



2012年3月

## 日本からのウガンダ共和国向け中古車両の路上使用適格性検査基準

日本からのウガンダ向け輸出中古車両は全て、輸出前にウガンダ基準局の定める「路上使用適格性検査」に合格する必要がある。基準は下記の通りとする。

**重要:** 日本にて検査を受けずウガンダに到着した車両は、CIF の 15%を計算した額を負担し、到着時にウガンダ基準局による検査を受けなければなりません。

### 1. 車両

- a) 自動二輪車、軽自動車、普通乗用車、貨物車両・多目的車両(トラック・バスを含む)。
- b) 車両部品ならびに構成が製造時と同じように機能すること。
- c) 車両が清潔な状態であること。車体番号やエンジン番号がはっきりと分かるように洗浄されていること。
- d) 冷媒ガス(R-12に限る)は抜き取る。
- e) 年式による規制はありません。
- f) 右・左ハンドル車両共に可。
- g) 車両が放射線に汚染されていないこと。

### 2. 書類確認

- a) 輸出抹消仮登録証明書、又は、輸出予定届出証明書の原本提出。

### 3. 詳細

#### a) 目視等による検査

##### i) 外観

- ・ 表面上のサビであればペイントを施す必要なし。
- ・ 外観を損ねる補修がされていないこと(ガムテープ補修など)。
- ・ パネル及び車体構造部分に著しいダメージがないこと。
  - \* 塗装は車両と同一色で外観を損ねない仕上がりであること。
- ・ 突起物(折れたアンテナ、破損した部品の断面なども含む)がないこと。
- ・ 部品の欠損がないこと。
- ・ 部品に大きなガタツキがないこと。

##### ii) ドア

- ・ 開閉がスムーズに行えること。
- ・ 構成部品がしっかりと取り付けられていること。
- ・ ロック可能であること。

ウガンダ路上使用適格性検査基準\_Mar2012

1 of 5



- ・ 自動ドアは手動で開閉可能であること。
- ・ 隙間風や、水の著しい浸入がないこと。
- ・ スライドドアは開閉位置にしっかりと保持されること。

#### iii) 内装

- ・ 室内装飾に著しいダメージ(破れやシミ等)がないこと。
- ・ 著しく汚れていないこと。
- ・ 各部品に、破損、欠損、その他著しいダメージがないこと。
- ・ シートベルトが装備されており、且つ、正常に機能すること。
- ・ 強度に影響が及ぶ錆がない(もしくは錆止めのペイントが施されている)こと。
  - \* バン、1BOX など商用車の荷室の錆に関しては、トラックと同様の考え方とする。(下記記述「トラックの錆について」参照)

#### iv) 足回り・下廻り

- ・ 強度に影響が及ぶ錆がない(もしくは錆止めのペイントが施されている)こと。
  - \* 経年劣化により発生した錆は除く(製造時より錆止めのペイントが施されていない部分に限る。例えば、ディファレンシャルケースの切断面など)。
- ・ 水、オイル、燃料等の漏れがないこと。
- ・ ブーツ、ブッシュ類に破れがないこと。
- ・ 各取り付け部に大きなガタ、緩みがないこと。
- ・ 緩衝装置は正常に機能していること。

#### v) 排気系統

- ・ 排気漏れがないこと。
- ・ 過剰な騒音を発していないこと。

#### vi) タイヤ

- ・ 車両に合ったサイズであること。
  - \* はみ出し、ボディへの接触等不可。
- ・ 構造のどの部分にも、25mm 以上、もしくは設置面幅の 10%以上の亀裂、剥離、隆起などのダメージがないこと。
- ・ 溝の深さは全て 1.6mm 以上であること。
- ・ しっかりと取り付けられていること。
- ・ 空気圧が規定値であること。

#### vii) エンジンルーム

- ・ 水、オイル、燃料等の漏れがないこと。
- ・ 著しく汚れていないこと。
- ・ 異音や振動がなく、正常に機能していること。
- ・ 重要な部分に錆がない(もしくは錆止めのペイントが施されている)こと。
- ・ ベルトなどに著しい劣化やダメージがないこと。
- ・ バッテリーに液漏れ、硫酸化がないこと。
- ・ 配線の無理な取り付け、取り回しがないこと。



viii) 計器類

- ・ 全ての計器が正常に作動していること。
- ・ 重要なバルブ切れがないこと(警告灯や走行距離計表示のバルブなど)。
- ・ エンジン始動後、各警告灯の点灯がないこと。

ix) 装備品(エアコン、パワーウィンド、ホーンなど)

- ・ 全ての装備が正常に作動していること。

x) 灯火類

- ・ バルブ切れがないこと。
- ・ スイッチやレバーなどの操作によって正常に点灯、または消灯すること。
- ・ レンズに割れなどのダメージがないこと。

xi) 反射器

- ・ 後部に備えるものは赤色であること。
- ・ 前部、または中央部に備えるものは橙色であること。
- ・ しっかりと取り付けられていること。

xii) ミラー

- ・ ミラーに亀裂がないこと。
- ・ 格納可能なタイプは、その機能が損なわれていないこと。
- ・ しっかりと取り付けられていること。

xiii) ワイパー

- ・ スイッチ操作に応じた作動をすること。
- ・ 著しい錆がない(もしくは錆止めのペイントが施されている)こと。
- ・ 著しい拭き残しがないこと。  
※ ゴム切れ不可。

xiv) ガラス

- ・ フロントガラスに 15cm 以上の亀裂がないこと。
- ・ 直接的に運転手の視野となる部分(車内より見て大よそ右半分)に 2cm 以上の長さの亀裂、または 1.5cm 以上の星型のダメージがないこと。
- ・ フロント 3 面のガラスは無色透明であること(メーカーによる着色は除く)。  
\* フィルム、ステッカーなどの貼り付け不可。
- ・ 規格(JIS 等)に基づく記号があること。



## b) 検査機器等による検査

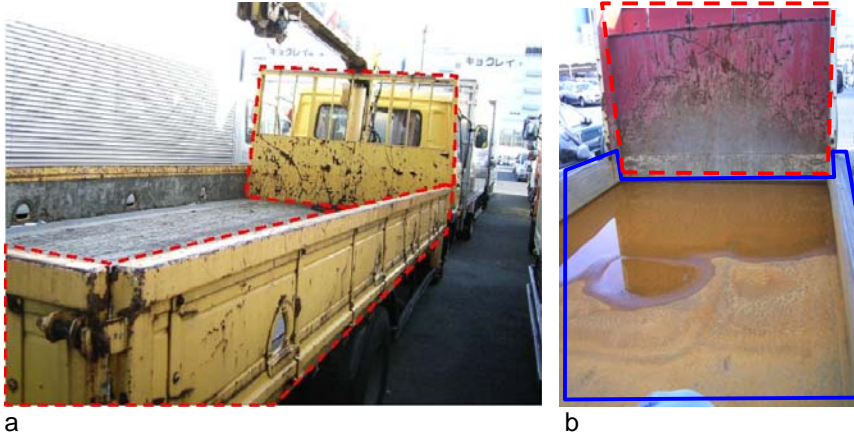
- i) サイドスリップ  
サイドスリップ : 1m 走行につき IN・OUT 5mm 以内
- ii) 速度計  
誤差 : 15~25km/h の間を指すこと (20km/h 走行時)  
振れ : +/-3km/h 以内 (20km/h 以上で走行している時)
- iii) 制動力  
主制動力の和 : 重量 (車重+55kg) の 50% 以上  
駐車ブレーキの和 : 重量 (車重+55kg) の 20% 以上  
後輪ブレーキの和 : 軸重の 10% 以上  
左右差 : 軸重 (前: 軸重+55kg / 後: 軸重) の 8% 以内
- iv) 前照灯  
照度  
4 灯式 : 12000cd 以上  
2 灯式 (ロービーム同時点灯可) : 12000cd 以上  
2 灯式 (ロービーム同時点灯不可) : 15000cd 以上
- 光軸  
下前方 10m において取り付け高さよりも下方を照らしていること。
- v) 排気ガス  
ガソリン車  
CO : 3.5% 以下  
HC : 1200ppm 以下
- ディーゼル車  
黒煙測定器 : ターボ 53% 以内  
: ターボなし 48% 以内

## c) 走行テスト

- i) 走行時の異常  
著しい異音等、正常車両ではみられない異常がないこと。
- ii) 制動時の異常  
著しい異音等、正常車両ではみられない異常がないこと。



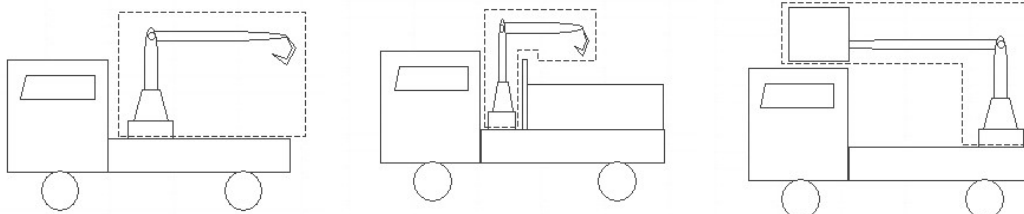
### トラックの錆について:1



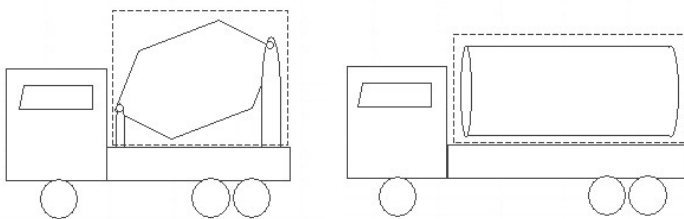
- a: 赤枠内の強度に影響を及ぼす錆びがある場合、錆止めのペイントを施す必要有り。  
b: a 同様赤枠内は錆止めのペイントを施す必要が有るが、青枠内(荷台内底面と荷台内側面)に関しては錆びていても可とする。

### トラックの錆について:2

ボディの一部として考えない車両 \* 点線内については、サビ、ダメージなどの基準を基本的に適用しない。



ユニック、クレーン      ユニック、クレーン2      高所作業車等



ミキサー車      タンク車

基本的な考え方として、平ボディとダンプ等の荷台部分と箱型の上物(バン車、パッカー車)についてはボディの一部と考え基準を適用し、それ以外は適用外とする。

**注釈: 当検査基準は全てウガンダ基準局が定めたものです。**

ウガンダ路上使用適格性検査基準\_Mar2012

5 of 5