド	平成 16 年 9 月 ~ 平成 24 年 6 月
CR-V	平成 21 年 1 月 ~ 平成 23 年 9 月

[HONDA CANADA INC.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
MDX	平成 15 年 9 月 ～ 平成 18 年 1 月

[マツダ株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
デミオ	平成 19 年 5 月 ～ 平成 25 年 3 月
ボンゴ	平成 22 年 8 月 ～ 平成 25 年 3 月

[三菱自動車工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アイ	平成 17 年 12 月 ～ 平成 25 年 3 月
デリカ(商用車)	平成 22 年 8 月 ～ 平成 23 年 8 月
デリカ D:5	平成 19 年 1 月 ～ 平成 25 年 3 月
トッポ	平成 18 年 8 月 ～ 平成 25 年 3 月
ランサー	平成 15 年 12 月 ～ 平成 21 年 8 月
トライトン	平成 18 年 8 月 ～ 平成 22 年 4 月
パジェロ	平成 18 年 8 月 ～ 平成 25 年 3 月
パジェロミニ	平成 20 年 8 月 ～ 平成 24 年 6 月
eK-WAGON・eK-SPORT	平成 18 年 7 月 ～ 平成 25 年 3 月
i-MiEV	平成 21 年 7 月 ～ 平成 25 年 3 月

[メルセデス・ベンツ日本株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ピアノ/V350	平成 18 年 3 月 ～ 平成 25 年 3 月

今回追加となる対象範囲【令和4年5月より施行】

施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している、令和2年4月以前にリコール届出されているものであって、次の未改修車を対象範囲として、令和4年5月1日より車検を通さないこととします。

- ① エアバッグの製造管理が不適切であったもの
- ② 国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、平成27年4月1日より前に製作された自動車（＝生産から9年以上経過したエアバッグを搭載した自動車）

[ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ディスカバリースポーツ	平成26年9月 ～ 平成27年3月

[トヨタ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アベンシス／アベンシスワゴン	平成15年9月 ～ 平成20年10月
アルファード G/V／ハイブリッド	平成14年5月 ～ 平成15年12月
アルファード／ヴェルファイア	平成25年4月 ～ 平成26年12月
アレックス	平成12年11月 ～ 平成15年12月
イプサム	平成13年4月 ～ 平成15年12月
ヴェロツサ	平成12年11月 ～ 平成15年12月
オーハ ^o	平成14年5月 ～ 平成16年4月
ガイア	平成15年1月 ～ 平成15年12月
カローラ	平成12年11月 ～ 平成15年12月
カローラフィールダー	平成12年11月 ～ 平成15年12月
カローラランクス	平成12年11月 ～ 平成15年12月
カローラルミオン	平成25年4月 ～ 平成27年3月
ソアラ	平成13年4月 ～ 平成17年7月
ノア／ヴォクシー	平成13年11月 ～ 平成25年12月
ブレビス	平成13年4月 ～ 平成15年12月
プロボックス／サクシード	平成14年6月 ～ 平成26年8月
マークII	平成12年11月 ～ 平成15年12月
マークIIブリット	平成13年12月 ～ 平成15年12月
WiLL サイファ	平成14年9月 ～ 平成15年12月
WiLL VS	平成13年4月 ～ 平成15年12月

[レクサス(トヨタ自動車株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
IS F	平成26年1月 ～ 平成26年7月
IS 250C	平成26年1月 ～ 平成26年8月

SC 430	平成 17 年 8 月 ~ 平成 22 年 7 月
--------	---------------------------

[日産自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
バネット	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
オッティ	平成 25 年 4 月

[ビー・エム・ダブリュー株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
116i	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 2 月
118i	平成 27 年 2 月 ~ 平成 27 年 3 月
120i	平成 26 年 5 月 ~ 平成 27 年 3 月
M135i	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 3 月
220i	平成 26 年 1 月 ~ 平成 27 年 3 月
M235i	平成 25 年 11 月 ~ 平成 27 年 3 月
218i Active Tourer	平成 26 年 8 月 ~ 平成 27 年 3 月
218d Active Tourer	平成 27 年 2 月 ~ 平成 27 年 3 月
225i xDr. A.T.	平成 26 年 11 月 ~ 平成 27 年 2 月
218i Gran Tourer	平成 27 年 3 月
218d Gran Tourer	平成 27 年 2 月 ~ 平成 27 年 3 月
320i	平成 24 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
320d	平成 24 年 6 月 ~ 平成 27 年 3 月
328i	平成 24 年 6 月 ~ 平成 27 年 3 月
335i	平成 25 年 3 月 ~ 平成 26 年 11 月
ActiveHybrid 3	平成 24 年 6 月 ~ 平成 26 年 12 月
320i グランツーリスモ	平成 25 年 6 月 ~ 平成 27 年 3 月
328i グランツーリスモ	平成 25 年 7 月 ~ 平成 25 年 12 月
335i グランツーリスモ	平成 25 年 8 月 ~ 平成 26 年 7 月
420i	平成 25 年 11 月 ~ 平成 27 年 3 月
428i	平成 25 年 6 月 ~ 平成 26 年 12 月
435i	平成 25 年 6 月 ~ 平成 27 年 2 月
420i グランクーペ	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 3 月
428i グランクーペ	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 2 月
435i グランクーペ	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 3 月
523i	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
523d	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
528i	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
535i	平成 25 年 8 月 ~ 平成 27 年 1 月
ActiveHybrid 5	平成 25 年 7 月 ~ 平成 26 年 10 月
523i ツーリング	平成 25 年 6 月 ~ 平成 27 年 3 月
523d ツーリング	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
528i ツーリング	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 2 月

535i ツーリング	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 1 月
550i ツーリング	平成 25 年 7 月
528i グランツーリスモ	平成 25 年 8 月
640i クーペ	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
650i クーペ	平成 26 年 11 月 ~ 平成 27 年 3 月
640i カブリオレ	平成 26 年 1 月 ~ 平成 27 年 2 月
650i カブリオレ	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
640i グラン クーペ	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
650i グラン クーペ	平成 25 年 7 月 ~ 平成 26 年 10 月
X5 xDrive 35i	平成 25 年 11 月 ~ 平成 27 年 2 月
X5 xDrive 35d	平成 25 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
X5 xDrive 50i	平成 25 年 9 月 ~ 平成 27 年 2 月
X6 xDrive 35i	平成 26 年 12 月 ~ 平成 27 年 3 月
X6 xDrive 50i	平成 26 年 10 月 ~ 平成 27 年 1 月
M3	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 2 月
M4	平成 26 年 3 月 ~ 平成 27 年 3 月
M5	平成 25 年 7 月 ~ 平成 26 年 11 月
M6 クーペ	平成 25 年 5 月
M6 カブリオレ	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 5 月
M6 グランクーペ	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 6 月
X5M	平成 27 年 2 月

[プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
C3	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
C4	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 10 月
DS3	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
DS4	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
DS5	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 11 月

[フォルクスワーゲングループジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
VW up! 1.0 / 55kW	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
VW ホロ 1.2 / 77kW	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 5 月
VW ホロ 1.4	平成 19 年 2 月 ~ 平成 19 年 5 月
VW ホロ 1.6	平成 19 年 2 月 ~ 平成 19 年 5 月
VW クロスホロ 1.2 / 77kW	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 4 月
VW ゴルフ カブリオレ 1.4 / 118kW	平成 25 年 5 月 ~ 平成 26 年 2 月
VW パサート セダン 1.4T	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 11 月
VW パサート ウェリアント 1.4T	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 6 月
VW パサート オールトラック	平成 25 年 5 月 ~ 平成 27 年 1 月
VW CC 1.8T	平成 25 年 5 月 ~ 平成 27 年 3 月

VW ティグアン 1.4	平成 26 年 12 月 ~ 平成 27 年 3 月
VW ティグアン 2.0T	平成 26 年 12 月 ~ 平成 27 年 3 月
VW シャラン 1.4 / 110kW	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月

[本田技研工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アコード	平成 14 年 10 月 ~ 平成 25 年 5 月
アコードワゴン	平成 14 年 11 月 ~ 平成 19 年 12 月
インサイト	平成 21 年 4 月 ~ 平成 26 年 3 月
エアウェイブ	平成 17 年 3 月 ~ 平成 17 年 12 月
エリシオン	平成 16 年 4 月 ~ 平成 25 年 8 月
エリシオン プレステージ	
クロスロード	平成 19 年 2 月 ~ 平成 19 年 8 月
ザッツ	平成 14 年 1 月 ~ 平成 19 年 6 月
シビック	平成 19 年 7 月 ~ 平成 22 年 8 月
シビック ハイブリッド	平成 13 年 12 月 ~ 平成 21 年 9 月
シビック フェリオ	平成 12 年 8 月 ~ 平成 17 年 7 月
ステップワゴン	平成 17 年 12 月 ~ 平成 19 年 9 月
ストリーム	平成 12 年 11 月 ~ 平成 26 年 4 月
ゼスト/ゼスト スパーク	平成 18 年 4 月 ~ 平成 23 年 6 月
フィット	平成 13 年 6 月 ~ 平成 27 年 3 月
フィット シャトル	
フリード	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
フリード スパイク	平成 25 年 7 月 ~ 平成 25 年 9 月
モビリオ	平成 13 年 12 月 ~ 平成 20 年 4 月
モビリオ スパイク	平成 14 年 9 月 ~ 平成 20 年 4 月
CR-V	平成 13 年 9 月 ~ 平成 23 年 11 月

[HONDA OF AMERICA MFG.,INC.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
インスパイア/セイバー	平成 13 年 4 月 ~ 平成 14 年 11 月
エレメント	平成 15 年 2 月 ~ 平成 17 年 10 月
シビック GX	平成 13 年 3 月 ~ 平成 15 年 3 月

[HONDA AUTOMOBILE(THAILAND)CO.,LTD.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
フィット アリア	平成 14 年 11 月 ~ 平成 20 年 8 月

[HONDA CANADA INC.(本田技研工業株式会社)]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ラグレイト	平成 13 年 10 月 ~ 平成 16 年 3 月
MDX	平成 15 年 3 月 ~ 平成 18 年 1 月

[マツダ株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アテンザ	平成 17 年 5 月 ~ 平成 19 年 11 月
デミオ	平成 19 年 5 月 ~ 平成 26 年 9 月
ボンゴ	平成 24 年 7 月 ~ 平成 27 年 3 月
タイタン	平成 16 年 3 月 ~ 平成 18 年 5 月

[三菱自動車工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
アイ	平成 25 年 4 月
デリカ D:5	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
トッポ	平成 25 年 4 月
パジェロ	平成 25 年 4 月 ~ 平成 27 年 3 月
eK-WAGON・eK-SPORT	平成 25 年 4 月
i-MiEV	平成 25 年 10 月 ~ 平成 27 年 3 月

[メルセデス・ベンツ日本株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
V350	平成 25 年 4 月 ~ 平成 26 年 6 月

今回追加となる対象範囲【令和6年5月より施行】

施行日までにユーザーに対して改修の必要性について周知している、令和4年4月以前にリコール届出されているものであって、次の未改修車を対象範囲として、令和6年5月1日より車検を通さないこととします。

- ① エアバッグの製造管理が不適切であったもの
- ② 国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載し、平成29年4月1日より前に製作された自動車(=生産から9年以上経過したエアバッグを搭載した自動車)

[アウディジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
TT	平成27年6月 ～ 平成29年1月
R8	平成28年3月 ～ 平成29年2月

[ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
XE	平成27年4月 ～ 平成29年1月
XF	平成27年5月 ～ 平成28年10月
F-PACE	平成27年12月 ～ 平成28年10月
ディスカバリースポーツ	平成27年4月 ～ 平成28年10月

[トヨタ自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
カローラルミオン	平成27年4月 ～ 平成27年12月

[日産自動車株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
バネット	平成27年4月 ～ 平成28年1月

[ビー・エム・ダブリュー株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
118i	平成27年4月 ～ 平成29年3月
118d	平成28年3月 ～ 平成29年3月
120i	平成27年4月 ～ 平成29年2月
M135i	平成27年6月 ～ 平成28年3月
M140i	平成28年8月 ～ 平成29年3月
220i	平成27年4月 ～ 平成29年3月
M235i	平成27年4月 ～ 平成28年4月

M240i	平成 28 年 11 月 ~ 平成 29 年 3 月
218i Active Tourer	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
218d Active Tourer	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
225i xDr. A.T.	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 3 月
225xe Active Tourer	平成 27 年 11 月 ~ 平成 28 年 9 月
218i Gran Tourer	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
218d Gran Tourer	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
220i Gran Tourer	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 10 月
318i	平成 28 年 6 月 ~ 平成 29 年 3 月
320i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
320d	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
330i	平成 27 年 8 月 ~ 平成 28 年 5 月
330e	平成 27 年 12 月 ~ 平成 29 年 3 月
340i	平成 27 年 7 月 ~ 平成 28 年 9 月
320d グランツーリスモ	平成 29 年 3 月
320i グランツーリスモ	平成 27 年 5 月 ~ 平成 28 年 7 月
328i グランツーリスモ	平成 27 年 8 月
335i グランツーリスモ	平成 27 年 7 月
420i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
428i	平成 27 年 10 月 ~ 平成 28 年 2 月
435i	平成 27 年 8 月 ~ 平成 27 年 11 月
440i	平成 28 年 2 月 ~ 平成 29 年 3 月
420i グランクーペ	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
428i グランクーペ	平成 27 年 5 月 ~ 平成 27 年 11 月
435i グランクーペ	平成 27 年 5 月 ~ 平成 27 年 12 月
440i グランクーペ	平成 28 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
523i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 10 月
523d	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 10 月
528i	平成 27 年 5 月 ~ 平成 28 年 6 月
535i	平成 27 年 8 月
550i	平成 27 年 8 月
ActiveHybrid 5	平成 28 年 1 月 ~ 平成 28 年 2 月
523i ツーリング	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 10 月
523d ツーリング	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 10 月
528i ツーリング	平成 27 年 8 月 ~ 平成 28 年 7 月
535i ツーリング	平成 27 年 5 月 ~ 平成 28 年 7 月
640i クーペ	平成 27 年 5 月 ~ 平成 28 年 7 月
650i クーペ	平成 27 年 8 月 ~ 平成 29 年 3 月
640i カブリオレ	平成 27 年 8 月 ~ 平成 29 年 3 月
640i グラン クーペ	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
650i グラン クーペ	平成 27 年 8 月 ~ 平成 29 年 1 月
X1 sDrive 18i	平成 27 年 11 月 ~ 平成 29 年 1 月

X1 xDrive 18d	平成 28 年 7 月 ~ 平成 29 年 2 月
X1 xDrive 20i	平成 27 年 12 月 ~ 平成 29 年 2 月
X1 xDrive 25i	平成 27 年 12 月 ~ 平成 29 年 1 月
X3 xDrive 20i	平成 28 年 7 月
X3 xDrive 20d	平成 28 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
X3 xDrive 28i	平成 28 年 11 月 ~ 平成 28 年 12 月
X4 xDrive 28i	平成 28 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
X4 xDrive 35i	平成 28 年 4 月 ~ 平成 28 年 9 月
X4 M40i	平成 28 年 2 月 ~ 平成 29 年 3 月
X5 xDrive 35i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 11 月
X5 xDrive 35d	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
X5 xDrive 40e	平成 27 年 7 月 ~ 平成 29 年 3 月
X6 xDrive 35i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
X6 xDrive 50i	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
M2	平成 27 年 12 月 ~ 平成 29 年 3 月
M3	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
M4	平成 27 年 5 月 ~ 平成 29 年 3 月
M5	平成 27 年 10 月
M6 グランクーペ	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 7 月
X5M	平成 27 年 8 月 ~ 平成 29 年 3 月
X6M	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月

[プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
C3	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 12 月
C4	平成 27 年 5 月 ~ 平成 29 年 3 月
DS3	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
DS4	平成 27 年 4 月 ~ 平成 29 年 3 月
DS5	平成 27 年 8 月 ~ 平成 29 年 2 月

[フォルクスワーゲングループジャパン株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
VW up! 1.0 / 55kW	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 7 月
VW cross up! 1.0 / 55kW	平成 27 年 7 月 ~ 平成 28 年 7 月
VW CC 1.8T	平成 27 年 4 月 ~ 平成 27 年 12 月
VW ティグアン 1.4	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 2 月
VW ティグアン 2.0T	平成 27 年 5 月 ~ 平成 28 年 3 月
VW シャラン 1.4 / 110kW	平成 27 年 4 月 ~ 平成 27 年 7 月

[マツダ株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
ボンゴ	平成 27 年 4 月 ~ 平成 28 年 6 月

[三菱自動車工業株式会社]

通称名	対象となる車両の製造年月の範囲
デリカ D:5	平成 27 年 4 月 ～ 平成 28 年 2 月
パジェロ	平成 27 年 4 月 ～ 平成 29 年 1 月
i-MiEV	平成 27 年 4 月 ～ 平成 28 年 6 月

なお、現在、タカタ製エアバッグのリコールを届出している以下の自動車メーカー等においては、今回の措置の対象となる車両はありません。

- FCA ジャパン株式会社
- Tesla Motors Japan 合同会社
- ニコルレーシングジャパン合同会社
- 日野自動車株式会社
- フェラーリ・ジャパン株式会社
- フォード・ジャパン・リミテッド
- McLaren Automotive Asia Pte Ltd
- UDTトラックス株式会社

タカタ製エアバッグリコールの車検で通さない措置について

別紙1

➤ 現在の措置

* 国内で異常破裂が発生したインフラータはすべて製造から9年以上経過している



【基本的考え方】

○H23.4.1より前に製作された自動車を初度登録日に係わらず、製作後9年*以上を迎える初めての車検で止める。

H23.3.31
製作日

製作後9年以上を迎える車検
(車検停止期間)

H30.5.1

※  の期間に製作された自動車は、どの時点で登録されても製作後9年以上を迎える  の車検期間で止める。

➤ 今回の措置(製作から9年を超える毎に自動的に車検停止の対象とする)

H23.4.1 H25.3.31

製作日

製作後9年以上を迎える車検
(車検停止期間)

R2.5.1
(H32.5.1)

H25.4.1 H27.3.31

R4.5.1
(H34.5.1)

H27.4.1 H29.3.31

R6.5.1
(H36.5.1)

自動車メーカー問い合わせ先

自動車メーカー名(五十音順)	お問い合わせ先 ※1	ウェブサイトURL ※2
アウディジャパン株式会社	0120-598-119	https://www.audi.co.jp/jp/web/ja/accessory_service/info_top/recall.html
いすゞ自動車株式会社	0120-119-113	http://www.isuzu.co.jp/recall/
FCAジャパン株式会社	0120-712-812	http://fcagroupprecallinfo.kir.jp/Rinfo/search/index.php
株式会社 SUBARU	0120-412-215	http://recall.subaru.co.jp/lqsb/
ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社 【ジャガー】	0120-92-2772	https://www.jaguar.co.jp/ownership/recall.html
【ランドローバー】	0120-92-2992	https://www.landrover.co.jp/ownership/recall-information.html
ダイハツ工業株式会社	0800-500-0182	https://www.daihatsu.co.jp/info/recall/search/recall_search.php
Tesla Motors Japan 合同会社	0120-975-214	https://www.tesla.com/jp/support/annual-and-recall-service
トヨタ自動車株式会社【トヨタ】	0800-700-7700	http://www.toyota.co.jp/recall-search/dc/search
【LEXUS】	0800-500-5577	http://lexus.jp/recall/
ニコロ・レーシング・ジャパン合同会社	0120-699-250	http://alpina.co.jp/services/recall/recall-information/
日産自動車株式会社	0120-941-232	http://www.nissan.co.jp/RECALL/search.html
ビー・エム・ダブリュ株式会社	0120-954-018	http://bmw-japan.jp/after-service/recall_search.html
日野自動車株式会社	0120-106-558	http://www.hino.co.jp/j_service/recall/index.php
フェラーリ・ジャパン株式会社	0120-688-801	https://auto.ferrari.com/ja_JP/owners/car-part-services/
フォードモーターカンパニー / PCI 株式会社	0120-125-175	http://www.ford-service.co.jp/
フォルクスワーゲングループジャパン株式会社	0120-509-300	http://web.volkswagen.co.jp/afterservice/etc/recall.html
プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	0120-55-4106	http://www.citroen.jp/services/recall/
本田技研工業株式会社 HONDA OF AMERICA MFG.,INC. HONDA AUTOMOBILE(THAILAND)CO.,LTD. HONDA CANADA INC.	0120-112-010	http://recallsearch4.honda.co.jp/sqs/r001/R00101.do?fn=link_disp
マツダ株式会社	0120-386-919	https://www2.mazda.co.jp/service/recall/

自動車メーカー問い合わせ先

三菱自動車工業株式会社	0120-324-860	https://recall.mitsubishi-motors.co.jp/Recall/jspforward.do?page=/searchrecallstatus.jsp&prefix=
メルセデス・ベンツ日本株式会社	0120-086-880	http://www.mercedes-benz.jp/myservice/recall/search/index.html
UDトラックス株式会社	0120-67-2301	https://recallsearch.udtrucks.com/

網掛けは、車検で通さない措置の対象となる自動車メーカーになります。

※1 お持ちの車が今回の措置の対象になるかどうかの確認は、検索システムを活用してご確認頂くか、各自動車メーカー窓口までご相談ください。

※2 各自動車メーカーのウェブサイト又は検索システムでは、お持ちの車のリコール届出状況等について確認できません。「車台番号」が必要になりますので、お手元に車検証をご用意ください。

11、「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！

「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！

～ 運転支援システムの機能の限界と過信の危険性を啓発するビデオを作成・公表しました ～

近年、「運転支援システム」を搭載した自動車が普及していますが、これらのシステムには機能の限界があり、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては作動しません。

国土交通省では、自動車ユーザーの皆様にご理解いただくための啓発ビデオを作成し、YouTube 国土交通省公式アカウントに公開しました。

1. 「運転支援システム」とは

ドライバーの適切な周辺監視の下、高速道路等において、速度や前走車との車間距離を自動制御する装置(全車速追従クルーズコントロール)、車線の中央付近を走行するよう自動制御する装置(車線維持支援装置)等です。適切に使用すれば、運転者の負荷を軽減します。



2. 「運転支援システム」の機能の限界

運転支援システムには機能の限界があり、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては、作動しない(または使用中に突然機能が停止する)ことがあります(別紙参照)。

その結果、衝突に至った場合でも、安全運転の責任は運転者にあります。

3. 自動車ユーザーの皆様へ

- 運転支援システムは、システムが周辺監視や全ての運転操作を行う「自動運転」ではなく、あくまでも、アシスト機能です。
- 運転支援システムを過信せず、取扱説明書を読み、作動条件等を正しく理解して、使用してください。(ビデオにあるとおり、過信していると、突然機能が停止した場合等に、衝突を回避できません。)

<啓発ビデオの公開ページへのリンク>

国土交通省自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント

<https://youtu.be/cRJkvg13eSA>



問い合わせ先: 国土交通省自動車局審査・リコール課
寺戸、村井

代表: 03-5253-8111(内線)42352

直通: 03-5253-8597、FAX: 03-5253-1640

1. 運転支援システムが作動しない状況の例（過信すると、事故が生じやすい例）

- ・ クルマの急な割り込み
- ・ 車線の白線が障害物や雪等で見えない場合
- ・ 雨・雪・霧などの悪天候



急な割り込み(全車速追従クルーズコントロール使用中)



白線を検知できない場合(車線維持支援装置使用中)

※ 運転支援システムは、車両に搭載されたカメラやレーダー等で周辺を監視することにより制御を行います。このため、カメラ等が適切に作動しない条件(悪天候、目標となる白線が隠れている、死角から急に割り込まれる等)では、システムが周辺の状況を正しく認識できず、制御を続けることが困難となり、突然制御が停止することや、不適切な制御を行うことがあります。

2. 運転支援システムの機能を誤解している例（大変危険です！道路交通法違反となります。）

- ・ 運転支援システム作動中における以下のような行為は、大変危険であり、道路交通法違反となります。



ナビ画面の注視



携帯電話の操作

3. 自動車ユーザーの皆様へ

- 自動車メーカーでは、運転支援システムを高速道・自動車専用道で使用することを推奨しています。一般道では、思わぬ事故につながる可能性がありますので使用しないでください。
- 運転支援システムには機能の限界があり、故障していなくても、条件によっては、作動しないことや、使用中に突然機能が停止することがあります。その結果、衝突に至った場合でも、**安全運転の責任は運転者**。
- 運転支援システムはあくまでもアシスト機能です。運転者は、運転支援システムを**過信せず**、取扱説明書を読み、作動条件等を把握して、適切に使用してください。

12,自動運転車に関する安全基準を策定しました！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和2年3月31日

自動車局技術政策課

自動運転車に関する安全基準を策定しました！

～自動運転車のステッカーのデザインも決定～

安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るため、自動運転車の安全性能やその作動状態の記録項目等を定めた安全基準を策定するとともに、周囲に自動運転車である旨を分かりやすく表示するために車体に貼付するステッカーのデザインを決定しました。

1. 背景

昨年5月に公布された「道路運送車両法の一部を改正する法律」(令和元年法律第14号)により、国が定める保安基準の対象装置に「自動運行装置」※1が追加されました。当該部分に係る規定が本年4月1日に施行されることを受けて、今般、「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号)等について所要の改正等を行い、自動運行装置の安全基準等を策定しました。

2. 概要 ※詳細は別添1・2を参照

自動運行装置の安全基準

※1 プログラムにより自動的に自動車を運行させるための装置

※2 場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件。この条件はシステムの性能によって異なる

[性能]

- (1) 走行環境条件※2内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないこと
- (2) 走行環境条件外で、作動しないこと
- (3) 走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続するとともに、引き継がれない場合は安全に停止すること
- (4) 運転者の状況監視のためのドライバーモニタリングを搭載すること
- (5) 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること 等

[作動状態記録装置]

自動運行装置のON/OFFの時刻、引継ぎ警報を開始した時刻、運転者が対応可能でない状態となった時刻等を6ヶ月間にわたり(又は2500回分)記録できること

[外向け表示]

自動運転車であることを示すステッカーを車体後部に貼付
(メーカーに要請)



走行環境条件の付与手続き

- (1) 場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載した申請書等を国土交通大臣に提出
- (2) 国土交通大臣は当該状況における自動運行装置の性能が保安基準に適合すると認めるときは条件を付与

その他

無人移動サービス車の実用化等においても基準緩和認定制度を活用できるよう措置 等

【お問い合わせ先】

自動車局 技術政策課 笹本・今村・池田・加隈・東田
電話：03-5253-8111 (内線 42255)、03-5253-8591 (直通)
FAX：03-5253-1639

自動運行装置の保安基準等の概要(省令・告示等)

国内基準 策定の取組

基準策定までの車両安全のための
ガイドライン策定(18.9)

改正道路運送車両法
の成立(19.5)

パブリックコメント(19.12)
改正道路運送車両法・
保安基準(省令)の施行(20.4)

○改正概要(保安基準関係)

- ・国が定める保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- ・自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)※を国土交通大臣が付与 等

※場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、
速度など自動運転が可能な条件。
この条件はシステムの性能によって異なる

基本 スタンス

- ・国連WP29におけるこれまでの国際議論も踏まえつつ、「自動運行装置」の国内基準を策定・施行
- ・引き続き国際議論をリードするとともに、国際基準が成立した場合には、速やかに同基準を国内導入

自動運行装置の保安基準

1. 性能 (1) 走行環境条件内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないこと

(2) 走行環境条件外で、作動しないこと

(3) 走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続するとともに、引き継がれない場合は安全に停止すること

(4) 運転者の状況監視のためのドライバーマモニタリングを搭載すること

(5) 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること 等



2. 作動状態 記録装置

➢ 自動運行装置のON/OFFの時刻 ➢ 引継ぎ警報を開始した時刻

➢ 運転者が対応可能でない状態となった時刻 等

を6ヶ月間にわたり(又は2500回分)記録できること

3. 外向け 表示

・自動運転車であることを示すステッカー
を車体後部に貼付(メーカーに要請)

走行環境条件の付与手続き

- (1) 申請者は、場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載した申請書を国土交通大臣に提出
- (2) 国土交通大臣は当該状況における自動運行装置の性能が保安基準に適合すると認めたとときは条件を付与(付与書を交付)

その他

- ・ 実証実験と同様に、無人移動サービス車の実用化等においても基準緩和認定制度(ハンドル、アクセルペダル等)を活用できるような措置 等



令和 2 年 3 月
自 動 車 局

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令等について

1. 改正の背景

昨年 5 月 24 日に公布された道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第 14 号。以下「改正法」という。）は、安全な自動運転車等の開発・実用化・普及を図るため、道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下「保安基準」という。）の対象装置への「自動運行装置」の追加等の内容の改正を行うものである。当該追加に関する改正法の規定の施行期日は公布の日から起算して 1 年を超えない範囲内とされており、施行に向けて当該装置等の保安基準等について策定する必要があることから、所要の改正等を行う。

2. 改正の概要

[省令]

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令

(1) 保安基準の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ・自動運行装置を備える自動車（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、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならないものとする。
- ・自動車の電気装置（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、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。）は、サイバーセキュリティを確保できるものとして、性能に関し告示で定める基準に適合するものでなければならないこととする。
- ・自動車の電気装置（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、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）は、当該装置に組み込まれたプログラム等を確実に改変できるものとして、機能及び性能に関し告示で定める基準に適合するものでなければならないものとする。
- ・原動機付自転車について専ら歩道のみを走行するものを緩和措置の対象としていたが、歩道以外を走行するものも緩和措置の対象とする。

(2) 道路運送車両法施行規則の一部改正

走行環境条件の付与の手続きに関する規定を追加するほか、所要の改正を行う。

[走行環境条件の付与の手続きの概要]

- ・走行環境条件の付与を申請する者は、「自動運行装置が使用される状況（場所、気象、交通等）」等を記載した申請書、申請に係る装置が以下に適合することを証する書類等を国土交通大臣に提出すること。
 - －申請書に記載された状況で使用されるものと仮定した場合において、自動運行装置に係る保安基準に適合するものであること。
- ・国土交通大臣は、不正の手段により付与を受けたとき等には、条件の付与を取り消すことができる。

(3) 装置型式指定規則の一部改正

型式指定の対象となる特定装置の種類に、自動運行装置等を追加する。

(4) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

特定装置としての自動運行装置等の保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して定める。

(5) その他の関係省令の一部改正

上記のほか、関係省令について所要の改正を行う。

[告示]

(1) 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示

以下の改正のほか、所要の改正を行う。

①道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正 ※要件の詳細は別紙

- ・自動運行装置について、走行環境条件内外での安全性能やドライバーモニタリング機能等に係る要件を規定する。
- ・上記のうち、高速道路等での低速自動運行装置に係る詳細要件を別添技術基準に規定する。
- ・作動状態記録装置について、記録項目、保存期間等を別添技術基準に規定する。
- ・サイバーセキュリティシステムについて、車両のリスクアセスメント（リスクの特定・分析・評価）を行うこと等を別添技術基準に規定する。
- ・プログラム等改変システムについて、危険及び無効なプログラム改変を防止するための改変の確実性・整合性の確保等を別添技術基準に規定する。
- ・走行環境条件の付与の際に適用する基準を明確化する規定を追加する。

②道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のために必要な事項を定める告示の一部改正

- ・自動運行装置に係る保安基準の一部について、代替策を講じることで当該基準を適用除外とする措置を講じる。

③道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示の一部改正

- ・自動運転の実証実験に係る自動車についての基準緩和認定制度について、事業化の際など実証実験以外の場合にも適用できることとする。
- ・原動機付自転車については、実証実験の場合に、同様の緩和措置を可能とする。

(2) サイバーセキュリティ業務管理システムの適合証明に関する規程の制定

国土交通大臣による、申請者のサイバーセキュリティを確保するための業務管理システム（リスクアセスメントの実施などに関する組織的な管理体制・方法等）の適合証明書の交付手続きに係る規定の整備を行う。

(3) サイバーセキュリティ業務管理システムの適合証明実施要領の制定

上記(2)に基づき、サイバーセキュリティ業務管理システムの適合証明の詳細及び当該システムの技術基準について規定する。 ※技術基準の詳細は別紙

3. スケジュール

公 布：令和2年3月31日

施 行：令和2年4月1日

[自動運行装置の要件の概要]

- 自動運行装置の作動中、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないものであること。
- 運転者の意志ある操作により作動及び停止を行うことができるものであること。
- 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合、運転者に対し運転操作を促す警報を発生し、運転者が当該警報に従って運転操作を行わないときは車両を安全に停止するものであること。警報は、原則、走行環境条件を満たさなくなる前に十分な時間的余裕をもって発するものであること。
- 他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を回避するか又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御を行うことができるものであること。
- 走行環境条件を満たしていない場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合に当該装置が作動しないこと。
- 自動運行装置の作動状況を運転者が容易かつ確実に認知できるよう表示するものであること。
- 自動運行装置の作動中、運転者が警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常時監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。
- 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。
- 自動運行装置の機能について冗長性をもって設計されていること。

[高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準の概要]

- システムが作動する最高速度は 60km/h であること。
- センサーによる前方検知範囲は少なくとも 46m 以上であること。側方検知範囲は少なくとも自車の隣接車線の全幅を検知できるものであること。
- 走行車線内での走行を維持し、かつ、いかなる車線表示も越えることがないこと。
- 前方車両との車間距離は、急な割り込みなど一時的に遵守できない場合を除き、自車速度に応じた所定の距離以上であること。例：6.7m（20km/h の場合）、15.6m（40km/h の場合）
- 運転者が警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを、運転者のまばたき、閉眼、顔・体の動き等により判断すること。
- 実車試験により各機能要件を確認するとともに、シミュレーション試験により、走行環境条件内において、システムが周囲の交通状況に応じて適切な制御を行い、合理的に予見可能で防止可能な衝突を起こさないことを証明すること。

[作動状態記録装置の技術基準の概要]

- 記録項目
 - －システムの作動状況が別の状況に変化した時刻
 - －システムによる引継ぎ要求が発せられた時刻
 - －システムがリスク最小化制御を開始した時刻
 - －システムの作動中に運転者がハンドル操作などによりオーバーライドを行った時刻
 - －運転者が対応可能でない状態となった時刻
 - －システムが故障のおそれのある状態となった時刻
- 保存期間等
 - －6か月間又は2500回分
- 保存された記録は、市販されている手段又は電子通信インターフェースにより取得できること。
- 保存された記録が改ざんされないよう適切に保護されていること。

[サイバーセキュリティシステムの技術基準の概要]

- 車両のシステム間および外部システムとの相互関係を考慮し、車両のリスクアセスメント（リスクの特定・分析・評価）を行うとともに、リスクへの適切な対処・管理を行うこと。
- セキュリティ対策の有効性を検証するための適切かつ十分な試験を実施すること。

[プログラム等改変システムの技術基準の概要]

- 危険及び無効なプログラムの改変を防止できるようプログラム等の改変の確実性及び整合性を確保しなければならない。
- 型式に関連するプログラム等のバージョン（識別番号）は、車載式故障診断装置の読み取り部分（OBDポート）等の電子通信インターフェースを使用して容易に読み出すことができ、また、不正な変更から保護されていること。
- 無線によるプログラム等の改変を行う機能を有する場合には、上記要件に加え、以下の要件を満たすものでなければならない。
 - －失敗又は中断した場合に、車両を改変前の状態に復元又は安全な状態にできるものであること。
 - －車両が無線改変に必要な電力を有している場合にのみ、無線改変を実行できるものであること。
 - －改変の目的、内容、所要時間、成否等の情報が使用者等に通知されるものであること。

[サイバーセキュリティ業務管理システムの技術基準の概要]

- サイバーセキュリティ業務管理システムは、開発・生産・生産後の各段階を考慮したものであること。
- リスク評価の実施や当該評価を最新状態に保つことなどにより、セキュリティが十分に確保されるものであること（自動車製作者等が契約したサプライヤー等においても同様）。

13,車検証を紙から電子へ！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年6月19日
自動車局自動車情報課

車検証を紙から電子へ！

～「自動車検査証の電子化に関する検討会」報告書とりまとめ～

自動車の検査・登録手続について、運輸支局等への来訪を不要とし、オンラインで完結した申請を可能とするため、「自動車検査証の電子化に関する検討会」において、「報告書」がとりまとめられましたので、お知らせします。

自動車保有関係手続については、関係省庁と連携し、オンラインで一括した申請手続を可能とするワンストップサービス(OSS)を導入・推進しておりますが、現在、紙の自動車検査証の受取のため、運輸支局等への来訪が必要となっております。

そこで、運輸支局等への来訪を不要とし、OSSで申請手続を完結することを可能とする、自動車検査証の電子化を実現するため、平成30年9月より計11回にわたって、「自動車検査証の電子化に関する検討会」が開催され、自動車検査証の電子化の基本的な方針や技術的要件、電子化された自動車検査証のICチップの空き領域の利活用に向けた要件等について議論が行われました。

この度、本検討会の「報告書」がとりまとめられましたので、公表いたします。

今後、本報告書に基づき、自動車検査証の電子化の実現に向けた準備を着実に進めてまいります。

※報告書は以下の国土交通省ホームページからご参照ください。

(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000059.html)

【問い合わせ先】

国土交通省 自動車局 自動車情報課 平賀・飯田・加藤木

代表：03-5253-8111（内線：41146）

直通：03-5253-8588 FAX：03-5253-1639

<報告書の構成>

- I はじめに
- II 自動車検査証の電子化の基本的方向性（フェーズⅠ）
- III 自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の活用（フェーズⅡ）
- IV 自動車検査証の電子化のための技術的要件
- V 今後の進め方

<参考：これまでの経緯>

平成30年9月～11月：検討会第1回～4回] フェーズⅠ

平成31年1月：中間とりまとめ公表

平成31年1月～3月：検討会第5回～6回

令和元年5月：道路運送車両法改正（自動車検査証の電子化）

令和元年6月～令和2年1月：検討会第7回～10回] フェーズⅡ

令和2年4月：検討会第11回（「報告書（案）」とりまとめ）

〈委員名簿〉

(敬称略、50音順 ◎:座長 ○:座長代理)

- ◎石田 東生 筑波大学 名誉教授
 ○大山 永昭 東京工業大学科学技術創成研究院 特命教授
 川端 由美 自動車ジャーナリスト
 坂 明 (一財)日本サイバー犯罪対策センター 理事
 新保 史生 慶應義塾大学総合政策学部 教授
 関 哲朗 文教大学情報学部 教授
- (関係団体)
 兒玉 史郎 (一社)日本損害保険協会自賠責保険固有業務PTリーダ―
 大塚 謙二 日本行政書士会連合会 副会長
 小笠原 徹 地方税共同機構システム部 部長
 岡安 雅幸 (一社)全国自動車標板協議会 専務理事
 猪股 博之 (独)自動車技術総合機構 審議役
 木場 宣行 (一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事
 島崎 有平 (一社)日本自動車販売協会連合会 参与
 徳永 泉 (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事
 堀内 俊樹 (一財)自動車検査登録情報協会 顧問
 岩田 剛和 軽自動車検査協会 理事
 武藤 孝弘 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事
 和 健二 (一社)日本自動車工業会 常務理事

(行政機関)

- 奥田 直彦 内閣官房IT総合戦略室 参事官
 橋本 亮二 国土交通省総合政策局情報政策課 課長
 小山 慧 警察庁交通局企画課 課長補佐
 竹原 裕二 交通規制課 課長補佐
 東 高士 総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室 室長

(国土交通省)

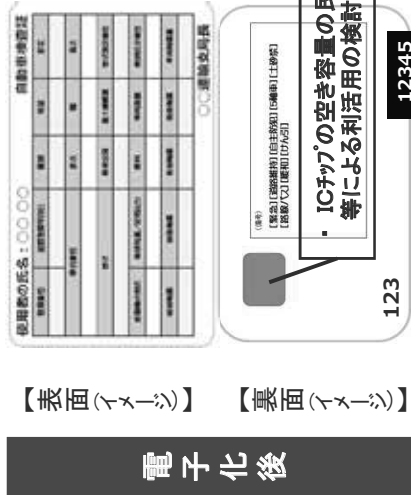
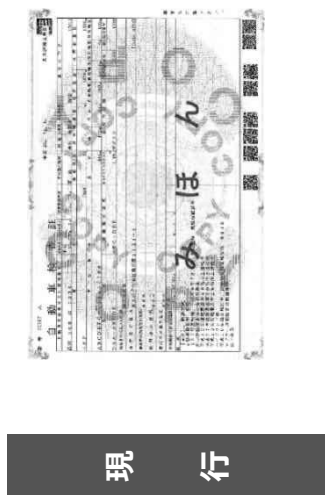
- 一見 勝之 自動車局長
 江坂 行弘 自動車局次長
 福田 守雄 大臣官房審議官(自動車局)
 小林 豊 自動車局総務課長
 中山 泰宏 自動車局保障制度参事官室長
 山崎 孝章 自動車局安全・環境基準課長
 野津 真生 自動車局技術・環境政策課長
 久保田 秀暢 自動車局審査・リコール課長
 平井 隆志 自動車局整備課長
 田中 賢二 自動車局自動車情報課長
 森原 紀子 自動車局自動車情報課長補佐

自動車検査証の電子化に関する検討会「報告書」概要①

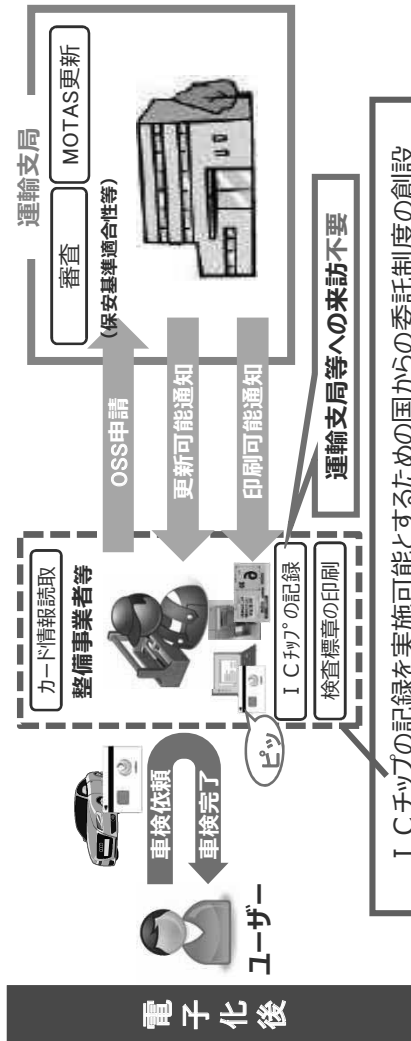
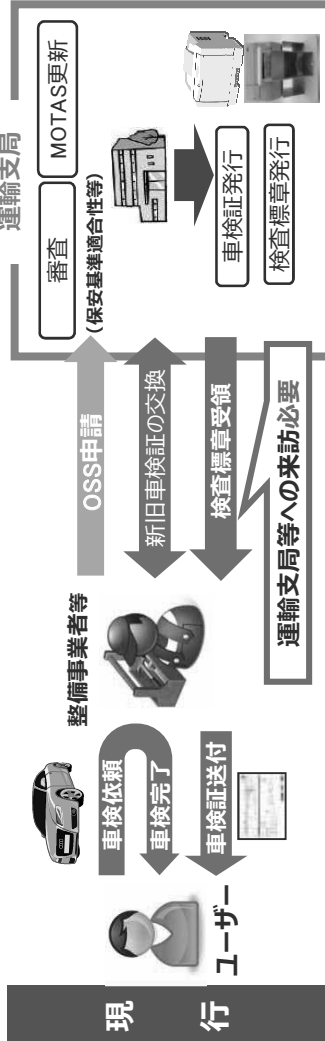
＜報告書Ⅱ「自動車検査証の電子化の基本的方向性」＞

- 継続検査等のOSS申請を行ってもなお残る自動車検査証の受取りのための来訪を不要とするため、整備事業者等のOSS手続代行者において自動車検査証情報を更新できるよう、以下①、②を内容とする道路運送車両法の関係規定が改正（「道路運送車両法の一部を改正する法律」令和元年5月24日公布）されたところ。
 - ① 自動車検査証をICカード化すること（現行の自動車検査証情報はICチップに記録）
 - ② 国からの事務の委託制度を創設すること
- 令和5年（2023年）1月からの導入を想定し、準備を進めているところ。

1. 自動車検査証のICカード化



2. ICチップの記録事務の委託

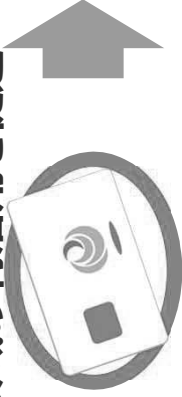


自動車検査証の電子化に関する検討会「報告書」概要②

＜報告書「Ⅲ 自動車検査証の電子化によるICチップの空き領域の利活用」＞

【空き領域の利活用の意義】

官民さまざまな主体による車検証ICチップの空き領域の利活用を促進



新たなサービスの創出

抜本的な業務の効率化

自動車ユーザーや
社会に大きな価値

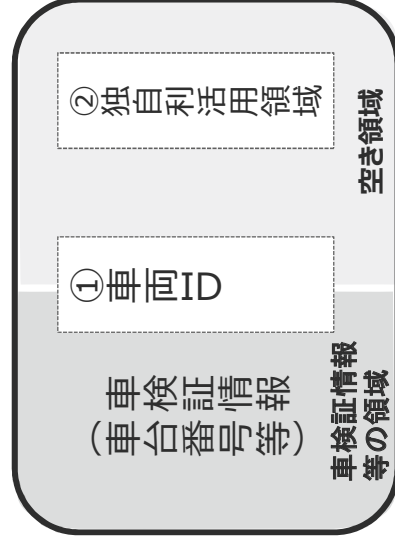
【空き領域の利活用に関して寄せられたアイデアの例】

- 車両のモデル、グレード、塗色、車台番号の打刻位置等車検証に記載されていない車両情報を格納すること、点検・整備や買取査定の際の作業が効率化する。
- 整備情報をデータとして格納することにより、自動車ユーザーや整備事業者の整備情報の管理が容易となることから、点検・整備の作業の励行、効率化につながる。
- 会員情報やポイント情報を格納し、ディーラー、ガソリンスタンド等の複数の会員証やポイントカードを1枚に集約する。

【利活用に関するニーズを実現していくための方策】

- ① 主体間の情報の連携を容易とするための車両IDの導入
- ② 各主体の独自サービス提供のために利用できる領域（独自利活用領域）の設定
- ③ 空き領域を活用するサービスに求められる要件（提供可能なサービスの範囲、利用主体の要件、必要な手続等）の整理

＜ICチップのイメージ＞



* 車両IDをどちらの領域に格納するか今後検討

自動車検査証の電子化に関する検討会「報告書」概要③

＜報告書「IV 自動車検査証の電子化のための技術的要件」・「V 今後の進め方」＞

技術的要件の整理

- ① ICカードの物理的な仕様（サイズ、信号インターフェース、券面記載事項等）
- ② セキュリティ対策（ICカード、検査標準、記録等事務代行システム）
- ③ 運輸支局等における自動車検査証発行業務及び記録等事務代行業務の実施手順

今後の進め方

1. 自動車検査証の電子化に向けた着実な準備

令和5年（2023年）1月の導入を目指し、利活用事務の要件や技術的要件を詳細に確定させ、システムの設計・開発、テスト、実証実験を着実に進めるよう早め早めの準備を進める。

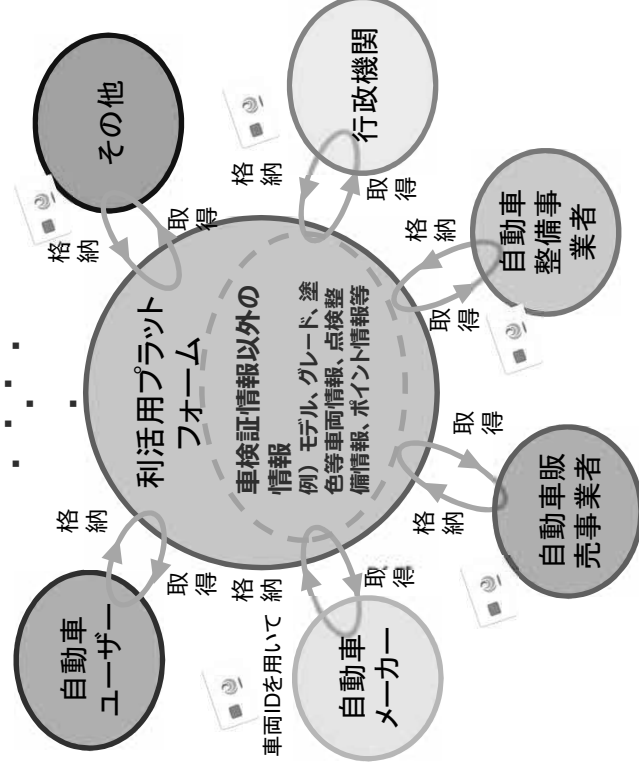
2. 自動車検査証の電子化に伴う自動車関連情報の情報連携

自動車検査証の情報が電子化され、空き領域を利用するための制度的な枠組みが明確化されたことにより、自動車関連情報の連携が容易となることが考えられるが、将来的にこれを実現、促進していくためには、なお整理すべき課題がある。

今後、これらの課題を整理し、**組織や業界の垣根を越えた自動車関連情報の連携についての取組みを促進することを旨**とす。

3. 新型コロナウイルス感染症の影響拡大を踏まえた一層のデジタル化の推進

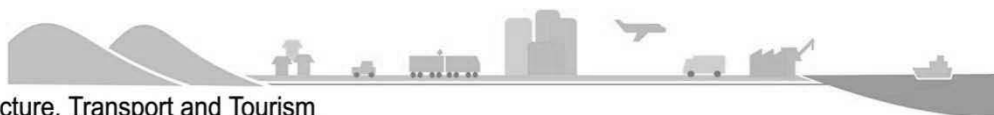
＜将来的な情報連携のイメージ＞



14, 自動運行装置（レベル3）に係る国際基準が初めて成立しました

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



令和2年6月25日
自動車局技術・環境政策課
安全・環境基準課

自動運行装置（レベル3）に係る国際基準が初めて成立しました

国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29*）第181回会合において、初めて、以下の国際基準が成立しました。

- 乗用車の自動運行装置（高速道路等における60km/h以下の渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転システム）
- サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート

* WP29は自動車安全・環境基準の国際調和と認証の相互承認を多国間で審議する唯一の場であり、日本も積極的に参画しています（別紙参照）。今次第181回会合は6月24日（日本時間深夜）にウェブ会議の形式にて開催されました。

1. 概要

日本は、自動運行装置等の基準化に向けて、WP29傘下の専門家会議等において共同議長等の役職を担い、官民オールジャパン体制で議論をリードしてきたところです。

6月24日、ウェブ会議の形式で開催されたWP29において、初めて自動運行装置（レベル3）、サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準が成立しました。

【日本が担った共同議長等の役職】

自動運転専門分科会 副議長	(独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 審議役 斧田孝夫
自動運転認証専門家会議 共同議長	
自動操舵専門家会議 共同議長	国土交通省自動車局安全・環境基準課 自動車認定協定対策官 森本裕史
サイバーセキュリティ専門家会議 共同議長	(独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 環境研究部副部長 新国哲也
データ記録装置専門家会議 共同議長	

2. 自動運行装置の国際基準の主な要件（詳細は別紙）

- 少なくとも注意深く有能な運転者と同等以上のレベルの事故回避性能
- 運転操作引継ぎ警報を発した場合、運転者に引き継がれるまでの間は制御を継続。運転者に引き継がれない場合はリスク最小化制御を作動させ、車両を停止
- ドライバーモニタリングシステムの搭載。システムの作動状態記録装置の搭載
- サイバーセキュリティ対策
- シミュレーション試験、テストコース試験、公道試験及び書面審査を適切に組み合わせた適合性の確認

3. サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の主な要件
(詳細は別紙)

- サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートに関する適切な組織体制の確保及び車両の対策

4. 国内の対応

国内においては、本年4月1日に今回の国際基準の成立に先行して、これと同等の内容の自動運行装置等の基準を施行しています。

【参考】4月1日に施行の基準については下記報道発表参照

「自動運転車に関する安全基準を策定しました！～自動運転車のステッカーのデザインも決定～」(令和2年3月31日公表)

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000338.html

【参考資料】

(別紙1) 自動運行装置の国際基準の概要

(別紙2) サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の概要

(別紙3) 自動運転技術に係る国際基準検討体制の概要

(別紙4) WP29 及び各協定の概要

【お問い合わせ先】

(WP29 全般)

自動車局 技術・環境政策課 竹村、伊堂寺

代表：03-5253-8111 (内線 42257)

直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639

(自動運行装置の国際基準関係)

自動車局安全・環境基準課 宮崎、菊地

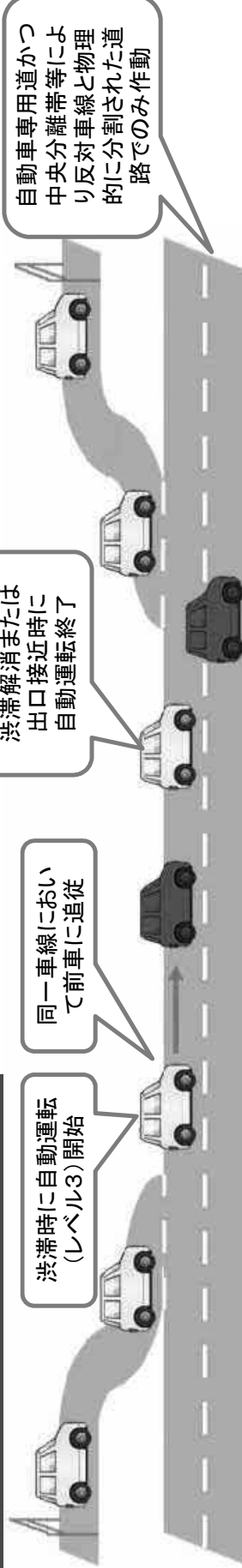
代表：03-5253-8111 (内線 42535)

直通：03-5253-8603、FAX：03-5253-1639

これまでの状況

- 2019年6月、国連WP29（自動車基準調和世界フォーラム）において、自動運転のフレームワークドキュメント（自動運転車の国際的なガイドラインと基準策定スケジュール等）に合意。
- 日本は、WP29傘下の専門家会議等において共同議長等の役職を担い、官民オールジャパン体制で議論をリード。
- 2020年6月に開催されたWP29本会議において成立。

対象となる自動運転のイメージ



主な要件

- 自動運転システムが作動中、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないことについて、注意深く有能な運転者と同等以上のレベルであること。
- 運転操作引継ぎの警報を発した場において、運転者に引き継がれるまでの間は制御を継続すること。運転者に引き継がれない場合はリスク最小化制御を作動させ、車両を停止すること。
- 運転者が運転操作を引き継げる状態のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること。
- 不正アクセス防止等のためのON/OFFや故障等が生じた時刻を記録する作動状態記録装置を搭載すること。
- 上記の要件について、シミュレーション試験、テストコース試験、公道試験及び書面を組合せて、適合性の確認を行うこと。
 （例：他車の割り込み等が起こりうる状況において、注意深く有能な運転者の反応速度や制動力等のモデルに基づいて回避可能と考えられる衝突を、当該自動運転車が回避できることを確認。）

サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の概要

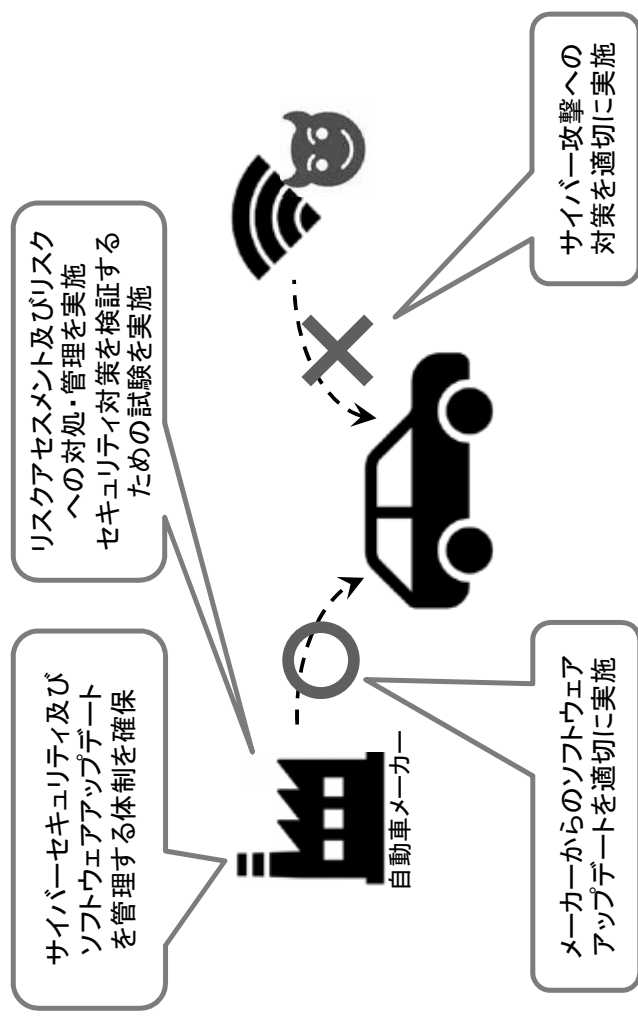
【別紙2】

これまでの状況

- 2019年6月、国連WP29(自動車基準調和世界フォーラム)において、自動運転のフレームワークドキュメント(自動運転車の国際的なガイドラインと基準策定スケジュール等)に合意。
- 日本は、WP29傘下の専門家会議等において共同議長等の役職を担い、官民オールジャパン体制で議論をリード。
- 2020年6月に開催されたWP29本会議において成立。

主な要件

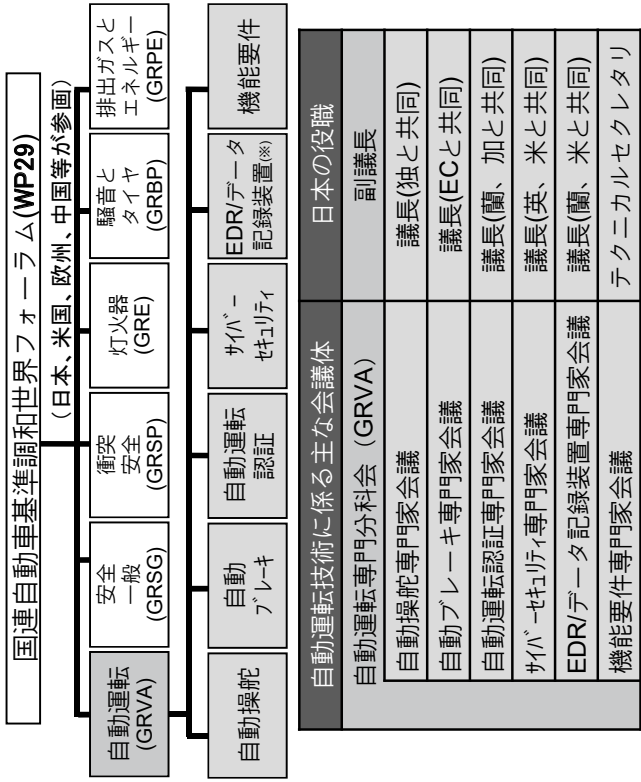
- サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの適切さを担保するための業務管理システムを確保すること。
- サイバーセキュリティに関して、車両のリスクアセスメント(リスクの特定・分析・評価)及びリスクへの適切な対処・管理の有効性を検証するための適切なかつ十分な試験を実施すること。
- 危険・無効なソフトウェアアップデートの防止や、ソフトウェアアップデート可能なことの事前確認等、ソフトウェアアップデートの適切な実施を確保すること。



自動運転に関する課題と我が国の国際的な取り組み

- 自動運転の早期実現に向けては産学官が密接に連携した取組みを推進しており、国土交通省としては、自動運転戦略本部（本部長：国土交通大臣）の下、車両の安全確保等に関するルール整備を着実に実施。
- 一方、自動運転に関する課題は世界共通であり、国際的な安全基準の策定には国際的な相互協力が不可欠。
- 国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）において、我が国は、自動運転に係る基準等について、共同議長又は副議長等として議論を主導し、自動車線維持、サイバーセキュリティ対策等の自動運転に係る国際基準が成立。
- 引き続き各国と協力し、さらに高度な自動運転に係る国際基準の策定に向けて検討。

自動運転技術に係る国際基準検討体制及び検討項目



<これまでに策定された基準>

【レベル2】

- ・自動駐車(リモコン駐車)
- ・手を添えた自動ハンドル(車線維持/車線変更)



<今回策定された基準>

【レベル3】

- ・自動ハンドル(車線維持)
- ・ドライバースタット



【全てのレベルに共通】

- ・サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート

自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の概要

1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

自動車基準調和世界フォーラムは、国連欧州経済委員会 (UN/ECE)の下にあり、傘下に六つの専門分科会を有している。分科会で技術的、専門的検討を行い、検討を経た基準案の審議・採決を行っている。

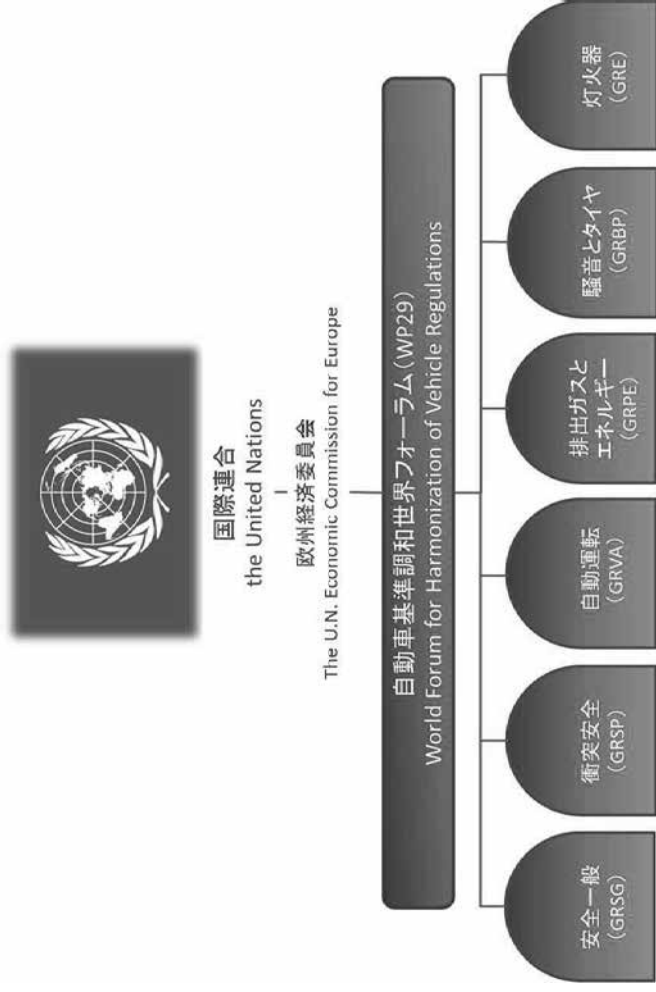
3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1地域 (EU)に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等 (日本は1977年から継続的に参加)、また、非政府機関 (OICA (国際自動車工業会)、IMMA (国際二輪自動車工業会)、ISO (国際標準化機構)、CLEPA (欧州自動車部品工業会)、SAE (自動車技術会)等)も参加している。

4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行う。

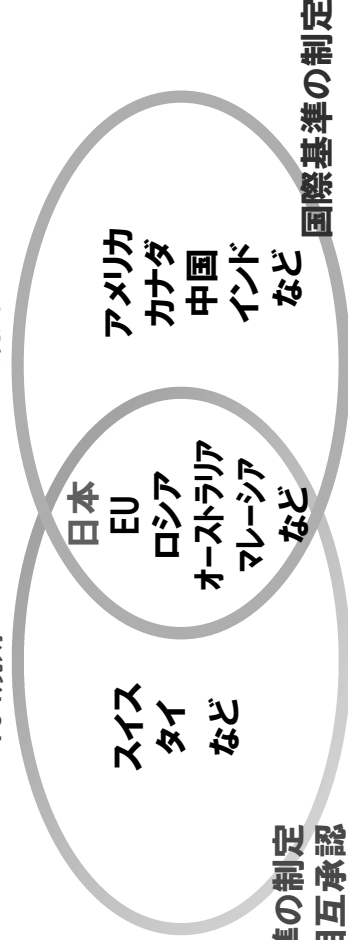
- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定 (略称)」
(1958年協定)
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定 (略称)」
(1998年協定)



1958年協定

57カ国・地域
154規則

1998年協定

38カ国・地域
20規則国際基準の制定
認証の相互承認

国際基準の制定



1958年協定、1998年協定について

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合の諸規則の採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」(1958年協定)

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定」(1998年協定)

1. 協定の目的

1958年に締結された国連の多国間協定であり、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を推進することにより、安全で環境性能の高い自動車を普及するとともに、自動車の国際流通の円滑化を図ることを目的としている。

1. 協定の目的

自動車とその部品の安全性と環境レベルの向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置毎の技術基準の策定及び当該基準の1958年協定に基づく規則や各国法規への導入による基準の国際調和を目的とした協定であり、日米EUが主体的にその原案を作成し、国連において、平成10年(1998年)に採択された。

2. 加入状況

令和2年(2020年)5月現在、56か国、1地域(EU)が加入。

日本は、平成10年(1998年)11月24日に加入。

ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィリピン、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイスランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ペラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、欧州連合(EU)、日本、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、キプロス、マルタ、韓国、マレーシア、タイ、モントネグロ、チュニジア、カザフスタン、アルバニア、エジプト、ジョージア、サンマリノ、モルドバ、アルメニア、ナイジェリア、パキスタン〔下線はEU加盟国、□はアジア諸国〕



3. 基準の制定状況

令和2年(2020年)5月現在、154項目の協定規則(UN Regulation)を制定。

2. 加入状況

令和2年(2020年)5月現在、37か国、1地域(EU)が加入。

日本は、平成11年(1999年)8月3日に加入。

カナダ、米国、日本、フランス、イギリス、欧州連合(EU)、ドイツ、ロシア、中国、韓国、イタリア、南アフリカ、フィリピン、ハンガリー、トルコ、スロベニア、スロバキア、ニュージーランド、オランダ、アゼルバイジャン、スペイン、ルーマニア、スウェーデン、ノルウェー、キプロス、ルクセンブルク、マレーシア、インド、リトアニア、モルドバ、チュニジア、オーストラリア、カザフスタン、タジキスタン、ペラルーシ、サンマリノ、ウズベキスタン、ナイジェリア (下線はEU加盟国、□はアジア諸国)



3. 基準の制定状況

令和2年(2020年)5月現在、20項目の世界統一技術規則(UNGTR)を制定。

15,乗用車等の排出ガス・燃費性能の評価方法を改訂します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年6月30日
自動車局安全・環境基準課

乗用車等の排出ガス・燃費性能の評価方法を改訂します

～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～

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)第178回会合において採択された排出ガス・燃費性能の評価方法(WLTCモード法)の改訂を我が国に取り入れるため、本日、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正しました。

自動車の環境基準について、国際的な整合性を図り大気環境の保全等を確保するため、我が国は国際連合の「車両等の世界的技術規則協定」に平成11年に加入し、現在、国際的な技術基準である「世界技術規則」について議論を行っているところです。

乗用車等の排出ガス・燃費試験法においては、平成28年10月に、世界技術規則第15号の「乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法」(以下「WLTCモード^{*}法」という。)を国内導入したところですが、今般、令和元年6月の国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)第178回会合において、WLTCモード法の改訂が採択されました。

これを踏まえ、我が国において当該改訂後のWLTCモード法による排出ガス・燃費性能の評価等を実施するため、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。)及び道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示(平成15年国土交通省告示第1318号)について改正を行いました。

※WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

1. 改正の概要

- 超小型モビリティのように、最高速度が制限された電気自動車について、車両に適した走行モードを規定
- シャンダイナモメータ上で試験走行を行ったときの実際の車速と目標車速との乖離を表す指標について、より正確に走行モードに追従するよう許容幅の要件を規定
- その他、所要の改正

2. 公布・施行・適用義務化

公布・施行 令和2年6月30日

適用義務化 令和3年10月1日(新型車)

【お問い合わせ先】 自動車局安全・環境基準課 河野、菊野
代表 03-5253-8111 (内線：42522)
直通 03-5253-8603 FAX 03-5253-1636

16,後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定結果を公表します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和2年7月1日
自動車局技術・環境政策課

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の認定結果を公表します

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置について、一定の機能等を有すると認められるものとして2装置を認定しましたので、使用上の注意点等とともに公表します。

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置については、様々な製品の装着・販売が進んでおり、消費者が正しく理解した上で適切に選択し使用していくためには、情報提供の充実が重要です。

このため、市販されている装置のうち製造者等から申請のあったものについて、提出書面等に基づき技術的な調査・確認を行い、一定の機能等を有すると認められるものを国が認定する性能認定制度※を令和2年4月に創設し、今回初めて同制度に基づく認定を行いました。

※：当該制度は、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全対策」(令和元年6月18日関係閣僚会議)に基づき創設したもので、これに先立ち、令和元年12月17日及び令和2年5月26日に「先行個別認定」を実施し、計14装置が認定。

後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置は、分類によって機能する範囲等が異なるだけでなく、製品毎に、使用方法、作動条件、作動の解除条件等が異なります。適切に使用するためには、このような製品の特性を正しく理解することが重要です。購入する際には必ず販売・取付けを行う事業者から十分な説明を受けた上で、使用上の注意点等に留意してご使用ください。

【装置共通の注意事項】

- 装置にはそれぞれ作動限界があり、また、不要な作動をする場合があります。使用を開始する前に、不要作動への対処方法等も含め取扱説明書等により必ず確認するとともに、疑問がある場合は製造者等や販売・取付けを行う事業者へお問い合わせください。
- 本認定は、製造者等が指定する取付け事業者が取付けや使用上の注意点の説明等を確実にを行うことを前提としたものであり、製品単体の認定ではありません。(該当する取付け事業者以外で取付けたものは、認定の対象外となります。)

認定対象装置は以下のとおりです。(装置一覧は別添参照)

○障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置

- ・ 踏み間違い加速抑制システム 08Z35-PM0 (ホンダアクセス)
- ・ 踏み間違い加速抑制システム II ※ (トヨタ自動車)
※障害物が無い状況における踏み間違いにも対応し、車速が約30km/hまで作動

【認定対象装置】: 添付資料参照

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000042.html

なお、今後とも引き続き認定の申請を受け付けるとともに、認定した製品については、順次上記リンク先のHPIにて公表します。

【問い合わせ先】

自動車局 技術政策課 木内、玉屋
代表：03-5253-8111 (内線 42254)
直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639

製品名：踏み間違い加速抑制システムⅡ（トヨタ自動車株式会社）

装置概要

発進時、前方の壁などの障害物を検知しているときに、ランプとブザーでお知らせし、万一、その状態からアクセルペダルが強く踏み込まれたと検知した場合や、低速走行時、障害物の有無に関わらず、アクセルペダルが強く踏み込まれたと検知した場合にエンジン出力を抑制する装置。後退時は障害物の有無に関わらず、ペダルが強く踏み込まれたと検知した場合、エンジン出力を抑制する。（後方の障害物検知機能なし）

①装置の作動概要

【前進する場合】

（前方に障害物がある場合）

- 発進時または車速が約10km/h以下で進行方向約3m以内に障害物がある状況において、一定以上にアクセルを踏んだときに作動します。

（前方に障害物がない場合）

- 車速が約30km/h以下で、アクセルを強く踏んだときに（障害物の有無にかかわらず）作動します。

ピー—



約30km/h以下

【後退する場合】

- 車速が約10km/h以下のとき、一定以上アクセルを踏んだときに作動します。
- 車速が約5km/hを超えた状態でアクセルを踏んだときにも作動します。



【作動時の状態】

- アクセル信号がキャンセルされアイドリング状態となり、加速が抑制されます。また、表示機によるランプとブザーで作動中であることを警告します。

②作動後の解除条件

- 車両が停止する、又は、アクセルを約5秒以上踏み続ける等の操作を行うことにより、加速抑制機能が解除されます。

③使用上の注意点

- 自動で停車させる機能ではないため、必ず運転者自身でブレーキペダルを踏んで停車してください。
- 前進する場合の前方に障害物がない場合において、ウィンカーを出しながらの発進・加速や、急な登坂での発進、ブレーキペダルを離してから2秒以内のアクセル操作では、加速抑制機能が作動しません。
- 加速抑制機能を停止したいときは、停車した状態で機能オフスイッチを押してください。
- その他使用上の注意点については、必ず使用前に取扱説明書等により確認してください。

問合せ先

HP URL

トヨタ自動車 お客様相談センター 0800 - 700 - 7700（9:00~18:00、年中無休）

https://toyota.jp/sapotoyo/commentary/sapotoyoplus/kasoku_yokusei_system/（2020年7月1日更新予定）

- 認定を受けた事業者が指定する取付け事業者以外において装置を取付けた場合は認定の対象外となります。
- 購入時や取付け時に、装置の作動条件、使用方法、注意事項等について、購入先や取付け事業者から説明を受けてください。
- 装置の作動条件、使用方法、注意事項等について、必ずご自身でも取扱説明書で確認してください。
- 不具合情報は、国土交通省の自動車不具合情報ホットラインまでお寄せください。http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rci/hotline.html

製品名：踏み間違い加速抑制システム(08Z35-PM0)(株式会社ホンダアクセス)

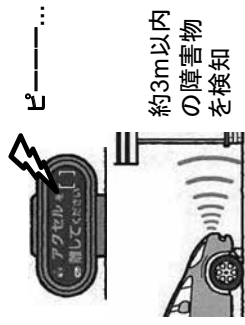
装置概要

前進時前方の壁などの障害物を検知しているときに、ランプとブザーでお知らせし、万一、その状態からアクセルペダルが強く踏み込まれたと検知した場合、エンジン出力を抑制する装置。後退時は障害物の有無に関わらず、ペダルが強く踏み込まれたと検知した場合、エンジン出力を抑制する。(後方の障害物検知機能なし)

①装置の作動概要

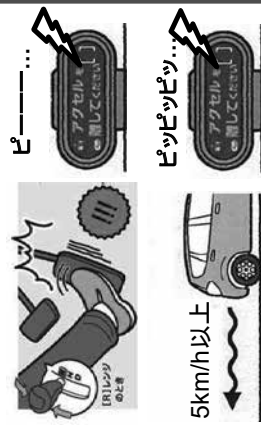
【前方に障害物がある場合】

- 発進時または車速が10km/h以下で進行方向約3m以内に障害物がある状況において、一定以上にアクセルを踏んだときに作動します。



【後退する場合】

- ① 発進時に一定以上アクセルを踏んだときに作動します。
- ② 車速が約5km/hを超えた状態でアクセルを踏んだときにも作動します。



【作動時の状態】

- アクセル信号がキャンセルされアイドリング状態となり、加速が抑制されます。また、表示機によるランプとブザーで作動中であることを警告します。

②作動後の解除条件

【前方に障害物がある場合】又は【後退する場合】①

- 車両が停止する、又は、アクセルを約4秒以上踏み続ける等の操作を行うことにより、加速抑制機能が解除されます。

【後退する場合】②

- 車速が約3km/hを下回ったときに、加速抑制機能が解除されます。

③使用上の注意点

- 自動で停車させる機能ではないため、必ず運転者自身でブレーキペダルを踏んで停車してください。
- 登坂路、右折時などに前方車両に接近した状況でアクセルを強く踏み込むと、加速抑制機能が作動する場合があります。前方車両との車間距離を十分保って運転してください。
- 加速抑制機能を停止したいときは、停車した状態で機能オフスイッチを押してください。
- その他使用上の注意点については、必ず使用前に取扱説明書等により確認してください。

問合せ先 HP URL

ホンダアクセス お客様相談室 0120 - 663521 (9:00~12:00、13:00~17:00、土日、祝日、指定休日除く)
<https://www.honda.co.jp/ACCES/kasokuyokusei/> (発売に合わせて公開予定)

- 認定を受けた事業者が指定する取付け事業者以外において装置を取付けた場合は認定の対象外となります。
- 購入時や取付け時に、装置の作動条件、使用方法、注意事項等について、購入先や取付け事業者から説明を受けてください。
- 装置の作動条件、使用方法、注意事項等について、必ずご自身でも取扱説明書で確認してください。
- 不具合情報は、国土交通省の自動車不具合情報ホットラインまでお寄せください。http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rci/hotline.html

17, スキャンツールの導入補助を開始

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年7月17日

自動車局整備課

スキャンツールの導入補助を開始

(貨物輸送事業者と荷主の連携等による運輸部門省エネルギー化推進事業費補助金)

～車載電子機器の故障や劣化の把握をサポートする整備機器の導入を支援します～

国土交通省は、自動車整備技術の高度化を図り、次世代自動車の省エネルギー性能維持を推進するため、自動車整備事業者等に対して、スキャンツールの導入を支援します。申請は7月27日(月)から受け付けます。

1. 公募期間

令和2年7月27日(月)～10月30日(金)※

※ただし、補助申請の合計額が予算額に達した場合、公募期間内であっても公募は終了いたします。また、公募期間内に関わらず交付決定を順次実施します。

2. 補助対象事業者

- ① 道路運送車両法第78条に定める認証を受けた自動車特定整備事業者
- ② 道路運送車両法第94条に定める認定を受けた優良自動車整備事業者
- ③ 自動車整備士を有する自動車関連施設で自動車の点検等を含む事業を行う者

3. 事業内容(概要)

- ・補助対象事業者に対して、スキャンツール本体又はPC等からインターネットを通じて外部に情報を送信できる等一定の要件を満たすスキャンツールを新たに購入する場合の経費の一部を補助(補助率は1/3、1事業場あたりの補助上限額は15万円とし、交付決定前に購入した機器は補助の対象外となりますのでご注意ください。)
- ・補助対象事業者は20台以上の車両にスキャンツールを使用して診断データ等を報告

4. 申請方法及び問い合わせ先

対象となる機器、公募要領、申請様式等その他補助事業に関するお問い合わせにつきましては、補助事業の申請等の事務を行うパシフィックコンサルタンツ株式会社のホームページをご覧ください。

・パシフィックコンサルタンツ株式会社(補助事務執行団体)

ホームページ：<https://www.pacific-hojo.jp/>

TEL：03-5280-9501 FAX：03-5280-9502

※申請書類提出先。書類の記載方法など補助申請に関することはこちらにお問い合わせ下さい。

5. その他

公募期間中は、前日までの補助申請件数・申請額も上記ホームページでご確認いただけます。また、公募を終了する場合も同ホームページ上にてお知らせいたします。

【問い合わせ先(申請方法等のお問い合わせは上記のパシフィックコンサルタンツ(株)へお願いします】

・国土交通省自動車局整備課 高瀬、濱田

TEL：03-5253-8111(代表)(内線42-415)、03-5253-8599(直通)

FAX：03-5253-1639

18, 地方運輸局職員採用試験（技術系社会人経験者）の実施について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表:

北海道運輸局、東北運輸局、関東運輸局、
北陸信越運輸局、中部運輸局、近畿運輸局、
中国運輸局、四国運輸局、九州運輸局

令和2年7月21日
鉄道局技術企画課
自動車局技術・環境政策課

地方運輸局職員採用試験（技術系社会人経験者）の実施について

地方運輸局では、自動運転車等先進技術に対応した自動車・鉄道技術行政の体制を強化するため、社会人経験者を対象として技術系職員への採用希望者を令和2年7月31日より8月31日までの間、募集します。

国土交通省地方運輸局技術系職員は、自動車検査証の交付、自動車整備工場の認証・指定や、鉄道施設・車両の審査・検査、鉄道事故に関する調査支援・指導等の業務を担当しています。

昨今の自動車分野における自動運転等先進技術の開発・普及の進展や鉄道分野における無線による列車制御等の様々な先進技術の開発の状況等を踏まえ、国土交通省地方運輸局では多様な人材を確保することで、最新技術に対応した更なる体制の充実を図るべく、社会人経験の豊富な係長級職員の採用を目的とした選考採用試験を各地方運輸局において実施します。

募集の概要は次のとおりですが、詳細は添付受験案内及び各地方運輸局のホームページをご参照ください。

1. 応募資格

高校卒業後、企業、官公庁等での正社員・正職員としての勤務経験が、令和2年4月1日現在で11年（高等専門学校、専修学校又は短期大学を卒業した者にあつては9年、大学を卒業、大学院を修了又は専修学校の専門課程を修了し高度専門士の称号が付与された者にあつては7年）以上ある方。

2. 採用予定数

(1) 自動車関係：下表のとおり採用を予定

運輸局	北海道	東北	関東	近畿	四国
採用予定数	1	2	6	3	1

(2) 鉄道関係：関東及び九州の運輸局において、それぞれ1名の採用を予定。

3. 勤務地

各地方運輸局（本局又は管内の運輸支局）

4. 選考方法

書類選考、作文試験、基礎能力・専門試験及び面接試験

<お問い合わせ先>

自動車局技術・環境政策課 課長補佐 宮下 TEL:(03)5253-8111（内線 42-202、42-214）
鉄道局技術企画課 課長補佐 早川、水野 TEL:(03)5253-8111（内線 40-703、40-702）

※新型コロナウイルス感染症の状況によっては試験日程等の変更がありうる場合があります。

19,自動運転に対応した新たな検査手法を導入します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年8月5日
自動車局安全・環境基準課
自動車局整備課

自動運転に対応した新たな検査手法を導入します！！

～ 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 ～

令和6年10月から、自動車の検査（車検）において、自動ブレーキ等の自動運転技術等に用いられる電子制御装置の目に見えない故障に対応するための電子的な検査を開始することとしました。

自動ブレーキ等の電子制御を駆使した自動運転技術については、近年、軽自動車を含む幅広い車両への搭載が進んでいます。これらの技術は、交通事故防止に大きな効果が期待される一方、故障時には誤作動等により事故につながる恐れがあることから、使用時においても、確実に機能維持を図ることが重要です。

このため、国土交通省では、平成29年12月から「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」（座長：須田義大東京大学生産技術研究所教授）において、自動運転技術に用いられる電子制御装置まで踏み込んだ自動車検査の手法について検討を行い、平成31年3月に最終報告書を取りまとめたところです。

今般、同報告書を踏まえ、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示を本日公布し、令和3年10月以降の新型車を対象に、令和6年10月から電子的な検査（車検）を開始（※）することとなりました。

（※）輸入車については、令和4年10月以降の新型車を対象に令和7年10月から検査を開始

なお、令和3年10月から電子的な検査のプレテストを開始するとともに、必要な情報管理に関する実費として、一両当たり400円を（独）自動車技術総合機構が徴収することとしております。

【検査の対象となる装置】

- ① 運転支援装置
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）
 - ・ 自動命令型操舵機能（レーンキープ） 等
- ② 自動運行装置
- ③ 排ガス関係装置



<検査のイメージ>

参考：「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/OBD_Inspection_System.html

（お問い合わせ先）

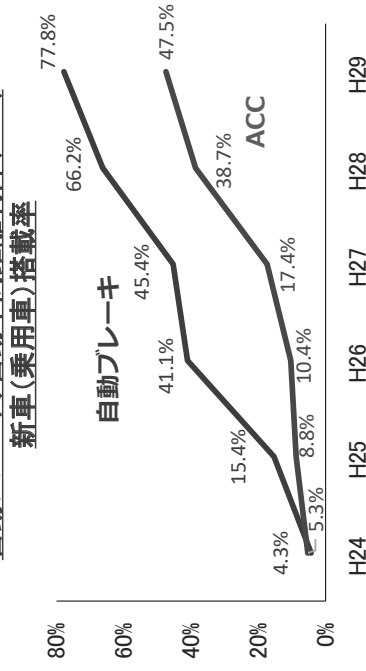
国土交通省自動車局整備課 高瀬、井原

代表：03-5253-8111（内線：42424）、直通：03-5253-8599、FAX：03-5253-1639

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法のあり方検討会報告書(概要)

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認が必要。
- 現在の自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認により行われているが、自動運転技術等に用いられる電子装置の機能確認には対応していない。

自動ブレーキ、自動車間距離制御(ACC) 新車(乗用車)搭載率



電子装置の不具合事例

- ACCを使用して高速道路を走行中、突然、機能が停止し、強い回生ブレーキが作動。
⇒ 前方監視用のカメラが偏心していた
- 上り坂を走行中、自動でブレーキが誤作動し、急減速した。
⇒ 自動ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた

現在の車検では検出できない不具合

諸外国の状況

EU

- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨 (EU指令 2014/45EU)。
- ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。

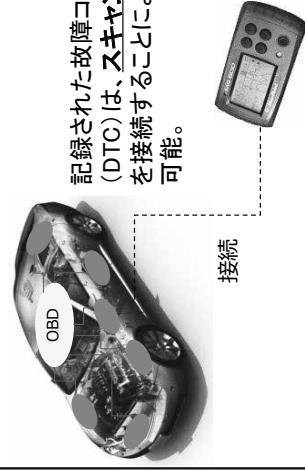
米国

33の州・地区においてOBDを活用した排出ガス検査を実施中。

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

車載式故障診断装置(OBD)とは

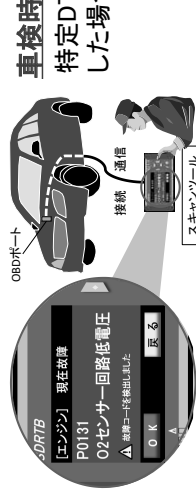
最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「**車載式故障診断装置(OBD: On-Board Diagnostics)**」が搭載されている。



OBDを活用した自動車検査手法

- 自動車メーカー
- 提出
- 故障コード読出に必要な技術情報 (ECU情報)
- 保安基準不適合の故障コード (特定DTC)

(独)自動車技術総合機構において、「ECU情報」、「特定DTC」を一元管理し、全国の車検場、整備工場へ提供。



車検時

特定DTCを検出した場合は不合格

対象車両・装置及び検査開始時期

対象 2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック※1

① 運転支援装置※2

アンチロックブレーキシステム(ABS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシスト、自動ブレーキ、車両接近通報

② 自動運転機能※2

自動車線維持、自動駐車、自動車線変更など

③ 排ガス関係装置

検査開始時期

2024年※3

※1 型式指定自動車・多仕様自動車に限る。輸入車は2022年以降の新型車
 ※2 保安基準に規定があるものに限る。
 ※3 輸入車は2025年

20,自動車の特定改造等の許可制度を本年11月より開始します

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年8月5日
自動車局
審査・リコール課

自動車の特定改造等の許可制度を本年11月より開始します —適切なソフトウェアアップデートを確保するための環境整備について—

自動運転車をはじめとする自動車の使用過程における適切なソフトウェアアップデートを確保する環境を整備するため、今般、自動車の特定改造等の許可制度を創設するとともに、本制度を本年11月より開始することとします。

1. 背景

昨今の自動車技術の進展に伴い、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたソフトウェアをアップデートし、性能変更や機能追加(改造)を大規模かつ容易に行うことが可能となっていることを踏まえ、当該改造等に係る許可制度を創設すること等を内容とする道路運送車両法の一部を改正する法律(令和元年法律第14号)が、昨年5月に公布されました。

今般、本法律の規定に基づき、特定改造等の許可における具体的な要件や手続き等を規定するために必要な関係政省令等の整備を行いました。

2. 許可制度の概要 ※詳細は別添1・2を参照

○許可の要件:

- ① 申請者が、適切なソフトウェアアップデート及びサイバーセキュリティを確保するために必要な業務管理能力を有すること。
- ② 申請者が、ソフトウェアアップデートに起因した不具合の是正を適確に実施するために必要な体制を有すること。
- ③ ソフトウェアアップデートされた自動車が保安基準に適合すること。

○遵守事項:

- ① 許可の申請書等に所定の変更事項が生じた場合における国土交通大臣への届出
- ② ソフトウェアアップデートの実施状況、当該アップデートに関する情報の記録・保管
- ③ アップデート車両のサイバーセキュリティに対する脅威及び脆弱性の監視、検出及び対応
- ④ アップデートの目的及び内容、新しい機能の使用方法に関する情報の使用者への提供 等

3. スケジュール

○公 布: 令和2年8月5日(本日)

○施 行: 令和2年11月23日(※ 申請の事前受付については、同年8月23日より開始)

別紙1 : 自動車の特定改造等の許可制度について(概要)

別紙2 : 道路運送車両法関係手数料令等の一部改正及び自動車の特定改造等の許可に関する省令等の制定について

【お問い合わせ先】

審査・リコール課 笠井、高橋

代表: 03-5253-8111 (内線: 42363)

直通: 03-5253-8596、FAX: 03-5253-1640

(別紙1) 自動車の特定改造等の許可制度について(概要①)

課題

- 昨今の自動車技術の進展に伴い、自動車製作者等において、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変し、性能変更や機能追加(改造)を大規模かつ容易に行うことが可能となっている。
- これまでの道路運送車両法では、通信を活用した自動車の電子的な改造が大規模に行われることは想定されていなかったことから、サイバーセキュリティの確保を含め、改造が適切に行われることを確保する必要がある。

改正車両法の内容

○ 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等(特定改造等)をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととする。

○ 許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせることとする。

特定改造等のイメージ



許可制度の概要

- ① 自動車の特定改造等を行う者は、あらかじめ許可を受けること
(申請者の能力[※]及び体制、改造された自動車の保安基準適合性)
※適切なソフトウェアアップデート及びサイバーセキュリティの確保
- ② ①の許可を受けた者の遵守事項(プログラムの適切な管理及び確実な改変等)

- ③ その他、①の許可を受けた者に対する是正命令、許可の取消し、罰則等
- ④ ①の許可に係る事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせる。

(注)「特定改造等」には、使用者等にプログラムの変更による改造をさせる目的をもって当該改造のためのプログラムを電気通信回線等により提供することを含む。

スケジュール

○ 公布: 令和2年8月5日 ○ 施行: 道路運送車両法の一部を改正する法律第3条の施行の日(令和2年11月23日)

(別紙1) 自動車の特定改造等の許可制度について(概要②)

1. 許可の対象行為

- ① 保安基準適合性に影響を及ぼすソフトウェアアップデートを電気通信回線の使用によりする行為 (Over The Air)
- ② ①のアップデートを目的として、当該アップデートのためのソフトウェアを整備事業者等に提供する行為

2. 許可の要件

- (1) 能力： サイバーセキュリティの確保のための業務管理能力※²(上記①の行為) } 原則3年毎の審査
- (2) 体制： 適切なソフトウェアアップデートの確保のための業務管理能力※³(上記①及び②の行為) } 許可1件(型式)毎の審査
- (3) 保安基準適合性： ソフトウェアアップデートされた自動車の保安基準適合性

※² 車両のサイバーセキュリティに対する脅威及び脆弱性の特定、リスク分析、リスク分析結果を踏まえた対策の実施 等

※³ アップデートが他のシステムに与える影響の評価、アップデート対象車両の特定、ソフトウェア配経路のセキュリティ確保 等

3. 遵守事項

- 許可の申請書及びその添付書面に所定の変更事項が生じた場合における国土交通大臣への届出
- ソフトウェアアップデートの実施状況、当該アップデートに関する情報の記録・保管
- アップデート車両のサイバーセキュリティに対する脅威及び脆弱性の監視、検出及び対応
- アップデートの目的、内容及び所要時間、新しい機能の使用方法等に関する情報の使用者への提供 等

4. 公布・施行

- 公布： 令和2年8月5日(本日)
- 施行： 道路運送車両法の一部を改正する法律第3条の施行の日(令和2年11月23日)※⁴

※⁴ 申請の事前受付については、同年8月23日より開始。

5. 適用日

施行日と同じ。ただし、自動運行装置搭載車以外の2.(1)の能力審査は、当面的間適用しない。

令和 2 年 8 月
自 動 車 局

道路運送車両法関係手数料令等の一部改正及び 自動車の特定改造等の許可に関する省令等の制定について －自動車の特定改造等の許可に関する制度整備－

1. 改正の背景

令和元年 5 月 24 日に公布された道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第 14 号。以下「改正法」という。）において、自動運行装置等に組み込まれたプログラム等の改変による改造を、電気通信回線を使用する方法によりする行為等（以下「特定改造等」という。）をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととされた。

当該許可に関する改正法の規定の施行期日は、公布の日から起算して 1 年半を超えない範囲内とされているところ、その施行に向けて、改正法において委任されることとされた許可の手数料、手続、要件をはじめ、自動車の特定改造等の許可（以下「許可」という。）に関する制度整備のために必要な規定を定める必要がある。

これらを踏まえ、道路運送車両法関係手数料令（昭和 26 年政令第 255 号）、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）、道路運送車両法関係手数料規則（平成 28 年国土交通省令第 17 号）等の関係省令及び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）等の関係告示について所要の改正を行うほか、自動車の特定改造等の許可に関する省令（仮称）等を新たに制定することとする。

2. 改正の概要

（1）道路運送車両法関係手数料令の一部改正

許可を受けるに際して国及び独立行政法人自動車技術総合機構（以下「機構」という。）に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して定める（改正法による改正後の道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」という。）第 102 条第 4 項関係）。

（2）自動車の特定改造等の許可に関する省令等の制定

①許可の申請手続及び許可対象行為（法第 99 条の 3 第 1 項関係）

許可に関する申請手続を定めるほか、次のいずれかに該当する行為を許可の対象とする。

- 自動運行装置その他の装置に組み込まれたプログラム等の改変による改造であって、法第 41 条第 1 項各号に掲げる装置に係る性能の変更（軽微な変更を除く。）を行うものを、電気通信回線を使用する方法によりする行為（法第 99 条の 3 第 1 項第 1 号関係）
- 当該改造をさせる目的をもって、電気通信回線を使用する方法及び電磁的記録媒体を配布する方法により自動車の使用者その他の者に対し、当該改造のためのプログラム等を提供する行為（法第 99 条の 3 第 1 項第 2 号関係）

②許可の要件（法第99条の3第3項関係）

許可の要件を以下のとおり定める。

- 法第99条の3第1項（第1号に係る部分に限る。）の許可を申請する者（以下「1号申請者」という。）が、特定改造等の適確な実施を確保するために必要なものとして、プログラム等の適切な管理及び確実な改変並びにサイバーセキュリティを確保するための業務管理システムであって、下記（i）及び（ii）に掲げる要件に適合するものを有すること
- 法第99条の3第1項（第2号に係る部分に限る。）の許可を申請する者が、特定改造等の適確な実施を確保するために必要なものとして、プログラム等の適切な管理及び確実な改変を確保するための業務管理システムであって、下記（i）に掲げる要件に適合するものを有すること
- 申請者が、プログラム等の改変により改造された自動車に不具合が発生した場合において、その是正への対応を適切に実施するために必要な体制を有すること
- 申請に係るプログラム等の改変により改造された自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合すること

（i）プログラム等の適切な管理及び確実な改変を確保するための業務管理システムの要件

- 業務管理システムは以下のプロセスを有すること。
 - ・ プログラム等の改変による改造の対象となる車両を特定するためのプロセス
 - ・ プログラム等及びハードウェアの構成の互換性を検証するためのプロセス
 - ・ プログラム等の改変による改造が他のシステムに及ぼす影響を評価及び記録するためのプロセス
 - ・ プログラム等の改変による改造に関する情報を使用者等に通知するためのプロセス
 - ・ 上記検証及び評価の結果、プログラム等の改変による改造の内容、当該改造の実施状況等の当該改造に関する情報を記録し、保管するためのプロセス
 - ・ プログラム等の改変による改造の開始前において、改竄を合理的に防止するために当該改造が保護されることを確保するためのプロセス
 - ・ プログラム等の改変による改造が運転中に行われる場合において、当該改造が車両の安全性に影響を及ぼさないことを評価するためのプロセス（1号申請者に限る。）

（ii）サイバーセキュリティを確保するための業務管理システムの要件

- 業務管理システムは、開発・生産・生産後の各段階が考慮されたものであること。
- 業務管理システムにおいて使用される以下のプロセスにより、サイバーセキュリティが十分に考慮されることが確保されていること。
 - ・ サイバーセキュリティを管理するためのプロセス
 - ・ 車両に対するリスクを特定するためのプロセス
 - ・ 特定されたリスクを評価、分類及び処理するためのプロセス
 - ・ 特定されたリスクが適切に管理されていることを検証するためのプロセス
 - ・ 車両のシステムのサイバーセキュリティをテストするためのプロセス
 - ・ リスクアセスメントが最新に保たれていることを確保するためのプロセス
 - ・ 車両へのサイバー攻撃、サイバーセキュリティに対する脅威及び脆弱性の監視、検出及び対応のためのプロセス並びに実施されたサイバーセキュリティを確保するための

対策が依然として有効であるかどうかを評価するためのプロセス

③許可を受けた者の遵守事項（法第 99 条の 3 第 5 項関係）

許可を受けた者は、以下の事項を遵守しなければならないこととする。

- 許可の申請書及びその添付書面に所定の変更事項が生じたときは、その旨を国土交通大臣に届け出ること。
- プログラム等の改変による改造の実施状況等、当該改造に関する所定の情報を記録するとともに、許可を受けた者の施設において当該情報を保管すること。
- サイバーセキュリティに対する脅威及び脆弱性の監視、検出及び対応等の許可に係るプログラム等の改変による改造の対象車両のサイバーセキュリティを確保するための措置を講じること（1号申請者に限る。）。
- 許可に係るプログラム等の改変による改造の目的、内容及び所要時間、新しい機能の使用方法等の当該改造に関する情報を使用者等に提供すること。

④ その他

①から③のほか、機構が行った許可に関する技術的な審査の結果の国土交通大臣への通知事項、経過措置等の、法第 99 条の 3 の規定の実施のために必要な規定を定める。

※ 上記②及び③のうち、技術的な細目事項については、新たに制定する自動車の特定改造等の許可に関する技術上の基準に係る細目等を定める告示に規定。

（3）その他関係省令等の一部改正

改正法の一部の施行等に伴い、道路運送車両法施行規則、道路運送車両法関係手数料規則等の関係省令及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の関係告示について、所要の改正を行う。

3. スケジュール

公 布：令和 2 年 8 月 5 日（本日）

施 行：改正法（第 3 条関係）の施行の日（令和 2 年 11 月 23 日）

21, 台風の前に車両からの脱出手順の確認を！

いのちとくらしをまもる
防 災 減 災

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

万一の際に

脱出用ハンマー
を車内に備えておくと
安心です。

令和2年8月12日

自動車局

審査・リコール課




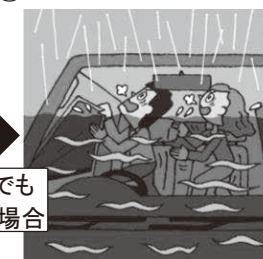
台風の前に車両からの脱出手順の確認を！

—水没車両からの脱出手順と脱出用ハンマー搭載のお願いについて—

昨年の台風19号では大雨により車内で被災した方が相次ぎ、令和2年7月豪雨においても車内での被災がありました。車が水没した場合、正しい手順で速やかに車内から脱出してください。

1. 水没した車両からの脱出手順

- 冠水した道路を自動車で行った場合、エンジン等が停止し移動できなくなる危険性があり、水位によっては水圧等で車両からの脱出が困難になります。
- 万が一こうした状況に遭遇した際には、以下の手順で速やかに脱出してください。

<p>①</p>  <p>ドアが開かない場合</p>	<p>②</p>  <p>窓を開いて脱出する</p>	<p>③</p>  <p>脱出用ハンマーで窓を破り脱出する</p> <p>注意 前面等の合わせガラスは脱出用ハンマーで割ることはできません</p>	<p>④</p>  <p>それでもダメな場合</p> <p>あきらめない！浸水して車内外の水位が同じになるとドアが開く可能性が高まります</p>
<p>水位が低いうちにドアを開けて脱出する</p>	<p>窓を開いて脱出する</p>	<p>脱出用ハンマーで窓を破り脱出する</p>	<p>あきらめない！浸水して車内外の水位が同じになるとドアが開く可能性が高まります</p>

2. 脱出用ハンマーの備付けのお願い

- 水位の上昇に伴い、万が一、車内からドアや窓を開くことができなくなった場合、素手等で窓ガラスを割ることは困難です。脱出用ハンマーの備えは「命綱」の確保です。
- **【注意！】** ただし、フロントガラス等の「合わせガラス」は割れません。使用方法等に加え、車両の破砕可能な窓ガラスの箇所を事前にご確認ください。

別紙1：自動車ユーザーの皆様へ(車両水没時の車内からの脱出手順)

別紙2：自動車販売店、自動車用品販売店等に対する協力依頼について

別紙3：水害時等の車内被災の防止に関する今後の課題・取組案

別紙4：車内被災防止周知用チラシ(A3両面・2つ折り)

脱出用ハンマーの過去の実演動画はこちら！



<http://movie.jaf.or.jp/details/44.html?ga=2.1680753.1543285.040.1596600677-1544075791.1596105497>(出典:JAF)

【お問い合わせ先】

審査・リコール課 竹村、高橋

代表:03-5253-8111 (内線:42302、42363)

直通:03-5253-8596、FAX:03-5253-1640

自動車ユーザーの皆様へ

—車両からの脱出手順について—

1. 水害時に冠水した道路を走行する際の危険性^{※1}

水害時に冠水した道路を自動車で行った場合、車内への浸水によりエンジンやモーター等が停止して移動できなくなる危険性があります。

さらに水位が上昇すると、車外の水圧により、内側からドアを開けることはほぼ不可能となります。

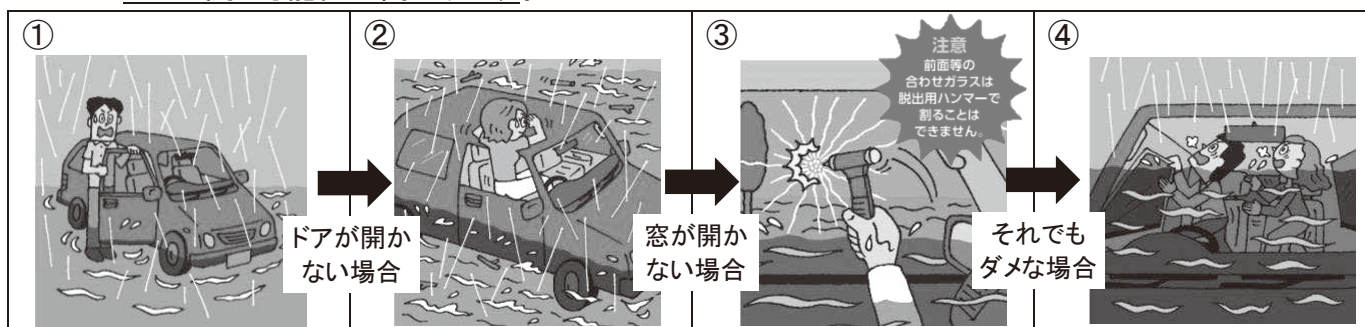


※1 「水深が床面を超えたら、もう危険！—自動車が冠水した道路を走行する場合に発生する不具合について—」
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001317806.pdf>)

2. 水没した車両からの脱出手順

車両が水没した際には、以下の①～④の手順に沿って、速やかに車両から脱出してください。

- ① 水位が低いうちにドアを開けて脱出する
- ② 水圧等でドアが開かない場合、窓を開いて脱出する
- ③ ドアも窓も開かない場合は、脱出用ハンマーで窓を割って脱出する。(ただし、フロントガラスに使用されている「合わせガラス」は、割れません。更に、一部の車種では、ドアガラスやリアガラスにも「合わせガラス」が採用されていることがあります。)^{※2}
- ④ それでも脱出できない場合も、あきらめないでください。浸水により内外の水位が同程度になると、ドアが開く可能性が高まります。



※2 水没時における実験・検証動画等(出典:JAF)

URL : <http://movie.jaf.or.jp/channel-1/?cat=cat3>

3. 脱出用ハンマーの備付けのお願い

自動車の窓ガラスは、走行中の安全性確保のため、十分な強度を有しており、専用の道具を使わず破砕することは困難です。

自動車の窓ガラスを破砕する専用の道具である「脱出用ハンマー」は、自動車販売店、自動車用品販売店、ホームセンター、インターネット通信販売等において、3千円未満程度で入手することが可能です。「命綱」として、1台に1本、備え付けをお願いします。

(1) 脱出用ハンマーの種類について

脱出用ハンマーには、幾つかの種類があります。使いやすいものをお求めください。

脱出用ハンマーの一例		
 <p>出典: 国民生活センター</p>	 <p>出典: 国民生活センター</p>	 <p>出典: 本田技研工業</p>
<p>金づちのように握って先端で窓を叩き割るように使用するハンマー（金づちタイプ）。この製品はシートベルトカッターと一体型。</p>	<p>アイスピックのように握って窓に叩き付けて使用するハンマー（ピックタイプ）。この製品は消火具と一体型。</p>	<p>先端を窓に押し当てることで自動で先端が飛び出し窓を破砕するハンマー（ポンチタイプ）。この製品は別体の保護キャップにシートベルトカッターが付属。</p>

(2) 脱出用ハンマーの性能について

脱出用ハンマーの購入時には、JIS マークや GS マークなど、性能を保証する表示がある製品のほか、販売店等が推奨する製品をお求めください。^{※3}

JIS マーク	GSマーク	販売店推奨品
 <p>出典: 経済産業省</p>	 <p>出典: 国民生活センター</p>	

※3 (独)国民生活センターが実施した「自動車用緊急脱出ハンマーの破砕性能評価試験」では、窓ガラスを破砕できない粗悪な自動車用緊急脱出ハンマーの存在も報告されています。

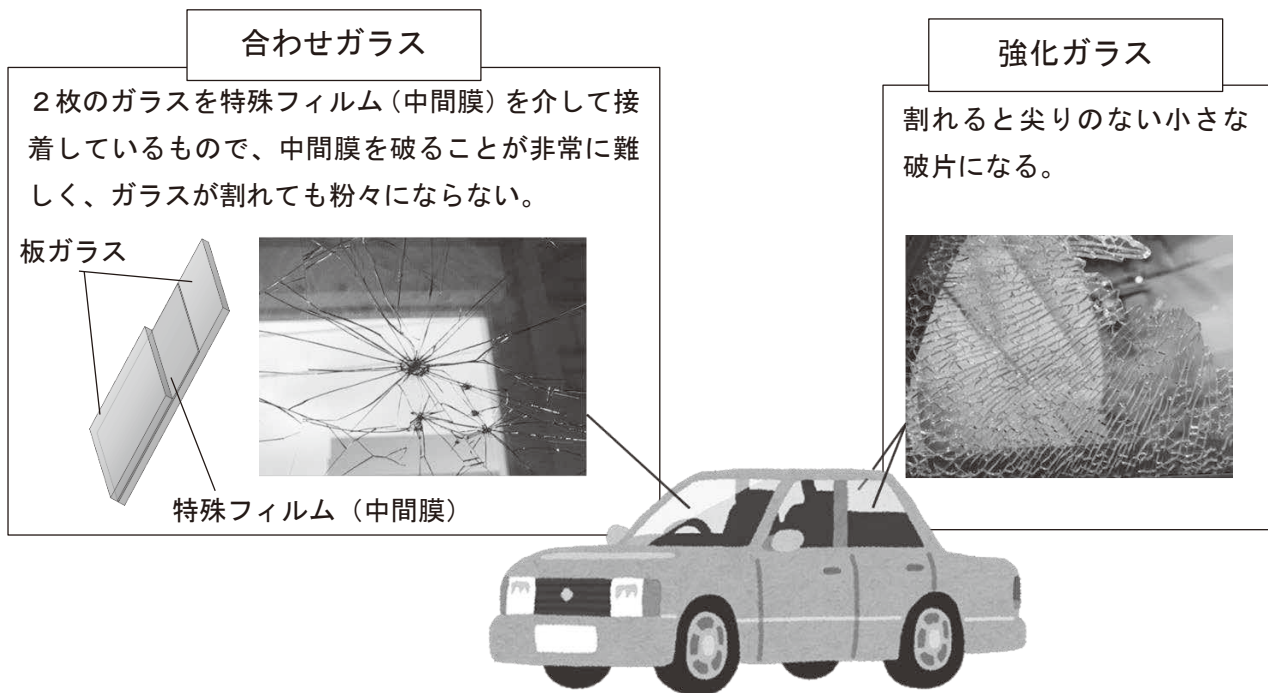
●自動車用緊急脱出ハンマーのガラス破砕性能((独)国民生活センター)

http://www.kokusen.go.jp/news/data/n-20131107_1.html

(3) 脱出用ハンマーでも割れないガラスについて

「合わせガラス」は、脱出用ハンマーでも割れません！

- フロントガラスは、合わせガラスです。また、一部の車種では、ドアガラスやリアガラスにも合わせガラスが使用されています。
- 脱出用ハンマーを購入する際は、販売店にご確認頂く等により、ご自身の車の合わせガラスの箇所をご確認ください。



自動車販売店、自動車用品販売店等に対する協力依頼について

脱出用ハンマーの搭載拡大と正しい使用法の周知を図るため、自動車販売店、自動車用品販売店等の関係業界あてに、以下の点について、協力要請を行います。

1. 自動車の販売時等の機会を捉えて、ユーザーに対して、脱出用ハンマーの搭載を推奨すること。
2. 販売店ごとに自社が推奨する脱出用ハンマーを設定し、ユーザー等に推奨すること。
3. 脱出用ハンマーを購入するユーザーに対して、正しい使用法(合わせガラスは割れないこと等)を説明すること。

(協力依頼先)

- (一社)日本自動車工業会
- 日本自動車輸入組合
- (一社)日本自動車販売協会連合会
- (一社)全国軽自動車協会連合会
- (一社)日本中古自動車販売協会連合会
- (一社)自動車用品小売業協会
- 全国自動車用品工業会
- 全国石油商業組合連合会

水害時等の車内被災の防止に関する今後の課題・取組案

水害時等において、自動車で冠水した道路を運行した場合、エンジン等が停止して移動できなくなることや、車外の水圧により内側からドアを開けることが困難となること等の危険があることから、国土交通省においては、自動車ユーザーの皆様に対する注意喚起を重ねて行ってきたところです。

しかしながら、令和元年の台風 19 号等による大雨では、自動車が水没する等により運転者や同乗者が亡くなる事故が相次ぎました。また、令和2年7月豪雨においても、車内での被災がありました。このため、今回の注意喚起に加えて、今後以下の対策を講じることとします。

(1) 車からの脱出方法及び脱出用ハンマーの搭載拡大の更なる周知・啓発

- 関係省庁や自治体と連携し、自動車ユーザーとのあらゆる接点を捉えた更なる周知・啓発
- 幅広い年齢層の自動車ユーザーを念頭に、動画や SNS 等の電子媒体からポスター・チラシ等の紙媒体に至るまで、様々な媒体を活用した累次にわたる周知・啓発

(2) 脱出用ハンマーの性能確保と粗悪品排除の取組み

- 脱出用ハンマーの市場性能調査・結果公表(年度内予定)
- 脱出ハンマーに関する JIS 規格(自動車用緊急脱出支援具・JISD5716)へ適合した製品の普及(経産省との協力)

脱出用ハンマーの使い方

フロントガラスは「合わせガラス」のため割れません。*

1

脱出用ハンマーは手の届く位置に用意しておく。



2

側面か後面の窓ガラスを脱出用ハンマーで割って脱出する。



※脱出用ハンマーでは合わせガラスは割れません。一部の車種ではフロントガラスのほか、サイドガラスやリアガラスにも合わせガラスが採用されています。事前に合わせガラスの箇所を販売店等にてご確認ください。



脱出用ハンマー購入時の注意点

脱出用ハンマーはカーショップ、ホームセンター等で購入可能です。購入時にはJISマーク、GSマーク等の性能を保証する表示がある製品のほか、販売店等が推奨する信頼性の高い製品をお求めください。



◎脱出用ハンマーの取扱説明書を読んで使い方を確認しておきましょう。



国土交通省



脱出用ハンマーの実演動画はこちら!

http://movie.jaf.or.jp/details/44.html?_ga=2.112021828.1916268707.1596106380.-11526371.1589955716

出典：JAF

危険! 水没車両 すぐに脱出を!!

大雨などで道路が冠水し始めると短時間でどんどん水位が上がってきます。冠水した道路を車で走るとエンジンが停滞り、車内に閉じ込められて危険です。



道路が冠水した!

もう道が見えなくなった!

ドアが開かない!

窓が開かない!

万の際に
脱出用ハンマー
を車内に備えておく
と安心です。

早く脱出しなければは!
どうすればいいの?



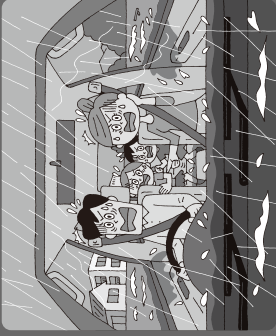
国土交通省

車両からの
脱出手順動画
ホームページへ



道路が一度冠水すると短時間で水位がどんどん上がり大変危険です。

水害からの 避難は、 早め早めの行動こそが 大切な生命を守ります。



冠水した道路を自動車で走ると、浸水によりエンジンが停止して走行が出来なくなることがあります。さらに水位が上がると水圧でドアが開けられなくなり、車内に閉じ込められてしまい大変危険です。

1 車の底面 ぐらの水位の時には



水位が低いうちに
ドアを開けて脱出する。

2 車のドアの半分 ぐらの水位の時には



水圧でドアが開かない場合は
窓を開けて脱出する。

3 車の窓の高さ ぐらの水位の時には



注意
前面等の
合わせガラスは
脱出用ハンマーで
割ることは
できません。



ドアも窓も開かない場合は、窓を
脱出用ハンマーで割って脱出する。
※浸水時に脱出ハンマー無しで窓ガラ
スを割ることは大変困難です。

4 車の屋根に届く ぐらの水位の時には



窓が割れない場合でも、車内外
の水位が同程度になるとドアが
開く可能性が高まるのであきら
めずに脱出の機会を待つ。

振興会・商工組合関係

1, スキャンツール認定制度に基づく基本・応用研修及び認定店申請等に関する実施細則

(一社)宮城県自動車整備振興会(以下「振興会」という。)において行う、スキャンツール認定制度に関する「基本・応用研修」及び「コンピュータ・システム診断認定店(以下「認定店」という。)」申請等については、(一社)日本自動車整備振興会連合会(以下「日整連」という。)が定める「スキャンツール活用事業場認定規則」及び「スキャンツール活用研修実施要領」に基づき実施することとし、その細目については、この実施細則によるものとする。

1、開始時期

宮城県における本事業の開始は平成25年4月からとする。

2、研修の種類と対象者

(1) 基本研修

原則として三級以上の自動車整備士有資格者であること。

(2) 応用研修

認定規則第4条(認定要件)の(2)スキャンツール保有及び(3)FAINES加入条件を満たす振興会会員事業場に所属し、既に基本研修を修了している者であること。但し、振興会以外の研修(日整連が認めたものに限る。)によって、当該スキャンツール基本研修の免除をする場合は、受講申込時に修了書原本の提示を求めることとする。

(3) 認定店ステップアップ研修

この研修は、既に認定店となった事業場の応用研修修了者を対象とし、認定店としての要件の維持及び診断技術力の向上を目的とした研修で、認定店となった翌年度以降、原則年1回定期的に行うものとする。

3、研修の内容

(1) 基本研修は、スキャンツールの一般的な知識・技能の習得を主たる内容とする。

- ① OBDの背景
- ② スキャンツールの機能紹介及び故障診断の進め方
- ③ 電子制御回路の基本
- ④ スキャンツール操作に関する実習

(2) 応用研修は、スキャンツール基本研修のステップアップを図る研修とし、高度な診断・整備技術の習得を主たる内容(実習主体)とする。

- ① FAINESの活用方法
- ② 高度故障診断方法(データモニタを活用した絞り込み作業等)
- ③ お客様への情報提供として必要となる問診、診断、整備計画・結果の内容説明における知識及び応酬話法
- ④ スキャンツールの有効活用方法(普段の定期点検等、入庫時における正常データの読み取り・蓄積方法等)

(3) ステップアップ研修は、エンジン・シャシ電子制御装置の各種事例を基に、実践的な高度故障診断整備技術の習得を主たる内容(実習主体、認定店相互の情報交換を含む)とし、研修時間は開催の都度内容に合わせて定めることとする。

4、研修のコース及び時間

一日当たり、の実研修時間は原則6時間とし、基本的には午前10時から午後17時までとする。

① 基本&応用研修コース 12時間（2日）

② 基本研修コース 6時間（1日）

③ 応用研修コース 6時間（1日）

※上記②の基本コースは、認定規則第4条(認定要件)の(2) スキャンツール保有及び(3) F A I N E S 加入条件を満たしていない事業場のみ対象とする。

5、研修受講料

受講料は、上記4、のコース毎に、別途定めることとする。

6、募集方法

事務局ニュースやホームページ等で行うこととする。

7、研修修了者に対する修了証の交付等

振興会は、スキャンツール活用研修の修了者に対し、修了証を交付することとする。なお、修了者名簿によって管理をすることとする。

8、認定店の申請

認定規則第4条(認定要件)を満たしている事業場は認定店となることができ、申請を希望する事業者は、認定申請書(様式1)に所要事項を記入・押印の上、別途定める申請手数料(現金)を添えて、振興会会長に提出しなければならない。

また、認定店の申請料には、「認定卓上盾」を含むものとし、当該認定盾はフロントなどお客様の見やすい場所に掲げなければならない。

なお、認定店のユーザー店頭 PR 用ツールとして、次の物を別途有償にて販売することとする。

- ・スキャンツール活用事業場認定看板
- ・スキャンツール活用事業場認定のぼり（2枚一組、竿無し）

9、認定事業場の遵守事項

(1) 振興会から応用研修修了者に対するステップアップ研修の通知を受けた場合は、事業者は応用研修修了者を当該研修に受講させなければならない。

(但し、ディーラー認定店の場合は、原則として当該研修の受講対象外とする。)

(2) 認定を受けた事業場は、スキャンツールを使用した点検・整備に係る診断を行った場合は、顧客に対しスキャンツールによる当該車両の診断結果について、可能な限りデータを基にした説明を心掛けること。

(3)届け出

①認定店の事業者は、当該事業場が認定規則第4条の認定要件に満たなくなった時は、その事由が生じた日から30日以内に認定解除届(様式2)を振興会会長に届け出なければならない。

②認定店の事業者は、認定店(事業場)毎に、一級自動車整備士又は応用研修修了者、並びにスキャンツールの機種の内いずれかを変更した時は、その事由が生じた日から30日以内に認定変更届(様式3)を振興会会長に届け出なければならない。

附 則(実施期日)

この細則は平成25年4月1日から実施する。

附 則(実施期日)

この細則は平成28年4月1日から実施する

スキャンツール活用事業場認定制度に関する各種料金

(税別)

研修種目	スキャンツール 基本研修	スキャンツール 応用研修	認定申請料
金額	6,000円	6,000円	4,000円

- (注) (1) 表中の金額には教科書代金を含む。
 (2) 表中の金額には消費税は含まない。
 (3) 認定申請料には、認定卓上盾代を含むものとする。(認定卓上盾 3,086円)
 (4) 別途有償で販売する認定ツールは次のとおりです。

(税別)

スキャンツール活用事業場認定看板	スキャンツール活用事業場認定のぼり (2枚1組 竿無し)
4,333円	1,905円

認定ツール

①卓上盾

(サイズ: W180×H240mm)



②認定看板

(サイズ: W600×H498mm)



③のぼり旗(2枚1組)

(サイズ: W600×H1,800m)

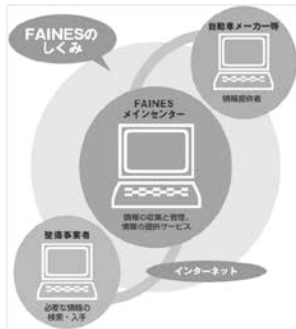


2,FAINES（ファイネス）について



“インターネットを活用した整備情報の情報館「FAINES(ファイネス)」”では、整備マニュアル情報をはじめ、標準作業点数、故障整備事例、新型車・新機構の紹介、主要諸元・点検基準値など、プロに不可欠となる様々な情報を掲載した整備業界のITツールです。是非ご活用ください。

FAINESとは…



インターネットに接続できるパソコンがあれば、会員登録するだけで、いつでも・どこでも・すぐに必要な情報を閲覧できます。

簡単で便利、そして大いに役立つ整備事業の情報館、それがFAINES（ファイネス）です。

利用料金は？

FAINES（ファイネス）は、以下のサービス料金が必要となります。

項目	サービス料金（令和元年9月現在）
入会金*	12,000円＋税
基本料金**	月額1,500円＋税

* FAINES 会員として初めて登録する時のみ必要です。

** この基本料金の全てが情報が見放題となります。

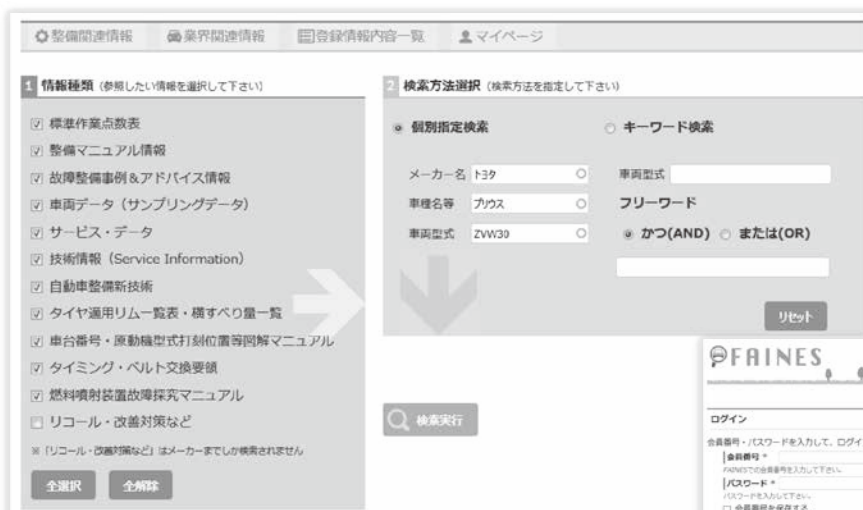
自動車メーカーの整備マニュアル情報が見放題！！

【情報登録数】

657車種 1,598データ

自動車メーカー各社から提供された修理書（整備書、整備解説書、配線図など）データを掲載。

● キーワード検索、またはメニューリスト内から選択する個別検索から該当車両の情報を閲覧できます。



(FAINESの検索画面)

-体験版のご案内-

各コンテンツ毎に各メーカー1車種だけではありませんが、情報が閲覧できる体験版をご用意しておりますので、まずはFAINESのトップページへアクセスの上、体験版専用のアカウントでログインして、使用感をご確認下さい。

-交流ひろば-

データを閲覧するための情報館としての役割以外にも、匿名でFAINES会員同士による意見交換・情報交換が可能な掲示板「交流ひろば」も活用することができます。

(FAINESトップページ)



FAINESに関するお問い合わせは、宮城県自動車整備振興会まで。詳細はFAINESや日整連ホームページからも確認できます。

※詳細は以下のURLへアクセスの上、Web上でご確認ください。

FAINES (<https://faines.jaspa.or.jp>) ホームページ (<https://www.jaspa.or.jp>)

回送運行許可申請（分解整備業）に関するお知らせ

皆さまご存じのとおり、平成29年11月より整備工場向けの回送運行許可制度の改正が行われ、車検台数の実績が不要となり、**県内約120事業場以上**の皆様が活用されている回送運行許可ですが、取得要件につきましては下記の通りとなります。

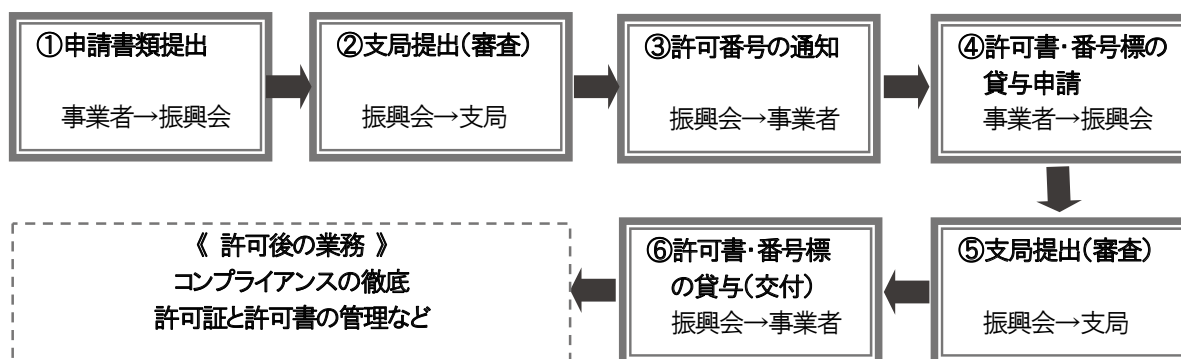
新規で許可取得を希望される会員事業場におかれましては、裏面の「希望調書」に必要事項をご記入の上、**当会指導部宛 FAXにてご返信頂くと、許可手引きや必要様式等を郵送させていただきます。**

1. 許可条件（平成29年11月～）

(1) 臨時運行許可（仮ナンバー）に基づく運行実績		
直近1年間の臨時運行実績が7台以上 ※協業組合・協同組合の場合は所属する組合員の実績で許可を受けることが可能。		
(2) 回送の目的（分解整備）		
①車検のために自ら分解整備しようとする自動車の引き取りのための回送 ②車検のために自ら分解整備した自動車の引き渡しのための回送 ③自ら分解整備した自動車の車検のため車検場までの回送		
(3) 許可書の有効期限		
許可期間は1年～5年間となり、許可日～1月31日（終期日）までとなる。 ※振興会から申請の場合は、 1年・3年・5年 申請の何れかとなります。		
(4) 申請手数料（新規許可の取得例）		
1) 1年申請の場合	2) 3年申請の場合	3) 5年申請の場合
・国に納める手数料・・・24,600円 ・振興会手数料・・・5,500円 ・自賠償保険料・・・12,330円	・国に納める手数料・・・73,800円 ・振興会手数料・・・5,500円 ・自賠償保険料・・・26,580円	・国に納める手数料・・・123,000円 ・振興会手数料・・・8,250円 ・自賠償保険料・・・40,270円
計 42,430円	計 105,880円	計 171,520円
※ 国に納める手数料及び自賠償保険料は申請月により変動致します。 ※ 振興会手数料は消費税10%含まず。		

※詳しい改正については、当会ホームページ (<http://www.oasis-miyagi.or.jp/>) をご確認ください。

2. 許可取得手順



※ 申請受付期間 毎月1日～15日（土日祝日の場合は前日となります）

ご不明な点等ございましたら、お気軽に問合せ下さい。

（一社）宮城県自動車整備振興会 指導部

電話 022-236-3323

一般社団法人 宮城県自動車整備振興会指導部行き
FAX : 022-239-7525



「回送運行許可」希望調書

(新規許可取得希望者対象)

令和 年 月 日

事業場名	3-	支部(分会)名	
事業場名			
住 所			
T E L			
F A X			
担当者名			
希望する申請予定の時期について丸をしてお答え下さい。			
すぐにも申請したい	急いではないが申請したい	まだ予定はないが 説明には参加したい	

《 要望事項等 》

こども110番のくるま屋さんへの登録にご協力ください

～県内721事業場が参加中～

近年、子どもを狙う連れ去りや通り魔事件など凶悪な犯罪が多発しています。

特に登下校時などの身近な地域において多く発生しているケースが目立っており、全国的に子どもがトラブルに巻き込まれそうになった場合の駆け込み場所を確保することを目的とし、宮城県内の整備業界として、「こども110番のくるま屋さん」運動を続けてまいりました。

まだ、ご登録いただけていない事業場で、本運動の趣旨※1に賛同いただける事業場におかれましては、ホームページをご確認くださいませ様よろしくお願い致します。(登録する際の料金は一切かかりません。)

※1、本運動の趣旨及び詳細は、ホームページをご確認ください。

(振興会ホームページアドレス：<https://oasis-miyagi.or.jp/>)

ご登録いただいた情報等を基に「こども110番のくるま屋さん運動」参加者名簿を作成し、宮城県教育委員会及び各小学校へ配布しております。

※当会ホームページ内「あなたの街の整備工場」で110のアイコンが付いている事業場は既に登録いただいている事業場となります。

あなたの街の整備工場				
市町村名	整備工場名	住所	TEL	その他
宮城野区	宮城トヨタ自動車(株)サービスセンター	仙台市宮城野区日の出町二丁目3-7	022-284-2115	HP 110 災協
大河原町	宮城トヨタ自動車(株)大河原店	柴田郡大河原町字錦町5-5	0224-53-1507	HP 110 災協
青葉区	宮城トヨタ自動車(株)仙台中央店	仙台市青葉区本町二丁目11-33	022-261-5101	HP 110 災協
大崎市	宮城トヨタ自動車(株)古川店	大崎市古川北稲葉二丁目2-1	0229-22-2097	HP 110 災協

～お問い合わせ先～

振興会総務部

電話：022-236-3322

3,平成31年度 自動車分解整備業実態調査結果の概要について

令和2年1月23日

平成31年度 自動車分解整備業実態調査結果の概要について

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
調査企画部 調査企画課

この度、平成31年度の自動車分解整備業実態調査の結果がまとまりましたので、概要をお知らせします。

1. 目的

本調査は、自動車分解整備業の現状及び経営状況等の実態を把握し、同事業の健全な発達に資する方策の基礎資料として活用することを目的として実施するものです。

2. 調査時点

令和元年6月末現在。売上高等については、令和元年6月末に最も近い決算期分。

3. 調査結果の概要（別紙参照）

道路運送車両法に規定する自動車分解整備事業者(令和元年6月末時点91,605事業場)のうち約2割を対象(有効回答数は全事業場の約1割)として調査を行いました。

平成31年度調査における総整備売上高は5兆6,216億円となり、前年度と比較すると921億円増(1.7%増)と3年連続の増加となりました。

なお、詳細の分析は3月発刊予定の「平成31年度版自動車整備白書」に掲載する予定です。

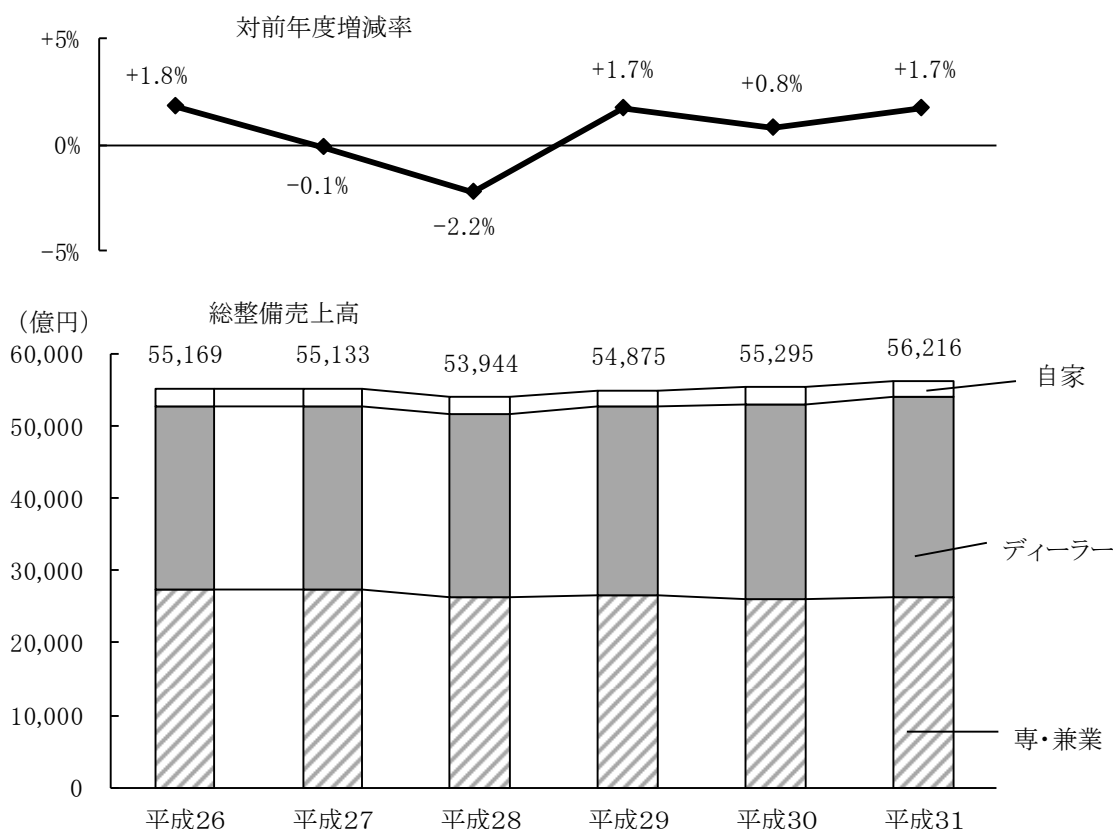
- 注) 1. 専業：自動車整備業の売上高が総売上高の50%をこえる事業場
2. 兼業：兼業部門（自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等）の売上高が総売上高の50%以上を占める事業場（ディーラーを除く。）
3. ディーラー：自動車製造会社又は国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場
4. 自家：主として自企業が保有する車両の整備を行っている事業場

(1) 総整備売上高

直近6年間の総整備売上高の推移をみると、平成27～28年度は2年連続で減少しましたが、平成28年度を底に増加に転じ、平成31年度は3年連続の増加となりました。

業態別に前年度と比較すると、専・兼業が197億円増(0.8%増)、ディーラーが745億円増(2.8%増)、自家が21億円減(0.9%減)となり、自家のみ減少しました。

作業内容別では、「車検整備」が0.9%増、「定期点検整備」が3.4%増、「事故整備」が5.3%増、「その他整備」が0.1%増と、すべての作業内容で増加しました。



業態	調査年度						31-30	31/26
	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	平成31		
専・兼業	27,523	27,402	26,285	26,558	26,077	26,274	+197	-4.5%
	+2.9%	-0.4%	-4.1%	+1.0%	-1.8%	+0.8%		
	20,968	20,224	19,751	19,947	19,364	19,444		
兼業	6,555	7,178	6,534	6,611	6,713	6,830	+117	+4.2%
+2.0%	+9.5%	-9.0%	+1.2%	+1.5%	+1.7%			
ディーラー	25,195	25,364	25,355	26,147	26,927	27,672	+745	+9.8%
+0.4%	+0.7%	-0.04%	+3.1%	+3.0%	+2.8%			
自家	2,451	2,367	2,304	2,170	2,291	2,270	-21	-7.4%
+3.7%	-3.4%	-2.7%	-5.8%	+5.6%	-0.9%			
合計	55,169	55,133	53,944	54,875	55,295	56,216	+921	+1.9%
+1.8%	-0.1%	-2.2%	+1.7%	+0.8%	+1.7%			

(単位・億円)

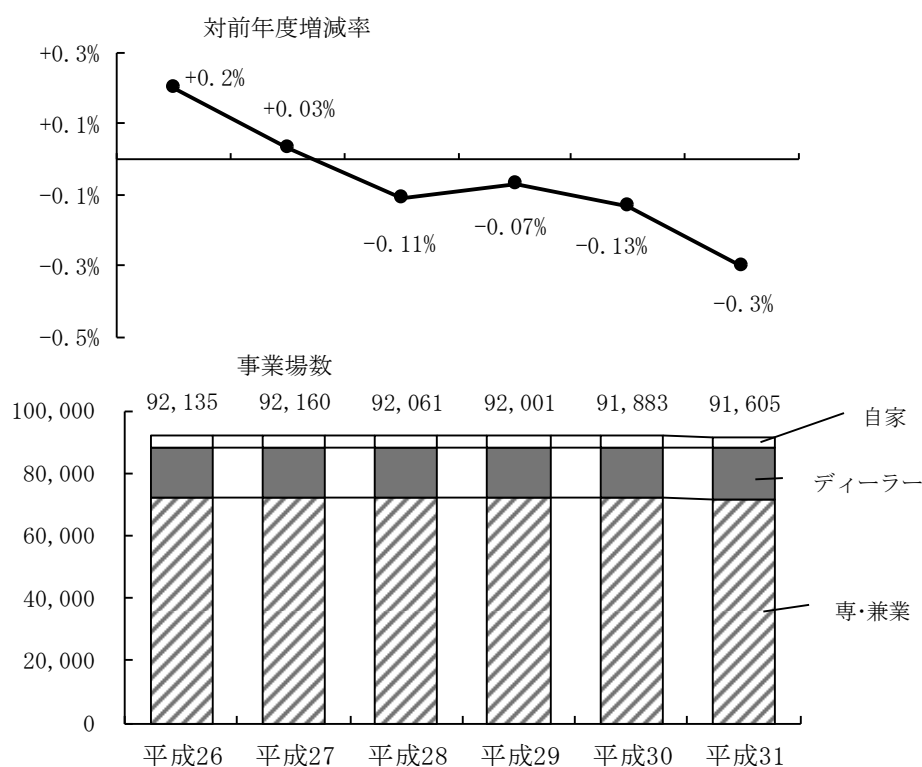
業態	作業内容	車 検 整 備			定 期 点 検 整 備				事故整備	その他整備	合 計	
		2 年	1 年	小 計	1 年	6 ヶ月	3 ヶ月	小 計				
専・兼業	売上高	8,098	3,986	12,084	528	151	359	1,038	5,408	7,744	26,274	
	増減額	+6	±0	+6	+37	+1	+9	+47	+195	-51	+197	
	増減比	+0.1%	±0.0%	±0.0%	+7.5%	+0.7%	+2.6%	+4.7%	+3.7%	-0.7%	+0.8%	
	専 業	売上高	5,639	3,364	9,003	350	117	311	778	4,083	5,580	19,444
		増減額	+4	-25	-21	+40	+1	+1	+42	+152	-93	+80
		増減比	+0.1%	-0.7%	-0.2%	+12.9%	+0.9%	+0.3%	+5.7%	+3.9%	-1.6%	+0.4%
兼 業	売上高	2,459	622	3,081	178	34	48	260	1,325	2,164	6,830	
	増減額	+2	+25	+27	-3	±0	+8	+5	+43	+42	+117	
	増減比	+0.1%	+4.2%	+0.9%	-1.7%	±0.0%	+20.0%	+2.0%	+3.4%	+2.0%	+1.7%	
ディーラー	売上高	7,444	1,633	9,077	2,075	360	249	2,684	5,507	10,404	27,672	
	増減額	-42	+233	+191	+29	+37	+61	+127	+391	+36	+745	
	増減比	-0.6%	+16.6%	+2.1%	+1.4%	+11.5%	+32.4%	+5.0%	+7.6%	+0.3%	+2.8%	
自家	売上高	704	340	1,044	39	2	10	51	441	734	2,270	
合計	売上高	16,246	5,959	22,205	2,642	513	618	3,773	11,356	18,882	56,216	
	増減額	-66	+264	+198	+43	+15	+65	+123	+573	+27	+921	
	増減比	-0.4%	+4.6%	+0.9%	+1.7%	+3.0%	+11.8%	+3.4%	+5.3%	+0.1%	+1.7%	

(単位・億円)

(2) 事業場数

調査時点における事業場数は 91,605 事業場で、前年度と比較すると 278 事業場減(0.3%減)と4年連続の減少となりました。

指定工場数は 30,087 事業場で、前年度と比較すると 12 事業場増(0.04%増)となりました。



(3) 整備関係従業員数

整備関係従業員数は 536,493 人で、前年度と比較すると 1,075 人増(0.2%増)となっています。

(4) 整備要員数及び整備士数

整備要員数は 399,135 人で、前年度と比較すると 239 人減(0.1%減)となっています。

整備士数は 336,897 人で、前年度と比較すると 1,541 人減(0.5%減)となり、整備要員数に対する整備士数の割合(整備士保有率)は 84.4%で 0.4 ポイント減少しています。

なお、整備士数は平成 29～30 年度は 2 年連続で増加しましたが、平成 24 年度以降の減少傾向は続く形となりました。

※参考：内数として、女性整備要員数は 17,409 人(86 人増)、女性整備士数は 10,258 人(347 人減)、総整備要員数に占める女性整備要員数の割合は 4.4%、総整備士数に占める女性整備士数の割合は 3.0%

(5) 整備要員 1 人当り年間整備売上高

整備要員 1 人当り売上高(自家除く)は 14,166 千円で、前年度と比較すると 1.7%増となっています。なお、業態別では以下の通りです。

専・兼業	9,963 千円(1.0%増)
ディーラー	23,635 千円(1.8%増)

(6) 整備要員平均年齢

整備要員平均年齢(自家除く)は 45.5 歳で、前年度と比較すると 0.2 歳上昇しました。

(7) 整備要員 1 人当り年間平均給与

整備要員 1 人当り年間平均給与(自家除く)は 3,924 千円となり、前年度と比較すると 0.3%増となっています。

自動車整備業の概要

項目	調査年度	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	平成31	31/30
1. 総整備売上高 ※ (億円)		55,169	55,133	53,944	54,875	55,295	56,216	101.7 %
	専・兼業 (比率、%)	27,523 (49.9)	27,402 (49.7)	26,285 (48.7)	26,558 (48.4)	26,077 (47.2)	26,274 (46.7)	100.8 %
	専業 (比率、%)	20,968 (38.0)	20,224 (36.7)	19,751 (36.6)	19,947 (36.3)	19,364 (35.0)	19,444 (34.6)	100.4 %
	兼業 (比率、%)	6,555 (11.9)	7,178 (13.0)	6,534 (12.1)	6,611 (12.0)	6,713 (12.1)	6,830 (12.1)	101.7 %
	ディーラー (比率、%)	25,195 (45.7)	25,364 (46.0)	25,355 (47.0)	26,147 (47.6)	26,927 (48.7)	27,672 (49.2)	102.8 %
	自家 (比率、%)	2,451 (4.4)	2,367 (4.3)	2,304 (4.3)	2,170 (4.0)	2,291 (4.1)	2,270 (4.0)	99.1 %
2. 企業数		73,695	73,630	73,371	73,083	73,018	72,845	99.8 %
3. 事業場(工場)数		92,135	92,160	92,061	92,001	91,883	91,605	99.7 %
	専・兼業	72,224	72,234	72,211	72,200	71,993	71,734	99.6 %
	専業	57,043	57,024	56,735	56,868	56,270	56,032	99.6 %
	兼業	15,181	15,210	15,476	15,332	15,723	15,702	99.9 %
	ディーラー	16,179	16,221	16,213	16,180	16,252	16,349	100.6 %
	自家	3,732	3,705	3,637	3,621	3,638	3,522	96.8 %
4. 指定工場数		29,642	29,737	29,855	29,983	30,075	30,087	100.0 %
5. 整備関係従業員数 (人)		545,132	546,942	537,880	534,279	535,418	536,493	100.2 %
6. 整備要員(工員)数 (人)		401,085	401,001	400,713	399,717	399,374	399,135	99.9 %
	うち整備士数 (人)	342,486	339,999	334,655	336,360	338,438	336,897	99.5 %
	整備士保有率 (%)	85.4	84.8	83.5	84.1	84.8	84.4	—
7. 1事業場当り整備要員数(人)		4.4	4.4	4.4	4.3	4.3	4.4	+0.1 人
8. 保有車両数 (3月末、千台)		80,273	80,670	80,901	81,260	81,563	81,789	100.3 %
9. 技術料(工賃)の値上率 (%)		- 0.7	+ 1.3	+ 0.8	+ 0.7	+ 1.0	+ 1.5	—
10. 整備要員1人当り年間整備売上高 ※ (千円)	専・兼業	10,331	10,293	9,900	10,021	9,866	9,963	101.0 %
	専業	10,174	9,819	9,654	9,751	9,581	9,647	100.7 %
	兼業	10,868	11,911	10,731	10,929	10,794	10,982	101.7 %
	ディーラー	21,905	21,998	21,867	22,639	23,212	23,635	101.8 %
	平均	13,822	13,830	13,539	13,850	13,936	14,166	101.7 %
11. 整備要員平均年令 (歳)	専・兼業	48.0	48.5	48.4	49.3	49.7	49.9	+0.2 歳
	専業	48.8	49.4	49.4	50.3	50.8	50.9	+0.1 歳
	兼業	45.1	45.5	45.1	46.1	46.3	46.8	+0.5 歳
	ディーラー	34.1	34.4	34.8	35.0	35.3	35.5	+0.2 歳
	平均	43.8	44.3	44.3	45.0	45.3	45.5	+0.2 歳
12. 整備要員1人当り年間平均給与 (千円)	専・兼業	3,540	3,521	3,542	3,573	3,582	3,622	101.1 %
	専業	3,504	3,476	3,501	3,523	3,539	3,571	100.9 %
	兼業	3,661	3,676	3,679	3,742	3,722	3,786	101.7 %
	ディーラー	4,342	4,417	4,495	4,569	4,661	4,606	98.8 %
	平均	3,782	3,792	3,831	3,875	3,911	3,924	100.3 %

(注) 各項目の数値は、各年6月現在のものである。ただし、※印の数値は、各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。
 なお、平成28年度は全事業場を対象に調査を実施し、その年度以外は20%の抽出調査である。

4,自動車整備業賠償共済保険

整備受託車の補償

日整連 加入資格 各自動車整備振興会の会員である整備事業者が加入できます。

整備工場の安定的な経営のために 自動車整備業賠償共済保険 の加入をおすすめします。



ポイント 1 充実のPL保険付き!! **基本契約** PL保険

整備ミスによる納車後の事故は、対人・対物はもちろん、お車自体の損壊も補償! 再整備の場合も安心!

ポイント 2 運搬中の補償も充実!! **オプション契約** 車両賠償保険

運搬中のお車の損壊は、レッカー出動のみの時でも大丈夫! **運搬(レッカー)受託車賠償責任特約付**

ポイント 3 自然災害にも対応!! **オプション契約** 火災保険水災保険特約

台風、洪水、雪災、ひょう災などの自然災害から大切なお車を守ります。

受託自動車保険(整備受託自動車保険特約)

車検で預かった車を納車に行く途中で、通行人をはねてしまい、死傷させた。



PL保険(生産物賠償責任保険)

ブレーキの整備不良により納車後に事故が発生し、建物を損壊させた。



施設賠償責任保険

工場の看板が外れて、通行人を直撃し、ケガをさせた。



車両賠償保険

(自動車管理者賠償責任保険)

納車時、電柱に接触してお客様の車を破損させた。



火災保険水災保険特約

工場で保管中、洪水によりお客様の車が水没した。



自動車整備業を取り巻くリスク

保険始期は毎月1日です。補償内容は、「日整連自動車整備業賠償共済保険」パンフレットをご参照ください。詳しい内容につきましては、「重要事項説明書」「ご加入のしおり」をご覧ください。

お問い合わせは下記取扱窓口まで

<取扱代理店>一般財団法人全国中小企業共済財団(全共済) TEL 03(3264)1511

B-18-0328-20190930

【お問い合わせ先】 宮城県自動車整備商工組合 TEL022(236)3325

今年も大型台風がやってくる!?

日整連 自動車整備業賠償共済保険 火災保険水災保険特約で自然災害に備えよう

事故例

大型台風により記録的な雨が降り、
近くの河川が氾濫したため、車検等で
預かっていた全てのお客様の車が水没した。

令和元年台風15号および19号の事故受付状況

事故受付件数…135件、保険金支払額…1億5,198万円

※令和2年2月末日時点での火災保険水災特約・車両賠償保険の実績です。
※保険金支払額は、未払金を含んでおり今後の調査により増減する可能性があります。



当制度の
凄いいところ!

「火災保険水災保険特約」を追加することで、
台風等の自然災害による保管中の
受託車の損害を補償します。
(地震・噴火・津波は対象外。)

当制度オリジナル
の補償だよ。



補償内容は、日整連「自動車整備業賠償共済保険」パンフレットをご参照ください。詳しい内容につきましては、「重要事項説明書」・「ご加入のしおり」をご覧ください。

貴社のご意向を下記へFAXでお知らせください。
(〇印をしてください。)

FAX 022-236-3347

自動車整備業
賠償共済保険

- 一度説明を聞きたい
- パンフレットを送ってほしい
- 加入したい
- 火災保険水災保険特約を追加したい

事業場名	担当者名
住所	
電話番号	



全共済・振興会・商工組合・協同組合は個人情報に関する法律等を遵守し、お客様の個人情報を適正に取り扱います。また、お客様の個人情報は全共済・振興会・商工組合・協同組合が取り扱う引受損害保険会社の商品・サービスのご案内等に利用させていただく場合があります。

お問い合わせ先：宮城県自動車整備商工組合
電話：022-236-3325

5、「てんけん安心見舞金」制度のご案内

Check
Point!!

フロントガラス損壊見舞金つき

「てんけん安心見舞金」制度 のご案内

お客様の固定化
入庫誘導のための

販促品のご提案

飛び石等による

フロントガラスの損壊

が多発しています。



自動車保険の等級制度の改定により（平成24年10月）

車両盗難、落書き、飛び石などで車両保険等を使った場合、

翌年度 **等級据え置き ⇒ 1等級ダウンに**

結果、車両保険を使わずに自費で修理されるお客様が多く
見受けられます!!



そんなときに!!

日本自動車整備商工組合連合会

フロントガラス交換費用や保険料の増加など

お客様の負担軽減のために

フロントガラス損壊見舞金付き 『てんけん安心見舞金』制度

をご提案いたします。

《利用方法は》

本制度は納車時に※下記事項を記載してお客様にプレゼント証を発行するだけ!! ※車検・点検・オイル交換・新車又は中古車販売時等

*使用者名 *登録番号(車両番号) *点検実施日 *納車日時

プロの点検・整備は、お客様の安全を守ります。 D 018693-01

フロントガラス損壊見舞金つき

「てんけん安心見舞金」 プレゼント証
(対象車両証書)

万が一のときは、本証をご持参のうえ、下記宛先までご連絡ください。

この度は愛車の点検・整備をご用命賜り誠にありがとうございました。
ここにお客様の交通安全を願って、てんけん安心見舞金制度(裏面参照)をプレゼントさせていただきました。
※内容をご確認後プレゼント証は大切に保管してください。

【ご注意】

1. 本証の有効期間は、納車日時から1年後(応答日)の午後12時までです。
2. 次の場合、プレゼント証は無効となりますのでご注意ください。
イ. プレゼント証に「お客様ご芳名(使用者名)」、「自動車登録番号(車両番号)」、「点検整備等実施日」、「納車日時」、「発行事業場名」のいずれかひとつでも記載がないとき。
ロ. 見舞金対象車両について、他の有効なプレゼント証が複数あるとき。ただし、1枚は有効となります。(※1事故に対し、お見舞金は重複してお支払いいたしません)
ハ. プレゼント証に記載の「お客様ご芳名(使用者名)」、「自動車登録番号(車両番号)」が譲渡等により変更になったとき。

次回の点検・整備も弊社にご用命ください!!

お客様ご芳名(使用者名)	様
自動車登録番号(車両番号)	
点検整備等実施日	
平成 年 月 日	
納車日時	午前・午後
平成 年 月 日	時
発行事業場名	

プレゼント証が発行された自動車が、飛び石や落下物、飛来物により、
フロントガラスが損壊※し交換する場合

フロントガラス損壊見舞金 15,000円

をお客様の指定する口座へお支払します。



※他の自動車や壁等に接触、衝突により損壊した場合は除きます。



さらに、フロントガラス損壊見舞金以外にも、プレゼント証が発行された
自動車に搭乗している「**運転者**」または「**同乗者**」が急激かつ偶然な外来
の事故で下記の事由に該当された場合、見舞金をお支払します。

【支払事由および見舞金額】

支払事由	見舞金額	対象者および対象自動車
フロントガラス損壊	15,000円	プレゼント証が発行された自動車
死亡・重度後遺障害	100,000円	運転者および同乗者
入院 10日~30日まで	50,000円	
入院 31日~60日まで	70,000円	
入院 61日以上	100,000円	
通院 14日以上	30,000円	

Check
Point!!

プレゼント証の有効期間 プレゼント証に記載の納車日時から**1年間**です。

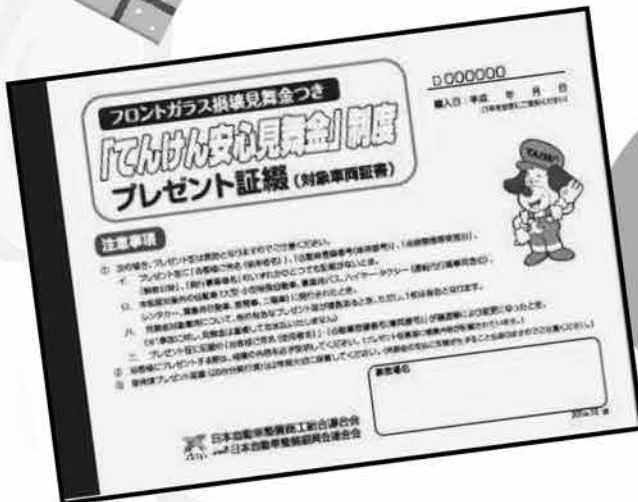
プレゼント証の有効期間は1年間となります。
“定期点検の入庫促進”に最適です！

やるほど



【貴社のご負担額】

プレゼント証
1台あたり 150円



プレゼント証綴り
1冊20台分 3,000円

安価な金額でお客様へプレゼントできます。

お客様の固定化に、是非ご活用ください。

制度の詳細は、パンフレットをご覧ください。

【お問い合わせは】

宮城県自動車整備商工組合 TEL 022-236-3325



今なら決済端末機を”無料”でご提供いたします！

クレジット決済取扱店のご案内

決済端末機 & 設置
代金無料！

端末機は
3年補償付き！

月々の利用料
無料！

【必要回線】 インターネットLAN（有線）

【売上ノルマ】 ありません

【その他費用】 端末ロール紙代（追加注文の場合）
10ロール1,950円、20ロール3,800円

【精算サイクル】 1日～15日締め ⇒ 当月末振込
（金融機関休業日の場合、前営業日）
16日～月末締め ⇒ 翌月15日振込
（金融機関休業日の場合、翌営業日）



端末機は**新品**です

決済方法	取扱ブランド	決済手数料
クレジット	日専連カード	3.25%
	VISA / MASTER	3.30%
	JCBカードはJCBと直接契約を結ぶことで利用可能です	—

ご連絡ください！！！！

●決済手数料を今より安くしたい。 ●今の端末が古く、新品の端末に変えたい。
※ 現在利用中の端末からの置き換えも可能です。

お申込みは下記事項を記入し
商工組合までFAXして下さい

FAX : 022-236-3347

事業場名			
代表者名			
住所	〒 —		
電話番号	—	—	担当者名

【お問い合わせ先】

宮城県自動車整備商工組合
TEL.022-236-3325
FAX.022-236-3347

【提携先】

(株)日専連ライフサービス 加盟店部 鈴木・村田
TEL.022-267-9211
FAX.022-213-6017 9:30~18:00（土日祝休み）



6,代車のレンタカー化による新たなビジネスチャンス！！

整備代車レンタカー化のご案内

整備代車を「わ」ナンバーにしませんか？

「日立 整備工場 提携 レンタカーシステム」で整備代車を
経費負担の「道具」から、収益の上がる「商品」にしませんか？

簡 単

導入に掛かる経費が安く
すぐにレンタカー業務が始められます！

収益UP

整備・钣金以外の収益機会が増加します！

中古車でもOK！新たに代車を増やす必要はありません。
お持ちの車両を買取り、レンタカーとして配置可能です！

1812-1298



FAX ご相談依頼申込書

宮城県自動車整備商工組合

FAX 022-236-3347

「日立整備工場提携レンタカー」について、詳しい説明をご希望される組合員様へ
下記に必要事項を記入の上、FAXにてご依頼ください。

資料が欲しい

詳しい説明が聞きたい

支部名		認証番号	3-
事業所名			
住所			
電話番号		ご担当者名	

代車サービスの利便性は活かしたままで、
代車維持費軽減の一助となりえるシステムです。

代車レンタカーシステム

有償で代車の貸渡しが可能になり、整備事業以外での収入機会が増加します。

6つのメリット

1 顧客へ有償で貸渡しができます。

従来は顧客へ無償で提供していた代車を、
有償で貸渡しができるようになります。

2 「わ」ナンバー料金水準で損保へ請求できます。

事故钣金修理の際の代車として、広域レンタ
カー会社と同等の立場で、損保に対して請求を
することができます。

3 整備事業以外の収入機会が増えます。

すべての工場顧客に対してレンタカーの貸渡し
が可能となり、整備事業以外での収入機会が
増えます。

4 業務手続きのサポートが受けられます。

貸渡しの業務手続きは、日立キャピタルオートリー
スをはじめ日立グループ各社が連携し、営業所の
運営がスムーズに行えるようサポートします。

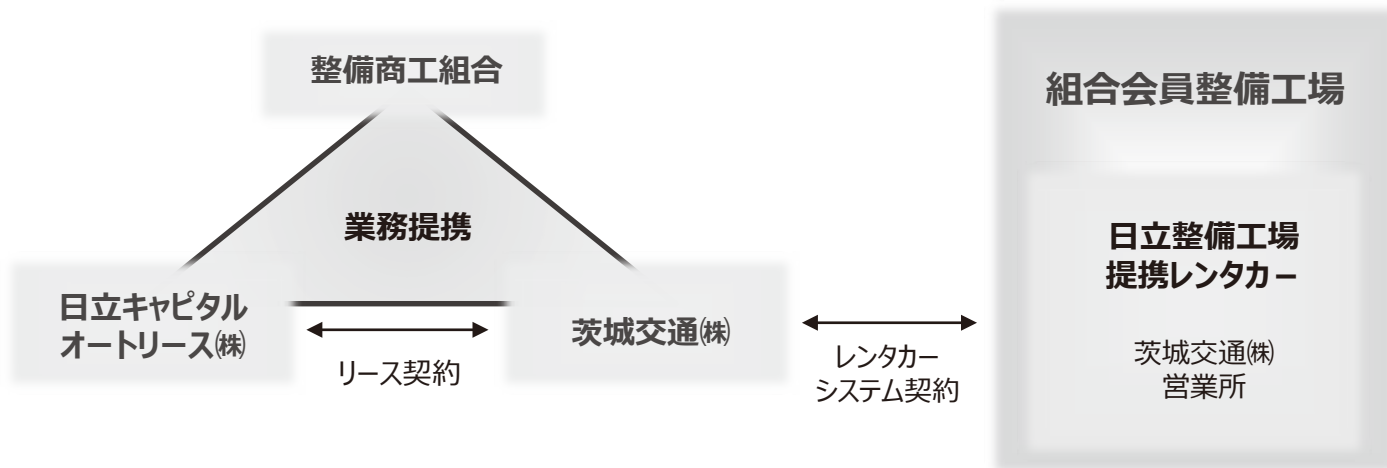
5 業務経費の削減効果が期待できます。

自社でレンタカーサービスを開設するのに比べ、
初期投資や運用経費負担が少なくて済みます。

6 レンタカー 1台から導入できます。

資金・収入に関する緻密な計画は必要なく、
試験的に1台から導入することが可能です。

契約関係図



導入状況

全国の整備事業者様に 約2,700台のご契約を頂いております。(2019年3月末)

2016年度の年間売上実績で、550事業者が収益を実現されました！！

7, 売掛未収金回収制度のご案内

売掛未収金でお困りではありませんか？

売掛未収金回収制度のご案内

- ◎ お客様が車検代金や修理代金を払ってくれない・・・
- ◎ 電話や郵送で何度も請求するのが大変・・・

そんな皆様の悩みを、債権回収専門の弁護士事務所との提携で力強く支援いたします！（提携先：弁護士法人 東新宿綜合法律事務所）

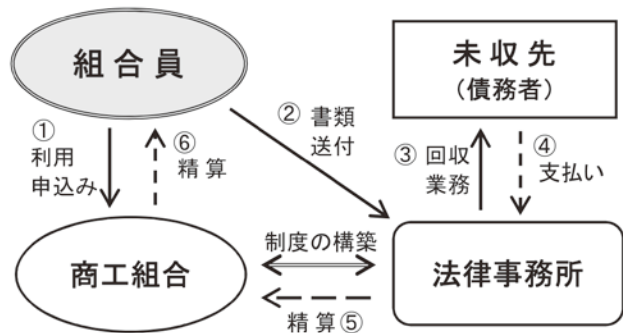
● 回収専門の弁護士事務所が、組合員の皆様に代わり未収金の回収を行いますので、本来の業務に集中できます！

● 完全成功報酬制ですので、事前の費用負担はありません！
回収後は、回収金から業務委託手数料30%＋消費税を差し引いてお支払いいたします。

* 法律事務所：業務委託手数料25%＋消費税
商工組合：制度運用経費5%＋消費税

● 車検・整備代金、車の販売代金等、法的に請求可能な1,000円以上の幅広い債権に対応いたします！

< 制度の概要 >



- 利用申し込み先
宮城県自動車整備商工組合
- 売掛未収金の回収依頼先(関係書類送付先)
東新宿綜合法律事務所
- 回収金の精算
回収の翌々月に商工組合からお振り込みします
* 振り込み手数料は組合員のご負担となります

○売掛未収金制度の利用申し込みは、下記事項をご記入の上、商工組合までFAXして下さい。

FAX 022-236-3347

認証番号	3 -	支部	
事業場名			
電話番号		ご担当者名	

宮城県自動車整備商工組合 保険課 TEL 022-236-3325

不 許
複 製

令和2年度
整備主任者法令研修資料

定価 1,500円 (税込)

発行所 一般社団法人 宮城県自動車整備振興会
〒983-0034 仙台市宮城野区扇町四丁目1番32号
電話 (022) 236-3322(代)
FAX (022) 236-3324

印刷所 本田印刷株式会社
〒984-0011 仙台市若林区六丁の目西町3-5
電話 (022) 288-5231



welcome to
oasis