



平成23年12月27日  
自動車局

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正に係る意見募集について

自動車の安全基準の拡充・強化を進めるとともに、自動車の安全確保に関する国際的な整合性を図るため、平成10年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用をすすめているところであり、今般、「乗用車の制動装置に係る協定規則(第13H号)」などの改訂が、国連欧州経済委員会(UN/ECE)自動車基準調和世界フォーラム(WP29)第154回会合において採択されたところです。

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

これを受けて、別紙のとおり、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等の一部を改正することとします。

これらの改正により、自動車・同装置の国際流通の円滑化、生産・開発コストの低減等がより一層図られることにより、効率的な車両安全対策が推進されることが期待されます。

つきましては、広く内外の関係者から、本改正に対するご意見を別紙意見公募要領のとおり募集します。

## <意見公募要領>

### 1. 意見募集対象

「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  
(別紙の事項)

### 2. 意見送付要領

住所、氏名、職業(会社名又は所属団体名)、電話番号を明記の上、次のいずれかの方法で送付して下さい。

#### (1) ファクシミリの場合

ファクシミリ番号：03-5253-1640

国土交通省 自動車局 技術政策課 国際業務室 あて

ファクシミリでのご意見の送付の場合は別添をご参照ください。

#### (2) 郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省 自動車局 技術政策課 国際業務室 あて

郵送でのご意見の送付の場合は別添をご参照ください。

#### (3) 電子メールの場合

電子メールアドレス：g\_TPB\_GAB\_GKK\_KGY@mlit.go.jp

国土交通省 自動車局 技術政策課 国際業務室 あて

電子メールでの御意見の送付の場合はテキスト形式として下さい。

### 3. 意見募集期限

平成23年12月27日から平成24年1月26日まで(※必着)

### 4. 注意事項

頂いた御意見の内容については、住所、電話番号を除き公開される可能性があることをご承知おき下さい。(匿名を希望する場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います。)

また、電話によるご意見への対応、ご意見に対する個別の回答は致しかねますので、予めその旨ご了解願います。

## 意見提出様式例

氏名	(フリガナ)
住所	
所属	(団体名) (部署名)
電話番号	
電子メールアドレス	
ご意見	(ご意見)
	(理由)

## 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正について

## 1. 背景

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

今般、「乗用車の制動装置に係る協定規則（第 13H 号）」などの改訂が、国連欧州経済委員会（UN/ECE）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 154 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 24 年 4 月 13 日に当該改正案が発効される予定となっています。

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

これを受けて、以下のとおり「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下「細目告示」という。）等を改正することとします。

## 2. 改正概要

## (1) 協定規則改訂に伴う改正

## ① 制動装置に係る基準の改正（細目告示別添 12 関係）

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

## 【適用範囲】

- 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員 10 人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、最高速度 25km/h 以下の自動車並びに被牽引<sup>けん</sup>自動車を除く。）及び協定規則第 13H 号を適用する車両総重量 3.5t 以下の貨物自動車に備える制動装置に適用します（従前より変更なし）。

## 【改正概要】

- ブレーキの制御を行う複合電子システムについて、警告信号により動作状態を運転者に示す場合、定期技術検査時において、電源投入時に警告信号の目視確認ができるよう作動チェック方法を明確化します。
- 横滑り防止装置（ESC）とシステムを共有している関連システムが作動していることを、ESC 動作不良警告表示の点滅モードで使用できることを明確化します。
- ブレーキアシストシステム（BAS）において、カテゴリー C の定義及び要件を削除し、カテゴリー A、B の定義を明確化します。
- BAS の試験方法について、アンチロックブレーキシステム（ABS）作動踏力測定方法を「ABS 作動後ペダル移動量を少なくとも 1 秒間減少させないこと」から「フルサイクリングを継続すること」に変更し、測定変数を「ペダル移動量」から「ペダル速度」に変更します。

## 【適用時期】

- 平成 24 年 4 月 13 日より適用します。

## ② オフセット前面衝突時の乗員保護に係る基準の改正（細目告示第 22 条、第 100 条）

「オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第 94 号）」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

**【適用範囲】**

- 自動車（次に掲げるものは除く。）の車枠及び車体に適用します（従前より変更なし）。
  - ・ 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車
  - ・ 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車の形状に類する自動車
  - ・ 車両総重量 2.5 トンを超える自動車
  - ・ 車両総重量 2.5 トンを超える自動車の形状に類する自動車
  - ・ 二輪自動車
  - ・ 側車付二輪自動車
  - ・ カタピラ及びそりを有する軽自動車
  - ・ 大型特殊自動車
  - ・ 小型特殊自動車
  - ・ 被<sup>けん</sup>牽引自動車

**【改正概要】**

- サンバイザー等に表示されるエアバッグを備えた助手席に後向きの年少者用補助乗車装置を装着しないようにする警告表示ラベルの様式を変更します。加えて、警告表示ラベルは、明瞭に視認することができるよう損傷が目立たないものであり、サンバイザー等から容易に取り除くことができないものであるよう耐性要件を追加します。

<改正後の表示>



**【適用時期】**

- 電力により作動する原動機を有する自動車

新型車 : 平成 26 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車

継続生産車 : 平成 28 年 6 月 23 日以降に製作される自動車(平成 26 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車を除く。)

- 電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車

新型車 : 平成 25 年 6 月 23 日以降に新たに型式の指定を受ける型式指定自動車

※ 継続生産車は、当分の間、本改正規定について適用しないこととします。

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

「座席ベルト取付装置に係る協定規則（第 14 号）」の改正に伴い、以下のとおり改正します。

**【適用範囲】**

- 自動車に備えられた年少者用補助乗車装置取付具に適用します。

#### 【改正概要】

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

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

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

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

〈識別表示〉



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

#### 【適用時期】

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

※ 継続生産車は、当分の間、本改正規定について適用しないこととします。

## （2）その他の改正

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

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

【適用範囲】

- 自動車（被牽引自動車を除く。）に備える前面及び側面（告示で定める部分。）窓ガラスに適用します（従前より変更なし）。

【改正概要】

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

【適用時期】

- 公布日より適用します。

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

【適用範囲】

- 次の自動車に適用します。
  - （1）貨物の運送の用に供する普通自動車（牽引自動車（第五輪荷重を有するものに限る。以下、同じ。）及び被牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 8t を超えるもの。
  - （2）貨物の運送の用に供する牽引自動車のうち、車両総重量が 13t を超えるもの。

【改正概要】

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

【適用時期】

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

新型生産車：

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

継続生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって	平成 29 年 9 月 1 日以降の製作車から適用

て、車両総重量が 22t を超えるもの。	
貨物の運送の用に供する牽引自動車のうち、車両総重量が 13t を超えるもの。	平成 30 年 9 月 1 日以降の製作車から適用
貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が 20t を超え 22t 以下のもの。	平成 30 年 11 月 1 日以降の製作車から適用

- 貨物の運送の用に供する普通自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く）であって、車両総重量が 8t を超え 20t 以下のものは、当分の間、当該装置を備える場合の要件とします。

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

(1) その他の灯火として備えることができる灯火を以下のとおり明確化します。

【適用範囲】

- 自動車に適用します。

【改正概要】

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

【適用時期】

- 公布日より適用します。

(2) 移動式クレーンに備えることができる灯火の範囲を拡大します。

【適用範囲】

- 移動式クレーンに適用します。

【改正概要】

- 走行中に点灯できず、作業中にのみ使用する赤色灯火、点滅灯火を備えることができることとします。

【適用時期】

- 公布日より適用します。

④ 非常点滅表示灯の改正（細目告示別添 52 関係）

非常点滅表示灯を点灯する際の基準を以下のとおり明確化します。

【適用範囲】

- 塵芥車等に適用します。

【改正概要】

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

【適用時期】

- 公布日より適用します。

### 3. スケジュール

公布：平成 24 年 2 月下旬 予定



施行：協定規則改訂に伴う告示改正については平成 24 年 4 月 13 日  
衝突被害軽減制動制御装置に係る告示改正については平成 24 年 4 月 1 日  
その他の告示改正については公布日

※ECE 規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap\\_jun11.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_jun11.html)

## 別添

### 衝突被害軽減制動制御装置の技術基準の概要

#### 1. 対象車種

次の自動車に適用します。

- (1) 貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車（第五輪荷重を有するものに限る。以下、同じ。）及び被牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が8tを超えるもの。
- (2) 貨物の運送の用に供する牽引自動車のうち、車両総重量が13tを超えるもの。

#### 2. 適用時期

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

新型生産車：

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

継続生産車：

対 象	適用時期
貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が22tを超えるもの。	平成29年9月1日以降の製作車から適用
貨物の運送の用に供する牽引自動車のうち、車両総重量が13tを超えるもの。	平成30年9月1日以降の製作車から適用
貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって、車両総重量が20tを超え22t以下のもの。	平成30年11月1日以降の製作車から適用

- 貨物の運送の用に供する自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く）であって、車両総重量が8tを超え20t以下のものは、当分の間、当該装置を備える場合の要件とします。

#### 3. 性能要件の概要

- ・本装置は平坦な路面で作動し、操舵回避限界が制動回避限界よりも小さいときに、衝突判断ライン以後において、平均減速度  $3.3\text{m/s}^2$  以上又は最大減速度  $4.0\text{m/s}^2$  以上の減速度を発生すること。
- ・衝突の恐れがあると判断する時点から衝突が避けられないと判断する時点までに制

動制御を行ってもよい。

- ・衝突の恐れがあると判断する時点よりも前に制動制御を行ってはならない。
- ・装置による制動の作動を運転者に知らせる報知は、衝突が避けられないと判断し制動制御を開始する 0.8 秒以上前に行うこと。
- ・衝突の恐れがあることを運転者に知らせ衝突回避行動を促す警報は、衝突の可能性が高いと判断し制動制御を行う 0.8 秒以上前に行うこと。
- ・警報及び報知は音と表示により行うこと。表示は、日中容易に確認できる明るさを有し、黄色又は橙色であり、運転者が容易に確認できる位置にあること。
- ・本装置の作動中に、運転者が本装置の制動力を上回る制動を発生させるような操作を行った場合は、制動装置の操作に従うものとする。
- ・アンチロックブレーキシステムを装着要件とする。被牽引自動車<sup>けん</sup>がアンチロックブレーキシステムを装備していない場合は作動しないこと。

(参考)

「制動回避限界」：前方障害物との衝突を制動により回避するために必要な物理的限界を衝突予測時間で表したもの

「操舵回避限界」：前方障害物との衝突を操舵により回避するために必要な物理的限界を衝突予測時間で表したもの

#### 4. 試験方法の概要

##### (1) 前方障害物衝突時作動試験

- ・前方障害物検知装置としてミリ波レーダを使用したものにあつては、レーダ反射断面積が 15dBsm 以下のリフレクタを用い、それ以外のものを使用したものにあつては、乗用車相当の障害物を用いる。
- ・最高速度から 5km/h を引いた値 ( $V_{max}-5$ )  $\pm 2$ km/h (ただし、上限は 80km/h とする。) により、前方障害物に衝突するまで走行し、試験自動車の速度及び前方障害物との距離を測定し、報知及び警報のタイミングを確認する。
- ・得られた計測値により、平均減速度  $3.3\text{m/s}^2$  以上又は最大減速度  $4.0\text{m/s}^2$  以上の減速度を発生すること。

##### (2) 走行路外側の障害物に対する作動確認試験

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