

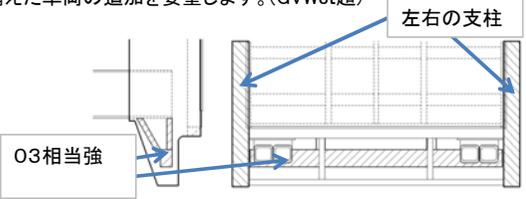
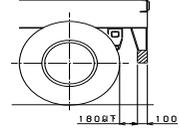
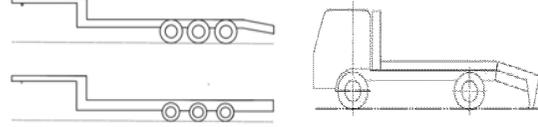
独立行政法人自動車技術総合機構の「審査事務規程第11次改正案」に関する意見照会結果取りまとめ(第2回)

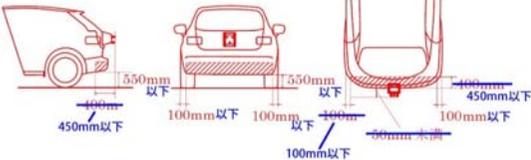
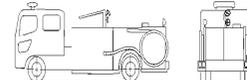
平成29年6月22日

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
1	自動車局整備課	4-7-1(2)	「⑤当該自動車又は他の自動車との比較による適合説明書」とは？	具体的な書面の確認です。	これまで取り扱っていた書面をコトバにしたものです。 当該自動車と変更前の自動車や当該自動車と他の自動車と比較することにより基準適合性を説明する資料のことを想定しています。
2	日本自動車工業会(届出分科会)	4-7-1(2)	改造自動車届出の添付『技術基準の適合性を証する書面』についても、①～⑦でよろしいでしょうか	確認です	ご認識のとおりです。
3	自動車局整備課	4-8-3(2)	3次元測定・画像取得装置の使用が困難と判断する場合とは？	背景確認です。	天候や自動車の形状によりターゲットの貼付が困難なケースを想定しています。
4	日本自動車工業会(届出分科会)	4-20(2)	衝突等による破壊試験についても制動装置試験同様に4-20(2)①で規定される指定自動車又は指定装置等の審査結果を活用する規定を設けて頂きたい。	運用の統一化をお願いします。	ご意見を踏まえ修正しました。
5	日本自動車車体工業会	4-20(2)	同一構造を有する自動車の諸元表に記載された類別区分番号(他型式も含む)の車両重量に1.1を乗じた値が、受験車両と同一又は大きい場合も認めていただきたい。	衝突時の乗員保護に関する取り扱いも、制動装置と同様の取り扱い(4-20(2)①)を要望します。	ご意見を踏まえ修正しました。
6	九州運輸局	4-20(2)②	架装後の車両重量(kg)+乗車定員×55(追加) ↓ 架装後の車両重量(kg)+乗車定員×55(kg)	提案となります。(単位をそろえるため)	ご意見を踏まえ修正しました。
7	日本自動車車体工業会	4-20(2)②	対象車両に、「高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車」も追加していただきたい。	車いすのまま乗り込める福祉車両の中には、特種車の面積要件をクリアできずに乗用登録となる車両もあります。 当該架装車は車いす乗降用のリフターやスロープを設置して重量が増えるため、特種用途自動車(車いす移動車)と同様の取り扱いとしていただきたい。	重量比計算はUN R13H附則3の2.1.2を参考に規定したものです。 2.1.2はトレーラを牽引している特異な環境下での運行(運転者意識を含む)であることを鑑み策定されたものであるため、同様なケースに限定しています。
8	日本自動車工業会(届出分科会)	5-3-15(1) ※2表②	二輪自動車及び側車付二輪自動車並びに原動機付自転車であって、原動機の最高出力時の回転数が毎分5000回転を超えるもの	自動車検査証の備考欄への記載の項目ですが、原動機付自転車は対象外と思われますのでご確認願います。	ご意見のとおり修正しました。
9	日本自動車工業会(届出分科会)	5-3-15(1) ※3表①	二輪自動車及び側車付二輪自動車並びに原動機付自転車であって、原動機の最高出力時の回転数が毎分5000回転を超えるもの	自動車検査証の備考欄への記載の項目ですが、原動機付自転車は対象外と思われますのでご確認願います。	ご意見のとおり修正しました。
10	日本自動車輸入組合	5-3-15(1) ※2、※3	・・・区分に応じた整数位(小数第1位切り上げ)までの・・・とありますが以下のように修正が必要と思われます。 ↓ ・・・区分に応じた整数位(小数第1位四捨五入)までの・・・	UN基準を取入れた基準の数値は四捨五入処理が一般的と思われます。ちなみに騒音試験のTRIAS30-R051-01では以下のように記載されています。 ・エンジン回転数: 小数第1位を四捨五入整数位まで記載	自動車検査証に記載する際のMOTASの演算処理に合わせています。
11	日本自動車工業会(届出分科会)	7-26-1(3)①	アからウの要件の適用は以下の考え方でよろしいでしょうか。 ア: M1以外に適用する イ: 突出量10mm未満のM1に適用する ウ: 突出量10mm以上のM1に適用する	確認です	書きぶりを修正しました。
12	東北運輸局	7-26-1(3)①イ	タイヤのUN R30-02認証は問わない、という考え方でよいでしょうか。	確認です。	ご認識のとおりです。

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
13	東北運輸局	7-26-1(3)①イ	直上の車体(フェンダ等)より車両の外側方向への突出量が10mm未満のもの(専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに牽引自動車を除く。))であって、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる範囲の最外側がタイヤであるものに限る。 ↓ 直上の車体(フェンダ等)より車両の外側方向への突出量が10mm未満のもの(専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに牽引自動車を除く。))の最外側がタイヤであるものに限る。)	適用となる範囲は既に①本文にて「車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる走行装置の回転部分」と規定しているので、この部分を削除しても良いものと思われる。	ご意見を踏まえ修正しました。
14	九州運輸局	7-26-1(3)①イ	UN R26やUN R30の適否に関わらず、また、標準のタイヤに変更がある場合であっても、乗用車のタイヤは10mm未満であれば突出して良いということでしょうか？	確認となります。(今までの保安基準改正案との趣旨と大きく変更されているため)	ご認識のとおりです。
15	軽自動車検査協会	7-26-1(3)①イ	イの要件に関しては、貨物車に乗用車用タイヤ(UNR30適合)を装着しても突出は認められない、乗用車に貨物車用タイヤを装着した場合は認められる、との理解でよろしいでしょうか。	解釈確認	ご認識のとおりです。
16	軽自動車検査協会	7-26-1(3)①イ	(専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに牽引自動車を除く。))であって、車軸中心を含む鉛直面と車軸中心を通りそれぞれ前方30°及び後方50°に交わる2平面によりはさまれる範囲の最外側がタイヤであるものに限る。 「被牽引車を除く」ではないでしょうか。	確認です。	ご意見のとおり修正しました。
17	軽自動車検査協会	7-26-1(3)①イ	直上の車体(フェンダ等)より車両の外側方向への突出量が10mm未満のもの(専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに牽引自動車を除く。))であって、…… ↓ 直上の車体(フェンダ等)より車両の外側方向への突出量が10mm未満のもの(乗車定員が10人未満の専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。))であって、……	意味は同じであるので、書きぶりを(5)③等と同じにしては如何でしょうか。	再考しましたが原案のままとさせていただきます。
18	軽自動車検査協会	7-26-1(3)①イ	専ら乗用の用に供する自動車であって、最外側がタイヤの部分であれば10mmまでの突出は、UN R30-02の3.及び6.に適合するものだけでなく、全てのものが、基準に適合することになった背景等を教えて頂けないでしょうか。	検査現場において、これまでは乗用車も貨物車も不適合としていたものを、乗用車はよくなったという説明を受検者にする必要があるので。	【WP29第170回改正に伴う保安基準等改正案の第1回意見照会コメントから抜粋】 UNR30において、リブ等の一部に対し、突出量の許容を規定しているところ。国連基準との調和及びUNR26及びUNR30との整合を鑑み、当該部分の欧州指令における規定との整合については、他の交通の安全を妨げる蓋然性は低いといえることから今般改正することとしております。 なお、UNR26については、規定する妥当性を考慮し、UNR30の要件のみとしておりますが、その前提となるスコープを対象とすることで担保することとしました。

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
19	関東運輸局	7-26-1(3)①ウ	「諸元表等」を「自動車検査業務システムによる諸元表または当該自動車製作者による証明書原本」、「タイヤサイズ」を「タイヤサイズおよび当該ラベリング表記」という書きぶりは如何でしょうか。	インターネットや雑誌などによる資料提示を認めないようにするためです。ラベリングの突出許容であるならば、そのラベリングが如何様なものかの確認をしたほうがよいのではないのでしょうか。	「諸元表等」の用語については1-3において定義済みです。
20	日本自動車輸入組合	7-26-1(3)①ウ	以下のように文言の追加が必要と思われる。 (当該自動車の諸元表等の提出によりタイヤが突出している旨及びタイヤサイズが同一であることが確認できる場合に限る。) ↓ (当該自動車の諸元表等の提出によりタイヤが10mm以上突出している旨及びタイヤサイズが同一であることが確認できる場合に限る。)	原案では突出量10mm未満のものにも諸元表等の提出によりタイヤサイズが同一である旨、証明を求めることとなりますが、突出量10mm未満は「7-26-1(3)イ、8-26-1(3)イ」で担保されており、諸元表等の提出により証明が必要なのは「10mm以上」ではないのでしょうか。	書きぶりを修正しました。
21	軽自動車検査協会	7-26-7-1(3)	7-26-7-1(3)も変更したほうがよいのではないのでしょうか。	従前規定の改正が行われていないため。	ご意見のとおり修正しました。
22	日本自動車車体工業会	7-34-1	「自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、カタビラ及びびそりを有する軽自動車……)」 ↓ 「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被牽引自動車(後輪が1個の自動車に限る。)、後輪が1個の三輪自動車、カタビラ及びびそりを有する軽自動車……)」	除外する自動車に「並びにこれらの自動車に牽引される被牽引自動車(後輪が1個の自動車に限る。)、後輪が1個の三輪自動車」が漏れていませんか。	ご意見のとおり修正しました。
23	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)	「(1)貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及びポール・トレーラにあつては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面……」 ↓ 「(1)貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及びポール・トレーラにあつては、モノコック構造の車体の後面、リヤリフトゲート後面(車両総重量が8tを超えるものを除く。)、塵芥車の荷箱後面、セミトレーラの車枠の後面……」	再度の要望です。 アーム式及び垂直式のTGLや塵芥車(GVW7t未満)については、スペースがないため他の構造物(灯火器、番号標等)との干渉やディパーチャーアングルの確保等の理由から、従来より保安基準第18条の2第3項のただし書きの適用を受けています。 また、今回の協定規則の改訂により、装置指定は突入防止装置をシャシフレームに取付けた状態で評価することになりました。このため、荷台部分に突入防止装置を取り付ける塵芥車については、装置指定を取得することができなくなりました。新規検査等で混乱を生じないよう、従来同様例示にこの2車種を記載していただけますよう要望するものです。 なお、本規定は突入防止装置を装着するのが構造上成立しない車両に対してのみ適用するものであると理解しています。突入防止装置が装着可能な車両については、これまでどおり突入防止装置を装着します。	ご意見のとおり修正しました。
24	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)①	「また、車両後部に貨物を……7-34-3(1)①カを適用させる。」 ↓ 「また、車両後部に貨物を……7-34-3(1)⑥を適用させる。」	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正しました。
25	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	例図に車両総重量8t超の塵芥車の追加を要望します。(GVW8t超) 	車体後面の構造物全体で突入を防止するものです。	ご意見を踏まえ文章により手当てしました。
26	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	例図にリヤリフトゲート装着車の追加を要望します。(GVW8t以下) 	メンバーやブラットホームなど、車体後面の構造物全体で突入を防止します。	ご意見を踏まえ文章により手当てしました。

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
27	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	<p>例図に荷台後面の両側端に支柱と03相当の強度を有するメンバーを備えた車両の追加を要望します。(GVW8t超)</p> 	荷台の後端の支柱を含む車体後面の構造物と、シャシフレームに取付けた03相当の強度を持つメンバーにより突入を防止します。	ご意見を踏まえ文章により手当てしました。
28	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	<p>例図に以下の例図の追加を要望します。(タイヤ後端と02対応RUP(断面高100mm×奥行100mm)前端との距離が180mm以内のトレーラ)</p> 	車体の後面の構造物全体で突入します。	次回改正以降の検討課題とします。
29	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	<p>例図中の重機、自動車等を積載するための自動車を次の3種類に変更をお願いします。</p> 	荷台後部がスロープ状のものは既に掲載済みですが、トレーラの中には超低床フラット構造に設計されたものがあるので、追加を要望するものです。何れも、荷台(フレーム)後面全体で突入を防止します。	次回改正以降の検討課題とします。
30	日本自動車車体工業会	7-34-1(1)例図	<p>例図中、高所作業車、コンクリート作業車、消防車の例図は(2)に移動をお願いします。</p>	高所作業車、コンクリート作業車、消防車等は、細目告示第24条第1項第1号の自動車に該当するため。なお、昨年6月の保安基準の細目告示の改正で、クレーン車や除雪車については、同条第3項から同条第1項に変更となっています。	ご意見を踏まえ修正しました。
31	日本自動車車体工業会	7-34-1(2)	<p>「自動車(貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及びポール・トレーラ、二輪自動車、……を除く。)」にあっては、モノコック構造の車体の後面、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の後面の構造部が①から⑤又はUN-R58-03の2.3.(b)若しくは(1)①から⑤までに掲げる要件に適合するものであること。」</p> <p>↓</p> <p>「自動車(貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及びポール・トレーラ、二輪自動車、……を除く。)」にあっては、モノコック構造の車体の後面、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の後面の構造部が①から⑤又はUN-R58-03の2.3.(b)の要件に適合するも若しくは(1)①から⑤までに掲げる車体後面の構造部の要件に適合するものであること。」</p>	<p>二輪自動車等は前段の柱書で除外されています。</p> <p>また、「車体後面の構造部」の適用について明確化するための要望です。</p>	ご意見を踏まえ修正しました。
32	九州運輸局	7-34-1(2)例図	<p>横から見た状態の図への不付属物の位置関係の追加と、説明文に「付属物の突出量が50mm未満。」の追加をお願いしたい。</p>	2回目の意見照会案から削除されていますが、表記があったほうがわかりやすいため。	再考しましたが、原案のままとします。

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
33	日本自動車車体工業会	7-34-1(2)例図 及び図下部コメント	<p>モノコック構造の車体を有する自動車 <small>指定自動車等</small></p>  <p>「(車両後端から400mm 以内の位置において、車輪の最外側から内側100mm……)」 ↓ 「(車両後端から450mm 以内の位置において、車輪の最外側から内側100mm……)」</p>	<p>図を訂正して頂きましたが、7-34-1(2)①～⑤または、2.3.(b)の要件と異なるため差し替えを要望します。</p> <p>また7章に於いて、「指定自動車等」の表現は必要ですか。</p>	ご意見を踏まえ修正しました。
34	日本自動車車体工業会	7-34-1(3)例図	<p>以下のクレーン車の例の追加をお願いします。</p> 	新規検査等の混乱を防止するため追加をお願いします。	ご意見を踏まえ文章により手当てしました。
35	日本自動車車体工業会	7-34-1(4)例図	<p>以下の2例の追加をお願いします。</p> <p>除雪車  消防車 </p>	新規検査等の混乱を防止するため追加をお願いします。	ご意見を踏まえ文章により手当てしました。
36	日本自動車車体工業会	7-34-3(1)③	<p>「③ 突入防止装置は、……いること。」 ↓ 「③ 突入防止装置は、……いること。 ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。」</p>	<p>床下格納式TGLの突入防止装置は、荷台のプラットホームを兼ねているため、突入防止装置の最外側が車輪の最外側よりも外側となります。このため、本ただし書きが必要です。 なお、協定規則でもこの取り扱いが認められており、16.3.及び25.4.に記載されています。(2012年に02改訂を行う際に日本からの提案でこの取り扱いができました。) 7章及び8章の規定にこのただし書きがないと、6章の規定との矛盾が発生します。新規検査で合格したものが、継続検査で合格しないともあり得ることになります。 このことは、貴法人の前身の検査法人殿に説明し、審査事務規程に記載していただいた経緯があります。現行規定通り、ただし書きを残していただきたく、再度要望するものです。</p>	細目告示の書きぶりに合わせておりません。
37	日本自動車車体工業会	7-34-3(1)例図 7-34-9-3①例図	7、8章に於いて、「指定自動車等」や「負荷後」の表現は不要ではないでしょうか。	本文の中には記載がないので、削除した方が混乱しないと感じました。	再考しましたが、原案のままとします。
38	軽自動車検査協会	7-34-10	<p>次に掲げる自動車については、7-34-10(従前規定の適用⑥)の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第17条第10項関係) ↓ 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17条第10項関係)</p>	<p>書きぶりを7-34-5等に合わせる。 (適用する規定が同じであるため、本文に7-34-10(従前規定の適用⑥)を載せる必要はないと思えます。)</p>	ご意見のとおり修正しました。

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
39	軽自動車検査協会	7-34-10-3	モノコック構造の車体を有する自動車(指定自動車等)の例の挿絵について、550mm以下の部分の矢印の位置が上縁となっております。	下縁が正しいと思われます。	ご意見を踏まえ修正しました。
40	日本自動車車体工業会	7-34-10-3(1)例図	「モノコック構造の車体を有する自動車」 図中すべての寸法表現に「以下」が必要かと思われます。	細かい箇所になりますが、指摘させていただきます。	ご意見を踏まえ修正しました。
41	軽自動車検査協会	7-48-2(1)⑨ 8-48-2(1)⑨	ただし、保護者用座席から…もうけられている場合にあっては… ↓ ただし、保護者用座席から…設けられている場合にあっては… ではないでしょうか。	書きぶりの統一	ご意見のとおり修正しました。 なお、当該箇所については、WP29第170回改正に伴う保安基準等改正において先送りされたことに伴い、審査事務規程においても改正を先送りします。
42	日本産業車両協会	7-60-1②ア	①「車体の改造」とは、何の改造を想定されていますか。(車体の範囲が不明確です。) ②改造自動車や試作車で指定自動車等に備えられた排気管と同一の構造を有するものは、「車体の改造がない自動車」と見なされますか。	確認です。	リムジン改造等を表現したものです。 当該箇所については、WP29第170回改正に伴う保安基準等改正において先送りされたことに伴い、審査事務規程においても改正を先送りします。
43	東北運輸局	7-60-1②ウ	車室とは、具体的にはどのような場所を想定しているのでしょうか。	確認です。	大多数の自動車はイ、トラックや大型特殊はウで判断することを想定しています。 当該箇所については、WP29第170回改正に伴う保安基準等改正において先送りされたことに伴い、審査事務規程においても改正を先送りします。
44	軽自動車検査協会	7-60-1②ウ	ここでの「車室」とは、どこまでを指していますか。 1BOX車(ハイエース等)のように客室と荷室が完全に仕切られていない場合、荷室は車室に含まれるという理解で良いでしょうか。 加工車のように、走行中は人が居ないが、作業中は人がいる場合、その作業スペースは車室に含まれるのでしょうか。	「乗車人員に傷害」となっているため、走行中に人が居る空間とつながっている屋内という理解でよろしいでしょうか。	大多数の自動車はイ、トラックや大型特殊はウで判断することを想定しています。 当該箇所については、WP29第170回改正に伴う保安基準等改正において先送りされたことに伴い、審査事務規程においても改正を先送りします。
45	日本自動車工業会(届出分科会)	7-60-5-1④イ	7-60-1④イ(イ)を満たしたものは、7-60-5-1④イに適合するものとして見なしてもよろしいでしょうか。	確認です	ご認識のとおりです。 定量規定の新設については、改正を先送りします。
46	日本自動車工業会(届出分科会)	7-92-7-1(2)	追加された装置は、細目告示又は保安基準に記載されていません。当該装置が細目告示又は保安基準に適合するとした根拠をご教示ください。	確認です	WP29第170回改正に伴う保安基準等改正の取り込みとなります。
47	日本自動車工業会(届出分科会)	7-98-1	追加された装置は、細目告示又は保安基準に記載されていません。当該装置が細目告示又は保安基準に適合するとした根拠をご教示ください。	確認です	WP29第170回改正に伴う保安基準等改正の取り込みとなります。
48	軽自動車検査協会	8-26-1(3)	(3)次に該当する車枠及び車体は、(2)の基準に適合するものとする。 (細目告示第22条第3項関係、細目告示第100条第2項関係) ↓ (3)次に該当する車枠及び車体は、(2)の基準に適合するものとする。 (細目告示第178条第2項関係)	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正しました。