令和 4 年 6 月 22 日
交通安全環境研究所
自動車認証審査部

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）第 2 章の「自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法」2-5-6 審査の処理期間の規定を削除する。

2.「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用された協定規則に対応した TRIAS の新規追加（1 項目）

①TRIAS 18－R66－01　　車両転覆時の乗員保護試験（協定規則第 66 号）

(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（17 項目）

①TRIAS 11-R079-04　　かじ取装置試験（協定規則第 79 号）
②TRIAS 17(2)-R094-03　　オフセット前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 94 号）
③TRIAS 17(2)-R095-03　　側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 95 号）
④TRIAS 17(2)-R137-02　　前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 137 号）
⑤TRIAS 18(2)-R058(2)-04　　突入防止装置試験（協定規則第 58 号(車両)）
⑥TRIAS 21-R125-01　　直接前方視界試験（協定規則第 125 号）
⑦TRIAS 22(4)-R025-01　　頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号）
⑧TRIAS 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
⑨TRIAS 35-R150-01　　再帰反射試験（協定規則第 150 号（前部反射器））
⑩TRIAS 35(2)-R150-01　　再帰反射試験（協定規則第 150 号（側方反射器））
⑪TRIAS 38-R150-01　　再帰反射試験（協定規則第 150 号（後部反射器））
⑫TRIAS 38(2)-R150-01　　再帰反射試験（協定規則第 150 号（大型後部反射器））
⑬TRIAS 43(4)-R150-01　　再帰反射試験（協定規則第 150 号（停止表示器材））
⑭TRIAS 43(9)-R151-01　　側方衝突警報装置試験（協定規則第 151 号）
⑮TRIAS 44(2)-R158-01　　後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）
⑯TRIAS 46(2)-R160-01　　事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号）
⑰TRIAS 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（7 項目）

①TRIAS 09-R141-02　タイヤ空気圧監視装置試験（協定規則第 141 号）
②TRIAS 10-R121-02　操作装置及び表示装置試験（協定規則第 121 号）
③TRIAS 12-R140-01　横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）
④TRIAS 18-R094-05　オフセット衝突時の乗員保護試験(協定規則第 94 号)
⑤TRIAS 31-J049R154-01　燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
⑥TRIAS 31-J119-01　路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験
⑦TRIAS 44-J081-02　直前直左確認鏡試験

3.その他、項ずれによる修正等所要の改正を行う。

4.「認証審査手数料収納等取扱要領」の改正を行う。

２．関連する法令等

・「自動車の特定改造等の許可実施要領について（依命通達）」の一部改正について（依命通達））（令和４年４月２５日国自審第 90 号）1. 1. 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４年６月２２日国土交通省告示第７１３号）1. 2. (2)①、⑤、⑥、⑧～⑰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４年１月７日国土交通省告示第１０号）1. 2. (2)⑦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６月９日国土交通省告示第５２１号）1. 2. (2)②～④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（平成２８年８月３１日国土交通省告示第９６６号）1. 2. (1)①関係

３．施行日

令和 4 年 6 月 22 日

別 添

「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号）第 44 次改正新旧対照表

令和 4 年 6 月 22 日改正

新

独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

目次（略）

第 1 章（略）

第 2 章　自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法
2-1～2-4（略）
2-5　特定改造等の許可に係る審査（業務管理システム）
2-5-1～2-5-5（略）
2-5-6　削除

2-6（略）

第 3 章～第 12 章（略）

別表 1（2-2 関係）

添付書面一覧

整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等
(1)～(5)	（略）		（略）
(6)	試験成績書		（略）
	1～3	（略）	（略）
	4	（略）	最高速度 40km/h 以上の連結車両に限る。(6)45 附則 21 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	5	（略）	（略）

旧

独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

目次（略）

第 1 章（略）

第 2 章　自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法
2-1～2-4（略）
2-5　特定改造等の許可に係る審査（業務管理システム）
2-5-1～2-5-5（略）
2-5-6　審査の処理期間
（1）原則として、審査の開始から 8 週間以内に審査を終了すること。
（2）審査の終了が（1）に定める期間より遅延した場合には、その理由とともに、国土交通省自動車局審査・リコール課へ連絡するものとする。
　ただし、2-5-4（1）により審査を停止し技術的な検証を実施したことにより、当該期間内に審査を終了できない場合は、この限りでない。
2-6（略）

第 3 章～第 12 章（略）

別表 1（2-2 関係）

添付書面一覧

整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等
(1)～(5)	（略）		（略）
(6)	試験成績書		（略）
	1～3	（略）	（略）
	4	（略）	最高速度 40km/h 以上の連結車両に限る。(6)43 附則 21 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	5	（略）	（略）

新				旧			
	～34				～34		
	35	（略）	(6)34 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		35	（略）	(6)32 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	36～43	（略）	（略）		36～43	（略）	（略）
	44	（略）	(6)48 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		44	（略）	(6)46 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	45～104	（略）	（略）		45～104	（略）	（略）
	105	車両転覆時の乗員保護試験（協定規則第 66 号）			（新設）		
	106～134	（略）	（略）		105～133	（略）	（略）
	135	頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号）			134	頭部後傾抑止装置試験	
	136～260	（略）	（略）		135～259	（略）	（略）
	261	（略）	(6)259 及び(6)260 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		260	（略）	(6)251 及び(6)252 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	262～286	（略）	（略）		135～285	（略）	（略）
(7)～(11)	（略）		（略）	(7)～(11)	（略）		（略）

別表 2～別表 9（略）
様式 1～様式 15（略）

別添 1（2-2 関係）

試験規程

Test Requirements and Instructions for Automobile Standards （TRIAS）

	試験項目	分類番号
1	（略）	（略）

新			旧		
～ 87			～ 87		
88	（略）	TRIAS 17(2)-R094-03	88	（略）	TRIAS 17(2)-R094-02
89	（略）	TRIAS 17(2)-R095-03	89	（略）	TRIAS 17(2)-R095-02
90 ～ 93	（略）	（略）	90 ～ 93	（略）	（略）
94	（略）	TRIAS 17(2)-R137-02	94	（略）	TRIAS 17(2)-R137-01
95 ～ 104	（略）	（略）	95 ～ 104	（略）	（略）
105	車両転覆時の乗員保護試験（協定規則第 66 号）	TRIAS 18-R066-01	（新設）		
106	（略）	TRIAS 18-R094-05	105	（略）	TRIAS 18-R094-04
107 ～ 134	（略）	（略）	106 ～ 133	（略）	（略）
135	頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号）	TRIAS 22(4)-R025-01	134	頭部後傾抑止装置試験	TRIAS 22(4)-J034R025-01
136 ～ 257	（略）	（略）	135 ～ 256	（略）	（略）
258	（略）	TRIAS 44-J081-02	257	（略）	TRIAS 44-J081-01
259 ～ 291	（略）	（略）	258 ～ 290	（略）	（略）

TRIAS 09-R141-02

タイヤ空気圧監視装置試験（協定規則第 141 号）

1.～4. （略）

付表 1

タイヤ空気圧監視装置の試験記録及び成績

A tyre pressure monitoring system Test Data Record Form

（略）

1. 試験自動車

Test vehicle

（略）

TRIAS 09-R141-02

タイヤ空気圧監視装置試験（協定規則第 141 号）

1.～4. （略）

付表 1

タイヤ空気圧監視装置の試験記録及び成績

a tyre pressure monitoring system Test Data Record Form

（略）

1. 試験自動車

Test vehicle

（略）

新

メーカー指定質量等 Mass decleared by the manufacturer etc.	合計 Total	第1軸 Axle 1	第2軸 Axle 2	第3軸 Axle 3	第4軸 Axle 4
車両の最大質量 Maximum mass of vehicle [kg]					
試験時質量*1 Mass of vehicle when tested*1 [kg]					
タイヤサイズ Tyre size					
空気圧 Pressure [kPa]					

（略）

*1：タイヤ空気圧監視システムのセット/リセットが可能でない場合：非積載質量
In case of impossibility to set or reset the TPMS：Unladen

2. 試験条件
Test conditions

日付 Date	天候 Wether	風向 Wind direction	風速［m/s］ Wind velocity	試験路面状況 Proving ground road surface conditions

3.～4.（略）

5. 試験成績
Test result

5.	仕様及び試験 Specifications and tests	判定 Judgment
5.1.	一般 General	
5.1.1.	（略）	Yes No
5.1.1.1.～ 5.1.2.	（略）	（略）

旧

メーカー指定質量 Mass decleared by the manufacturer	合計 Total	前軸 Front axle	後軸 Rear axle
車両の最大質量 Maximum mass of vehicle [kg]			
試験時質量 Mass of vehicle when tested [kg]	合計 Total	前軸 Front axle	後軸 Rear axle
※ タイヤ空気圧監視システムのセット/リセットが可能でない場合：非積載質量 In case of no possibility to set or reset the TPMS system：Unladen			
タイヤサイズ(空気圧) Tyre size(Pressure) [kPa]	第1軸 First wheel	( ) kPa	
	第2軸 Second wheel	( ) kPa	
	第3軸 Third wheel	( ) kPa	
	第4軸 Forth wheel	( ) kPa	

（略）

（新設）

2. 試験条件
Test conditions

天候（日付） Weather(Date)	風向 Wind direction	風速［m/s］ Wind velocity	試験路面状況 Proving ground road surface conditions

3.～4.（略）

5. 試験成績
Test result

5.	仕様及び試験 Specifications and tests	
5.1.	一般 General	
5.1.1.	（略）	Pass Fail
5.1.1.1.～ 5.1.2.	（略）	（略）

新			旧		
5.1.3.	最大質量 3,500kg までのカテゴリーM1 の車両及びカテゴリーN1 の車両では、システムは、40km/h 以下の速度から当該車両の最高設計速度までの範囲で動作するものとする。 For vehicles of category M1 up to a maximum mass of 3,500 kg and N1, the system shall operate from a speed of 40 km/h or below, up to the vehicle's maximum design speed.	Yes No Pass Fail	5.1.3.	最大質量 3,500kg までのカテゴリーM1 の車両及びカテゴリーN1 の車両では、システムは、40km/h 以下の速度から当該車両の最高設計速度までの範囲で動作するものとする。 カテゴリーM2、M3、N2、N3、O3 及び O4 の車両では、システムは、30km/h 以下の速度から当該車両の最高設計速度までの範囲で動作するものとする。 For vehicles of category M1 up to a maximum mass of 3,500 kg and N1, the system shall operate from a speed of 40 km/h or below, up to the vehicle's maximum design speed. For vehicles of categories M2, M3, N2, N3, O3 and O4, the system shall operate from a speed of 30 km/h or below, up to the vehicle's maximum design speed.	Pass Fail
	カテゴリーM2、M3、N2、N3、O3 及び O4 の車両では、システムは、30km/h 以下の速度から当該車両の最高設計速度までの範囲で動作するものとする。 For vehicles of categories M2, M3, N2, N3, O3 and O4, the system shall operate from a speed of 30 km/h or below, up to the vehicle's maximum design speed.	Yes No Pass Fail			
5.1.4.	(略)	(略)	5.1.4.	(略)	(略)
5.1.5.	(略)	Yes No Pass Fail	5.1.5.	(略)	Pass Fail
5.1.6.	(略)	Yes No (a) Yes No (b) Yes No Pass Fail	5.1.6.	(略)	Pass Fail
5.2.	(略)		5.2.	(略)	
5.2.1.	(略)	Yes No Pass Fail	5.2.1.	(略)	Pass Fail
5.2.2.	(略)	Yes No Pass Fail	5.2.2.	(略)	Pass Fail
5.2.3.	(略)	Yes No Pass Fail	5.2.3.	(略)	Pass Fail
5.2.4.	(略)	Yes No	5.2.4.	(略)	Pass Fail

新			旧		
		Pass Fail			
5.2.5.	(略)	Yes No Pass Fail	5.2.5.	(略)	Pass Fail
5.3.	(略)		5.3.	(略)	
5.3.1.	(略)	Yes No Pass Fail	5.3.1.	(略)	Pass Fail
5.3.2.	(略)	Yes No Pass Fail	5.3.2.	(略)	Pass Fail
5.3.3.	(略)	Yes No Pass Fail	5.3.3.	(略)	Pass Fail
5.3.4.	(略)	Yes No Pass Fail	5.3.4.	(略)	Pass Fail
5.3.5.	(略)	Yes No Pass Fail	5.3.5.	(略)	Pass Fail
5.4.	(略)		5.4.	(略)	
5.4.1.	(略)	(略)	5.4.1.	(略)	(略)
5.4.2.	(略)	Yes No Pass Fail	5.4.2.	(略)	Pass Fail
5.4.3.	(略)	Yes No Pass Fail	5.4.3.	(略)	Pass Fail
5.5	(略)		5.5	(略)	
5.5.1.	(略)	(略)	5.5.1.	(略)	(略)
5.5.2.	(略)	Yes No Pass Fail	5.5.2.	(略)	Pass Fail
5.5.3.	(略)	(略)	5.5.3.	(略)	(略)
5.5.4.	(略)	(略)	5.5.4.	(略)	(略)

新			旧		
5.5.5.	(略)	Yes No Pass Fail	5.5.5.	(略)	Pass Fail
5.5.6.	(略)	(略)	5.5.6.	(略)	(略)
5.5.7.	(略)	Yes No	5.5.7.	(略)	Pass Fail
5.6.～ 5.6.1.1.	(略)	(略)	5.6.～ 5.6.1.1.	(略)	(略)
5.6.1.1.1.	(略)		5.6.1.1.1.	(略)	
5.6.1.1.2.	(略)	Yes No	5.6.1.1.2.	(略)	
5.6.1.2.	(略)	Yes No	5.6.1.2.	(略)	Pass Fail
5.6.1.3.	(略)	(略)	5.6.1.3.	(略)	(略)
6.	(略)		6.	(略)	
6.1.	(略)		6.1.	(略)	
6.1.1.～6.2.	(略)	(略)	6.1.1.～6.2.	(略)	(略)

附則 3 Annex3	(略)	判定 Judgment	附則 3 Annex 3	(略)	
1.	(略)	(略)	1.	(略)	(略)
1.1.	(略)	(TPRS) Yes No (CTIS) Yes No	1.1.	(略)	
1.2.～1.4.	(略)	(略)	1.2.～1.4.	(略)	(略)
1.5.	(略)		1.5.	(略)	
1.5.1.～ 1.5.2.	(略)	(略)	1.5.1.～ 1.5.2.	(略)	(略)
1.5.3.～ 1.5.5.	(略)		1.5.3.～ 1.5.5.	(略)	
1.5.6.	(略)	(Use spare unit) Yes No	1.5.6.	(略)	Pass Fail
1.5.7.	(略)	(Lift axle) Yes No	1.5.7.	(略)	Pass Fail

新

2.	(略)	
2.1.～2.3.	(略)	Pass Fail
2.4.～ 3.8.	(略)	

試験項目 Test Item	試験位置 Test position	指定冷間空気圧 Recommended cold inflation pressure [Prec] (kPa)	使用過程空気圧 In service operating pressure [Pwarm] (kPa)	試験空気圧 Test pressure [Ptest] (kPa)	警報までの時間 Measured time to warning	警報の作動・復帰 Operation of warning and restoration
パンクテスト Puncture test	Axle 1 L Axle 1 R					Pass Fail
	Axle 2 L Axle 2 R					
	Axle 3 L Axle 3 R					
	Axle 4 L Axle 4 R					
自然低下テスト Diffusion test	Axle 1 L Axle 1 R					Pass Fail
	Axle 2 L Axle 2 R					
	Axle 3 L Axle 3 R					
	Axle 4 L Axle 4 R					
異常検出テスト Malfunction detection test	故障部位 Failed part		故障状態 Failure state			Pass Fail
	Axle 1 L Axle 1 R					
	Axle 2 L Axle 2 R					
	Axle 3 L Axle 3 R					
	Axle 4 L Axle 4 R					

附則 4～ 附則 6	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)

旧

2.	(略)	
2.1.～2.3.	(略)	
2.4.～ 3.8.	(略)	

車両には5項の要件を満たすタイヤ空気圧監視システムが取付けられている: はい いいえ
The vehicle is fitted with a tyre pressure monitoring system meeting the requirements of paragraphs 5: Yes No

試験位置 Test position	前左 (FrL) 前右 (FrR) 後左 (RrL) 後右 (RrR)	指定冷間空気圧 Recommended cold inflation pressure [Prec] (kPa)	使用過程空気圧 In service operating pressure [Pwarm] (kPa)	試験空気圧 Test pressure [Ptest] (kPa)	警報までの時間 Measured time to warning	警報の作動・復帰 Operation of warning and restoration
パンクテスト Puncture test						Pass Fail
自然低下テスト Diffusion test						Pass Fail
異常検出テスト Malfunction detection test		故障部位 Failed part	故障状態 Failure state			Pass Fail

附則 4～ 附則 6	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
TRIAS 10-R121-02
操作装置及び表示装置試験（協定規則第 121 号）
1.～2.（略）

付表
操作装置及び表示装置の試験記録及び成績

1.一般規定

<table>
<tr><th>項番号
Operation No.</th><th>項目
Item</th><th>判定
Determination</th><th>備考
Remarks</th></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
<tr><td>5.5.1.1.</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
</table>

以下略
</td><td>
TRIAS 10-R121-02
操作装置及び表示装置試験（協定規則第 121 号）
1.～2.（略）

付表
操作装置及び表示装置の試験記録及び成績

1.一般規定

<table>
<tr><th>項番号
Operation No.</th><th>項目
Item</th><th>判定
Determination</th><th>備考
Remarks</th></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
<tr><td>5.5.1.</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
</table>

以下略
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 11-R079-04
かじ取装置試験（協定規則第79号）

1.～2.（略）
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斜線を引くこと。なお、非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。
3.2～3.3（略）

付表１
（略）
※基準の適否の判定は原文(英文)に基づき行うものとする。
1.（略）
2.試験機器 *4
Test equipment *4
</td><td>
TRIAS 11-R079-04
かじ取装置試験（協定規則第79号）

1.～2.（略）
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斜線を引くこと。抹消してもよい。

3.2～3.3（略）

付表１
（略）
※基準の適否の判断は原文(英文)に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。
1.（略）
2.試験機器 *4
Test equipment *4
</td></tr>
</table>

（略）	
操舵力(角)測定装置 Steering effort (angle) measuring device	
（略）	
（略）	
操作力(油圧)測定装置 Control force (Line pressure) measuring device	

3. （略）
4. 試験成績
Test result

5.	構造規定 Construction provisions	判定 Jadgment
5.1.～ 5.1.6.2.2.	（略）	（略）
5.1.6.2.3.	5.1.6.2.10.項に従い指定されたユースケースに該当する場合、ESFによって開始された自動回避操作により、車両は道路を離れないものとする。 An automatic avoidance manoeuvre initiated by an ESF shall not lead the vehicle to leave the road, if applicable for the specified use case according to para. 5.1.6.2.10.	（略）
5.1.6.2.3.1.	（略）	（略）
5.1.6.2.3.2.	車両の片側又は両側に車線マークがない場合、1回のESF介入が許容され、車線マークがない方向に0.75mを超える車両の横方向のオフセットが生じないことを条件とする。自動回避操作中の横方向のオフセットは、ESF介入の開始時及び終了時における車両の前面の固定点を用いて判断するものとする。 介入全体の車速が20km/h未満であって、システムによって生成される横オフセット速度が1秒間の算術平均として2m/sに制限されている場合には、システムの介入による横方向のオフセットは0.75mを超え	（略）

（略）	
ステアリングホイール操舵力(角)測定装置 Force applied to steering control (steering angle) measuring device	
（略）	
（略）	
操作力(油圧)測定装置 Force applied to control (Line pressure) measuring device	

3. （略）
4. 試験成績
Test result

5.	構造規定 Construction provisions	判定 Jadgment
5.1.～ 5.1.6.2.2.	（略）	（略）
5.1.6.2.3.	ESFによって開始された自動回避操作により、車両は道路を離れないものとする。 An automatic avoidance manoeuvre initiated by an ESF shall not lead the vehicle to leave the road.	（略）
5.1.6.2.3.1.	（略）	（略）
5.1.6.2.3.2.	車両の片側又は両側に車線マークがない場合、1回のESF介入が許容され、車線マークがない方向に0.75mを超える車両の横方向のオフセットが生じないことを条件とする。自動回避操作中の横方向のオフセットは、ESF介入の開始時及び終了時における車両の前面の固定点を用いて判断するものとする。	（略）

	てもよい。 In the absence of a lane marking on one or on both side(s) of the vehicle, a single ESF intervention is permitted, provided that it does not produce a lateral offset of the vehicle greater than 0.75 m in a direction where the lane marking is absent. The lateral offset during the automatic avoidance manoeuvre shall be determined using a fixed point on the front of the vehicle at the start and at the conclusion of the ESF intervention. The lateral offset of 0.75 m may be exceeded by a system intervention if the vehicle speed during the whole intervention is below 20 km/h and the lateral offset rate generated by the system is limited to 2 m/s, calculated as an average for a time period of 1 s.				In the absence of a lane marking on one or on both side(s) of the vehicle, a single ESF intervention is permitted, provided that it does not produce a lateral offset of the vehicle greater than 0.75 m in a direction where the lane marking is absent. The lateral offset during the automatic avoidance manoeuvre shall be determined using a fixed point on the front of the vehicle at the start and at the conclusion of the ESF intervention.		
5.1.6.2.4.～ 5.6.1.2.	(略)	(略)		5.1.6.2.4.～ 5.6.1.2.	(略)	(略)
5.6.1.2.1.	駐車操作は、運転者が開始するが、システムにより制御されるものとする。操舵方向、加速及び減速の値は、遠隔制御装置又は運転者の動作による直接の影響を受けないものとする。 The parking manoeuvre shall be initiated by the driver but controlled by the system. A direct influence on steering angle, value of acceleration and deceleration via the remote-control device or by the movement of the driver shall not be possible.	(略)		5.6.1.2.1.	駐車操作は、運転者が開始するが、システムにより制御されるものとする。操舵方向、加速及び減速の値は、遠隔制御装置による直接の影響を受けないものとする。 The parking manoeuvre shall be initiated by the driver but controlled by the system. A direct influence on steering angle, value of acceleration and deceleration via the remote control device shall not be possible.	(略)
5.6.1.2.2.	駐車操作中、運転者による遠隔制御装置の連続的作動、又は運転者の位置と動作の検出に基づくシステムの場合には車両と同じ縦方向への運転者の連続的移動のいずれかが求められる。 Either a continuous actuation of the remote-control device by the driver or alternatively (for systems based on detection of driver position and movement) a continuous movement of the driver in the same longitudinal direction as the vehicle, is required during the parking manoeuvre.	(略)		5.6.1.2.2.	駐車操作中、運転者による遠隔制御装置の継続的作動が求められる。 A continuous actuation of the remote control device by the driver is required during the parking manoeuvre.	(略)

5.6.1.2.3.	遠隔操作装置の連続的作動に基づくシステムの場合には、次に該当する場合には車両を直ちに停止するものとする。 (a) 連続的作動が中断される (b) 車両と遠隔制御装置の間の距離が指定されたRCPの最大操作範囲(S_{RCPmax})を超える (c) 遠隔制御と車両の間の信号が失われる 運転者の位置と動作の検出に基づくシステムの場合には、次に該当する場合には車両を直ちにに停止するものとする。 (a) 運転者の連続的動作が中断される (b) 車両と遠隔制御装置又は運転者との間の距離が指定されたRCPの最大操作範囲(S_{RCPmax})を超える (c) 運転者の検出が失われる (d) 運転者の移動速度が急激に上昇する。 For systems based on continuous actuation of the remote-control device, the vehicle shall stop immediately, if: (a) The continuous actuation is interrupted; (b) The distance between vehicle and remote-control device exceeds the specified maximum RCP operating range (S_{RCPmax}); or (c) The signal between remote control and vehicle is lost. For systems based on detection of driver position and movement, the vehicle shall stop immediately if: (a) The continuous movement of the driver is interrupted; (b) The distance between vehicle and remote-control device or driver exceeds the specified maximum RCP operating range (SRCPmax); (c) The detection of the driver is lost; or (d) There is a rapid increase in the movement speed of the driver.	(略)		5.6.1.2.3.	継続的作動が中断された場合、又は車両と遠隔制御装置の間の距離がRCPの最大操作範囲(S_{RCPmax})を超えた場合、又は遠隔制御と車両の間の信号が失われた場合、車両は直ちに停止するものとする。 If the continuous actuation is interrupted or the distance between vehicle and remote control device exceeds the specified maximum RCP operating range (S_{RCPmax}) or the signal between remote control and vehicle is lost, the vehicle shall stop immediately.	(略)	
5.6.1.2.4.～ 5.6.1.2.8.	(略)	(略)		5.6.1.2.4.～ 5.6.1.2.8.	(略)	(略)	
5.6.1.2.9.	運転者の位置と動作の検出に基づくシステムの場合には、5.6.1.1.3.項に関連する無効化はシステムによって認識される単純かつ明白な動作を介して行わ	Pass Fail		(新設)			

	れるものとする。 For RCP systems based on detection of driver position and movement, the deactivation referred to in paragraph 5.6.1.1.3. shall be trough a simple and obvious action that will be recognised by the system.					
5.6.1.3.～ 5.6.1.3.1.3.	（略）	（略）		5.6.1.3.～ 5.6.1.3.1.3.	（略）	
5.6.1.3.1.4.	運転者の位置と動作の検出に基づくRCPシステムの場合、メーカーは人間を運転者として識別する方法、この人間を追跡する方法、及び運転者が制御を開始及び終了する方法を型式承認中に技術機関に対して証明するものとする。 これは、技術機関との合意に基づくものとする。 For RCP systems based on detection of driver position and movement the manufacturer shall demonstrate to the technical service during type approval how a person is identified as the driver, how this person is tracked and how the driver initiates and terminates control. This shall be subject to agreement of the technical service.			（新設）		
5.6.2.～ 5.6.4.6.6.	（略）	（略）		5.6.2.～ 5.6.4.6.	（略）	
5.6.4.6.7.	方向指示器は、車線変更操作期間中にわたって作動し続けるものとし、上記5.6.4.6.6.項に記載するとおり、カテゴリーB1のACSFの車線維持機能の再開後0.5秒以内に、システムによって自動的に停止するものとする。方向指示器のシステムによる自動停止は、車線変更操作が自動的に開始する場合に限り要求される。 The direction indicator shall remain active throughout the whole period of the lane change manoeuvre and shall be automatically deactivated by the system no later than 0.5 seconds after the resumption of ACSF of Category B1 lane keeping function as described in paragraph 5.6.4.6.6. above. Automatic deactivation by the system of the direction indicator is required on	（略）		5.6.4.6.7.	方向指示器は、車線変更操作期間中にわたって作動し続けるものとし、上記5.6.4.6.6 項に記載するとおり、カテゴリーB1のACSFの車線維持機能の再開後0.5秒以内に、システムによって自動的に停止するものとする。方向指示器のシステムによる自動停止は、車線変更操作が自動的に開始する場合に限り要求される。 The direction indicator shall remain active throughout the whole period of the lane change manoeuvre and shall be automatically deactivated by the system no later than 0.5 seconds after the resumption of ACSF of Category B1 lane keeping function as described in paragraph 5.6.4.6.6. above. Automatic deactivation by the system of the direction indicator is required on	（略）	

	ly if the lane change manoeuvre is initiated automatically.	
5.6.4.6.8.	（略）	（略）
5.6.4.6.8.1.	車線変更操作が開始する前に以下の状況の少なくとも1つが発生した場合、車線変更手順はシステムによって自動的に抑制されるものとする： (a) システムが臨界状況(5.6.4.7.項に定義)を検出した、 (b) 運転者がシステムをオーバライドした、又はスイッチを切った、 (c) システムがその境界に達した(例えば車線マークが検出されなくなった)、 (d) 車線変更操作の開始時に運転者がステアリングコントロールを保持していないことをシステムが検出した、 (e) 方向指示器が運転者によって手動で停止された、 (f) 5.6.4.6.2.項に記載した手順を開始するための運転者の意図的操作後、車線変更操作が以下のいずれか該当する方において開始しなかった： (i) 自動開始の場合は、遅くとも5.0秒経過後、 (ii) 2回目の意図的操作による開始の場合は、遅くとも7.0秒経過後、 (iii) 2回目の意図的操作による開始の場合は、2回目の意図的操作から遅くとも3.0秒経過後。 (g) 2回目の意図的操作による車線変更操作の開始で、システムが車線変更手順開始から遅くとも5.0秒後に2回目の意図的操作を検出しなかった、 (h) 5.6.4.6.4.項に記載した横移動が連続的ではない。 The lane change procedure shall be suppressed automatically by the system when at least one of the following situations occurs before the lane change manoeuvre has started: (a) The system detects a critical situation (as defined in paragraph 5.6.4.7.); (b) The system is overridden or switched off by the driver; (c) The system reaches its boundaries (e.g. la	Pass Fail

	ly if the lane change manoeuvre is initiated automatically.	
5.6.4.6.8.	（略）	（略）
5.6.4.6.8.1.	車線変更操作が開始する前に以下の状況の少なくとも1つが発生した場合、車線変更手順はシステムによって自動的に抑制されるものとする： (a) システムが臨界状況(5.6.4.7.項に定義)を検出した、 (b) 運転者がシステムをオーバライドした、又はスイッチを切った、 (c) システムがその境界に達した(例えば車線マークが検出されなくなった)、 (d) 車線変更操作の開始時に運転者がステアリングコントロールを保持していないことをシステムが検出した、 (e) 方向指示器が運転者によって手動で停止された、 (f) 5.6.4.6.2.項に記載した手順を開始するための運転者の意図的操作後、車線変更操作が以下のいずれか該当する方において開始しなかった： (i) 自動開始の場合は、遅くとも5.0秒経過後、 (ii) 2回目の意図的操作による開始の場合は、遅くとも7.0秒経過後、 (iii) 2回目の意図的操作による開始の場合は、2回目の意図的操作から遅くとも3.0秒経過後。 (g) 2回目の意図的操作による車線変更操作の開始で、システムが車線変更手順開始から遅くとも5.0秒後に2回目の意図的操作を検出しなかった、 (h) 5.6.4.6.4 項に記載した横移動が連続的ではない。 The lane change procedure shall be suppressed automatically by the system when at least one of the following situations occurs before the lane change manoeuvre has started: (a) The system detects a critical situation (as defined in paragraph 5.6.4.7.); (b) The system is overridden or switched off by the driver; (c) The system reaches its boundaries (e.g. la	Pass Fail S_{rear} ☐ V_{smin} ☐

	ne markings are no longer detected); (d) The system has detected that the driver is not holding the steering control at the start of the lane change manoeuvre; (e) The direction indicator lamps are manually deactivated by the driver; (f) Following the deliberate action of the driver to start the procedure described in paragraph 5.6.4.6.2., the lane change manoeuvre has not commenced: (i) At the latest after 5.0 seconds, in the case of an automatic initiation, (ii) At the latest after 7.0 seconds, in the case of an initiation by a second deliberate action, (iii) At the latest after 3.0 seconds after the second deliberate action, in the case of an initiation by a second deliberate action, whatever is appropriate (g) The system, with an initiation of the lane change manoeuvre by a second deliberate action, has not detected the second deliberate action at the latest 5.0 seconds after the start of the lane change procedure. (h) The lateral movement described in paragraph 5.6.4.6.4. is not continuous.	
5.6.4.6.8.2.～		
5.6.4.8.1.～ 5.7.1.21.	(略)	(略)

6.～附則7	(略)	(略)

附則8 Annex8	補正及び児童命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for correctively and automatically commanded steering functions	判定 Jadgment
1.～3.1.2.	(略)	(略)

	ne markings are no longer detected); (d) The system has detected that the driver is not holding the steering control at the start of the lane change manoeuvre; (e) The direction indicator lamps are manually deactivated by the driver; (f) Following the deliberate action of the driver to start the procedure described in paragraph 5.6.4.6.2., the lane change manoeuvre has not commenced: (i) At the latest after 5.0 seconds, in the case of an automatic initiation, (ii) At the latest after 7.0 seconds, in the case of an initiation by a second deliberate action, (iii) At the latest after 3.0 seconds after the second deliberate action, in the case of an initiation by a second deliberate action, whatever is appropriate (g) The system, with an initiation of the lane change manoeuvre by a second deliberate action, has not detected the second deliberate action at the latest 5.0 seconds after the start of the lane change procedure. (h) The lateral movement described in paragraph 5.6.4.6.4. is not continuous.	
5.6.4.6.8.2.～		
5.6.4.8.1.～ 5.7.1.21.	(略)	(略)

6.～附則7	(略)	(略)

附則8 Annex8	補正及び児童命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for correctively and automatically commanded steering functions	判定 Jadgment
1.～3.1.2.	(略)	(略)

3.1.2.1. (略)	Pass Fail		3.1.2.1. (略)	Pass Fail Steering force N
3.1.2.2.～ 3.2.1. (略)	(略)		3.1.2.2.～ 3.2.1. (略)	(略)
3.2.1.1. (略)	Pass Fail		3.2.1.1. (略)	Pass Fail acceleration m/s^2 jerk m/s^3
3.2.1.2.～ 3.2.2. (略)	(略)		3.2.1.2.～ 3.2.2. (略)	(略)
3.2.2.1. (略)	Pass Fail		3.2.2.1. (略)	Pass Fail acceleration m/s^2 jerk m/s^3
3.2.2.2.～ 3.2.3. (略)	(略)		3.2.2.2.～ 3.2.3. (略)	(略)
3.2.3.1. (略)	Pass Fail		3.2.3.1. (略)	Pass Fail Steering force

						N
3.2.3.2.～ 3.2.5.1.	（略）	（略）		3.2.3.2.～ 3.2.5.1.	（略）	（略）
3.2.5.2.	以下の場合にテスト要件は満たされる： 遅くとも車両のフロントホイールのタイヤトレッドの外端が、車線マークの外端を横切ったときに、光学警告信号及び、追加で音響又は触覚警告信号が発せられた。 システムは、5.6.2.2.3.項で要求される支援を引き続き提供する。 The test requirements are fulfilled if: The optical warning signal and additionally the acoustic or haptic warning signal was given at the latest when the outside edge of the tyre tread of the vehicle's front wheel has crossed the outside edge of the lane marking. The system continues to provide assistance as required in paragraph 5.6.2.2.3.	（略）		3.2.5.2.	以下の場合にテスト要件は満たされる： 遅くとも車両のフロントホイールのタイヤトレッドの外端が、車線マークの外端を横切ったときに、光学警告信号及び、追加で音響又は触覚警告信号が発せられた。 システムは、5.6.2.2.3 項で要求される支援を引き続き提供する。 The test requirements are fulfilled if: The optical warning signal and additionally the acoustic or haptic warning signal was given at the latest when the outside edge of the tyre tread of the vehicle's front wheel has crossed the outside edge of the lane marking. The system continues to provide assistance as required in paragraph 5.6.2.2.3.	（略）
3.3.～ 3.3.3.	（略）	（略）		3.3.～ 3.3.3.	（略）	（略）
3.3.4.	レーンマーキングのない場合に作動できるシステムの試験 レーンマーキングがなくても作動するシステムの場合、レーンマーキングのない試験走行路で3.3.1.項から3.3.3.項の該当する試験を繰り返す必要がある。 以下の場合に、試験要件は満たされる： (a) ESF介入が開始する、かつ (b) ESF介入開始までに本UN規則の5.1.6.2.6.項に規定する警告が出力される、かつ (c) 5.1.6.2.3.2.項に規定したとおり、操作中の横方向のオフセットは最大で0.75mである、又は20km/h未満での介入の場合に超えた場合には横オフセット速度が2m/sを超えない、、かつ (d) 指定されたユースケースに該当する場合、ESF介入によって車両が道路から離れることがない。 Tests for systems able to operate in the absence of lane markings	Pass Fail		3.3.4.	レーンマーキングのない場合に作動できるシステムの試験 レーンマーキングがなくても作動するシステムの場合、レーンマーキングのない試験走行路で3.3.1.項から3.3.3.項の該当する試験を繰り返す必要がある。 以下の場合に、試験要件は満たされる： (a) ESF介入が開始する、かつ (b) ESF介入開始までに本UN規則の5.1.6.2.6.項に規定する警告が出力される、かつ (c) 5.1.6.2.2.項に規定したとおり、操作中の横方向のオフセットは最大で0.75mである、かつ (d) ESF介入によって車両が道路から離れることがない。 Tests for systems able to operate in the absen	Pass Fail

	In case any system works in absence of lane markings the corresponding tests from paragraphs 3.3.1. to 3.3.3. need to be repeated on a test track without lane markings. These test requirements are fulfilled if, (a) An ESF intervention is started; and (b) The warnings specified in paragraph 5.1.6.2.6. of this UN Regulation are provided no later than the ESF intervention starts; and (c) The lateral offset during the manoeuvre is 0.75 m, as specified in paragraph 5.1.6.2.3.2., at maximum or if exceeded in case of an intervention below 20 km/h, the lateral offset rate does not exceed 2 m/s; and (d) The vehicle has not left the road due to the ESF intervention, if applicable for the specified use case.				ce of lane markings In case any system works in absence of lane markings the corresponding tests from paragraphs 3.3.1. to 3.3.3. need to be repeated on a test track without lane markings. These test requirements are fulfilled if, (a) An ESF intervention is started; and (b) The warnings specified in paragraph 5.1.6.2.6. of this UN Regulation are provided no later than the ESF intervention starts; and (c) The lateral offset during the manoeuvre is 0.75 m, as specified in paragraph 5.1.6.2.2., at maximum; and (d) The vehicle has not left the road due to the ESF intervention.	
3.3.5.～ 3.5.1.1.	(略)	(略)		3.3.5.～ 3.5.1.1.	(略)	(略)
3.5.1.2.	(略)	Pass Fail		3.5.1.2.	(略)	Pass Fail acceleration □ m/s^2 jerk □ m/s^3
3.5.1.3.～ 3.5.2.2.	(略)	(略)		3.5.1.3.～ 3.5.3.	(略)	(略)
3.5.2.2.1.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線内で走行させるものとする。 車速はV_{smin}-10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3.項に従って有	(略)		3.5.2.2.1.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線内で走行させるものとする。 車速はV_{smin}-10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3項に従って有効	(略)

	効になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。 その後、運転者が車線変更手順を開始するものとする。 車線変更操作が実施されない場合に、試験要件は満たされる。 The test vehicle shall be driven within a lane of a straight track which has at least two lanes in the same direction of travel and road markings on each side of the lane. The vehicle speed shall be: V_{smin} - 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change procedure shall then be initiated by the driver. The requirements of the test are fulfilled if the lane change manoeuvre is not performed.				になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。 その後、運転者が車線変更手順を開始するものとする。 車線変更操作が実施されない場合に、試験要件は満たされる。 The test vehicle shall be driven within a lane of a straight track which has at least two lanes in the same direction of travel and road markings on each side of the lane. The vehicle speed shall be: V_{smin} - 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change procedure shall then be initiated by the driver. The requirements of the test are fulfilled if the lane change manoeuvre is not performed.		
3.5.2.2.2.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線内で走行させるものとする。 車速はV_{smin}+10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3.項に従って有効になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。 その後、運転者が車線変更手順を開始するものとする。 車線変更操作が実施される場合に、試験要件は満た	(略)		3.5.2.2.2.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線内で走行させるものとする。 車速はV_{smin}+10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3項に従って有効になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。 その後、運転者が車線変更手順を開始するものとする。 車線変更操作が実施される場合に、試験要件は満た	(略)	

	される。 The test vehicle shall be driven within a lane of a straight track which has at least two lanes in the same direction of travel and road markings oneach side of the lane. The vehicle speed shall be: V_{smin} + 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change procedure shall then be initiated by the driver. The requirements of the test are fulfilled if the lane change manoeuvre is performed.				される。 The test vehicle shall be driven within a lane of a straight track which has at least two lanes in the same direction of travel and road markings oneach side of the lane. The vehicle speed shall be: V_{smin} + 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change procedure shall then be initiated by the driver. The requirements of the test are fulfilled if the lane change manoeuvre is performed.	
3.5.2.2.3.～ 3.5.3.	(略)	(略)		3.5.2.2.3.～ 3.5.3.	(略)	(略)
3.5.3.1.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線で走行させるものとする。 車速はV_{smin}+10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3.項に従って有効になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、運転者が隣接する車線への車線変更を開始するものとする。 車両を直線方向に維持するために、ステアリングコントロールを運転者がしっかりと制御するものとする。 無効化操作中に運転者がステアリングコントロールに与える力を記録するものとする。 The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.			3.5.3.1.	試験車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線で走行させるものとする。 車速はV_{smin}+10km/hとする。 カテゴリーCのACSFを能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に5.6.4.8.3項に従って有効になっていない限り、上記5.6.4.8.3.項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。 その後、運転者が隣接する車線への車線変更を開始するものとする。 車両を直線方向に維持するために、ステアリングコントロールを運転者がしっかりと制御するものとする。 無効化操作中に運転者がステアリングコントロールに与える力を記録するものとする。 The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.	The force N

	The vehicle speed shall be: V_{smin} + 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change into the adjacent lane shall then be initiated by the driver. The steering control shall be firmly controlled by the driver to maintain the vehicle in the straight direction. The force applied by the driver on the steering control during the overriding manoeuver shall be recorded.	
3.5.3.2.～ 3.5.5.	(略)	(略)
3.5.5.1.	(略)	
3.5.5.2.～ 3.5.7.3.	(略)	(略)
3.5.7.3.1.	(略)	
3.5.7.3.2.～ 3.6.2.2	(略)	(略)

	The vehicle speed shall be: V_{smin} + 10km/h. The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) and, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. A lane change into the adjacent lane shall then be initiated by the driver. The steering control shall be firmly controlled by the driver to maintain the vehicle in the straight direction. The force applied by the driver on the steering control during the overriding manoeuver shall be recorded.	
3.5.3.2.～ 3.5.5.	(略)	(略)
3.5.5.1.	(略)	The distance □ N
3.5.5.2.～ 3.5.7.3.	(略)	(略)
3.5.7.3.1.	(略)	The distance □ N
3.5.7.3.2.～ 3.6.2.2.	(略)	(略)

TRIAS 12-R140-01

横滑り防止装置試験（協定規則第140号）

1.～3.（略）

別表（略）

付表１（略）

付表２

車両安定機能シミュレーションツール　テストレポート

(Vehicle Stability Function Simulation Tool Test Report)

試験期日 (Test date)		試験場所 (Test site)		試験担当者 (Tested by)	

（削除）

TRIAS 12-R140-01

横滑り防止装置試験（協定規則第140号）

1.～3.（略）

別表（略）

付表１（略）

付表２

車両安定機能シミュレーションツール　テストレポート

(Vehicle Stability Function Simulation Tool Test Report)

試験期日 (Test date)		試験場所 (Test site)		試験担当者 (Tested by)	

テストレポート番号 (Test Report Number)	
識別 (Identification)	
シミュレーションツール製造者の名称及び所在地 (Name of address of the simulation tool manufacturer)	
シミュレーションツール識別 ： 名称/モデル/番号(ハードウェア及びソフトウェア) (Simulation tool identification： name/model/number (hardware and software))	
適用範囲 (Scope of application)	
車両型式 (Vehicle type)	
車両仕様 (Vehicle configurations)	

適合性確認のための車両試験
(Verifying vehicle test)

車両の説明
(Description of vehicle(s))

車両識別 ： 車種/モデル/VIN
(Vehicle(s) identification： make/model/VIN)

名称、モデル及び番号識別による、サスペンション、ホイール、エンジン、ドライブライン、ブレーキシステム及びステアリングシステムを含む車両の説明
(Vehicle description, including suspension/wheels, engine and drive line, braking system(s), steering system, with name/model/number identification)

シミュレーションで使用した車両データ(陽関数表示)
(Vehicle data used in the simulation (explicit))

場所の説明、道路/試験場の路面条件、温度及び日付
(Description of location(s), road/test area surface conditions

協定規則第140号 附則4 2.1項に言及されている運動状態量を含む(該当する場合)、車両安定性機能のスイッチをオン及びオフしたときの結果
(Results with the vehicle stability function switched on and off, including the motion variables referred to in Annex 4, paragraph 2.1. as appropriate)

シミュレーション結果
(Simulation results)

実試験車両から得られたものではないが、シミュレーションに使用した値と車両パラメータ (陰関数表示)
(Vehicle parameters and the values used in the simulation that are not taken from the actual test vehicle (implicit))

7.1項から7.3項に従ったヨー安定性及び横移動量
(Yaw stability and lateral displacement according to paragraphs 7.1. to 7.3.)

協定規則第140号 附則4 に従ってこの試験は実施され、その結果が報告された。
(This test has been carried out and the results reported in accordance with An

	nex 4 to Regulation No. 140) 備考 (Remarks)
テストレポート番号 (Test Report Number) 1. 識別 (Identification) 1.1. シミュレーションツール製造者の名称及び所在地 (Name of address of the simulation tool manufacturer) 1.2. シミュレーションツール識別 : 名称/モデル/番号(ハードウェア及びソフトウェア) (Simulation tool identification : name/model/number (hardware and software)) 2. 適用範囲 (Scope of application) 2.1. 車両型式 (Vehicle type) 2.2. 車両仕様 (Vehicle configurations) 3. 適合性確認のための車両試験 (Verifying vehicle test) 3.1. 車両の説明 (Description of vehicle(s)) 3.1.1. 車両識別 : 車種/モデル/VIN (Vehicle(s) identification : make/model/VIN)	(新設)

3.1.2. 名称、モデル及び番号識別による、サスペンション、ホイール、エンジン、ドライブライン、ブレーキシステム及びステアリングシステムを含む車両の説明 (Vehicle description, including suspension/wheels, engine and drive line, braking system(s), steering system, with name/model/number identification) 3.1.3. シミュレーションで使用した車両データ(明示的) (Vehicle data used in the simulation (explicit)) 3.2. 場所の説明、道路/試験場の路面条件、温度及び日付 (Description of location(s), road/test area surface conditions) 3.3. 協定規則第140号 附則4 2.1.項に言及されている運動状態量を含む(該当する場合)、車両安定性機能のスイッチをオン及びオフしたときの結果 (Results with the vehicle stability function switched on and off, including the motion variables referred to in Annex 4, paragraph 2.1. as appropriate) 4. シミュレーション結果 (Simulation results) 4.1. 実試験車両から得られたものではないが、シミュレーションに使用した値と車両パラメータ (暗示的) (Vehicle parameters and the values used in the simulation that are not taken from the actual test vehicle (implicit)) 4.2. 7.1.項から7.3.項に従ったヨー安定性及び横移動量 (Yaw stability and lateral displacement according to paragraphs 7.1. to 7.3.) 5. 協定規則第140号の附則4 に従ってこのテストは実施され、その結果が報告された。 (This test has been carried out and the results reported in accordance with Annex 4 to Regulation No. 140.) 試験を実施した審査機関 Technical Service conducting the test 署名 (Signed) 日付 (Date)	

認可当局 (Approval Authority) 署名 (Signed) 日付 (Date)	
TRIAS 17(2)-R94-03 **オフセット前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 94 号）** 1.～3. （略） 付表 オフセット前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection in the Event of Off-set Collision Test Data Record Form 協定規則第94号 Regulation No. 94 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe 1. （略） 電気パワートレインの調整(附則3　1.4.4.) Electric power train adjustment(Annex 3　1.4.4.) 車両のテスト時には、SOC は、外部充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の95%以上、車載エネルギー源からのみ充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の90%以上とする。SOC は、メーカーが提供する方法によって確認する。(附則3　1.4.4.1.3.) When the vehicle is tested, SOC shall be no less than 95 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be externally charged and shall be no less than 90 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be charged only by an energy source on the vehicle. SOC will be confirmed by a method provided by the manufacturer.(Annex 3　1.4.4.1.3.)	TRIAS 17(2)-R94-02 **オフセット前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 94 号）** 1.～3. （略） 付表 オフセット前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection in the Event of Off-set Collision Test Data Record Form 協定規則第94号 Regulation No. 94 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe 1. （略） （新設）

SOC調整時の周囲温度(附則3　1.4.4.1.1.)　_____℃
Ambient temperature during SOC adjustment(Annex 3　1.4.4.1.1.)　(20±10℃)

外部充電されるように設計されたREESS
(附則3　1.4.4.1.2.(a))　SOC　_____%(95%以上)
REESS designed to be externally charged
(Annex 3　1.4.4.1.2.(a))

車載エネルギー源からのみ充電されるように
設計されたREESS(附則3　1.4.4.1.2.(b))　SOC　_____%(90%以上)
REESS designed to be charged only by an
energy source on the vehicle(Annex 3　1.4.4.1.2.(b))

2.(1)～(2)　(略)
2.(3)①車室内への電解液漏出の状況
State of electrolyte spillage into compartment
②(略)
③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。
If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.
主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量
Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所 Electrolyte spillage point	60 分後の漏出量[g] Total amount of spillage after 60 min	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount	漏出量[ℓ] Spillage

(4)　(略)
(5) 駆動用蓄電池モジュールの火災の危険に関する要件(5.2.8.4.)
Requirement forfire hazards battery modules (5.2.8.4.)
衝突後、その衝突から60 分後までの期間、REESS からの火災または爆発の形跡が認められないものとする。　適・否 Pass/Fail
For a period from the impact until 60 minutes after the impact, there shall be no evidence of fire or explosion from the REESS.
(6) 感電に対する保護に関する要件(5.2.8.1.)
Requirements for the protection against an electric shock (5.2.8.1.)
表(略)

2.(1)～(2)　(略)
2.(3)①客室内への電解液漏出の状況
State of electrolyte spillage into passenger compartment
②(略)
③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。
If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.
主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量
Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所 Electrolyte spillage point	30 分後の漏出量[g] Total amount of spillage after 30 min	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount	漏出量[ℓ] Spillage

(4)　(略)
(新設)
(5) 感電に対する保護に関する要件(5.2.8.1.)
Requirements for the protection against an electric shock (5.2.8.1.)
表(略)

(注)　確認する要件の記号を記載すること
高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.2.8.1.3.項または5.2.8.1.4.項のいずれかによって判定するものとする。
保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.2.8.1.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note)　Enter alphabet in the selected requirement(s).
In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.2.8.1.3. or paragraph 5.2.8.1.4. for the relevant part(s).
Criteria defined in 5.2.8.1.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.2.8.1.1.)
Absence of high voltage (5.2.8.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間　[s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
U_b	U_1	U_2

②低電気エネルギー(5.2.8.1.2.)
Low electrical energy (5.2.8.1.2.)

(a) 総エネルギーTE
Total energy (TE)
放電抵抗器
Discharge resistor　Re=____Ω　　th-tc=____s

$$TE = \int_{t_c}^{t_h} U_b \times I_e \, dt \quad = ____ \text{ J}$$

Xキャパシタの静電容量
Capacitance of the X capacitor　Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times U_b{}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2
Total energy (TEy1、TEy2)
Yキャパシタの静電容量

(注)　確認する要件の記号を記載すること
高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.3.3.項または5.3.4.項のいずれかによって判定するものとする。
保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.3.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note)　Enter alphabet in the selected requirement(s).
In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.3.3. or paragraph 5.3.4. for the relevant part(s).
Criteria defined in 5.3.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.2.8.1.1.)
Absence of high voltage (5.2.8.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間　[s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
V_b	V_1	V_2

②低電気エネルギー(5.2.8.1.2.)
Low electrical energy (5.2.8.1.2.)

(a) 総エネルギーTE
Total energy (TE)
放電抵抗器
Discharge resistor　Re=____Ω　　th-tc=____s

$$TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e \, dt \quad = ____ \text{ J}$$

Xキャパシタの静電容量
Capacitance of the X capacitor　Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times 10^{-6} \times \left(V_b{}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2
Total energy (TEy1、TEy2)
Yキャパシタの静電容量

Capacitance of the Y capacitor　Cy1=____μF　Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times U_1{}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times U_2{}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

③(a)(b)（略）

(C) 2.5m未満で同時に触れることができる電気保護バリヤ／エンクロージャーの2 つの露出導電部の間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値
that are less than 2.5 m from each other shall be less than 0.2 ohms when there is current flow of at least 0.2 A.

測定箇所（部品、装置、場所等の名称） Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω
		適 / 否 Pass/Fail

(注) 露出導電部と電気的シャシとの直流電気的な接続が溶接により確保されている箇所は測定値欄又は計算値欄に「溶接」と記載する。
(Note) In the case of points where direct current connection is secured with electric chassis, welding, "Welding" shall be entered in the column for "Measured value or calculation value".

④(a)(b)(ｉ)省略

（ⅱ）交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.2.8.1.4.2.)
In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.2.8.1.4.2.)

測定方法	測定値[MΩ]	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値	判定基準

Capacitance of the Y capacitor　Cy1=____μF　Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times 10^{-6} \times \left(V_1{}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times 10^{-6} \times \left(V_2{}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

③(a)(b)（略）

（新設）

④(a)(b)(ｉ)省略

（ⅱ）交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.2.8.1.4.2.)
In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.2.8.1.4.2.)

測定方法	測定値[MΩ]	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値	判定基準

Measurement method	Measured value	Isolation resistance per working voltage	Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	[Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

(注)　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

(削除)

Measurement method	Measured value	Isolation resistance per working voltage	Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	[Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

(注)　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

判定基準を100[Ω/V]とした場合には以下の要件も満たすこと。
If the criteria is 100 [Ω/V], the following requirements shall be satisfied.

車両の衝突後に全ての交流高電圧バスについて保護等級IPXXBが満たされているかまたは交流電圧が30V以下である。 The protection IPXXB is satisfied for all AC high voltage buses or the AC voltage is equal or less than 30 V after the vehicle impact.	適/否 Pass/Fail

<table>
<tr>
<td>
<table>
<tr><td colspan="2">AC 高電圧バスと DC 高電圧バスが導電接続されている場合には、いずれも以下の要件のうちの 1 つを満たすものとする。
If the AC high voltage buses and the DC high voltage buses are conductively connected, they shall meet one of the following requirements.</td></tr>
<tr><td>(a)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</td></tr>
<tr><td>(b)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.3.項で説明した物理的保護の要件を満たす。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.2.8.1.3.</td></tr>
<tr><td>(c)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.1.項で説明した高電圧不在の要件を満たす。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.2.8.1.1.</td></tr>
</table>

(注) 選択した要件に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected requirements.
</td>
<td>(新設)</td>
</tr>
<tr>
<td>TRIAS 17(2)-R95-03
側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 95 号）
1.～3. （略）
付表
側面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Lateral Collision
Test Data Record Form
協定規則第95号
Regulation No. 95 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</td>
<td>TRIAS 17(2)-R95-02
側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 95 号）
1.～3. （略）
付表
側面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Lateral Collision
Test Data Record Form
協定規則第95号
Regulation No. 95 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</td>
</tr>
</table>

1. （略）

電気パワートレインの調整(附則4　5.11.)

Electric power train adjustment(Annex 4　5.11.)

車両のテスト時には、SOC は、外部充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の95%以上、車載エネルギー源からのみ充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の90%以上とする。SOC は、メーカーが提供する方法によって確認する。(附則4　5.11.1.3.)

When the vehicle is tested, SOC shall be no less than 95 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be externally charged and shall be no less than 90 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be charged only by an energy source on the vehicle. SOC will be confirmed by a method provided by the manufacturer.(Annex 4　5.11.1.3.)

SOC調整時の周囲温度(附則4　5.11.1.1.)　_____℃

Ambient temperature during SOC adjustment(Annex 4　5.11.1.1.)　(20±10℃)

外部充電されるように設計されたREESS
(附則4　5.11.1.2.(a))　SOC　_____%(95%以上)
REESS designed to be externally charged
(Annex 4　5.11.1.2.(a))

車載エネルギー源からのみ充電されるように
設計されたREESS(附則4　5.11.1.2.(b))　SOC　_____%(90%以上)
REESS designed to be charged only by an
energy source on the vehicle(Annex 4　5.11.1.2.(b))

2.(1)～(2)　（略）

2.(3) 駆動用蓄電池モジュールの電解液漏れに関する要件(5.3.7.2.)

Requirement for electrolyte leakage from propulsion battery modules (5.3.7.2.)

①車室内への電解液漏出の状況

State of electrolyte spillage into compartment

②（略）

③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。

If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.

主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量

Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所	60 分後の漏出量[g]		漏出量[ℓ]

1. （略）

（新設）

2.(1)～(2)　（略）

2.(3) 駆動用蓄電池モジュールの電解液漏れに関する要件(5.3.6.2.)

Requirement for electrolyte leakage from propulsion battery modules (5.3.6.2.)

①客室内への電解液漏出の状況

State of electrolyte spillage into passenger compartment

②（略）

③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。

If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.

主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量

Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所	30 分後の漏出量[g]		漏出量[ℓ]

Electrolyte spillage point	Total amount of spillage after 60 min	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount	Spillage

(4) 駆動用蓄電池モジュールの固定に関する要件(5.3.7.3.)
Requirement for fixation of propulsion battery modules (5.3.7.3.)
(略)
(5) 駆動用蓄電池モジュールの火災の危険に関する要件(5.3.7.4.)
Requirement forfire hazards battery modules (5.3.7.4.)
衝突後、その衝突から60 分後までの期間、REESS からの火災または爆発の形跡が認められないものとする。 適・否 Pass/Fail
For a period from the impact until 60 minutes after the impact, there shall be no evidence of fire or explosion from the REESS.
(6) 感電に対する保護に関する要件(5.3.7.1.)
Requirements for the protection against an electric shock (5.3.7.1.)

A	5.3.7.1.1.	高電圧の消失 Absence of high voltage	C	5.3.7.1.3.	接触保護 Physical protection
B	5.3.7.1.2.	低電気エネルギー Low electrical energy	D	5.3.7.1.4.	絶縁抵抗 Isolation resistance

直流電気的に分割される各回路の名称 Name of each circuit which is divided by galvanic isolation	確認する要件 Selected requirement(s)	感電保護に関する要件の適否 Pass or Fail
		適 / 否 Pass/Fail

Electrolyte spillage point	Total amount of spillage after 30 min	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount	Spillage

(4) 駆動用蓄電池モジュールの固定に関する要件(5.3.6.3.)
Requirement for fixation of propulsion battery modules (5.3.6.3.)
(略)
(新設)

(5) 感電に対する保護に関する要件(5.3.6.1.)
Requirements for the protection against an electric shock (5.3.6.1.)

A	5.3.6.1.1.	高電圧の消失 Absence of high voltage	C	5.3.6.1.3.	接触保護 Physical protection
B	5.3.6.1.2.	低電気エネルギー Low electrical energy	D	5.3.6.1.4.	絶縁抵抗 Isolation resistance

直流電気的に分割される各回路の名称 Name of each circuit which is divided by galvanic isolation	確認する要件 Selected requirement(s)	感電保護に関する要件の適否 Pass or Fail
		適 / 否 Pass/Fail

(注) 確認する要件の記号を記載すること
高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.3.7.1.3.項または5.3.7.1.4.項のいずれかによって判定するものとする。
保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.3.7.1.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note) Enter alphabet in the selected requirement(s).
In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.3.7.1.3. or paragraph 5.3.7.1.4. for the relevant part(s).
Criteria defined in 5.3.7.1.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.3.7.1.1.)
Absence of high voltage (5.3.7.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
U_b	U_1	U_2

②低電気エネルギー(5.3.7.1.2.)
Low electrical energy (5.3.7.1.2.)

(a) 総エネルギーTE
Total energy (TE)
放電抵抗器
Discharge resistor Re=____Ω $th-tc$=____s

$$TE = \int_{t_c}^{t_h} U_b \times I_e \, dt \quad = ____ \text{ J}$$

Xキャパシタの静電容量
Capacitance of the X capacitor Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times {U_b}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2
Total energy (TEy1、TEy2)
Yキャパシタの静電容量

(注) 確認する要件の記号を記載すること
高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.3.3.項または5.3.4.項のいずれかによって判定するものとする。
保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.3.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note) Enter alphabet in the selected requirement(s).
In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.3.3. or paragraph 5.3.4. for the relevant part(s).
Criteria defined in 5.3.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.3.6.1.1.)
Absence of high voltage (5.3.6.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
V_b	V_1	V_2

②低電気エネルギー(5.3.6.1.2.)
Low electrical energy (5.3.6.1.2.)

(a) 総エネルギーTE
Total energy (TE)
放電抵抗器
Discharge resistor Re=____Ω $th-tc$=____s

$$TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e \, dt \quad = ____ \text{ J}$$

Xキャパシタの静電容量
Capacitance of the X capacitor Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times 10^{-6} \times \left({V_b}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2
Total energy (TEy1、TEy2)
Yキャパシタの静電容量

Capacitance of the Y capacitor　Cy1=____μF　Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times U_1{}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times U_2{}^2 \quad = ____ \text{ J}$$

③接触保護(5.3.7.1.3.)
Physical protection (5.3.7.1.3.)
(a)(b) (略)
(C) 2.5m未満で同時に触れることができる電気保護バリヤ／エンクロージャーの2 つの露出導電部の間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値
that are less than 2.5 m from each other shall be less than 0.2 ohms when there is current flow of at least 0.2 A.

測定箇所（部品、装置、場所等の名称） Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω
		適 / 否 Pass/Fail

(注) 露出導電部と電気的シャシとの直流電気的な接続が溶接により確保されている箇所は測定値欄又は計算値欄に「溶接」と記載する。
(Note) In the case of points where direct current connection is secured with electric chassis, welding, "Welding" shall be entered in the column for "Measured value or calculation value".

④絶縁抵抗(5.3.7.1.4.)
Isolation resistance(5.3.7.1.4.)
(a)(b)(ｉ)省略
(ⅱ) 交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.3.7.1.4.2.)
In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.3.7.1.4.2.)

測定方法 Measurement method	測定値[MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加			

Capacitance of the Y capacitor　Cy1=____μF　Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times 10^{-6} \times \left(V_1{}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times 10^{-6} \times \left(V_2{}^2 - 3600\right) \quad = ____ \text{ J}$$

③接触保護(5.3.6.1.3.)
Physical protection (5.3.6.1.3.)
(a)(b) (略)
（新設）

④絶縁抵抗(5.3.6.1.4.)
Isolation resistance(5.3.6.1.4.)
(a)(b)(ｉ)省略
(ⅱ) 交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.3.6.1.4.2.)
In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.3.6.1.4.2.)

測定方法 Measurement method	測定値[MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加			[Ω/V]

	Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	[Ω/V]
	内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

(注)　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

(削除)

	Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	
	内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

(注)　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

判定基準を100[Ω/V]とした場合には以下の要件も満たすこと。
If the criteria is 100 [Ω/V], the following requirements shall be satisfied.

車両の衝突後に全ての交流高電圧バスについて保護等級IPXXBが満たされているかまたは交流電圧が30V以下である。　適/否
The protection IPXXB is satisfied for all AC high voltage buses or the AC voltage is equal or less than 30 V after the vehicle impact.　Pass/Fail

<table>
<tr>
<td>
AC 高電圧バスと DC 高電圧バスが導電接続されている場合には、いずれも以下の要件のうちの 1 つを満たすものとする。
If the AC high voltage buses and the DC high voltage buses are conductively connected, they shall meet one of the following requirements.
<table>
<tr><td>(a)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</td></tr>
<tr><td>(b)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.3.項で説明した物理的保護の要件を満たす。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.2.8.1.3.</td></tr>
<tr><td>(c)</td><td>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.1.項で説明した高電圧不在の要件を満たす。
Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.2.8.1.1.</td></tr>
</table>
(注) 選択した要件に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected requirements.
</td>
<td>
(新設)
</td>
</tr>
<tr>
<td>
TRIAS 17(2)-R137-02
前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 137 号)
1.～3. (略)
付表
前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Full-lap Frontal Collision Test Data Record Form
協定規則第137号
Regulation No. 137 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1. (略)
(削除)
</td>
<td>
TRIAS 17(2)-R137-01
前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 137 号)
1.～3. (略)
付表
前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Full-lap Frontal Collision Test Data Record Form
協定規則第137号
Regulation No. 137 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1. (略)
2.
</td>
</tr>
</table>

改訂番号 Series No. ： 補足改訂番号 Supplement No. ：

電気パワートレインの調整(附則3　1.4.4.)
Electric power train adjustment(Annex 3　1.4.4.)
車両のテスト時には、SOC は、外部充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の95%以上、車載エネルギー源からのみ充電されるように設計されたREESS については1.4.4.1.1.項および1.4.4.1.2.項に従ってSOC の90%以上とする。SOC は、メーカーが提供する方法によって確認する。(附則3　1.4.4.1.3.)
When the vehicle is tested, SOC shall be no less than 95 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be externally charged and shall be no less than 90 per cent of SOC according to paragraphs 1.4.4.1.1. and 1.4.4.1.2. for REESS designed to be charged only by an energy source on the vehicle. SOC will be confirmed by a method provided by the manufacturer.(Annex 3　1.4.4.1.3.)

SOC調整時の周囲温度(附則3　1.4.4.1.1.)　＿＿＿＿℃
Ambient temperature during SOC adjustment(Annex 3　1.4.4.1.1.)　(20±10℃)

外部充電されるように設計されたREESS
(附則3　1.4.4.1.2.(a))　SOC　＿＿＿＿%(95%以上)
REESS designed to be externally charged
(Annex 3　1.4.4.1.2.(a))

車載エネルギー源からのみ充電されるように
設計されたREESS(附則3　1.4.4.1.2.(b))　SOC　＿＿＿＿%(90%以上)
REESS designed to be charged only by an
energy source on the vehicle(Annex 3　1.4.4.1.2.(b))

2.(1)～(2)　(略)
2.(3)①車室内への電解液漏出の状況
State of electrolyte spillage into compartment
②(略)
③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。
If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.
主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量
Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所	60 分後の漏出量[g]	総電解液に対する漏出量の割合[%]	漏出量[ℓ]

改訂番号 Series No. ： 補足改訂番号 Supplement No. ：

(新設)

3.(1)～(2)　(略)
3.(3)①客室内への電解液漏出の状況
State of electrolyte spillage into passenger compartment
②(略)
③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。
If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.
主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量
Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)

電解液漏出箇所	30 分後の漏出量[g]	総電解液に対する漏出量の割合[%]	漏出量[ℓ]

Electrolyte spillage point	Total amount of spillage after 60 min	Ratio of spillage against total amount	Spillage

(4)　(略)

(5) 駆動用蓄電池モジュールの火災の危険に関する要件(5.2.8.4.)　　適・否

Requirement forfire hazards battery modules (5.2.8.4.)　　Pass/Fail

衝突後、その衝突から60 分後までの期間、REESS からの火災または爆発の形跡が認められないものとする。

For a period from the impact until 60 minutes after the impact, there shall be no evidence of fire or explosion from the REESS.

(6) 感電に対する保護に関する要件(5.2.8.1.)

Requirements for the protection against an electric shock (5.2.8.1.)

表　(略)

(注)　確認する要件の記号を記載すること

高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.2.8.1.3.項または5.2.8.1.4.項のいずれかによって判定するものとする。

保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.2.8.1.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note)　Enter alphabet in the selected requirement(s).

In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.2.8.1.3. or paragraph 5.2.8.1.4. for the relevant part(s).

Criteria defined in 5.2.8.1.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.2.8.1.1.)

Absence of high voltage (5.2.8.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間　[s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
U_b	U_1	U_2

②低電気エネルギー(5.2.8.1.2.)

Electrolyte spillage point	Total amount of spillage after 30 min	Ratio of spillage against total amount	Spillage

(4)　(略)

(新設)

(5) 感電に対する保護に関する要件(5.2.8.1.)

Requirements for the protection against an electric shock (5.2.8.1.)

表　(略)

(注)　確認する要件の記号を記載すること

高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して5.3.3.項または5.3.4.項のいずれかによって判定するものとする。

保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合においては、5.3.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note)　Enter alphabet in the selected requirement(s).

In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph 5.3.3. or paragraph 5.3.4. for the relevant part(s).

Criteria defined in 5.3.4. shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.

①高電圧の消失(5.2.8.1.1.)

Absence of high voltage (5.2.8.1.1.)

衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間　[s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision		
V_b	V_1	V_2

②低電気エネルギー(5.2.8.1.2.)

Low electrical energy (5.2.8.1.2.)

(a) 総エネルギーTE

Total energy (TE)

放電抵抗器

Discharge resistor Re=____Ω $th-tc$=____s

$TE = \int_{t_c}^{t_h} U_b \times I_e \, dt$ =____ J

Xキャパシタの静電容量

Capacitance of the X capacitor Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times U_b{}^2$$ =____ J

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。

(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2

Total energy (TEy1、TEy2)

Yキャパシタの静電容量

Capacitance of the Y capacitor Cy1=____μF Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times U_1{}^2$$ =____ J

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times U_2{}^2$$ =____ J

③(a)(b)省略

(C) 2.5m未満で同時に触れることができる電気保護バリヤ／エンクロージャーの2 つの露出導電部の間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値

that are less than 2.5 m from each other shall be less than 0.2 ohms when there is current flow of at least 0.2 A.

測定箇所（部品、装置、場所等の名称） Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω
		適 / 否 Pass/Fail

(注) 露出導電部と電気的シャシとの直流電気的な接続が溶接により確保されている箇所は測定値欄又は計算値欄に「溶接」と記載する。

Low electrical energy (5.2.8.1.2.)

(a) 総エネルギーTE

Total energy (TE)

放電抵抗器

Discharge resistor Re=____Ω $th-tc$=____s

$TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e \, dt$ =____ J

Xキャパシタの静電容量

Capacitance of the X capacitor Cx =____μF

$$TE = \frac{1}{2} \times C_x \times 10^{-6} \times \left(V_b{}^2 - 3600\right)$$ =____ J

(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。

(Note) Enter "○" in the selected confirmation method.

(b) 総エネルギーTEy1、TEy2

Total energy (TEy1、TEy2)

Yキャパシタの静電容量

Capacitance of the Y capacitor Cy1=____μF Cy2=____μF

$$TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times 10^{-6} \times \left(V_1{}^2 - 3600\right)$$ =____ J

$$TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times 10^{-6} \times \left(V_2{}^2 - 3600\right)$$ =____ J

③(a)(b)省略

（新設）

(Note) In the case of points where direct current connection is secured with electric chassis, welding, "Welding" shall be entered in the column for "Measured value or calculation value".

④(a)(b)(ｉ)（略）

（ⅱ）交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.2.8.1.4.2.)

In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.2.8.1.4.2.)

測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	[Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

（注）　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。

(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

（削除）

④(a)(b)(ｉ)（略）

（ⅱ）交流側と直流側が直流電気的に絶縁されていない場合(5.2.8.1.4.2.)

In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.2.8.1.4.2.)

測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		[Ω/V]	[Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

（注）　選択した測定方法に「○」を記載すること。
分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。

(Note) Enter "○" in the selected measurement method.
In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.

判定基準を100[Ω/V]とした場合には以下の要件も満たすこと。
If the criteria is 100 [Ω/V], the following requirements shall be satisfied.

車両の衝突後に全ての交流高電圧バスについて保護等級IPXXBが満たされているかまたは交流電圧が30V以下である。	適/否
The protection IPXXB is satisfied for all AC high voltage buses or the AC voltage is equal or less than 30 V after the vehicle impact.	Pass/Fail

AC 高電圧バスと DC 高電圧バスが導電接続されている場合には、いずれも以下の要件のうちの 1 つを満たすものとする。 If the AC high voltage buses and the DC high voltage buses are conductively connected, they shall meet one of the following requirements.	
(a)	高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。 Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.
(b)	高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.3.項で説明した物理的保護の要件を満たす。 Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.2.8.1.3.
(c)	高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.2.8.1.1.項で説明した高電圧不在の要件を満たす。 Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.2.8.1.1.

（注）選択した要件に「○」を記載すること。
(Note) Enter "○" in the selected requirements.

（新設）

TRIAS 18-R066-01 車両転覆時の乗員保護試験（協定規則第66号） 1.　総則 　車両転覆時の乗員保護試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成14年国土交通省告示第619号）に定める「協定規則第66号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。 2.　測定等の取扱い 2.1　試験自動車重量 整数位までとする。 2.2　空車質量(設計値) 複数の車軸がある場合、各軸の質量を「＋」の記号を間に入れ記入する。 整数位までとする。 2.3　総有効車両質量(Mt) 整数位までとする。 2.4　総有効車両質量条件下での重心の位置 1mm単位の整数位までとする。 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。 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　車両による転覆試験を実施した場合は、協定規則第66号　附則5　4.2.項に定められた情報（写真、記録、図面、測定値など）を付表に添付すること。 3.4　車体セクションを使用した転覆試験を実施した場合は、協定規則第66号　附則6　6.項に定められた情報（寸法、素材、質量、重心の位置、製造方法など）を付表に添付すること。 3.5　車体セクション準静的荷重を実施した場合は、協定規則第66号　附則7　5.項に定められた情報（寸法、素材、質量、重心の位置、製造方法など）を付表に添付すること。 3.6　構成部品の試験に基づく準静的計算を使用した場合は、協定規則第66号　附則8　4.項に定められた情報を付表に添付すること。 3.7　転覆試験のシミュレーションを使用した場合は、協定規則第66号　附則9　5.項に定められた情報を付表に添付すること。 付表 車両転覆時の乗員保護の試験記録及び成績 Occupant protection on vehicle rollover Test Data Record Form 協定規則第66号 Regulation No. 66 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic	（新設）

Commission for Europe

試験期日 Test date : 年 Y 月 M 日 D　試験担当者 Tested by :

試験場所 Test site :

1. 試験自動車 Test Vehicle

車名 Make :

型式 Type :　類別 Variant :

車台番号 Chassis No. :

試験自動車重量 Test vehicle weight	: kg	前軸重 Front axle	: kg	後軸重 Rear axle	: kg
空車質量(設計値) Unladen kerb mass(Design value)	: kg	前軸重 Front axle	: kg	後軸重 Rear axle	: kg
総有効車両質量(M_t) Total effective vehicle mass(M_t)	: kg	前軸重 Front axle	: kg	後軸重 Rear axle	: kg

総有効車両質量条件下での重心の位置 The vehicle's centre of gravity position in M_t condition : l_1 mm　t mm　h_0 mm

改訂番号 Series No. :　補足改訂番号 Supplement No. :

2.試験成績 Test results

(1) 試験方法 Test method

	車両による転覆試験 Rollover on Vehicle	附則5 Aneex5
	車体セクションを使用した転覆試験 Rollover on Body section	附則6 Aneex6
	車体セクションの準静的荷重試験 Quasi-static loading of Body section	附則7 Aneex7
	構成部品の試験に基づく準静的計算 Quasi-static calculation of Component	附則8 Aneex8
	転覆試験のシミュレーション Computer simulation of rollover on Vehicl	附則9 Aneex9

※実施する試験方法に丸印を付けること。

※A round mark is put on the test method conducted.

(2) 一般要件
General Requirement

要件 Requirements		適合性 Conformity
5.1.1.	生存空間の外側にある部品(ピラー、セーフティリング、荷物棚など)は、テスト中に生存空間の中に侵入してはならない。 No part of the vehicle which is outside the residual space at the start of the test (e.g. pillars, safety rings, luggage racks) shall intrude into the residual space during the test.	適 / 否 Pass / Fail
5.1.2.	生存空間の変形したどの部分も、輪郭の外に突出してはならない。 No part of the residual space shall project outside the contour of the deformed structure.	適 / 否 Pass / Fail

備考
Remarks

TRIAS 18-R094-05

オフセット衝突時の乗員保護試験（協定規則第94号）

1.～2.4. （略）

2.5. 頭部合成加速度（累積時間3ms）（G）
小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。

2.6.～3. （略）

付表

オフセット衝突時の乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection in the Event of Off-set Collision Test Data Record Form
協定規則第94号
Regulation No. 94 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1.～ 3. （略）
4.(1)～(2) （略）

TRIAS 18-R094-04

オフセット衝突時の乗員保護試験（協定規則第94号）

1. ～2.4. （略）

2.5. 頭部合成加速度（累積時間3ms）（m/s^2）
小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする。

2.6.～3. （略）

付表

オフセット衝突時の乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection in the Event of Off-set Collision Test Data Record Form
協定規則第94号
Regulation No. 94 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1.～ 3. （略）
4.(1)～(2) （略）

(3) 性能判断基準
Performance Criteria

項目 Item		試験結果 Result	
		運転者席 Driver	助手席 Passenger
頭部 Head	頭部性能基準 HPC		
	頭部合成加速度(累積時間3ms)(G) Resultant Head Acceleration (Cumulative time: 3ms)		

4.(4)～(5) (略)

(3) 性能判断基準
Performance Criteria

項目 Item		試験結果 Result	
		運転者席 Driver	助手席 Passenger
頭部 Head	頭部性能基準 HPC		
	頭部合成加速度(累積時間3ms)(m/s²) Resultant Head Acceleration (Cumulative time: 3ms)		

4.(4)～(5) (略)

TRIAS 18(2)-R058(2)-04

突入防止装置試験（協定規則第 58 号（車両））

1.～3. (略)

付表 1
1.～4. (略)

5. (略)
(1) (略)
(a) (略)
※4 GVW8t を超えるカテゴリーN 及び乗降リフトまたはアクセスランプを備えているかティッピングトレーラーとして設計されたカテゴリー03、04
※4 Categories N with a maximum mass exceeding 8 t, and categories O_3 and O_4, equipped with a platform lift or access ramp(s) or being designed as a tipping trailer
※5 乗降リフトシステムまたはアクセスランプを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリー03、04
※5 Categories O_3 and O_4, without any platform lift system or access ramp(s) and not being designed as a tipping-trailer

(2) (略)
(a) (略)
※11 乗降リフトシステムまたはアクセスランプを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリー03、04
※11 Categories O_3 and O_4, without any platform lift system or access ramp(s) and not being designed as a tipping-trailer

TRIAS 18(2)-R058(2)-04

突入防止装置試験（協定規則第 58 号（車両））

1.～3. (略)

付表 1
1.～4. (略)

5. (略)
(1) (略)
(a) (略)
※4 GVW8t を超えるカテゴリーN 及び乗降リフトを備えているかティッピングトレーラーとして設計されたカテゴリー03、04
※4 Categories N with a maximum mass exceeding 8 t, and categories O_3 and O_4, equipped with a platform lift or being designed as a tipping trailer

※5 乗降リフトシステムを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリー03、04
※5 Categories O_3 and O_4, without any platform lift system and not being designed as a tipping-trailer

(2) (略)
(a) (略)
※11 乗降リフトシステムを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリー03、04
※11 Categories O_3 and O_4, without any platform lift system and not being designed as a tipping-trailer

TRIAS 21-R125-01 直接前方視界試験(協定規則第 125 号) 1.～3. (略) 3.1.4. 3.1.4.1.、3.1.4.2.又は 3.1.4.3.を除き、V1 ポイントを通る水平面より下で V2 を通る 3 つの平面より上において運転者の 180° 直接前方視界には遮蔽物がないこと (5.1.3.) Except for paragraphs 3.1.4.1.,3.1.4.2.or 3.1.4.3. there should be no obstruction in the driver's 180 deg. forward direct field of vision below a horizontal plane passing through V1, and above three planes passing through V2.	適・否 Pass・Fail	TRIAS 21-R125-01 直接前方視界試験(協定規則第 125 号) 1.～3. (略) 3.1.4. 3.1.4.1.又は 3.1.4.2.を除き、V1 ポイントを通る水平面より下で V2 を通る 3 つの平面より上において運転者の 180° 直接前方視界には遮蔽物がないこと (5.1.3) Except for paragraphs 3.1.4.1. or 3.1.4.2., there should be no obstruction in the driver's 180 deg. forward direct field of vision below a horizontal plane passing through V1, and above three planes passing through V2.	適・否 Pass・Fail
3.1.4.1. ステアリングホイールリム及びステアリングホイールの内側の計器盤によって生じる遮蔽は、V2 を通ると共に面 x-z に垂直でステアリングホイールリムの最も高い部位に接する平面が水平面より少なくとも下方に 1° 傾斜していること (5.1.3.3.) (略)	適・否 Pass・Fail	3.1.4.1. ステアリングホイールリム及びステアリングホイールの内側の計器盤によって生じる遮蔽は、V2 を通ると共に面 x-z に垂直でステアリングホイールリムの最も高い部位に接する平面が水平面より少なくとも下方に 1° 傾斜していること (5.1.3.1.) (略)	適・否 Pass・Fail
3.1.4.2. エリア S において、V2 ポイントを基点とした遮蔽の円錐投影がこのエリアの 20%を超えないこと。(5.1.3.4.) (略)	適・否 Pass・Fail	3.1.4.2. エリア S において、V2 ポイントを基点とした遮蔽の円錐投影がこのエリアの 20%を超えないこと。(5.1.3.2.) (略)	適・否 Pass・Fail
3.1.4.3. 3.1.1.項に定義された透明視界に視界アシスタントの情報を重畳してもよい。FVA からの情報が透明視界内およびエリア S の外部で重畳される場合には、3.1.4.3.1.項から 3.1.4.3.5.項および 3.1.4.4.項の規定が適用される。(5.1.3.5.) The transparent field of vision as defined in paragraph 3.1.1. may be overlaid by information of a Field of Vision Assistant. The provisions of paragraph 3.1.4.3.1. to 3.1.4.3.5. and of paragraph 3.1.4.4. are applying to information from an FVA if overlaid in the transparent field of vision and outside of area S.	適・否 Pass・Fail	(新設)	
3.1.4.3.1. イグニッションがオンのとき、または車両マスターコントロールスイッチの作動時には (いずれか該当する方)、FVA	適・否 Pass・Fail	(新設)	

情報は運転関連のみとし、かつ以下に限定されるものとする：(5.1.3.5.1.) When the ignition is on or the vehicle master control switch is activated (whichever is applicable) the FVA information shall be driving related only and limited to: (a) 危険な交通状況の警告／注意喚起 (a) Warning/Highlight hazardous traffic situation (b) 監視対象になりうる交通弱者またはその他の道路利用者の警告／注意喚起 (b) Warning/Highlight vulnerable road users or other road users which may be overseen (c) 周囲の道路利用者との距離を維持するための情報 (c) Information to maintain the distances to surrounding road users (d) 正しい走行路を見出して維持するための情報 (d) Information to find and maintain the correct driveway		
3.1.4.3.2. FVA が表示する記号およびグラフィックスは、その表示の原因となる状態が存在しなくなった時点で消去されるものとする。(5.1.3.5.2.) The symbols and graphics shown by the FVA shall disappear when the underlying condition for their display does not exist anymore.	適・否 Pass・Fail	(新設)
3.1.4.3.3. FVA は、可能な限り物体を遮蔽しないこと。(5.1.3.5.3.) The FVA shall aim to minimize the masking of objects.	適・否 Pass・Fail	(新設)
3.1.4.3.4. 運転者による FVA の光度調節が可能であるものとする。(5.1.3.5.4.) It shall be possible for the driver to adjust the light intensity of the FVA.	適・否 Pass・Fail	(新設)
3.1.4.3.5. 連続ステップが最大 2 回までの少なくとも 1 つの手動オプションからなる意図的操作によって運転者が FVA をオフにすることが可能であるものとする。(5.1.3.5.5.) It shall be possible for the driver to switch off the FVA by a deliberate action consisting of at least one manual option with maximum of 2 consecutive steps.	適・否 Pass・Fail	(新設)

3.1.4.4. 視覚情報に影響を及ぼすFVAの電気的に検出可能な故障が生じた場合には、FVAが自動的に作動停止されるものとする。(5.1.3.6.) 適・否 Pass・Fail The FVA shall be deactivated automatically in case of an electrically detectable failure	(新設)
TRIAS 22(4)-R025-01 頭部後傾抑止装置試験（協定規則第25号） 1. 総則 頭部後傾抑止装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成14年国土交通省告示第619号）に定める「協定規則第25号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。 2.～3. （略） 付表	TRIAS 22(4)-J034R025-01 頭部後傾抑止装置試験 1. 総則 頭部後傾抑止装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成14年国土交通省告示第619号）別添「頭部後傾抑止装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。 2.～3. （略） 付表

頭部後傾抑止装置の試験記録及び成績
Head Restraint Test Data Record Form

1.～3.　(略)

TRIAS 31-J049R154-01
燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
1.～4. (略)

別表
測定値及び計算値の桁表記
（略）

試験帳票
Test Report

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	:	
試験担当者 Test by	:	
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	:	

（略）

頭部後傾抑止装置の試験記録及び成績
Head Restraint Test Data Record Form

1.～3.　(略)

TRIAS 31-J049R154-01
燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
1.～4. (略)

別表
測定値及び計算値の桁表記
（略）

試験帳票
Test Report

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	:	
（新設）	:	
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	:	

（略）

TRIAS　31-J119-01

路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験

1.～3.（略）

4.　PEMS による排出ガス試験（以下、PEMS 試験）車両の選択

PEMS 試験は、その固有性により、以下に定義された個別の「自動車排出ガス仕様」について

実行する必要はない。4.1.の要件に従い、自動車製作者等は複数の自動車排出ガス仕様をまと

めて「PEMS 試験ファミリー」を形成することができ、その妥当性確認を 5.の要件に従って行う

ものとする。

「自動車排出ガス仕様」とは、以下の条件を満たすものを指す。

(a) 別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」に規定する補間ファミリー要件

(b) 別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」に規定する CO2 補間の範囲

(C) 排出ガスの排出量に無視できない影響を及ぼす特性が同一

4.1.～6.（略）

7.　別添 119 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準 2.1.32.中「自動車製作者等が設定するもの」とは、別添 42「軽・中量車排出ガスの測定方法」に規定する補間ファミリー内の最小重量をいう。

別表

測定値及び計算値の桁表記

（略）

項目		桁表記
CVS による排出ガス値	CO	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mg/km）
	NOx	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mg/km）
	CO_2	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/km）
PEMS による排出ガス値	CO	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mg/km）
	NOx	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mg/km）
	CO_2	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/km）

TRIAS　31-J119-01

路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験

1.～3.（略）

4.　PEMS による排出ガス試験（以下、PEMS 試験）車両の選択

PEMS 試験は、その固有性により、以下に定義された個別の「自動車排出ガス仕様」について

実行する必要はない。4.1.の要件に従い、自動車製作者等は複数の自動車排出ガス仕様をまと

めて「PEMS 試験ファミリー」を形成することができ、その妥当性確認を 5.の要件に従って行う

ものとする。

「自動車排出ガス仕様」とは、以下の条件を満たすものを指す。

(a) TRIAS 08-002-02　燃費消費率試験（WLTC モード）の 4.5.補間ファミリーを構成する基準に関して異ならない。

(b) TRIAS 08-002-02　燃費消費率試験（WLTC モード）の別紙 6－2　2.2. CO2 補間の範囲に該当する。

(C) 排出ガスの排出量に無視できない影響を及ぼす特性に関して異ならない

4.1.～6.（略）

7.　別添 119 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガスに関する技術基準 2.1.32.中「自動車製作者等が設定するもの」とは、TRIAS 08-002-02　燃費消費率試験（WLTC モード）の 4.5.で規定する補間ファミリー内の最小重量をいう。

別表

測定値及び計算値の桁表記

（略）

項目		桁表記
CVS による排出ガス値	CO	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（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）
	CO_2	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/km）
PEMS による排出ガス値	CO	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（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）
	CO_2	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/km）

試験帳票
Test Report
（略）

妥当性確認結果
Results of PEMS validation

排出ガス値 Pollutants	CVSによる排出ガス値 Pollutants by CVS	PEMSによる排出ガス値 Pollutants by PEMS
CO (mg/km)		
CO_2 (g/km)		
NO_x (mg/km)		

（略）

試験帳票
Test Report
（略）

妥当性確認結果
Results of PEMS validation

排出ガス値 Pollutants	CVSによる排出ガス値 Pollutants by CVS	PEMSによる排出ガス値 Pollutants by PEMS
CO (g/km)		
CO_2 (g/km)		
NO_x (g/km)		

（略）

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
1.～3. （略）

別表（略）

付表 1～6（略）

付表 7
（略）

4.2.7.5.1.
変速装置が「駐車」位置にある場合
The automatic transmission control is in the park position.
適・否
Pass・Fail

4.2.7.5.2.
駐車制動装置が作動している場合
The parking brake is in the locked position
適・否
Pass・Fail

4.2.7.5.3.
始動装置を手動によって作動した後、車両を動かすまで自動車が停車している場合
The vehicle is still stopped after the device which starts and/or stops the propulsion system is manually activated.
適・否
Pass・Fail

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
1.～3. （略）

別表（略）

付表 1～6（略）

付表 7
（略）

4.2.7.5.1.
自動車が停車している場合
When the car is stopped

（新設）

（新設）

4.2.7.5.4. 自動的に点灯及び消灯する機能は、2回未満の意図的な動作により手動によって解除することが不可能となるように設計され、かつ、3.11.に規定する灯火器が点灯している場合。 なお、 自動車の速度が15km/h以下である場合にあっては3.11.に規定する灯火器は消灯していてもよいが、これらの灯火等が消灯している期間全体にわたって、運転者に対して光学的、及び聴覚的又は触覚的警告信号で示すこと。 適・否 Pass・Fail The function which is automatically switched ON and OFF is designed in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions and the lamps referred to in paragraph 3.11. shall be switched ON. or If the vehicle speed does not exceed 15 km/h, the lamps referred to in paragraph 3.11. may be switched OFF. However throughout the entire period that these lamps are switched OFF, it is indicated to the driver with an optical and with an acoustic or haptic warning signal.	4.2.7.5.2. 自動車の速度が10km/h以下である場合であって、かつ、その走行距離が100m 以内である場合 適・否 Pass・Fail When the speed of the car is 10km/h or less and when the mileage is 100m or less
4.2.7.5.5. （略）	4.2.7.5.3. （略）
4.2.7.6. すれ違い用前照灯（三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。）は、4.2.7.5.1.から4.2.7.5.5.の状態が存在しなくなった場合は、自動的に点灯及び消灯する機能を再開するものとする。 適・否 Pass・Fail The automatic operation of the dipped-beam headlamps (except the one for three-wheeled motor vehicles, large-sized special motor vehicles, and small-sized special motor vehicles) shall be resumed as soon as the conditions in the paragraph 4.2.7.5.1. through 4.2.7.5.5. no longer exist.	（新設）
以下略	以下略

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則 6

耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラス C、D、E、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2:	

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則 6

耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、クラス 1、2、3、4、5 の表示プレート、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラス C、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2:	

	A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of -20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（略）

	A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（略）

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則 6

耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be	

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則 6

耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、クラス 1、2、3、4、5 の表示プレート、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be	

	allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラスC、D、E、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に65 ℃± 2 ℃の温度で12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則6

耐熱性

	allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラスC、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に65 ℃± 2 ℃の温度で12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

附則6

耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C.	
2	クラス C、D、E、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 °C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 °C. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（略）

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、クラス 1、2、3、4、5 の表示プレート、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C.	
2	クラス C、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 °C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 °C. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

クラス 1、2、3 および 4 の反射表示プレートの試験記録および成績

附則 6
耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラス C、D、E、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for	

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

クラス 1、2、3 および 4 の反射表示プレートの試験記録および成績

附則 6
耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、クラス 1、2、3、4、5 の表示プレート、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.	
2	クラス C、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。 通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of	

	Classes C, D, E, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（略）

（略）

附則 13

耐候性

3.	反射表示プレートの場合の耐候性 Resistance to weathering in the case of retro-reflective marking plates	
3.2.	外観－ 曝露された供試体のいずれの領域にも亀裂、剥落、孔食、ふくれ、層 間剥離、歪み、白亜化、変色または腐食の形跡が認められないものとする。 いずれの直線方向にも 0.5%を超える収縮が生じることなく、かつ基材からの端部剥離などの接着不良の証拠が認められないものとする。 Visual appearance - No area of the exposed specimen shall show any evidence of cracking, scaling, pitting, blistering, delamination, distortion, chalking, staining or corrosion. There shall be no shrinkage in excess of 0.5 per cent in any linear direction and no evidence of adhesion failure such as edge lifting from the substrate.	適/否 Pass/Fail

	type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ºC, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ºC. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.	
3	（略）	（略）

（略）

（新設）

3.3.	耐変色性－ 曝露された供試体の色が 5.7.5.項に規定された要件をテスト後も満たすものとする。 Colour fastness - The colours of the exposed specimen shall still meet the requirements specified in paragraph 5.7.5.	適/否 Pass/Fail	
3.4.	再帰反射材の再帰反射係数に対する影響 Effect on the coefficient of retro-reflection of the retro-eflective material		
3.4.2.	曝露された供試体の再帰反射係数は、乾燥した状態で、5.7.4.項、表 12 の値の 80%を下回らないものとする。 The coefficient of retro-reflection of the exposed specimen when dry shall be not less than 80 per cent of the value in paragraph 5.7.4, Table 12.	適/否 Pass/Fail	
3.4.3.	供試体に対して EN 13422(2004) の 7.7.項（垂直道路標識。可搬型可変警告装置および視線誘導標。可搬型道路交通標識。コーンおよび円筒）に説明された降雨再現テストを実施し、この条件下における再帰反射係数が 3.4.2.項の説明による乾燥状態の測定時に得られた値の 90%以上であるものとする。 降雨再現テストに関して同一の性能（たとえばテストサンプル表面の降水分布）が達成されることを条件に、EN 13422(2004) の 7.7.項に記載されたもの以外のノズルを使用することが可能である。 The specimen shall then be subjected to simulated rainfall as described in paragraph 7.7. of EN 13422(2004) (Vertical road signs. Portable deformable warning devices and delineators. Portable road traffic signs. Cones and cylinders) and its coefficient of retroreflection under this condition shall be not less than 90 per cent of the value obtained when measured in dry condition, as explained in paragraph 3.4.2. It is possible to use nozzles other than those described in paragraph 7.7. of EN 13422(2004) provided that the same performance (e.g. water distribution on the surface of the test sample) of the simulated rainfall is achieved.″	適/否 Pass/Fail	

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置の試験記録および成績

附則 5
Annex 5
形状および寸法の仕様
Specifications of shape and dimensions

8.	三角形事前警告装置の形状および寸法 Shape and dimensions of the advance warning triangle	
8.1.	三角形の形状および寸法 Shape and dimensions of the triangle	
8.1.1.	三角形の理論上の辺長は 500 ± 50 mm とする。 The theoretical sides of the triangle shall be 500 +/- 50 mm long.	適/否 Pass/Fail
8.1.2.	タイプ 1 の三角形事前警告装置の場合は、再帰反射ユニットを 25mm から 50mm の一定幅のストリップ内で縁に沿って配置するものとする。蛍光再帰反射材が用いられたタイプ 2 の三角形事前警告装置の場合は、その一定幅を 50mm から 85mm の範囲とする。 In the case of an advance warning triangle of type 1, the retro-reflecting units shall be arranged along the edge within a strip of an unvarying width which shall be between 25 mm and 50 mm. In the case of an advance warning triangle of type 2 with fluorescent retro-reflecting material, the unvarying width shall be between 50 mm and 85 mm.	適/否 Pass/Fail

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）

別表（略）

付表

再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置の試験記録および成績

（新設）

8.1.3.	三角形の外縁と再帰反射ストリップの間に幅 5mm 以下の縁取りを入れてもよく、必ずしも赤色である必要はない。 Between the outer edge of the triangle and the retro-reflecting strip there may be an edging not more than 5 mm wide and not necessarily red-coloured.	適/否 Pass/Fail
8.1.4.	再帰反射ストリップは、連続または不連続のいずれでもよい。後者の場合、支持材の空き領域は赤色とする（併せて本規則の 5.9.4.2.1.項参照）。 The retro-reflecting strip may be continuous or not. In the latter case the free area of the supporting material shall be red (see also paragraph 5.9.4.2.1. of this Regulation).	適/否 Pass/Fail
8.1.5.	タイプ 1 の三角形事前警告装置の場合は、蛍光面は再帰反射ユニットに対して連続的であるものとする。これを三角形の 3 辺に沿って対称的に配置するものとする。使用中、その表面積は 315cm^2 を下回らないものとする。 ただし、必ずしも赤色である必要がない、幅 5mm 以下の縁取りは、連続的であるか否かにかかわらず、再帰反射面と蛍光面の間に配置することができる。 In the case of an advance warning triangle of type 1, the fluorescent surface shall be continuous to the retro-reflecting units. It shall be arranged symmetrically along the three sides of the triangle. When in use, its surface area shall be not less than 315 cm^2. However, an edging, continuous or not, not more than 5 mm wide, which need not necessarily be red-coloured, may be placed between the retro-reflecting surface and the fluorescent surface.	適/否 Pass/Fail
8.1.6.	三角形の開口中心の辺長は、最小 70mm とする（図 A5-VIII） The side of the open centre of the triangle shall have a minimum length of 70 mm(Figure A5-VIII).	適/否 Pass/Fail
8.2.	支持体の形状および寸法 Shape and dimensions of the support	
8.2.1.	支持面と三角形事前警告装置の底辺の間隔は、300mm を超えないものとする。 The distance between the supporting surface and the lower side of the advance warning triangle shall not exceed 300 mm.	適/否 Pass/Fail
8.3.	蛍光再帰反射材は、再帰反射要素により、または固体表面層とし	適/否

	て、全体が着色されているものとする。 The fluorescent retro-reflecting material shall be coloured in the mass, either in the retro-reflective elements or as solid surface layer.	Pass/Fail

（略）

附則 6
耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C.
2	クラス C、D、E、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 °C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 °C. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.
3	（略）

（略）

附則 6
耐熱性

1	クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV のリフレクター、クラス 1、2、3、4、5 の表示プレート、およびタイプ 1 の三角形事前警告装置としての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順： 再帰反射装置を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で連続 48 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5, and Advance warning triangle of type 1: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C.
2	クラス C、F、1、2、3、4、5 用およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材を使用する場合のテスト手順： 長さが 300 mm 以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に 65 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管し、その後、23 ℃± 2 ℃で 1 時間冷却させるものとする。サンプルをさらに- 20 ℃± 2 ℃の温度で 12 時間保管するものとする。通常の試験室条件下で 4 時間の回復時間後にサンプルを検査するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, F, 1, 2, 3, 4, 5 and Advance warning triangle of type 2: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 °C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 °C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 °C. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.
3	（略）

（略）

附則 12
背面ミラー付き再帰反射装置のアクセス可能な後面の耐久性

（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）
（略）		

附則 13
耐候性

（略）		
2.2.	本規則の 3.1.項に従って提出された蛍光材のサンプルの中の 1 つに対し、附則 22 で説明した温度および照射テストを実施するものとする。その照射時間は、基準サンプル 5 級に関してグレースケールのコントラスト 4 級に達するまで、あるいはブルーウールの耐光性基準サンプル 5 級に関してキセノンアークランプによる曝露に対しグレースケール 4 級まで退色する同等の露光量に達するまでとする。 One of the samples of the fluorescent material submitted according to paragraph 3.1. of this Regulation shall be subjected to a temperature and irradiation test as described in Annex 22 until the contrast No. 4 of the grey scale has been reached for the reference sample No. 5 or the light exposure equivalents for blue wool light fastness references sample No. 5 to fade to the grey scale 4 for exposure by a Xenon-arc lamp has been reached.〃	
（略）		

以下略

（略）

附則 12
背面ミラー付き再帰反射装置のアクセス可能な後面の耐久性

（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）
（略）		

附則 13
耐候性

（略）		
2.2.	本規則の 3.1.項に従って提出された蛍光材のサンプルの中の 1 つに対し、附則 9 で説明した温度および照射テストを実施するものとする。その照射時間は、基準サンプル 5 級に関してグレースケールのコントラスト 4 級に達するまで、あるいはブルーウールの耐光性基準サンプル 5 級に関してキセノンアークランプによる曝露に対しグレースケール 4 級まで退色する同等の露光量に達するまでとする。 One of the samples of the fluorescent material submitted according to paragraph 3.1. of this Regulation shall be subjected to a temperature and irradiation test as described in Annex 9 until the contrast No. 4 of the grey scale has been reached for the reference sample No. 5 or the light exposure equivalents for blue wool light fastness references sample No. 5 to fade to the grey scale 4 for exposure by a Xenon-arc lamp has been reached.	
（略）		

以下略

TRIAS 43(9)-R151-01

側方衝突警報装置試験（協定規則第 151 号）

1.～3. （略）

付表

側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）

1.～4. （略）

別紙 1（略）

5. 試験成績

5.～5.3.1.3. （略）

5.3.1.4.	BSIS は、5km/h から 20km/h の速度で移動中の自転車について、その自転車と車両との横方向の間隔が 0.9 から 4.25m であり、車両の運転者が通常の操舵動作を行ったときに、車両の右前角に対して 0 から 6m の衝突位置で自転車と車両の衝突が生じる可能性がある場合、情報の終点で情報信号を発するものとする。 情報信号は、情報の始点よりも前では視覚表示されないものとする。情報の始点から情報の終点までの間、その信号を発するものとする。自転車が 5 km/h から 20 km/h までの速度で移動しており、横方向の間隔が 0.25 m から 0.9 m までの範囲であり、かつ直進走行中における最前方フロントホイールの中心に対して-0.6 m から+0.6 m の範囲で縦方向に位置しているときにも情報信号を発するものとする ただし、自転車と車両の右前角の相対的な縦方向距離が後方 30m または前方 7m を超える場合には、情報信号は要求されない。	適／否 Pass Fail
	The BSIS shall give an information signal at last point of information, for a bicycle moving with a speed between 5 km/h and 20 km/h, at a lateral separation between bicycle and vehicle of between 0.9 and 4.25 metres, which could result in a collision between bicycle and vehicle with an impact position 0 to 6 m with respect to the vehicle front right corner, if typical steering motion would be applied by the vehicle driver. The information signal shall not be visible before the first point of information. It shall be given between the first point of information and the last point of	

TRIAS 43(9)-R151-01

側方衝突警報装置試験（協定規則第 151 号）

1.～3. （略）

付表

側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）

1.～4. （略）

別紙 1（略）

5. 試験成績

5.～5.3.1.3. （略）

5.3.1.4.	BSIS は、5km/h から 20km/h の速度で移動中の自転車について、その自転車と車両との横方向の間隔が 0.9 から 4.25m であり、車両の運転者が通常の操舵動作を行ったときに、車両の右前角に対して 0 から 6m の衝突位置で自転車と車両の衝突が生じる可能性がある場合、情報の終点で情報信号を発するものとする。 ただし、自転車と車両の右前角の相対的な縦方向距離が後方 30m または前方 7m を超える場合には、情報信号は要求されない。	適／否 Pass Fail
	The BSIS shall give an information signal at last point of information, for a bicycle moving with a speed between 5 km/h and 20 km/h, at a lateral separation between bicycle and vehicle of between 0.9 and 4.25 metres, which could result in a collision between bicycle and vehicle with an impact position 0 to 6 m with respect to the vehicle front right corner, if typical steering motion would be applied by the vehicle driver.	

	information. It shall also give an information signal if a bicycle is moving with a speed between 5 km/h and 20 km/h, at a lateral separation of between 0.25 m up to 0.9 m and longitudinally located between -0.6 m and +0.6 m in reference to the centre of the most forward front wheel while driving straight. However, the information signal is not required when the relative longitudinal distance between bicycle and front right corner of the vehicle is more than 30 m to the rear or 7 m to the front.			However, the information signal is not required when the relative longitudinal distance between bicycle and front right corner of the vehicle is more than 30 m to the rear or 7 m to the front.	

TRIAS 44-J081-02 直前直左確認鏡試験 1.～4. （略） 付表１ 1.～3. （略） 4. （略） ◎取付要件 Mounting requirements 鏡その他の装置の取付方法は、次に掲げるいずれかの要件に適合するものでなければならない。 The mounting method of mirrors and other devices shall meet one of the following requirements. ・鏡体部及びその支持部により構成される装置にあっては、確実に取り付けられていること。 The device consisting of the mirror body and its support parts shall be securely attached. 適 ・ 否 Pass Fail ・カメラ及び画像表示装置により構成される装置にあっては、確実に取り付けられており、かつ、その配線が自動車の外側の表面上に露出していないこと。 In the case of a device consisting of a camera and an image display device, the device shall be securely attached and its wiring shall not be exposed on the outer surface of the automobile. 適 ・ 否 Pass Fail 取付けが不確実な鏡その他の装置及び鏡面に著しいひずみ、曇り又はひび割れのある鏡	TRIAS 44-J081-01 直前直左確認鏡試験 1.～4. （略） 付表１ 1.～3. （略） 4. （略） （新設）

<table>
<tr>
<td>その他の装置は、前段の基準に適合しないものとする。
Mirrors and other devices that are uncertainly mounted and mirrors and other devices that have significant distortion, cloudiness or cracks on the mirror surface shall not comply with the standards in the preceding paragraph.
適 ・ 否
Pass Fail</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TRIAS 44(2)-R158-01
後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）
1.～2. （略）

付表 1
後退時車両直後確認装置試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td colspan="3">要件</td></tr>
<tr><td>15.1.</td><td>一般要件
後退イベント中、運転者に対し、少なくとも 1 つの後方視認性または検知手段が提供されること。
後方視認性手段は、15.2.項に定義された近接後方視界を提供する。
（略）
検知手段は、15.3.項に定義された検知範囲に関する視界以外の情報を提供する。
以下略
General
During a backing event at least one means of rear visibility or detection shall be provided to the driver.
Means of rear visibility provide a close-proximity rear-view field of vision as defined in paragraph 15.2. below.
（略）
Means of detection provide an information other than vision for field of detection as defined in paragraphs 15.3. below.
以下略</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（略）</td></tr>
<tr><td>15.2.1.
4.</td><td>本規則に適合する後方視認性手段（ミラーまたは RVCS または その他）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td>
<td>TRIAS 44(2)-R158-01
後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）
1.～2. （略）

付表 1
後退時車両直後確認装置試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td colspan="3">要件</td></tr>
<tr><td>15.1.</td><td>一般要件
後退イベント中、運転者に対し、少なくとも 1 つの視認手段または認知手段が提供されること。
視認手段は、15.2 項に定義された近接後方視界を提供する。
（略）
認知手段は、15.3 項に定義された検知範囲に関する視界以外の情報を提供する。

以下略
General
During a backing event at least one means of vision or awareness shall be provided to the driver.
Means of vision provide a close-proximity rear view field of vision as defined in paragraph 15.2below.
（略）
Means of Awareness provide an information other than vision for field of detection as defined in paragraphs 15.3 below.
以下略</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（略）</td></tr>
<tr><td>15.2.1.
4.</td><td>本規則に適合する間接視界装置（ミラーまたは RVCS またはその他）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

	Via a means of rear visibility (mirror or RVCS or other) complying with this Regulation	
(略)		
15.2.3.	後方視認性または検知手段を組み合わせる場合は、テスト対象物の各横列がかかる手段の 1 つによって視認されるものとする。近接後方視界は最小数のミラーおよびモニターで得られること。 In the case of a combination of means of rear visibility or detection, each entire transverse row of test objects shall be seen by one of these means. The close-proximity rear-view field of vision shall be obtained from the minimum number of mirrors and monitors	(略)
(略)		
15.4.1. 1.	後方視認性または検知手段用装置は、運転者が通常運転位置で運転席にいるときに車両の後方、(左右の) 側方または前方の道路を明確に視認できるように配置すること。 Devices for means of rear visibility or detection shall be so placed that the driver, when sitting on the driving seat in a normal driving position, has a clear view of the road to the rear, side(s) or front of the vehicle.	(略)
15.4.1. 3.	後方視認性または検知手段用装置は、車体外側から、視界または検知範囲に関する要件に適合するために必要な量を著しく超えて突出しないこと。 Devices for means of rear visibility or detection shall not project beyond the external bodywork of the vehicle substantially more than is necessary to comply with the requirements concerning fields of vision or fields of detection.	(略)
15.4.1. 4.	後方視認性または検知手段用装置は、測定される視界を著しく変化させるほど当該装置が動いたり、運転者が認識した像の性質を誤って解釈するほど当該装置が振動したりすることのないように取り付けること。 Devices for means of rear visibility or detection shall be fitted in such a way that the devices do not move so as significantly to change the field of vision or detection as measured or vibrate to an extent which would cause the driver to misinterpret the nature of the image perceived.	(略)

	Via a device of indirect vision (mirror or RVCS or other) complying with this Regulation	
(略)		
15.2.3.	装置を組み合わせる場合は、テスト対象物の各横列が 1 つの装置によって視認されるものとする。近接後方視界は最小数のミラーおよびモニターで得られること。 In case of combination of devices, each transverse row of test objects shall be seen by one device. The close-proximity rear-view field of vision shall be obtained from the minimum number of mirrors and monitors.	(略)
(略)		
15.4.1. 1.	間接視界装置は、運転者が通常運転位置で運転席にいるときに車両の後方、(左右の) 側方または前方の道路を明確に視認できるように配置すること。 Devices for indirect vision shall be so placed that the driver, when sitting on the driving seat in a normal driving position, has a clear view of the road to the rear, side(s) or front of the vehicle.	(略)
15.4.1. 3.	間接視界装置は、車体外側から、視界に関する要件に適合するために必要な量を著しく超えて突出しないこと。 Devices for indirect vision shall not project beyond the external bodywork of the vehicle substantially more than is necessary to comply with the requirements concerning fields of vision.	(略)
15.4.1. 4.	間接視界装置は、測定される視界を著しく変化させるほど当該装置が動いたり、運転者が認識した像の性質を誤って解釈するほど当該装置が振動したりすることのないように取り付けること。 Devices for indirect vision shall be fitted in such a way that the devices do not move so as significantly to change the field of vision as measured or vibrate to an extent which would cause the driver to misinterpret the nature of the image perceived.	(略)

付表 2

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（ミラー）

（略）

6.	要件
（略）	
（削除）	
（削除）	
（削除）	
（略）	

付表 3

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（後方視認カメラシステム）

（略）

16.	後方視認カメラシステムに関する要件
（略）	

付表 2

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（ミラー）

（略）

6.	要件	
（略）		
6.2.	ミラー以外の近接後方視認用の間接視界装置 Close-proximity rear-view devices for indirect vision other than mirrors	
6.2.1.	一般要件 General requirements	
6.2.1.1.	RVCS およびその他の近接後方視認用の視界補助装置の効果は、磁場または電場の悪影響を受けないものとする。これは、UN 規則 No. 10、05 改訂シリーズ以降の改訂シリーズの技術要件および過渡規定に適合することによって証明されること。 The effectiveness of the RVCS and other vision supporting devices of Close-proximity rear-view shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 10, 05 series of amendments or any later series of amendments.	適/否 Pass/Fail
（略）		

付表 3

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（後方視認カメラシステム）

（略）

16.	後方視認カメラシステムに関する要件
（略）	

16.1.1.3.	後方視界像は、後退イベント中、運転者が画面を変更するときまで、または車両方向セレクターがリバース位置から外されたとき、もしくは後退イベントが終了するまで、視認可能であり続けること。 画面を変更するとは、他のカメラの画面に切り替えることを意味する。 車両が後退していないときは当該画面を手動でオフに切り替えることができる。 車両が連結装置による連結を検知したときはシステムをオフに切り替えてもよい。 The rear-view image shall remain visible during the backing event until either, the driver modifies the view, or the vehicle direction selector is no longer in the reverse position or the backing event is finished. Modifying the view means to switch to any other camera views. The view can be manually switched off when the vehicle is not moving rearward. The system may be switched off when the vehicle detects a coupling by means of a coupling device.	(略)		16.1.1.3.	後方視界像は、後退イベント中、運転者が画面を変更するときまで、または車両方向セレクターがリバース位置から外されたときまで、視認可能であり続けること。 画面を変更するとは、他のカメラの画面に切り替えることを意味する。 車両が後退していないときは当該画面を手動でオフに切り替えることができる。 車両が連結装置による連結を検知したときはシステムをオフに切り替えてもよい。 The rear-view image shall remain visible during the backing event until either, the driver modifies the view, or the vehicle direction selector is no longer in the reverse position. Modifying the view means to switch to any other camera views. The view can be manually switched off when the vehicle is not moving rearward. The system may be switched off when the vehicle detects a coupling by means of a coupling device.	(略)
(略)				(略)		
16.1.2.1.	15.2.の要件を満たす後方視界像は、附則9の2項に従ってテストしたとき、後退イベントの開始から2.0秒以内に表示されること。 The rear-view image meeting the requirements described in 15.2. shall be provided within a maximum of 2.0 seconds after start of the backing event, when tested according to paragraphs 2. of Annex 9.	(略)		16.1.2.1.	15.2の要件を満たす後方視界像は、附則9の2項に従ってテストしたとき、後退イベントの開始から2.0秒以内に表示されること。 The rear-view image meeting the requirements described in 15.2. shall be provided after a maximum of 2.0 seconds after start of the backing event, when tested according to paragraphs 2. of Annex 9.	(略)
(略)				(略)		
16.4.	RVCSの効果は、磁場または電場の悪影響を受けないものとする。これは、UN規則No. 10、05改訂シリーズ以降の改訂シリーズの技術要件および過渡規定に適合することによって証明されること。 The effectiveness of the RVCS shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 10, 05 series of amendments or any later	適/否 Pass/Fail		(新設)		

	series of amendments.	

付表 4

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（検知システム）

（略）

17.	検知システムに関する要件	
17.1	システム起動 システムは、後退イベントの開始時に起動されること。適正な機能が妨げられる場合は、システムが自動で停止するか、または運転者が手動でシステムの作動を停止できること。 検知システムは、車両方向セレクターがリバース位置にあるか、または後退イベントが終了していない限り、作動し続けること。 車両が連結装置との連結を検知できる場合は、システムをオフに切り替えてもよい。 System activation The system shall be activated when the backing event starts. If proper functioning cannot be effected, either the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate the system manually. The detection system shall remain active as long as either the vehicle direction selector is in the reverse position or the backing event is not ended. In case the vehicle can detect coupling with a coupling device, the system may be switched off.〞	（略）
（略）		
17.2.2.	聴覚情報 リバースギアが選択されている／入っている間に附則 10 の 1.3. 項に規定されたとおり後方水平領域で対象物を検知したときは、ISO 15006:2011 に従った聴覚情報を提供するものとする。 聴覚情報を提供する際、ターゲットまでの距離を 2 つ以上の聴覚信号で特定してもよい。距離および検知幅で区別されるこれらの聴覚信号は、断続音の周波数を変化させることによって示してもよい。距離が近づくにつれてより速い断続音または連続音を使用すること。 Audible information	（略）

付表 4

後退時車両直後確認装置試験記録及び成績　（検知システム）

（略）

17.	検知システムに関する要件	
17.1	システム起動 システムは、後退イベントの開始時に起動されること。適正な機能が妨げられる場合は、システムが自動で停止するか、または運転者が手動でシステムの作動を停止できること。 検知システムは、車両方向セレクターがリバース位置にある限り、作動し続けること。 車両が連結装置との連結を検知できる場合は、システムをオフに切り替えてもよい。 System activation The system shall be activated when the backing event starts. If proper functioning cannot be effected, either the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate the system manually. The detection system shall remain active as long as the vehicle direction selector is in the reverse position. In case the vehicle can detect coupling with a coupling device, the system may be switched off.	（略）
（略）		
17.2.2.	聴覚情報 リバースギアが選択されている／入っている間に附則 10 の 1.3 項に規定されたとおり後方水平領域で対象物を検知したときは、ISO 15006:2011 に従った聴覚情報を提供するものとする。 聴覚情報を提供する際、距離を 2 つ以上のレベルで特定してもよい。レベル（距離）および検知幅で区別されるこれらのゾーンは、断続音の周波数を変化させることによって示してもよく、距離が近づくにつれてより速い断続音または連続音を使用すること。 Audible information	（略）

	When an object is detected in the rear horizontal area as described in paragraph 1.3. of Annex 10. while the reverse gear is selected/engaged, audible information in accordance with ISO 15006:2011 shall be given. In presenting audible information, the distance to the target may be identified by two or more acoustic signals. These acoustic signals, differentiating distances and detection widths, may be indicated by changing the frequency of the intermittent sound. A faster intermittent sound or continuous sound shall be used as the distance becomes closer."			When an object is detected in the rear horizontal area as described in paragraph 1.3. of Annex 10. while the reverse gear is selected/engaged, audible information in accordance with ISO 15006:2011 shall be given. In presenting audible information, the distance may be identified at two or more levels. These zones differentiated by levels (distance) and detection width may be indicated by changing the frequency of intermittent sound, and a faster intermittent sound or continuous sound shall be used as the distance becomes closer.	
17.2.3.	(略) Duration of signalling Signalling for an object shall last as long as the object is detected and shall end when the object is no longer detected or when the system is deactivated. To reduce the driver's discomfort, the audible signal can be automatically suspended temporarily after a certain time set by the manufacturer has elapsed, provided that the system remains activated. If, while the audible signal is automatically suspended temporarily, the distance to the object becomes short, the audible signal shall be automatically resumed. If the distance to the object becomes longer, the audible signal may remain suspended.	(略)	17.2.3.	(略) Duration of signalling Signalling for an object shall last as long as the object is detected and shall end when the object is no longer detected or when the system is deactivated. To reduce the driver's discomfort, the audible signal can be automatically suspended temporarily after a certain time set by the manufacturer has elapsed, provided that the system remains activated. If, while the audible signal is automatically suspended temporarily, the distance to the object becomes short, the audible signal shall be automatically resumed. If the distance to the object becomes long, the audible signal may remain suspended.	(略)
(略)			(略)		
17.4.	検知システムの効果は、磁場または電場の悪影響を受けないものとする。これは、UN規則No. 10、05改訂シリーズ以降の改訂シリーズの技術要件および過渡規定に適合することによって証明されること。 The effectiveness of the detection system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 10, 05 series of amendments or any later series of amendments.	適/否 Pass/Fail	(新設)		

以下略

以下略

TRIAS 46(2)-R160-01

事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号）

1.～2.（略）

付表 1

事故情報計測・記録装置の試験記録及び成績

（略）

要件		
（略）		
5.3.	（略） EDR 不揮発性メモリバッファーは、少なくとも 3 つの異なるイベントに関連するデータを記憶できるものとする。 The EDR non-volatile memory buffer shall accommodate the data related to at least three different events. （略）	（略）
（略）		

（略）

付表 2

データ要素	記録区間/時間	データサンプル率	最小範囲	精度	分解能	備考
（略）						
安全ベルトのステータス、後席 Safety belt status, rear passengers	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail	
タイヤ空気圧監視システム（TPMS）警告灯ステータス	適/否 Pass/Fail				適/否 Pass/Fail	

TRIAS 46(2)-R160-01

事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号）

1.～2.（略）

付表 1

事故情報計測・記録装置の試験記録及び成績

（略）

要件		
（略）		
5.3.	（略） EDR 不揮発性メモリバッファーは、少なくとも 2 つの異なるイベントに関連するデータを記憶できるものとする。 The EDR non-volatile memory buffer shall accommodate the data related to at least two different events. （略）	（略）
（略）		

（略）

付表 2

データ要素	記録区間/時間	データサンプル率	最小範囲	精度	分解能	備考
（略）						
（新設）						
（新設）						

Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) Warning Lamp Status							
縦方向加速度（衝突前）Longitudinal acceleration (pre - crash)	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		（新設）
横方向加速度（衝突前）Lateral acceleration] (pre - crash)	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		（新設）
ヨーレート Yaw Rate	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		（新設）
トラクションコントロールステータス Traction Control Status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail		（新設）
AEBS ステータス AEBS status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail		（新設）
アダプティブクルーズコントロールステータス（自動運転システムレベル1）Adaptive Cruise Control Status (driving	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail		（新設）

automation system level 1)								
VRU 二次安全システム展開、展開時間 VRU secondary safety system deployment, time to deploy	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			（新設）
VRU 二次安全システム警告灯ステータス VRU secondary safety system warning indicator status	適/否 Pass/Fail				適/否 Pass/Fail			（新設）
安全ベルトステータス、前席中央 Safety belt status mid-position front	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail			（新設）
Far side impact center airbag	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			（新設）

車線逸脱警報システムステータス Lane departure warning system status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
補正操舵機能（CSF）ステータス Corrective steering function (CSF) status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
緊急操舵機能（ESF）ステータス Emergency steering function (ESF) status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーAステータス Automatically commanded steering function (ACSF) category A status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）

自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーB1ステータス Automatically commanded steering function (ACSF) category B1 status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーB2ステータス Automatically commanded steering function (ACSF) category B2 status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーCステータス Automatically commanded steering function (ACSF) category C status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）
自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーDステータス Automatically commanded	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail			（新設）

steering function (ACSF) category D status							
自動命令型操舵機能（ACSF）カテゴリーEステータス Automatically commanded steering function (ACSF) category E status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/Fail		（新設）
事故緊急通話システムステータス Accident emergency call system status	適/否 Pass/Fail				適/否 Pass/Fail		（新設）

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.～3.（略）

4. 試験機器*3

Test equipment*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）

1.～3.（略）

付表 1

1.～3.（略）

4. 試験機器*3

Test equipment*3

（略）	

（略）	
（略）	
（略）	
操舵力(角)測定装置 Steering effort (angle) measuring device	
（略）	

5. （略）
6. 試験成績
Test result

5.	（略）	（略）
5.1.2.	作動中のシステムは、緊急自動車への対応を含め、運用する対象国のDDTに関係する交通規則に適合しなければならない。 The activated system shall comply with traffic rules relating to the DDT in the country of operation, including responding to emergency/enforcement vehicles.	（略）
5.1.3.～ 5.2.3.2.	（略）	（略）
5.2.3.3.	作動中のシステムは、7.1.1.項に規定する作動範囲内において、一つ前方の他の道路利用者との距離を検知し、衝突を避けるために速度を調整するものでなければならない。 自車が停止状態にない間、自動車線維持システムは、走行車線内における前方車両との距離が最小追従距離以上となるように、自車の速度を調整するものでなければならない。 他の車両が前方に割り込む、先方車両の急減速、その他の他の道路利用者の原因により、一時的に最小の時間的な間隔を遵守できない場合、車両は緊急操作が必要でない限りいかなる急制動を行わずに次の可能な機会に最小追従距離を再調整しなければならない。 最小追従距離は、次の式により求めるものとする。 $d_{min} = v_{ALKS} * t_{front}$	（略）

（略）	
（略）	
（略）	
操舵力(角)測定装置 Steering control force (steering angle) measuring device	
（略）	

5. （略）
6. 試験成績
Test result

5.～5.1.1.	（略）	（略）
5.1.2.	作動中のシステムは、運用する対象国のDDTに関係する交通規則に適合しなければならない。 The activated system shall comply with traffic rules relating to the DDT in the country of operation.	（略）
5.1.3.～ 5.2.3.2.	（略）	（略）
5.2.3.3.	作動中のシステムは、7.1.1.項に規定する作動範囲内において、一つ前方の他の道路利用者との距離を検知し、衝突を避けるために速度を調整するものでなければならない。 自車が停止状態にない間、自動車線維持システムは、走行車線内における前方車両との距離が最小追従距離以上となるように、自車の速度を調整するものでなければならない。 他の車両が前方に割り込む、先方車両の急減速、その他の他の道路利用者の原因により、一時的に最小の時間的な間隔を遵守できない場合、車両は緊急操作が必要でない限りいかなる急制動を行わずに次の可能な機会に最小追従距離を再調整しなければならない。 最小追従距離は、次の式により求めるものとする。 $d_{min} = v_{ALKS} * t_{front}$	（略）

	この場合において、d_{min}(m)とは最小追従距離を、v_{ALKS}(m/s)とは自車の実速度を、t_{front}(秒)とは以下の表に示す自車と前方車両との間の最小時間間隔をいう。 表に記載されていない速度値については、線形補間を用いて算出することとする。 自車の実速度が 2m/s 未満の場合あっては、上記の式による結果にかかわらず、最小追従距離は M_1・N_1 にあっては 2m、M_2・M_3・N_2・N_3 にあっては 2.4m 未満になってはならない。 The activated system shall detect the distance to the next vehicle in front as defined in paragraph 7.1.1. and shall adapt the vehicle speed in order to avoid collision. While the ALKS vehicle is not at standstill, the system shall adapt the speed to adjust the distance to a vehicle in front in the same lane to be equal or greater than the minimum following distance. In case the minimum time gap cannot be respected temporarily because of other road users (e.g. vehicle is cutting in, decelerating lead vehicle, etc.), the vehicle shall readjust the minimum following distance at the next available opportunity without any harsh braking unless an emergency manoeuvre would become necessary. The minimum following distance shall be calculated using the formula: $d_{min} = v_{ALKS} * t_{front}$ Where: d_{min}= the minimum following distance v_{ALKS}= the present speed of the ALKS vehicle in m/s t_{front}= minimum time gap in seconds between the ALKS vehicle and a leading vehicle in front as per the table below: For speed values not mentioned in the table, linear interpolation shall be applied. Notwithstanding the result of the formula above for present speeds below 2 m/s the minimum following distance shall never be less than 2 m for M1, N1 and 2.4 m for M2, M3, N2, N3.				この場合において、d_{min}(m)とは最小追従距離を、v_{ALKS}(m/s)とは自車の実速度を、t_{front}(秒)とは以下の表に示す自車と前方車両との間の最小時間間隔をいう。 表に記載されていない速度値については、線形補間を用いて算出することとする。 自車の実速度が 2m/s 未満の場合あっては、上記の式による結果にかかわらず、最小追従距離は 2m 未満になってはならない。 The activated system shall detect the distance to the next vehicle in front as defined in paragraph 7.1.1. and shall adapt the vehicle speed in order to avoid collision. While the ALKS vehicle is not at standstill, the system shall adapt the speed to adjust the distance to a vehicle in front in the same lane to be equal or greater than the minimum following distance. In case the minimum time gap cannot be respected temporarily because of other road users (e.g. vehicle is cutting in, decelerating lead vehicle, etc.), the vehicle shall readjust the minimum following distance at the next available opportunity without any harsh braking unless an emergency manoeuvre would become necessary. The minimum following distance shall be calculated using the formula: $d_{min} = v_{ALKS} * t_{front}$ Where: d_{min}= the minimum following distance v_{ALKS}= the present speed of the ALKS vehicle in m/s t_{front}= minimum time gap in seconds between the ALKS vehicle and a leading vehicle in front as per the table below: For speed values not mentioned in the table, linear interpolation shall be applied. Notwithstanding the result of the formula above for present speeds below 2 m/s the minimum following distance shall never be less than 2 m.	

	自車の実速度 Present speed of the ALKS vehicle (km/h) (m/s) 最小時間間隔 Minimum time gap M1/N1 (s) 最小追従距離 Minimum following distance M1/N1 (m) 最小時間間隔 Minimum time gap M2/M3//N2/N3 (s) 最小追従距離 Minimum following distance M2/M3//N2/N3 (m) 7.2 2.0 1.0 2.0 1.2 2.4 10 2.78 1.1 3.1 1.4 3.9 20 5.56 1.2 6.7 1.6 8.9 30 8.33 1.3 10.8 1.8 15.0 40 11.11 1.4 15.6 2.0 22.2 50 13.89 1.5 20.8 2.2 30.6 60 16.67 1.6 26.7 2.4 40.0	
5.2.4.～ 5.2.5.1.	（略）	（略）
5.2.5.2.	作動中のシステムは、以下に掲げる場合に割り込み車両との衝突を回避しなければならない。 (a) 割り込み車両が自車の縦方向速度よりも低い縦方向速度を維持している場合 (b) TTCLaneIntrusion の基準点に達する前、少なくとも 0.72 秒間、割り込み車両の横方向の動きが視認可能であったことを条件として、 (c) 車両の前部と割り込み車両の後部の距離が次式によって計算される TTC と一致した場合 TTCLaneIntrusion ＞ vrel / (2×6m/s^2) + 0.35s 各記号は以下のとおり。 Vrel ＝ 自車が割り込み車両より高速のときに正の値とする車両間の相対速度 TTCLaneIntrusion ＝ 割り込み車両が接近している車線表示であって視認可能なものに対し、最も近いフロントホイールのタイヤの外側が車線表示外縁の 0.3m を超える線を横切った時点の TTC 値 The activated system shall avoid a collision with a cutting-in vehicle, (a) Provided the cutting in vehicle maintains its longitudinal speed which is lower than the longitudinal speed of the ALKS vehicle and (b) Provided that the lateral movement of the cutting in vehicle has been visible for a time of at least 0.72 seconds before the reference point for TTCLaneIntrusion is reached, (c) When the distance between the vehicle’s front and the cutting in vehicle’s rear corresponds	

	自車の実速度 Present speed of the ALKS vehicle (km/h) (m/s) 最小時間間隔 Minimum time gap (s) 最小追従距離 Minimum following distance (m) 7.2 2.0 1.0 2.0 10 2.78 1.1 3.1 20 5.56 1.2 6.7 30 8.33 1.3 10.8 40 11.11 1.4 15.6 50 13.89 1.5 20.8 60 16.67 1.6 26.7	
5.2.4.～ 5.2.5.1.	（略）	（略）
5.2.5.2.	作動中のシステムは、以下に掲げる場合に割り込み車両との衝突を回避しなければならない。 — 割り込み車両が自車の縦方向速度よりも低い縦方向速度を維持している場合 — TTCLaneIntrusion の基準点に達する前、少なくとも 0.72 秒間、割り込み車両の横方向の動きが視認可能であったことを条件として、 — 車両の前部と割り込み車両の後部の距離が次式によって計算される TTC と一致した場合 TTCLaneIntrusion ＞ vrel / (2.6m/s2) + 0.35s 各記号は以下のとおり。 Vrel ＝ 自車が割り込み車両より高速のときに正の値とする車両間の相対速度 TTCLaneIntrusion ＝ 割り込み車両が接近している車線表示であって視認可能なものに対し、最も近いフロントホイールのタイヤの外側が車線表示外縁の 0.3m を超える線を横切った時点の TTC 値 The activated system shall avoid a collision with a cutting in vehicle, — Provided the cutting in vehicle maintains its longitudinal speed which is lower than the longitudinal speed of the ALKS vehicle and — Provided that the lateral movement of the cutting in vehicle has been visible for a time of at least 0.72 seconds before the reference point for TTCLaneIntrusion is reached, — When the distance between the vehicle’s front and the cutting in vehicle’s rear corresponds	

	to a TTC calculated by the following equation: TTCLaneIntrusion > vrel / (2・6m/s²) + 0.35s Where: Vrel = Relative velocity between both vehicles, positive for vehicle being faster than the cutting in vehicle TTCLaneIntrusion = The TTC value, when the outside of the tyre of the intruding vehicle's front wheel closest to the lane markings crosses a line 0.3 m beyond the outside edge of the visible lane marking to which the intruding vehicle is being drifted.	
5.2.5.3.～ 5.3.3.2.	(略)	(略)
5.3.4.	車両は、協定規則第 13-H 号又は同第 13 号に規定する緊急制動信号を発するものでなければならない。 The vehicle shall implement a logic signal indicating emergency braking as specified in UN Regulation No. 13-H or 13, as appropriate.	(略)
5.4.～ 5.5.5.	(略)	(略)
6.～7.	(略)	(略)
7.1.	検知要件 自動車線維持システムの車両は、少なくとも、前方の道路形状や車線表示といった走行環境及び以下の交通の動的特性を判断できるような検知システムを備えるものとする。 (a) 自車線の全幅、自車線の左右に隣接する車線の全幅、前方検知距離の限界まで (b) 車両又は連結状態の全長に沿った、側方検知距離の限界まで 本項の要件は、5.1.1.項及び 5.1.2.項の要件を含む本規則の他の要件に影響を及ぼすものではない。 Sensing requirements The ALKS vehicle shall be equipped with a sensing system such that, it can at least determine the driving environment (e.g. road geometry ahead, lane	

	to a TTC calculated by the following equation: TTCLaneIntrusion > vrel / (2.6m/s2) + 0.35s Where: Vrel = Relative velocity between both vehicles, positive for vehicle being faster than the cutting in vehicle TTCLaneIntrusion = The TTC value, when the outside of the tyre of the intruding vehicle's front wheel closest to the lane markings crosses a line 0.3 m beyond the outside edge of the visible lane marking to which the intruding vehicle is being drifted.	
5.2.5.3.～ 5.3.3.2.	(略)	(略)
5.3.4.	車両は、協定規則第 13-H 号に規定する緊急制動信号を発するものでなければならない。 The vehicle shall implement a logic signal indicating emergency braking as specified in UN Regulation No. 13-H as appropriate.	
5.4.～ 5.5.5.	(略)	(略)
6.～7.	(略)	(略)
7.1.	検知要件 自動車線維持システムの車両は、少なくとも、前方の道路形状や車線表示といった走行環境及び以下の交通の動的特性を判断できるような検知システムを備えるものとする。 (a) 自車線の全幅、自車線の左右に隣接する車線の全幅、前方検知距離の限界まで (b) 車両の全長に沿った、側方検知距離の限界まで 本項の要件は、5.1.1.項の要件を含む本規則の他の要件に影響を及ぼすものではない。 Sensing requirements The ALKS vehicle shall be equipped with a sensing system such that, it can at least determine the driving environment (e.g. road geometry ahead, lane	(略)

	markings) and the traffic dynamics: (a) Across the full width of its own traffic lane, the full width of the traffic lanes immediately to its left and to its right, up to the limit of the forward detection range; (b) Along the full length of the vehicle or combination and up to the limit of the lateral detection range. The requirements of this paragraph are without prejudice to other requirements in this Regulation, most notably paragraph 5.1.1. and 5.1.2.			markings) and the traffic dynamics: (a) Across the full width of its own traffic lane, the full width of the traffic lanes immediately to its left and to its right, up to the limit of the forward detection range; (b) Along the full length of the vehicle and up to the limit of the lateral detection range. The requirements of this paragraph are without prejudice to other requirements in this Regulation, most notably paragraph 5.1.1.	
7.1.1.	（略）	（略）	7.1.1.	（略）	（略）
7.1.2.	側方検知範囲 自動車製作者は、側方検知範囲を申告するものとする。この申告値は少なくとも自車又は連結状態の隣接車線の全幅を検知できるものでなければならない。 技術機関は、検知システムが車両を検出することを、附則5の関連する試験の過程で検証するものとする。検出値は申告値以上でなければならない。 Lateral detection range The manufacturer shall declare the lateral detection range. The declared range shall be sufficient to cover the full width of the lane immediately to the left and of the lane immediately to the right of the vehicle or combination. The Technical Service shall verify that the vehicle sensing system detects vehicles during the relevant test in Annex 5. This range shall be equal or greater than the declared range.	（略）	7.1.2.	側方検知範囲 自動車製作者は、側方検知範囲を申告するものとする。この申告値は少なくとも自車の隣接車線の全幅を検知できるものでなければならない。 技術機関は、検知システムが車両を検出することを、附則5の関連する試験の過程で検証するものとする。検出値は申告値以上でなければならない。 Lateral detection range The manufacturer shall declare the lateral detection range. The declared range shall be sufficient to cover the full width of the lane immediately to the left and of the lane immediately to the right of the vehicle. The Technical Service shall verify that the vehicle sensing system detects vehicles during the relevant test in Annex 5. This range shall be equal or greater than the declared range.	（略）
7.1.2.～ 7.1.4.	（略）	（略）	7.1.2.～ 7.1.4.	（略）	（略）
7.1.5.	7.1.項及び下位項の規定の適合性について、技術機関に対して証明するものとし、附則5の関連する試験に従い試験を行うものとする。 ALKSが車両の組み合わせで動作可能な場合、自動車製作者は、取り付けられたトレーラーの長さに対しての検知能力が常に十分であることを保証するために実施した戦略を、型式認証時に技術機関へ証明するものとする。 The fulfilment of the provisions of paragraph 7.1.	（略）	7.1.5.	7.1.項及び下位項の規定の適合性について、技術機関に対して証明するものとし、附則5の関連する試験に従い試験を行うものとする。 The fulfilment of the provisions of paragraph 7.1.	（略）

	and its subparagraphs shall be demonstrated to the technical service and tested according to the relevant tests in Annex 5. Where the ALKS can operate with a vehicle combination, the manufacturer shall demonstrate to the Technical Service at the time of type approval the strategies implemented to ensure that the sensing capability is always sufficient for the length of trailer attached.			and its subparagraphs shall be demonstrated to the technical service and tested according to the relevant tests in Annex 5.	
7.1.6.	(略)	(略)	7.1.6.	(略)	(略)
8.～8.4.2.	(略)	(略)	8.～8.4.2.	(略)	(略)
8.4.3.	データの検索性 Retrievability of data		8.4.3.	協定規則第 94 号、95 号又は 137 号により課された重大度レベルの衝突の後でさえも、データの回収が可能でなければならない。国内法及び地域法の規定に従い、車載の主電源が利用不可能であっても、DSSAD に記録された全てのデータを読み出すことが可能でなければならない。 The data shall be retrievable even after an impact of a severity level set by UN Regulations Nos. 94, 95 or 137. If the main on-board vehicle power supply is not available, it shall still be possible to retrieve all data recorded on the DSSAD, as required by national and regional law.	適／否 Pass Fail
8.4.3.1.	カテゴリーM1 及び N1 の車両の場合、該当する時には協定規則第 94 号、第 95 号又は第 137 号によって設定された重症度の影響を受けた後でも、8.3.1.項に掲げるデータ要素を取得できなければならない。 For vehicles of Category M1 and N1 the data elements listed in paragraph 8.3.1. shall be retrievable even after an impact of a severity level set by UN Regulations Nos. 94, 95 or 137 as applicable.	適／否 Pass Fail	(新設)		
8.4.3.2.	カテゴリーM2、M3、N2 及び N3 の車両の場合、衝撃の後でも 8.3.1.項に掲げるデータ要素を取得可能でなければならない。その能力を実証するために、以下の(a)及び(b)又は(c)のいずれかを適用する。 (a) 車載のデータストレージデバイスに適用可能であるならば、協定規則第 100 号第 03 改訂版の附則 9C の部品試験で指定された重症度の機械的衝撃の後で、 (b) 車載のデータストレージデバイスは車両の運転者室、客室又はデータの取得を妨害する物理的損傷から保	適／否	(新設)		

	護するために十分な構造的一体性のある位置に取り付ける必要がある。計算やシミュレーションといった適切な文書と共に技術機関に対し証明するものとする。 (c) M1/N1 から派生した M2/N2 の場合等、自動車製作者が 8.4.3.1.項の要件を満足することを証明する。 For vehicles of Categories M2, M3, N2 and N3, the data elements listed in paragraph 8.3.1 shall be retrievable even after an impact. To demonstrate that capability, the following applies: Either: (a) After a mechanical shock applicable to on-board data storage devices, if any, at of a severity level as specified in the component test of Annex 9C of the 03 series of amendment to UN Regulation No. 100, and (b) On-board data storage device(s) shall be mounted in the vehicle cab/passenger compartment or in a position of sufficient structural integrity to protect against physical damage that would prevent the retrieval of data. This shall be demonstrated to the technical service together with appropriate documentation (e.g. calculations or simulations); Or, (c) The manufacturer demonstrates fulfilling the requirements of paragraph 8.4.3.1. (e.g. for M2 / N2 vehicles derived from M1 / N1).	Pass Fail			
8.4.3.3.	主要な車載電源が利用できない場合であっても、国内及び地域法で義務付けられている様にDSSADに記録されている全てのデータを取得することが可能である。 If the main on-board vehicle power supply is not available, it shall still be possible to retrieve all data recorded on the DSSAD, as required by national and regional law.	適／否 Pass Fail	（新設）		
8.4.4.～ 8.6.1.	（略）	（略）	8.4.4.～ 8.6.1.	（略）	（略）
9.～9.2.	（略）	（略）	9.～9.2.	（略）	（略）
9.3.	ソフトウェア識別に係る要件		9.3.	ソフトウェア識別に係る要件	

	Requirements for software identification	
（削除）		
9.3.1.	（略）	（略）
9.3.1.1.	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よう、R_{157}SWIN を用いるものとする。R_{157}SWIN は車両に搭載されていても良いが、R_{157}SWIN 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。 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 R_{157}SWIN shall be used. The R_{157}SWIN may be held on the vehicle or, if R_{157}SWIN 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.	適／否 Pass Fail
9.3.2.	（略）	（略）

	Requirements for software identification	
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。 For the purpose of ensuring the software of the System can be identified, an R_{157}SWIN may be implemented by the vehicle manufacturer. If R_{157}SWIN is not implemented, an alternative software identification system (i.e. software version) shall be implemented.	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、以下を適用するものとする。 If the manufacturer implements an R157WIN the following shall apply:	
9.3.2.1.	（略）	（略）
（新設）		
9.3.2.2.	（略）	（略）

9.3.3.	（略）	（略）
9.3.4.	（略）	（略）

附則１ 付録１（略）
附則３（略）
附則４（略）

附則４ 付録１
Annex4, Appendix 1
自動車線維持システムのモデル評価書
Model assessment form for Automated Lane Keeping System
（略）
附則５～付録（略）

9.3.2.3.	（略）	（略）
9.3.3.	（略）	（略）

附則１ 付録１（略）
附則３（略）
附則４（略）

附則４ 付録１
Annex4, Appendix 1
自動車線維持システム用評価書式モデル
Model assessment form for Automated Lane Keeping System
（略）
附則５～付録（略）

附則（令和４年６月22日規程第８号）
この規程は、令和４年６月22日から施行する。