

第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>7-11 走行装置</p> <p>7-11-1 性能要件（視認等による審査）</p> <p>(1) 自動車の走行装置（空気入ゴムタイヤを除く。）は、強度等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。（保安基準第9条第1項関係、細目告示第11条第2項、第89条第1項及び第2項関係）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① ハブボルト、スピンドル・ナット、クリップボルト、ナットに緩み若しくは脱落があるもの又は割ピンの脱落があるもの（細目告示第89条第2項第1号関係） ② 複輪用ホイールを取付けているアウター・ナット及びインナー・ナットについて、検査用ハンマによる打音を比較したときに、音色の明らかに異なるナットが混入しているもの ③ ホイール・ベアリングに著しいがた又は損傷があるもの（細目告示第89条第2項第2号関係） ④ アクスルに損傷があるもの（細目告示第89条第2項第3号関係） ⑤ リム又はサイドリングに損傷があるもの（細目告示第89条第2項第4号関係） ⑥ サイドリングがリムに確実にはめこまれていないもの（細目告示第89条第2項第5号関係） ⑦ 車輪に著しい振れがあるもの（細目告示第89条第2項第6号関係） ⑧ 車輪の回転が円滑でないもの（細目告示第89条第2項第7号関係） <p>(2) 軽合金製ディスクホイールであって、次に掲げるマークが鋳出し又は刻印により表示されており、かつ、損傷がないものは、(1)の「堅ろう」であるものとする。（細目告示第11条第1項、第89条第3項関係）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）、二輪自動車、側車付二輪自動車又は車両総重量3.5t以下であり、かつ、最大積載量が500kg以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWLマーク ② 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWL-Tマーク ③ 自動車製作者を表すマーク（自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールに限る。） ④ 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は車両総重量4.54t以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、米国自動車技術協会が定めるSAEマーク（SAE J 2530の鋳出し又は刻印等） 	<p>8-11 走行装置</p> <p>8-11-1 性能要件（視認等による審査）</p> <p>(1) 自動車の走行装置（空気入ゴムタイヤを除く。）は、強度等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。（保安基準第9条第1項関係、細目告示第167条第1項及び第2項関係）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① ハブボルト、スピンドル・ナット、クリップボルト、ナットに緩み若しくは脱落があるもの又は割ピンの脱落があるもの（細目告示第167条第2項第1号関係） ② 複輪用ホイールを取付けているアウター・ナット及びインナー・ナットについて、検査用ハンマによる打音を比較したときに、音色の明らかに異なるナットが混入しているもの ③ ホイール・ベアリングに著しいがた又は損傷があるもの（細目告示第167条第2項第2号関係） ④ アクスルに損傷があるもの（細目告示第167条第2項第3号関係） ⑤ リム又はサイドリングに損傷があるもの（細目告示第167条第2項第4号関係） ⑥ サイドリングがリムに確実にはめこまれていないもの（細目告示第167条第2項第5号関係） ⑦ 車輪に著しい振れがあるもの（細目告示第167条第2項第6号関係） ⑧ 車輪の回転が円滑でないもの（細目告示第167条第2項第7号関係）

第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>⑤ 自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールであり資料等により自動車製作者が付したことが明らかな記号等</p> <p>(3) 自動車の空気入ゴムタイヤは、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして強度、滑り止めに係る性能等に関し、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。(保安基準第9条第2項関係、細目告示第11条第3項関係)</p> <p>① 空気入ゴムタイヤに加わる荷重は、タイヤの負荷能力以下であること。 この場合において、次に掲げる値がタイヤの負荷能力以下であることを確認すること。(細目告示第89条第4項第1号関係)</p> <p>ア 積車状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値</p> <p>イ 空車状態に乗車定員の人員が乗車した状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値</p> <p>② ①のタイヤの負荷能力は、次により算定した値とする。</p> <p>ア 当該タイヤに表示されたロードインデックスに応じ、別表4「ロードインデックスに対応する負荷能力」の負荷能力欄に掲げる値とする。</p> <p>イ ロードインデックスが表示されていないタイヤにあつては、アの規定にかかわらず、当分の間、一般社団法人日本自動車タイヤ協会の「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)における「空気圧-負荷能力対応表」に規定する最大負荷能力等のタイヤ製作者が指定する最大負荷能力とすることができるものとする。</p> <p>ウ 大型特殊自動車であつて、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を上回っているものにあつては、ア又はイの規定にかかわらず、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値(端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。)とする。</p> <p>エ 7-9-1(2)の速度制限装置又は7-10の速度抑制装置が備えられている自動車等、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を下回っている自動車(専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満の自動車、車両総重量が3.5t以下の被牽引自動車及び二輪自動車、側車付二輪自動車を除く。)にあつては、次により算定することができるものとする。</p> <p>(ア) 指定自動車等のうち、トラック、バス及びトレーラ用タイヤを装着した自動車(大型特殊自動車を除く。)にあつては、アにより負荷能力を算定するものに限り、アにより算定した負荷能力に別表5「異なる速度における負荷能力」のロードインデックスの変化欄に掲げる変化率を乗じた値を加算した値(整数第1位(小数第1位四捨</p>	<p>(2) 自動車の空気入ゴムタイヤは、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして強度、滑り止めに係る性能等に関し、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。(保安基準第9条第2項関係)</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	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>五入)を二捨三入又は七捨八入により0又は5に丸める。)とする。</p> <p>(イ) 指定自動車等のうち大型特殊自動車及び指定自動車等以外の自動車にあっては、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値(端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。)とする。</p> <p>オ 乗用車用タイヤを貨物自動車に装着した場合又はトラック、バス及びトレーラ用タイヤを乗用自動車に装着した場合であっても、ア、イ及びエに掲げる方法により算定するものとする。</p> <p>③ 接地部は、滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝(最高速度40km/h未満の自動車、最高速度40km/h未満の自動車に牽引される被牽引自動車、大型特殊自動車及び大型特殊自動車に牽引される被牽引自動車に備えるものを除く。)は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅(ラグ型タイヤにあっては、空気入ゴムタイヤの接地部の左右の最外側から中心方向にそれぞれ全幅の4分の1)にわたり滑り止めのために施されている凹部(サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。)のいずれの部分においても1.6mm(二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるものにあつては、0.8mm)以上の深さを有すること。</p> <p>この場合において、滑り止めの溝の深さについての判定は、ウエア・インジケータにより判定しても差し支えない。</p> <p>なお、リグリーブタイヤにあっては、再溝切り後において滑り止めの溝の深さの基準に適合すればよい。(細目告示第89条第4項第2号関係)</p> <p>④ 亀裂、コード層の露出等著しい破損のないものであること。(細目告示第89条第4項第3号関係)</p> <p>⑤ 空気入ゴムタイヤの空気圧が適正であること。(細目告示第89条第4項第4号関係)</p> <p>⑥ 専ら乗用の用に供する自動車(車両総重量3.5tを超える自動車、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。)であつて乗車定員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。)であつて車両総重量3.5t以下のものに備えるタイヤ空気圧監視装置は、UN R141-00の5.及び6.に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるタイヤ空気圧監視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 R141-00の5.及び6.に適合するものとする。</p> <p>なお、視認等によりタイヤ空気圧監視装置が備えられていないと認められるときは、審査を省略することができる。(細目告示第11条第6項、第89条第5項関係)</p> <p>ア 指定自動車等に備えられてい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タイヤ空気圧監視装置</p>	<p>① 接地部は、滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝(最高速度40km/h未満の自動車、最高速度40km/h未満の自動車に牽引される被牽引自動車、大型特殊自動車及び大型特殊自動車に牽引される被牽引自動車に備えるものを除く。)は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅(ラグ型タイヤにあっては、空気入ゴムタイヤの接地部の左右の最外側から中心方向にそれぞれ全幅の4分の1)にわたり滑り止めのために施されている凹部(サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。)のいずれの部分においても1.6mm(二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるものにあつては、0.8mm)以上の深さを有すること。</p> <p>この場合において、滑り止めの溝の深さについての判定は、ウエア・インジケータにより判定しても差し支えない。</p> <p>なお、リグリーブタイヤにあっては、再溝切り後において滑り止めの溝の深さの基準に適合すればよい。(細目告示第167条第4項第2号関係)</p> <p>② 亀裂、コード層の露出等著しい破損のないものであること。(細目告示第167条第4項第3号関係)</p> <p>③ 空気入ゴムタイヤの空気圧が適正であること。(細目告示第167条第4項第4号関係)</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	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>イ 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タイヤ空気圧監視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タイヤ空気圧監視装置又はこれに準ずる性能を有するタイヤ空気圧監視装置</p> <p>ウ 法第75条の3第1項の規定に基づきタイヤ空気圧監視装置について型式指定を受けた自動車に備えられてい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タイヤ空気圧監視装置又はこれに準ずる性能を有するタイヤ空気圧監視装置</p> <p>(4) FMVSS 138 に適合するタイヤ空気圧監視装置は、(3) ⑥ウに定める「これに準ずる性能を有するタイヤ空気圧監視装置」とする。</p> <p>(5) タイヤチェーン等は走行装置に確実に取付けることができ、かつ、安全な運行を確保することができるものでなければならない。</p> <p>この場合において、タイヤに装着されていないタイヤチェーン等については、審査を省略することができる。(保安基準第9条第3項関係)</p> <p>7-11-2 欠番 7-11-3 欠番</p>	<p>8-11-2 欠番 8-11-3 欠番 8-11-4 適用関係の整理 7-11-4の規定を適用する。</p>
<p>7-11-4 適用関係の整理</p> <p>(1) 平成16年12月31日以前に製作された自動車については、7-11-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。(適用関係告示第5条関係)</p> <p>(2) 平成30年1月31日以前に製作された自動車については、7-11-6(従前規定の適用②)の規定を適用する。(適用関係告示第5条第3項関係)</p> <p>7-11-5 従前規定の適用①</p> <p>平成16年12月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第5条関係)</p> <p>7-11-5-1 性能要件</p> <p>(1) 自動車の走行装置は、堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるものは、この基準に適合しないものとする。</p> <p>① ハブボルト、スピンドル・ナット、クリップボルト、ナットに緩み若しくは脱落があるもの又は割ピンの脱落があるもの</p> <p>② 複輪用ホイールを取付けているアウター・ナット及びインナー・ナットについて、検査用ハンマによる打音を比較したときに、音色の明らかに異なるナットが混入しているもの</p> <p>③ ホイール・ベアリングに著しいがた又は損傷があるもの</p> <p>④ アクスルに損傷があるもの</p> <p>⑤ リム又はサイドリングに損傷があるもの</p> <p>⑥ サイドリングがリムに確実にはめこまれていないもの</p> <p>⑦ 車輪に著しい振れがあるもの</p> <p>⑧ 車輪の回転が円滑でないもの</p> <p>(2) 軽合金製ディスクホイールであって、次に掲げるマークが鋳出し又は刻印により表示されており、かつ、損傷がないものは、(1)の「堅ろう」であるものとする。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)、二輪自動車、側車付二輪自動車又は車両総重量3.5t以下であり、かつ、最大積載量が500kg以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWLマーク</p> <p>② 専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)又は普通自動車、小型自動車及び軽自動車(専ら乗用の用に供する自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWL-Tマーク</p> <p>③ 自動車製作者を表すマーク(自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールに限る。)</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)又は車両総</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	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>重量 4.54t 以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、米国自動車技術協会が定める SAE マーク（SAE J 2530 の鋳出し又は刻印等）</p>	
<p>⑤ 自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールであり資料等により自動車製作者が付したことが明らかな記号等</p>	
<p>(3) (1) の走行装置のうち空気入ゴムタイヤは、次の基準に適合するものでなければならない。</p>	
<p>ただし、②の規定は、最高速度 40km/h 未満の自動車及びこれにより牽引される被牽引自動車には、適用しない。</p>	
<p>① 亀裂、コード層の露出等著しい破損のないものであること。</p>	
<p>② 接地部は、滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝（大型特殊自動車及びこれにより牽引される被牽引自動車に備えるものを除く。）の深さは、当該溝のいずれの部分においても 1.6mm（二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるものにあつては、0.8mm）以上であること。</p>	
<p>この場合において、「滑り止めの溝」とは、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅（ラグ型タイヤにあつては、空気入ゴムタイヤの接地部の左右の最外側から中心方向にそれぞれ全幅の 4 分の 1）にわたり滑り止めのために施されている凹部（サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。）をいう。</p>	
<p>なお、滑り止めの溝の深さについての判定は、ウエア・インジケータにより行って差し支えない。</p>	
<p>また、リグリーブタイヤにあつては、再溝切り後において滑り止めの溝の深さの基準に適合すればよい。</p>	
<p>③ 空気入ゴムタイヤの空気圧が適正であること。</p>	
<p>(4) 空気入ゴムタイヤに加わる荷重は、タイヤの負荷能力以下であること。</p>	
<p>この場合において、次に掲げる値がタイヤの負荷能力以下であることを確認すること。</p>	
<p>① 積車状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値</p>	
<p>② 空車状態に乗車定員の人員が乗車した状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値</p>	
<p>(5) (4) のタイヤの負荷能力は、次により算定した値とする。</p>	
<p>① 当該タイヤに表示されたロードインデックスに応じ、別表 4「ロードインデックスに対応する負荷能力」の負荷能力欄に掲げる値とする。</p>	
<p>② ロードインデックスが表示されていないタイヤにあつては、①の規定にかかわらず、当分の間、一般社団法人日本自動車タイヤ協会の「日本自動車タイヤ協会規格」（JATMA YEAR BOOK）における「空気圧-負荷能力対応表」に規定する最大負荷能力等のタイヤ製作者が指定する最大負荷能力とすることができるものとする。</p>	
<p>③ 大型特殊自動車であつて、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を上回っているものにあつては、①又は②の規定にかかわらず、①又は②により算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」（JATMA YEAR BOOK）に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とする。</p>	
<p>④ 7-9-1 (2) の速度制限装置又は 7-10 の速度抑制装置が備えられている自動車等、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を下回っている自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員 10 人以下の自動車及び二輪自動車、側車付二輪自動車を除く。）にあつては、①又は②により算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」（JATMA YEAR BOOK）に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とすることができるものとする。</p>	
<p>⑤ 乗用車用タイヤを貨物自動車に装着した場合又はトラック、バス及びトレーラ用タイヤを乗用自動車に装着した場合であっても、①、②及び④に掲げる方法により算定するものとする。</p>	
<p>(6) タイヤチェーン等は走行装置に確実に取付けることができ、かつ、安全な運行を確保することができるものでなければならない。</p>	
<p>この場合において、タイヤに装着されていないタイヤチェーン等については、審査を省略することができる。</p>	
<p>7-11-6 従前規定の適用②</p>	
<p>平成 30 年 1 月 31 日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。</p>	
<p>7-11-6-1 性能要件（視認等による審査）</p>	
<p>(1) 自動車の走行装置（空気入ゴムタイヤを除く。）は、強度等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。</p>	
<p>この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。</p>	
<p>① ハブボルト、スピンドル・ナット、クリップボルト、ナットに緩み若しくは脱落があるもの又は割ピンの脱落があるもの</p>	
<p>② 複輪用ホイールを取付けているアウター・ナット及びインナー・ナットについて、検査用ハンマによる打音を比較したときに、音色の明らかに異なるナットが混入しているもの</p>	
<p>③ ホイール・ベアリングに著しいがた又は損傷があるもの</p>	
<p>④ アクスルに損傷があるもの</p>	
<p>⑤ リム又はサイドリングに損傷があるもの</p>	
<p>⑥ サイドリングがリムに確実にはめこまれていないもの</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	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>⑦ 車輪に著しい振れがあるもの</p> <p>⑧ 車輪の回転が円滑でないもの</p> <p>(2) 軽合金製ディスクホイールであって、次に掲げるマークが鋳出し又は刻印により表示されており、かつ、損傷がないものは、(1)の「堅ろう」であるものとする。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）、二輪自動車、側車付二輪自動車又は車両総重量3.5t以下であり、かつ、最大積載量が500kg以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWLマーク</p> <p>② 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、細目告示別添2「軽合金製ディスクホイールの技術基準」に基づくJWL-Tマーク</p> <p>③ 自動車製作者を表すマーク（自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールに限る。）</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員11人以上の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）又は車両総重量4.54t以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車、二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）である場合、米国自動車技術協会が定めるSAEマーク（SAE J2530の鋳出し又は刻印等）</p> <p>⑤ 自動車製作者が当該自動車を製作する際に設定したホイールであり資料等により自動車製作者が付したことが明らかな記号等</p> <p>(3) 自動車の空気入ゴムタイヤは、堅ろうで、安全な運行を確保できるものとして強度、滑り止めに係る性能等に関し、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。</p> <p>① 空気入ゴムタイヤに加わる荷重は、タイヤの負荷能力以下であること。 この場合において、次に掲げる値がタイヤの負荷能力以下であることを確認すること。 ア 積車状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値 イ 空車状態に乗車定員の人員が乗車した状態における軸重を当該車軸に係る輪数で除した値</p> <p>② ①のタイヤの負荷能力は、次により算定した値とする。 ア 当該タイヤに表示されたロードインデックスに応じ、別表4「ロードインデックスに対応する負荷能力」の負荷能力欄に掲げる値とする。 イ ロードインデックスが表示されていないタイヤにあつては、アの規定にかかわらず、当分の間、一般社団法人日本自動車タイヤ協会の「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)における「空気圧-負荷能力対応表」に規定する最大負荷能力等のタイヤ製作者が指定する最大負荷能力とすることができるものとする。 ウ 大型特殊自動車であつて、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を上回っているものにあつては、ア又はイの規定にかかわらず、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とする。 エ 7-9-1(2)の速度制限装置又は7-10の速度抑制装置が備えられている自動車等、当該自動車の車両構造上の最高速度がタイヤの速度記号に対応する最高速度又はタイヤ製作者が定める基準速度を下回っている自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満の自動車、車両総重量が3.5t以下の被牽引自動車及び二輪自動車、側車付二輪自動車を除く。）にあつては、次により算定することができるものとする。 (ア) 指定自動車等のうち、トラック、バス及びトレーラ用タイヤを装着した自動車（大型特殊自動車を除く。）にあつては、アにより負荷能力を算定するものに限り、アにより算定した負荷能力に別表5「異なる速度における負荷能力」のロードインデックスの変化欄に掲げる変化率を乗じた値を加算した値（整数第1位（小数第1位四捨五入）を二捨八入又は七捨八入により0又は5に丸める。）とする。 (イ) 指定自動車等のうち大型特殊自動車及び指定自動車等以外の自動車にあつては、ア又はイにより算定した負荷能力に「日本自動車タイヤ協会規格」(JATMA YEAR BOOK)に定める使用速度に応じた係数を乗じた値等のタイヤ製作者が定める値（端数処理の方法については、タイヤ製作者が定める方法とする。）とする。 オ 乗用車用タイヤを貨物自動車に装着した場合又はトラック、バス及びトレーラ用タイヤを乗用自動車に装着した場合であっても、ア、イ及びエに掲げる方法により算定するものとする。</p> <p>③ 接地部は、滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝（最高速度40km/h未満の自動車、最高速度40km/h未満の自動車に牽引される被牽引自動車、大型特殊自動車及び大型特殊自動車に牽引される被牽引自動車に備えるものを除く。）は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅（ラグ型タイヤにあつては、空気入ゴムタイヤの接地部の左右の最外側から中心方向にそれぞれ全幅の4分の1）にわたり滑り止めのために施されている凹部（サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。）のいずれの部分においても1.6mm（二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるものにあつては、0.8mm）以上の深さを有すること。 この場合において、滑り止めの溝の深さについての判定は、ウエア・インジケータにより判定しても差し支えない。 なお、リググループタイヤにあつては、再溝切り後において滑り止めの溝の深さの基準に適合すればよい。</p> <p>④ 亀裂、コード層の露出等著しい破損のないものであること。</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	第8章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 (改造等による変更のない使用過程車)
<p>⑤ 空気入ゴムタイヤの空気圧が適正であること。</p> <p>(4) タイヤチェーン等は走行装置に確実に取付けることができ、かつ、安全な運行を確保することができるものでなければならない。</p> <p>この場合において、タイヤに装着されていないタイヤチェーン等については、審査を省略することができる。</p>	