

## 審査事務規程（交通研部分）等の一部改正について

### 1. 審査事務規程 改正概要

- ◆ 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）等の一部改正に伴い、「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日 規程第 2 号）等について一部改正を行う。

#### 1. 「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日 規程第 2 号） 別添 1（試験規程（TRIAS））の一部改正を行う。

##### (1) 細目告示に既に採用されている協定規則の改訂に伴う一部改正（3 項目）

- |                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| ①TRIAS 44-R046(1)-02   | 後写鏡等試験（協定規則第 46 号）              |
| ②TRIAS 44-R046(1-2)-02 | 後写鏡等試験 ミラー以外の間接視界装置（協定規則第 46 号） |
| ③TRIAS 44-R046(2)-03   | 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）    |

##### (2) 付表等について修正および項目の追加等（13 項目）

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| ①TRIAS 11-R079-04       | かじ取装置試験（協定規則第 79 号）                                 |
| ②TRIAS 12-R013-03       | トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）                    |
| ③TRIAS 12-R078-05       | 二輪車等の制動装置試験（協定規則第 78 号）                             |
| ④TRIAS 12-R140-02       | 横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）                              |
| ⑤TRIAS 17-R134(5)-02    | 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験（圧縮水素貯蔵システム附属品）（協定規則第 134 号）  |
| ⑥TRIAS 17(2)-J111(3)-02 | 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護試験（取付・強度） |
| ⑦TRIAS 21-R167-01       | 直接視界に係る自動車の試験                                       |
| ⑧TRIAS 22-R017(1)-04    | 座席及び座席取付装置試験（協定規則第 17 号（乗用等））                       |
| ⑨TRIAS 22(5)-R145-02    | 年少者用補助乗車装置取付具試験（協定規則第 145 号）                        |
| ⑩TRIAS 31-J042R154-04   | 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）                            |
| ⑪TRIAS 31-J119-02       | 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験                              |
| ⑫TRIAS 43(10)-001-01    | 音声信号を用いる車両後退通報装置の試験                                 |
| ⑬TRIAS 44(2)-R158-01    | 後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）                          |

#### 2. その他、項ずれによる修正等所要の改正。

#### 3. 1. の改正に伴う「認証審査手数料収納等取扱要領」の改正。

## 2. 関係する法令等

- ・ 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（令和6年9月20日 国土交通省告示第1172号）

## 3. 施行日

施行日 令和6年11月1日

新			旧		
独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程			独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程		
目次（略） 第 1 章～第 12 章（略）			目次（略） 第 1 章～第 12 章（略）		
別添 1（2-2 関係）			別添 1（2-2 関係）		
試験規程			試験規程		
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards（TRIAS）			Test Requirements and Instructions for Automobile Standards（TRIAS）		
	試験項目	分類番号		試験項目	分類番号
1 ～ 96	（略）	（略）	1 ～ 96	（略）	（略）
97	（略）	17(2)-J111(3)-0 <u>2</u>	97	（略）	17(2)-J111(3)-0 <u>1</u>
98 ～ 180	（略）	（略）	98 ～ 180	（略）	（略）
181	（略）	31-J042R154-0 <u>4</u>	181	（略）	31-J042R154-0 <u>3</u>
182 ～ 288	（略）	（略）	182 ～ 288	（略）	（略）
289	（略）	44-R046(1)-0 <u>2</u>	289	（略）	44-R046(1)-0 <u>1</u>
290	（略）	44-R046(1-2)-0 <u>2</u>	290	（略）	44-R046(1-2)-0 <u>1</u>
291	（略）	44-R046(2)-0 <u>3</u>	291	（略）	44-R046(2)-0 <u>2</u>
292 ～ 322	（略）	（略）	292 ～ 322	（略）	（略）
TRIAS 11-R079-04  かじ取装置試験（協定規則第 79 号）  1. ～3.（略） 別表（略）			TRIAS 11-R079-04  かじ取装置試験（協定規則第 79 号）  1. ～3.（略） 別表（略）		

新			旧		
付表 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result			付表 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result		
5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment	5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment
5.1～ 5.6.	(略)		5.1～ 5.6.	(略)	
5.6.1.	(略)		5.6.1.	(略)	Pass Fail
5.6.1.1. ～ 5.6.1.3.1 .4.	(略)		5.6.1.1. ～ 5.6.1.3.1 .4.	(略)	
5.6.2.	カテゴリーB1 の ACSF に係る特別規定 カテゴリーB1 の ACSF <u>を装備した車両は、その車両が下記の DCAS を装備している場合を除き、</u> 境界条件内で以下の要件を満足するものとする。 <u>(a) この機能が組み込まれている。及び</u> <u>(b) 動作中にのみ、かつ DCAS の一部として、この機能の作動を可能にする。及び</u> <u>(c) 協定規則第 171 号の技術要件及び過渡規定に適合する。</u> Special Provisions for ACSF of Category B1 <u>Vehicles equipped with an</u> ACSF of Category B1 shall fulfil the following requirements <u>unless the vehicle is equipped with a DCAS which:</u> <u>(a) Incorporates this function, and</u> <u>(b) Allows the activation of this function only during operation and as part of DCAS, and</u> <u>(c) Complies with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 171.</u>		5.6.2.	カテゴリーB1 の ACSF に係る特別規定 カテゴリーB1 の <u>全ての</u> ACSF は、境界条件内で以下の要件を満足するものとする。  Special Provisions for ACSF of Category B1 <u>Any</u> ACSF of Category B1 shall fulfil the following requirements.	
5.6.2.1. ～ 5.6.2.2.2 .	(略)		5.6.2.1. ～ 5.6.2.2.2 .	(略)	
5.6.2.2.3 .	システムが本規則の 5.6.2.3.1.1. に定める境界条件に達し(すなわち最大横加速度 $a_{y_{max}}$ )、かつステアリングコントロールに対して運転者入力がなく、かつ車両のフロントタイヤがレーンマーキングと交差し始める時点で、システムは自動車制作者の安全コンセプトに記述された	Pass Fail	5.6.2.2.3 .	システムが本規則の 5.6.2.3.1.1. に定める境界条件に達し(すなわち最大横加速度 $a_{y_{max}}$ )、かつステアリングコントロールに対して運転者入力がなく、かつ車両のフロントタイヤがレーンマーキングと交差し始める時点で、システムは自動車制作者の安全コンセプトに記述された	Pass Fail

新			旧		
	<p>とおり可能な範囲内で引く続き支援を行うことによってステアリング補助の急な喪失を回避するものとし、光学警告信号に加えて音声又は触覚警告信号により、運転者に対してシステム状況を明確に伝えるものとする。</p> <p>カテゴリーM2, M3, N2 及び N3 については、車両に協定規則第 130 号 <u>初版</u>の技術的な要件を満足する Lane Departure Warning System (LDWS)が搭載されている場合、上記の警告要件を満足していると見なす。</p> <p>When the system reaches its boundary conditions set out in paragraph 5.6.2.3.1.1. of this Regulation (e.g. the specified maximum lateral acceleration aysmax) and both in the absence of any driver input to the steering control and when any front tyre of the vehicle starts to cross the lane marking, the system shall avoid sudden loss of steering support by continuing to provide assistance to the extent possible as outlined in the safety concept of the vehicle manufacturer and shall clearly inform the driver about this system status by an optical warning signal and additionally by an acoustic or haptic warning signal.</p> <p>For vehicles of categories M2 M3 N2 and N3, the warning requirement above is deemed to be fulfilled if the vehicle is equipped with a Lane Departure Warning System (LDWS) fulfilling the technical requirements of Regulation No. 130, <u>the original version (00 series of amendments).</u></p>	(LDWS)		<p>とおり可能な範囲内で引く続き支援を行うことによってステアリング補助の急な喪失を回避するものとし、光学警告信号に加えて音声又は触覚警告信号により、運転者に対してシステム状況を明確に伝えるものとする。</p> <p>カテゴリーM2, M3, N2 及び N3 については、車両に協定規則第 130 号の技術的な要件を満足する Lane Departure Warning System (LDWS)が搭載されている場合、上記の警告要件を満足していると見なす。</p> <p>When the system reaches its boundary conditions set out in paragraph 5.6.2.3.1.1. of this Regulation (e.g. the specified maximum lateral acceleration aysmax) and both in the absence of any driver input to the steering control and when any front tyre of the vehicle starts to cross the lane marking, the system shall avoid sudden loss of steering support by continuing to provide assistance to the extent possible as outlined in the safety concept of the vehicle manufacturer and shall clearly inform the driver about this system status by an optical warning signal and additionally by an acoustic or haptic warning signal.</p> <p>For vehicles of categories M2 M3 N2 and N3, the warning requirement above is deemed to be fulfilled if the vehicle is equipped with a Lane Departure Warning System (LDWS) fulfilling the technical requirements of Regulation No. 130.</p>	(LDWS)
5.6.2.2.4 ～ 5.6.2.3.1 .2.	(略)		5.6.2.2.4 ～ 5.6.2.3.1 .2.	(略)	
5.6.2.3. <u>1</u> .3.	(略)		5.6.2.3.3 .	(略)	
<u>5.6.3.</u>	<u>(保留)</u> <u>(Reserved)</u>		<u>(追加)</u>	<u>(追加)</u>	
5.6.4.	<p>カテゴリーC の ACSF に関する特別規定</p> <p>カテゴリーC の ACSF システムを装備した動力駆動車両及び車線変更機能に対応したトレーラーは、<u>その車両が下記の DCAS を装備している場合を除き</u>、以下の要件を満</p>		5.6.4.	<p>カテゴリーC の ACSF に係る特別規定</p> <p>カテゴリーC の ACSF システムを装備した動力駆動車両及び車線変更機能に対応するトレーラーは、以下の<u>該当す</u></p>	Pass Fail

新			旧		
	<p>足するものとする。</p> <p>(a) <u>この機能が組み込まれている。及び</u></p> <p>(b) <u>動作中にのみ、かつ DCAS の一部として、この機能の作動を可能にする。及び</u></p> <p>(c) <u>協定規則第 171 号の技術要件及び過渡規定に適合する</u></p> <p>Special Provisions for ACSF of Category C</p> <p>Power-driven vehicles equipped with an ACSF <u>system</u> of Category C and trailers supporting lane change function(s) shall fulfil the following requirements <u>unless the vehicle is equipped with a DCAS, which:</u></p> <p>(a) <u>Incorporates this function, and</u></p> <p>(b) <u>Allows the activation of this function only during operation and as part of DCAS, and</u></p> <p>(c) <u>Complies with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 171.</u></p>			<p><u>る</u>要件を満足するものとする。</p> <p>Special Provisions for ACSF of Category C</p> <p>Power-driven vehicles equipped with an ACSF of Category C and trailers supporting lane change function(s) shall fulfil the <u>relevant</u> following requirements.</p>	
5.6.4.1. ～ 5.6.4.11.	(略)		5.6.4.1. ～ 5.6.4.11.	(略)	
5.6.5.	<p><u>カテゴリ-D の ACSF として定められた機能性を示すシステムを装備した車両は、その車両が下記の DCAS を装備している場合を除き、本 UN 規則に従って認可されないものとする。</u></p> <p>(a) <u>当該機能が組み込まれている。及び</u></p> <p>(b) <u>動作中にのみ、かつ DCAS の一部として、当該機能の作動を可能にする。及び</u></p> <p>(c) <u>協定規則第 171 号の技術要件及び過渡規定に適合する。</u></p> <p><u>Vehicles equipped with systems exhibiting the functionality defined as ACSF of Category D shall not be approved according to this UN Regulation, unless the vehicle is equipped with a DCAS which:</u></p> <p>(a) <u>incorporates the function(s), and</u></p> <p>(b) <u>allows the activation of the function(s) only during operation and as part of DCAS, and</u></p> <p>(c) <u>complies with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 171.</u></p>		(追加)	(追加)	
5.7. ～ 5.7.1.2.1 .	(略)		5.7. ～ 5.7.1.2.1	(略)	

新			旧		
6.	(略)		.		
附則 3 ～ 附則 7	(略)		6.	(略)	
附則 8 Annex 8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment	附則 3 ～ 附則 7	(略)	
1. ～2.	(略)		附則 8 Annex 8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment
2. 1.	車線表示 テストに使用する道路上の車線マークは、UN 規則 No. 130 <u>初版</u> の附則 3 に記載するマークの 1 つに従っているものとする。当該マークは良好な状態にあり、視認可能な車線マークに関する規格に適合する材料によるものとする。テストに使用した車線マークの配置を、テストレポートに記録するものとする。 本附則のテストの目的において、車線の幅は最低 3.5m とする。メーカーの裁量により、かつ技術機関の同意を得て、それよりも広い車線の道路上でシステムの正しい機能が証明できる場合は、3.5m 未満の幅の車線を使用してもよい。 テストは、要求されるテスト速度での安全な運転を可能にする視認性条件下で実施するものとする。 車両メーカーは、文書の使用を通じて、UN 規則 No. 130 <u>初版</u> の附則 3 に記載されたその他すべての車線マークへの適合を証明するものとする。かかる文書はいずれもテストレポートに添付するものとする。 Lane markings The lane markings on the road used for the tests shall be in line with one of those described in Annex 3 of UN Regulation No. 130, <u>the original version (00 series of amendments)</u> . The markings shall be in good condition and of a material conforming to the standard for visible lane markings. The lane-marking layout used for the tests shall be recorded in the test report. The width of the lane shall be minimum 3.5 m, for the purpose of the tests of this annex. At the manufacturer's discretion and with the agreement of the Technical Service, a lane with a width of less than 3.5 m may be used, if the correct function of	Pass Fail	1. ～2.	(略)	
			2. 1.	車線表示 テストに使用する道路上の車線マークは、UN 規則 No. 130 の附則 3 に記載するマークの 1 つに従っているものとする。当該マークは良好な状態にあり、視認可能な車線マークに関する規格に適合する材料によるものとする。テストに使用した車線マークの配置を、テストレポートに記録するものとする。 本附則のテストの目的において、車線の幅は最低 3.5m とする。メーカーの裁量により、かつ技術機関の同意を得て、それよりも広い車線の道路上でシステムの正しい機能が証明できる場合は、3.5m 未満の幅の車線を使用してもよい。 テストは、要求されるテスト速度での安全な運転を可能にする視認性条件下で実施するものとする。 車両メーカーは、文書の使用を通じて、UN 規則 No. 130 の附則 3 に記載されたその他すべての車線マークへの適合を証明するものとする。かかる文書はいずれもテストレポートに添付するものとする。 Lane markings The lane markings on the road used for the tests shall be in line with one of those described in Annex 3 of UN Regulation No. 130. The markings shall be in good condition and of a material conforming to the standard for visible lane markings. The lane-marking layout used for the tests shall be recorded in the test report.  The width of the lane shall be minimum 3.5 m, for the purpose of the tests of this annex. At the manufacturer's discretion and with the agreement of the Technical Service, a lane with a width of less	Pass Fail

新			旧		
	the system on roads with wider lanes can be demonstrated. The test shall be performed under visibility conditions that allow safe driving at the required test speed. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, compliance with all other lane markings identified in Annex 3 of UN Regulation No. 130, <u>the original version (00 series of amendments)</u> . Any of such documentation shall be appended to the test report.			than 3.5 m may be used, if the correct function of the system on roads with wider lanes can be demonstrated. The test shall be performed under visibility conditions that allow safe driving at the required test speed. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, compliance with all other lane markings identified in Annex 3 of UN Regulation No. 130. Any of such documentation shall be appended to the test report.	
2.2. ～ 3.6.2.2.	(略)		2.2. ～ 3.6.2.2.	(略)	
TRIAS 12-R013-03 トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）  1. ～ 3. (略) 別表 (略) 付表 1. ～ 6. (略) 7. 試験成績 Test result			TRIAS 12-R013-03 トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）  1. ～ 3. (略) 別表 (略) 付表 1. ～ 6. (略) 7. 試験成績 Test result		
5.	仕様 Specifications	判定 Judgment	5.	仕様 Specifications	判定 Judgment
5.1. ～ 5.1.2.4.3.	(略)		5.1. ～ 5.1.2.4.3.	(略)	
5.1.2.4.3. 1.	補助制動装置を装備した車両が、現在の充電状態を考慮し、全地球衛星測位システムを地形モデルおよびインテリジェントバッテリー管理システムと組み合わせるなどの方法を使用して、(該当する負の最大垂直高低差の方向へ向かう途上でトラクションバッテリーの貯蔵エネルギーを消費して) 車両が到達することができる、5.1.2.4.1. 項および5.1.2.4.2. 項の要件を満たすために要求されるエネルギー水準を限度として、(例えば追加の補助ブレーキによって) 負の最大垂直高低差のエネルギーを貯蔵および／または発散することができる (トラクションバッテリー	Pass Fail	5.1.2.4.3. 1.	補助制動装置を装備した車両が、現在の充電状態を考慮し、全地球衛星測位システムを地形モデルおよびインテリジェントバッテリー管理システムと組み合わせるなどの方法を使用して、(該当する負の最大垂直高低差の方向へ向かう途上でトラクションバッテリーの貯蔵エネルギーを消費して) 車両が到達することができる、5.1.2.4.1 項および 5.1.2.4.2 項の要件を満たすために要求されるエネルギー水準を限度として、(例えば追加の補助ブレーキによって) 負の最大垂直高低差のエネルギーを貯蔵および／または発散することができる (トラクションバッテリー	Pass Fail



新			旧		
	<p>にエネルギー貯蔵容量が必要) 場合に、5.1.2.4.1. 項および 5.1.2.4.2. 項の要件に適合するとみなすものとする。</p> <p><u>附則 4、1.8.2.5.項(a)に定めるテスト、ならびに当該システム内で実施するストラテジーおよび補助制動要件を常に満たすことができることを当該ストラテジーがどのように保証するかを説明する詳細な文書の提出による手段を含め、</u>このことを技術機関が納得するように証明するものとする。</p> <p>It shall be deemed to comply with the requirements in paragraphs 5.1.2.4.1. and 5.1.2.4.2., if the vehicle equipped with the endurance braking system is able to store and/or dissipate (e.g. with an extra-endurance brake) the energy of the maximum negative vertical height difference (requiring energy storage capacity in the traction battery), limited to the energy level as required to fulfil the requirements in paragraphs 5.1.2.4.1. and 5.1.2.4.2., that can be reached by the vehicle (consuming stored energy in the traction battery on the journey towards the relevant negative vertical height difference), considering the current electric state of charge, using methods such as a global navigation satellite systems combined with a topography model and an intelligent battery management system.</p> <p>This shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service, <u>including through the test specified in Annex 4, paragraph 1.8.2.5. (a) and submission of detailed documentation explaining the strategies implemented in the system and how this ensures endurance braking requirements can always be met.</u></p>			<p>にエネルギー貯蔵容量が必要) 場合に、5.1.2.4.1 項および 5.1.2.4.2 項の要件に適合するとみなすものとする。</p> <p>このことを技術機関が納得するように証明するものとする。</p> <p>It shall be deemed to comply with the requirements in paragraphs 5.1.2.4.1. and 5.1.2.4.2., if the vehicle equipped with the endurance braking system is able to store and/or dissipate (e.g. with an extra-endurance brake) the energy of the maximum negative vertical height difference (requiring energy storage capacity in the traction battery), limited to the energy level as required to fulfil the requirements in paragraphs 5.1.2.4.1. and 5.1.2.4.2., that can be reached by the vehicle (consuming stored energy in the traction battery on the journey towards the relevant negative vertical height difference), considering the current electric state of charge, using methods such as a global navigation satellite systems combined with a topography model and an intelligent battery management system.</p> <p>This shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service.</p>	
5.1.2.4.3. 2. ～ 5.2.2.25.2 .	(略)		5.1.2.4.3. 2. ～ 5.2.2.25.2 .	(略)	

新	旧												
<div>TRIAS 12-R078-05 二輪車等の制動装置試験（協定規則第 78 号）</div> <div>1. ～4. (略) 別表 1～別表 2(略) 付表 1 二輪車等の制動装置の試験記録及び成績 <u>（協定規則第 78 号）</u> BRAKE SYSTEM TEST DATA RECORD FORM FOR MOTOR VEHICLES WITH LESS THAN FOUR WHEELS <u>(UN Regulation No. 78)</u></div> <div><div><div>改訂番号 / 補足改訂番号 Series number / Supplement number</div><div>/</div></div></div> <div><table><tr><td>試験期日 Test date</td><td></td><td>試験場所 Test site</td><td></td><td>試験担当者 Tested by</td><td></td></tr></table></div> <div>1. ～6. (略) 別紙 1～付表 3（略）</div>	試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by		<div>TRIAS 12-R078-05 二輪車等の制動装置試験（協定規則第 78 号）</div> <div>1. ～4. (略) 別表 1～別表 2(略) 付表 1 二輪車等の制動装置の試験記録及び成績 BRAKE SYSTEM TEST DATA RECORD FORM FOR MOTOR VEHICLES WITH LESS THAN FOUR WHEELS</div> <div><u>（新設）</u></div> <div><table><tr><td>試験期日 Test date</td><td></td><td>試験場所 Test site</td><td></td><td>試験担当者 Tested by</td><td></td></tr></table></div> <div>1. ～6. (略) 別紙 1～付表 3（略）</div>	試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by	
試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by									
試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by									
<div>TRIAS 12-R140-02 横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）</div> <div>1. ～3. (略) 別表（略）</div> <div>付表 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test results</div> <div><table><tr><td>5.</td><td>一般要件 General requirements</td><td>判定 Judgment</td></tr></table></div>	5.	一般要件 General requirements	判定 Judgment	<div>TRIAS 12-R140-02 横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）</div> <div>1. ～3. (略) 別表（略）</div> <div>付表 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test results</div> <div><table><tr><td>5.</td><td>一般要件 General requirements</td><td>判定 Judgment</td></tr></table></div>	5.	一般要件 General requirements	判定 Judgment						
5.	一般要件 General requirements	判定 Judgment											
5.	一般要件 General requirements	判定 Judgment											

新				旧			
5.1. ～ 8.2.1.	(略)			5.1. ～ 8.2.1.	(略)		
8.2.2.	路上試験の路面の公称ピークブレーキ係数 (PBC) は、 <u>下記のいずれかの方法を用いて</u> 測定したとき、 <u>別段の指定がない限り</u> 、0.9 であること： The road test surface has a nominal peak braking coefficient (PBC) of 0.9, unless otherwise specified, when measured using <u>one of following methods</u> :	Pass Fail		8.2.2.	路上試験の路面の公称ピークブレーキ係数 (PBC) は、 <u>特段の規定がある場合を除き、8.2.2.1. 項又は 8.2.2.2. 項で</u> 測定したとき、0.9 であること。 The road test surface has a nominal peak braking coefficient (PBC) of 0.9, unless otherwise specified, when measured using <u>either</u> :	Pass Fail	
8.2.2.1.	米国材料試験協会 (ASTM) 法 E1337- <u>19</u> に従って、40mph の速度で ASTM E1136- <u>19</u> の標準基準試験タイヤを用いる。 The American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136- <u>19</u> standard reference test tyre, in accordance with ASTM Method E1337- <u>19</u> , at a speed of 40 mph;	Yes No		8.2.2.1.	米国材料試験協会 (ASTM) 法 E1337- <u>90</u> に従って、40mph の速度で ASTM E1136 の標準基準試験タイヤを用いる。  The American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136 standard reference test tyre, in accordance with ASTM Method E1337- <u>90</u> , at a speed of 40 mph; <u>or</u>	Yes No	
8.2.2.2.	協定規則第 13H 号附則 6 の付録 2 に規定された粘着係数 (k) の決定方法。 The k-test method specified in Appendix 2 to Annex 6 of Regulation No. 13-H.	Yes No		8.2.2.2.	協定規則第 13H 号附則 6 の付録 2 に規定された粘着係数 (k) の決定方法。 The k-test method specified in Appendix 2 to Annex 6 of Regulation No. 13-H.	Yes No	
<u>8.2.2.3.</u>	<u>ASTM 法 E1337-19 に従い、米国材料試験協会 (ASTM) F2493-20 標準基準試験タイヤで、速度 40 mph で試験する。この場合、PBC の 1.017 は 8.2.2 項の 0.9 に相当する。</u> <u>The American Society for Testing and Materials (ASTM) F2493-20 standard reference test tyre, in accordance with ASTM Method E1337-19, at a speed of 40 mph. In this case, PBC of 1.017 is equivalent to 0.9 of paragraph 8.2.2.</u>	<u>Yes No</u>		<u>(追加)</u>			
8.2.3. ～ 8.3.5.				8.2.3. ～ 8.3.5.			
TRIAS 17-R134(5)-02 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験 (圧縮水素貯蔵システム <u>付</u> 属品) (協定規則第134号)				TRIAS 17-R134(5)-02 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験 (圧縮水素貯蔵システム <u>付</u> 属品) (協定規則第134号)			
1. 総則 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の圧縮水素貯蔵システム <u>付</u> 属品試験の実施にあつ				1. 総則 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の圧縮水素貯蔵システム <u>付</u> 属品試験の実施にあつ			

新	旧		
<p>           っては、「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）に定める「協定規則第134号の技術的要件」の規定及び本規定によるものとする。         </p> <p>           2. 試験記録及び成績            試験記録及び成績は、該当する<u>付</u>属品の付表の様式に記入する。            なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。         </p> <p>           2.1～2.2（略）         </p> <p>           2.3 試験を行った圧縮水素貯蔵システム<u>付</u>属品（熱作動式過圧防止安全装置（TPRD）、逆流防止バルブ、自動シャットオフバルブ）の構造図面を添付すること。         </p> <p>           2.4（略）         </p> <p>           付表            Attached Table            圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の試験記録及び成績（TPRD）         </p> <p>           （略）         </p> <p>           1. ～4. 10. （略）         </p> <p> <u>4. 11. 大気暴露試験（附則4、1. 11. 項）</u>  <u>Atmospheric exposure test（Annex 4, paragraph 1. 11.）</u>  <u>(a) 燃料封入シールとして機能し、かつ大気に暴露されるすべて非金属材料は、それについて申請者が十分な特性申告書を提出していない場合、ISO 188:2011 又はASTM D572-04（2019）に従い、2 MPa、70° C で酸素に少なくとも96 時間暴露した後、亀裂又は目に見える劣化の形跡が認められないものとする。</u>  <u>All non-metallic materials that provide a fuel containing seal, and that are exposed to the atmosphere, for which a satisfactory declaration of properties is not submitted by the applicant, shall not crack or show visible evidence of deterioration after exposure to oxygen for at least 96 hours at 70 ° C and 2 MPa in accordance with ISO 188:2011 or ASTM D572-04(2019);</u> </p> <p style="text-align: right;"> <u>適・否・該当なし</u>  <u>Pass / Fail / N/A</u> </p> <p> <u>(b) 大気に暴露されるすべてのエラストマーについて、以下の中の1つ又は複数により、オゾン耐性を実証するものとする：</u>  <u>All elastomers that are exposed to the atmosphere shall demonstrate resistance to ozone by one or more of the following:</u> </p> <table border="1" data-bbox="152 1374 1086 1437"> <tr> <td data-bbox="152 1374 280 1437"><u>(i)</u></td><td data-bbox="280 1374 1086 1437">           オゾン耐性が証明されたエラストマー化合物の仕様  <u>Specification of elastomer compounds with established resistance</u> </td></tr> </table>	<u>(i)</u>	オゾン耐性が証明されたエラストマー化合物の仕様 <u>Specification of elastomer compounds with established resistance</u>	<p>           ては、「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）に定める「協定規則第134号の技術的要件」の規定及び本規定によるものとする。         </p> <p>           2. 試験記録及び成績            試験記録及び成績は、該当する<u>付</u>属品の付表の様式に記入する。            なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。         </p> <p>           2.1～2.2（略）         </p> <p>           2.3 試験を行った圧縮水素貯蔵システム<u>付</u>属品（熱作動式過圧防止安全装置（TPRD）、逆流防止バルブ、自動シャットオフバルブ）の構造図面を添付すること。         </p> <p>           2.4（略）         </p> <p>           付表            Attached Table            圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の試験記録及び成績（TPRD）         </p> <p>           （略）         </p> <p>           1. ～4. 10. （略）         </p> <p> <u>（新規）</u> </p>
<u>(i)</u>	オゾン耐性が証明されたエラストマー化合物の仕様 <u>Specification of elastomer compounds with established resistance</u>		

新		旧	
	<div><div>to ozone;</div><div>(ii)ISO 1431-1:2012、ASTM D1149-18、又は同等のテスト方法による構成部品のテスト。 Component testing in accordance with ISO 1431-1:2012, ASTM D1149-18, or equivalent test methods;</div><div>(iii)供試体をオゾン濃度50 ppmの空気に40° C で120 時間曝露し、その状態で伸び率20%の張力を加えるものとする。オゾンへの曝露後、供試体中の非金属材料に亀裂又は目に見える劣化の形跡が認められないものとする。 The test piece shall be stressed to 20 per cent elongation, exposed to air at 40 ° C with an ozone concentration of 50 parts per hundred million for 120 hours. The non-metallic materials in the test piece shall not crack or show visible evidence of deterioration after exposure to ozone.</div></div> <div><div>(注) 選択した試験方法に「○」を記載すること。</div><div>(Note) Enter “○” in the selected test method.</div></div> <div>適・否・該当なし Pass / Fail / N/A</div>		
4.1 <del>2</del> .	マーキング (6.3.)	4.1 <del>1</del> .	マーキング (6.3.)
(略)		(略)	
TRIAS 17(2)-J111(3)-0 <del>2</del> 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護試験（取付・強度）		TRIAS 17(2)-J111(3)-0 <del>1</del> 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護試験（取付・強度）	
1. ～2. (略)		1. ～2. (略)	
付表 Attached Table 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績(取付・強度) (Requirements for Attachment position of power train battery package and electric circuit, strength of attachment section of power train battery)		付表 Attached Table 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績(取付・強度) (Requirements for Attachment position of power train battery package and electric circuit, strength of attachment section of power train battery)	
(略)		(略)	
1. (略)		1. (略)	
2. 試験成績		2. 試験成績	

新						旧					
Test results (1) 駆動用蓄電池パック及び電気回路の取付位置に関する要件 Requirement for Attachment position of power train battery package and electric circuit (略) (2) 駆動用蓄電池パック取付部の強度に関する要件 Requirement for strength of attachment section of power train battery (a) 車両中心線に平行な方向の加速度に対する強度 Strength of acceleration in the direction parallel to the vehicle center line (略) (b) 車両中心線と直行する方向の加速度に対する強度 Strength of acceleration in orthogonal direction with vehicle center line (略)						Test results (1) 駆動用蓄電池パック及び電気回路の取付位置に関する要件 <u>(6.)</u> Requirement for Attachment position of power train battery package and electric circuit (略) (2) 駆動用蓄電池パック取付部の強度に関する要件 <u>(7.)</u> Requirement for strength of attachment section of power train battery (a) 車両中心線に平行な方向の加速度に対する強度 <u>(7.1.)</u> Strength of acceleration in the direction parallel to the vehicle center line (略) (b) 車両中心線と直行する方向の加速度に対する強度 <u>(7.1.)</u> Strength of acceleration in orthogonal direction with vehicle center line (略)					
TRIAS 21-R167-01 直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号） (略) 付表 直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績（協定規則第 167 号） (略) 1. ～3. （略） 4. 試験成績 Test results						TRIAS 21-R167-01 直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号） (略) 付表 直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績（協定規則第 167 号） (略) 1. ～3. （略） 4. 試験成績 Test results					
(略)						(略)					
5.2.2.						5.2.2.					
表 1						表 1					
前方視界の最小体積(m <sup>3</sup> ) Minimum Volume (m <sup>3</sup> ) of Direct Vision						前方視界の最小体積(m <sup>3</sup> ) Minimum Volume (m <sup>3</sup> ) of Direct Vision					
レベル 1 Level 1						レベル 1 Level 1					
ニアサイド視認可能体積 Nearside Visible Volume						ニアサイド視認可能体積 Nearside Visible Volume					
3.4						3.4					
規定なし Not Specified						規定なし Not Specified					
規定なし Not Specified						規定なし Not Specified					
フロン <u>IAPD ≥</u>											
1.8											
1.0											
1.0											

新						旧					
	ト 視 認 可 能 体 積 Front Visible Volume	2156mm					フロント視認可能体積 Front Visible Volume	1.8	1.0	1.0	
		IAPD < 2156mm	5.3. 参照 See paragraph 5.3				オフサイド視認可能体積 Offside Visible Volume	2.8	規定なし Not Specified	規定なし Not Specified	
				IAPD ≥ 2154mm	1.0	1.0					
				IAPD < 2154mm	5.3. 参照 See paragraph 5.3	5.3. 参照 See paragraph 5.3					
	オフサイド視認 可能体積 Offside Visible Volume		2.8		規定なし Not Specified	規定なし Not Specified					
	全視認可能体積 Total Visible Volume		11.2		8.0	7.0					
(略)							(略)				
5.2.2.2.	高積載車両および競合する目的を備えた車両 以下の設計および構造基準を満たすレベル 3 のN3 車両の場合、必 要な前面可視ボリュームを満たす必要はない。 (a) 連結装置を装備し、かつ、 (b) 3 軸以上を有し、かつ、 (c) 最大エンジン出力が 320 kW以上で、かつ、 (d) 設計許容連結車両総重量G C Wが 60 t 以上 High capacity vehicles and vehicles with competing objectives N3 vehicles in Level 3 meeting the design and construction criteria as follows: (a) equipped with a coupling device, and; (b) having 3 axles or more, and; (c) with a maximum engine power of 320 kW or more, and; (d) designed with a permissible maximum gross combination weight (GCW) mass exceeding 60 tons, do not need to meet the required Front Visible Volume					有 / 無 Yes No	(新設)				
5.3.	表 1 に示すように、A ピラー間距離が I A P D 未満の場合、前方可 視容積 (V、mm <sup>3</sup> で測定) の限値は、5.3.1 項から 5.3.3 項に定義さ れている式によって該当するレベルに応じて決定されるものとす					(略)	5.3.	車両がフロント方向の限界値を満たすことができない理由として、 たとえば A ピラー同士の間隔が従来の設計よりも近接しているよう な革新的設計が原因であることを実証できる場合には、以下の要件			(略)

新			旧		
	<p>る。</p> <p><u>Where the inter- A-pillar distance is less than IAPD as defined in Table 1, the limit value for the Front Visible Volume (V, measured in mm<sup>3</sup> ) shall be determined for the applicable level by the formulae as defined in paragraphs 5.3.1 to 5.3.3 below.</u></p>			<p><u>に加えて他のすべての当該限界基準に合格すれば、その車両を適合とみなすことができる。これは、5 個のテスト対象物を車両のニアサイド面とオフサイド面の間に等間隔で配置することによって実証されるものとする。それらのテスト対象物を縦断面内で動かし、いずれかのウインドウ／ガラス領域を通して対象物の上端が点E2からわずかに視認できる位置まで移動させるものとする。テスト対象物は、直径 30 mm、高さ 1.40 m のポールとする。VRU の肩部を表すマーカ一点は、縦断面内で、ポールの中心よりも 0.130 m だけ車両に近づけた位置とする。上端がわずかに視認できる位置の各ポールについて、縦断面内における車両のフロント面と肩部マーカ一点の平均距離を計算するものとする。肩部マーカ一点がフロント面の後方に位置するテスト対象物については、平均値の計算に 0.0 m の距離を用いるものとする。平均距離は、下記の値以下であるものとする：</u></p> <p><u>If it can be demonstrated that the reason that a vehicle cannot meet the limit to the front is because of an innovative design, for example where the A-pillars are closer together than in a conventional design, then the vehicle may be deemed to comply if it passes all other applicable limits in addition to the following requirement. This shall be demonstrated by positioning five test objects with equidistant spacing between the vehicle nearside and offside planes. The test objects shall be moved in the longitudinal plane until they are positioned such that the top of the object is just visible from the point E2, through any window/glazed area. The test object shall be a 1.40 m tall pole of 30 mm diameter. A marker point representing a VRU shoulder shall be positioned 0.130 m closer to the vehicle, in the longitudinal plane, than the centre of the pole. The average distance in the longitudinal plane between the vehicle frontal plane and the shoulder marker point for each pole when it is just visible, shall be calculated. For any test object where the shoulder marker point lies to the rear of the frontal plane, a distance of 0.0 m shall be used to calculate the average. The average distance shall be equal to or less than:</u></p>	
5.3.1.	<p>レベル 1</p> <p>Level 1</p> <p><u>計算結果</u></p> <p><u><math>V = 392.13379 * IAPD^2 - 275907.57455 * IAPD + 573475207.82932</math></u></p>	(略)	5.3.1.	<p>レベル 1</p> <p>Level 1: <u>1.65m</u></p>	(略)
5.3.2.	<p>レベル 2</p> <p>Level 2</p> <p><u>計算結果</u></p> <p><u><math>V = 329.82551 * IAPD^2 - 480212.23549 * IAPD + 504819967.89481</math></u></p>	(略)	5.3.2.	<p>レベル 2</p> <p>Level 2: <u>1.97m</u></p>	(略)



新			旧		
5.3.3.	レベル 3 Level 3 <u><math>V = 329.82551 * IAPD^2 - 480212.23549 * IAPD + 504819967.89481</math></u>	(略)	5.3.3.	レベル 3 Level 3: <u>1.97m</u>	(略)
(略)			(略)		
附則 5 Annex5			附則 5 Annex5		
(略)			(略)		
2.1.2.	<u>協定規則第 125 号で認可された M1 または N1 から派生した M2 又は N2 は、この規則に準拠した要件を満たしているとみなすものとする。</u> <u>Vehicles of category M2 and N2, derived from M1 or N1 approved to UN Regulation No. 125, shall be considered compliant with the requirements of this Regulation.</u>	(略)	2.1.2.	<u>協定規則第 125 号により認可されたカテゴリーM1 又は N1 から派生のカテゴリーM2 および N2 車両は、すでに直接視界に関する要件を満たしているとみなされるものとする。</u> <u>Vehicles of category M2 and N2, derived from M1 or N1 approved to UN Regulation No. 125, shall be considered to have satisfied the requirements on direct vision.</u>	(略)
(略)			(略)		
<p>TRIAS 22-R017(1)-04 座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</p> <p>1. ～3. (略) 付表1</p> <p>座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等） Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.) 協定規則第17号 Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ～ 3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results (1) 個別要件 particular requirements ①～④略 <u>⑤ヘッドレストが調節可能である場合、上方調節に必要な操作とは異なるユーザー側の意図的な操作による場合を除き、そのヘッドレストを最大使用高さよりも高くすること、又は除去することが可能でないものとする。</u> <u>If the head restraint is adjustable, it shall not be possible to raise it beyond the maximum operational height, or remove it, except by deliberate</u></p>			<p>TRIAS 22-R017(1)-04 座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</p> <p>1. ～3. (略) 付表1</p> <p>座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等） Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.) 協定規則第17号 Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ～ 3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results (1) 個別要件 Particular requirements ①～④略 <u>(新設)</u></p>		

新	旧
<p><u>action on the part of the user distinct from any act necessary for its upward adjustment.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>適/否/該当せず</u> <u>Pass Fail N/A</u></p> <p>以下（略）</p>	<p>以下(略)</p>
<p>TRIAS 22(5)-R145-02</p> <p style="text-align: center;">年少者用補助乗車装置取付具試験 (協定規則第 145 号)</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>付表1 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">年少者用補助乗車装置取付具の試験記録及び成績 (ISOFIXアンカ強度・取付位置) ISOFIX Anchorage Systems, ISOFIX Top Tether Anchorages And i-Size Seating positions Test Data Record Form (Strength And Location of ISOFIX Anchorage)</p> <p style="text-align: center;">協定規則第145号 Regulation No. 145 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>試験期日：        年        月        日        試験担当者： Test date _____Y_____M_____D        Tested by _____</p> <p>試験場所： Test site _____</p> <p>1. ～ 2. (略)</p> <p>3. 試験成績 Test results</p> <p>(1)～(2)③ (略)</p> <p><u>5.2.2.6. ④各ISOFIX 下部アンカレッジバー又は各誘導装置は、</u> <u>水平面から上方に30° の角度を成す直線に沿って当該</u> <u>バーまたは誘導装置を見たときに、シートクッション</u></p>	<p>TRIAS 22(5)-R145-02</p> <p style="text-align: center;">年少者用補助乗車装置取付具試験 (協定規則第 145 号)</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>付表1 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">年少者用補助乗車装置取付具の試験記録及び成績 (ISOFIXアンカ強度・取付位置) ISOFIX Anchorage Systems, ISOFIX Top Tether Anchorages And i-Size Seating positions Test Data Record Form (Strength And Location of ISOFIX Anchorage)</p> <p style="text-align: center;">協定規則第145号 Regulation No. 145 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>試験期日：        年        月        日        試験担当者： Test date _____Y_____M_____D        Tested by _____</p> <p>試験場所： Test site _____</p> <p>1. ～ 2. (略)</p> <p>3. 試験成績 Test results</p> <p>(1)～(2)③ (略)</p> <p><u>(新設)</u></p>

新			旧		
<div>又はシートバックの圧迫なしに視認できること。 上記の要件に代わるものとして、車両において各バー 又は誘導装置の付近に恒久的なマーキングを施すこと。 適 ・ 否 （否の状況 ） Pass・Fail (Fail situation )</div> <div>Each ISOFIX low anchorage bar or each guidance device shall be visible, without the compression of the seat cushion or seat back, when the bar or the guidance device is viewed, along a line making an upward angle of 30 degrees with a horizontal plane. As an alternative to the above requirement, the vehicle shall be permanently marked adjacent to each bar or guidance device.</div> <div>以下（略）</div>					
TRIAS 31-J042R154-0 <del>4</del> 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）  1. ～4. （略）  別表 1 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理			TRIAS 31-J042R154-0 <del>3</del> 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）  1. ～4. （略）  別表 1 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理		
項目		桁表記及び末尾処理	項目		桁表記及び末尾処理
(略)		(略)	(略)		(略)
アイドリング回転数		整数 <del>第 1 位</del> を四捨五入し、 <del>整数位</del> で記載（rpm）	アイドリング回転数		整数 <del>値</del> を四捨五入し、 <del>10 位まで</del> 記載（rpm）
最小エンジン回転数		整数 <del>第 1 位</del> を四捨五入し、 <del>整数位</del> で記載（rpm）	最小エンジン回転数		整数 <del>値</del> を四捨五入し、 <del>10 位まで</del> 記載（rpm）
原動機最高出力		<del>諸元表記載値</del> （kW/rpm）	原動機最高出力		<del>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載</del> （kW/rpm）
(略)		(略)	(略)		(略)
最高速度		<del>諸元表記載値</del> （km/h）	最高速度		<del>少数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載</del> （km/h）
(略)		(略)	(略)		(略)
排出ガス測定 値 （補正前）	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <del>下位</del> 1 桁目まで記載 （g/km）	排出ガス測定 値 （補正前）	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 （g/km）
	THC	(略)		THC	(略)
	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <del>下位</del> 1 桁目まで記載 （g/km）		NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 （g/km）
	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <del>下位</del> 1 桁目まで記載		NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載

新			旧		
再生調整係数 (Ki)：加法		(g/km)	再生調整係数 (Ki)：加法		(g/km)
	PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)		PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)
	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	THC	(略)		THC	(略)
劣化補正值 (DF)： 加法	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)	劣化補正值 (DF)： 加法	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)		PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)
	(略)	(略)		(略)	(略)
最終排出ガス 値	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)	最終排出ガス 値	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	THC	(略)		THC	(略)
	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (g/km)		PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (g/km)
	PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)		PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載 (#10 <sup>11</sup> /km)
アイドル試験	CO	(略)	アイドル試験	CO	(略)
	HC	(略)		HC	(略)

新

	CO <sub>2</sub>	(略)
	エンジン回転数	整数第1位を四捨五入し、整数位で記載（rpm）
	吸気マニホールド内圧力	(略)
(略)		(略)
通常運転中の試験サイクル j 全体の各排出ガス成分 i の排出量 M' sij		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載
通常運転中の各排出ガス成分 i の平均排出量 Msi		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載
各排出ガス成分 i の平均排出量 Mpi		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載
(略)		(略)

試験帳票～試験用紙（略）

(削除)

旧

	CO <sub>2</sub>	(略)
	エンジン回転数	整数値を四捨五入し、10 位まで記載（rpm）
	吸気マニホールド内圧力	(略)
(略)		(略)
通常運転中の試験サイクル j 全体の各排出ガス成分 i の排出量 M' sij		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載
通常運転中の各排出ガス成分 i の平均排出量 Msi		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載
各排出ガス成分 i の平均排出量 Mpi		規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載
(略)		(略)

試験帳票～試験用紙（略）

排気後処理システムに反応剤を使用する車両に関する要件確認結果

SCR REQUIREMENT

改訂番号／補足改訂番号 Series number／Supplement number	:	
試験番号 Report No.	:	
試験担当者 Tested by	:	
試験日 Date of tests	:	

1. 試験車両概要  
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES

1.1. 全般  
GENERAL

新	旧												
	<table><tr><td>車台番号 Vehicle No.</td><td>⋮</td><td></td></tr></table>	車台番号 Vehicle No.	⋮										
	車台番号 Vehicle No.	⋮											
	1.1.1. 車両 Vehicle												
	<table><tr><td>車名 Make</td><td>⋮</td><td></td></tr><tr><td>型式 Type</td><td>⋮</td><td></td></tr><tr><td>類別 Version</td><td>⋮</td><td></td></tr><tr><td>量産車との相違点 Deviation from production series</td><td>⋮</td><td></td></tr></table>	車名 Make	⋮		型式 Type	⋮		類別 Version	⋮		量産車との相違点 Deviation from production series	⋮	
	車名 Make	⋮											
	型式 Type	⋮											
	類別 Version	⋮											
	量産車との相違点 Deviation from production series	⋮											
	2. 反応剤低レベルの監視 Monitoring of low reactant level												
	<table><tr><td>運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr><tr><td>運転者誘導システムの作動状態 Status of driver inducement system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr><tr><td>運転者誘導システムの解除 Deactivation of driver inducement system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr></table>	運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail	運転者誘導システムの作動状態 Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail	運転者誘導システムの解除 Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail			
運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail											
運転者誘導システムの作動状態 Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail											
運転者誘導システムの解除 Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail											
3. 不適切な反応剤の監視 Monitoring of incorrect reagent													
<table><tr><td>排気ガス及び車載センサによる代替手法 Alternative methods with exhaust gas (or on-board) sensors</td><td>⋮</td><td><u>有 / 無</u> Yes / No</td></tr><tr><td>運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr></table>	排気ガス及び車載センサによる代替手法 Alternative methods with exhaust gas (or on-board) sensors	⋮	<u>有 / 無</u> Yes / No	運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail							
排気ガス及び車載センサによる代替手法 Alternative methods with exhaust gas (or on-board) sensors	⋮	<u>有 / 無</u> Yes / No											
運転者警報システムの作動状態 Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail											

新	旧		
	<u>運転者誘導システムの作動状態</u> Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>運転者誘導システムの解除</u> Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>4. 反応剤消費異常の監視</u> Monitoring of abnormal reactant consumption		
	<u>排気ガス及び車載センサによる代替手法</u> Alternative methods with exhaust gas (or on-board) sensors	⋮	<u>有 / 無</u> Yes / No
	<u>平均反応剤消費量及び平均反応剤消費要求量の取得</u> Acquisition of average reagent consumption and average demanded reagent consumption	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>反応剤消費監視パラメータ</u> Reagent consumption monitoring parameters	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>運転者警報システムの作動状態</u> Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>運転者誘導システムの作動状態</u> Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>運転者誘導システムの解除</u> Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail
	<u>5. 反応剤供給異常の監視</u> Monitoring of abnormal reactant supply		
	<u>排気ガス及び車載センサによる代替手法</u> Alternative methods with exhaust gas (or on-board) sensors	⋮	<u>有 / 無</u> Yes / No
	<u>運転者警報システムの作動状態</u> Status of driver warning system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail

新	旧									
	<table><tr><td><u>運転者誘導システムの作動状態</u> Status of driver inducement system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr><tr><td><u>運転者誘導システムの解除</u> Deactivation of driver inducement system</td><td>⋮</td><td><u>適 / 否</u> Pass / Fail</td></tr></table> <p><u>6. NOx エミッションの監視</u> Monitoring NOx emissions</p> <table><tr><td><u>NOx測定値 [g/km]</u> NOx measured values</td><td>⋮</td><td></td></tr></table>	<u>運転者誘導システムの作動状態</u> Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail	<u>運転者誘導システムの解除</u> Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail	<u>NOx測定値 [g/km]</u> NOx measured values	⋮	
<u>運転者誘導システムの作動状態</u> Status of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail								
<u>運転者誘導システムの解除</u> Deactivation of driver inducement system	⋮	<u>適 / 否</u> Pass / Fail								
<u>NOx測定値 [g/km]</u> NOx measured values	⋮									
TRIAS 31-J119-02	TRIAS 31-J119-02									
路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験									
<p>1. 総則</p> <p>路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験の実施にあたっては、「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）別添 <u>119</u> 「路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準」の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. ～5. 3. 2. (略)</p> <p>6. <u>試験路</u>における試験</p> <p>別添 119 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準 4. 1 <u>試験路</u>における試験の実施にあたり、自動車製作者等が行った道路走行に基づく走行パターンを用いることができる。この場合において、自動車製作者等は試験機関に対し、当該走行パターンに係る道路走行の経路図並びに 1 秒ごとの緯度、経度及び標高が確認できるデータを提示するものとする</p> <p>7. (略)</p> <p>別表 1</p> <p>測定値及び計算値の桁表記</p>	<p>1. 総則</p> <p>路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験の実施にあたっては、「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）別添「路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準」の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. ～5. 3. 2. (略)</p> <p>6. <u>テストコース</u>における試験</p> <p>別添 119 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準 4. 1 <u>テストコース</u>における試験の実施にあたり、自動車製作者等が行った道路走行に基づく走行パターンを用いることができる。この場合において、自動車製作者等は試験機関に対し、当該走行パターンに係る道路走行の経路図並びに 1 秒ごとの緯度、経度及び標高が確認できるデータを提示するものとする。</p> <p>7. (略)</p> <p>別表 1</p> <p>測定値及び計算値の桁表記</p>									



新

表（略）

項目		桁表記
排出ガス測定値（補正前）	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載（g/km）
再生調整係数（K i）：加法	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載（g/km）
再生調整係数（K i）：乗法	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載（g/km）
最終排出ガス値	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、 <u>下位</u> 1 桁目まで記載（g/km）

表～1.2.（略）

1.2.1. 車両重量

MASS

試験自動車重量 [kg] Test mass of <u>Vehicle</u>	:	
---	---	--

1.2.2. ～2.1.（略）

2.1.1. 車両

Vehicle

<u>WLTC試験時の試験自動車重量 [kg]</u> <u>Test mass of vehicle upon WLTC test</u>	:	
---	---	--

<u>WLTC試験時のCO<sub>2</sub>質量</u> <u>CO<sub>2</sub> mass by WLTC test</u>	<u>低速</u> <u>Low</u>	<u>中速</u> <u>Medium</u>	<u>高速</u> <u>High</u>	<u>WLTCモード値</u> <u>WLTC mode</u>
<u>CO<sub>2</sub>質量 [g/km]</u> <u>CO<sub>2</sub> mass</u>				
<u>実走行距離 [km]</u> <u>The distance actually driven by the vehicle</u>				

2.1.2. PEMS の妥当性

PEMS validation

旧

表（略）

項目		桁表記
排出ガス測定値（補正前）	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載（g/km）
再生調整係数（K i）：加法	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載（g/km）
再生調整係数（K i）：乗法	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載（g/km）
最終排出ガス値	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載（g/km）

表～1.2.（略）

1.2.1. 車両重量

MASS

試験自動車重量 [kg] Test mass of V	:	
--------------------------------	---	--

1.2.2. ～2.1.（略）

2.1.1. 車両

Vehicle

<u>WLTC 試験時の試験自動車重量 [kg]</u> <u>Test mass of vehicle upon WLTC test</u>	:	
--	---	--

<u>WLTC 試験全走行時の CO<sub>2</sub> 質量 [g/km]</u> <u>Total CO<sub>2</sub> mass by WLTC test</u>	:	
---	---	--

2.1.2. PEMS の妥当性

PEMS validation

新			旧		
試験日 <u>Test date</u>	:		試験日 <u>Date of tests</u>	:	
PEMS 妥当性確認時の試験自動車重量 [kg] Test mass of vehicle upon PEMS validation	:		PEMS 妥当性確認時の試験自動車重量 [kg] Test mass of vehicle upon PEMS validation	:	
妥当性確認結果（略）			妥当性確認結果（略）		
2.1.3. RDE 試験 RDE test			2.1.3. RDE 試験 RDE test		
試験日 <u>Test date</u>	:		試験日 <u>Date of tests</u>	:	
試験場所 Place of the test	:	路上／ <u>試験路</u> On road or test course	試験場所 Place of the test	:	路上／ <u>テストコース</u> On road or test course
RDE 試験時の試験自動車重量 [kg] Test mass of vehicle upon RDE test	:		RDE 試験時の試験自動車重量 [kg] Test mass of vehicle upon RDE test	:	
<u>試験路</u> における試験時の参照道路走行パターン Reference road driving pattern when testing on the test course	:		<u>テストコース</u> における試験時の参照道路走行パターン Reference road driving pattern when testing on the test course	:	
NOx 排出量 NOx emission according Moving Averaging Window			NOx 排出量 NOx emission according Moving Averaging Window		
表（略）			表（略）		
試験用紙 Template for Test Sheet			試験用紙 Template for Test Sheet		
走行要件 Trip requirements			走行要件 Trip requirements		
表(略)			表(略)		
走行動的条件			走行動的条件		

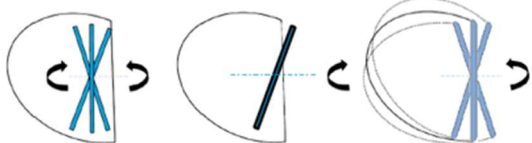
新	旧
<p>Trip dynamic condition</p> <p>表（略）</p> <p>移動平均ウインドウによる走行動的条件 Trip dynamic conditions according Moving Averaging Window</p> <p>ウインドウの完全性の検証 <u>Verification</u> of test completeness</p> <p>表（略）</p> <p>ウインドウの正規性の検証 <u>Verification</u> of test normality</p> <p>表（略）</p> <p>PEMS 妥当性確認時の周囲条件 Ambient conditions PEMS validation</p> <p>表（略）</p>	<p>Trip dynamic condition</p> <p>表（略）</p> <p>移動平均ウインドウによる走行動的条件 Trip dynamic conditions according Moving Averaging Window</p> <p>ウインドウの完全性の検証 <u>Varification</u> of test completeness</p> <p>表（略）</p> <p>ウインドウの正規性の検証 <u>Varification</u> of test normality</p> <p>表（略）</p> <p>PEMS 妥当性確認時の周囲条件 Ambient conditions PEMS validation</p> <p>表（略）</p>
<p>TRIAS 43(10)-001-01 音声信号を用いる車両後退通報装置の試験</p> <p>1. ～5. (略) <u>6. ～10. (削除)</u></p>	<p>TRIAS 43(10)-001-01 音声信号を用いる車両後退通報装置の試験</p> <p>1. ～5. (略) <u>6. 時間の測定方法</u> <u>通報音に関する時間の測定にあたっては次による。</u> <u>(1) 音声信号を用いる車両後退通報装置の通報音の吹鳴時間を測定する。ただし、4.1.1.の自動記録装置により音圧と吹鳴時間が同時に測定できる場合には、自動記録装置の記録を用いることができる。</u> <u>(2) 協定規則第 165 号の技術的な要件を満たす車両後退通報装置の通報音の 1 周期（吹鳴時間及び無音時間の組合せをいう。以下同じ。）の時間を前号に準じて測定する。この際、協定規則第 165 号の技術的な要件に定める測定方法による結果を用いる事ができる。</u></p> <p><u>7. 音声内容の測定</u> <u>通報音に関する音声内容の測定にあたっては、全文を聞き取り、その内容を片仮名又はローマ字のいずれか一方で記載するものとする。</u></p>

新	旧
<p>6. 音声内容の測定  <u>通報音に関する音声内容の測定にあたっては、全文を開き取り、その内容を片仮名又はローマ字のいずれか一方で記載するものとする。</u></p> <p>7. 測定値の取扱い  <u>音圧の測定値の取扱いにあつては、次による。</u></p>	<p>8. 測定値の取扱い  <u>8.1. 音圧の測定値の取扱いにあつては、次による。</u>  <u>(1) 音声式車両後退通報装置の音圧の大きさの測定は、2 回行う。ただし、測定値に 2 dB を超える差があるときはその 2 回の測定値は無効とする。</u>  <u>8.2. 時間の測定値の取扱いにあつては、次による。</u>  <u>(1) 通報音の吹鳴時間については、測定値を記録する。</u>  <u>(2) 通報音の吹鳴時間の全体に占める割合は、以下の式により計算するものとする。</u>  <u><math>R = T \div C \times 100</math></u>  <u>ここで、</u>  <u>R : 音声式の通報音の占める割合 (%)</u>  <u>T : 6. (1) による通報音の吹鳴時間 (秒)</u>  <u>C : 6. (2) による通報音の 1 周期 (秒)</u></p> <p>9. 測定値及び計算値の末尾処理  <u>測定値及び計算値の末尾処理は次により行うものとし、より高い精度の測定が可能である場合にはより高い精度の末尾処理とすることができる。ただし、計算を要する場合にあつては計算の完了後に末尾処理を行うものとする。</u>  <u>9.1. 音圧 (測定値及び補正後の値)</u>  <u>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載する。</u>  <u>9.2. 音圧 (平均値)</u>  <u>小数第 1 位を切り捨て、整数位まで記載する。</u>  <u>9.3. 高さ</u>  <u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載する</u>  <u>9.4. 時間</u>  <u>小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載する。</u>  <u>9.5. 風速</u>  <u>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載する。</u></p> <p>10. その他  <u>本試験において使用しない箇所に斜線を引くこと。非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p><u>(新設)</u></p>

新							旧						
<p><u>(1) 音声式車両後退通報装置の音圧の大きさの測定は、2 回行う。ただし、測定値に 2 dB を超える差があるときはその 2 回の測定値は無効とする。</u></p> <p><u>(2) いずれの測定値も規定される音圧範囲にない場合には、(1) にかかわらず有効とする。</u></p> <p><u>8. 測定値及び計算値の末尾処理</u>  <u>測定値及び計算値の末尾処理は次により行うものとし、より高い精度の測定が可能である場合にはより高い精度の末尾処理とすることができる。ただし、計算を要する場合にあっては計算の完了後に末尾処理を行うものとする。</u></p> <p><u>8.1. 音圧（測定値及び補正後の値）</u>  <u>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載する。</u></p> <p><u>8.2. 音圧（平均値）</u>  <u>小数第 1 位を切り捨て、整数位まで記載する。</u></p> <p><u>8.3. 高さ</u>  <u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載する</u></p> <p><u>8.4. 風速</u>  <u>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載する。</u></p> <p><u>9. その他</u>  <u>本試験において使用しない箇所に斜線を引くこと。非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p>													
<p>付表</p> <p>音声信号を用いる車両後退通報装置の試験</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験結果 Test result</p>							<p>付表</p> <p>音声信号を用いる車両後退通報装置の試験</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験結果 Test result</p>						
回数 No.	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	暗騒音 Ambient noise [dB (A)]	測定値 Measured value [dB (A)]	補正後の 値 Corrected value [dB (A)]	判定 Judgment	回数 No.	<u>吹鳴時間</u> <u>Beep time</u> <u>[sec]</u>	<u>割合 (R)</u> <u>Ratio</u> <u>[%]</u>	暗騒音 Ambient noise [dB (A)]	測定値 Measured value [dB (A)]	補正後の 値 Corrected value [dB (A)]	判定 Judgment
1						Pass Fail	1						Pass Fail
2						Pass Fail	2						Pass Fail

新							旧						
平均値 Average						Pass Fail	平均値 Average						Pass Fail
要求事項 Requirement				$\leq 92$	$\leq 92$		要求事項 Requirement	$\leq 2.5$	$\leq 50$		$\geq 77, \leq 112$	$\geq 77, \leq 112$	
<u>(削除)</u>  測定高さ Measured height___m  音声信号のメッセージ内容 Message contents of voice signal							<u>音響信号周期 (C)</u> <u>Time of an acoustic signal cycle ___sec</u>  測定高さ Measured height___m  音声信号のメッセージ内容 Message contents of voice signal						
TRIAS 44-R046(1)-0 <del>2</del> 後写鏡等試験（協定規則第 46 号） (略) 付表 後写鏡等試験記録及び成績 Rear-View Mirrors, etc. Test Data Record Form 協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (略)							TRIAS 44-R046(1)-0 <del>1</del> 後写鏡等試験（協定規則第 46 号） (略) 付表 後写鏡等試験記録及び成績 Rear-View Mirrors, etc. Test Data Record Form 協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (略)						
要件							要件						
Paragraph	Contents					Conformity	Paragraph	Contents					Conformity
6.1.1.1.	(略)					(略)	6.1.1.1.	(略)					(略)
6.1.1.2.	後写鏡（クラス II から VII） <u>反射面の先端部が保護ハウジングで囲まれているときは、ハウジングの外周の曲率半径「c」は、下図(i)のすべての点および方向において 2.5 mm 以上とする。</u> <u>どの調節位置（下図(ii)）においても反射面が保護ハウジングを超えて突出している場合には、突出した部分の先端部の曲率半径「c」は 2.5 mm 以上とし、保護ハウジングに対して突起が最大となる点に対して、50 N の力を</u>					適 / 否 Pass / Fail	6.1.1.2.	後写鏡（クラス II から VII） <u>・反射面の先端部は、保護ハウジングで囲まれていること。</u> <u>・保護ハウジングは、その周辺上で、「c」の値がすべての点および方向で 2.5 mm 以上。</u> <u>・反射面が保護ハウジングよりも突出している場合、突出した部分の先端の曲率半径「c」は 2.5 mm 以上とする。</u> <u>・突起が最大となる点に対して、50 N の力を加えた時、反射面が保護ハウジング内に戻ること。</u>					適 / 否 Pass/ Fail

新			旧		
	<p>水平方向に、車両の中央縦断面にほぼ平行になるように加えたときに、反射面が保護ハウジング内に戻るものとする。</p> <p>反射面の先端部が調節位置に関係なく保護ハウジングに囲まれていない場合、その外周の曲率半径「c」は、すべての点および方向において 2.5 mm 以上とし、下図(iii)の突出した部分の先端に適用するものとする。</p> <p>(i) 保護ハウジングに囲まれた反射面の先端部</p> <p>(ii) 特定の調節位置において反射面が保護ハウジングを超えて突出している</p> <p>(iii) 保護ハウジングで囲まれていない反射面の先端部</p> <p>Rear-view mirrors (Classes II to VII)</p> <p>When the edge of the reflecting surface is enclosed in a protective housing, the radius of curvature "c" on the housing's perimeter shall be not less than 2.5 mm at all points and in all directions, figure below (i).When the reflecting surface projects beyond the protective housing in any adjustment position (figure below (ii)), the radius of curvature "c" on the edge of the projecting part shall be not less than 2.5 mm and the reflecting surface shall return into the protective housing under a force of 50 N applied to the point of greatest projection, relative to the protective housing, in a horizontal direction, approximately parallel to the longitudinal median plane of the vehicle.When the edge of the reflecting surface is not enclosed by the protective housing independent from any adjustment position, the radius of curvature "c" on its perimeter shall be not less than 2.5 mm at all points and in all directions and shall apply to the edge of the projecting part, figure below (iii).</p> <p>(i) Edge of the reflecting surface enclosed in a protective housing</p> <p>(ii) Reflecting surface projects beyond the protective housing in a specific adjustment position</p> <p>(iii) Edge of the reflecting surface not enclosed</p>			<p>Rear-view mirrors (Classes II to VII)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The edge of the reflecting surface shall be enclosed in a protective housing.</li> <li>• The protective housing shall have a value "c" greater than or equal to 2.5 mm at all points and in all directions.</li> <li>• If the reflecting surface projects beyond the protective housing, the radius of curvature "c" on the edge of the projecting part shall be not less than 2.5 mm.</li> <li>• The reflecting surface shall return into the protective housing under a force of 50 N applied to the point of greatest projection.</li> </ul>	

新			旧		
	<u>by the protective housing</u>  <u>図(i) (Figure (i)) 図(ii) (Figure (ii)) 図(iii) (Figure (iii))</u> 				
6.1.1.2.	後写鏡（クラス I） （略）	（略）	6.1.1.2.	後写鏡（クラス I） （略）	（略）
6.1.1.3～ 6.1.1.5.	（略）	（略）	6.1.1.3～ 6.1.1.5.	（略）	（略）
6.1.1.6.	<p>ミラーを車両に取り付けるための装置は、衝撃を受けた方向にミラーが曲がるよう確保する旋回軸または回転軸（軸が複数ある場合はそのうちの 1 つ）を軸にした半径 70 mm（カテゴリーL の車両の場合は 50 mm）の円筒が、当該装置が突出している外部オリジナル面の少なくとも一部を通るように設計されていること。</p> <p>The device for the attachment of mirrors to the vehicle shall be so designed that a cylinder with a 70 mm radius (50 mm in the case of an L-category vehicle), having as its axis the axis, or one of the axes, of pivot or rotation which ensures deflection of the mirror in the direction of impact concerned, passes through at least part of the <u>external original surface where the device is protruding from.</u></p>	適 / 否 Pass / Fail	6.1.1.6.	<p>ミラーを車両に取り付けるための装置は、衝撃を受けた方向にミラーが曲がるよう確保する旋回軸または回転軸（軸が複数ある場合はそのうちの 1 つ）を軸にした半径 70 mm（カテゴリーL の車両の場合は 50 mm）の円筒が、当該装置を取り付ける表面の少なくとも一部を通るように設計されていること。</p> <p>The device for the attachment of mirrors to the vehicle shall be so designed that a cylinder with a 70 mm radius (50 mm in the case of an L-category vehicle), having as its axis the axis, or one of the axes, of pivot or rotation which ensures deflection of the mirror in the direction of impact concerned, passes through at least part of the <u>surface to which the device is attached.</u></p>	適 / 否 Pass/ Fail
6.1.1.7～ 6.3.2.3.	（略）	（略）	6.1.1.7～ 6.3.2.3.	（略）	（略）
TRIAS 44-R046(1-2)-0 <sup>2</sup> 後写鏡等試験 ミラー以外の間接視界装置（協定規則第 46 号）  （略）  付表 後写鏡等試験記録及び成績（ミラー以外の間接視界装置）			TRIAS 44-R046(1-2)-0 <sup>1</sup> 後写鏡等試験 ミラー以外の間接視界装置（協定規則第 46 号）  （略）  付表 後写鏡等試験記録及び成績（ミラー以外の間接視界装置）		



新			旧		
Rear-View Mirrors, etc. Test Data Record Form (Devices for indirect vision other than mirrors) 協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe			Rear-View Mirrors, etc. Test Data Record Form (Devices for indirect vision other than mirrors) 協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe		
(略)			(略)		
要件			要件		
Paragraph	Contents	Conformity	Paragraph	Contents	Conformity
6.2～ 16.1.	(略)	(略)	6.2～ 16.1.	(略)	(略)
16.1.2.	<u>作動準備状態 (システムの可用性)</u> システムが作動不可であること (例 : CMS の故障 <u>または折り畳み位置にある CMS</u> ) を例えば警告表示、ディスプレイ情報、ステータスインジケータの欠如で示すことによつて、運転者が認識できるものとする。 <u>運転者のための情報は、使用者向けマニュアルの中で説明されるものとする。</u> <u>Operating readiness (System availability)</u> Non-operation of the system (e.g. CMS failure or CMS in a folded position) shall be recognizable to the driver and indicated by e.g. warning indication, display information, absence of status indicator. <u>The information for the driver shall be explained in the operator's manual.</u>	適 / 否 Pass/Fail	16.1.2.	システムが作動不可であること (例 : CMS の故障) を運転者が認識できるものとする。 Non-operation of the system shall be recognizable to the driver (e.g. CMS failure).	適 / 否 Pass/Fail
16.1.3.	(略)	(略)	16.1.3.	(略)	(略)
16.1.3.1.	倍率係数 CMS の倍率係数の最小値および平均値は、水平と垂直の両方向において、協定規則第 46 号 <u>16.1.3.1.1. 項から 16.1.3.1.3. 項</u> の値を下回らないものとする。 Magnification factor: The minimum and the average magnification factors of the CMS, in both horizontal and vertical directions shall not be lower than the value indicated in paragraph <u>16.1.3.1.1. to 16.1.3.1.3.</u> of Regulation No. 46.	適 / 否 Pass/Fail	16.1.3.1.	倍率係数 CMS の倍率係数の最小値および平均値は、水平と垂直の両方向において、協定規則第 46 号 <u>16.1.3.</u> 項の値を下回らないものとする。 Magnification factor: The minimum and the average magnification factors of the CMS, in both horizontal and vertical directions shall not be lower than the value indicated in paragraph <u>16.1.3.</u> of Regulation No. 46.	適 / 否 Pass/Fail

新								旧																				
	CMSの倍率係数 Magnification factors of the CMS	I	II 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	III 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	IV 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side		CMSの倍率係数 Magnification factors of the CMS	I	II 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	III 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	IV 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side											
	最小値 Minimum									最小値 Minimum																		
	平均値 Average									平均値 Average																		
16.1.3.2.	(略)								(略)																			
16.1.4.	倍率の縦横比 CMS の水平方向と垂直方向における倍率係数の平均値の差は、個々のクラスに応じて協定規則第 46 号 16.1.4. 項の範囲にあるものとする。 Magnification aspect ratio The difference between the average magnification factor for horizontal and vertical direction of a CMS shall satisfy the range described in paragraph 16.1.4. of Regulation No. 46 depending on the individual classes.  縦横比 (Aspect ratio) = $1 - \frac{M_{system / hor / ave}}{M_{system / ver / ave}}$ <table><tr><td></td><td>I</td><td>II 運転席側 Driber's side</td><td>助手席側 passenger's side</td><td>III 運転席側 Driber's side</td><td>助手席側 passenger's side</td></tr><tr><td>縦横比 Aspect ratio</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>									I	II 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	III 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	縦横比 Aspect ratio						適 / 否 Pass/Fail							
	I	II 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side	III 運転席側 Driber's side	助手席側 passenger's side																							
縦横比 Aspect ratio																												
16.1.7～ 16.2.5.	(略)								(略)																			

TRIAS 44-R046(2)-03 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）  (略)  付表 1 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験記録及び成績 Rear-View Mirrors, etc. and Rear-View Mirrors, etc. Mounting Test Data Record Form	
--	--

TRIAS 44-R046(2)-02 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）  (略)  付表 1 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験記録及び成績 Rear-View Mirrors, etc. and Rear-View Mirrors, etc. Mounting Test Data Record Form	
--	--

新			旧		
協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe  (略)			協定規則第 46 号 Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe  (略)		
要件			要件		
Paragraph	Contents	Conformity	Paragraph	Contents	Conformity
15.1～ 15.2.1. 15.2.1.1.1. 15.2.1.1.3.	(略)	(略)	15.1～ 15.2.1. 15.2.1.1.1. 15.2.1.1.3.	(略)	(略)
15.2.1.1.2.	カメラモニターシステムの場合、イグニッションがオンの時又は車両マスターコントロールスイッチが作動している時で、 <u>かつ当該カメラモニターシステムが利用可能な状態 (16.1.2 項参照) の時は</u> 、該当する視界が常に運転者に見えているものとし、他の情報のためには用いないものとする。 In the case a camera-monitor system is used for rendering the fields of vision, the relevant fields of vision shall be permanently visible to the driver when the ignition is on or the vehicle master control switch is activated <u>and if the camera-monitor system is available (see paragraph 16.1.2.)</u> and not used for other information.	適 / 否 Pass/Fail	15.2.1.1.2.	カメラモニターシステムの場合、イグニッションがオンの時又は車両マスターコントロールスイッチが作動している時、該当する視界が常に運転者に見えているものとし、他の情報のためには用いないものとする。 In the case a camera-monitor system is used for rendering the fields of vision, the relevant fields of vision shall be permanently visible to the driver when the ignition is on or the vehicle master control switch is activated and not used for other information.	適 / 否 Pass/ Fail
15.2.1.1.3～ 15.2.2.5.	(略)	(略)	15.2.1.1.3 ～15.2.2.5.	(略)	(略)
15.2.2.6.	クラスⅡからⅦの <u>間接視界装置</u> の下端が地面から 2 m 未満の高さになる場合、 <u>この装置は、かかる装置</u> なしで測定した車両の全幅から 250 mm を超える突出がないものとする。 Where the lower edge of a Classes II to VII <u>device for indirect vision</u> is less than 2 m above the ground, this <u>device</u> shall not project more than 250 mm beyond the overall width of the vehicle measured without <u>these devices</u> .	適 / 否 Pass/Fail	15.2.2.6.	クラスⅡからⅦの <u>ミラー</u> の下端が地面から 2 m 未満の高さになる場合、 <u>このミラーは、ミラー</u> なしで測定した車両の全幅から 250 mm を超える突出がないこと。  Where the lower edge of a Class II to VII an <u>exterior mirror</u> is less than 2 m above the ground , this <u>mirror</u> shall not project more than 250 mm beyond the overall width of the vehicle measured without <u>mirrors</u> .	適 / 否 Pass /Fail
15.2.2.7～	(略)	(略)	15.2.2.7～	(略)	(略)

新			旧		
15. 2. 3. 1.			15. 2. 3. 1.		
15. 2. 3. 2.	<p>運転者側にクラスⅡ、Ⅲ、Ⅳ又はⅦのミラーを取り付ける場合、ドアを閉めた状態で車両内から調整出来るものとする。ただし、このミラーは車外から所定位置にロックしてもよい。<u>センターステアリング車両の場合、本規定は両側のミラーに適用する。</u></p> <p>If a Class II, III, IV or VII mirror is fitted on the driver's side, it shall be capable of being adjusted from inside the vehicle while the door is closed, although the window may be open. The mirror may, however, be locked in position from the outside. <u>In case of a centre-steered vehicle this provision applies to mirrors on both sides.</u></p>	適 / 否 Pass/Fail	15. 2. 3. 2.	<p>運転者側にクラスⅡ、Ⅲ、Ⅳ又はⅦのミラーを取り付ける場合、ドアを閉めた状態で車両内から調整出来るものとする。ただし、このミラーは車外から所定位置にロックしてもよい。</p> <p>If a Class II, III, IV or VII mirror is fitted on the driver's side, it shall be capable of being adjusted from inside the vehicle while the door is closed, although the window may be open. The mirror may, however, be locked in position from the outside.</p>	適 / 否 Pass /Fail
15. 2. 4～ 15. 2. 4. 9. 1. 15. 2. 4. 9. 2.	(略)	(略)	15. 2. 4～ 15. 2. 4. 9. 1. 15. 2. 4. 9. 2.	(略)	(略)
付表 2			付表 2		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
<p>TRIAS 44(2)-R158-01</p> <p>後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）</p> <p>(略)</p> <p>付表 1 (略)</p> <p>付表 2 (略)</p> <p>付表 3 後退時車両直後確認装置試験記録及び成績（後方視認カメラシステム） Immediately after vehicle confirmation device when reversing, etc. Test Data Record Form(Rear-View Camera System)</p> <p>(略)</p>			<p>TRIAS 44(2)-R158-01</p> <p>後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）</p> <p>(略)</p> <p>付表 1 (略)</p> <p>付表 2 (略)</p> <p>付表 3 後退時車両直後確認装置試験記録及び成績（後方視認カメラシステム） Immediately after vehicle confirmation device when reversing, etc. Test Data Record Form(Rear-View Camera System)</p>		
16.	後方視認カメラシステムに関する要件 Requirements for rear-view camera system		16.	後方視認カメラシステムに関する要件 Requirements for rear-view camera system	
(略)			(略)		

新			旧		
16.1.1.4.	<u>一時的変更</u> Temporarily modified 操作中に画面を改善するために（例えば、衝突のリスクがある場合、または車両が真っすぐに後退していない場合）、16.1 項（デフォルト画面）および 16.1.1 項（対象物の大きさ）に規定された要件が、この一時的な画面変更中には満たされないような一時的な画面の変更が容認されるものとする。 この画面の変更によって安全性が増すことを、技術機関および型式認可当局へ満足するように実証するものとする。 To enable an improved view while maneuvering (e.g. when there is a risk of collision, or when the vehicle is not reversing straight), it shall be permitted to temporarily change the view, in such a way that the requirements laid down in paragraphs 16.1. (default view) and 16.1.1. (object size) are not fulfilled during this temporarily modified view. It shall be demonstrated, to the satisfaction of the Technical Service and Type Approval Authority, that this change of view increases the safety.	(略)	16.1.1.4.	<u>衝突のリスクがあるときは、画面の視界を変更して衝突領域に焦点を当ててもよい。技術機関に対し、この画面の変更によって安全性が増すことを証明すること。</u> <u>車両が直進していないときは、車両の軌道に従って画面の視界を変更してもよい。</u> When there is a risk of collision, the field of view may change and focus on the collision area. It shall be demonstrated to the Technical Service that this change of view increases the safety. When the vehicle is not driving straight, the field of view may change following the vehicle trajectory.	
(略)			(略)		
16.1.3.1.	<u>モニターに表示された規定の視界は、眼の基準点から妨害なく視認可能であるものとする。バーチャルテストが容認される。</u> <u>一時的な妨害の場合は、運転者は附則 9 の 1.3.3.5 項に定める条件下において、近接後方視界を見ることができるものとする。</u> The regulated field of vision displayed on the monitor shall be visible without any obstruction from the ocular reference point. Virtual testing is acceptable. In case of temporary obstruction, the driver shall be able to see the close proximity rear view field of vision under the conditions defined in Annex 9 paragraph 1.3.3.5.		16.1.3.1.	<u>モニターによって定められた大きさは、目の基準点からの恒久的に妨害なく視認可能であること。バーチャルテストを行ってもよい。</u> The monitor defined size shall be visible without any permanent obstruction from the ocular reference point. A virtual testing is acceptable.	
(略)			(略)		

附則（令和 6 年 10 月 31 日規程第 14 号）

この規程は、令和 6 年 11 月 1 日から施行する。