

審査事務規程（交通研部分）の一部改正について

1. 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））の新規追加及び一部改正を行う。

(1) 細目告示に新たに採択された協定規則に対応した TRIAS の新規追加（6 項目）

- ① TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第 154 号）
- ② TRIAS 31-J042R154-01 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）
- ③ TRIAS 31-J048R154-01 車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）
- ④ TRIAS 31-J049R154-01 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
- ⑤ TRIAS 08-J041 (1) -01 重量車燃料消費率試験（JH25 モード）
- ⑥ TRIAS 08-J041 (2) -01 電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）

(2) 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（4 項目）

- ① TRIAS 11-R079-04 かじ取装置試験（協定規則第 79 号）
- ② TRIAS 12-R013H-02 乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）
- ③ TRIAS 44-R046 (1) -01 後写鏡等試験（協定規則第 46 号）
- ④ TRIAS 48-R157-01 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）

(3) 付表等について誤記修正および項目の追加（24 項目）

- ① TRIAS 32-J052R048-04 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
- ② TRIAS 32-R053-01 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験（協定規則第 53 号）
- ③ TRIAS 33 (3) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（低速走行時側方照射灯））
- ④ TRIAS 34-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯））
- ⑤ TRIAS 34 (2) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端灯））
- ⑥ TRIAS 34 (3) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯））
- ⑦ TRIAS 35 (2) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（側方灯））
- ⑧ TRIAS 36-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（番号灯））
- ⑨ TRIAS 37-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（尾灯））
- ⑩ TRIAS 37 (2) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部霧灯））
- ⑪ TRIAS 37 (3) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（駐車灯））
- ⑫ TRIAS 37 (4) -R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部上側端灯））

⑬TRIAS 39-R148-01	信号灯火試験（協定規則第 148 号（制動灯））
⑭TRIAS 39(2)-R148-01	信号灯火試験（協定規則第 148 号（補助制動灯））
⑮TRIAS 33(3)-R148-01	信号灯火試験（協定規則第 148 号（後退灯））
⑯TRIAS 41-R148-01	信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器））
⑰TRIAS 32-R149-01	照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））
⑱TRIAS 33-R149-01	照射灯火試験（協定規則第 149 号（前部霧灯））
⑲TRIAS 35-R150-01	再帰反射試験（協定規則第 150 号（前部反射器））
⑳TRIAS 35(2)-R150-01	再帰反射試験（協定規則第 150 号（側方反射器））
㉑TRIAS 38-R150-01	再帰反射試験（協定規則第 150 号（後部反射器））
㉒TRIAS 38(2)-R150-01	再帰反射試験（協定規則第 150 号（大型後部反射器））
㉓TRIAS 41-J073R006-03	方向指示器試験
㉔TRIAS 43(4)-R150-01	再帰反射試験（協定規則第 150 号（停止表示器材））

2. 別表 2（外国の試験機関）について、TAI（タイ）の試験項目の削除に伴い、所要の改正を行う。

3. その他、項ずれによる修正等所要の改正を行う。

2. 関連する法令等

- ・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 4 年 1 月 7 日国土交通省告示第 1 0 号）1. (1)⑤⑥、1. (2)①②④関係
- ・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 3 年 9 月 3 0 日国土交通省告示第 1 2 9 4 号）1. (2)③、1. (3)②～㉒㉔関係
- ・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 3 年 8 月 5 日国土交通省告示第 1 0 8 5 号）1. (1)①～④関係

3. 施行日

令和 4 年 1 月 7 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）			目次（略）		
別表 1（2-2 関係）			別表 1（2-2 関係）		
添付書面一覧			添付書面一覧		
整理 番号	添付書面の名称		整理 番号	添付書面の名称	
(1) ～ (5)	(略)		(1) ～ (5)	(略)	
(6)	試験成績書		(6)	試験成績書	
	1 ～ 8	(略)	1 ～ 8	(略)	(略)
	<u>9</u>	<u>燃料消費率試験（協定規則第 154 号）</u>	<u>（新設）</u>		
	<u>10</u> ～ <u>12</u>	(略)	<u>9</u> ～ <u>11</u>	(略)	(略)
	<u>（削除）</u>		<u>12</u>	<u>燃料消費率試験（重量車（2025 年度燃費基準対応））</u>	
	<u>13</u>	<u>重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u>	<u>（新設）</u>		
	<u>14</u>	<u>電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u>	<u>（新設）</u>		
	<u>15</u> ～ <u>160</u>	(略)	<u>13</u> ～ <u>158</u>	(略)	(略)
	<u>161</u>	<u>軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）</u>	<u>（新設）</u>		
	<u>162</u>		<u>159</u>	(略)	(略)

新			旧		
	<u>173</u>	(略)			
	<u>174</u>	車載式故障診断装置試験(協定規則第 154 号)			
	<u>175</u> <u>176</u>	(略)	(略)		
	<u>(削除)</u>				
	<u>177</u>	燃料蒸発ガス試験 (協定規則第 154 号)			
	<u>178</u> <u>285</u>	(略)	(略)		
(7) ～ (11)	(略)		(略)		

別表 2

外国の試験機関												
試験項目	独					仏	(略)	西		(略)	泰	印
	①	② ～ ③	④	⑤	⑥	⑦	⑧～⑪	⑫	⑬	⑭ ～ ⑮	⑰	⑱
(略)												
<u>TRIAS 08-J042GTR015-01</u> <u>燃料消費率試験 (WLTC モード)</u>	<u>○</u>		(略)	<u>○</u>	(略)	<u>○</u>	(略)	<u>○</u>		(略)		
(略)												
<u>TRIAS 31-J042GTR015-01</u> <u>軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード)</u>	<u>○</u>		(略)	<u>○</u>	(略)	<u>○</u>	(略)	<u>○</u>		(略)		

別表 2

外国の試験機関												
試験項目	独					仏	(略)	西		(略)	泰	印
	②	② ～ ③	④	⑤	⑥	⑦	⑧～⑪	⑫	⑬	⑭ ～ ⑮	⑰	⑱
(略)												
(新設)												
(略)												
(新設)												

新							旧								
(略)							(略)								
TRIAS 31-J044(2)-01 二輪車排出ガス試験 (WMTC)	(略)					二	〇 ※ 2	TRIAS 31-J044(2)-01 二輪車排出ガス試験 (WMTC)	(略)					〇 ※ 2	〇 ※ 3
<u>TRIAS 31-J044GTR002-01</u> <u>二輪車排出ガス試験</u> <u>(世界統一技術規則第2号(WMTC))</u>	(略)	〇		(略)			(新設)								
TRIAS 99-005-01 燃料消費率試験 (10・15モード)	(略)	〇 ※ 3	〇 ※ 3	(略)	〇 ※ 3	(略)	TRIAS 99-005-01 燃料消費率試験 (10・15モード)	(略)	〇 ※ 4	〇 ※ 4	(略)	〇 ※ 4	(略)		
(略)							(略)								
※1：(略) <u>(削除)</u> ※2：(略) ※3：(略)							※1：(略) ※2： <u>平成 30 年 2 月 28 日から令和 2 年 2 月 27 日までに限る。</u> ※3：(略) ※4：(略)								
別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 15 (略)							別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 15 (略)								
別添 1 (2-2 関係)							別添 1 (2-2 関係)								
試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)							試験規程 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 ～ 8	(略)			(略)			1 ～ 8	(略)			(略)				
<u>9</u>	<u>燃料消費率試験 (協定規則第 154 号)</u>			<u>TRIAS 08-J042R154-01</u>			<u>(新設)</u>								
<u>10</u> <u>～</u> <u>12</u>	(略)			(略)			<u>9</u> <u>～</u> <u>11</u>	(略)			(略)				

新			旧		
<u>(削除)</u>			<u>12</u>	<u>燃料消費率試験（重量車（2025 年度燃費基準対応））</u>	<u>TRIAS 08-003(1)-02</u>
<u>13</u>	<u>重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u>	<u>TRIAS 08-J041(1)-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>14</u>	<u>電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u>	<u>TRIAS 08-J041(2)-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>15</u> <u>～</u> <u>33</u>	(略)	(略)	<u>13</u> <u>～</u> <u>31</u>	(略)	(略)
<u>34</u>	(略)	TRIAS 11-R079- <u>04</u>	<u>32</u>	(略)	TRIAS 11-R079- <u>03</u>
<u>35</u> <u>～</u> <u>160</u>	(略)	(略)	<u>33</u> <u>～</u> <u>158</u>	(略)	(略)
<u>161</u>	<u>軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）</u>	<u>TRIAS 31-J042R154-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>162</u> <u>～</u> <u>173</u>	(略)	(略)	<u>159</u> <u>～</u> <u>170</u>	(略)	(略)
<u>174</u>	<u>車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）</u>	<u>TRIAS 31-J048R154-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>175</u> <u>～</u> <u>176</u>	(略)	(略)	<u>171</u> <u>～</u> <u>172</u>	(略)	(略)
<u>(削除)</u>			<u>173</u>	<u>燃料蒸発ガス試験</u>	<u>TRIAS 31-J049GTR019-01</u>
<u>177</u>	<u>燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）</u>	<u>TRIAS 31-J049R154-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>178</u> <u>～</u> <u>240</u>	(略)	(略)	<u>174</u> <u>～</u> <u>236</u>	(略)	(略)
<u>241</u>	(略)	TRIAS 41-J073R006- <u>03</u>	<u>237</u>	(略)	TRIAS 41-J073R006- <u>02</u>
<u>242</u> <u>～</u> <u>290</u>	(略)	(略)	<u>238</u> <u>～</u> <u>286</u>	(略)	(略)
<u>TRIAS 08-J042R154-01</u> <u>燃料消費率試験（協定規則第 154 号）</u> 【別紙参照】			<u>(新設)</u>		

新	旧																																												
<u>(削除)</u>	<u>TRIAS 08-003(1)-02</u> <u>燃料消費率試験（重量車（2025 年度燃費基準対応））</u> <u>(略)</u>																																												
<u>TRIAS 08-J041(1)-01</u> <u>重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u> 【別紙参照】	<u>(新設)</u>																																												
<u>TRIAS 08-J041(2)-01</u> <u>電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）</u> 【別紙参照】	<u>(新設)</u>																																												
TRIAS 11-R079-0 <u>4</u> かじ取装置試験（協定規則第 79 号） 1. ～3.（略） 付表 1 (略) 1. 試験自動車及び試験条件 Test vehicle and test condition <table><tr><td colspan="6">(略)</td></tr><tr><td>メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]</td><td>合計 Total</td><td><u>第 1 軸</u> <u>Axle 1</u></td><td><u>第 2 軸</u> <u>Axle 2</u></td><td><u>第 3 軸</u> <u>Axle 3</u></td><td><u>第 4 軸</u> <u>Axle 4</u></td></tr><tr><td colspan="6">(略)</td></tr><tr><td><u>タイヤサイズ</u> <u>Tyre size</u></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td></tr><tr><td><u>空気圧</u> <u>Pressure</u> [kPa]</td></tr></table>	(略)						メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	<u>第 1 軸</u> <u>Axle 1</u>	<u>第 2 軸</u> <u>Axle 2</u>	<u>第 3 軸</u> <u>Axle 3</u>	<u>第 4 軸</u> <u>Axle 4</u>	(略)						<u>タイヤサイズ</u> <u>Tyre size</u>						<u>空気圧</u> <u>Pressure</u> [kPa]	TRIAS 11-R079-0 <u>3</u> かじ取装置試験（協定規則第 79 号） 1. ～3.（略） 付表 1 (略) 1. 試験自動車及び試験条件 Test vehicle and test condition <table><tr><td colspan="4">(略)</td></tr><tr><td>メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]</td><td>合計 Total</td><td><u>前軸</u> <u>Front axle</u></td><td><u>後軸</u> <u>Rear axle</u></td></tr><tr><td colspan="4">(略)</td></tr><tr><td rowspan="2"><u>タイヤサイズ(空</u> <u>気圧)</u> <u>Tyre size</u> <u>(Pressure)</u></td><td><u>前軸</u> <u>Front wheel</u> [kPa]</td><td colspan="2">() kPa</td></tr><tr><td><u>後軸</u> <u>Rear wheel</u> [kPa]</td><td colspan="2">() kPa</td></tr></table>	(略)				メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	<u>前軸</u> <u>Front axle</u>	<u>後軸</u> <u>Rear axle</u>	(略)				<u>タイヤサイズ(空</u> <u>気圧)</u> <u>Tyre size</u> <u>(Pressure)</u>	<u>前軸</u> <u>Front wheel</u> [kPa]	() kPa		<u>後軸</u> <u>Rear wheel</u> [kPa]	() kPa	
(略)																																													
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	<u>第 1 軸</u> <u>Axle 1</u>	<u>第 2 軸</u> <u>Axle 2</u>	<u>第 3 軸</u> <u>Axle 3</u>	<u>第 4 軸</u> <u>Axle 4</u>																																								
(略)																																													
<u>タイヤサイズ</u> <u>Tyre size</u>																																													
<u>空気圧</u> <u>Pressure</u> [kPa]																																													
(略)																																													
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	<u>前軸</u> <u>Front axle</u>	<u>後軸</u> <u>Rear axle</u>																																										
(略)																																													
<u>タイヤサイズ(空</u> <u>気圧)</u> <u>Tyre size</u> <u>(Pressure)</u>	<u>前軸</u> <u>Front wheel</u> [kPa]	() kPa																																											
	<u>後軸</u> <u>Rear wheel</u> [kPa]	() kPa																																											

新			旧		
(略)			(略)		
高度運転者支援操舵機能 Advanced Driver Assistance Steering System			高度運転者支援操舵機能 Advanced Driver Assistance Steering System		
<u>補正操舵機能</u> (CSF) <u>Corrective steering function</u>	<u>(a)</u>		<u>(新設)</u>		
	<u>(b)</u>				
	<u>(c)</u>				
<u>緊急操舵機能</u> (ESF) <u>Emergency steering function</u>	<u>a i</u>				
	<u>a ii</u>				
	<u>a iii</u>				
	<u>b</u>				
<u>運転者異常時対応システム</u> (RMF)*2 <u>Risk mitigation function</u>	<u>(a)*3</u>				
	<u>(b)*3</u>				
<u>(削除)</u>			<u>自動命令型操舵機能</u> <u>Automatically commanded steering function</u>		
<u>自動命令型操舵機能 (ACSF)</u> <u>Automatically commanded steering function</u>	A		<u>ACSF カテゴリ</u> <u>ACSF Category</u>	A	
	B1			B1	
	B2			B2	

新				旧			
		C				C	
		D				D	
		E				E	
		その他 Others				その他 Others	
(削除)				補正操舵機能 Corrective steering function			
(削除)				緊急操舵機能 Emergency steering function			
(略)				(略)			
試験条件 Test conditions				試験条件 Test conditions			
気象条件 Wether condition	天候 Weather			気象条件 Wether condition	天候 Weather	外気温 Temperature [°C]	
	外気温 Temperature e [°C]						
試験路面状況 Proving ground road surface conditions	高μ路 High-μ road			試験路面状況 Proving ground road surface conditions	高μ路 High-μ road	低μ路 Low-μ road	
	低μ路 Low-μ road						

新			旧		
*1 (略) *2 <u>かじ取装置を制御する機能を有するものに限る。</u> <u>Limited to those having steering controll functions.</u> *3 <u>5.1.6.3.1.項による。</u> <u>According to paragraph 5.1.6.3.1.</u>			*1 (略) <u>(新設)</u> <u>(新設)</u>		
2. 試験機器*1 Test equipment*1 (略)			2. 試験機器*2 Test equipment*2 (略)		
*4 (略)			*2 (略)		
3. (略)			3. (略)		
4. 試験成績 Test result			4. 試験成績 Test result		
5.	構造規定 <u>Construction provisions</u>	判定 Judgment	5.	構造規定 <u>CONSTRUCTION PROVISIONS</u>	判定 Judgment
5.1.	一般規定 General provisions		5.1.	一般規定 General provisions	
5.1.1. ～ 5.1.6.2. 10.	(略)	(略)	5.1.1. ～ 5.1.6.2. 10.	(略)	(略)
<u>5.1.6.3.</u>	<u>RMF を装備した車両は以下の要件を満足するものとする。</u> <u>RMF システムは附則 6 の要件の対象である。</u> <u>Vehicles equipped with an RMF shall fulfil the following requirements.</u> <u>An RMF system shall be subject to the requirements of Annex 6.</u>		<u>(新設)</u>		
<u>5.1.6.3.1.</u>	<u>あらゆる RMF は介入によってのみ開始するものとする。</u> <u>(a) ドライバーモニタリングシステムを用いる等の直接的な方法又は警報に対する長時間の無反応や車両の操作を行わない等の間接的な方法のいずれかにより運転者が無反応であると評価した場合。</u> <u>(b) 手動で始動した場合。</u> <u>システムが手動での始動手段を提供する場合、意図しない操作から保護され、運転者と運転者に近接した乗員から利用しやすいものとする。</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
	<u>Any RMF shall start an intervention only:</u> <u>(a) If the driver is either directly (e.g. through a driver monitoring system) or indirectly (e.g. prolonged failed response to a warning, failure to control the vehicle) assessed to be unresponsive; or</u> <u>(b) If it is manually activated.</u> <u>If the system provides a means for manual activation, this means shall be protected against unintentional operation and accessible to the driver and to passengers adjacent to the driver.</u>				
5.1.6.3.2.	<u>ハンズオン警報といった行動の要求が既に提供されているか、システムが手動で始動されていない限り、運転者を刺激して操作を取り戻させるために全ての RMF 介入の前に光学に加えて音響又はブレーキジャーク等の触覚による警告信号が存在するものとする。</u> <u>この警告フェーズは、車両が車線境界線を超える事を防止するため又は他の車両との適切な距離を保つためにシステムによる早期の車両制御が必要な場合を除き、RMF が介入を開始する少なくとも 5 秒前に開始するものとする。</u> <u>全ての RMF 介入は、介入がある限り、光学に加えて音響又はブレーキジャーク等の触覚による警告信号によって運転者に示されるものとする。</u> <u>これらの警告信号は明確かつ緊急性が高いものでなければならない。</u> <u>Unless a request for action (e.g. hands-on warning) was already given or the system was manually activated, there shall be an optical and additionally an acoustic and/or haptic (e.g. brake jerks) warning signal before every RMF intervention in order to stimulate the driver to take back control.</u> <u>This warning phase shall start at least 5 seconds before the RMF starts an intervention, unless vehicle control by the system is required sooner to prevent the vehicle from crossing the lane markings or to keep an appropriate distance to other vehicles.</u>	Pass Fail			

新			旧		
	<u>Every RMF intervention shall be indicated to the driver by an optical and additionally an acoustic and/or haptic (e.g. brake jerks) warning signal for as long as the intervention exists.</u> <u>These warning signals shall be distinct and of a great urgency.</u>				
<u>5.1.6.3.3.</u>	<u>RMF の介入は、AEBS といった支援システムの作動中に、その機能を不当に非作動としたり抑制したりしないものとする。</u> <u>An RMF intervention shall not unreasonably deactivate or suppress the functionality of activated assistance systems (e.g. AEBS).</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.4.</u>	<u>非常点滅表示灯を作動させる信号は、介入の開始と共に生成するものとする。</u> <u>The signal to activate the hazard warning lights shall be generated with the start of the intervention.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.5.</u>	<u>運転者の明確な操作によって、いかなる時でも機能の RMF 介入をオーバーライドすることが可能であるものとする。</u> <u>RMF は、例えば RMF をオーバーライドするためにアクセル又はブレーキペダルへの単一入力、又は複数の入力に著しい変化を要求するといった、運転制御への入力による意図しないオーバーライドを提供する戦略を実装するものとする。</u> <u>型式認証時に技術機関に対しこれらの戦略を証明するものとする。</u> <u>It shall be possible to override the RMF intervention of the function at any time by a distinct action of the driver.</u> <u>The RMF shall implement strategies to provide protection against unintentional override by inputs to the driving controls (e.g. by requiring a significant change in a single input to the accelerator or brake pedal or multiple inputs to override the RMF).</u> <u>These strategies shall be demonstrated to the Technical Service at the time of type approval.</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
5.1.6.3.6.	RMF 介入の間中、先行車の減速といった周囲の交通によって要求されるものを除き、減速度要求による減速は 4m/s^2 を超えないものとする。 運転者へ操作を行う様促すための触覚警報の様な、極短時間の高い減速度要求値は許容する。 During the RMF intervention the vehicle shall slow down with a deceleration demand not greater than 4m/s^2, unless required by the surrounding traffic (e.g. a decelerating lead vehicle). Higher deceleration demand values are also permissible for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver to take back control.	Pass Fail			
5.1.6.3.7.	RMF が車両を目標停止位置へ安全に停止させた場合、車両はマニュアルでの入力が無い場合には動き出さないものとする。 Once the RMF has brought the vehicle to a safe stop in the target stop area, the vehicle shall not move away without manual input.	Pass Fail			
5.1.6.3.8.	RMF システムが介入の実行を妨げる障害を検出した場合、運転者に対し通知するものとする。 If the RMF system detects any failures preventing it from performing an intervention, this shall be signalled to the driver.	Pass Fail			
5.1.6.3.9.	車両を自車走行車線の外で安全に停止させることを目的としたシステムの追加規定 Additional provisions for systems with the purpose of bringing the vehicle to a safe stop outside its own lane of travel.				
5.1.6.3.9.1.	RMF は車両が前方、側方及び後方の検出能力を備える場合にのみ車線の変更が許容される。 The RMF shall only be permitted to change lanes, if the vehicle is equipped with detection capabilities to the front, side and rear.	Pass Fail			
5.1.6.3.9.2.	車線変更手順は、5.1.6.3.9.7.項及び 5.1.6.3.9.8.項に記載されている危険のない状況でのみ実行するものとする。目標停止位置に危険のない方法で到達できない場	Pass Fail			

新			旧		
	合、RMFは、車両が停止している間、車両を自車走行車線内に維持するものとする。 <u>Lane change procedures shall only be performed in an uncritical way as described in paragraphs 5.1.6.3.9.7. and 5.1.6.3.9.8. In case the target stop area cannot be reached in an uncritical way the RMF shall aim to keep the vehicle within its current lane of travel while the vehicle is stopping.</u>				
5.1.6.3.9.3.	車線変更手順を開始する前に、RMF は、適切と見なされる場合、例えば車両の速度をターゲット車線内の他の車両の速度に合わせることによって、その車線変更に関連するリスクを最小限に抑えるために車速を下げるものとする。 <u>RMF 介入の開始から最初の 5 秒間は車線変更手順を開始しないものとする。</u> <u>Before initiating a lane change procedure, RMF shall, if deemed appropriate, reduce the vehicle speed to minimize the risk related to that lane change (e.g. by adapting the speed of the vehicle to that of other vehicles in the target lane).</u> <u>A lane change procedure shall not start within the first 5s following the start of the RMF intervention.</u>	Pass Fail			
5.1.6.3.9.4.	介入中、システムは通常の車線を横切って又は路肩に向かって、単一または複数の車線変更を実行する場合がある。車線変更は、交通状況下でこれらの車線変更が車両乗員及び他の道路利用者の安全へのリスクを最小限に抑えるとみなされる場合にのみ行われるものとする。 <u>During the intervention the system may perform a single or multiple lane change(s) across regular lanes of traffic and/or to the hard shoulder. Lane changes shall be made only if under the traffic situation these lane changes can be considered to minimize the risk to safety of the vehicle occupants and other road users.</u>	Pass Fail			
5.1.6.3.9.5.	介入中の車線変更は、その車線変更の臨界を評価するため、システムが(5.1.6.3.9.17.項で定義されているように)前面、側面、および背面の周囲に関する十分な情報を持っている場合にのみ実行されるものとする。	Pass Fail			

新			旧		
	<u>A lane change during the intervention shall only be performed if the system has sufficient information about its surrounding to the front, side and rear (as defined in paragraph 5.1.6.9.17.) in order to assess the criticality of that lane change.</u>				
<u>5.1.6.3.9.6.</u>	<u>介入中の車線変更は、反対方向に移動する交通を目的とした車線に向けて実行してはならない。</u> <u>A lane change during the intervention shall not be performed towards a lane intended for traffic moving in the opposite direction.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.7.</u>	<u>介入は、車線変更中に、車両の予測経路で他の車両又は道路利用者との衝突を引き起こしてはならない。</u> <u>The intervention shall not cause a collision with another vehicle or road user in the predicted path of the vehicle during a lane change.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.8.</u>	<u>車線変更手順は、他の道路利用者にとって予測が可能で、かつ扱いやすいものとする。</u> <u>A lane change procedure shall be predictable and manageable for other road users.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.8.1.</u>	<u>車線変更操作中、RMF は、車線の曲率によって発生される横方向の加速度に加えて 1m/s² を超える横方向の加速度を回避することを目指すものとする。</u> <u>During the lane change manoeuvre, the RMF shall aim to avoid a lateral acceleration of more than 1 m/s² in addition to the lateral acceleration generated by the lane curvature.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.8.2.</u>	<u>車両の車線変更によって対象車線の車両が制御不能な減速を強制されない場合にのみ車線変更操作を開始するものとする。</u> <u>A lane change manoeuvre shall only be started if a vehicle in the target lane is not forced to unmanageably decelerate due to the lane change of the vehicle.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.8.2.1.</u>	<u>車線変更操作中、RMF は、後方から接近する車両に 3.7m/s² を超える縦方向の減速を引き起こさないようにすることを目的とする。</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧	
	<u>During the lane change manoeuvre, RMF shall aim to avoid inducing a longitudinal deceleration of more than 3.7 m/s² for a vehicle approaching from the rear.</u>			
<u>5.1.6.3.9.8.2.2.</u>	<u>車線変更操作は、隣接する車線の後方を追う、又は後方から接近する車両に十分な間隔がある場合にのみ開始するものとする。</u> <u>A lane change manoeuvre shall only be started if there is sufficient space to a vehicle following behind or approaching from the rear in the adjacent lane.</u>	<u>Pass Fail</u>		
<u>5.1.6.3.9.8.2.3.</u>	<u>車線変更手順中に RMF が車両を減速させる場合、後方から接近する車両までの距離を評価する際にこの減速を考慮に入れ、後方から接近する車両の減速を管理できるようにする必要があるものとする。</u> <u>In case the RMF decelerates the vehicle during a lane change procedure, this deceleration shall be factored in when assessing the distance to a vehicle approaching from the rear, and the deceleration shall be manageable for the vehicle approaching from the rear.</u>	<u>Pass Fail</u>		
<u>5.1.6.3.9.8.2.4.</u>	<u>車線変更手順の終了時に後方の車両に対して十分な車間時間がない場合、RMF は、差し迫った衝突の危険を回避または軽減する目的である場合を除き、車線変更手順の終了後一定時間、減速度を高くしてはならない。</u> <u>Where there is not sufficient headway time for the vehicle behind at the end of the lane change procedure, the RMF shall not increase the rate of deceleration for a certain period of time after the completion of the lane change procedure except for the purpose of avoiding or mitigating the risk of an imminent collision.</u>	<u>Pass Fail</u>		
<u>5.1.6.3.9.8.2.5.</u>	<u>5.1.6.3.9.8.2.項及びその下位項の規定は、どの様にシステム設計に実装されているか、型式認証中に技術機関に対し示されるものとする。</u> <u>How the provisions of paragraph 5.1.6.3.9.8.2. and its subparagraphs are implemented in the system design shall be demonstrated to the Technical Service during type approval.</u>	<u>Pass Fail</u>		
<u>5.1.6.3.9.9.</u>	<u>車線変更操作は、1 つの連続した動作を目指すものとする。</u>	<u>Pass Fail</u>		

新			旧		
	<u>The lane change manoeuvre shall aim to be one continuous movement.</u>				
<u>5.1.6.3.9.10.</u>	<u>介入中の車線変更は、過度の遅延なく完了するものとする。</u> <u>A lane change during the intervention shall be completed without undue delay.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.11.</u>	<u>車線変更操作は、前方の交通が停止していることにより2本の通常車線の途中で停止しないようにするために車両が停止する前に操作が完了すると予想される場合にのみ開始する必要があるものとする。</u> <u>A lane change manoeuvre shall only be started if the manoeuvre is anticipated to be completed before the vehicle comes to a standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead).</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.12.</u>	<u>車両を道路脇の安全な停車場に移動させる車線変更操作中の車両の最終車線変更に対するシステム動作の追加規定</u> <u>Additional provisions for system behaviour for the vehicle's final lane change during a lane change manoeuvre that is bringing the vehicle to a safe stop beside the road.</u>				
<u>5.1.6.3.9.12.1.</u>	<u>5.1.6.3.9.項の全ての規定は5.1.6.3.9.11.、5.1.6.3.9.13.、5.1.6.3.9.14.及び5.1.6.3.9.16.項を除き適用されるものとする。</u> <u>All provisions of paragraph 5.1.6.3.9. shall be applied except 5.1.6.3.9.11., 5.1.6.3.9.13., 5.1.6.3.9.14. and 5.1.6.3.9.16.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.12.2.</u>	<u>道路脇の車線マークで車両が停止してもよい。</u> <u>The vehicle may come to a standstill on the lane mark beside the road.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.12.3.</u>	<u>5.1.6.3.9.7.項の規定に加えて、国内の交通規則で音響警告の使用が禁止されていない限り、他の道路利用者への警告として音響警告を提供することができる。</u> <u>In addition to the provisions of paragraph 5.1.6.3.9.7., an acoustic warning may be given as warning to other road</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
	<u>users unless traffic rules in the country prohibits using an acoustic warning.</u>				
<u>5.1.6.3.9.12.4.</u>	<u>車両を道路脇に停車させる場合、車速は時速10kmを超えないものとする。</u> <u>When bringing the vehicle to a stop beside the road the vehicle speed shall not exceed 10 km/h.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.13.</u>	<u>介入中の車線変更操作は、非常点滅表示灯以外の適切な方向指示器を作動させることにより、他の道路利用者に対し事前に示されるものとする。</u> <u>A lane change manoeuvre during an intervention shall be indicated in advance to other road users by activating the appropriate direction indicator lamps instead of the hazard warning lights.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.14.</u>	<u>車線変更操作が完了すると、方向指示器がタイムリーに非作動となり、非常点滅表示灯が再び作動するものとする。</u> <u>Once the lane change manoeuvre is completed the direction indicator lamps shall be deactivated in a timely manner, and the hazard warning lights shall become active again.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.15.</u>	<u>(保留)</u> <u>(Reserved)</u>				
<u>5.1.6.3.9.16.</u>	<u>5.1.6.3.9.14.項に関わらず、RMF 介入の一部として複数の連続した車線変更が実行される場合、方向指示器はこれらの車線変更中は作動したままでもよいが、横方向の動作は追従する交通によって各車線変更操作が個別の操作として認識されることが保証されるものとする。</u> <u>Notwithstanding paragraph 5.1.6.3.9.14. when several consecutive lane changes are performed as part of the RMF intervention, the direction indicator may remain active throughout these lane changes while the lateral behaviour shall ensure that each lane change manoeuvre can be perceived as an individual manoeuvre by following traffic.</u>	<u>Pass Fail</u>			
<u>5.1.6.3.9.17.</u>		<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
	車両が RMF 介入中に車線変更を実行する機能を備えている場合、メーカーは前方、側方、及び後方の検出範囲を宣言するものとする。宣言された範囲は、車両のすぐ左又は右の車線への変更が、車線変更中に他の車両又は道路利用者に重大な状況を引き起こさないことを評価するために十分なものでなければならない。 技術機関は、宣言された検出範囲と車線変更戦略の対応を評価し、付録8の関連する試験中に、車両の検知システムが車両を検出することを確認するものとする。これらの範囲は、宣言された範囲以上でなければならない。 If the vehicle is equipped with the capability to perform lane changes during the RMF intervention, the manufacturer shall declare the detection ranges to the front, side and rear. The declared ranges shall be sufficient to assess that a change into a lane immediately to the left or to the right of the vehicle does not cause a critical situation with another vehicle or road user during a lane change. The Technical Service shall assess the correspondence of declared detection ranges and lane change strategy and shall verify that the vehicle's sensing system detects vehicles during the relevant test in Annex 8. These ranges shall be equal or greater than the declared ranges.				
5.1.6.3.10.	システムは、RMF が車両を停止させた後、ドライバーが応答しないままである場合に、緊急通報のトリガー、ホーンの作動、非常点滅表示灯の作動継続といった緊急事態に外部の注意を引くための戦略を実装するものとする。 The system shall implement strategies to draw external attention to the emergency situation (e.g. triggering an emergency call, activating the horn, keeping the hazard warning lights active), when the driver remains unresponsive once RMF has brought the vehicle to standstill.	Pass Fail			
5.1.6.3.11.	M2/M3 車両の特別規定 Special provisions for M2/M3 vehicles				
5.1.6.3.11.1.	システムが乗客による手動の作動手段を提供する場合、RMF システムは RMF の起動時にこの乗客に指示を提	Pass Fail			

新			旧		
	供するものとする。この表示は、RMF 介入が開始されるか、運転者が作動をオーバーライドするまで継続するものとする。RMF の介入を抑制するため、運転者は乗客からの要求をオーバーライド可能であるものとする。 <u>In case the system provides a means for manual activation by a passenger, the RMF system shall provide an indication to this passenger upon activation of the RMF. This indication shall continue until the RMF intervention starts or the activation is overridden by the driver. The driver shall be enabled to override the request from the passenger in order to suppress the RMF intervention.</u>				
5.1.6.3.11.2.	車両構造に関する統合決議(R.E.3)で定義されているクラス I、II、又は A の車両に装着された RMF は、介入が開始される前に乗客に音響及び光学の表示を提供するものとする。 <u>An RMF fitted to a vehicle of Class I, II or A as defined in the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) shall provide an acoustic and optical indication to the passengers before the intervention would start.</u>	Pass Fail			
5.1.6.3.12.	システムインフォメーションデータ <u>型式認証時に、この規則の附則 6 で要求される文書パッケージと共に以下のデータを技術機関へ提供するものとする。</u> (a) <u>ドライバーが応答しないことをシステムが確認する方法に関する情報</u> (b) <u>システムが車線変更を実行可能か、及びシステムによって目標停止位置と見なされるものに関する情報</u> (c) <u>運転環境を検出する手段の説明</u> (d) <u>システムが介入するように設計されている道路種別（高速道路、田舎道、都市部等）及びこれがどのように保証されているかに関する情報/仕様</u> (e) <u>機能をオーバーライドする手段、及び意図しないオーバーライドに対する保護をシステムが提供する方法</u>	Pass Fail			

新			旧		
	(f)	<u>RMF 介入前及び介入中の警告を含む、ドライバーの警告及び情報のコンセプトの説明</u>			
	(g)	<u>車線変更機能の場合</u>			
	i.	<u>操作の安全性を確保するために実施された設計規定の詳細な説明</u>			
	ii.	<u>車両が他の道路利用者、障害物及び目標停止範囲を検出する手段</u>			
	III.	<u>システムが適切な目標停止範囲を選択する方法の説明及びこの選択の基礎となる安全基準の説明</u>			
	(h)	<u>高速道路、都市などの様々な交通環境に関してシステムが動作する最大速度の情報/仕様、及び周囲の交通に適応し、他の道路利用者を危険に晒す強い制動を行わない等の安全に停止するために速度がどの様に低下するかに関する情報/仕様</u>			
		<u>System information data</u>			
		<u>The following data shall be provided, together with the documentation package required in Annex 6 of this Regulation, to the Technical Service at the time of type approval:</u>			
	(a)	<u>Information on how the system confirms that the driver is unresponsive;</u>			
	(b)	<u>Information on whether the system is capable of performing lane changes and what is considered a target stop area by the system</u>			
	(c)	<u>Description of the means to detect the driving environment;</u>			
	(d)	<u>Information/specification on which road types (e.g. motorway, country roads, urban areas, etc.) the system is designed to intervene and how this is ensured;</u>			
	(e)	<u>Means to override the function and how the system provides protection against unintentional override;</u>			
	(f)				

新			旧		
<u>Description of the driver warning and information concept, including warning before and during an RMF intervention</u> <u>(g) In case of lane change capability</u> <u>i. A detailed description of the design provisions implemented to ensure safety of the manoeuvre</u> <u>ii. The means by which the vehicle detects others road users, obstacles and the target stop area</u> <u>III. Description of how the system selects an appropriate target stop area and a description of the safety criteria on which this selection is based</u> <u>(h) Information/specification of the maximum speed the system operates with regards to different traffic environments (highway, urban, etc.) as well as information/specification on how the speed is reduced (e.g. adapted to surrounding traffic; no harsh braking endangering other road users) in order to come to a safe stop.</u>					
5. 1. 7.	(略)	(略)	5. 1. 7.	(略)	(略)
5. 1. 8.	(略)		5. 1. 8.	(略)	
5. 1. 8. 1. ～ 5. 1. 11.	(略)	(略)	5. 1. 8. 1. ～ 5. 1. 11.	(略)	(略)
5. 2.	(略)		5. 2.	(略)	
5. 2. 1. ～5. 2. 2.	(略)	(略)	5. 2. 1. ～5. 2. 2.	(略)	(略)
5. 3.	(略)		5. 3.	(略)	
5. 3. 1.	(略)		5. 3. 1.	(略)	
5. 3. 1. 1. ～ 5. 3. 1. 7.	(略)	(略)	5. 3. 1. 1. ～ 5. 3. 1. 7.	(略)	(略)
5. 3. 2.	(略)		5. 3. 2.	(略)	
5. 3. 2. 1.	(略)	(略)	5. 3. 2. 1.	(略)	(略)
5. 3. 3.	(略)		5. 3. 3.	(略)	

新			旧		
5.3.3.1. ～	(略)	(略)	5.3.3.1. ～	(略)	(略)
5.3.3.5.			5.3.3.5.		
5.4.	(略)		5.4.	(略)	
5.4.1.	(略)		5.4.1.	(略)	
5.4.1.1. ～	(略)	(略)	5.4.1.1. ～	(略)	(略)
5.4.1.4.			5.4.1.4.		
5.4.2.	(略)		5.4.2.	(略)	
5.4.2.1.	(略)		5.4.2.1.	(略)	
5.4.2.1.1. ～	(略)	(略)	5.4.2.1.1. ～	(略)	(略)
5.4.3.			5.4.3.		
5.5.	(略)		5.5.	(略)	
5.5.1. ～5.6.1.	(略)	(略)	5.5.1. ～5.6.1.	(略)	(略)
5.6.1.1.	(略)		5.6.1.1.	(略)	
5.6.1.1.1. ～	(略)	(略)	5.6.1.1.1. ～	(略)	(略)
5.6.1.1.5.			5.6.1.1.5.		
5.6.1.2.	(略)		5.6.1.2.	(略)	
5.6.1.2.1. ～	(略)	(略)	5.6.1.2.1. ～	(略)	(略)
5.6.1.2.8.			5.6.1.2.8.		
5.6.1.3.	(略)		5.6.1.3.	(略)	
5.6.1.3.1.	(略)	(略)	5.6.1.3.1.	(略)	(略)
5.6.1.3.1.1.	(略)		5.6.1.3.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.1.3.1.2.	(略)		5.6.1.3.1.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.1.3.1.3.	(略)		5.6.1.3.1.3.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.2.	(略)		5.6.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.2.1.	(略)		5.6.2.1.	(略)	
5.6.2.1.1. ～	(略)	(略)	5.6.2.1.1. ～	(略)	(略)
5.6.2.1.4.			5.6.2.1.4.		
5.6.2.2.	(略)		5.6.2.2.	(略)	
5.6.2.2.1. ～	(略)	(略)	5.6.2.2.1. ～	(略)	(略)
5.6.2.2.6.			5.6.2.2.6.		
5.6.2.3.	(略)		5.6.2.3.	(略)	
5.6.2.3.1.	(略)	(略)	5.6.2.3.1.	(略)	(略)

新			旧		
5.6.2.3.1.1.	(略)		5.6.2.3.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.2.3.1.2.	(略)		5.6.2.3.1.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.6.4.1.2.	カテゴリーC の ACSF が能動(待機)状態の場合には、<u>他の車両が近くを運転している等、車線内の他の位置が状況又は運転者の入力の結果として妥当と見なされない限り</u>、カテゴリーB1 の ACSF は、車両を車線内中心へ向かわせるものとする。 これは、型式認可中に、<u>自動車製作者によって</u>技術機関に証明されるものとする。 When the ACSF of Category C is activated (standby) the ACSF of Category B1 shall aim to center the vehicle in the lane, <u>unless a different position in lane is deemed resonable due to the situation or resulting from driver input (e.g. when another vehicle is driving close beside).</u> This shall be demonstrated <u>by the vehicle manufacturer</u> to the Technical Service during type approval.	Pass Fail	5.6.4.1.2.	カテゴリーC の ACSF が能動(待機)状態の場合には、カテゴリーB1 の ACSF は、車両を車線内中心へ向かわせるものとする。 これは、型式認可中に、技術機関に証明されるものとする。 When the ACSF of Category C is activated (standby) the ACSF of Category B1 shall aim to center the vehicle in the lane. This shall be demonstrated to the Technical Service during type approval.	Pass Fail
5.6.4.2.	(略)		5.6.4.2.	(略)	
5.6.4.2.1. ～ 5.6.4.2.2.	(略)	(略)	5.6.4.2.1. ～ 5.6.4.2.2.	(略)	(略)
5.6.4.2.3.	システムは、運転者による故意の意図的な操作の後にのみ能動(待機モード)されるものとする。 運転者による作動は、歩行者及び自転車が禁止され、設計により、対向する交通と分離する物理的分離が取り付けられ、かつ、車両が走行する方向に、少なくとも2つの車線を有する場合にのみ可能であるものとする。これらの状況は、少なくとも2つの独立した方法により保証されるものとする。 カテゴリーC の ACSF を許容する区分の道路タイプからカテゴリーC の ACSF が許容されない道路タイプへと移行する場合、<u>2つの高速道路の接続といった進行方向の2番目の車線の消失が上記を満たさない唯一の状況でない限り</u>、システムは自動的に不動作(オフモード)となるものとする。 The system shall only be activated (standby mode) after a deliberate action by the driver. Activation by the driver shall only be possible on roads where pedestrians and cyclists are prohibited and which, by design, are equipped with a physical separation that	Pass Fail	5.6.4.1.2.	システムは、運転者による故意の意図的な操作の後にのみ能動(待機モード)されるものとする。 運転者による作動は、歩行者及び自転車が禁止され、設計により、対向する交通と分離する物理的分離が取り付けられ、かつ、車両が走行する方向に、少なくとも2つの車線を有する場合にのみ可能であるものとする。これらの状況は、少なくとも2つの独立した方法により保証されるものとする。 カテゴリーC の ACSF を許容する区分の道路タイプからカテゴリーC の ACSF が許容されない道路タイプへと移行する場合システムは自動的に不動作(オフモード)となるものとする。 The system shall only be activated (standby mode) after a deliberate action by the driver. Activation by the driver shall only be possible on roads where pedestrians and cyclists are prohibited and which, by design, are equipped with a physical separation that	Pass Fail

新			旧		
	divides the traffic moving in opposite directions and which have at least two lanes in the direction the vehicles are driving. These conditions shall be ensured by the use of at least two independent means. In the case of a transition from a road type with a classification permitting an ACSF of Category C, to a type of road where an ACSF of Category C is not permitted, the system shall be deactivated automatically (off mode), <u>unless a missing second lane in driving direction is the only condition not fulfilled from the above (e.g. connector between two highways).</u>			divides the traffic moving in opposite directions and which have at least two lanes in the direction the vehicles are driving. These conditions shall be ensured by the use of at least two independent means. In the case of a transition from a road type with a classification permitting an ACSF of Category C, to a type of road where an ACSF of Category C is not permitted, the system shall be deactivated automatically (off mode).	
5.6.4.2.4.	(略)	(略)	5.6.4.2.4.	(略)	(略)
5.6.4.2.5.	(略)		5.6.4.2.5.	(略)	
5.6.4.3.	無効化 運転者によるステアリング入力によって、システムのステアリング動作が無効になるものとする。システムが提供する方向制御を無効化するために必要なステアリングコントロール力は、50Nを超えないものとする。 システムは能動状態のままであってもよいが、無効化期間中は運転者が優先されることを条件とする。 Overriding A steering input by the driver shall override the steering action of the system. The steering control effort necessary to override the directional control provided by the system shall not exceed 50 N. The system may remain <u>active</u> provided that priority is given to the driver during the overriding period.	Pass Fail	5.6.4.3.	無効化 運転者によるステアリング入力によって、システムのステアリング動作が無効になるものとする。システムが提供する方向制御を無効化するために必要なステアリングコントロール力は、50Nを超えないものとする。 システムは能動状態(<u>スタンバイモード</u>)のままであってもよいが、無効化期間中は運転者が優先されることを条件とする。 Overriding A steering input by the driver shall override the steering action of the system. The steering control effort necessary to override the directional control provided by the system shall not exceed 50 N. The system may remain <u>activated (standby mode)</u> provided that priority is given to the driver during the overriding period.	Pass Fail
5.6.4.4.	(略)	(略)	5.6.4.4.	(略)	(略)
5.6.4.5.	(略)		5.6.4.5.	(略)	
5.6.4.5.1. ～ 5.6.4.5.6.	(略)	(略)	5.6.4.5.1. ～ 5.6.4.5.6.	(略)	(略)
5.6.4.6.	(略)		5.6.4.6.	(略)	
5.6.4.6.1. ～	(略)	(略)	5.6.4.6.1. ～	(略)	(略)

新		旧	
5. 6. 4. 6. 7.		5. 6. 4. 6. 7.	
5. 6. 4. 6. 8. (略)		5. 6. 4. 6. 8. (略)	
5. 6. 4. 6. 8. 1. ～ (略)	(略)	5. 6. 4. 6. 8. 1. ～ (略)	(略)
5. 6. 4. 7.		5. 6. 4. 7.	
5. 6. 4. 8. (略)		5. 6. 4. 8. (略)	
5. 6. 4. 8. 1. ～ (略)	(略)	5. 6. 4. 8. 1. ～ (略)	(略)
5. 6. 4. 8. 4.		5. 6. 4. 8. 4.	
5. 6. 4. 9. (略)		5. 6. 4. 9. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. (略)	(略)	5. 6. 4. 9. 1. (略)	(略)
5. 6. 4. 9. 1. 1. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 1. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. 2. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 2. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. 3. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 3. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. 4. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 4. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. 5. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 5. (略)	
5. 6. 4. 9. 1. 6. (略)		5. 6. 4. 9. 1. 6. (略)	
5. 6. 4. 10. (略)	(略)	5. 6. 4. 10. (略)	(略)
5. 7. (略)		5. 7. (略)	
5. 7. 1. (略)		5. 7. 1. (略)	
5. 7. 1. 1. ～ (略)	(略)	5. 7. 1. 1. ～ (略)	(略)
5. 7. 1. 10. (略)		5. 7. 1. 10. (略)	
5. 7. 1. 11. (略)		5. 7. 1. 11. (略)	
5. 7. 1. 11. 1. ～ (略)	(略)	5. 7. 1. 11. 1. ～ (略)	(略)
5. 7. 1. 12. (略)		5. 7. 1. 12. (略)	
5. 7. 1. 12. 1. (略)		5. 7. 1. 12. 1. (略)	
5. 7. 1. 12. 2. (略)		5. 7. 1. 12. 2. (略)	
5. 7. 1. 12. 3. (略)		5. 7. 1. 12. 3. (略)	
5. 7. 1. 13. ～ (略)	(略)	5. 7. 1. 13. ～ (略)	(略)
5. 7. 1. 21. (略)		5. 7. 1. 21. (略)	
6. 試験規定 <u>Test provisions</u>	判定 Judgment	6. 試験規定 <u>TEST PROVISIONS</u>	判定 Judgment
6. 1. (略)		6. 1. (略)	

新			旧		
6. 1. 4.	(略)		6. 1. 4.	(略)	
6. 2.	(略)		6. 2.	(略)	
6. 2. 1. 、 6. 2. 2.	(略)	(略)	6. 2. 1. 、 6. 2. 2.	(略)	(略)
6. 2. 4.	(略)		6. 2. 4.	(略)	
6. 2. 5.			6. 2. 5.		
6. 2. 3.	(略)		6. 2. 3.	(略)	
6. 3. 1. ～	(略)	(略)	6. 3. 1. ～	(略)	(略)
6. 3. 4. 1.			6. 3. 4. 1.		
附則 3	ステアリング装置及びブレーキ装置のエネルギー供給源が共通である車両のブレーキ性能	判定 Judgment	附則 3	ステアリング装置及びブレーキ装置のエネルギー供給源が共通である車両のブレーキ性能	判定 Judgment
Annex3	<u>Braking Performance for vehicles using the same energy source to supply steering equipment and braking device</u>		Annex3	<u>BRAKING PERFORMANCE FOR VEHICLES USING THE SAME ENERGY SOURCE TO SUPPLY STEERING EQUIPMENT AND BRAKING DEVICE</u>	
1.	(略)		1.	(略)	
1. 1. ～3.	(略)	(略)	1. 1. ～3.	(略)	(略)
附則 4	ASE を装備した車両に関する追加規定	判定 Judgment	附則 4	ASE を装備した車両に関する追加規定	判定 Judgment
Annex4	<u>Additional provisions for vehicles equipped with ASE</u>		Annex4	<u>ADDITIONAL PROVISIONS FOR VEHICLES EQUIPPED WITH ASE</u>	
1.	(略)	(略)	1.	(略)	(略)
2.	(略)		2.	(略)	
2. 1.	(略)		2. 1.	(略)	
2. 1. 1. ～2. 1. 4.	(略)	(略)	2. 1. 1. ～2. 1. 4.	(略)	(略)
2. 2.	(略)		2. 2.	(略)	
2. 2. 1. ～	(略)	(略)	2. 2. 1. ～	(略)	(略)
2. 2. 1. 1.			2. 2. 1. 1.		
2. 2. 1. 2.	(略)		2. 2. 1. 2.	(略)	
2. 2. 1. 2. 1.	(略)	(略)	2. 2. 1. 2. 1.	(略)	(略)
2. 3.	(略)		2. 3.	(略)	
2. 3. 1.	(略)		2. 3. 1.	(略)	
2. 3. 1. 1. ～	(略)	(略)	2. 3. 1. 1. ～	(略)	(略)
2. 3. 1. 3.			2. 3. 1. 3.		

新			旧		
附則 5 Annex5	純油圧式ステアリングトランスミッションを備えた トレーラに関する規定 <u>Provisions for trailers having purely hydraulic steering transmissions</u>	判定 Judgment	附則 5 Annex5	純油圧式ステアリングトランスミッションを備えた トレーラに関する規定 <u>PROVISIONS FOR TRAILERS HAVING PURELY HYDRAULIC STEERING TRANSMISSIONS</u>	判定 Judgment
1.	(略)	(略)	1.	(略)	(略)
2.	(略)		2.	(略)	
2. 1.	(略)		2. 1.	(略)	
2. 1. 1.	(略)	(略)	2. 1. 1.	(略)	(略)
2. 2.	(略)		2. 2.	(略)	
2. 2. 1.	(略)	(略)	2. 2. 1.	(略)	(略)
2. 3.	(略)		2. 3.	(略)	
2. 3. 1.	(略)	(略)	2. 3. 1.	(略)	(略)
附則 6 Annex6	電子制御システムの安全要素に適用する特別要件 Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control systems	判定 Judgment	附則 6 Annex6	電子制御システムの安全要素に適用する特別要件 Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control systems	判定 Judgment
4.	検証及び試験 <u>Verification and test</u>		4.	検証及び試験 <u>VERIFICATION AND TEST</u>	
4. 1.	(略)		4. 1.	(略)	
4. 1. 1. ～ 4. 1. 2. 1.	(略)	(略)	4. 1. 1. ～ 4. 1. 2. 1.	(略)	(略)
付録 Appendix	電子システムのための <u>モデル評価書</u> Model assesment form for Electronic Systems (略)		付録 Appendix	電子システムの <u>評価書モデル</u> Model assesment form for Electronic Systems (略)	
附則 6 Annex6	複合電子車両制御システムの安全性に適用する特別 要件 <u>Special requirements to be applied to the safety aspects of complex electronic vehicle control system</u>	判定 Judgment	附則 6 Annex6	複合電子車両制御システムの安全性に適用する特別 要件 <u>SPECIAL REQUIREMENTS TO BE APPLIED TO THE SAFETY ASPECTS OF COMPLEX ELECTRONIC VEHICLE CONTROL SYSTEMS</u>	判定 Judgment
4.	検証及び試験 <u>Verification and test</u>		4.	検証及び試験 <u>VERIFICATION AND TEST</u>	

新			旧		
4. 1.	(略)		4. 1.	(略)	
4. 1. 1. ～	(略)	(略)	4. 1. 1. ～	(略)	(略)
4. 1. 2. 1.			4. 1. 2. 1.		
附則 7	牽引車両からのトレーラーステアリングシステムの動力供給に関する特別規定	判定	附則 7	牽引車両からのトレーラーステアリングシステムの動力供給に関する特別規定	判定
Annex7	Special provisions for the powering of trailer steering systems from the towing vehicle	Judgment	Annex7	Special provisions for the powering of trailer steering systems from the towing vehicle	Judgment
1.	(略)		1.	(略)	
2.	(略)		2.	(略)	
2. 1.	(略)		2. 1.	(略)	
2. 1. 1. ～2. 3.	(略)	(略)	2. 1. 1. ～2. 3.	(略)	(略)
2. 4.	(略)		2. 4.	(略)	
2. 4. 1.	(略)	(略)	2. 4. 1.	(略)	(略)
2. 5.	(略)		2. 5.	(略)	
2. 5. 1. ～2. 5. 2.	(略)	(略)	2. 5. 1. ～2. 5. 2.	(略)	(略)
2. 6.	(略)		2. 6.	(略)	
2. 6. 1.	(略)	(略)	2. 6. 1.	(略)	(略)
3.	(略)		3.	(略)	
3. 1. ～3. 3.	(略)	(略)	3. 1. ～3. 3.	(略)	(略)
3. 4.	(略)		3. 4.	(略)	
3. 4. 1. ～3. 5.	(略)	(略)	3. 4. 1. ～3. 5.	(略)	(略)
3. 6.	(略)		3. 6.	(略)	
3. 6. 1.	(略)	(略)	3. 6. 1.	(略)	(略)
3. 6. 2.	(略)		3. 6. 2.	(略)	
3. 6. 2. 1. ～	(略)	(略)	3. 6. 2. 1. ～	(略)	(略)
3. 6. 3.			3. 6. 3.		
3. 7.	(略)		3. 7.	(略)	
3. 8. 1.	(略)	(略)	3. 8. 1.	(略)	(略)
*	(略)		*	(略)	
附則 8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要	判定	附則 8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要	判定

新			旧		
Annex 8	件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	Judgment	Annex 8	件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	Judgment
1.	(略)		1.	(略)	
2.	試験条件 試験は、良好な粘着性を供給する平らで乾燥したアスファルト又はコンクリート路面で実施するものとする。周囲温度は、0℃～45℃とする。 <u>メーカーからの求めに応じ、技術機関が合意をした場合には、試験条件(乾燥していない路面、指定された最低周囲温度未満等)を逸脱し、性能要件を満たさずに試験を実施してもよい。</u> Testing conditions The tests shall be performed on a flat, dry asphalt or concrete surface affording good adhesion. The ambient temperature shall be between 0°C and 45°C. <u>At the request of the manufacturer and with the agreement of the Technical Service tests may be conducted under deviating test conditions (suboptimal sonditions, e.g. on a not dry surface; below the specified minimum ambient temperature), whilst the performance requirements are still to be met.</u>	Pass Fail	2.	試験条件 試験は、良好な粘着性を供給する平らで乾燥したアスファルト又はコンクリート路面で実施するものとする。周囲温度は、0℃～45℃とする。 Testing conditions The tests shall be performed on a flat, dry asphalt or concrete surface affording good adhesion. The ambient temperature shall be between 0°C and 45°C.	Pass Fail
2. 1. ～2. 2.	(略)	(略)	2. 1. ～2. 2.	(略)	(略)
2. 3.	(略)		2. 3.	(略)	
2. 3. 1. ～2. 5.	(略)	(略)	2. 3. 1. ～2. 5.	(略)	(略)
3.	(略)		3.	(略)	
3. 1.	(略)		3. 1.	(略)	
3. 1. 1.	(略)		3. 1. 1.	(略)	
3. 1. 1. 1. ～ 3. 1. 1. 2.	(略)	(略)	3. 1. 1. 1. ～ 3. 1. 1. 2.	(略)	(略)
3. 1. 2.	(略)		3. 1. 2.	(略)	
3. 1. 2. 1. ～ 3. 1. 2. 3.	(略)	(略)	3. 1. 2. 1. ～ 3. 1. 2. 3.	(略)	(略)

新			旧		
3. 2.	(略)		3. 2.	(略)	
3. 2. 1.	(略)		3. 2. 1.	(略)	
3. 2. 1. 1. ～ 3. 2. 1. 3.	(略)	(略)	3. 2. 1. 1. ～ 3. 2. 1. 3.	(略)	(略)
3. 2. 2.	(略)		3. 2. 2.	(略)	
3. 2. 2. 1. ～ 3. 2. 2. 2.	(略)	(略)	3. 2. 2. 1. ～ 3. 2. 2. 2.	(略)	(略)
3. 2. 3.	(略)		3. 2. 3.	(略)	
3. 2. 3. 1. ～ 3. 2. 3. 2.	(略)	(略)	3. 2. 3. 1. ～ 3. 2. 3. 2.	(略)	(略)
3. 2. 4.	(略)		3. 2. 4.	(略)	
3. 2. 4. 1. ～ 3. 2. 4. 2.	(略)	(略)	3. 2. 4. 1. ～ 3. 2. 4. 2.	(略)	(略)
3. 2. 5.	(略)		3. 2. 4.	(略)	Pass Fail
3. 2. 5. 1. ～ 3. 2. 5. 2.	(略)	(略)	3. 2. 5. 1. ～ 3. 2. 5. 2.	(略)	(略)
3. 3.	(略)		3. 3.	(略)	Pass Fail
3. 3. 1. ～3. 3. 5.	(略)	(略)	3. 3. 1. ～3. 3. 5.	(略)	(略)
3. 4.	(略)		3. 4.	(略)	
3. 5.	(略)		3. 5.	(略)	Pass Fail
3. 5. 1.	(略)		3. 5. 1.	(略)	
3. 5. 1. 1.	(略)		3. 5. 1. 1.	(略)	
3. 5. 1. 2.	以下の場合に試験要件は満たされる： (a)～(i) 略 (j) 横移動が自動的に開始し、 <u>車線変更操作中に方向指示器の操作装置(ラッチ位置)が完全に作動していない場合</u> 、方向指示器は車線変更操作の終了前には停止せず、カテゴリ－B1 の ACSF 再開後 0.5 秒以内に停止する。 The requirements of the test are fulfilled if: (a)～(i) 略 (j) The direction indicator is deactivated not before the end of the lane change manoeuvre and no later than 0.5 seconds after B1 has resumed,	(略)	3. 5. 1. 2.	以下の場合に試験要件は満たされる： (a)～(i) 略 (j) 横移動が自動的に開始した <u>場合</u> 、方向指示器は車線変更操作の終了前には停止せず、カテゴリ－B1 の ACSF 再開後 0.5 秒以内に停止する。 The requirements of the test are fulfilled if: (a)～(i) 略 (j) The direction indicator is deactivated not before the end of the lane change manoeuvre and no later than 0.5 seconds after B1 has resumed, in case the lateral movement is	(略)

新			旧		
	in case the lateral movement is initiated automatically <u>and the direction indicator control was not fully engaged (latched position) during the lane change manoeuvre.</u>			initiated automatically.	
3.5.1.3.	(略)	(略)	3.5.1.3.	(略)	(略)
3.5.2.	(略)		3.5.2.	(略)	
3.5.2.1.	(略)	(略)	3.5.2.1.	(略)	(略)
3.5.2.2.	(略)	<u>Yes No</u>	3.5.2.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>
3.5.2.2.1. ～	(略)	(略)	3.5.2.2.1. ～	(略)	(略)
3.5.2.2.3.			3.5.2.2.3.		
3.5.3.	(略)		3.5.3.	(略)	
3.5.3.1. ～	(略)	(略)	3.5.3.1. ～	(略)	(略)
3.5.3.3.			3.5.3.3.		
3.5.4.	(略)		3.5.4.	(略)	
3.5.4.1.	(略)		3.5.4.1.	(略)	
3.5.4.2.	(略)	(略)	3.5.4.2.	(略)	(略)
3.5.5.	(略)		3.5.5.	(略)	
3.5.5.1. ～	(略)	(略)	3.5.5.1. ～	(略)	(略)
3.5.5.2.			3.5.5.2.		
3.5.6.	(略)		3.5.6.	(略)	
3.5.6.1.	(略)		3.5.6.1.	(略)	
3.5.6.2.	(略)	(略)	3.5.6.2.	(略)	(略)
3.5.7.	(略)		3.5.7.	(略)	
3.5.7.1.	(略)		3.5.7.1.	(略)	
3.5.7.1.1.	(略)		3.5.7.1.1.	(略)	
3.5.7.1.2.	(略)	(略)	3.5.7.1.2.	(略)	(略)
3.5.7.2.	(略)		3.5.7.1.	(略)	
3.5.7.2.1.	(略)		3.5.7.1.1.	(略)	
3.5.7.2.2.	(略)	(略)	3.5.7.1.2.	(略)	(略)
3.5.7.3.	(略)		3.5.7.3.	(略)	
3.5.7.3.1. ～	(略)	(略)	3.5.7.3.1. ～	(略)	(略)
3.5.7.3.2.			3.5.7.3.2.		

新		旧	
3. 6.	<u>RMF 試験</u> <u>車両は、輪郭が明瞭な関連する全ての車線表示のある道路上で、作動された RMF を使用して運転するものとする。</u> <u>試験条件及び車速は、メーカーが宣言したシステムの動作範囲内であるものとする。</u> <u>以下に記載する義務付けされた試験の具体的な詳細については、RMF が動作するように設計されていると申告されたユースケースに対し必要とされる試験に順応させるために、自動車メーカーと技術機関の間で検討し、合意するものとする。</u> <u>加えて、メーカーは、5. 1. 6. 3. 項で定義された要求事項を、システムインフォメーションデータで車両メーカーによって指定されている RMF の全作動範囲で満足することを、技術機関が充足する様に証明するものとする。これは、テストレポートに添付された適切な文書によって達成してもよい。</u> <u>Tests for RMF</u> <u>The vehicle shall be driven with an activated RMF on a road with all relevant lane markings in a good visible shape.</u> <u>The test conditions and the vehicle speeds shall be within the operating range of the system as declared by the manufacturer.</u> <u>Specific details of the mandatory tests described below shall be discussed and agreed between the vehicle manufacturer and the Technical Service to adapt the required testing to the declared use case(s) for which the RMF is designed to operate.</u> <u>In addition, the manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the Technical Service that the requirements defined in paragraph</u>		<u>(新設)</u>

新			旧		
	<u>5.1.6.3. are fulfilled in the whole operating range of the RMF (specified by the vehicle manufacturer in the system information data). This may be achieved on the basis of appropriate documentation appended to the test report.</u>				
3.6.1.	<u>車両を自車走行車線内で安全に停止させることを目的としたRMFの試験</u> <u>車両は、介入が開始される方法で運転されなければならない。</u> <u>次の場合に試験要件を満足する。</u> (a) <u>5.1.6.3.2.項で定義されているとおり、光学警告信号及び追加の音響又は触覚警告信号によって進行中の介入が運転者に示される。</u> (b) <u>介入の開始とともに、非常点滅表示灯を作動させる信号が発せられる。</u> (c) <u>5.1.6.3.6.項に記載されているとおり、要求減速度が4m/s²を超えない。</u> (d) <u>RMFが車両を安全に停止させた場合に、マニュアル入力なしに車両が動き出さない。</u> <u>Tests for an RMF, with the purpose of bringing the vehicle to a safe stop inside its own lane of travel:</u> <u>The vehicle shall be driven in a way that an intervention is initiated.</u> <u>The test requirements are fulfilled if:</u> (a) <u>The ongoing intervention is indicated to the driver by an optical warning signal and additionally an acoustic and/or haptic warning signal as defined in paragraph 5.1.6.3.2.</u> (b) <u>The signal to activate the hazard warning lights is generated with the start of the intervention.</u>	Pass Fail			

新			旧		
	<u>(c) The deceleration demand does not exceed 4m/s2 as described in paragraph 5.1.6.3.6.</u> <u>(d) Once RMF has brought the vehicle to a safe stop, the vehicle does not move away without manual input.</u>				
3.6.2.	<u>車両を自車走行車線外で安全に停止させることを目的としたRMFの試験</u> <u>Tests for an RMF, with the purpose of bringing the vehicle to a safe stop outside its own lane of travel:</u>				
3.6.2.1.	<u>シナリオ A</u> <u>5.1.6.3.9.8.2. 項の規定に従って、車線変更操作が可能である。</u> <u>車両は、現在の走行車線の外側にある目標の停止場所が利用可能である間に、RMF 介入が開始される方法で運転されるものとする。目標車線に別の車両がある場合、RMF 車両の目標車線への車線変更を妨げないように配置するものとする。</u> <u>次の場合に試験要件を満足する。</u> <u>(a) 5.1.6.3.2. 項で定義されているとおり、少なくとも光学及び音響又は触覚警告信号によって進行中の介入が運転者に示される。</u> <u>(b) 介入の開始と共に、非常点滅表示灯を作動させる信号が発せられる。</u> <u>(c) 他の道路利用者に対し、車線変更操作が事前に示される。</u> <u>(d) 5.1.6.3.9.8. 項及びその下位項の規定に従って RMF 車が車線を変更する。</u> <u>Scenario A:</u> <u>A Lane Change Manoeuvre is possible according to the provisions of paragraph 5.1.6.3.9.8.2.</u> <u>The vehicle shall be driven in a way that an RMF intervention is initiated while a target stop</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
	<u>area outside the current lane of travel is available. In case there is another vehicle in the target lane this shall be positioned in a way not preventing a lane change of the RMF vehicle to the target lane.</u> <u>The test requirements are fulfilled if:</u> <u>(a) The ongoing intervention is indicated to the driver by at least an optical and acoustic and/or haptic warning signal as defined in paragraph 5.1.6.3.2.</u> <u>(b) The signal to activate the hazard warning lights is generated with the start of the intervention.</u> <u>(c) The lane change manoeuvre is indicated in advance to other road users.</u> <u>(d) The RMF vehicle changes the lane(s) following the provisions of paragraph 5.1.6.3.9.8. and its subparagraphs.</u>				
<u>3.6.2.2.</u>	<u>シナリオ B</u> <u>5.1.6.3.9.8.2. 項の規定に従って、車線変更操作が不可能である。</u> <u>車両は、現在の走行車線の外側の目標停止エリアが利用可能である間に RMF 介入が開始される方法で運転されるものとする。 RMF 介入の開始時に、ターゲット車線への RMF 車両の車線変更操作を防止するように配置された別の車両がターゲット車線に存在するものとする。</u> <u>次の場合に試験要件を満足する。</u> <u>(a) 5.1.6.3.2. 項で定義されているとおり、少なくとも光学及び音響又は触覚警告信号によって進行中の介入が運転者に示される。</u> <u>(b) 介入の開始と共に、非常点滅表示灯を作動させる信号が発せられる。</u> <u>(c)</u>	<u>Pass Fail</u>			

新			旧		
<u>他の道路利用者に対し、車線変更操作が事前に示される。</u> <u>(d) 目標車線内の車両が車線変更操作を妨害している限り、RMF 車両が車線変更操作を開始しない。</u> <u>Scenario B:</u> <u>A Lane Change Manoeuvre is not possible according to the provisions of paragraph 5.1.6.3.9.8.2.</u> <u>The vehicle shall be driven in a way that an RMF intervention is initiated while a target stop area outside the current lane of travel is available. At the start of the RMF intervention there shall be another vehicle in the target lane positioned in a way preventing a lane change manoeuvre of the RMF vehicle to the target lane.</u> <u>The test requirements are fulfilled if:</u> <u>(a) The ongoing intervention is indicated to the driver by at least an optical and acoustic and/or haptic warning signal as defined in paragraph 5.1.6.3.2.</u> <u>(b) The signal to activate the hazard warning lights is generated with the start of the intervention.</u> <u>(c) The lane change manoeuvre is indicated in advance to other road users.</u> <u>(d) The RMF vehicle does not start a lane change manoeuvre as long as the vehicle in the target lane is still positioned in a way preventing a lane change manoeuvre.</u>					
TRIAS 12-R013H-02 乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）			TRIAS 12-R013H-02 乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）		

新					旧				
1. ～3. (略) 付表 1 乗用車の制動装置の試験記録及び成績 (Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form) (略) 1. ～4. (略) 5. 試験成績 (Test results) 5. 1. 1. 4. ～5. 2. 20. (略) 5. 2. 22. 制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号の発生 (Generation of a braking signal to illuminate stop lamps)					1. ～3. (略) 付表 1 乗用車の制動装置の試験記録及び成績 (Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form) (略) 1. ～4. (略) 5. 試験成績 (Test results) 5. 1. 1. 4. ～5. 2. 20. (略) 5. 2. 22. 制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号の発生 (Generation of a braking signal to illuminate stop lamps)				
	減速度 (Vehicle decelerations)	その他、条件 (Other conditions)	信号発生 (Signal generation)			減速度 (Vehicle decelerations)	その他、条件 (Other conditions)	信号発生 (Signal generation)	
自動指令制動による主制動装置の作動 (Activation of the service braking system by automatically commanded braking))	<u>≦1.3</u> m/s ²		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)	自動指令制動による主制動装置の作動 (Activation of the service braking system by automatically commanded braking))	<u>≦0.7</u> m/s ²		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)
	<u>>1.3</u> m/s ²		信号を発生するものとする (The signal shall be generated)	適・否 (Pass・Fail)		<u>≧0.7</u> m/s ²		信号を発生するものとする (The signal shall be generated)	適・否 (Pass・Fail)
回生制動装置の作動 (Activation of the electric regenerative braking systems)	<u>(削除)</u>				回生制動装置の作動 (Activation of the electric regenerative braking systems)	<u>≦0.7</u> m/s ²		<u>信号を発生しないものとする</u> (The signal shall not be generated)	<u>適・否</u> (Pass・Fail)

新						旧					
		$\leq 1.3\text{m/s}^2$		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)			$> 0.7\text{m/s}^2$ <u>かつ</u> (and) $\leq 1.3\text{m/s}^2$		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)
		$> 1.3\text{m/s}^2$		信号を発生するものとする (The signal shall be generated)	適・否 (Pass・Fail)			$> 1.3\text{m/s}^2$		信号を発生するものとする (The signal shall be generated)	適・否 (Pass・Fail)
緊急制動の作動 (Activation of emergency braking)	(a)信号は <u>車</u> <u>両</u> 減速度(推定値)から発生しても良い (The signal may be generated from a prediction of the vehicle deceleration)	$\geq 6.0\text{m/s}^2$		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)	緊急制動の作動 (Activation of emergency braking)	(a)信号は <u>車</u> <u>体</u> 減速度(推定値)から発生しても良い (The signal may be generated from a prediction of the vehicle deceleration)	$\geq 6.0\text{m/s}^2$		信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)
		$< 6.0\text{m/s}^2$ (2.5m/s^2 まで下がる) (fall below 2.5m/s^2)		信号を発生しないものとする (The signal shall not be generated)	適・否 (Pass・Fail)			$< 6.0\text{m/s}^2$ (2.5m/s^2 まで下がる) (fall below 2.5m/s^2)		信号を発生しないものとする (The signal shall not be generated)	適・否 (Pass・Fail)
	(b)信号はABS作動時に50km/h超の車速で発生しても良い (The signal may be		車速50km/h超 ABS作動	信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)	(b)信号はABS作動時に50km/h超の車速で発生しても良い (The signal may be		車速50km/h超 ABS作動	信号を発生してもよい (The signal may be generated)	適・否 (Pass・Fail)	

新						旧					
	activate d at a sp eed above 50km/h w hen the a ntilock s ystem is fully cyc ling)		ABS非作動	信号を発生し ないものとする (The signal shall not be generated)	適・否 (Pass・Fail)		activate d at a sp eed above 50km/h w hen the a ntilock s ystem is fully cyc ling)		ABS非作動	信号を発生し ないものとする (The signal shall not be generated)	適・否 (Pass・Fail)
<u>TRIAS 31-J042R154-01</u> <u>軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）</u> 【別紙参照】						<u>(新設)</u>					
<u>TRIAS 31-J048R154-01</u> <u>車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）</u> 【別紙参照】						<u>(新設)</u>					
<u>(削除)</u>						<u>TRIAS 31-J049GTR019-01</u> <u>燃料蒸発ガス試験</u> <u>(略)</u>					
<u>TRIAS 31-J049R154-01</u> <u>燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）</u> 【別紙参照】						<u>(新設)</u>					
TRIAS 32-J052R048- <u>04</u> 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (略)						TRIAS 32-J052R048- <u>05</u> 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (略)					

新				旧			
TRIAS 32-R053-01 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (協定規則第 53 号) 1. ～3. (略) 付表 1-1.				TRIAS 32-R053-01 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (協定規則第 53 号) 1. ～3. (略) 付表 1-1.			
5. 1. ～5. 8. (略)				5. 1. ～5. 8. (略)			
5. 9.	灯火等は、混同が生じる恐れのある赤色光を前方に向けて発しないものとし、かつ、混同が生じる恐れのある白色光を後方に向けて発しないものとする。車両の室内灯用に取り付けた灯火装置は考慮に入れないものとする。疑義がある場合には、本要件への適合性は、以下の基準への適合性をもって確認するものとする。(図 1 及び図 2 参照) No red light which could give rise to confusion shall be emitted from a lamp as defined in <u>paragraph 2. 3.</u> of UN Regulation No.53 in a forward direction and no white light which could give rise to confusion, shall be emitted from a lamp as defined in <u>paragraph 2. 3.</u> of UN Regulation No.53 in a rearward direction. No account shall be taken of lighting devices fitted for the interior lighting of the vehicle.	(略)		5. 9.	灯火等は、混同が生じる恐れのある赤色光を前方に向けて発しないものとし、かつ、混同が生じる恐れのある白色光を後方に向けて発しないものとする。車両の室内灯用に取り付けた灯火装置は考慮に入れないものとする。疑義がある場合には、本要件への適合性は、以下の基準への適合性をもって確認するものとする。(図 1 及び図 2 参照) No red light which could give rise to confusion shall be emitted from a lamp as defined in <u>paragraph 2. 5.</u> of UN Regulation No.53 in a forward direction and no white light which could give rise to confusion, shall be emitted from a lamp as defined in <u>paragraph 2. 5.</u> of UN Regulation No.53 in a rearward direction. No account shall be taken of lighting devices fitted for the interior lighting of the vehicle.	(略)	
5. 9. 1. ～5. 22. (略)				5. 9. 1. ～5. 22. (略)			
付表 1-2. ～2-15. (略)				付表 1-2. ～2-15. (略)			
TRIAS 32-R149-01 照射灯火試験 (協定規則第 149 号 (前照灯)) 1. ～4. (略) 付表				TRIAS 32-R149-01 照射灯火試験 (協定規則第 149 号 (前照灯)) 1. ～4. (略) 付表			
4. 1. ～4. 11. 5 (略)				4. 1. ～4. 11. 5 (略)			
4. 13.	<u>該当する場合、ランプは、光源および／または LED モジュールが故障したとき</u> 、UN 規則 No. 48 の関連規定への適合を目的として故障信号を出力するように作製されるものとする。 <u>If applicable, the lamp shall be so made that, if a light source and/or a LED module has failed</u> , a failure signal in order to comply with the relevant provisions of UN Regulation No. 48 is provided.	(略)		4. 13.	<u>該当する場合、ランプは、</u> UN 規則 No. 48 の関連規定への適合を目的として故障信号を出力するように作製されるものとする。 <u>If applicable, the lamp shall be so made that</u> a failure signal in order to comply with the relevant provisions of UN Regulation No. 48 is provided.	(略)	
4. 14. ～5. 4. 5. 1. (略)				4. 14. ～5. 4. 5. 1. (略)			

新

旧

5.2.2.

「表 8：すれ違いビームの光度（光度の単位はすべて cd）」

RH 通行 *** 用のヘッドランプ、すれ違いビームの種別				クラス A		クラス B		クラス D		
附則 4 のビームパターン参照				図 A4-V		図 A4-V		図 A4-VI		
位置 (°)										
水平				垂直						
No.	要素	座標点／始点	終点	座標点	最小	最大	最小	最大	最小	最大
1	B50L	3.43 L		0.57 U		350		350		350
2	BR	2.50 R		1.00 U		1,750		1,750		
3	ゾーン III (パート C 参照)					625		625		625
4	50R	1.72 R		0.86 D	5,100		10,100		12,500	
5	75R	1.15 R		0.57 D	5,100		10,100		12,500	
6	50V	V		0.86 D			5,100		7,500	
7	50L	3.43 L		0.86 D		13,200 *		13,200 *		18,480
8	75L	3.43 L		0.57 D		10,600		10,600		
9	25L1	3.43L		1.72 D						18,800
10	25L2	9.00 L		1.72 D	1,250		1,700		2,500	
11	25R1	9.00 R		1.72 D	1,250		1,700		2,500	
12	25L3	15.00 L		1.72 D					1,250	
13	25R2	15.00 R		1.72 D					1,250	
14	15L	20.00 L		2.86 D					625	
15	15R	20.00 R		2.86 D					625	
	線分 I (A から B)	5.15 L	5.15 R	0.86 D					3,750	
	C-D	2.50 R		1.00 U						1,750
	線分 III とその下方	9.37 L	8.50 R	4.29 D						12,500
	ゾーン IV	5.15 L から 5.15 R - 0.86D から 1.72D			1,700		2,500			
	ゾーン I	9.00 L から 9.00 R - 1.72 D から 4.00 D				17,600		< 2I**		
	I _{max} R	1.72D の垂直上方、V-V 線の右側								43,800
	I _{max} L	V-V 線の左側								31,300

パート A

5.2.2.

表 8：すれ違いビームの光度（光度の単位はすべて cd）」

RH 通行 *** 用のヘッドランプ、すれ違いビームの種別				クラス A		クラス B		クラス D		
附則 4 のビームパターン参照				図 A4-V		図 A4-V		図 A4-VI		
		位置 (°)								
		水平		垂直						
No.	要素	座標点 ／始点	終点	座標点	最小	最大	最小	最大	最小	最大
1	B50L	3.43 L		0.57 U		350		350		350
2	BR	2.50 R		1.00 U		1,750		1,750		
3	ゾーン III (パート C 参照)					625		625		625
4	50R	1.72 R		0.86 D	5,100		10,100		12,500	
5	75R	1.15 R		0.57 D	5,100		10,100		12,500	
6	50V	V		0.86 D			5,100		7,500	
7	50L	3.43 L		0.86 D		13,200*		13,200*		18,480
8	75L	3.43 L		0.57 D		10,600		10,600		
9	25L1	3.43L		1.72 D						18,800
10	25L2	9.00 L		1.72 D	1,250		1,700		2,500	
11	25R1	9.00 R		1.72 D	1,250		1,700		2,500	
12	25L3	15.00 L		1.72 D					1,250	
13	25R2	15.00 R		1.72 D					1,250	
14	15L	20.00 L		2.86 D					625	
15	15R	20.00 R		2.86 D					625	
パート A	線分 I (A から B)	5.15 L	5.15 R	0.86 D					3,750	
	線分 I (C から D)	2.50 R		1.00 U						1,750
	線分 III とその下方	9.37 L	8.50 R	4.29 D						12,500
	ゾーン IV	5.15 L から 5.15 R - 0.86D から 1.72D			1,700		2,500			
	ゾーン I	9.00 L から 9.00 R - 1.72 D から 4.00 D				17,600		< 2I**		
	E _{max} R	1.72D の垂直上方、V-V 線の右側								43,800
	E _{max} L	V-V 線の左側								31,300

パート A

新

すれ違いビームの光度
Luminous intensities of passing-beam
RH 通行*** 用のヘッドランプ
Headlamps for RH traffic***, Passing beam of

		位置(°) Position in degrees				左 Left		右 Right	
		水平 horizontal		垂直 vertical					
		座標点／始点 at/from	終点 to	座標点 at					
パートA	No.	要素 Element							
	1	B50L	3.43 L		0.57 U				
	2	BR	2.50 R		1.00 U				
	3	ゾーンIII(パートC参照) Zone III (see Part C)							
	4	50R	1.72 R		0.86 D				
	5	75R	1.15 R		0.57 D				
	6	50V	V		0.86 D				
	7	50L	3.43 L		0.86 D				
	8	75L	3.43 L		0.57 D				
	9	25L1	3.43 L		1.72 D				
	10	25L2	9.00 L		1.72 D				
	11	25R1	9.00 R		1.72 D				
	12	25L3	15.00 L		1.72 D				
	13	25R2	15.00 R		1.72 D				
	14	15L	20.00 L		2.86 D				
	15	15R	20.00 R		2.86 D				
		線分I(A からB) Segment I A to B	5.15 L	5.15 R	0.86 D				
		C からD C to D	2.50 R		1.00 U				
		線分III とその下方 Segment III and under	9.37 L	8.50 R	4.29 D				
		ゾーンIV	5.15 L から5.15 R - 0.86Dから1.72D						
	ゾーンI	9.00 L から9.00 R - 1.72 D							
	I _{max} R	1.72D の垂直上方、 V-V線の右側							
	I _{max} L	V-V 線の左側							

5. 2. 2. 1. ～5. 3. 2. 5. (略)

旧

すれ違いビームの光度
Luminous intensities of passing-beam
RH 通行*** 用のヘッドランプ
Headlamps for RH traffic***, Passing beam of

		位置(°) Position in degrees				左 Left		右 Right	
		水平 horizontal		垂直 vertical					
		座標点／始点 at/from	終点 to	座標点 at					
パートA	No.	要素 Element							
	1	B50L	3.43 L		0.57 U				
	2	BR	2.50 R		1.00 U				
	3	ゾーンIII(パートC参照) Zone III (see Part C)							
	4	50R	1.72 R		0.86 D				
	5	75R	1.15 R		0.57 D				
	6	50V	V		0.86 D				
	7	50L	3.43 L		0.86 D				
	8	75L	3.43 L		0.57 D				
	9	25L1	3.43 L		1.72 D				
	10	25L2	9.00 L		1.72 D				
	11	25R1	9.00 R		1.72 D				
	12	25L3	15.00 L		1.72 D				
	13	25R2	15.00 R		1.72 D				
	14	15L	20.00 L		2.86 D				
	15	15R	20.00 R		2.86 D				
		線分I(A からB) Segment I A to B	5.15 L	5.15 R	0.86 D				
		線分I(C からD) Segment I C to D	2.50 R		1.00 U				
		線分III とその下方 Segment III and under	9.37 L	8.50 R	4.29 D				
		ゾーンIV	5.15 L から5.15 R - 0.86Dから1.72D						
	ゾーンI	9.00 L から9.00 R - 1.72 D							
	E _{max} R	1.72D の垂直上方、 V-V線の右側							
	E _{max} L	V-V 線の左側							

5. 2. 2. 1. ～5. 3. 2. 5. (略)

新

5.3.2.5.1.

パート B (屈曲モード) : 表 9 を適用する。ただし、No. 1、7、13 および 18 の行は下記に置き換える。

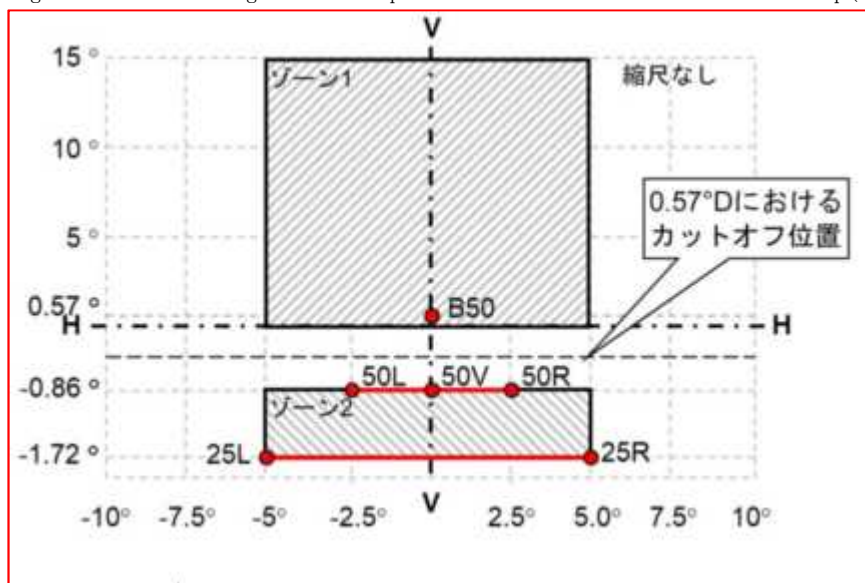
パート B	1	B50L	L 3.43	-	U 0.57	50 ⁴	530		530			790
	7	ゾーン III	表 11 の規定による		-		880	-	880	-	880	880
	13	50 L	L 3.43	-	D 0.86	1,700	-	1,700	-	3,400	-	3,400
	18	I _{max}	-	-	-	10,100	44,100	5,100	44,100	10,100	79,300 ⁷	20,300
												70,500 ²

5.3.2.5.2. ～5.4.4.1. (略)

5.4.4.2.

図 A4-IX : クラス BS ヘッドランプのすれ違いビーム測定点およびゾーン

Figure A4-IX : Passing beam test points and zones for Class BS headlamp(s)



5.4.4.3. ～5.4.5.1. (略)

附則 7

2.1. 汚れのない装置

非対称ビームパターンを有するヘッドランプの場合

旧

5.3.2.5.1.

パート B (屈曲モード) : 表 9 を適用する。ただし、No. 1、7、13 および 18 の行は下記に置き換える。

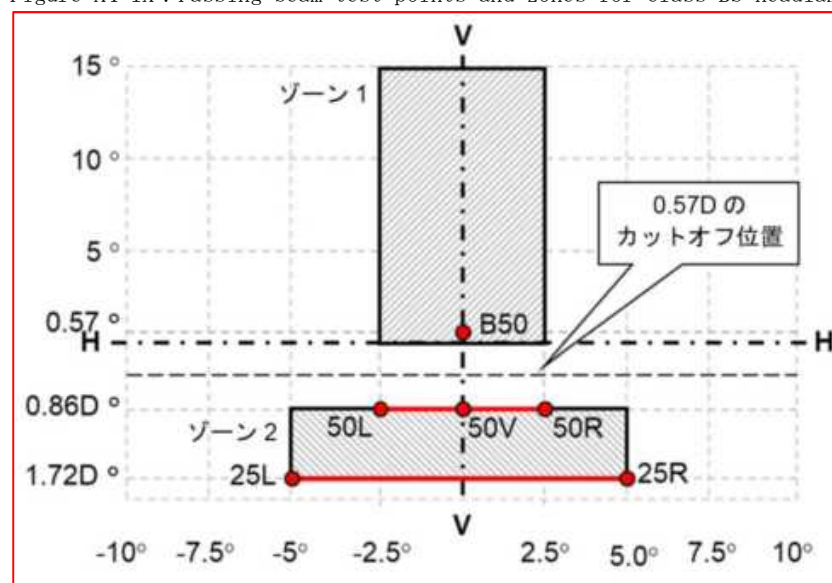
パート B	1	B50L	L 3.43	-	U 0.57	50 ⁴	530	50	350	50	625	50	625
	7	ゾーン III	表 11 の規定による		-		880	-	880	-	880	-	880
	13	50 L	L 3.43	-	D 0.86	1,700	-	1,700	-	3,400	-	3,400	-
	18	I _{max}	-	-	-	10,100	44,100	5,100	44,100	10,100	79,300 ⁷	20,300	70,500 ²

5.3.2.5.2. ～5.4.4.1. (略)

5.4.4.2.

図 A4-IX : クラス BS ヘッドランプのすれ違いビーム測定点およびゾーン

Figure A4-IX : Passing beam test points and zones for Class BS headlamp(s)



5.4.4.3. ～5.4.5.1. (略)

附則 7

2.1. 汚れのない装置

非対称ビームパターンを有するヘッドランプの場合

新								旧							
(a) AFS システム以外のすれ違いビーム (a) Passing-beam, except for AFS system								(a) AFS システム以外のすれ違いビーム (a) Passing-beam, except for AFS system							
測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference		測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference	
		左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right			左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right
右側通行用 right-hand traffic	50R							右側通行用 right-hand traffic	50R						
	B50L*								B50L*						
	25L2								25L						
左側通行用 left-hand traffic	50L							左側通行用 left-hand traffic	50L						
	B50R*								B50R*						
	25R2								25R						
(b) AFS システムのすれ違いビーム (b) Passing-beam, for AFS system クラスCすれ違いビームおよび他の規定された各すれ違いビームクラス: Class C passing beam and each specified other passing beam class:								(b) AFS システムのすれ違いビーム (b) Passing-beam, for AFS system							
測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference		測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference	
		左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right			左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right
右側通行用 right-hand traffic	50V							クラスC すれ違いビーム および他の規定された 各すれ違いビームクラス Class C passing beam and each specified other passing beam class	50V						
	B50L*								B50L*						
	25LL								25RR						
左側通行用 left-hand traffic	50V														
	B50R*														
	25RR														
2. 2. 汚れたヘッドランプ 非対称ビームパターンを有するヘッドランプの場合								2. 2. 汚れたヘッドランプ 非対称ビームパターンを有するヘッドランプの場合							

新								旧							
(a) AFS システム以外のすれ違いビーム (a) Passing-beam, except for AFS system								(a) AFS システム以外のすれ違いビーム (a) Passing-beam, except for AFS system							
測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference		測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference	
		左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right			左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right
右側通行用 right-hand traffic	50R							右側通行用 right-hand traffic	50R						
	B50L*								B50L*						
	25L2								25L						
左側通行用 left-hand traffic	50L							左側通行用 left-hand traffic	50L						
	B50R*								B50R*						
	25R2								25R						
(b) AFS システムのすれ違いビーム (b) Passing-beam, for AFS system クラスCすれ違いビームおよび他の規定された各すれ違いビームクラス: Class C passing beam and each specified other passing beam class:								(b) AFS システムのすれ違いビーム (b) Passing-beam, for AFS system							
測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference		測定点 test point		試験前 Before test		試験後 After test		差 (%) or *(cd) Difference	
		左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right			左 Left	右 Right	左 Left	右 Right	左 Left	右 Right
右側通行用 right-hand traffic	50V							クラスC すれ違いビーム および他の規定された 各すれ違いビームクラス Class C passing beam and each specified other passing beam class	50V						
	B50L*								B50L*						
	25LL								25RR						
左側通行用 left-hand traffic	50V														
	B50R*														
	25RR														
以下 (略)								以下 (略)							
TRIAS 33-R149-01 照射灯火試験 (協定規則第 149 号 (前部霧灯))								TRIAS 33-R149-01 照射灯火試験 (協定規則第 149 号 (前部霧灯))							
1. ～4. (略)								1. ～4. (略)							

新			旧		
付表			付表		
4. ～4. 9. (略)			4. ～4. 9. (略)		
4. 13.	<u>該当する場合、ランプは、光源および／またはLED モジュールが故障したとき</u>、UN 規則 No. 48 の関連規定への適合を目的として故障信号を出力するように作製されるものとする。 <u>If applicable, the lamp shall be so made that, if a light source and/or a LED module has failed</u>, a failure signal in order to comply with the relevant provisions of UN Regulation No. 48 is provided.	(略)	4. 13.	<u>該当する場合、ランプは</u> UN 規則 No. 48 の関連規定への適合を目的として故障信号を出力するように作製されるものとする。 <u>If applicable, the lamp shall be so made that</u> a failure signal in order to comply with the relevant provisions of UN Regulation No. 48 is provided.	(略)
4. 14. ～5. 5. 3. 2. 2. (略)			4. 14. ～5. 5. 3. 2. 2. (略)		
附則 7～9 (略)			附則 7～9 (略)		
TRIAS 33(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（低速走行時側方照射灯））			TRIAS 33(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（低速走行時側方照射灯））		
1. ～4. (略)			1. ～4. (略)		
付表			付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 10. 3. (略)			4. 6. ～5. 10. 3. (略)		

新			旧		
TRIAS 34-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯）） 1. ～4. （略） 付表			TRIAS 34-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯）） 1. ～4. （略） 付表		
4. ～4. 6. 1 （略）			4. ～4. 6. 1 （略）		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	（略）	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	（略）
4. 6. ～5. 1. 4. （略）			4. 6. ～5. 1. 4. （略）		
TRIAS 34(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端灯）） 1. ～4. （略） 付表			TRIAS 34(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端灯）） 1. ～4. （略） 付表		
4. ～4. 6. 1 （略）			4. ～4. 6. 1 （略）		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定され	（略）	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されること	（略）

新			旧		
	ることを通知書の注記に記載する。			を通知書の注記に記載する。	
4. 6. ～5. 1. 4 (略)			4. 6. ～5. 1. 4 (略)		
TRIAS 34(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 34(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 4. 7 (略)			4. 6. ～5. 4. 7 (略)		
TRIAS 35-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（前部反射器）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 35-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（前部反射器）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～5. 1. 3. 2. 1. (略)			4. ～5. 1. 3. 2. 1. (略)		
5. 1. 3. 2. 2.	5. 1. 4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>附則 4、1. 1 項および 1. 2 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0$ deg. or, if necessary, in all positions specified in <u>Annex 4, paragraphs</u>	(略)	5. 1. 3. 2. 2.	5. 1. 4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>5. 1. 4. 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0$ deg. or, if necessary, in all positions specified in Annex <u>paragraphs</u>	(略)

新			旧		
	<u>1.1. and 1.2.</u>			<u>5.1.4.</u>	
5.1.4～5.1.4.4. (略)			5.1.4～5.1.4.4. (略)		
5.1.4.4.3.	クラス IA または IB の <u>白色</u> 再帰反射装置の CIL 値は、表 3 の値に係数 4 を乗じた値以上でなければならない。 CIL values for <u>white</u> retro-reflective devices in Class IA or IB must be at least equal to those in Table 3 multiplied by the coefficient 4.	(略)	5.1.4.4.3.	クラス IA または IB の <u>無色</u> 再帰反射装置の CIL 値は、表 3 の値に係数 4 を乗じた値以上でなければならない。 CIL values for <u>colourless</u> retro-reflective devices in Class IA or IB must be at least equal to those in Table 3 multiplied by the coefficient 4.	(略)
5.1.4.5.～5.1.5.2 (略)			5.1.4.5.～5.1.5.2 (略)		
附則 6 (略)			附則 6 (略)		
附則 7 Annex7			附則 7 Annex7		
<u>再帰反射装置、ならびに三角形事前警告装置および表示プレートの耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices, and advance warning triangles and marking plates</u>			<u>再帰反射装置および三角形事前警告装置の耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices and advance warning triangles</u>		
1～1.3. (略)			1～1.3. (略)		
1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 <u>5.1.3.2.2 項</u> または <u>5.3.3.3.2 項</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs <u>5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u> , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	(略)	1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 <u>附則 4 または附則 14</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in <u>Annex 4 or Annex 14</u> , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	(略)
1.3.2. (略)			1.3.2. (略)		
附則 9 (略)			附則 9 (略)		
附則 10			附則 10		
1. (略)			1. (略)		
1.1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (<u>5.1.3.2.2 項</u> または <u>5.3.3.3.2 項</u>)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a	(略)	1.1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (<u>附則 4 または附則 14</u>)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a	(略)

新			旧		
	detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (<u>paragraphs 5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u>).			detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (<u>Annex 4 or Annex 14</u>).	
附則 11 (略)			附則 11 (略)		
附則 12			附則 12		
1～5. (略)			1～5. (略)		
6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>paragraphs 5.1.3.2.2 or 5.3.3.3.2</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	(略)	6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>附則 4 または附則 14</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>Annex 4 or Annex 14</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	(略)
7. (略)			7. (略)		
TRIAS 35(2)-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (側方灯)) 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 35(2)-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (側方灯)) 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 7. 4. (略)			4. 6. ～5. 7. 4. (略)		

新			旧		
TRIAS 35(2)-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（側方反射器）） 1.～4.（略） 付表			TRIAS 35(2)-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（側方反射器）） 1.～4.（略） 付表		
4.～5.1.3.2.1.（略）			4.～5.1.3.2.1.（略）		
5.1.3.2.2.	5.1.4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>附則 4、1.1 項および 1.2 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0 \text{ deg.}$ or, if necessary, in all positions specified in <u>Annex 4, paragraphs 1.1. and 1.2.</u>	（略）	5.1.3.2.2.	5.1.4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>5.1.4. 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0 \text{ deg.}$ or, if necessary, in all positions specified in Annex <u>paragraphs 5.1.4.</u>	（略）
5.1.4～5.1.5.2.（略）			5.1.4～5.1.5.2.（略）		
附則 6（略）			附則 6（略）		
附則 7 Annex7 <u>再帰反射装置、ならびに三角形事前警告装置および表示プレートの耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices, and advance warning triangles and marking plates</u>			附則 7 Annex7 <u>再帰反射装置および三角形事前警告装置の耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices and advance warning triangles</u>		
1～1.3.（略）			1～1.3.（略）		
1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 <u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs <u>5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u> , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	（略）	1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 <u>附則 4 または附則 14</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in <u>Annex 4 or Annex 14</u> , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	（略）
1.3.2.（略）			1.3.2.（略）		
附則 9（略）			附則 9（略）		
附則 10			附則 10		

新			旧		
1. (略)			1. (略)		
1. 1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (paragraphs 5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.).	(略)	1. 1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (附則 4 または附則 14)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (Annex 4 or Annex 14).	(略)
附則 11 (略)			附則 11 (略)		
附則 12			附則 12		
1～5. (略)			1～5. (略)		
6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項)。 The CIL shall then be measured (paragraphs 5.1.3.2.2 or 5.3.3.3.2) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	(略)	6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (附則 4 または附則 14)。 The CIL shall then be measured (Annex 4 or Annex 14) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	(略)
7. (略)			7. (略)		
TRIAS 36-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (番号灯))			TRIAS 36-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (番号灯))		
1. ～4. (略)			1. ～4. (略)		
付表			付表		
4. ～4.6.1 (略)			4. ～4.6.1 (略)		
4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 されている 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50% 以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの	(略)	4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ を 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 される 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50% 以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使	(略)

新			旧		
	使用が故障表示テルテールを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。			用が故障テルテールを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	
4. 6. ～5. 11. 5. (略)			4. 6. ～5. 11. 5. (略)		
TRIAS 37-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（尾灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 37-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（尾灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求されている最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障表示テルテールを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つを適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求される最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障テルテールを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 2. 5. (略)			4. 6. ～5. 2. 5. (略)		
TRIAS 37(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部霧灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 37(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部霧灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求されている最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つを適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求される最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	(略)

新			旧		
	(b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障表示テルテルを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。			(b)基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障テルテルを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	
4.6. ～5.9.6. (略)			4.6. ～5.9.6. (略)		
TRIAS 37(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（駐車灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 37(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（駐車灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4.6.1 (略)			4. ～4.6.1 (略)		
4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求されている最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障表示テルテルを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つを適用するものとする： (a)光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求される最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b)基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が故障テルテルを装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4.6. ～5.3.5. (略)			4.6. ～5.3.5. (略)		
TRIAS 37(4)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部上側端灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 37(4)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後部上側端灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4.6.1 (略)			4. ～4.6.1 (略)		
4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つ	(略)	4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの	(略)

新			旧		
	の光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。			光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	
4.6. ～5.2.5. (略)			4.6. ～5.2.5. (略)		
TRIAS 38-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（後部反射器）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 38-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（後部反射器）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～5.1.3.2.1. (略)			4. ～5.1.3.2.1. (略)		
5.1.3.2.2.	5.1.4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>附則 4、1.1 項および 1.2 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0$ deg. or, if necessary, in all positions specified in <u>Annex 4, paragraphs 1.1. and 1.2.</u>	(略)	5.1.3.2.2.	5.1.4 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>5.1.4. 項</u> に規定するすべての位置で実行するものとする。 A CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.1.4. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an illumination angle of $V = H = 0$ deg. or, if necessary, in all positions specified in Annex <u>paragraphs 5.1.4.</u>	(略)
5.1.4 ～5.2.2.2.1. (略)			5.1.4 ～5.2.2.2.1. (略)		
5.2.2.2.2.	5.2.3 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>附則 4、1.1 項および 1.2 項</u> に規定したすべての位置で実行するものとする。 a CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.2.3. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an	(略)	5.2.2.2.2.	5.2.3 項に定める条件を満たす CIL。その検証は、発散角 20' および照射角 $V = H = 0^\circ$ に対してのみ、または必要ならば <u>5.1.4. 項</u> に規定したすべての位置で実行するものとする。 a CIL which satisfies the conditions laid down in paragraph 5.2.3. The verification shall be performed only for an angle of divergence of 20' and an	(略)

新			旧		
	illumination angle of V = H = 0 deg. or, if necessary, in all positions specified in Annex 4, paragraphs 1.1. and 1.2.			illumination angle of V = H = 0 deg. or, if necessary, in all positions specified in paragraphs 5.1.4.	
5.2.3～5.2.4.2 (略)			5.2.3～5.2.4.2 (略)		
附則 6 (略)			附則 6 (略)		
附則 7 Annex7			附則 7 Annex7		
再帰反射装置、ならびに三角形事前警告装置および表示プレートの耐水性 Resistance to water penetration for retro-reflective devices, and advance warning triangles and marking plates			再帰反射装置および三角形事前警告装置の耐水性 Resistance to water penetration for retro-reflective devices and advance warning triangles		
1～1.3. (略)			1～1.3. (略)		
1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 5.1.3.2.2 項 または 5.3.3.3.2 項 に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs 5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2. , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	(略)	1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、 附則 4 または附則 14 に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in Annex 4 or Annex 14 , the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	(略)
1.3.2. (略)			1.3.2. (略)		
附則 9 (略)			附則 9 (略)		
附則 10			附則 10		
1. (略)			1. (略)		
1.1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (5.1.3.2.2 項 または 5.3.3.3.2 項)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (paragraphs 5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.).	(略)	1.1.	洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約 5 分後に表面を清掃するものとする。続いて CIL を測定するものとする (附則 4 または附則 14)。 The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The CIL shall then be measured (Annex 4 or Annex 14).	(略)

新	旧												
附則 11 (略) 附則 12 <table> <tr> <td>1～5. (略)</td><td></td></tr> <tr> <td>6.</td><td> さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>paragraphs 5.1.3.2.2 or 5.3.3.3.2</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink. </td></tr> <tr> <td>7. (略)</td><td></td></tr> </table>	1～5. (略)		6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>paragraphs 5.1.3.2.2 or 5.3.3.3.2</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	7. (略)		附則 11 (略) 附則 12 <table> <tr> <td>1～5. (略)</td><td></td></tr> <tr> <td>6.</td><td> さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>附則 4 または附則 14</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>Annex 4 or Annex 14</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink. </td></tr> <tr> <td>7. (略)</td><td></td></tr> </table>	1～5. (略)		6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>附則 4 または附則 14</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>Annex 4 or Annex 14</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.	7. (略)	
1～5. (略)													
6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>paragraphs 5.1.3.2.2 or 5.3.3.3.2</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.												
7. (略)													
1～5. (略)													
6.	さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、CIL を測定するものとする (<u>附則 4 または附則 14</u>)。 The CIL shall then be measured (<u>Annex 4 or Annex 14</u>) after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.												
7. (略)													
TRIAS 38(2)-R150-01 再帰反射試験 (協定規則第 150 号 (大型後部反射器)) 1. ～4. (略) 付表 4. ～附則 6 (略) 附則 7 Annex7 <u>再帰反射装置、ならびに三角形事前警告装置および表示プレートの耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices, and advance warning triangles and marking plates</u> <table> <tr> <td>1～1.3. (略)</td><td></td></tr> <tr> <td>1.3.1.</td><td> レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs <u>5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside. </td></tr> <tr> <td>1.3.2. (略)</td><td></td></tr> </table>	1～1.3. (略)		1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs <u>5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	1.3.2. (略)		TRIAS 38(2)-R150-01 再帰反射試験 (協定規則第 150 号 (大型後部反射器)) 1. ～4. (略) 付表 4. ～附則 6 (略) 附則 7 Annex7 <u>再帰反射装置および三角形事前警告装置の耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices and advance warning triangles</u> <table> <tr> <td>1～1.3. (略)</td><td></td></tr> <tr> <td>1.3.1.</td><td> レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>附則 4 または附則 14</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in <u>Annex 4 or Annex 14</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside. </td></tr> <tr> <td>1.3.2. (略)</td><td></td></tr> </table>	1～1.3. (略)		1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>附則 4 または附則 14</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in <u>Annex 4 or Annex 14</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.	1.3.2. (略)	
1～1.3. (略)													
1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>5.1.3.2.2 項または 5.3.3.3.2 項</u>に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in paragraphs <u>5.1.3.2.2. or 5.3.3.3.2.</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.												
1.3.2. (略)													
1～1.3. (略)													
1.3.1.	レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、<u>附則 4 または附則 14</u> に説明する方法で CIL を測定するものとする。 In the case of retro-reflectors, the CIL shall be measured by the method described in <u>Annex 4 or Annex 14</u>, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.												
1.3.2. (略)													
附則 9～19 (略) TRIAS 39-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (制動灯)) 1. ～4. (略)	附則 9～19 (略) TRIAS 39-R148-01 信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (制動灯)) 1. ～4. (略)												

新			旧		
付表			付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求<u>されている</u>最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が<u>故障表示テルテール</u>を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ<u>を</u>適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求<u>される</u>最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が<u>故障テルテール</u>を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 5. 4. (略)			4. 6. ～5. 5. 4. (略)		
TRIAS 39(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（補助制動灯）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 39(2)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（補助制動灯）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～4. 6. 1 (略)			4. ～4. 6. 1 (略)		
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求<u>されている</u>最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が<u>故障表示テルテール</u>を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)	4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ<u>を</u>適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求<u>される</u>最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が<u>故障テルテール</u>を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	(略)
4. 6. ～5. 5. 4. (略)			4. 6. ～5. 5. 4. (略)		

新	旧												
TRIAS 33(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後退灯）） 1. ～4.（略） 付表 <table> <tr> <td>4. ～4. 6. 1（略）</td><td></td></tr> <tr> <td>4. 6. 1. 2.</td><td> 複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。 </td></tr> <tr> <td>4. 6. ～5. 8. 3.（略）</td><td></td></tr> </table>	4. ～4. 6. 1（略）		4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	4. 6. ～5. 8. 3.（略）		TRIAS 33(3)-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（後退灯）） 1. ～4.（略） 付表 <table> <tr> <td>4. ～4. 6. 1（略）</td><td></td></tr> <tr> <td>4. 6. 1. 2.</td><td> 複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。 </td></tr> <tr> <td>4. 6. ～5. 8. 3.（略）</td><td></td></tr> </table>	4. ～4. 6. 1（略）		4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	4. 6. ～5. 8. 3.（略）	
4. ～4. 6. 1（略）													
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。												
4. 6. ～5. 8. 3.（略）													
4. ～4. 6. 1（略）													
4. 6. 1. 2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または (b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6. 4. 8 項、6. 7. 8 項、6. 9. 8 項、6. 10. 8 項、6. 11. 8 項、6. 12. 8 項、6. 13. 8 項および 6. 18. 8 項に記載のとおり、故障を示すテルテールの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテール</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。												
4. 6. ～5. 8. 3.（略）													
TRIAS 41-J073R006-<u>03</u> 方向指示器試験 1. ～3.（略） 付表 ◎灯器型式等 Type of device, etc. 製作者 Manufacturer 型式 種類 Type Category 1・1a・1b・2a・2b・5・6 <u>・ 両側面の中央部に備える方向指示器</u> (略) 別紙 1～3（略）	TRIAS 41-J073R006-<u>02</u> 方向指示器試験 1. ～3.（略） 付表 ◎灯器型式等 Type of device, etc. 製作者 Manufacturer 型式 種類 Type Category 1・1a・1b・2a・2b・5・6 (略) 別紙 1～3（略）												

新	旧												
1.4. 光度 <u>Luminous intensity</u> 自動車の最外側から外側方 1m の車両中心面に平行な鉛直面上で当該方向指示器の取付位置の前方 1m から 自動車の後端までに相当する点における地上 1m から 1.6m までの全ての位置における光度が 3.0cd 以上であること。 <u>All positions from 1m to 1.6m above the ground at points corresponding to the front end of the mounting position of the turn signal on the vertical plane parallel to the vehicle center surface 1m from the outermost side of the vehicle to the rear end of the vehicle. The luminous intensity in is 3.0 cd or more.</u> 測定ポイント 最小光度 適 ・ 否 Measuring point Minimum luminosity cd Pass <u>Fail</u> 1.5. 色度特性 <u>Colorimetric characteristics</u> 灯光の色が、橙色であること。 適 ・ 否 <u>The color of the light is orange.</u> Pass Fail <table><tr><td>サンプル Sample</td><td>X</td><td>Y</td></tr><tr><td>左 Left</td><td></td><td></td></tr><tr><td>右 Right</td><td></td><td></td></tr></table>	サンプル Sample	X	Y	左 Left			右 Right						
サンプル Sample	X	Y											
左 Left													
右 Right													
TRIAS 41-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器）） 1. ～4.（略） 付表 <table><tr><th colspan="3">4. ～4.6.1（略）</th></tr><tr><td>4.6.1.2.</td><td>複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または</td><td>（略）</td></tr></table>	4. ～4.6.1（略）			4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	（略）	TRIAS 41-R148-01 信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器）） 1. ～4.（略） 付表 <table><tr><th colspan="3">4. ～4.6.1（略）</th></tr><tr><td>4.6.1.2.</td><td>複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または</td><td>（略）</td></tr></table>	4. ～4.6.1（略）			4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	（略）
4. ～4.6.1（略）													
4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか 1 つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つが適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>されている</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	（略）											
4. ～4.6.1（略）													
4.6.1.2.	複数光源を内蔵するシングルランプ内のいずれか1つの光源に故障が生じた場合、以下の規定の少なくとも 1 つ <u>を</u> 適用するものとする： (a) 光度が附則 3 に示す標準空間配光の当該表で要求 <u>される</u> 最小光度に適合し、かつすべての光源の点灯時に最大光度を超えないものとする。または	（略）											

新			旧		
	(b) 基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障表示テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。			(b)基準軸上の光度が要求最小光度の 50%以上であることを条件として、UN 規則 No. 48 の 6.4.8 項、6.7.8 項、6.9.8 項、6.10.8 項、6.11.8 項、6.12.8 項、6.13.8 項および 6.18.8 項に記載のとおり、故障を示すテルテルの作動信号が出力される。この場合、当該ランプの使用が <u>故障テルテル</u> を装備した車両に限定されることを通知書の注記に記載する。	
4.6. ～5.6.11. (略)			4.6. ～5.6.11. (略)		
TRIAS 43(4)-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（停止表示器材）） 1. ～4. (略) 付表			TRIAS 43(4)-R150-01 再帰反射試験（協定規則第 150 号（停止表示器材）） 1. ～4. (略) 付表		
4. ～5.9. (略)			4. ～5.9. (略)		
5.9.1.	本項の再帰反射装置は、以下に関する条件を満たさなければならない。 (a) 附則 5 に定める寸法および形状、 (b) 5.9.4 項から 5.9.5 項に定める光度および色彩、ならびに (c) <u>附則 7、9、12、13、20</u> に定める物理的および機械的要件。 Retro-reflective devices of this paragraph must satisfy the conditions as to (a) Dimensions and shape set forth in Annex 5; and (b) The photometric and colorimetric as specified in paragraphs 5.9.4. to 5.9.5.; and (c) The physical and mechanical requirements set forth in <u>Annexes 7, 9, 12, 13, 20.</u>	(略)	5.9.1.	本項の再帰反射装置は、以下に関する条件を満たさなければならない。 (a) 附則 5 に定める寸法および形状、 (b) 5.9.4 項から 5.9.5 項に定める光度および色彩、ならびに (c) <u>附則 9、附則 11 から 13</u> に定める物理的および機械的要件。 Retro-reflective devices of this paragraph must satisfy the conditions as to (a) Dimensions and shape set forth in Annex 5; and (b) The photometric and colorimetric as specified in paragraphs 5.9.4. to 5.9.5.; and (c) The physical and mechanical requirements set forth in <u>Annexes 9, 11 to 13.</u>	(略)
5.9.4.	再帰反射係数の <u>最小値</u> <u>Minimum values</u> for the coefficient of retro-reflection タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置に関する光度仕様 Photometric specifications for advance warning triangles of Type 1 and 2	(略)	5.9.4.	再帰反射係数の <u>最大値</u> <u>Maximum values</u> for the coefficient of retro-reflection タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置に関する光度仕様 Photometric specifications for advance warning triangles of Type 1 and 2	(略)
5.9.4.1.	<u>5.9.4.1.1 項ならびに附則 4 の 2 項、3 項および 4 項</u> の説明に従って測定したとき、新品状態の赤色反射領域全体の	(略)	5.9.4.1.	<u>3 項</u> の説明に従って測定したとき、新品状態の赤色反射領域全体の CIL 値は表 14 に示した値以上であるものとす	(略)

新			旧		
	CIL 値は表 14 に示した値以上であるものとする。 When measured as described in paragraph 5.9.4.1.1. and Annex 4, paragraphs 2., 3. and 4. , the CIL values of the entire red retro-reflective area in new condition shall be at least as indicated in Table 14.			る。 When measured as described in paragraph 3. , the CIL values of the entire red retro-reflective area in new condition shall be at least as indicated in Table 14.	
5.9.4.2.～5.9.5.2.2. (略)			5.9.4.2.～5.9.5.2.2. (略)		
5.9.5.2.3.	蛍光材の輝度係数のテストは、 4.3 項 に説明した方法に従って実施するものとする。 反射と蛍光の輝度を含む輝度係数は以下の値であるものとする： (a) タイプ 1 の三角形事前警告装置については 30%以上、および (b) タイプ 2 の三角形事前警告装置については 25%以上。 The testing of the luminance factor of the fluorescent materials shall be carried out according to the method described in paragraph 4.3. The luminance factor including the luminance by reflection and fluorescence shall be: (a) For advance warning triangle of type 1, not less than 30 per cent; and (b) For advance warning triangle of type 2, not less than 25 per cent.	(略)	5.9.5.2.3.	蛍光材の輝度係数のテストは、 4.2.33.3 項 に説明した方法に従って実施するものとする。 反射と蛍光の輝度を含む輝度係数は以下の値であるものとする： (a) タイプ 1 の三角形事前警告装置については 30%以上、および (b) タイプ 2 の三角形事前警告装置については 25%以上。 The testing of the luminance factor of the fluorescent materials shall be carried out according to the method described in paragraph 4.2.33.3. The luminance factor including the luminance by reflection and fluorescence shall be: (a) For advance warning triangle of type 1, not less than 30 per cent; and (b) For advance warning triangle of type 2, not less than 25 per cent.	(略)
5.9.5.3.	4.2.1 項 (夜間色) に従って測定した三色座標の最大 y 値は、 4.2.2 項 (昼間色) に従って測定した三色座標の最大 y 値以下であるものとする。 The largest measured trichromatic coordinate y value according to paragraph 4.2.1. (night time colour) shall be smaller or equal to the largest measured trichromatic coordinate y value according to paragraph 4.2.2. (day time colour).	(略)	5.9.5.3.	4.2.3 項 (夜間色) に従って測定した三色座標の最大 y 値は、 4.2.2 項 (昼間色) に従って測定した三色座標の最大 y 値以下であるものとする。 The largest measured trichromatic coordinate y value according to paragraph 4.2.3. (night time colour) shall be smaller or equal to the largest measured trichromatic coordinate y value according to paragraph 4.2.2. (day time colour).	(略)
5.9.6.～5.9.6.1. (略)			5.9.6.～5.9.6.1. (略)		
5.9.6.2.	耐燃料性 Resistance to fuels サンプルユニットの供試体に対して附則 9 に規定のテストを実施するものとする。 A specimen of the sample unit shall be subjected to	(略)	5.9.6.2.	耐腐食性 Resistance to corrosion サンプルユニットの供試体に対して附則 11 に規定のテストを実施するものとする。 A specimen shall be subjected to a test as specified	(略)

新			旧		
	<u>a test as specified in Annex 9.</u>			<u>in Annex 13.</u>	
5.9.6.3.	<u>耐熱性</u> <u>Resistance to heat</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 20 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 20.</u>	(略)	5.9.6.3.	<u>耐燃料性</u> <u>Resistance to fuels</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 9 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 9.</u>	(略)
5.9.6.4.	<u>耐水性</u> <u>Resistance to penetration of water</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 7 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 7.</u>	(略)	5.9.6.4.	<u>耐熱性</u> <u>Resistance to heat</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 6 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 6.</u>	(略)
5.9.6.5.	<u>耐風テスト</u> <u>Wind test</u> <u>プレート全体の供試体に対して附則 20 に規定されたプレートの剛性テストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of a complete plate shall be subjected to a test of rigidity of plates as specified in Annex 20.</u>	(略)	5.9.6.5.	<u>耐洗浄性</u> <u>Resistance to cleaning</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 15 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 15.</u>	(略)
5.9.6.6.	<u>地表面との間隔のテスト</u> <u>Test of clearance to ground</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 20 に規定されたテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 20.</u>	(略)	5.9.6.6.	<u>光度特性の安定性</u> <u>Stability of photometric properties</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 14 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 14.</u>	(略)
<u>(削除)</u>			5.9.6.7.	<u>耐水性</u> <u>Resistance to penetration of water</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 7 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 7.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・</u> <u>Fail</u>
<u>(削除)</u>			5.9.6.8.	<u>接着強度 (粘着材料の場合)</u> <u>Bonding strength (in the case of adhesive materials)</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 16 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 16.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・</u> <u>Fail</u>

新		旧		
<u>(削除)</u>		<u>5. 9. 6. 9.</u>	<u>屈曲</u> <u>Flexing</u> <u>軟質基材、すなわち防水シートに接着されるサンプルについては、以下を適用するものとする：</u> <u>サンプルユニットの供試体に対して附則 17 に規定のテストを実施するものとする。</u> <u>For samples that are to be adhered to a flexible substrate, i. e. tarpaulin, the following shall apply:</u> <u>A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Annex 17.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・</u> <u>Fail</u>
		<u>5. 9. 6. 10.</u>	<u>耐風テスト</u> <u>Wind test</u> <u>プレート全体の供試体に対して附則 10 に規定されたプレートの剛性テストを実施するものとする。</u> <u>A specimen of a complete plate shall be subjected to a test of rigidity of plates as specified in Annex 10.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・</u> <u>Fail</u>
<u>(削除)</u>				
附則 7	<u>再帰反射装置、ならびに三角形事前警告装置および表示プレートの耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices, and advance warning triangles and marking plates.</u>	附則 6		
Annex7		(略)		
表 (略)		附則 7		
附則 9 (略)		Annex7		
<u>(削除)</u>		<u>再帰反射装置および三角形事前警告装置の耐水性</u> <u>Resistance to water penetration for retro-reflective devices and advance warning triangles</u>		
<u>(削除)</u>		表 (略)		
附則 12～13、20 (略)		附則 9 (略)		
		附則 10		
		(略)		
		附則 11		
		(略)		
		附則 12～13、20 (略)		
TRIAS 44-R046(1)-01		TRIAS 44-R046(1)-01		

新			旧		
後写鏡等試験（協定規則第 46 号）			後写鏡等試験（協定規則第 46 号）		
1. ～4. （略） 付表			1. ～4. （略） 付表		
6. 1. 1. 1. ～6. 1. 2. 1. 6. （略）			6. 1. 1. 1. ～6. 1. 2. 1. 6. （略）		
6. 1. 2. 2.	（略）		6. 1. 2. 2.	（略）	
6. 1. 2. 2. 1.	ミラーの反射面は、平面または凸面とする。車外ミラーは、主要ミラーが間接視界の要件を満たしている限り、非球面部品を追加装備してもよい。 <u>The reflecting surface of a mirror shall be either flat or convex.</u> Exterior mirrors may be equipped with an additional aspherical part provided that the main mirror fulfils the requirements of the indirect field of vision.	（略）	6. 1. 2. 2. 1.	ミラーの反射面は、平面または凸面球状のいずれかとする。車外ミラーは、主要ミラーが間接視界の要件を満たしている限り、非球面部品を追加装備してもよい。 <u>The reflecting surface of a mirror shall be either flat or spherically convex.</u> Exterior mirrors may be equipped with an additional aspherical part provided that the main mirror fulfils the requirements of the indirect field of vision.	（略）
6. 1. 2. 2. 2. ～6. 3. 2. 3. （略）			6. 1. 2. 2. 2. ～6. 3. 2. 3. （略）		
TRIAS 48-R157-01 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）			TRIAS 48-R157-01 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）		
1. ～3. （略） 付表 1 1. ～5. （略） 6. 試験成績 Test result			1. ～3. （略） 付表 1 1. ～5. （略） 6. 試験成績 Test result		
5. ～9. 2.	（略）	（略）	5. ～9. 2.	（略）	（略）
9. 3.	ソフトウェア識別に係る要件 Requirements for software identification		9. 3.	ソフトウェア識別に係る要件 Requirements for software identification	
<u>（削除）</u>			9. 3. 1.	システムのソフトウェアを識別可能とする目的のため、自動車製作者は R ₁₅₇ SWIN を実装することができる。R ₁₅₇ SWIN を実装しない場合、ソフトウェアバージョン等、代替のソフトウェア識別方式を実装しなければならない。 <u>For the purpose of ensuring the software of the System can be identified, an R₁₅₇SWIN may be implemented by the vehicle manufacturer. If R₁₅₇SWIN is not implemented, an alternative software identification system (i.e. software version) shall be implemented.</u>	適／否 Pass Fail
			9. 3. 2.	自動車製作者が R ₁₅₇ SWIN を実装する場合には、以下を適用	

新			旧		
				<u>するものとする。</u> <u>If the manufacturer implements an R157WIN the following shall apply:</u>	
<u>9.3.1.</u>	自動車製作者は協定規則第 156 号(ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システム)に従う有効な認可を有しなければならない。 The vehicle manufacturer shall have a valid approval according to UN Regulation No. 156 (Software Update and Software Update Management System).	適／否 Pass Fail	<u>9.3.2.1.</u>	自動車製作者は協定規則第 156 号(ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システム)に従う有効な認可を有しなければならない。 The vehicle manufacturer shall have a valid approval according to UN Regulation No. 156 (Software Update and Software Update Management System).	適／否 Pass Fail
<u>9.3.1.1.</u>	<u>ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システムの規則で規定されているとおり、システムのソフトウェアを確実に識別できる様、R₁₅₇SWIN を用いるものとする。R₁₅₇SWIN は車両に搭載されていても良いが、R₁₅₇SWIN が車両に搭載されていない場合には、自動車製作者は、関連する型式認証に対して関係する認証機関へ、車両又は個々の ECU のソフトウェアバージョンを宣言するものとする。</u> <u>As specified in the Software Update and Software Update Management System Regulation, for the purpose of ensuring the software of the System can be identified, an R₁₅₇SWIN shall be used. The R₁₅₇SWIN may be held on the vehicle or, if R₁₅₇SWIN is not held on the vehicle, the manufacturer shall declare the software version(s) of the vehicle or single ECUs with the connection to the relevant type approvals to the Approval Authority.</u>	適／否 Pass Fail	(新設)		
<u>9.3.2.</u>	自動車製作者は本規則の通知書に以下の情報を記載するものとする。 (a) R ₁₅₇ SWIN (b) R ₁₅₇ SWIN を車両上に保持していない場合には、R ₁₅₇ SWIN 又はソフトウェアバージョンを読み出す方法。 The vehicle manufacturer shall provide the following information in the communication form of this Regulation: (a) The R ₁₅₇ SWIN (b) How to read the R ₁₅₇ SWIN or software version(s) in case the R ₁₅₇ SWIN is not held on the vehicle	適／否 Pass Fail	<u>9.3.2.2.</u>	自動車製作者は本規則の通知書に以下の情報を記載するものとする。 (a) R ₁₅₇ SWIN (b) R ₁₅₇ SWIN を車両上に保持していない場合には、R ₁₅₇ SWIN 又はソフトウェアバージョンを読み出す方法。 The vehicle manufacturer shall provide the following information in the communication form of this Regulation: (a) The R ₁₅₇ SWIN (b) How to read the R ₁₅₇ SWIN or software version(s) in case the R ₁₅₇ SWIN is not held on the vehicle	適／否 Pass Fail
<u>9.3.3.</u>	自動車製作者は、R ₁₅₇ SWIN が示すソフトウェアに関し、更新	適／否	<u>9.3.2.3.</u>	自動車製作者は、R ₁₅₇ SWIN が示すソフトウェアに関し、更新	適／否

新			旧		
	可能な車両の識別を可能とする関連パラメータを本規則の通知書に記載することができる。自動車製作者は記載情報を申告するものとし、認可当局はこれを検証しなくともよい。 The vehicle manufacturer may provide in the communication form of this Regulation a list of the relevant parameters that will allow the identification of those vehicles that can be updated with the software represented by the R₁₅₇SWIN. The information provided shall be declared by the vehicle manufacturer and may not be verified by an Approval Authority.	Pass Fail		可能な車両の識別を可能とする関連パラメータを本規則の通知書に記載することができる。自動車製作者は記載情報を申告するものとし、認可当局はこれを検証しなくともよい。 The vehicle manufacturer may provide in the communication form of this Regulation a list of the relevant parameters that will allow the identification of those vehicles that can be updated with the software represented by the R₁₅₇SWIN. The information provided shall be declared by the vehicle manufacturer and may not be verified by an Approval Authority.	Pass Fail
<u>9.3.4.</u>	自動車製作者は、市場で登録済みの車両に使用するソフトウェアバージョンと、新規車両に使用するソフトウェアバージョンを識別する目的において新規の車両認証を取得することができる。この認証には、型式認証規則の改訂又は量産車へのハードウェア変更といった状況を含むことができる。可能な場合には、試験実施機関との合意に基づき試験の重複を回避するものとする。 The vehicle manufacturer may obtain a new vehicle approval for the purpose of differentiating software versions intended to be used on vehicles already registered in the market from the software versions that are used on new vehicles. This may cover the situations where type approval regulations are updated or hardware changes are made to vehicles in series production. In agreement with the testing agency, duplication of tests shall be avoided where possible.	適／否 Pass Fail	<u>9.3.3.</u>	自動車製作者は、市場で登録済みの車両に使用するソフトウェアバージョンと、新規車両に使用するソフトウェアバージョンを識別する目的において新規の車両認証を取得することができる。この認証には、型式認証規則の改訂又は量産車へのハードウェア変更といった状況を含むことができる。可能な場合には、試験実施機関との合意に基づき試験の重複を回避するものとする。 The vehicle manufacturer may obtain a new vehicle approval for the purpose of differentiating software versions intended to be used on vehicles already registered in the market from the software versions that are used on new vehicles. This may cover the situations where type approval regulations are updated or hardware changes are made to vehicles in series production. In agreement with the testing agency, duplication of tests shall be avoided where possible.	適／否 Pass Fail
(略)			(略)		

附則（令和4年1月7日規程第33号）

この規程は、令和4年1月7日から施行する。

TRIAS 08-J042R154-01

燃料消費率試験（協定規則第 154 号）

1. 総則

燃料消費率試験（WLTCモード）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42「軽・中量車の排出ガスの測定方法Ⅱ WLTCモード」（以下「別添42Ⅱ」という。）の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験自動車

試験自動車は、燃料消費率測定に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

測定値及び計算値の桁表記は別表1により行うものとする。

測定値及び計算値の末尾処理については別添42Ⅱによるものとする。ただし、工学的判断により、適切な末尾処理とすることができる。

4. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、試験帳票は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

4. 1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。
4. 2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加、該当しない箇所にあつては削除することができる。
4. 3. 試験自動車の実走行モード及び基準走行モードをチャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録すること。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。
4. 4. ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするものにあつては、吸気マニホールド内圧力、原動機回転速度及び排出ガス濃度は必要に応じて連続記録することができるものとする。
4. 5. 軽油を燃料とするものにあつては、THC希釈排出ガス濃度をチャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録することとし、原動機回転速度及びTHC以外の希釈排出ガス濃度は必要に応じて記録するものとする。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。
4. 6. PMの排出量を測定する試験自動車にあつては、希釈排出ガスサンプル流量（二段希釈方式による場合にあつては二次希釈排出ガス流量及び二次希釈空気流量）、及びサンプリング流量比例制御にあつてはCVS装置による希釈排出ガス流量をデータ処理装置にてサンプリング周期1秒以下で連続記録すること。
4. 7. PMの排出量を測定する試験自動車にあつては、PM捕集フィルタ直前の希釈排出ガス温度、CVS装置入口ガス温度、希釈排出ガスサンプル流量計入口ガス温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口ガス温度）及び圧力（二段希釈方式による場合にあつては二次希釈排出ガス流量計の入口ガス温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口温度）及び圧力、二次希釈空気

流量計の入口空気温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口温度）を、チャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録すること。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。

なお、当該測定値について、試験中の表示並びに試験終了後の平均値、最大値及び最小値（最大値及び最小値については、温度に係る測定値に限る。）の表示を行う試験機器を使用して測定を行う場合は、この限りではない。

PM捕集フィルタ及び基準フィルタを測定、保管する秤量室の温度及び湿度は連続記録すること。

4. 8. 試験中に測定したデータは末尾処理することなく提出すること。様式は問わない。

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
排気量		諸元表記載値(L)
アイドリング回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
最小エンジン回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
原動機最高出力		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW/rpm)
燃料密度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm ³) CNG の場合 (kg/m ³)
硫黄分		整数値 (wtppm)
ウィランズ係数		整数値 (gCO ₂ /MJ)
タイヤ円周長さ		製造者設計値 (mm)
タイヤ空気圧		諸元表記載値 (kPa)
ギヤ比		諸元表記載値
減速比		諸元表記載値
V1000		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
電動機最高出力		諸元表記載値 (kW/rpm)
バッテリー容量		諸元表記載値 (Ah)
バッテリー電圧		諸元表記載値 (V)
最高出力 (原動機、電動機以外)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kW/rpm)
非積載重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
試験自動車重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
回転するすべての車両構成部品 等価有効質量 (mr)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
走行抵抗式	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
HC (FID) γ 係数		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位までとする
サイクルエネルギー要求量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J) 又は (Ws) 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (MJ) 又は (MWs)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
変速車速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
Δ (C _d ×A _F)		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m ²)
冷却ファン下端の高さ		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (cm)
車両前部からのファンまでの 位置		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (cm)

公称圧力		諸元表記載値 (MPa)
CO ₂ 測定値、計算値		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g/km)
RCB 補正值 (k_{CO_2})		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
補正係数 (K_{CO_2})		有効数字 5 桁目を四捨五入し、有効数字 4 桁を記載
電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$)		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
再生調整係数 (K_i) : 加法		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
再生調整係数 (K_i) : 乗法		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
燃料消費率		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/L)
全電気航続距離 (AER)		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km)
充電消費航続距離 (R_{CDA})		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km)
充電消費サイクル航続距離 (R_{CDC})		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km)
純電気航続距離 (PER)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)
電力消費率 (EC)		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (Wh/km)
蓄電装置充電収支補正係数 ($K_{fuel, FCHV}$)		有効数字 5 桁目を四捨五入し、有効数字 4 桁を記載
燃料容器質量 (測定値)		小数第 1 位まで記載 (g)
燃料容器質量 (平均値)		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g)
水素消費率 (最終値)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/kg)
水素消費率 (最終値以外)		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/kg)
走行抵抗測定時の走行距離		整数値まで記載 (km)
走行抵抗測定時の平均重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
	後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)
	後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)
前面投影面積		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m ²)
N/V 比		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
トー角		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (° 又は mm)
キャンバー角		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (°)
平均風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
最大風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
温度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は °C)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正前)	c_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (Nm/(km/h))
	c_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式	f_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)

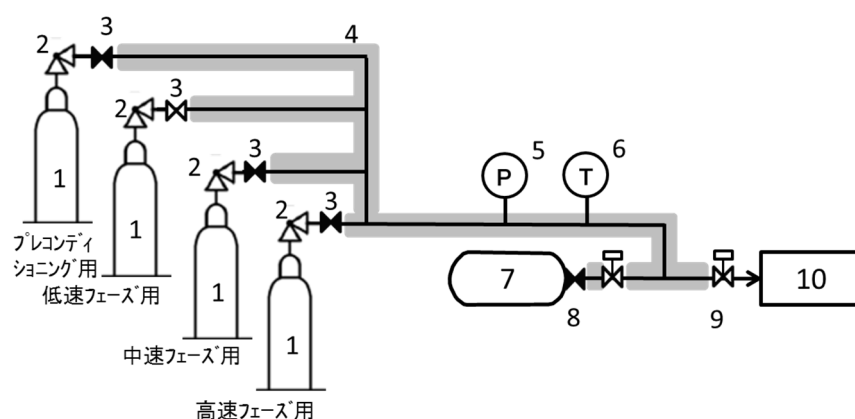
惰行法 (補正前)	f_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正後)	c_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (Nm/(km/h))
	c_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式 惰行法 (補正後)	f_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
惰行時間		小数第 3 位又は小数第 2 位まで記載 (s)
追加重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
走行サイクル実走行距離		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km)
走行サイクルからの逸脱時間		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (s)
ドライビングイン デックス	IWR	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	RMSSE	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
各ガス成分の測定値		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g/km)
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}		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
通常運転中の各排出ガス成分 i の平均排出量 M_{si}		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
各排出ガス成分 i の平均排出量 M_{pi}		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
試験室温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)
試験室比湿		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g/kg)
ソーク温度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は °C)
ソーク時間		小数第 1 位を切り捨て、整数値まで記載 (h)

(参考) FCV における燃料消費率測定のための配管内燃料ガス収支の計算方法

1. 配管内の燃料ガス収支の補正要否を確認する場合、若しくはその補正を実施する場合には、各フェーズの燃料ガス量収支 Δg を以下の方法により求めることができる。
 - 1.1. 自動車製作者等は補正要否を確認する対象配管を、予め試験機関に図面等において示すものとする。なお、フェーズの開始時あるいは終了時の燃料供給配管切り替えに伴う燃料ガス収支について、該当する配管の例を図 1 に示す。
 - 1.2. 該当配管(例えば、図 1 中の 4)の内容積は、測定もしくは、配管仕様から計算により求めるものとする。
 - 1.3. 該当する配管内の燃料ガスの圧力、温度は圧力計、温度計を用いて測定するものとする。

この場合において、該当配管が安定した環境温度の空間に設置されている場合は、該当配管が設置された場所の環境温度を燃料ガス温度に置き換えてもよい。

図 1 補正要否確認の対象配管例（燃料供給配管切り替えの場合）



- 1: 車外の燃料容器
- 2: 車外の燃料容器の減圧弁
- 3: 車外の燃料容器配管の閉止弁
- 4: 燃料配管
- 5: 圧力計
- 6: 温度計（配管内ガス温度）
- 7: 車載燃料容器
- 8: 車載燃料容器の閉止弁
- 9: 燃料電池システムの閉止弁/調整弁
- 10: 燃料電池システム

2. 燃料ガス量収支 Δg を以下の式を用いて計算するものとする。
 - 2.1. フェーズの開始時又は終了時の燃料供給配管切り替えに伴う燃料ガス収支の場合は、

$$\Delta g = 0.243 \times V \times \left(\frac{P_2}{Z_2 \times (T_2 + 273.15)} - \frac{P_1}{Z_1 \times (T_1 + 273.15)} \right)$$

Δg : 該当配管内の燃料ガス量収支 (g)

V : 該当配管内部の容積 (cm³)

P_1 : フェーズ開始直前の該当配管内燃料ガス圧力 (MPa)

P_2 : フェーズ終了直前の該当配管内燃料ガス圧力 (MPa)

T_1 : フェーズ開始直前の該当配管内燃料ガス温度 (°C)

T_2 : フェーズ終了直前の該当配管内燃料ガス温度 (°C)

Z_1 : フェーズ開始直前の該当配管内の圧力、温度における水素の圧縮係数

Z_2 : フェーズ終了直前の該当配管内の圧力、温度における水素の圧縮係数

2.2. 質量計測に伴う各フェーズ用燃料容器の着脱時の配管内の燃料ガス収支を補正する場合

$$\Delta g = 0.243 \times V \times \left(\frac{P_2}{Z_2 \times (273.15 + T_2)} - \frac{P_1}{Z_1 \times (273.15 + T_1)} \right)$$

Δg : 該当配管内の燃料ガス量収支 (g)

V : 該当配管内部の容積 (cm³)

P_1 : 燃料容器装着前の該当配管内燃料ガス圧力 (MPa)

P_2 : フェーズ終了後の該当配管内燃料ガス圧力 (MPa)

T_1 : 燃料容器装着前の配管内燃料ガス温度 (K 又は °C)

T_2 : フェーズ終了後の配管内燃料ガス温度 (K 又は °C)

Z_1 : 燃料容器装着前の該当配管内の圧力、温度における水素の圧縮係数

Z_2 : フェーズ終了後の該当配管内の圧力、温度における水素の圧縮係数

なお、ここでフェーズ終了後とは、当該フェーズ用供給ラインの弁を閉止した後とする。

2.3. 圧縮係数は適切な計算方法により求められたものを用いるものとし、試験機関に説明すること。なお、別紙3の1.2.1.3.項の補正要否を確認する場合は、圧縮係数 Z を1とすることができる。

2.4. 該当配管が複数ある場合は、それぞれの燃料ガス収支の合算値を各フェーズの燃料ガス収支 (Δg) とする。

3. 燃料ガス量収支 Δg を小数第1位に丸めるものとし、計算過程での末尾処理は行わないものとする。ただし、工学的判断により適切な末尾処理とすることができる。

試験帳票
Test Report

試験番号 Report No.	:	
試験担当者 Tested by	:	

1. 試験自動車概略

DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S) : HIGH, LOW (IF APPLICABLE)

1.1. 全般

GENERAL

車台番号 Vehicle No.	:	
用途 Category	:	
車体の形状 Bodywork	:	
駆動方式 (FF、FR、4WD 等) Drive wheels	:	

1.1.1. パワートレイン

Powertrain Architecture

パワートレイン (ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV等) Powertrain architecture	:	
--	---	--

1.1.2. 内燃機関

INTERNAL COMBUSTION ENGINE

エンジン型式 Type	:	
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー 等) Working principle	:	
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:	
排気量 Engine capacity	:	L
アイドリング回転数 Engine idling speed	:	rpm + - rpm
最小エンジン回転数 $n_{\min}$ drive	:	rpm
最高出力 Rated engine power	:	kW/rpm
最大トルク Maximum net torque	:	Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	

1.1.3. 試験燃料
TEST FUEL

種類（ガソリン、軽油、水素 等） Type	:	
燃料密度 Density at 15°C	:	
硫黄分 Sulphur content	:	
製造番号等 Batch number	:	
ウィランズ係数 Willans factors for CO ₂ emission	:	gCO ₂ /MJ
水素燃料指数（水素純度） Hydrogen fuel index	:	%

1.1.4. 燃料供給システム
FUEL FEED SYSTEM

燃料噴射システム（直噴、筒内 等） Fuel injection system	:	
--	---	--

1.1.5. 吸気システム
INTAKE SYSTEM (if applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one intake system, please repeat the paragraph

過給器 Pressure charger	:	
吸気冷却器 Intercooler	:	

1.1.6. 排気システム
EXHAUST SYSTEM (if applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one exhaust system, please repeat the paragraph

前段触媒 First catalytic converter	:	
後段触媒 Second catalytic converter	:	
DPF Particulate trap	:	
O ₂ センサ Reference and position of oxygen sensor(s)	:	
二次空気導入システム Air injection	:	

排気ガス再循環装置 EGR	:	
NO _x センサ Reference and position of NO _x sensor(s)	:	

1.1.7. 蓄熱装置

HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one heat storage device, please repeat the paragraph

蓄熱装置 Heat storage device	:	
蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:	J
放熱時間 Time for heat release	:	s

1.1.8. 変速機

TRANSMISSION (if applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one Transmission, please repeat the paragraph

変速機の型式 Gearbox	:	
変速タイプ (手動、自動、CVT 等) Gear shifting procedure (manual, automatic, CVT)	:	
主モード Predominant mode	:	
燃費最良モード Best case mode for CO ₂ emissions and fuel consumption (if applicable)	:	
燃費最悪モード Worst case mode for CO ₂ emissions and fuel consumption (if applicable)	:	
変速機潤滑方式 Gearbox lubrication system	:	
タイヤサイズ Tyre size	:	
タイヤ製造者 Make	:	
タイヤ型式 Tyre type	:	
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	:	mm
空気圧 Tyre pressure	:	kPa

1.1.9. ギヤ比

Transmission ratios (R. T), primary ratios (R. P) and (vehicle speed (km/h)) / (engine speed (1000 (rpm)) (V_{1000})) for each of the gearbox ratios (R. B.).

R. B.	R. P.	R. T.	V_{1000}
1 st	1/1		
2 nd	1/1		
3 rd	1/1		
4 th	1/1		
5 th	1/1		
⋮	⋮		

1.1.10. 電動機

ELECTRIC MACHINE

2つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
最高出力 Peak Power	:	kW/rpm

1.1.11. 駆動用バッテリー

TRACTION REESS

2つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
容量 Capacity	:	Ah
電圧 Nominal Voltage	:	V

1.1.12. パワー・エレクトロニクス

POWER ELECTRONICS

複数のパワー・エレクトロニクスがある場合

Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)

製造者 Make	:	
-------------	---	--

型式 Type	:	
出力 Power	:	kW/rpm

1.1.13. 燃料電池スタック
Fuel cell stack

型式 Type	:	
------------	---	--

1.1.14. FCV燃料容器
In-vehicle fuel tank for FCV

本数 Number of tanks	:	
内容積 Internal volume	:	L
公称圧力 Nominal operation pressure	:	MPa

1.2. 車両H
VEHICLE HIGH DESCRIPTION

1.2.1. 車両重量
MASS

車両H 試験自動車重量 Test mass of VH	:	kg
--------------------------------	---	----

1.2.2. 走行抵抗パラメータ
ROAD LOAD PARAMETERS

f_0	:	N
f_1	:	N/(km/h)
f_2	:	N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	J or MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	

1.2.3. 走行サイクル選択パラメータ
CYCLE SELECTION PARAMETERS

走行サイクル (Classの別) Cycle	:	
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	km/h

1.2.4. 変速点車速

GEAR SHIFT POINT

変速車速 Gear shifting	:	
-----------------------	---	--

1.3. 車両 L

VEHICLE LOW DESCRIPTION

1.3.1. 車両重量

MASS

車両 L 試験自動車重量 Test mass of VL	:	kg
---------------------------------	---	----

1.3.2. 走行抵抗パラメータ

ROAD LOAD PARAMETERS

f_0	:	N
f_1	:	N/(km/h)
f_2	:	N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	J or MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	
$\Delta (C_D \times A_F)_{LH}$	:	m ²

1.3.3. 走行サイクル選択パラメータ

CYCLE SELECTION PARAMETERS

走行サイクル (Classの別) Cycle	:	
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	km/h

1.3.4. 変速点車速

GEAR SHIFT POINT (IF APPLICABLE)

変速車速 Gear shifting	:	
-----------------------	---	--

2. 試験結果 TEST RESULTS

2.1. 燃料消費率試験結果 WLTC TEST

シャシダイノ設定方法 Method of chassis dyno setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method
ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode	:	固定走行方式 / 反復方式 Fixed run / Iterative method
惰行モード有無 Coast down mode	:	
追加プリコン Additional preconditioning	:	

2.1.1. 車両H Vehicle high

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	cm
車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	cm

2.1.1.1. CO/THC排出量 CO/THC emission

排出ガス値 Pollutants	CO	THC
最終排出ガス値 Final values	g/km	g/km

2.1.1.2. CO₂ 排出量 CO₂ emission

2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合のCO₂ 排出量⁽¹⁾
CO₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test

Test 1

CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 Measured value M _{co2, p, 1} / M _{co2, c, 2}	g/km	g/km	g/km	g/km

RCB補正値 ($\Delta M_{CO_2, j}$) RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)	g/km	g/km	g/km	g/km
補正係数 (K_{CO_2}) correction coefficients (K_{CO_2})	g/km	g/km	g/km	g/km
電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) Electric energy consumption ($EC_{DC, CS, p}$)	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$	g/km	g/km	g/km	g/km
再生調整係数 (K_i) : 加法 Regeneration factors (K_i) : Additive				
再生調整係数 (K_i) : 乗法 Regeneration factors (K_i) : Multiplicative				
$M_{CO_2, c, 4}$				g/km
$AF_{K1} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$				
$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$	g/km	g/km	g/km	g/km
$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$	g/km	g/km	g/km	g/km
申告値 Declared value	g/km			

(1) 内燃機関自動車の補正、ハイブリッド自動車の K_{CO_2}
Correction for ICE vehicles, K_{CO_2} for HEVs

Test2 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

Test3 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

結果
Conclusion

CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode
---	-----------	--------------	------------	----------------------

平均値 Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$	g/km	g/km	g/km	g/km
調整値 Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$	g/km	g/km	g/km	g/km
最終値 Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$	g/km	g/km	g/km	g/km

2.1.1.2.2. CD試験 OVCハイブリッド自動車のCO₂ 排出量

CO₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test

CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final Value $M_{CO_2, CD}$	g/km

2.1.1.3. 燃料消費率

FUEL CONSUMPTION

2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率⁽²⁾

Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test

燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final values $FE_{p, H} / FE_{c, H}$ (2)	km/L	km/L	km/L	km/L
申告値 Declared value	km/L			

(2) 調整後CO₂ からの算出

Calculated from aligned CO₂ values

2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率

Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test

燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final value FE_{CD}	km/L

2.1.1.4. 走行距離（該当する場合）

RANGES (IF APPLICABLE)

2.1.1.4.1. OVCハイブリッド自動車の走行距離（該当する場合）

Ranges for OVC-HEVs (if applicable)

2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離

All Electric Range

全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final values AER	km

2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離
Equivalent All Electric Range

等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final values EAER	km

2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離
Actual Charge-Depleting Range

Test 1

充電消費航続距離 R_{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R_{CDA}	km
申告値 Declared value	km

Test2 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

Test3 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

結果
Conclusion

充電消費航続距離 R_{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 Averaging R_{CDA} (If applicable)	km
最終値 Final Value R_{CDA}	km

2.1.1.4.1.4. 充電消費サイクル航続距離
Charge-Depleting Cycle Range

充電消費サイクル航続距離 R_{CDC}	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final Value R_{CDC}	km
移行サイクル Index Number of the transition cycle	
確定サイクル REEC of confirmation-cycle	

2.1.1.4.2. 純電気航続距離

Ranges for PEVs-Pure Electric Range

Test 1

純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode
計算値 Calculated values PER	km
申告値 Declared value	km

Test2 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

Test3 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票
Same paragraph

結果
Conclusion

純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode
計算値 Calculated values PER	km
申告値 Declared value	km

2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合)
ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)

2.1.1.5.1. OVCハイブリッド自動車の電力消費率
Electric Consumption of OVC-HEVs

2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC
Electric Consumption: EC

電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 Final values EC	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km

2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率
Electric Consumption of PEVs

Test 1

電力消費率 EC	WLTCモード値 WLTC mode
計算値 Calculated value EC	Wh/km

申告値 Declared value	Wh/km
-----------------------	-------

Test2 同様の帳票
Same paragraph

Test3 同様の帳票
Same paragraph

電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 Averaging EC	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
最終値 Final values EC	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km

2.1.1.6. FCV燃料消費率 Fuel Consumption for FCV

Test 1

燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
消費量※ Fuel consumption in weight	g	g	g	g
消費率 Fuel Consumption FEcs, p, 1/ FEcs, c, 1	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
補正係数 $K_{\text{fuel,FEHV}}/K_{\text{fuel,FEHV,p}}$ correction coefficients	(kg/100 km) / (Wh/km)	(kg/100 km) / (Wh/km)	(kg/100 km) / (Wh/km)	(kg/100 km) / (Wh/km)
電気エネルギー消費量 electric energy consumption (EC _{DC, CS, p})	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
FEcs, p, 2/ FEcs, c, 2	km	km	km	km
一時的な値 Temporary values FEcs, p, 3/ FEcs, c, 3	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
申告値 Declared value				km/kg

※燃料配管補正を行った場合は、配管補正後の消費量を記載すること。
Indicate the corrected fuel consumption in weight when the fuel line correction of is applied.

Test2 (該当する場合)
(If applicable)

同様の帳票

Same paragraph with d_{co2}^2

Test3 (該当する場合)

(If applicable)

同様の帳票

Same paragraph

結果

Conclusion

燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 Average FEcs, p, 4/ FEcs, c, 4	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
調整値 Alignment FEcs, p, 5/ FEcs, c, 5	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
最終値 Final value FEcs	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg

2.1.1.6.1. 燃料容器質量測定

Mass measurement of the fuel tank

2.1.1.6.1.1. 試験前

Before test

	1 回目 1st	2 回目 2nd	3 回目 3rd	4 回目 4th	5 回目 5th	平均※ Average
低速 Low	g	g	g	g	g	g
中速 Medium	g	g	g	g	g	g
高速 High	g	g	g	g	g	g

2.1.1.6.1.2. 試験後

After test

	1 回目 1st	2 回目 2nd	3 回目 3rd	4 回目 4th	5 回目 5th	平均※ Average
低速 Low	g	g	g	g	g	g
中速 Medium	g	g	g	g	g	g
高速 High	g	g	g	g	g	g

2.1.2. 車両 L

VEHICLE LOW

Repeat § 2.1.1.

走行抵抗試験結果
Road Load Test Report

1. 申請車両
CONCERNED VEHICLE(S)

車名 Make(s) concerned	:	
型式 Type(s) concerned	:	
通称名 Commercial description	:	
最高速度 Maximum speed	:	km/h
駆動軸 Powered axle(s)	:	

2. 試験車両概要
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES

2.1. 全般
GENERAL

2.1.1. 車両H
Vehicle High

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 Version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	J or MJ or Ws or MWs
量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.1.2. 車両L
Vehicle Low

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 Version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	J or MJ or Ws or MWs

量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両

Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC	:	J or MJ or Ws or MWs
量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.2. 重量

MASS

2.2.1. 車両H

Vehicle High

試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass m_{av}	:	kg
類別 Version	:	
重量配分 Weight distribution	:	前軸 Front kg
	:	後軸 Rear kg

2.2.2. 車両L

Vehicle Low

Repeat §.2.2.1. with VL data

2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両

Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)

試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass m_{ave}	:	kg
技術的最大許容質量 ($\geq 3000\text{kg}$) Technically permissible maximum laden mass ($\geq 3000\text{kg}$)	:	kg

オプション装置重量の算術平均 Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment	:	kg
重量配分 Weight distribution	:	前軸 Front kg
		後軸 Rear kg

2.3. タイヤ TYRES

2.3.1. 車両H Vehicle High

タイヤサイズ Size designation	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
タイヤ製造者 Make	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
タイヤ型式 Type	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
転がり抵抗 Rolling resistance	:	前軸 Front (kg/t)
	:	後軸 Rear (kg/t)
タイヤ空気圧 Pressure	:	前軸 Front kPa
	:	後軸 Rear kPa

2.3.2. 車両L Vehicle Low

Repeat §.2.3.1. with V_L data

2.3.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)

Repeat §.2.3.1. with the representative vehicle data

2.4. ボディ形状 BODYWORK

2.4.1. 車両H Vehicle High

形状 Bodywork	:	
空力装置 Aerodynamic devices		

可動エアロパーツ Movable aerodynamic body parts	:	
オプションエアロパーツリスト Installed aerodynamic options list	:	

2.4.2. 車両L Vehicle Low

Repeat §.2.4.1. with V_L data

$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:	m^2
---	---	-------

2.4.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family

車体形状（四角形 等） ※完成車の車体形状でない場合 Body shape description (ex. Square box) (if no representative body shape for a complete vehicle can be determined)	:	
--	---	--

Repeat §.2.4.1. with the representative vehicle data

前面投影面積 Frontal area A_{fr}	:	m^2
---------------------------------	---	-------

2.5. パワートレイン POWERTRAIN

2.5.1. 車両H Vehicle High

エンジン型式 Engine code	:																									
変速機（手動、自動、CVT 等） Transmission type (ex. manual, automatic, CVT)	:																									
変速機の仕様、型番等 Transmission model (manufacturer's codes)	:																									
N/V比 Engine rotational speed divided by vehicle speed	:	<table> <tr> <th>ギヤ Gear</th><th>ギヤ比 Gear ratio</th><th>N/V比 N/V ratio</th></tr> <tr> <td>1st</td><td>1/..</td><td></td></tr> <tr> <td>2nd</td><td>1..</td><td></td></tr> <tr> <td>3rd</td><td>1/..</td><td></td></tr> <tr> <td>4th</td><td>1/..</td><td></td></tr> <tr> <td>5th</td><td>1/..</td><td></td></tr> <tr> <td>6th</td><td>1/..</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </table>	ギヤ Gear	ギヤ比 Gear ratio	N/V比 N/V ratio	1 st	1/..		2 nd	1..		3 rd	1/..		4 th	1/..		5 th	1/..		6 th	1/..				
ギヤ Gear	ギヤ比 Gear ratio	N/V比 N/V ratio																								
1 st	1/..																									
2 nd	1..																									
3 rd	1/..																									
4 th	1/..																									
5 th	1/..																									
6 th	1/..																									

ニュートラル位置での電気機械の結合 Electric machines coupled in neutral position	:	無(電気機械無し／惰行モード無し等) n. a. (no electric machine / no coast down mode)
電気機械の型式及び数 Type and number of electric machines	:	構造形式(非同期／同期) construction type: asynchronous / synchronous...
冷却方式(水冷、空冷 等) Cooling system	:	

2.5.2. 車両L

Vehicle Low

Repeat §.2.5.1. with V_L data

2.6. 試験結果

TEST RESULTS

2.6.1. 車両H

Vehicle High

試験日 Dates of tests	:	
-----------------------	---	--

路上試験

ON ROAD

走行抵抗の測定方法 Method of the test	:	惰行法／ホイールトルク法 Coast down / torque meter method
設備(名称/場所/トラック等) Facility (name / location / track's reference)	:	
惰行モード(有／無、名称) Coast down mode	:	
ホイールアライメント Wheel alignment	:	トー角 Toe values キャンバー角 Camber values
最高速度 Maximum reference speed	:	km/h
風速測定法 Anemometry	:	静止流速測定/車上流速測定 stationary / on board : influence of anemometry (cd*A) and if it was corrected.
分割数 Number of split	:	
風 Wind	:	平均風速 Average m/s 最大風速 Peak m/s 風向 direction in conjunction with direction of the test track

大気圧 Air pressure	:	kPa
温度 Temperature (mean value)	:	K or °C
風補正 (有／無) Wind correction	:	
タイヤ空気圧調整 (有／無) Tyre pressure adjustment	:	
測定値 Raw results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$
最終結果 Final results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ and $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$

Or

風洞法
WIND TUNNEL METHOD

設備 (名称/場所/シャシダイナモ等) Facility (name/location/dynamometer's reference)	:	
機器の校正記録 (校正記録参照 等) Qualification of the facilities (Report reference and date)	:	
シャシダイナモ Dynamometer		
シャシダイナモの方式 Type of dynamometer	:	フラットベルト式／シャシダイナモ flat belt / chassis dynamometer
方法 Method	:	安定速度／減速 stabilized speeds / deceleration method
暖機 Warm up	:	ダイナモ／実走行 by dyno / by driving the vehicle
ローラー曲線の補正 Correction of the roller curve	:	

シャシダイナモの設定方法 Method of chassis dynamometer setting	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h)	C _d *A (m ²)
結果 Results	:	f ₀ =	
		f ₁ =	
		f ₂ =	

Or

走行抵抗マトリクス
ROAD LOAD MATRIX

走行抵抗の測定方法 Method of the test	:	惰行法/ホイールトルク法 Coast down / torque meter method	
設備（名称/場所/トラック等） Facility (name / location / track's reference)	:		
惰行モード（有／無、名称） Coast down mode	:		
ホイールアライメント Wheel alignment	:	トー角 Toe values	
		キャンバー角 Camber values	
最高速度 Maximum reference speed	:	km/h	
風速測定法 Anemometry	:	静止流速測定/車上流速測定 stationary / on board : influence of anemometry (cd×A) and if it was corrected.	
分割数 Number of split	:		
風 Wind	:	平均風速 Average	m/s
		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 Air pressure	:	kPa	
温度 Temperature (mean value)	:	K or °C	
風補正（有／無） Wind correction	:		
タイヤ空気圧調整（有／無） Tyre pressure adjustment	:		

測定値 Raw results	: ホイールトルク法 Torque method: c₀= c₁= c₂= 惰行法 Coast down method: f₀= f₁= f₂=
最終結果 Final results	: ホイールトルク法 Torque method: c₀= c₁= c₂= and f₀= f₁= f₂= 惰行法 Coast down method: f₀= f₁= f₂=

2.6.2. 車両 L
 Vehicle Low

Repeat §.2.6.1. with V_L data

試験用紙
Template for Test Sheet

ホイールアライメント調整 (有/無) Adjustable wheel alignment parameter	:																						
タイヤの滑りを防止するための追加重量 (有/無) Additional weight may be placed on or in the vehicle to eliminate tyre slippage	:																						
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"> <tr> <th>車速 (km/h) Vehicle speed</th> <th>惰行時間 (s) Coast down time</th> </tr> <tr><td>105-95</td><td></td></tr> <tr><td>95-85</td><td></td></tr> <tr><td>85-75</td><td></td></tr> <tr><td>75-65</td><td></td></tr> <tr><td>65-55</td><td></td></tr> <tr><td>55-45</td><td></td></tr> <tr><td>45-35</td><td></td></tr> <tr><td>35-25</td><td></td></tr> <tr><td>25-15</td><td></td></tr> </table>	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coast down time	105-95		95-85		85-75		75-65		65-55		55-45		45-35		35-25		25-15		
		車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coast down time																				
		105-95																					
		95-85																					
		85-75																					
		75-65																					
		65-55																					
		55-45																					
		45-35																					
		35-25																					
25-15																							
実走行距離 The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	km																				
		中速フェーズ M	km																				
		高速フェーズ H	km																				
試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) That cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:																						
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951 (Revised JAN2014): (e) IWR : Inertial Work Rating (f) RMSSE : Root Mean Squared Speed Error	:	IWR																					
		RMSSE																					
測定装置の安定化後、測定された各化合物 の含有量 Content of each of the compounds measured after stabilization of the measuring device	:																						
Kiの決定 Regeneration factor determination 通常運転期間におけるサイクル数D The number of cycles D between two WLTCs where regeneration events occur 排出ガス測定が行われるサイクル数n The number of cycles over which emission measurements are made n 各サイクルjにおける各排出ガス成分iの質 量排出物M's _{ij} The mass emissions measurement, M's _{ij} for each compound i over each cycle j Regeneration factor determination 再生完了までに測定された運転サイクル数	:																						

d The number of applicable test cycles: d measured for complete regeneration Regeneration factor determination Msi Mpi Ki		
試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell	:	K or °C g/kg
ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
備考 Remarks	:	

重量車燃料消費率試験（JH25 モード）

1. 総則

重量車燃料消費率試験（JH25 モード）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 41「重量車排出ガスの測定方法」（以下「別添 41」という。）Ⅲの規定及び本規定によるものとする。

2. 測定値及び計算値の末尾処理

2.1. データ処理に用いる測定値及びデータ処理の過程における計算値は、特に指示のない限り四捨五入等の末尾処理を行わないものとする。

2.2. 各付表の記入にあたっての末尾処理は別表により行うものとする。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する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。

3.1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。

3.2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。

3.3. 試験エンジンとエンジンダイナモメータを変速機又は減速機を介して接続する場合は、付表 1 の備考欄に、接続に使用する機器の名称、変速比又は減速比及び伝達効率を記入する。

3.4. 付表 1 の燃料の密度欄には、使用燃料の 288K {15℃}、101.3kPa の状態における 1cm³ 当たりの密度（g/cm³）を記入すること。

3.5. 試験に使用する潤滑油の仕様は記録し、試験の結果と共に提出すること。

3.6. 付表 5 のタイヤ転がり抵抗係数欄には、各タイヤ銘柄に対応する別添 41Ⅲの 15.2. の中央値を記入すること。

3.7. ニュートラルアイドル制御を有するトルクコンバータ付自動変速機（AT）を備えた車両については、別添 41Ⅲ別紙 6 の重量車燃料消費率計算用プログラムに設定された次に掲げる各項目の入力内容が正しいことを確認できる書面を提出すること。ただし、様式は問わない。

3.7.1. 停止からニュートラルアイドル制御作動までの時間(s)

3.7.2. 都市内走行モード開始後 25 秒間でのニュートラルアイドル制御作動の有無

3.7.3. 都市内走行モード開始後ニュートラルアイドル制御作動までの時間(s)（3.7.2. が有の場合に限る）

3.7.4. ニュートラルアイドル制御作動時の速度比(0～1)

3.8. 摩擦トルクデータを 電子データとして提出してもよい。

ただし、付表 2 のエンジン摩擦トルクの測定結果欄には、6 点以上の代表測定点を記載又は別紙に結果を記載し、備考欄に「電子データにて提出」「別紙にて提出」等と扱いを明記すること。

3.9. エンジン燃費マップの測定データについては、付表と共に電子データにて提出すること。

別表 試験の記録及び成績表の末尾処理

項 目	末尾処理
◎試験エンジン	
最高出力	諸元表記載値($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最大トルク	諸元表記載値($\text{N}\cdot\text{m}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
総排気量	諸元表記載値(L)
アイドリングエンジン回転速度	整数位まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最高出力時エンジン回転速度	諸元表記載値($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
◎燃料及び潤滑油粘度	
密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(g/cm^3)
体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載(K^{-1} 又は $^{\circ}\text{C}^{-1}$)
潤滑油	SAE 粘度グレードを記載
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録	
吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(kPa)
排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kPa)
給気冷却器出口の温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K又は $^{\circ}\text{C}$)
◎車両諸元等	
空車時車両重量(W_0)	整数位まで記載(kg)
最大積載重量	整数位まで記載(kg)
乗車定員	整数位まで記載(人)
全高	小数第 3 位まで記載(m)
全幅	小数第 3 位まで記載(m)
タイヤ動的負荷半径(r)	小数第 3 位まで記載(m)
ギヤ段数	整数位まで記載(段)
発進ギヤ段	整数位まで記載(段)
変速機ギヤ比(i_m)	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比(i_f)	小数第 3 位まで記載
V1000	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(km/h)
エンジン停止までの待ち時間	整数位まで記載(s)
車両発進時始動タイミグ	整数位まで記載(s)
JE05 開始時アイドリングストップ時間	整数位まで記載(s)
都市内走行燃料消費率補正係数(K_{f1})	有効数字 7 桁目を四捨五入し、6 桁目までを記載

	(-)
都市間走行燃料消費率補正係数(Kf2)	有効数字 7 桁目を四捨五入し、6 桁目までを記載 (-)
◎燃料消費率のシミュレーション結果	
都市内走行燃料消費率（過渡補正前）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市内走行燃料消費率（過渡補正後）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市内走行燃料消費率（Kf 値考慮）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
市街地走行燃料消費率（過渡補正前）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
市街地走行燃料消費率（過渡補正後）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市間走行燃料消費率	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市間走行燃料消費率（Kf 値考慮）	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
重量車燃料消費率	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
◎マッピングトルク曲線、エンジン摩擦トルク及びエンジン燃費マップの記録	
試験室内大気圧(P _a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
試験室内乾球温度(θ ₁)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
試験室内湿球温度(θ ₂)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
大気条件係数(F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
エンジン吸入空気温度(T _a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
試験室内相対湿度(U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載(%)
試験室内水蒸気圧(P _w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)
エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載(min ⁻¹ {rpm})
エンジントルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(N・m)
エンジン摩擦トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(N・m)

燃料消費量	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (L/h)
◎自動変速機試験成績の記録	
トルクコンバータ入口油温	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
オイルタンク内油温	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
速度比 (e)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
トルク比 (t)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
容量係数 (C)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\times 10^{-6} \text{N} \cdot \text{m} / \text{rpm}^2$)
オイルポンプ損失トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N・m)
アクセル開度 (θ)	設計値を記載 (%)
変速機出力軸回転速度 (No)	設計値を記載 (rpm)
◎空気抵抗測定	
積載重量	整数位まで記載 (kg)
乗車定員	整数位まで記載 (人)
試験時車両重量 (W)	整数位まで記載 (kg)
試験自動車の回転部分 相当慣性重量 (W_4)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
計測車両 (キャブ) 高さ (H)	小数第 3 位まで記載 (m)
計測車両 (キャブ) 全幅 (B)	小数第 3 位まで記載 (m)
架装全幅	小数第 3 位まで記載 (m)
架装全高 (H)	小数第 3 位まで記載 (m)
平ボディ煽高さ	小数第 3 位まで記載 (m)
前面投影面積 (A)	小数第 2 位まで記載 (m^2)
タイヤ空気圧	10kPa 未満切り捨て、10kPa 単位で記載
動的負荷半径 (r)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m)
計測時の風速	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
計測惰行時間	小数第 2 位又は小数第 1 位まで記載 (s)
調和平均時間	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (s)
$(\Delta t_{ji} - \Delta t_{jj})^2$	小数第 6 位まで記載
平均惰行時間	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (s)
標準偏差	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
統計的精度	小数第 1 位まで記載 (%)
各指定速度の走行抵抗	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
空気抵抗に相当する値 (b)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{N} / (\text{km/h})^2$)

試験路における平均気温(T_e)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
試験路における平均大気圧(p)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
標準状態における空気抵抗に相当する値 (b_0)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$)
空気抵抗係数 (μ_a)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
左右輪の合計トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\text{N}\cdot\text{m}$)
計測中の平均車速	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
平均速度 (v_{jm})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
ドリフト保証項 (C_{js})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
平均トルク (C_{jm})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\text{N}\cdot\text{m}$)
空気抵抗に相当する値 (d)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$)
標準状態における空気抵抗に相当する値 (d_0)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$)
◎タイヤ転がり抵抗算出記録	
タイヤ半径 (r_T)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m)
タイヤ転がり抵抗係数	小数第 4 位まで記載 (N/N)
タイヤ転がり抵抗係数の総和 (C)	小数第 4 位まで記載 (N/N)

付表 1

Attached Table 1

燃料消費率の試験記録及び成績（重量車）

Fuel Consumption Rate Test Data Form (Heavy-Duty Motor Vehicles)

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験自動車

Test Vehicle

車名・型式

Make・Type

◎試験エンジン

Test engine

エンジン型式

Engine type

最高出力

Maximum Output

kW/min⁻¹(rpm)

総排気量

Total displacement

L

アイドリングエンジン回転速度

Engine idling speed

min⁻¹(rpm)

最高出力時エンジン回転速度

Engine speed at maximum output

min⁻¹(rpm)

有負荷最高エンジン回転速度

Maximum full load engine speed

min⁻¹(rpm)

エンジン番号

Engine No.

最大トルク

Maximum torque

N·m/min⁻¹(rpm)

気筒数、サイクル

No. of cylinder, cycle

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and lubricating oil viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel

Density

g/cm³

Volume expansion rate

K⁻¹(°C⁻¹)

潤滑油

Lubricating oil

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of intake air pressure, exhaust pressure, etc

吸入空気圧力

排気圧力

Intake air pressure

kPa

Exhaust pressure

kPa

給気冷却器出口の温度

Air temperature at intercooler outlet

K(°C)

◎車両諸元等

Vehicle specification, etc

○燃費区分

Category

貨物自動車(トラクタ、トラック等)No.

Truck(tractor-trailer, others)No.

乗用自動車(路線バス、一般バス)No.

Bus(regular-route bus, others)No.

○車両諸元

Vehicle specification

空車時車両重量(W₀)

Vehicle curb mass

kg

最大積載重量

Payload

kg

乗車定員

人

Passenger capacity

persons

全高

Overall height

m

全幅

Overall width

m

タイヤ動的負荷半径(r)

Tire rolling radius

m

○変速機

Transmission

手動変速機

トルコン付自動変速機

機械式自動変速機

Manual transmission

Automatic transmission with torque converter

Automated manual transmission

変速機型式

Transmission type

主変速機

ギヤ段数

発進ギヤ段

Maintransmission

No. of gears

Start Gear

ギヤ比

1 速

2 速

Gear ratio

1st

2nd

3 速

4 速

3rd

4th

5 速

6 速

5th

6th

7 速

8 速

7th

8th

9 速

10 速

9th

10th

副変速機

ギヤ段数

Subtransmission

No. of gears

ギヤ比

(H)

(L)

Gear ratio

High

Low

終減速機ギヤ比

Final gear ratio

V1000

km/h

○アイドリングストップシステム

Start-Stop System

アイドリングストップシステム付

アイドリングストップシステム無

Use Start-Stop System

Not-Use Start-Stop System

エンジン停止までの待ち時間

車両発進時始動タイミング

Engine stop wait time

Engine start timing

s

s

JE05 開始時アイドリングストップ有無

JE05 開始時アイドリングストップ作動時間

Start-Stop System at JE05 start

Start-Stop Time at JE05 start

s

○燃料消費率補正係数

Fuel economy correction factor

都市内走行燃料消費率補正係数 (Kf1)

JE05 fuel economy correction factor

都市間走行燃料消費率補正係数 (Kf2)

Intercity highway fuel economy correction factor

◎燃料消費率のシミュレーション結果
 Simulated fuel economy

○燃料消費率

Fuel economy	
都市内走行燃料消費率 (E _{uc}) 過渡補正前	都市内走行燃料消費率 (E _{uc}) 過渡補正後
<u>JE05 fuel economy(uncorrect)</u> km/L	<u>JE05 fuel economy(correct)</u> km/L
都市内走行燃料消費率 (E _u) Kf 値考慮	
<u>JE05 fuel economy</u> km/L	
市街地走行燃料消費率過渡補正前	市街地走行燃料消費率過渡補正後
<u>Urban fuel economy(uncorrect)</u> km/L	<u>Urban fuel economy(correct)</u> km/L
都市間走行燃料消費率 (E _h ’)	都市間走行燃料消費率 (E _h) Kf 値考慮
<u>Intercity highway fuel economy</u> km/L	<u>Intercity highway fuel economy</u> km/L
都市間走行割合 (α)	
<u>Intercity highway ratio</u> %	
重量車燃料消費率 (E) = $\frac{1}{\frac{1 - \alpha/100}{E_u} + \frac{\alpha/100}{E_h}}$	
<u>Heavy-duty motor vehicle fuel economy</u> km/L	

備考

Remarks

付表 2
 Attached Table 2

マッピングトルク曲線測定記録（重量車）
 Mapping Curve Measurement Record (Heavy-Duty Motor Vehicles)

◎マッピングトルク曲線測定（手動変速機又は機械式自動変速機を備えた車両用）

Mapping Torque Curve Measurement for MT or AMT vehicle

運転開始時刻	月	日	時	分
Operation start time	M	D	H	M
試験室内大気圧 (P _a)			吸入空気温度 (T _a)	
Atmospheric pressure at test room			Intake air temperature	
	kPa		K (°C)	
試験室内乾球温度 (θ ₁)			試験室内相対湿度 (U)	
Dry-bulb temperature at test room			Relative humidity at test room	
	K (°C)		%	
試験室内湿球温度 (θ ₂)			試験室内水蒸気圧 (P _w)	
Wet-bulb temperature at test room			Water vapor pressure at test room	
	K (°C)		kPa	
大気条件係数 (F)				
Atmospheric condition factor				

○マッピングトルク曲線の測定結果

Measured Results of Mapping Torque Curve

最低エンジン回転速度
 Minimum mapping speed
 min⁻¹(rpm)

最高エンジン回転速度
 Maximum mapping speed
 min⁻¹(rpm)

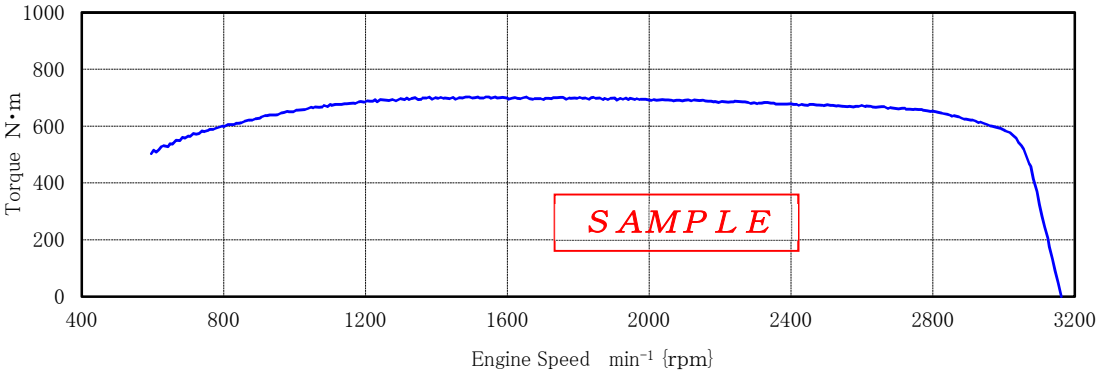
最高エンジン回転速度時のエンジンの状態：

Engine condition at maximum mapping speed:

- ☐測定された最高出力時の回転速度の 105%エンジン回転速度
 Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power
- ☐測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し 3%の降下が生じたエンジン回転速度
 Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power
- ☐測定された無負荷最高エンジン回転速度
 Measured maximum engine speed under no load
- ☐マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度
 Engine speed at which mapping torque has dropped to zero

○マッピングトルク曲線図

Mapping Torque Curve



◎マッピングトルク曲線測定（トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用）

Mapping Torque Curve Measurement for AT vehicle

運転開始時刻
 月
日
時
分

Operation start time	M	D	H	M
----------------------	---	---	---	---

吸入空気温度 (T_a)

Intake air temperature

K (°C)

試験室内相対湿度(U)

Relative humidity at test room

%

試験室内水蒸気圧 (P_w)

Water vapor pressure at test room

kPa

Atmospheric condition factor

○マッピングトルク曲線の測定結果

Measured Results of Mapping Torque Curve

最低エンジン回転速度

Minimum mapping speed	$\text{min}^{-1}(\text{rpm})$
-----------------------	-------------------------------

最高エンジン回転速度

Maximum mapping speed $\text{min}^{-1}(\text{rpm})$

最高エンジン回転速度時のエンジンの状態：

Engine condition at maximum mapping speed:

- 測定された最高出力時の回転速度の105%エンジン回転速度

Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power

- 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し3%の降下が生じたエンジン回転速度

Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power

- 測定された無負荷最高エンジン回転速度

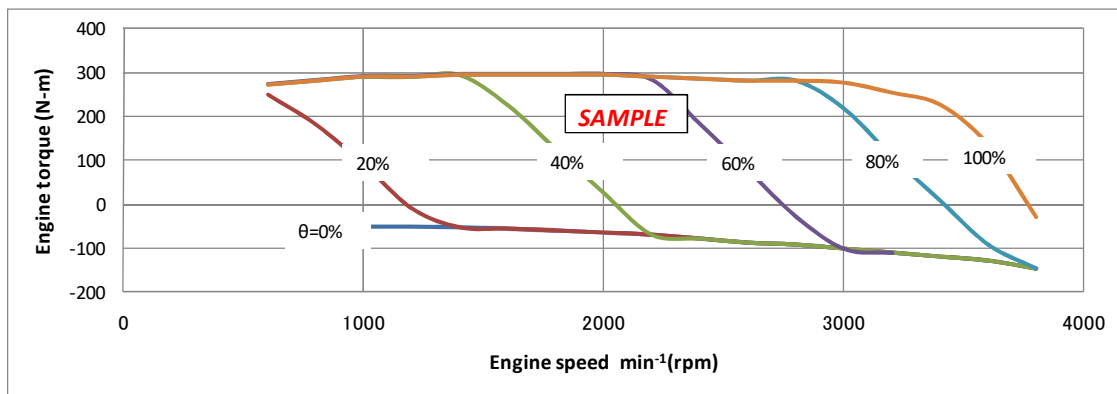
Measured maximum engine speed under no load

- マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度

Engine speed at which mapping torque has dropped to zero

○マッピングトルク曲線図

Mapping Torque Curve



◎エンジン摩擦トルク測定

Engine Friction Torque Curve Measurement

運転開始時刻 月 日 時 分

Operation start time M D H M

試験室内大気圧 (P_a)	吸入空気温度 (T_a)
Atmospheric pressure at test room kPa	Intake air temperature K(°C)
試験室内乾球温度 (θ_1)	試験室内相対湿度 (U)
Dry-bulb temperature at test room K(°C)	Relative humidity at test room %
試験室内湿球温度 (θ_2)	試験室内水蒸気圧 (P_w)
Wet-bulb temperature at test room K(°C)	Water vapor pressure at test room kPa
大気条件係数 (F)	
Atmospheric condition factor	

○エンジン摩擦トルクの測定結果

Measured Results of Engine Friction Torque

エンジン回転速度	エンジン摩擦トルク
Engine speed $\text{min}^{-1}(\text{rpm})$	Engine Friction Torque $\text{N}\cdot\text{m}$

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

・
・

・
・

◎エンジン燃費マップ測定

Engine Fuel Consumption Measurement

運転開始時刻 月 日 時 分

Operation start time M D H M

試験室内大気圧 (P_a)	吸入空気温度 (T_a)
Atmospheric pressure at test room kPa	Intake air temperature K(°C)
試験室内乾球温度 (θ_1)	試験室内相対湿度 (U)
Dry-bulb temperature at test room K(°C)	Relative humidity at test room %
試験室内湿球温度 (θ_2)	試験室内水蒸気圧 (P_w)
Wet-bulb temperature at test room K(°C)	Water vapor pressure at test room kPa
大気条件係数 (F)	
Atmospheric condition factor	

○エンジン燃費マップの測定結果

Measured Results of Engine Fuel Consumption Map

エンジン回転速度	エンジントルク	燃料消費量
Engine speed $\text{min}^{-1}(\text{rpm})$	Engine torque $\text{N}\cdot\text{m}$	Fuel consumption rate L/h

_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

備考

Remarks

付表 3
 Attached table 3

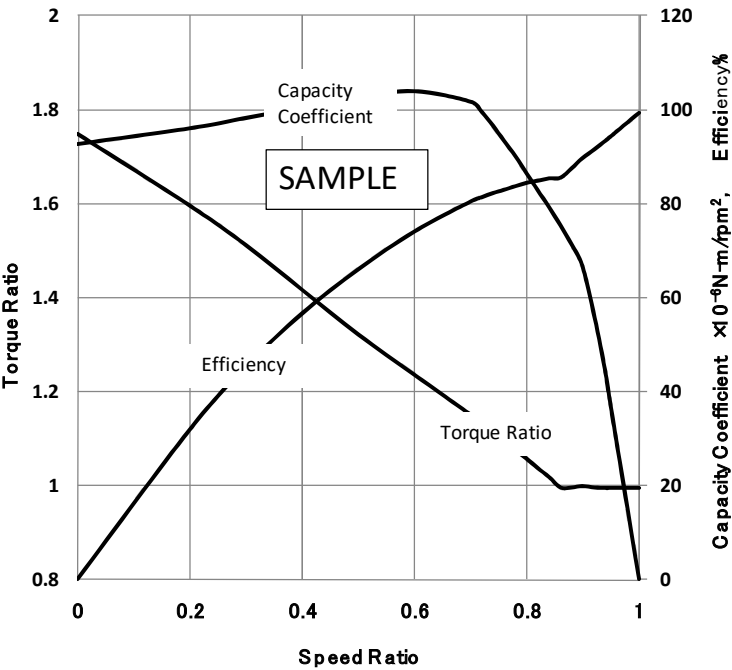
自動変速機試験記録
 Automatic Transmission Test Data Form

◎トルクコンバータ性能

Hydrodynamic Torque Converter Data

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by
トルクコンバータ型式			ニュートラルアイドル制御の有無		
Torque converter type			Neutral idle control		
トルクコンバータ入口油温			最大値	～	最小値
Inlet oil temperature of torque converter			Max.	—	Min.
			K(℃)		
C:Nm/rpm ² ×10 ⁻⁶					

正駆動 Drive			逆駆動 Driven		
速度比 Speed Ratio	トルク比 Torque Ratio	容量係数 Capacity Coefficient	速度比 Speed Ratio	トルク比 Torque Ratio	容量係数 Capacity Coefficient
e	t	C	e	t	C



◎オイルポンプ損失トルク

Oil Pump Loss

試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者

Test date Y. M. D. Test Site Tested by

オイルポンプ型式

Oil pump type

オイルタンク内油温 最大値 ～ 最小値

Oil temperature in oil tank Max. — Min. K(°C)

入力軸回転速度 (rpm) Engine Speed	オイルポンプ損失トルク (Nm) Oil Pump Loss	
	Dレンジ発進段ギヤ D Range Starting Gear	それ以外 Other

◎変速マップ

Shift Curve

θ : アクセル開度、No : 変速機出力軸回転速度
Accelerator Opening Transmission Output-shaft Speed

シフトアップ線 Upshift Line					シフトダウン線 Downshift Line				
1st→2nd		2nd→3rd		...	4th→3rd		5th→4th		...
θ (%)	No (rpm)	θ (%)	No (rpm)	...	θ (%)	No (rpm)	θ (%)	No (rpm)	...

◎ロックアップマップ

Converter Lockup Curve

ロックアップ ON Converter Lockup Clutch Point					ロックアップ OFF Converter Lockup Declutch Point				
2nd		3rd		...	2nd		3rd		...
θ (%)	No (rpm)	θ (%)	No (rpm)	...	θ (%)	No (rpm)	θ (%)	No (rpm)	...

なお、上記2種のマップについては θ 0%、100%及び θ と No との関係において折れ線となる点は全て記入すること。

Fill out all points that the slope of line changes.

備考

Remarks

付表 4
 Attached Table 4

空気抵抗計測に関する試験成績

Air Resistance Test Data Form for Heavy-Duty Motor Vehicle

試験期日

年

月

日

試験場所

試験担当者

Test date

Y.

M.

D.

Test Site

Tested by

◎試験車両 Test Vehicle

車名・型式

Make・Type

車台番号

Chassis number

◎車両諸元等 Vehicle Specification

○燃費区分 Category

貨物自動車（トラクタ、トラック等）No.

乗用自動車（路線バス、一般バス）No.

Truck (tractor-trailer, others) No.

Bus (city bus, others) No.

○試験車両重量 Test Vehicle Weight

積載重量

Payload

kg

乗車定員

人

Passenger capacity

persons

試験時車両重量：W

Gross vehicle weight

kg

試験自動車の回転部分 相当慣性重量：W₄

Inertia equivalent weight

kg

○車両寸法 Test Vehicle Dimension

計測車両(キャブ)高さ：H

計測車両(キャブ)全幅：B

Measured vehicle height

m

Measured vehicle width

m

架装種類：

平ボディ ・ バン

Installation

Flat Body ・ Van

架装全幅

架装全高：H

Installation width

m

Installation height

m

平ボディ 煽高さ

Side/ Tail gate height

m

前面投影面積：A

Frontal area

m²

○装着タイヤ Equipped Tire

前1軸タイヤ サイズ	ブランド	動的負荷半径 : r
<u>Fr 1st axle tire size</u>	<u>Make</u>	<u>rolling radius</u> m

前1軸タイヤ 空気圧	
<u>Fr 1st axle tire pressure</u>	<u>kPa</u>

前2軸タイヤ サイズ	ブランド	動的負荷半径 : r
<u>Fr 2nd axle tire size</u>	<u>Make</u>	<u>rolling radius</u> m

前2軸タイヤ 空気圧	
<u>Fr 2nd axle tire pressure</u>	<u>kPa</u>

後1軸タイヤ サイズ	ブランド	動的負荷半径 : r
<u>Rr 1st axle tire size</u>	<u>Make</u>	<u>rolling radius</u> m

後1軸タイヤ 空気圧	
<u>Rr 1st axle tire pressure</u>	<u>kPa</u>

後2軸タイヤ サイズ	ブランド	動的負荷半径 : r
<u>Rr 2nd axle tire size</u>	<u>Make</u>	<u>rolling radius</u> m

後2軸タイヤ 空気圧	
<u>Rr 2nd axle tire pressure</u>	<u>kPa</u>

○空気抵抗低減部品 Aero Parts

装着の有無 :	有り	・	無し
<u>Equipment of aero parts</u>	<u>Yes</u>	<u>・</u>	<u>No</u>

部品の名称及び型式	名称	型式
<u>Name / Type of parts</u>	<u>name</u>	<u>Type</u>

○計測方法 惰行法・ホイールトルク法

<u>Measuring method</u>	<u>Coasting test</u> ・ <u>Wheel-torque test</u>
-------------------------	---

◎惰行法による空気抵抗係数の測定結果 Air Resistance Measurement (by Costing Method)

計測時の風向風速	風向	風速
Ambient wind angle / wind velocity	angle	velocity
		m/s
車載風速計による 風速補正の有無：	有り	・ 無し
Correction by onboard anemometer	Yes	・ No

○惰行時間の計測結果

基準速度 V_j	計測惰行時間 (上段：往路 下段：復路)						上段： $\triangle t_{ji}$ (調和平均時間)					上段：平均惰行時間		統計の精度 $p(\%)$	F_j ：各指定速度 の 走行抵抗(N)
							下段： $(\triangle t_{ji} - \triangle t_j)^2$					下段：標準偏差			
		n1	n2	n3	..	ni		n1	n2	..	ni		n1~ni		
90 km/h 95→85	往						$\triangle t_{ji}$					$\triangle T_j$			
	復						S2					σ			
80 km/h 85→75	往						$\triangle t_{ji}$					$\triangle T_j$			
	復						S2					σ			
...	往						$\triangle t_{ji}$					$\triangle T_j$			
	復						S2					σ			
...	往						$\triangle t_{ji}$					$\triangle T_j$			
	復						S2					σ			

○空気抵抗に相当する値の算出： $F=a+bV^2$

Calculation of Air Resistance Value

空気抵抗に相当する値： b

Value corresponds to air resistance	b =	N/(km/h) ²
-------------------------------------	-----	-----------------------

○標準大気補正 Standard Atmospheric Correction

試験路における平均気温 : T_e

Average ambient air temperature $T_e =$ K(°C)

試験路における平均大気圧： p

Average ambient air pressure p = kPa

標準状態における空気抵抗に相当する値： $b_0 = 0.346 \times b \times T_e/p$

Value corrected on standard atmosphere $b_0 =$ $N/(km/h)^2$

○空氣抵抗係數： $\mu_a = b_0 / A$

Coefficient of air resistance $\mu_a =$ $\text{N/m}^2/(\text{km/h})^2$

◎ホイールトルク法による走行抵抗の測定結果 Air Resistance Measurement (by Wheel torque Method)

風向風速	風向	風速
Ambient wind angle / wind velocity	angle	velocity
m/s		
車載風速計による 風速補正の有無：	有り	無し
Correction by onboard anemometer	Yes	No

○ホイールトルクの計測結果

基準速度 V _j	計測項目	往路計測結果					復路計測結果					平均速度 V _{jm}	ドリフト 保証項 C _{js}	平均 トルク C _{jm}
		n1	n2	...	n20	...	n1	n2	...	n20	...			
90km/h	左右輪の合計トルク													
	計測中の平均車速													
15km/h	左右合計トルク													
	計測中の平均車速													

○空気抵抗に相当する値の算出：T=c+dV²

Calculation of Air Resistance Value

空気抵抗に相当する値：d

Value corresponds to air resistance d = N・m / (km/h)²

○標準大気補正 Standard Atmospheric Correction

試験路における平均気温：T_e

Average ambient air temperature T_e = K(°C)

試験路における平均大気圧：p

Average ambient air pressure p = kPa

標準状態における空気抵抗に相当する値：d₀ = 0.346 × d × T_e/p

d₀ = N・m/(km/h)²

空気抵抗係数：μ_a = d₀ / A / r

μ_a = Nm/m²/(km/h)²

◎計測車の状況写真 Photo of Test Vehicle

前方視

Front view

後方視

Rear view

備考

Remarks

付表 5

Attached Table 5

タイヤ転がり抵抗算出記録
Tire Rolling Resistance Calculation Record

◎車両諸元等

Vehicle Specification, etc.

○燃費区分

Category

貨物自動車（トラクタ，トラック等）No.

乗用自動車（路線バス，一般バス）No.

Truck (tractor-trailer, others) No.Bus (city bus, others) No.

○エンジン型式

Engine Type

○変速機型式

Transmission Type

◎タイヤ転がり抵抗算出

Tire Rolling Resistance Calculation

○タイヤサイズ

Tire Size

○タイヤ半径 (r_T)

Tire Radius m

○タイヤ転がり抵抗係数

Tire Rolling Resistance Coefficient

タイヤ銘柄

タイプ, クラス

ランク

タイヤ転がり抵抗係数

Tire Make

Type, Class

Rank

Rolling Resistance Coef.

N/N

N/N

N/N

N/N

N/N

N/N

•

.

•

○タイヤ転がり抵抗係数の総和(C)

Sum of Tire Rolling Resistance Coefficient	N/N
--	-----

○タイヤ銘柄数(N)

Number of Tire Make

○代表タイヤ転がり抵抗係数 $(\mu_t) = \frac{C}{N}$

Typical Tire Rolling Resistance Coefficient	N/N
---	-----

備考

Remarks

付表 6

Attached Table 6

機械式自動変速機(AMT)を備えた車両のシフト位置

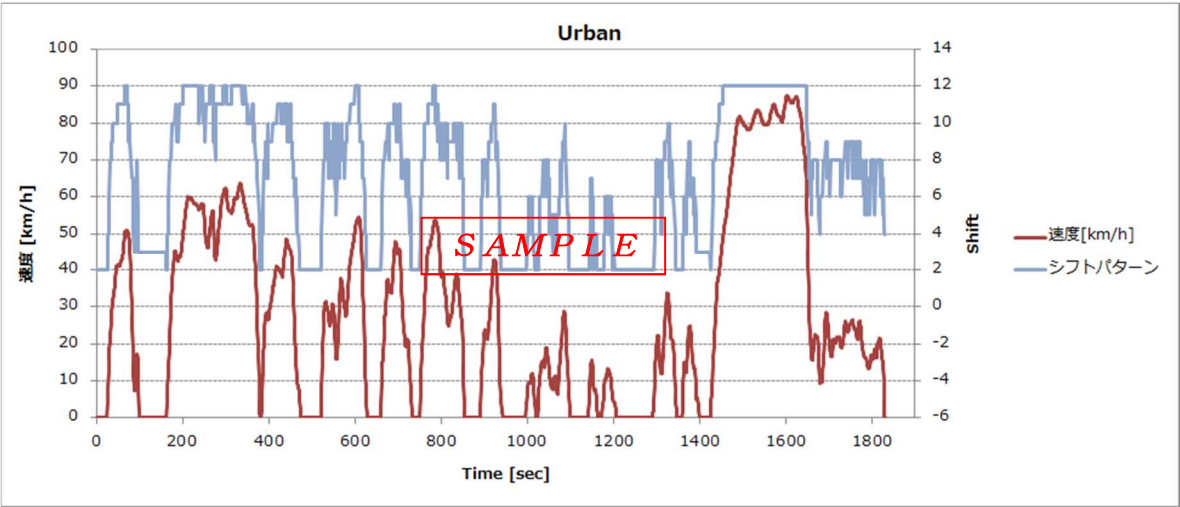
Shift position of the AMT vehicle in fuel consumption evaluation cycle

◎車両諸元 Vehicle Specification

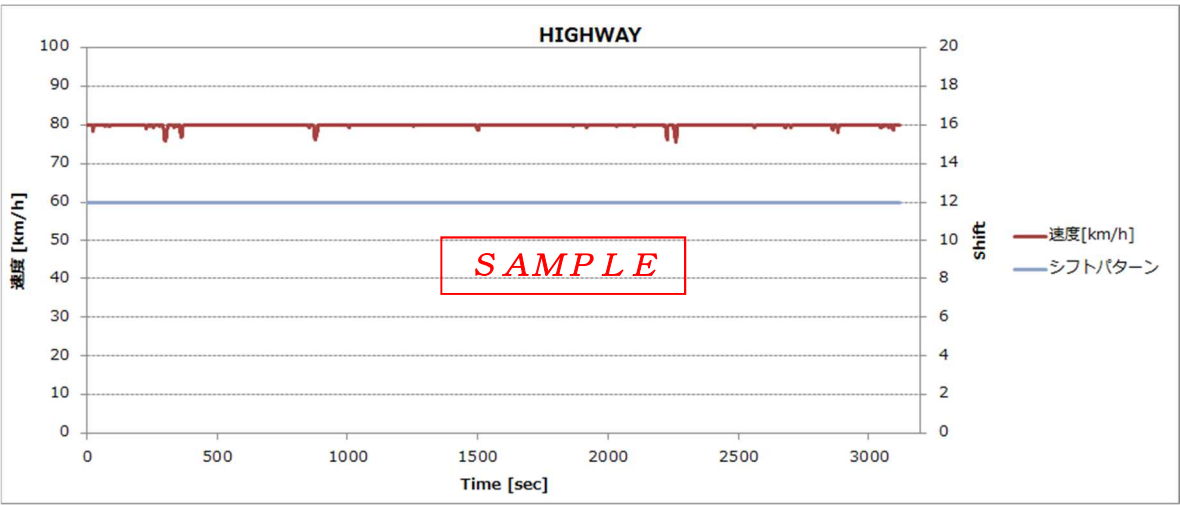
- 車名・型式
- Make・Type
-
- エンジン型式
- Engine Type
-
- 変速機型式
- Transmission Type
-

◎ギヤ位置 Shift position

都市内走行モード



都市間走行モード



備考

Remarks

電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）

1. 総則

電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）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 41「重量車排出ガスの測定方法」（以下「別添 41」という。）Ⅳの規定及び本規定によるものとする。

2. 測定値及び計算値の末尾処理

- 2.1. データ処理に用いる測定値及びデータ処理の過程における計算値は、特に指示のない限り四捨五入等の末尾処理を行わないものとする。
- 2.2. 各付表の記入にあたっての末尾処理は各別表により行うものとする。
- 2.3. 3.3. の記入にあたっての末尾処理は、TRIAS 08-J041(1)-01 の規定に従うものとする。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入すること。

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。

- 3.1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。
- 3.2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。
- 3.3. 空気抵抗係数の測定記録については、TRIAS 08-J041(1)-01 に規定される付表を使用すること。
- 3.4. HILS 法においてエンジンベンチを用いて試験を行う際、試験エンジンとダイナモメータを変速機又は減速機を介して接続する場合は、付表 4 の備考欄に、接続に使用する機器の名称、変速比又は減速比及び伝達効率を記入すること。
- 3.5. パワートレーン法においてダイナモメータに減速機を介して接続する場合は、付表 5 の備考欄に減速比及び伝達効率を記入すること。
- 3.6. 付表 4、付表 5 及び付表 7-1 の燃料の密度欄には、288K {15℃}、101.3kPa の状態における 1cm³ 当たりの密度（g/cm³）を記入すること。
- 3.7. 試験に使用する潤滑油の仕様は記録し、試験の結果と共に提出すること。
- 3.8. 付表 7-2 の JE05 モードのうち 1 秒から 121 秒の区間の検証結果においては表中の各項目の時系列グラフを、JE05 モード全体の検証結果においては、車速又はエンジン回転速度並びにエンジントルクの項目について、時系列グラフをそれぞれ添付すること。
- 3.9. 付表 11 のタイヤ転がり抵抗係数欄には、各タイヤ銘柄に対応する別添 41Ⅲの 15.2. の中央値を記入すること。

4. データの記録

別添 41Ⅳに規定された記録項目のほか、表 1 の項目について、測定の方法等に応じて JE05 モード運転状態における値を記録すること。データは電子媒体等に電子データとして記録するものとし、別添 41Ⅳ4.8. (1)の方法により燃料消費率の算出を行う場合にあっては 1 秒間に 2 回以上、それ以外の場合にあっては 1 秒間に 1 回以上の記録周期とすること。

表 1

項 目	備 考
試験回転速度及び測定エンジン回転速度又は測定ダイナモ回転速度	1) 測定値は排出ガス分析計のフルスケールを超えないこと。
試験トルク及び測定軸トルク	
電気量収支	2) 燃料流量法で測定を行う場合に限り、各測定の方法等必要に応じ測定すること。
燃料流量 ²⁾	
CO 等の希釈排出ガス濃度又は排出ガス濃度 ^{1) 4)}	
CVS 流量 ⁴⁾	
希釈排出ガスサンプル流量 ⁴⁾	3) ベンチュリー式の流量計を用いる場合にあっては、出口ガス温度及び出口空気温度とすることができる。
二次希釈排出ガスサンプル流量 ⁴⁾	
二次希釈空気流量 ⁴⁾	
CVS 装置入口ガス温度 ⁴⁾	
希釈排出ガスサンプル流量計入口ガス温度 ^{3) 4)}	4) 排出ガスの測定を行う場合に限り、各測定の方法等必要に応じ測定すること。
二次希釈排出ガスサンプル流量計入口ガス温度 ^{3) 4)}	
二次希釈空気流量計入口空気温度 ⁴⁾	
吸入空気流量 ⁴⁾	
排出ガス流量 ⁴⁾	
トレーサガス流量 ⁴⁾	
トレーサガス濃度 ⁴⁾	
空気過剰率 ⁴⁾	

別表 1

測定値及び計算値の末尾処理

(付表 1 関係)

項 目	末尾処理
試験室内大気圧 (P_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
吸入空気温度 (T_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
試験室内乾球温度 (θ_1)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
試験室内湿球温度 (θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
試験室内水蒸気圧 (P_w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)
大気条件係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
最低エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最高エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
エンジントルク指令値	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\text{N}\cdot\text{m}$)
エンジントルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\text{N}\cdot\text{m}$)
エンジン摩擦トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($\text{N}\cdot\text{m}$)
燃料消費量	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (L/h)

別表 2

測定値及び計算値の末尾処理

(付表 2 関係)

項 目	末尾処理
公称蓄電装置電圧	製作者が定める値を記載(V)
変速比	小数第 3 位まで記載
伝達効率	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
試験開始時室温	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
試験終了時室温	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
試験開始時冷却液温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
目標回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
トルク指令値	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%, N・m)
電動機回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
電動機軸トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(N・m)
電動機軸出力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kW)
制御装置入力電圧	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(V)
制御装置入力電流	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(A)
制御装置入力電力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(kW)
電動機巻線温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)
制御装置の各部温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は℃)

別表 3

測定値及び計算値の末尾処理
(付表 3 関係)

項 目	末尾処理
定格容量	製作者が定める値を記載(Ah or Wh)
時間率 n	製作者が定める値を記載(h)
定格電圧	製作者が定める値を記載(V)
接続抵抗	製作者が定める値を記載(Ω)
測定電流	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(A)
10 秒目電圧	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(V)
放電深度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%)
充電状態	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%)
直流内部抵抗	有効数字 5 桁目を四捨五入し、4 桁目まで記載(Ω)
開放電圧	有効数字 5 桁目を四捨五入し、4 桁目まで記載(V)

別表 4

測定値及び計算値の末尾処理
(付表 4 関係)

項 目	末尾処理
最高出力	諸元表記載値($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最大トルク	諸元表記載値($\text{N}\cdot\text{m}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
総排気量	諸元表記載値(L)
アイドリングエンジン回転速度	諸元表記載値($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最高出力時エンジン回転速度	諸元表記載値($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(g/cm^3)
体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載(K^{-1} 又は $^{\circ}\text{C}^{-1}$)
低位発熱量	整数位まで記載(J/g)
潤滑油粘度	SAE 粘度グレードを記載
吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(kPa)
排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kPa)
給気冷却器出口の温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は $^{\circ}\text{C}$)
定格出力 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
定格電圧 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載(V)
定格出力 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載(kVA)
定格電圧 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載(V)
定格容量 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載(Ah)
定格電圧 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載(V)
空車時車両質量	整数位まで記載(kg)
最大積載質量	整数位まで記載(kg)
乗車定員	整数位まで記載(人)
全高	小数第 3 位まで記載(m)
全幅	小数第 3 位まで記載(m)
タイヤ動的負荷半径	小数第 3 位まで記載(m)
ギヤ比 (i_m)	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比 (i_f)	小数第 3 位まで記載
V1000	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(km/h)
都市内走行燃料消費率補正係数 (Kf1)	有効数字 7 桁目を四捨五入し、6 桁目までを記載(-)
都市間走行燃料消費率補正係数 (Kf2)	有効数字 7 桁目を四捨五入し、6 桁目までを記載(-)
都市内走行燃料消費率過渡補正前	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載(km/L)

都市内走行燃料消費率過渡補正後	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市内走行燃料消費率 Kf 値考慮	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
電気量収支	小数第 3 位まで記載 (Ah)
電気量収支エネルギー換算値	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kJ)
積算燃料消費エネルギー換算値	整数位まで記載 (kJ)
電気量収支エネルギー換算値／積算燃料消費エネルギー換算値	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
都市間走行燃料消費率	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
都市間走行燃料消費率 Kf 値考慮	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
市街地走行燃料消費率過渡補正前	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
市街地走行燃料消費率過渡補正後	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)
重量車燃料消費率	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (km/L)

別表 5

計算値の末尾処理
(付表 5 関係)

項 目	末尾処理
最高出力	諸元表記載値 ($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最大トルク	諸元表記載値 ($\text{N}\cdot\text{m}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
総排気量	諸元表記載値 (L)
アイドリングエンジン回転速度	諸元表記載値 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
定格出力 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載 ($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
定格電圧 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載 (V)
定格出力 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載 (kVA)
定格電圧 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載 (V)
定格容量 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載 (Ah)
定格電圧 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載 (V)
密度	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 (g/cm^3)
体積膨張率	小数第6位を四捨五入し、小数第5位まで記載 (K^{-1} 又は $^{\circ}\text{C}^{-1}$)
低位発熱量	整数位まで記載 (J/g)
潤滑油粘度	SAE粘度グレードを記載
吸入空気圧力	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (kPa)
排気圧力	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (kPa)
給気冷却器出口の温度	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (K又は $^{\circ}\text{C}$)
空車時車両質量	整数位まで記載 (kg)
最大積載質量	整数位まで記載 (kg)
乗車定員	整数位まで記載 (人)
全高	小数第3位まで記載 (m)
全幅	小数第3位まで記載 (m)
タイヤ動的負荷半径	小数第3位まで記載 (m)
ギヤ比 (i_m)	小数第3位まで記載
終減速機ギヤ比 (i_f)	小数第3位まで記載
V1000	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (km/h)
都市内走行燃料消費率補正係数 (Kf1)	有効数字7桁目を四捨五入し、6桁目までを記載 (-)
都市間走行燃料消費率補正係数 (Kf2)	有効数字7桁目を四捨五入し、6桁目までを記載 (-)
都市内走行燃料消費率	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)

都市内走行燃料消費率Kf値 考慮	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)
市街地走行燃料消費率	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)
都市間走行燃料消費率	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)
都市間走行燃料消費率Kf値 考慮	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)
重量車燃料消費率	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)

別表 6

計算値の末尾処理
(付表 6 関係)

項 目	末尾処理
試験室内大気圧 (P_a)	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (kPa)
吸入空気温度 (T_a)	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (K又は℃)
試験室内乾球温度 (θ_1)	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (K又は℃)
試験室内湿球温度 (θ_2)	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (K又は℃)
試験室内相対湿度 (U)	小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
試験室内水蒸気圧 (P_w)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (kPa)
大気条件係数 (F)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載
希釈排出ガス湿潤質量 (M_{totw})	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (kg)
希釈率 (DF)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載
電気量収支エネルギー換算値	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (J)
仕事量 (W_{sys_act})	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (kW・h)
積算燃料消費エネルギー換算 値	整数位まで記載 (J)
電気量収支	小数第3位まで記載 (Ah)
希釈排出ガス中の濃度 (CO)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (ppm)
希釈排出ガス中の濃度 (THC)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (ppmC)
希釈排出ガス中の濃度 (CO ₂)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 (%)
希釈空気中の濃度 (CO)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (ppm)
希釈空気中の濃度 (THC)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (ppm)
希釈空気中の濃度 (CO ₂)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 (%)
排出量 (CO)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 (g/test)
排出量 (THC)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 (g/test)
排出量 (CO ₂)	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (g/test)
走行距離	小数第3位まで記載 (km)
燃料消費量	小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載 (L(15℃))
燃料消費率	有効数字6桁目を四捨五入し、5桁目まで記載 (km/L)

別表 7-1

測定値及び計算値の末尾処理
(付表 7-1 関係)

項 目	末尾処理
最高出力	諸元表記載値($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最大トルク	諸元表記載値($\text{N}\cdot\text{m}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
総排気量	諸元表記載値(L)
アイドリングエンジン回転速度	諸元表記載値($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
最高出力時エンジン回転速度	諸元表記載値($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(g/cm^3)
体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載(K^{-1} 又は $^{\circ}\text{C}^{-1}$)
低位発熱量	整数位まで記載(J/g)
潤滑油粘度	SAE 粘度グレードを記載
吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(kPa)
排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kPa)
給気冷却器出口の温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は $^{\circ}\text{C}$)
定格出力 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載($\text{kW}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
定格電圧 (◎試験電動機)	製作者が定める値を記載(V)
定格出力 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載(kVA)
定格電圧 (◎試験インバータ)	製作者が定める値を記載(V)
定格容量 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載(Ah or Wh)
定格電圧 (◎試験蓄電装置)	製作者が定める値を記載(V)
空車時車両質量(W_0)	整数位まで記載(kg)
最大積載質量	整数位まで記載(kg)
乗車定員	整数位まで記載(人)
全高	小数第 3 位まで記載(m)
全幅	小数第 3 位まで記載(m)
タイヤ動的負荷半径(r)	小数第 3 位まで記載(m)
ギヤ比(i_m)	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比(i_f)	小数第 3 位まで記載
V1000	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(km/h)
JE05 モード走行燃料消費率(E_u)	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載(km/L)
電気量収支	小数第 3 位まで記載(Ah)
電気量収支エネルギー換算値	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kJ)
積算燃料消費エネルギー換算値	整数位まで記載

別表 7-2

測定値及び計算値の末尾処理
(付表 7-2 関係)

項 目	末尾処理
決定係数(r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
$W_{\text{eng_HILS}}/W_{\text{eng_vehicle}}$	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
$FE_{\text{eng_HILS}}/FE_{\text{eng_vehicle}}$	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
HILS 模擬走行の電気量等収支のエネルギー換算値－パワートレーンパワートレーン試験、シャシダイナモ試験で実測した電気量等収支のエネルギー換算値 / HILS 模擬走行の積算燃料消費量エネルギー換算	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載

別表 8

測定値及び計算値の末尾処理
(付表 8 関係)

項 目	末尾処理
最高出力	諸元表記載値(kW {PS} /min ⁻¹ {rpm})
減速比	諸元表記載値
走行距離	整数値まで記載(km)
車両空車重量	諸元表記載値(kg)
タイヤの空気圧	諸元表記載値(kPa)
試験自動車重量	整数値まで記載(kg)
試験自動車の前面投影面積	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(m ²)
等価慣性重量 (設定値)	整数値まで記載(kg)
駆動輪のタイヤ空気圧	諸元表記載値(kPa)
駆動系の回転部分の相当慣性重量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載(kg)
惰行時間	小数第 2 位又は小数第 1 位まで記載(s)
惰行時間の平均	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(s)
設定走行抵抗	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載(N)
目標走行抵抗	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載(N)
設定誤差	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%)

別表 9

計算値の末尾処理
(付表 9)

項 目	末尾処理
仕事量 ($W_{\text{sys_act}}$)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
試験仕事量 ($W_{\text{sys_ref}}$)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
xに対するyの推定値の標準誤差 (SE)	小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1} \{\text{rpm}\}$)
回帰直線の傾き (a)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載
決定係数 (r^2)	小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載
回帰曲線の切片 (b)	小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1} \{\text{rpm}\}$)
偏差(絶対値)の合計累積値の許容時間範囲	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (s)

別表 10

計算値の末尾処理
(付表 10)

項 目	末尾処理
仕事量 ($W_{\text{sys_act}}$)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
試験仕事量 ($W_{\text{sys_ref}}$)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
xに対するyの推定値の標準誤差 (SE)	小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
回帰直線の傾き (a)	小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載
決定係数 (r^2)	小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載
回帰曲線の切片 (b)	小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 ($\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$)
偏差(絶対値)の合計累積値の許容時間範囲	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (s)

別表 11

計算値の末尾処理
(付表 11)

項 目	末尾処理
タイヤ半径(r_T)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m)
平坦路補正係数(K_F)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
タイヤ転がり抵抗係数	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/N)
タイヤ転がり抵抗係数の総和 (C)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/N)
平坦路補正後代表タイヤ転がり抵抗係数(μ_F)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (N/N)

付表 1

Attached Table 1

エンジントルク特性測定記録 (HILS システム要素試験)

Engine Torque Characteristic Measurement Record (HILS System Component Test)

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎エンジントルク特性測定

Torque Property Measurement

運轉開始時刻 月 日 時 分

Operation start time	M	D	H	M
----------------------	---	---	---	---

試験室内大気圧 (P_a) 吸入空気温度 (T_a)

Atmospheric pressure Intake

at test room	kPa	air temperature	K(°C)
--------------	-----	-----------------	-------

試驗室內乾球溫度 (θ_1)	試驗室內相對濕度 (U)
20.0	50.0
20.0	60.0
20.0	70.0
20.0	80.0
20.0	90.0
20.0	95.0
20.0	98.0
20.0	99.0
20.0	99.5
20.0	99.8
20.0	99.9
20.0	99.95
20.0	99.98
20.0	99.99
20.0	99.995
20.0	99.998
20.0	99.999
20.0	99.9995
20.0	99.9998
20.0	99.9999
20.0	99.99995
20.0	99.99998
20.0	99.99999
20.0	99.999995
20.0	99.999998
20.0	99.999999
20.0	99.9999995
20.0	99.9999998
20.0	99.9999999
20.0	99.99999995
20.0	99.99999998
20.0	99.99999999
20.0	99.999999995
20.0	99.999999998
20.0	99.999999999
20.0	99.9999999995
20.0	99.9999999998
20.0	99.9999999999
20.0	99.99999999995
20.0	99.99999999998
20.0	99.99999999999
20.0	99.999999999995
20.0	99.999999999998
20.0	99.999999999999
20.0	99.9999999999995
20.0	99.9999999999998
20.0	99.9999999999999
20.0	99.99999999999995
20.0	99.99999999999998
20.0	99.99999999999999
20.0	99.999999999999995
20.0	99.999999999999998
20.0	99.999999999999999
20.0	99.9999999999999995
20.0	99.9999999999999998
20.0	99.9999999999999999
20.0	99.99999999999999995
20.0	99.99999999999999998
20.0	99.99999999999999999
20.0	99.999999999999999995
20.0	99.999999999999999998
20.0	99.999999999999999999
20.0	99.9999999999999999995
20.0	99.9999999999999999998
20.0	99.9999999999999999999
20.0	99.99999999999999999995
20.0	99.99999999999999999998
20.0	99.99999999999999999999
20.0	99.999999999999999999995
20.0	99.999999999999999999998
20.0	99.999999999999999999999
20.0	99.9999999999999999999995
20.0	99.9999999999999999999998
20.0	99.9999999999999999999999
20.0	99.99999999999999999999995
20.0	99.99999999999999999999998
20.0	99.99999999999999999999999
20.0	99.999999999999999999999995
20.0	99.999999999999999999999998
20.0	99.999999999999999999999999
20.0	99.9999999999999999999999995
20.0	99.9999999999999999999999998
20.0	99.9999999999999999999999999
20.0	99.99999999999999999999999995
20.0	99.99999999999999999999999998
20.0	99.99999999999999999999999999
20.0	99.999999999999999999999999995
20.0	99.999999999999999999999999998
20.0	99.999999999999999999999999999
20.0	99.9999999999999999999999999995
20.0	99.9999999999999999999999999998
20.0	99.9999999999999999999999999999
20.0	99.99999999999999999999999999995
20.0	99.99999999999999999999999999998
20.0	99.99999999999999999999999999999
20.0	99.999999999999999999999999999995
20.0	99.999999999999999999999999999998
20.0	99.999999999999999999999999999999
20.0	99.9999999999999999999999999999995
20.0	99.99999999999999

Dry-bulb temperature

at test room	K(°C)	at test room	%
--------------	-------	--------------	---

試験室内湿球温度 (θ_2)	試験室内水蒸気圧 (P_w)
-------------------------	--------------------

Wet-bulb temperature Water vapor pressure

at test room	K(°C)	at test room	kPa

大気条件係数 (F)

Atmospheric condition factor

○エンジントルク特性の測定結果

Measured Results of Engine Torque Characteristic

最低エンジン回転速度

Minimum mapping speed	$\text{min}^{-1}(\text{rpm})$
-----------------------	-------------------------------

最高エンジン回転速度

Maximum mapping speed	min ⁻¹ (rpm)
100	100
200	200
300	300
400	400
500	500
600	600
700	700
800	800
900	900
1000	1000
1100	1100
1200	1200
1300	1300
1400	1400
1500	1500
1600	1600
1700	1700
1800	1800
1900	1900
2000	2000
2100	2100
2200	2200
2300	2300
2400	2400
2500	2500
2600	2600
2700	2700
2800	2800
2900	2900
3000	3000
3100	3100
3200	3200
3300	3300
3400	3400
3500	3500
3600	3600
3700	3700
3800	3800
3900	3900
4000	4000
4100	4100
4200	4200
4300	4300
4400	4400
4500	4500
4600	4600
4700	4700
4800	4800
4900	4900
5000	5000
5100	5100
5200	5200
5300	5300
5400	5400
5500	5500
5600	5600
5700	5700
5800	5800
5900	5900
6000	6000
6100	6100
6200	6200
6300	6300
6400	6400
6500	6500
6600	6600
6700	6700
6800	6800
6900	6900
7000	7000
7100	7100
7200	7200
7300	7300
7400	7400
7500	7500
7600	7600
7700	7700
7800	7800
7900	7900
8000	8000
8100	8100
8200	8200
8300	8300
8400	8400
8500	8500
8600	8600
8700	8700
8800	8800
8900	8900
9000	9000
9100	9100
9200	9200
9300	9300
9400	9400
9500	9500
9600	9600
9700	9700
9800	9800
9900	9900
10000	10000

最高エンジン回転速度時のエンジンの状態：

Engine condition at maximum mapping speed:

- 測定された最高出力時の回転速度の105%エンジン回転速度

Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power

- 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し3%の降下が生じたエンジン回転速度

Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power

- 測定された無負荷最高エンジン回転速度

Measured maximum engine speed under no load

- エンジン指令値全開トルクがゼロまで低下したエンジン回転速度

Engine speed at which full load torque has dropped to zero

エンジン回転速度

Engine speed $\text{min}^{-1}(\text{rpm})$

エンジン指令値

Engine target torque N·m

%

mm³/st, mg/st

エンジントルク

Engine torque N·m

.	.	.
.	.	.
.	.	.

○エンジン燃費マップの測定結果

Measured Results of Engine Fuel Consumption Map		
エンジン回転速度	エンジントルク	燃料消費量
Engine speed min ⁻¹ (rpm)	Engine torque N・m	Fuel consumption rate L/h
・	・	・
・	・	・
・	・	・

備考
Remarks

付表 2
 Attached Table 2

電動機トルク・消費電力測定記録（HILS システム要素試験）
 Motor Torque/Power Consumption Measurement Record （HILS System Component Test）

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験電動機の仕様
 Specification

○電動機				
Electric motor				
型式	種類	番号	耐熱クラス	
Type	Sort	No.	Class of anti-thermal	
附属装置		冷却方式	潤滑系装置	センサ類
Accessory		Cooling type	Lubricant	Sensors

○制御装置		
Inverter		
種類	番号	冷却方式
Sort	No.	Cooling type

○電源装置		○動力計	
Power source		Absorbing device	
種類	公称蓄電装置電圧	型式	
Sort	Nominal voltage	Type	

○動力計と電動機との接続	
Connection between motor connection between motor	
変速比	伝達効率
Gear ratio	Transmitted efficiency

○測定器			
Measuring devices			
トルク計	回転計	温度計	電圧計
Torque meter	Speed sensor	Temp. sensor	Voltage meter

◎試験記録					
Test record					
試験時間(開始)	時	分	(終了)	時	分
Time(start)	H	M	(end)	H	M
試験開始時室温			試験終了時室温		
Room temp. at start		K(℃)	Room temp. at end		K(℃)
試験開始時冷却液温度					
Temp. of cooling at start		K(℃)			

◎測定結果
Test result

測定 番号 No	目標 回転 速度 Target speed (min ⁻¹)	トルク 指令 値 Target torque (%) or (Nm)	電動機 Motor			制御装置 Inverter			巻線温度 Coil temp. (°C)						制御装 置の 各部温 度 Temp. of invert er (°C)
			回転 速度 speed (min ⁻¹)	軸ト ルク torqu e (Nm)	軸出 力 output (kW)	入力 電圧 volta ge (V)	入力 電流 curre nt (A)	入力 電力 power (kW)	1	2	3	4	5	6	測定部 位 名称 Name of measur ed place :
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															

備考
Remarks

付表 3

Attached Table 3

蓄電装置直流内部抵抗・開放電圧測定記録 (HILS システム要素試験)

Internal Resistance in Direct Current of Storage Device and Open Voltage Measurement Record
(HILS System Component Test)

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験蓄電装置

Test Rechargeable Energy Storage System (RESS)

蓄電装置種別

RESS Sort

定格容量

Nominal Capacity Ah or Wh

時間率 n

hour rate h

セル数

Cell Quantity

定格電圧

Nominal Voltage V

○構成

Structure

車両仕様

Box on vehicle

単位電池

Module

単位電池数

Module quantity

セル数/単位電池

Quantity/module

接続抵抗

Contact resistance Ω

◎電池電圧測定結果 (各放電深度ごとに作成)

Measured Results of voltage of battery per each depth of discharge

目標電流 (A) Target current		測定電流 (A) Measured current	10 秒目電圧 (V) 10-second voltage
$1/3 \times n \times I_n$	放電側 on discharge		
	充電側 on charge		
$1 \times n \times I_n$	放電側 on discharge		
	充電側 on charge		
$2 \times n \times I_n$	放電側 on discharge		
	充電側 on charge		
$5 \times n \times I_n$	放電側 on discharge		
	充電側 on charge		
$10 \times n \times I_n$	放電側 on discharge		
	充電側 on charge		

◎電池直流内部抵抗・開放電圧

Internal resistance and open circuit voltage of battery

放電深度 DOD(depth of discharge)		(%)				
充電状態 SOC(state of charge)		(%)				
直流内部抵抗 Internal resistance	放電側 on discharge	(Ω)				
	充電側 on charge	(Ω)				
開放電圧 Open circuit voltage	放電側 on discharge	(V)				
	充電側 on charge	(V)				

放電深度 (%) = 100 (%) - 充電状態「SOC」 (%) DOD=100-SOC

備考

Remarks

付表 4

Attached Table 4

電気式ハイブリッド重量車燃料消費率の試験記録及び成績 (HILS システム (JE05 モード))
Fuel Consumption Rate of Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicle Test Data Record Form
(HILS System (JE05 Mode))

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験エンジン

Test engine	エンジン番号
エンジン型式	Engine No.
Engine type	Engine No.
最高出力	最大トルク
Maximum Output	Maximum torque
kW/min ⁻¹ (rpm)	N·m/ min ⁻¹ (rpm)
総排気量	気筒数、サイクル
Total displacement	No. of cylinder, cycle
L	
アイドリングエンジン回転速度	
Engine idling speed	min ⁻¹ (rpm)
最高出力時エンジン回転速度	
Engine speed at maximum output	min ⁻¹ (rpm)
有負荷最高エンジン回転速度	
Maximum full load engine speed	min ⁻¹ (rpm)

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and lubricating oil viscosity	体積膨張率			
燃料	密度	g/cm ³	Volume expansion rate	K ⁻¹ (°C ⁻¹)
Fuel	Density	g/cm ³	Volume expansion rate	K ⁻¹ (°C ⁻¹)
低位発熱量	潤滑油粘度			
Lower heating value	J/kg	Lubricating oil viscosity		

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of intake air pressure, exhaust pressure, etc	
吸入空気圧力	排気圧力
Intake air pressure	Exhaust pressure
kPa	kPa
給気冷却器出口の温度	
Air temperature at intercooler outlet	K(°C)

◎試験電動機

Test Motor/Generator		
種別	型式	番号
Sort	Type	No.
定格出力	定格電圧	
Rated Output	Rated Voltage	
kW/min ⁻¹ {rpm}	V	

◎試験インバータ

Test Inverter		
種別	型式	番号
Sort	Type	No.
定格出力	定格電圧	
Rated Output	Rated Voltage	
kVA	V	

◎試験蓄電装置

Test Rechargeable Energy Storage System (RESS)	
蓄電装置種別	セル数
RESS Sort	Cell Quantity
定格容量	定格電圧
Nominal Capacity	Nominal Voltage
Ah or Wh	V

◎車両諸元等

Vehicle specification, etc

○燃費区分

Category No.

貨物自動車（トラクタ、トラック等）

乗用自動車（路線、一般）

Truck (tractor-trailer, others) No.

Bus (regular-route bus, others) No.

○車両諸元

Vehicle specification

空車時車両質量

Vehicle curb mass kg

最大積載質量

Payload kg

乗車定員

人

Passenger capacity persons

全高

Overall height m

全幅

Overall width m

タイヤ動的負荷半径

Tire rolling radius m

○変速機

Transmission

手動変速機

トルコン付自動変速機

機械式自動変速機

Manual transmission Automatic transmission with torque converter

Automated manual transmission

その他

others ()

変速機型式

Transmission type

主変速機

ギヤ段数

発進ギヤ段

Maintransmission No. of gears

Start Gear

ギヤ比

1 速

2 速

Gear ratio

1st

2nd

3 速

4 速

3rd

4th

5 速

6 速

5th

6th

7 速

8 速

7th

8th

9 速

10 速

9th

10th

副変速機

ギヤ段数

Subtransmission No. of gears

ギヤ比

(H)

(L)

Gear ratio

High

Low

終減速機ギヤ比

Final gear ratio

V1000 km/h

○燃料消費率補正係数

Fuel economy correction factor

都市内走行燃料消費率補正係数 (Kf1)

JE05 fuel economy correction factor

都市間走行燃料消費率補正係数 (Kf2)

Intercity highway fuel economy correction factor

◎HILS システム模擬走行による燃料消費率の燃費計算補助プログラム計算結果

Calculated fuel economy by HILS system simulated driving

○燃料消費率

Fuel economy

・都市内走行燃料消費率 (E_{uc}) 過渡補正前	都市内走行燃料消費率 (E_{uc}) 過渡補正後
<u>JE05 fuel economy(uncorrect)</u> km/L	<u>JE05 fuel economy(correct)</u> km/L
都市内走行燃料消費率 (E_u) Kf 値考慮	電気量収支
<u>JE05 fuel economy</u> km/L	<u>Electricity balance</u> Ah
電気量収支エネルギー換算値	積算燃料消費エネルギー換算値
<u>Energy balance</u> kJ	<u>Energy of consumed fuel</u> kJ
電気量収支エネルギー換算値／積算燃料消費エネルギー換算値	
<u>Energy balance / Energy of consumed fuel</u>	
・都市間走行燃料消費率 (E_h)	都市間走行燃料消費率 (E_h) Kf 値考慮
<u>Intercity highway fuel economy</u> km/L	<u>Intercity highway fuel economy</u> km/L
電気量収支	
<u>Electricity balance</u> Ah	
電気量収支エネルギー換算値	積算燃料消費エネルギー換算値
<u>Energy balance</u> kJ	<u>Energy of consumed fuel</u> kJ
電気量収支エネルギー換算値／積算燃料消費エネルギー換算値	
<u>Energy balance / Energy of consumed fuel</u>	
都市間走行割合 (α)	
<u>Rate of Intercity highway</u> %	
・市街地走行燃料消費率過渡補正前	市街地走行燃料消費率過渡補正後
<u>Urban fuel economy(uncorrect)</u> km/L	<u>Urban fuel economy(correct)</u> km/L
電気量収支	
<u>Electricity balance</u> Ah	
電気量収支エネルギー換算値	積算燃料消費エネルギー換算値
<u>Energy balance</u> kJ	<u>Energy of consumed fuel</u> kJ
電気量収支エネルギー換算値／積算燃料消費エネルギー換算値	
<u>Energy balance / Energy of consumed fuel</u>	

・重量車燃料消費率

$$(E) = \frac{1}{\frac{1-\alpha/100}{E_u} + \frac{\alpha/100}{E_h}}$$

Heavy-duty motor vehicle fuel economy km/L

備考

Remarks

付表 5

Attached Table 5

電気式ハイブリッド重量車燃料消費率の試験記録及び成績（パワートレイン法）

Fuel Consumption Rate for Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles Test Data Record Form (Powertrain)

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験自動車

Test Vehicle

車名・型式

Make・Type

◎試験エンジン

Test engine

エンジン型式

Engine type

エンジン番号

Engine No.

最高出力

最大トルク

Maximum Output kW/min⁻¹(rpm)

Maximum torque N·m/min⁻¹(rpm)

総排気量

気筒数、サイクル

Total displacement L

No. of cylinder, cycle

アイドリングエンジン回転速度

Engine idling speed min⁻¹(rpm)

◎試験電動機

Test motor/generator

種別

型式

番号

Sort

Type

No.

定格出力

定格電圧

Rated output kW/min⁻¹(rpm)

Rated voltage V

◎試験インバータ

Test inverter

種別

型式

番号

Sort

Type

No.

定格出力

定格電圧

Rated output kVA Rated voltage V

◎試験蓄電装置

Test rechargeable energy storage system(RESS)

種別

型式

番号

Sort

Type

No.

定格容量

定格電圧

Nominal capacity Ah or Wh Nominal voltage V

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and lubricating oil viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel Density

g/cm³ Volume expansion rate K⁻¹(°C⁻¹)

低位発熱量

潤滑油粘度

Lower Heating Value J/g Lubricating oil

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of intake air pressure, exhaust pressure, etc

吸入空気圧力

排気圧力

Intake air pressure kPa Exhaust pressure kPa

給気冷却器出口の温度

Air temperature at intercooler outlet K(°C)

◎車両諸元等

Vehicle specification, etc

○燃費区分

Category

貨物自動車（トラクタ、トラック等）

乗用自動車（路線バス、一般バス）

Truck (tractor-trailer, others) No.

Bus (regular-route bus, others) No.

○車両諸元

Vehicle specification

空車時車両質量 (W_0)

Vehicle curb mass kg

最大積載質量

Payload kg

乗車定員

人

Passenger capacity persons

全高

Overall height m

全幅

Overall width m

タイヤ動的負荷半径 (r)

Tire rolling radius m

○変速機

Transmission

手動変速機

トルコン付自動変速機

機械式自動変速機

Manual transmission Automatic transmission with torque converter

Automated manual transmission

その他

others ()

変速機型式

Transmission type

主変速機

ギヤ段数

発進ギヤ段

Main transmission

No. of gears

Start Gear

ギヤ比

1 速

2 速

Gear ratio

1st

2nd

3 速

4 速

3rd

4th

5 速

6 速

5th

6th

7 速

8 速

7th

8th

9 速

10 速

9th

10th

副変速機

ギヤ段数

Subtransmission

No. of gears

ギヤ比

(H)

(L)

Gear ratio

High

Low

終減速機

シミュレーション

実機

Final gear

simulation

• Actual machine

終減速機ギヤ比

Final gear ratio

V1000

km/h

○燃料消費率補正係数

Fuel economy correction factor

都市内走行燃料消費率補正係数 (Kf1)

JE05 fuel economy correction factor

都市間走行燃料消費率補正係数 (Kf2)

Intercity highway fuel economy correction factor

◎燃料消費率試験結果

Test results of fuel economy

○燃料消費率

Fuel economy

都市内走行燃料消費率 (E_u')

都市内走行燃料消費率 (E_u) Kf 値考慮

JE05 fuel economy
 km/L

JE05 fuel economy
 km/L

市街地走行燃料消費率

Urban fuel economy
 km/L

都市間走行燃料消費率 (E_h')

都市間走行燃料消費率 (E_h) Kf 値考慮

Intercity highway fuel economy
 km/L

Intercity highway fuel economy
 km/L

都市間走行割合 (α)

Intercity highway ratio
 %

重量車燃料消費率
 (E) =

$$\frac{1}{\frac{1-\alpha/100}{E_u} + \frac{\alpha/100}{E_h}}$$

Heavy-duty motor vehicle fuel economy
 km/L

備考

Remarks

付表 6
 Attached Table 6

電気式ハイブリッド重量車燃料消費率の試験記録（パワートレーン法）
 Fuel Consumption Rate for Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles Test Record Form

◎（都市内，都市間，市街地走行）モードにおける燃料消費率
 (JE05, Intercity highway, Urban) Fuel economy

測定開始時刻	月	日	時	分
Measurement start time	M	D	H	M
試験室内大気圧 (P _a)			吸入空気温度 (T _a)	
Atmospheric pressure at test room	kPa		Intake air temperature K(℃)	
試験室内乾球温度 (θ ₁)			試験室内相対湿度 (U)	
Dry-bulb temperature at test room	K(℃)		Relative humidity at test room %	
試験室内湿球温度 (θ ₂)			試験室内水蒸気圧 (P _w)	
Wet-bulb temperature at test room	K(℃)		Water vapor pressure at test room kPa	
大気条件係数 (F)				
Atmospheric condition factor				
希釈排出ガス湿潤質量 (M _{totw})				
Mass of the diluted exhaust gas on wet basis	kg			
希釈率 (DF)	電気量収支エネルギー換算値			
Dilution factor	Energy converted value of electricity balance, etc. J			
仕事量 (W _{sys,act})	積算燃料消費エネルギー換算値			
Actual cycle work	kW・h	Energy of consumed fuel J		
電気量収支				
Electricity balance	Ah			

◎電気量収支の妥当性確認結果
 Validation of RESS net energy change

	許容範囲 Tolerances	結果 Results
電気量収支エネルギー換算値／積算燃料消費量エネルギー換算値 <0.01 Energy converted value of electricity balance, etc. / Energy of consumed fuel <0.01	<0.01	

○燃料消費量の算出

Calculation of fuel consumption

☐ 流量測定法による場合

Fuel flow measurement method

燃料消費量

Fuel consumption L (15℃)

☐ カーボンバランス法による

Carbon balance method

排出ガス成分 Exhaust emission components	CO	THC	CO ₂
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	%
希釈空気中の濃度 Background concentration	ppm	ppmC	%
排出量 Emission mass flow	g/test	g/test	g/test

○燃料消費率

Fuel economy

走行距離

Running Distance

km

燃料消費量

Fuel consumption

L (15℃)

燃料消費率

Fuel economy

km/L

備考

Remarks

付表 7-1

Attached Table 7-1

検証試験記録（電気式ハイブリッド重量車（HILS システム））

Verification Test Record Form (Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles (HILS System))

（シャシダイナモメータ試験，パワートレイン試験）

（Chassis Dynamometer Test, Power Train Test）

試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by

◎試験自動車

Test vehicle

車名・型式

Make・type

◎試験エンジン

Test engine

エンジン型式

Engine type

エンジン番号

Engine No.

最高出力

最大トルク

Maximum Output kW/min⁻¹(rpm)

Maximum torque N·m/min⁻¹(rpm)

総排気量

気筒数、サイクル

Total displacement L

No. of cylinder, cycle

アイドリングエンジン回転速度

Engine idling speed min⁻¹(rpm)

最高出力時エンジン回転速度

Engine speed at maximum output min⁻¹(rpm)

有負荷最高エンジン回転速度

Maximum full load engine speed min⁻¹(rpm)

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and lubricating oil viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel Density

g/cm³

Volume expansion rate K⁻¹(°C⁻¹)

低位発熱量

潤滑油粘度

Lower heating value J/kg

Lubricating oil viscosity

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of intake air pressure, exhaust pressure, etc

吸入空気圧力

排気圧力

Intake air pressure kPa

Exhaust pressure kPa

給気冷却器出口の温度

Air temperature at intercooler outlet K(°C)

◎試験電動機

Test Motor/Generator

種別

型式

番号

Sort

Type

No.

定格出力

定格電圧

Rated Output kW/min⁻¹ {rpm}

Rated Voltage V

◎試験インバータ

Test Inverter

種別

型式

番号

Sort

Type

No.

定格出力

定格電圧

Rated Output kVA

Rated Voltage V

◎試験蓄電装置

Test Rechargeable Energy Storage System (RESS)

種別	型式	番号
Sort	Type	No.
定格容量	定格電圧	
Nominal Capacity	Nominal Voltage	V
Ah or Wh		

◎車両諸元等

Vehicle specification, etc

○燃費区分

Category No.

貨物自動車（トラクタ、トラック等）	乗用自動車（路線、一般）
Truck (tractor-trailer, others) No.	Bus (regular-route bus, others) No.

○車両諸元

Vehicle specification

空車時車両質量

Vehicle curb mass kg

最大積載質量

Payload kg

乗車定員

Passenger capacity persons

全高

Overall height m

全幅

Overall width m

タイヤ動的負荷半径

Tire rolling radius m

○変速機

Transmission

手動変速機

トルコン付自動変速機

機械式自動変速機

Manual transmission Automatic transmission with torque converter Automated manual transmission

その他

others ()

変速機型式

Transmission type

主変速機

ギヤ段数

Main transmission No. of gears

ギヤ比

1 速

2 速

Gear ratio

1st

2nd

3 速

4 速

3rd

4th

5 速

6 速

5th

6th

7 速

8 速

7th

8th

9 速

10 速

9th

10th

副変速機

ギヤ段数

Subtransmission No. of gears

ギヤ比

(H)

(L)

Gear ratio

High

Low

終減速機

シミュレーション

実機

Final gear

simulation

• Actual machine

終減速機ギヤ比

Final gear ratio

◎燃費計算補助プログラム計算による実機走行燃料消費率結果

Calculated fuel economy by actual driving

・ JE05 モード走行燃料消費率(E_u)

電気量収支

JE05 fuel economy km/L

Electricity balance Ah

電気量収支エネルギー換算値

積算燃料消費エネルギー換算値

Energy balance J

Energy of consumed fuel J

備考

Remarks

付表 7-2
 Attached Table 7-2

検証試験記録（電気式ハイブリッド重量車（HILS システム））
 Verification Test Record Form （Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles （HILS System））
 （シャシダイナモメータ試験，パワートレイン試験）
 （Chassis Dynamometer Test, Power Train Test）

○JE05 モードのうち 1 秒から 121 秒の区間の検証結果
 The verification results of the first peak in the JE05 mode

決定係数（ r^2 ）の基準 Criteria of co-efficient of determination	車速又はエンジン回転速度 Vehicle speed or engine speed	電動機 Motor/Generator		エンジン Engine		蓄電装置出力 Output of RESS
		トルク Torque	出力 Output	トルク Torque	出力 Output	
車速又はエンジン回転速度は 0.9700 以上，他の項目は 0.8800 以上 Co-efficient of Vehicle speed or engine speed should be over 0.9700 and the others should be over 0.8800.	決定係数	決定係数	決定係数	決定係数	決定係数	決定係数

○JE05 モード全体の検証結果
 The total verification results of the JE05 mode

		許容値 Tolerance value	結果 Result
車速又はエンジン回転速度 Vehicle speed or engine speed	決定係数	0.97 以上 Over 0.97	
エンジントルク Engine torque	決定係数	0.88 以上 Over 0.88	
エンジン正側仕事 Engine workload at plus side	$W_{eng_HILS} / W_{eng_vehicle}$	0.97 以上 Over 0.97	
燃費 Fuel consumption	$FE_{HILS} / FE_{vehicle}$	1.03 以下 Under 1.03	

	許容値 Tolerance value	結果 Result
HILS 模擬走行の電気量等収支のエネルギー換算値－パワートレイン試験、シャシダイナモ試験で実測した電気量等収支のエネルギー換算値 ／HILS 模擬走行の積算燃料消費量エネルギー換算 HILS energy balance - Actual measurement of Power Train dynamometer or Chassis dynamometer / Energy of consumed fuel	0.003 未満 Under 0.003	

備考
 Remarks

付表 8

Attached Table 8

検証試験記録（電気式ハイブリッド重量車（HILS システム））
Verification Test Record Form (Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles (HILS System))
(シャシダイナモメータ試験の自動車負荷設定記録（台上惰行法））
(Motor Vehicle Load Setting for Chassis Dynamometer Test Record (Platform Coast-Down Method))

◎試験自動車

Test vehicle

車名・型式（類別） Make・Type (variant)	原動機型式 Engine type	最高出力 Maximum output
車台番号 Chassis No.	変速機 Transmission	減速比 Reduction ratio
走行距離 Running Distance	タイヤのサイズ Tire size	
車両空車重量 Vehicle curb weight	タイヤ空気圧 前輪 Tire air pressure: Front	後輪 kPa/Rear
試験自動車重量 Test vehicle weight		kPa

◎走行抵抗

Running resistance

転がり抵抗係数 Coefficient of rolling resistance	N/kg
空気抵抗係数 Coefficient of air resistance	$\text{N}/(\text{m}^2 \cdot \text{km/h})^2$
試験自動車の前面投影面積 Area of front projection of test vehicle	m^2

◎シャシダイナモメータにおける負荷設定記録

Setting record of load on chassis dynamometer

設定期日	年	月	日	設定場所	
Setting date	Y	M	D	Setting site	
シャシダイナモメータ				(多点設定 、 係数設定)	
Chassis dynamometer (DC/DY, EC/DY)				(Multi-point setting, Coefficient setting)	
等価慣性重量 (設定値)				駆動輪のタイヤ空気圧	
Equivalent inertia weight(set value)				Air pressure of driving wheels	
				kg	kPa
駆動系の回転部分の相当慣性重量					
Corresponding inertia weight of rotating section of power train system					
kg					

速度 Speed km/h	惰行時間 Coasting time s		平均惰行時間 Mean coasting time s	設定走行抵抗 Set running resistance N	目標走行抵抗 Target running resistance N	設定誤差 Setting error %	ダイヤル目盛 Dial graduation	備 考 Remarks
90								
80								
70								
60								
50								
40								
30								
20								
10								

備考

Remarks

付表 9
 Attached Table 9

検証試験記録（電気式ハイブリッド重量車（HILS システム））
 Verification Test Record Form（Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles（HILS System））
 （パワートレーン試験の運転精度の検証記録）
 (Verification Record of Driving Accuracy of Power Train Test)

◎都市内モードの測定試験
 JE05 mode measurement test

試験期日	年	月	日	
Test date	Y.	M.	D.	
エンジン型式	エンジン番号			
Engine type	Engine No.			

○ハイブリッドシステムの仕事量
 Calculation of hybrid system work

仕事量 (W _{sys_act}) Actual cycle work	試験仕事量 (W _{sys_ref}) Reference cycle work
kW・h	kW・h

○運転精度
 Validation statistics of the test cycle

	回転速度 Speed	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results
x に対する y の推定値の標準誤差 (SE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の ±5.0% 以下 ≤ ±5.0% of max. test speed	%
回帰直線の傾き (a) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03	
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970	
回帰直線の y 切片 (b) y intercept of the regression line	最大試験回転速度の ±2.0% ≤ ±2.0% of max. test speed	%

○車速の妥当性確認結果
 Validation of vehicle speed Test Results

	許容範囲 Tolerances	結果 Results
偏差 (絶対値) の合計累積値の許容時間範囲 Tolerable time range for the total cumulative value of (absolute) deviations	≤ 2.0s	

備考

Remarks

付表 10
 Attached Table 10

運転精度の検証成績（電気式ハイブリッド重量車（パワートレーン法））
 Driving Precision Verification Record
 (Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles (Powertrain))

◎（都市内, 都市間, 市街地走行）モードの測定試験
 (JE05, Intercity highway, Urban) mode measurement test

試験期日	年	月	日	
Test date	Y.	M.	D.	
エンジン型式				エンジン番号
Engine type				Engine No.

○ハイブリッドシステムの仕事量
 Calculation of hybrid system work

仕事量 (W _{sys_act}) Actual cycle work	試験仕事量 (W _{sys_ref}) Reference cycle work
kW・h	kW・h

○運転精度
 Validation statistics of the test cycle

	回転速度 Speed	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results
x に対する y の推定値の標準誤差 (SE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の±5.0%以下 ≤±5.0% of max. test speed	%
回帰直線の傾き (a) Slope of the regression line	0.95～1.03	
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970	
回帰直線の y 切片 (b) y intercept of the regression line	最大試験回転速度の±2.0% ≤±2.0% of max. test speed	%

○車速の妥当性確認結果
 Validation of vehicle speed Test Results

	許容範囲 Tolerances	結果 Results
偏差 (絶対値) の合計累積値の許容時間範囲 Tolerable time range for the total cumulative value of (absolute) deviations	≤ 2.0s	

備考

Remarks

付表 11
 Attached Table 11

タイヤ転がり抵抗算出記録
 Tire Rolling Resistance Calculation Record

◎車両諸元等

Vehicle Specification, etc.

○燃費区分

Category

貨物自動車（トラクタ，トラック等）

Truck (tractor-trailer, others) No.

乗用自動車（路線バス，一般バス）

Bus (city bus, others) No.

○エンジン型式

Engine Type

○変速機型式

Transmission Type

◎タイヤ転がり抵抗選定

Tire Rolling Resistance Calculation

○タイヤサイズ

Tire Size

○タイヤ半径（ r_T ）

Tire Radius

m

○平坦路補正係数(K_r) = $\sqrt{\frac{1.0}{(1.0+r_T)}}$

Flat Road Correction Factor

○タイヤ転がり抵抗係数

Tire Rolling Resistance Coefficient

タイヤ銘柄	タイプ，クラス	ランク	タイヤ転がり抵抗係数
Tire Make	Type, Class	Rank	Rolling Resistance Coef.
			N/N
			N/N
			N/N
			N/N
			N/N
			N/N
			N/N
・	・		・
・			

○タイヤ転がり抵抗係数の総和(C)

Sum of Tire Rolling Resistance Coefficient

N/N

○タイヤ銘柄数(N)

Number of Tire Make

○代表タイヤ転がり抵抗係数 (μ_t) = $\frac{C}{N}$

Typical Tire Rolling Resistance Coefficient

N/N

○平坦路補正後代表タイヤ転がり抵抗係数 (μ_r) = $K_r \times \mu_t$

Flat Road Corrected Typical Tire Rolling Resistance Coefficient

N/N

備考
 Remarks

軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）

1. 総則

軽・中量車排出ガス試験（WLTC モード）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 42「軽・中量車排出ガスの測定方法 II WLTC モード」（以下「別添 42 II」という。）の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験自動車

試験自動車は、排出ガスの測定に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. 測定値及び計算値の桁表記

測定値及び計算値の桁表記は別表1により行うものとする。

測定値及び計算値の末尾処理については別添42 IIによるものとする。ただし、工学的判断により、適切な末尾処理とすることができる。

4. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、試験帳票は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

4. 1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。
4. 2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加、該当しない箇所にあつては削除することができる。
4. 3. 試験自動車の実走行モード及び基準走行モードをチャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録すること。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。
4. 4. ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするものにあつては、吸気マニホールド内圧力、原動機回転速度及び排出ガス濃度は必要に応じて連続記録することができるものとする。
4. 5. 軽油を燃料とするものにあつては、THC希釈排出ガス濃度をチャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録することとし、原動機回転速度及びTHC以外の希釈排出ガス濃度は必要に応じて記録するものとする。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。
4. 6. PMの排出量を測定する試験自動車にあつては、希釈排出ガスサンプル流量（二段希釈方式による場合にあつては二次希釈排出ガス流量及び二次希釈空気流量）、及びサンプリング流量比例制御にあつてはCVS装置による希釈排出ガス流量をデータ処理装置にてサンプリング周期1秒以下で連続記録すること。
4. 7. PMの排出量を測定する試験自動車にあつては、PM捕集フィルタ直前の希釈排出ガス温度、CVS装置入口ガス温度、希釈排出ガスサンプル流量計入口ガス温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口ガス温度）及び圧力（二段希釈方式による場合にあつては二次希釈排出ガス流量計の入口ガス温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口温度）及び圧力、二次希釈空気流量計の入口空気温度（ベンチュリ式流量計にあつては出口温度））を、チャート紙又は他のデータ処理装置に連続記録すること。また、チャート紙以外の他のデータ処理装置を用

いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。

なお、当該測定値について、試験中の表示並びに試験終了後の平均値、最大値及び最小値（最大値及び最小値については、温度に係る測定値に限る。）の表示を行う試験機器を使用して測定を行う場合は、この限りではない。

- 4. 8. 秤量室の温度及び湿度は連続記録すること。
- 4. 9. 試験中に測定したデータは末尾処理することなく提出すること。様式は問わない。

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
排気量		諸元表記載値 (L)
アイドリング回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
最小エンジン回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
原動機最高出力		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW/rpm)
燃料密度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm ³) CNG の場合 (kg/m ³)
硫黄分		整数値 (wtppm)
タイヤ円周長さ		製造者設計値 (mm)
タイヤ空気圧		諸元表記載値 (kPa)
ギヤ比		諸元表記載値
減速比		諸元表記載値
V1000		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
電動機最高出力		諸元表記載値 (kW/rpm)
バッテリー容量		諸元表記載値 (Ah)
バッテリー電圧		諸元表記載値 (V)
最高出力 (原動機、電動機以外)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kW/rpm)
非積載重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
試験自動車重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
回転するすべての車両構成部品等価有効質量 (mr)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
走行抵抗式	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
HC (FID) γ 係数		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位までとする
サイクルエネルギー要求量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J) 又は (Ws) 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (MJ) 又は (MWs)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
変速車速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
Δ (C _d ×A _F)		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m ²)
冷却ファン下端の高さ		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (cm)
車両前部からのファンまでの位置		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (cm)
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	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、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、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)
再生調整係数 (K i) : 加法	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	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、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、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)
再生調整係数 (K i) : 乗法	CO	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
	THC	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
	NMHC	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
	NOx	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
	PM	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
劣化補正值 (DF) 加法	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	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、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、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)
劣化補正值 (DF) 乗法	CO	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
	THC	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
	NMHC	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
	NOx	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
	PM	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
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	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、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、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)
アイドル試験	CO	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)
	HC	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (ppm)
	CO ₂	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)
	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	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (-kPa)
走行抵抗測定時の走行距離		整数値まで記載 (km)
走行抵抗測定時の平均重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)

重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
	後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)
	後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)
前面投影面積		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m^2)
N/V 比		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
ト一角		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 ($^{\circ}$ 又は mm)
キャンバー角		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 ($^{\circ}$)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
平均風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
最大風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
温度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正前)	c_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{Nm}/(\text{km}/\text{h})$)
	c_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 ($\text{Nm}/(\text{km}/\text{h})^2$)
走行抵抗式 惰行法 (補正前)	f_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})$)
	f_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正後)	c_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{Nm}/(\text{km}/\text{h})$)
	c_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 ($\text{Nm}/(\text{km}/\text{h})^2$)
走行抵抗式 惰行法 (補正後)	f_0	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f_1	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})$)
	f_2	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$)
惰行時間		小数第 3 位又は小数第 2 位まで記載 (s)
追加重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
NO _x コンバータ 効率	(a) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(b) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(c) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(d) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	NO モード時の濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
走行サイクル実走行距離		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km)
走行サイクルからの逸脱時間		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (s)
ドライビングイン デックス	IWR	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	RMSSE	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
PM フィルタ重量		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (μg)

各ガス成分の測定値	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
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 M_{si}	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 M_{pi}	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、1 桁目まで記載
試験室温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)
試験室比湿	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g/kg)
ソーク温度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は °C)
ソーク時間	小数第 1 位を切り捨て、整数値まで記載 (h)

試験帳票
Test Report

試験番号 Report No.	:	
試験担当者 Tested by	:	

1. 試験自動車概略
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S)

1.1. 全般
GENERAL

車台番号 Vehicle No.	:	
用途 Category	:	
車体の形状 Bodywork	:	
駆動方式 (FF、FR、4WD 等) Drive wheels	:	

1.1.1. パワートレイン
Powertrain Architecture

パワートレイン (ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV等) Powertrain architecture	:	
--	---	--

1.1.2. 内燃機関
INTERNAL COMBUSTION ENGINE

エンジン型式 Type	:	
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等) Working principle	:	
気筒数、配列 (直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	
排気量 Engine capacity	:	L
アイドリング回転数 Engine idling speed	:	rpm + - rpm
最小エンジン回転数 n _{min} drive	:	rpm
最高出力 Rated engine power	:	kW/rpm
最大トルク Maximum net torque	:	Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	

冷却システム（水冷、空冷 等） Cooling system	:	
-----------------------------------	---	--

1.1.3. 試験燃料
TEST FUEL

種類（ガソリン、軽油） Type	:	
燃料密度 Density at 15℃	:	
硫黄分 Sulphur content	:	
製造番号等 Batch number	:	

1.1.4. 燃料供給システム
FUEL FEED SYSTEM

燃料噴射システム（直噴、筒内 等） Fuel injection system	:	
--	---	--

1.1.5. 吸気システム
INTAKE SYSTEM (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one intake system, please repeat the paragraph

過給器 Pressure charger	:	
吸気冷却器 Intercooler	:	

1.1.6. 排気システム
EXHAUST SYSTEM (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one exhaust system, please repeat the paragraph

前段触媒 First catalytic converter	:	
後段触媒 Second catalytic converter	:	
DPF Particulate trap	:	
O ₂ センサ Reference and position of oxygen sensor(s)	:	
二次空気導入システム Air injection	:	

排気ガス再循環装置 EGR	:	
NO _x センサ Reference and position of NO _x sensor(s)	:	

1.1.7. 蓄熱装置

HEAT STORAGE DEVICE (If applicable)

2 つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one heat storage device , please repeat the paragraph

蓄熱装置 Heat storage device	:	
蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:	J
放熱時間 Time for heat release	:	s

1.1.8. 変速機

TRANSMISSION (If applicable)

2 つ以上のシステムは帳票を追加

For more than one Transmission, please repeat the paragraph

変速機の型式 Gearbox	:	
変速タイプ (手動、自動、CVT 等) Gear shifting procedure (manual, automatic, CVT)	:	
主モード Predominant mode	:	
コントロールユニット Control unit	:	
変速機潤滑方式 Gearbox lubrication system	:	
タイヤサイズ Tyre size	:	
タイヤ製造者 Make	:	
タイヤ型式 Tyre type	:	
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	:	mm
空気圧 Tyre pressure	:	kPa

1.1.9. ギヤ比

Transmission ratios (R. T), primary ratios (R. P) and (vehicle speed (km/h)) / (engine speed (1000 (rpm)) (V₁₀₀₀) for each of the gearbox ratios (R. B.).

R. B.	R. P.	R. T.	V ₁₀₀₀
1 st	1/1		
2 nd	1/1		
3 rd	1/1		
4 th	1/1		
5 th	1/1		
⋮	⋮		

1. 1. 10. 電動機
ELECTRIC MACHINE

2 つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
最高出力 Peak Power	:	kW/rpm

1. 1. 11. 駆動用バッテリー
TRACTION REESS

2 つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
容量 Capacity	:	Ah
電圧 Nominal Voltage	:	V

1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス
POWER ELECTRONICS

複数のパワー・エレクトロニクスがある場合
Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)

製造者 Make	:	
-------------	---	--

型式 Type	:	
出力 Power	:	kW/rpm

1.2. 車両
VEHICLE DESCRIPTION

1.2.1. 車両重量
MASS

試験自動車重量 Test mass	:	kg
----------------------	---	----

1.2.2. 走行抵抗パラメーター
ROAD LOAD PARAMETERS

f_0	:	N
f_1	:	N/(km/h)
f_2	:	N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	J or MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	

1.2.3. 走行サイクル選択パラメーター
CYCLE SELECTION PARAMETERS

走行サイクル (Classの別) Cycle	:	
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	km/h

1.2.4. 変速点車速
GEAR SHIFT POINT

変速車速 Gear shifting	:	
-----------------------	---	--

2. 試験結果 TEST RESULTS

2.1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST

シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method
ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode	:	固定走行方式 / 反復方式 Fixed run / Iterative method
惰行モード有無 Coast down mode	:	
追加プリコン Additional preconditioning	:	

2.1.1. 車両 Vehicle

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	cm
車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	cm

2.1.1.1. 排出ガス Pollutant emissions

2.1.1.1.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の排出ガス
Pollutant emissions of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining WLTC test

Test 1

排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)
測定値 Measured values					
再生調整係数 (K _i) : 加法 Regeneration factors (K _i) Additive					
再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) Multiplicative					

劣化補正值(DF) 加法 Deterioration factors addition					
劣化補正值(DF) 乗法 Deterioration factors multiplication					
最終排出ガス値 Final values					
規制値 Limit values					

Test2 該当する場合
If applicable pollutants reason

同様の帳票
Same paragraph

Test3 該当する場合
If applicable pollutants reason

同様の帳票
Same paragraph

2.1.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス
Idling TEST

試験項目 Test	CO (%)	HC (ppm)	CO ₂ (%)	エンジン 回転数 Engine speed (rpm)	吸気マニホールド 内圧力 Intake manifold Inner pressure (-kPa)
アイドル Idle					

2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験（該当する場合）

Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable)

Test 1

排出ガス規制値は満たされなければならない。そして、以下の項は各試験サイクルのために繰り返されなければならない。

Pollutant emission limits have to be fulfilled and the following paragraph has to be repeated for each driven test cycle.

排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)
1 サイクルの測定値 Measured single cycle values					
1 サイクルの規制値 Limit single cycle values					

Test 2（該当する場合）

(If applicable)

同様の帳票

Same paragraph

Test 3（該当する場合）

(If applicable)

同様の帳票

Same paragraph

走行抵抗試験結果
Road Load Test Report

1. 申請車両
CONCERNED VEHICLE(S)

車名 Make(s) concerned	:	
型式 Type(s) concerned	:	
通称名 Commercial description	:	
最高速度 Maximal speed	:	km/h
駆動軸 Powered axle(s)	:	

2. 試験車両概要
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES

2.1. 全般
GENERAL

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 Version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	J or MJ or Ws or MWs
量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.2. 重量
MASSES

試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	kg
類別 Version	:	
重量配分 Weight distribution	:	前軸 Front kg
	:	後軸 Rear kg

2.3. タイヤ
TYRES

タイヤサイズ Size designation	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
タイヤ製造者 Make	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
タイヤ型式 Type	:	前軸 Front
	:	後軸 Rear
転がり抵抗 Rolling resistance	:	前軸 Front kg/t
	:	後軸 Rear kg/t
タイヤ空気圧 Pressure	:	前軸 Front kPa
	:	後軸 Rear kPa

2.4. ボディ形状
BODYWORK

形状 Bodywork	:	
空力装置 Aerodynamic devices		
可動エアロパーツ Movable aerodynamic body parts	:	
オプションエアロパーツリスト Installed aerodynamic options list	:	

2.5. パワートレイン
POWERTRAIN

エンジン型式 Engine code	:	
変速機（手動、自動、CVT 等） Transmission type (ex. manual, automatic, CVT)	:	
変速機の仕様 Transmission model (manufacturer's codes)	:	

N/V比 Engine rotational speed divided by vehicle speed	:	ギヤ Gear	ギヤ比 Gear ratio	N/V比 N/V ratio
		1 st	1/..	
		2 nd	1..	
		3 rd	1/..	
		4 th	1/..	
		5 th	1/..	
		6 th	1/..	
ニュートラル位置での電気機械の結合 Electric machine(s) coupled in neutral position	:	無（電気機械無し / コーストダウン モード無し 等） n. a. (no electric machine / no coast down mode)		
電気機械の型式及び数 Type and number of electric machines	:	構造形式(非同期/同期) construction type: asynchronous/ synchronous...		
冷却方式（空冷、水冷 等） Type of coolant (air, liquid, etc.)	:			

2.6. 試験結果 TEST RESULTS

試験日 Dates of tests	:	
-----------------------	---	--

路上試験 ON ROAD

走行抵抗の測定方法 Method of the test	:	惰行法/ホイールトルク法 Coast down / torque meter method	
設備（名称/場所/トラック等） Facility (name / location / track's reference)	:		
惰行モード（有/無、名称） Coast down mode	:		
ホイールアライメント Wheel alignment	:	トー角 Toe values	
		キャンバー角 Camber values	
最高速度 Maximum reference speed	:	km/h	
風速測定法 Anemometry	:	静止流速測定/車上流速測定 stationary / on board : influence of anemometry (cd*A) and if it was corrected.	
分割数 Number of split	:		
風 Wind	:	平均風速 Average	m/s

		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 Air pressure	:	kPa	
温度 Temperature (mean value)	:	°C or K	
風補正 (有／無) Wind correction	:		
タイヤ空気圧調整 (有／無) Tyre pressure adjustment	:		
測定値 Raw results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	
最終結果 Final results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ and $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	

Or

風洞法
WIND TUNNEL METHOD

設備 (名称/場所/シャシダイナモ等) Facility (name/location/dynamometer's reference)	:	
機器の校正記録 (校正記録参照 等) Qualification of the facilities (Report reference and date)	:	
シャシダイナモ Dynamometer		
シャシダイナモの方式 Type of dynamometer	:	フラットベルト式／シャシダイナモ flat belt / chassis dynamometer

方法 Method	:	安定速度／減速 stabilized speeds / deceleration method	
暖機 Warm up	:	ダイナモ／実走行 by dyno / by driving the vehicle	
ローラー曲線の補正 Correction of the roller curve	:		
シャシダイナモの設定方法 Method of chassis dynamometer setting	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h)	
		C _d *A (m ²)	
結果 Results	:	f ₀ = f ₁ = f ₂ =	

試験用紙
Template for Test Sheet

ホイールアライメント調整値 (有／無) Adjustable wheel alignment parameter	:																						
タイヤの滑りを防止するための追加重量 (有／無) Additional weight may be placed on or in the vehicle to eliminate tyre slippage	:																						
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車速(km/h) Vehicle speed</th> <th>惰行時間(s) Coast down time</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>105-95</td><td></td></tr> <tr><td>95-85</td><td></td></tr> <tr><td>85-75</td><td></td></tr> <tr><td>75-65</td><td></td></tr> <tr><td>65-55</td><td></td></tr> <tr><td>55-45</td><td></td></tr> <tr><td>45-35</td><td></td></tr> <tr><td>35-25</td><td></td></tr> <tr><td>25-15</td><td></td></tr> </tbody> </table>	車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coast down time	105-95		95-85		85-75		75-65		65-55		55-45		45-35		35-25		25-15		
		車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coast down time																				
		105-95																					
		95-85																					
		85-75																					
		75-65																					
		65-55																					
		55-45																					
		45-35																					
		35-25																					
		25-15																					
NOxコンバータ効率 (a), (b), (c), (d)濃度、NOモード時の濃度 NOx, converter efficiency Indicated concentrations (a); (b), (c), (d), and the concentration when the NOx analyzer is in the NO mode so that the calibration gas does not pass through the converter	:	(a)= (b)= (c)= (d)= Concentration in NO mode=																					
実走行距離 The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	km																				
		中速フェーズ M	km																				
		高速フェーズ H	km																				
試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:																						
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): (e) IWR :Inertial Work Rating (f) RMSSE :Root Mean Squared Speed Error	:	IWR																					
		RMSSE																					
PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 Filter before the test 試験後重量 Filter after the test	:																						

測定装置の安定化後、測定された各化合物の含有量 Content of each of the compounds measured after stabilization of the measuring device	:	
Kiの決定 Regeneration factor determination 通常運転期間におけるサイクル数D The number of cycles D between two WLTCs where regeneration events occur 排出ガス測定が行われるサイクル数n The number of cycles over which emission measurements are made n 各サイクルjにおける各排出ガス成分iの質量排出物M'sij The mass emissions measurement, M'sij for each compound i over each cycle j 再生完了までに測定された運転サイクル数d The number of applicable test cycles, d measured for complete regeneration Msi Mpi Ki	:	
試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell	:	K or °C g/kg
ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
備考 Remarks	:	

車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）

1. 総則

車載式故障診断装置試験（WLTP-OBD）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 48「自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置に係る車載式故障診断装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験自動車

試験自動車は、WLTP-OBD の試験に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. 試験機器

外部診断装置は、技術基準等の規定によるほか、自動車製作者等が定める機器を使用することが出来るものとする。

4. CO、THC、NMHC、CH₄、NO_x、（以下「CO 等」という。）の排出量の測定

CO 等の排出量の測定については、技術基準等の規定によること。

5. CO 等の排出量の計算

CO 等の排出量の計算については、技術基準等の規定によること。

6. 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理は別表 1 により行うものとする。

7. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、試験帳票は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

7.1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。

7.2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。

7.3. 試験自動車の実走行モード及び基準走行モードを連続記録すること。

また、吸気マニホールド内圧力、原動機回転速度及び排出ガス濃度は必要に応じて連続記録することが出来るものとする。なお、この場合の記録方法は、チャート紙又は他のデータ処理装置に記録することにより行うものとする。ただし、他のデータ処理装置を用いる場合のサンプリング周期は1秒以下で記録すること。

7.4. 試験中に測定したデータは末尾処理することなく提出すること。様式は問わない。

別表 1

測定値及び計算値の桁表記

項目		桁表記
排気量		諸元表記載値(L)
アイドリング回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
最小エンジン回転数		整数値を四捨五入し、10 位まで記載 (rpm)
原動機最高出力		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW/rpm)
燃料密度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm ³) CNG の場合 (kg/m ³)
硫黄分		整数値 (wtppm)
タイヤ円周長さ		製造者設計値 (mm)
タイヤ空気圧		諸元表記載値 (kPa)
ギヤ比		諸元表記載値
減速比		諸元表記載値
V1000		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
電動機最高出力		諸元表記載値(kW/rpm)
バッテリー容量		諸元表記載値(Ah)
バッテリー電圧		諸元表記載値(V)
最高出力(原動機、電動機以外)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kW/rpm)
非積載重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする(kg)
試験自動車重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
回転するすべての車両構成部品等価有効質量 (mr)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする(kg)
走行抵抗式	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
サイクルエネルギー要求量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J) 又は (Ws) 又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(MJ) 又は (MWs)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
Δ (C _d ×A _f)		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m ²)
走行抵抗測定時の走行距離		整数値まで記載 (km)
走行抵抗測定時の平均重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
	後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kg/t)
	後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kg/t)

前面投影面積		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m ²)
N/V 比		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
ト一角		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (° 又は mm)
キャンバー角		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (°)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
平均風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
最大風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
温度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は °C)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正前)	c ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (Nm/(km/h))
	c ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式 惰行法 (補正前)	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((N/(km/h)))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正後)	c ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((Nm/(km/h)))
	c ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式 惰行法 (補正後)	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((N/(km/h)))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
惰行時間		小数第 3 位又は小数第 2 位まで記載 (s)
追加重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
NO _x コンバー タ効率	(a) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(b) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(c) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	(d) 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
	NO モード時 の濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載

試験帳票
Test Report

試験番号 Report No.	:	
試験担当者 Tested by	:	

1. 試験自動車概略
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S)

1.1. 全般
GENERAL

車台番号 Vehicle No.	:	
用途 Category	:	
車体の形状 Bodywork	:	
駆動方式 (FF、FR、4WD 等) Drive wheels	:	

1.1.1. パワートレイン
Powertrain Architecture

パワートレイン (ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV等) Powertrain architecture	:	
--	---	--

1.1.2. 内燃機関
INTERNAL COMBUSTION ENGINE

エンジン型式 Type	:	
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等) Working principle	:	
気筒数、配列 (直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	
排気量 Engine capacity	:	L
アイドリング回転数 Engine idling speed	:	rpm + - rpm
最小エンジン回転数 n _{min} drive	:	rpm
最高出力 Rated engine power	:	kW/rpm
最大トルク Maximum net torque	:	Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	

冷却システム（水冷、空冷 等） Cooling system	:	
-----------------------------------	---	--

1.1.3. 試験燃料
TEST FUEL

種類（ガソリン、軽油） Type	:	
燃料密度 Density at 15℃	:	
硫黄分 Sulphur content	:	
製造番号等 Batch number	:	

1.1.4. 燃料供給システム
FUEL FEED SYSTEM

燃料噴射システム（直噴、筒内 等） Fuel injection system	:	
--	---	--

1.1.5. 吸気システム
INTAKE SYSTEM (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one intake system, please repeat the paragraph

過給器 Pressure charger	:	
吸気冷却器 Intercooler	:	

1.1.6. 排気システム
EXHAUST SYSTEM (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one exhaust system, please repeat the paragraph

前段触媒 First catalytic converter	:	
後段触媒 Second catalytic converter	:	
DPF Particulate trap	:	
O ₂ センサ Reference and position of oxygen sensor(s)	:	
二次空気導入システム Air injection	:	
排気ガス再循環装置 EGR	:	

NO _x センサ Reference and position of NO _x sensor(s)	:	
--	---	--

1.1.7. 蓄熱装置
HEAT STORAGE DEVICE (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one heat storage device, please repeat the paragraph

蓄熱装置 Heat storage device	:	
蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:	J
放熱時間 Time for heat release	:	s

1.1.8. 変速機
TRANSMISSION (If applicable)

2つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one Transmission, please repeat the paragraph

変速機の型式 Gearbox	:	
変速タイプ（手動、自動、CVT 等） Gear shifting procedure (manual, automatic, CVT)	:	
主モード Predominant mode	:	
コントロールユニット Control unit	:	
変速機潤滑方式 Gearbox lubrication system	:	
タイヤサイズ Tyre size	:	
タイヤ製造者 Make	:	
タイヤ型式 Tyre type	:	
タイヤ円周長さ（前輪 / 後輪） Circumference of the tyres front / rear	:	mm
空気圧 Tyre pressure	:	kPa

1.1.9. ギヤ比
Transmission ratios (R. T), primary ratios (R. P) and (vehicle speed (km/h)) /
(engine speed (1000 (rpm)) (V₁₀₀₀) for each of the gearbox ratios (R. B.).

R. B.	R. P.	R. T.	V ₁₀₀₀
1 st	1/1		
2 nd	1/1		
3 rd	1/1		
4 th	1/1		
5 th	1/1		
⋮	⋮		

1. 1. 10. 電動機
ELECTRIC MACHINE

2 つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
最高出力 Peak Power	:	kW/rpm

1. 1. 11. 駆動用バッテリー
TRACTION REESS

2 つ以上のシステムは帳票を追加
For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph

型式 Type	:	
容量 Capacity	:	Ah
電圧 Nominal Voltage	:	V

1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス
POWER ELECTRONICS

複数のパワー・エレクトロニクスがある場合
Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)

製造者 Make	:	
型式 Type	:	
出力 Power	:	kW/rpm

1. 2. 車両
VEHICLE DESCRIPTION

1. 2. 1. 車両重量
MASS

試験自動車重量 Test mass	:	kg
----------------------	---	----

1. 2. 2. 走行抵抗パラメーター
ROAD LOAD PARAMETERS

f_0	:	N
f_1	:	N/(km/h)
f_2	:	N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	J or MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	

2. 外部診断機
Scan Tool

外部診断機 Scan Tool	:	
--------------------	---	--

3. 規格への準拠
Compliance with standards

規定 C5 Regulations	内容 Contents	規格 Standard	備考 Remarks
3. 5. 1.	MI記号 MI symbol		
Appendix1 6. 5. 3. 1.	通信 Communications link		
Appendix1 6. 5. 3. 2.	OBD関連情報 OBD relevant information		
Appendix1 6. 5. 3. 3.	診断ツール Diagnostic tools		
Appendix1 6. 5. 3. 4.	基本診断データおよび双方向 制御情報 Basic diagnostic data and bi-directional control		

Appendix1 6.5.3.5.	診断故障コード Diagnostic trouble codes		
Appendix1 6.5.3.6.	接続インターフェース Connection interface		

4. 試験結果 TEST RESULTS

4.1. 車載式故障診断装置の試験結果 On-Board Diagnostic (OBD) System Test result

故障検知対象装置 Malfunction device or system	故障コード DTC cord	警告灯 MIL	適否 Judgement	備考 Remarks
		点灯・不点灯 On/Off	適・否 Pass/Fail	
		点灯・不点灯 On/Off	適・否 Pass/Fail	
		点灯・不点灯 On/Off	適・否 Pass/Fail	
		点灯・不点灯 On/Off	適・否 Pass/Fail	

走行抵抗試験結果
Road Load Test Report

1. 申請車両
CONCERNED VEHICLE(S)

車名 Make(s) concerned	:	
型式 Type(s) concerned	:	
通称名 Commercial description	:	
最高速度 Maximal speed	:	km/h
駆動軸 Powered axle(s)	:	

2. 試験車両概要
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES

2.1. 全般
GENERAL

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 Version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	J or MJ or Ws or MWs
量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.2. 重量
MASSES

試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	kg
類別 Version	:	
重量配分 Weight distribution	:	前軸 Front kg
	:	後軸 Rear kg

2.3. タイヤ
TYRES

タイヤサイズ Size designation	:	前輪 front
		後輪 rear
タイヤ製造者 Make	:	前輪 front
		後輪 rear
タイヤ型式 Type	:	前輪 front
		後輪 rear
転がり抵抗 Rolling resistance	:	前軸 Front kg/t
		後軸 Rear kg/t
タイヤ空気圧 Pressure (kPa)	:	前軸 Front kPa
		後軸 Rear kPa

2.4. ボディ形状
BODYWORK

形状 Bodywork	:	
空力装置 Aerodynamic devices		
可動エアロパーツ Movable aerodynamic body parts	:	
オプションエアロパーツリスト Installed aerodynamic options list	:	

2.5. パワートレイン
POWERTRAIN

エンジン型式 Engine code	:	
変速機（手動、自動、CVT 等） Transmission type (ex. manual, automatic, CVT)	:	
変速機の仕様 Transmission model (manufacturer's codes)	:	

N/V比 Engine rotational speed divided by vehicle speed	:	ギヤ Gear	ギヤ比 Gear ratio	N/V比 N/V ratio
		1 st	1/..	
		2 nd	1..	
		3 rd	1/..	
		4 th	1/..	
		5 th	1/..	
		6 th	1/..	
ニュートラル位置での電気機械の結合 Electric machine(s) coupled in neutral position	:	無（電気機械無し / コーストダウン モード無し 等） n. a. (no electric machine / no coast down mode)		
電気機械の型式及び数 Type and number of electric machines	:	構造形式(非同期/同期) construction type: asynchronous/ synchronous...		
冷却方式（空冷、水冷 等） Type of coolant (air, liquid, etc.)	:			

2.6. 試験結果 TEST RESULTS

試験日 Dates of tests	:	
-----------------------	---	--

路上試験 ON ROAD

走行抵抗の測定方法 Method of the test	:	惰行法/ホイールトルク法 Coast down / torque meter method	
設備（名称/場所/トラック等） Facility (name / location / track's reference)	:		
惰行モード（有/無、名称） Coast down mode	:		
ホイールアライメント Wheel alignment	:	トー角 Toe values	
		キャンバー角 Camber values	
最高速度 Maximum reference speed	:	km/h	
風速測定法 Anemometry	:	静止流速測定/車上流速測定 stationary / on board : influence of anemometry (cd*A) and if it was corrected.	
分割数 Number of split	:		
風	:	平均風速	m/s

Wind		Average	
		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 Air pressure	:		kPa
温度 Temperature (mean value)	:		°C or K
風補正 (有／無) Wind correction	:		
タイヤ空気圧調整 (有／無) Tire pressure adjustment	:		
測定値 Raw results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	
最終結果 Final results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ and $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	

Or

風洞法
WIND TUNNEL METHOD

設備 (名称/場所/シャシダイナモ等) Facility (name/location/dynamometer's reference)	:	
機器の校正記録 (校正記録参照 等) Qualification of the facilities (Report reference and date)	:	
シャシダイナモ Dynamometer		

シャシダイナモの方式 Type of dynamometer	:	フラットベルト式／シャシダイナモ flat belt / chassis dynamometer	
方法 Method	:	安定速度／減速 stabilized speeds / deceleration method	
暖機 Warm up	:	ダイナモ／実走行 by dyno / by driving the vehicle	
ローラー曲線の補正 Correction of the roller curve	:		
シャシダイナモの設定方法 Method of chassis dynamometer setting	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h) C_d*A (m²)	
結果 Results	:	f ₀ = f ₁ = f ₂ =	

試験用紙
Template for Test Sheet

ホイールアライメント調整値 (有／無) Adjustable wheel alignment parameter	:																					
タイヤの滑りを防止するための追加重量 (有／無) Additional weight may be placed on or in the vehicle to eliminate tyre slippage	:																					
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車速 (km/h) Vehicle speed</th> <th>惰行時間 (s) Coast down time</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>105-95</td><td></td></tr> <tr><td>95-85</td><td></td></tr> <tr><td>85-75</td><td></td></tr> <tr><td>75-65</td><td></td></tr> <tr><td>65-55</td><td></td></tr> <tr><td>55-45</td><td></td></tr> <tr><td>45-35</td><td></td></tr> <tr><td>35-25</td><td></td></tr> <tr><td>25-15</td><td></td></tr> </tbody> </table>	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coast down time	105-95		95-85		85-75		75-65		65-55		55-45		45-35		35-25		25-15	
		車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coast down time																			
		105-95																				
		95-85																				
		85-75																				
		75-65																				
		65-55																				
		55-45																				
		45-35																				
		35-25																				
		25-15																				
NOxコンバータ効率 (a), (b), (c), (d)濃度、NOモード時の濃度 NOx, converter efficiency Indicated concentrations (a); (b), (c), (d), and the concentration when the NOx analyzer is in the NO mode so that the calibration gas does not pass through the converter	:	(a)= (b)= (C)= (d)= Concentration in NO mode=																				
備考 Remarks	:																					

燃料蒸発ガス試験

1. 総則

燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号附則 C3）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 49「燃料蒸発ガスの測定方法」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験自動車

試験自動車は、燃料蒸発ガスの測定に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

測定値及び計算値の桁表記は、別表 1 により行うものとする。測定値及び計算値の末尾処理については別添 49 によるものとする。ただし、工学的判断により、適切な末尾処理とすることができる。

4. 試験記録及び成績

4.1. 試験記録及び成績は、該当する試験帳票欄に記入する。なお、試験帳票は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加、該当しない箇所にあつては削除することができる。

4.2. 試験帳票においては別様式の提出も可とする。この場合において試験帳票に記載されている項目について網羅されていること。

4.3. キャニスタエイジングにおける熱負荷試験時の温度変化をチャート紙又は他のデータ処理装置を用いて記録すること。なお、温度変化等が明確に確認できる状態で提出すること。

4.4. キャニスタエイジングにおける振動負荷試験時の加振状態をチャート紙又は他のデータ処理装置を用いて記録すること。なお、加振状態等が明確に確認できる状態で提出すること。

別表 1

測定値及び計算値の桁表記

項 目		桁表記
排気量		諸元表記載値 (L)
走行距離		整数値まで記載 (km)
使用燃料密度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/cm ³)
燃料タンク容量		諸元表記載値 (L)
活性炭容量		小数第 3 位を切り捨て、小数第 2 位まで記載 (L)
Grms : 実効値加速度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m/s ²) 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m/s ²)
周波数		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (Hz)
ロード速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (g/h)
ページ流量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (L/min)
ページ量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (L)
BWC300 : プタンワーキングキャパシティ		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g)
ソーク室内温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
PF : 透過率		有効桁数 4 桁目を四捨五入し、有効桁数 3 桁まで記載 (g/24h)
密閉装置内温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
排出量		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g)
非積載重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
試験自動車重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
回転するすべての車両構成部品等価有効質量 (mr)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)
走行抵抗式	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
サイクルエネルギー要求量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J) 又は (Ws) 又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (MJ) 又は (MWs)
走行抵抗測定時の走行距離		整数値まで記載 (km)
走行抵抗測定時の平均重量		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
	後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
	後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
前面投影面積		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (m ²)

N/V 比		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
トー角		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (° 又は mm)
キャンバー角		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (°)
最高速度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)
平均風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
最大風速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (m/s)
大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
温度		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は °C)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正前)	c ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (Nm/(km/h))
	c ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式 惰行法 (補正前)	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
走行抵抗式 ホイールトルク法 (補正後)	c ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (Nm)
	c ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((Nm/(km/h))
	c ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (Nm/(km/h) ²)
走行抵抗式 惰行法 (補正後)	f ₀	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
	f ₁	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ((N/(km/h))
	f ₂	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (N/(km/h) ²)
惰行時間		小数第 3 位又は小数第 2 位まで記載 (s)

試験帳票
Test Report

試験番号 Report No.	:	
--------------------	---	--

1. 試験自動車概略
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S)

1.1. 全般
GENERAL

車台番号 Vehicle No.	:	
用途 Category	:	
車体の形状 Bodywork	:	
駆動方式 (FF、FR、4WD 等) Drive wheels	:	

1.1.1. パワートレイン
Powertrain Architecture

パワートレイン (ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV等) Powertrain architecture	:	
--	---	--

1.1.2. 内燃機関
INTERNAL COMBUSTION ENGINE

エンジン型式 Type	:	
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等) Working principle	:	
気筒数、配列 (直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	
排気量 Engine capacity	:	L
潤滑方式 Engine lubrication system	:	
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	
過給器 Pressure charger	:	
吸気冷却器 Intercooler	:	

1.1.3. 燃料供給システム
FUEL FEED SYSTEM

燃料噴射システム（直噴、筒内 等） Fuel injection system	:	
燃料タンク型式 Fuel tank type	:	
燃料タンク構造（単層、多層 等） Fuel tank layers	:	
燃料タンク材質（鋼、樹脂 等） Material for the fuel tank	:	
燃料タンクシステム（密閉、非密閉） Fuel tank system	:	
燃料タンク容量（公称値） Fuel tank volume	:	
キャニスタ型式 Canister type	:	
活性炭容量 Canister capacity	:	L
活性炭の種類（破碎、造粒、ハニカム等） Activated carbon type	:	
ブタンワーキングキャパシティ BWC300	:	

2. 試験結果 TEST RESULTS

2.1. キャニスタエイジング試験結果 Canister aging test results

2.1.1. 熱負荷試験 Canister aging test results

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
試験担当者 Tested by	:	

2.1.2. 振動負荷試験 Ageing through exposure to vibration

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
試験担当者 Tested by	:	
最小実効値加速度 Minimum Grms	:	m/s ²

最大周波数 Maximum frequency	:	Hz
最小周波数 Minimum frequency	:	Hz

2.1.3. 燃料蒸発ガス吸脱負荷試験
Ageing through exposure to fuel vapor

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
試験担当者 Tested by	:	
使用燃料 (E0、E10) Fuel	:	
製造番号等 Batch number	:	
燃料密度 Density at 15°C	:	
ロード速度 Loading rate	:	g/h
パージ流量 Purge flow rate	:	L/min
パージ量 Purge amount	:	L

2.1.4. ブタンワーキングキャパシティ
BWC300

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
試験担当者 Tested by	:	
ロード速度 Loading rate	:	g/h
パージ流量 Purge flow rate	:	L/min
パージ量 Purge amount	:	L

2.1.5. 試験結果
Test result

BWC300 平均値 BWC300 average	:	g
------------------------------	---	---

2.2. 燃料タンクの透過率 (PF) の測定試験結果
The PF test of the fuel tank system results

試験日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
試験担当者 Tested by	:	
燃料タンク型式 Fuel tank type	:	
燃料タンク材質 (鋼、樹脂 等) Material for the fuel tank	:	
燃料タンク容量 (公称値) Fuel tank volume	:	
使用燃料 (E0、E10) Fuel	:	
製造番号等 Batch number	:	
燃料密度 Density at 15°C	:	
HC _{3W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{3W} measurement (1st) The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
HC _{3W} 測定前 (2回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{3W} measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure		h
密閉装置内温度偏差 (最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	:	°C
排出量 (HC3W) Mass Emissions	:	g
HC _{20W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{20W} measurement (1st) The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h

HC20 _w 測定前（2回目） ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC20 _w measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	:	h
密閉装置内温度偏差（最高、最低） Temperature deviation of enclosure (Maximum、Minimum)	:	°C
排出量(HC20W) Mass Emissions	:	g

2.2.1. 試験結果
Test result

PF (HC20W) - (HC3W)	:	g/24h
---------------------	---	-------

2.3. 燃料蒸発ガス試験結果
Ageing through exposure to temperature cycling

試験開始日 Date of tests	:	
試験場所 Place of the test	:	
走行距離 Running distance	:	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method
ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode	:	固定走行方式 / 反復方式 Fixed run / Iterative method
惰行モード有無 Coast down mode	:	

2.3.1. 車両重量
MASS

試験自動車重量 Test mass	:	kg
----------------------	---	----

2.3.2. 走行抵抗パラメーター
ROAD LOAD PARAMETERS

f ₀	:	N
f ₁	:	N/(km/h)

f_2	:	$\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	

2.3.3. ホットソークロス試験
Hot soak loss test

プレコンディショニング走行前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before preconditioning drive The temperature of the soak area and soak time	:	K or $^{\circ}\text{C}$ h
ホットソークロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before hot soak loss test The temperature of the soak area and soak time	:	K or $^{\circ}\text{C}$ h
密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	:	h
密閉装置内温度（最高、最低） Temperature of enclosure (Maximum、 Minimum)		$^{\circ}\text{C}$
排出量(MHS) Mass Emissions		g

2.3.4. ダイアーナルブリージングロス試験
Diurnal breathing loss test

2.3.4.1. 試験日（1日目）
Test date (1st day)

ダイアーナルブリージングロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before diurnal breathing loss test The temperature of the soak area and soak time	:	K or $^{\circ}\text{C}$ h
密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure		h
密閉装置内温度偏差（最高、最低） Temperature deviation of enclosure (Maximum、Minimum)		$^{\circ}\text{C}$
排出量(MD1) Mass Emissions		g

2.3.4.2. 試験日（2日目）
Test date (2nd day)

密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	:	:h
密閉装置内温度偏差 (最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum、Minimum)	:	°C
排出量 (MD2) Mass Emissions	:	g

2.3.5. 総排出量

Total mass emissions

排出量 (MHS) + (MD1) + (MD2) Mass Emissions	:	g
PF or APF	:	g/24h
総排出量 (MHS) + (MD1) + (MD2) + (2 * (PF or APF)) Total Mass Emissions	:	

走行抵抗試験結果
Road Load Test Report

1. 申請車両
CONCERNED VEHICLE(S)

車名 Make(s) concerned	:	
型式 Type(s) concerned	:	
通称名 Commercial description	:	
最高速度 Maximal speed	:	km/h
駆動軸 Powered axle(s)	:	

2. 試験車両概要
DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES

車名 Make	:	
型式 Type	:	
類別 Version	:	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	MJ or Ws or MWs
量産車との相違点 Deviation from production series	:	
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	km

2.2. 重量
MASSES

試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	kg
類別 Version	:	
重量配分 Weight distribution	:	前軸 Front kg
	:	後軸 Rear kg

2.3. タイヤ
TYRES

タイヤサイズ Size designation	:	前輪 front
		後輪 rear
タイヤ製造者 Make	:	前輪 front
		後輪 rear
タイヤ型式 Type	:	前輪 front
		後輪 rear
転がり抵抗 Rolling resistance	:	前軸 Front
		後軸 Rear
タイヤ空気圧 Pressure (kPa)	:	前軸 Front kPa
		後軸 Rear kPa

2.4. ボディ形状 BODYWORK

形状 Bodywork	:	
空力装置 Aerodynamic devices		
可動エアロパーツ Movable aerodynamic body parts	:	
オプションエアロパーツリスト Installed aerodynamic options list	:	

2.5. パワートレイン POWERTRAIN

エンジン型式 Engine code	:	
変速機（手動、自動、CVT 等） Transmission type (ex. manual, automatic, CVT)	:	
変速機の仕様 Transmission model (manufacturer's codes)	:	

N/V比 Engine rotational speed divided by vehicle speed	:	ギヤ Gear	ギヤ比 Gear ratio	N/V比 N/V ratio
		1 st	1/..	
		2 nd	1..	
		3 rd	1/..	
		4 th	1/..	
		5 th	1/..	
		6 th	1/..	
ニュートラル位置での電気機械の結合 Electric machine(s) coupled in neutral position	:	無 (電気機械無し / コーストダウンモード無し 等) n.a. (no electric machine / no coast down mode)		
電気機械の型式及び数 Type and number of electric machines	:	構造形式 (非同期/同期) construction type: asynchronous/synchronous...		
冷却方式 (空冷、水冷 等) Type of coolant (air, liquid, etc.)	:			

2.6. 試験結果 TEST RESULTS

試験日 Dates of tests	:	
-----------------------	---	--

路上試験 ON ROAD

走行抵抗の測定方法 Method of the test	:	惰行法/ホイールトルク法 Coast down / torque meter method	
設備 (名称/場所/トラック等) Facility (name / location / track's reference)	:		
惰行モード (有/無、名称) Coast down mode	:		
ホイールアライメント Wheel alignment	:	トー角 Toe values	
		キャンバー角 Camber values	
最高速度 Maximum reference speed	:	km/h	
風速測定法 Anemometry	:	静止流速測定/車上流速測定 stationary / on board : influence of anemometry (cd*A) and if it was corrected.	
分割数 Number of split	:		
風 Wind	:	平均風速 Average	m/s

		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 Air pressure	:	kPa	
温度 Temperature (mean value)	:	K or °C	
風補正 (有／無) Wind correction	:		
タイヤ空気圧調整 (有／無) Tyre pressure adjustment	:		
測定値 Raw results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	
最終結果 Final results	:	ホイールトルク法 Torque method: $c_0=$ $c_1=$ $c_2=$ and $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$ 惰行法 Coast down method: $f_0=$ $f_1=$ $f_2=$	

Or

風洞法
WIND TUNNEL METHOD

設備 (名称/場所/シャシダイナモ等) Facility (name/location/dynamometer's reference)	:	
機器の校正記録 (校正記録参照 等) Qualification of the facilities (Report reference and date)	:	
シャシダイナモ Dynamometer		
シャシダイナモの方式 Type of dynamometer	:	フラットベルト式／シャシダイナモ flat belt / chassis dynamometer

方法 Method	:	安定速度／減速 stabilized speeds / deceleration method	
暖機 Warm up	:	ダイナモ／実走行 by dyno / by driving the vehicle	
ローラー曲線の補正 Correction of the roller curve	:		
シャシダイナモの設定方法 Method of chassis dynamometer setting	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:		
		速度 Velocity (km/h)	C _d *A (m ²)
結果 Results	:	f ₀ = f ₁ = f ₂ =	

試験用紙

Template for Test Sheet

ホイールアライメント調整値（有／無） Adjustable wheel alignment parameter	:		
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coast down time
		105-95	
		95-85	
		85-75	
		75-65	
		65-55	
		55-45	
		45-35	
		35-25	
		25-15	
備考 Remarks	:		