

審査事務規程の一部改正について（第 2 次改正）

1. 改正概要

（１）自動車の検査等関係

今回は該当なし

（２）自動車の型式の指定等関係

- ① 国際連合の「車両等の型式認定相互承認協定」に基づく規則のうち、新たに「四輪自動車の車外騒音基準に係る協定規則（第 51 号）」が採択されたこと及び「バッテリー式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」において電力により作動する原動機を有する自動車に搭載された充電式エネルギー貯蔵システム（REESS : Rechargeable Energy Storage System）にかかる基準が適用されたことに伴い、自動車の型式の指定等に係る審査時の規定を改正します。（別添 1）
- ② その他、所要の改正を行います。

2. 関係する省令等

- ・ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成 28 年 4 月 20 日国土交通省告示第 681 号）
- ・ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成 25 年 7 月 12 日国土交通省告示第 726 号）

3. 施行日

平成 28 年 8 月 5 日

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 総則

1-1～1-2（略）

1-3 用語の定義

この規程における用語の定義は、次に定めるところによる。

分類	用語	内容
(略)	(略)	(略)
き	(略)	(略)
	共通構造部型式指定実施要領	共通構造部型式指定実施要領について（依命通達）（平成 28 年 6 月 30 日付け国自審第 534 号）別添の共通構造部型式認証実施要領をいう。
	共通構造部（多仕様自動車）型式指定実施要領	共通構造部（多仕様自動車）型式指定実施要領について（依命通達）（平成 28 年 6 月 30 日付け国自審第 535 号）別添の共通構造部（多仕様自動車）型式指定実施要領をいう。
(略)	(略)	(略)

1-3-1（略）

1-4～1-6（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（略）

2-2 審査の実施方法

(1) 法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）の審査を実施するものとする。

①～⑪（略）

⑫ 共通構造部型式指定実施要領

⑬ 共通構造部（多仕様自動車）型式指定実施要領

⑭～⑰（略）

(2)（略）

(3) 自動車型式認証実施要領附則 4 第 2、共通構造部型式指定実施要領附則 2 第 2 及び共通構造部（多仕様自動車）型式指定実施要領附則 2 第 2 の審査事務規程に定める添付書面とは、別表 1「添付書面一覧」の書面とする。

(4) ～ (5)（略）

2-3～2-8（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 総則

1-1～1-2（略）

1-3 用語の定義

この規程における用語の定義は、次に定めるところによる。

分類	用語	内容
(略)	(略)	(略)
き	(略)	(略)
	(新設)	(新設)
	(新設)	(新設)
(略)	(略)	(略)

1-3-1（略）

1-4～1-6（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（略）

2-2 審査の実施方法

(1) 法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）の審査を実施するものとする。

①～⑪（略）

(新設)

(新設)

⑫～⑮（略）

(2)（略）

(3) 自動車型式認証実施要領附則 4 第 2 の審査事務規程に定める添付書面とは、別表 1「添付書面一覧」の書面とする。

(4) ～ (5)（略）

2-3～2-8（略）

新				旧			
第3章～第11章（略）				第3章～第11章（略）			
別表1（2-2 関係）				別表1（2-2 関係）			
添付書面一覧				添付書面一覧			
整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等	整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等
(略)	(略)		(略)	(略)	(略)		(略)
(6)	試験成績書		(略)	(6)	試験成績書		(略)
	(略)	(略)	(略)		(略)	(略)	(略)
	60	高電圧からの乗員保護試験（協定規則第100号 <u>（車両）</u> ）			60	高電圧からの乗員保護試験（協定規則第100号）	
	<u>61</u>	<u>高電圧からの乗員保護試験（協定規則第100号（単品））</u>				<u>（新設）</u>	
	<u>62</u> ∨ <u>114</u>	(略)	(略)		<u>61</u> ∨ <u>113</u>	(略)	(略)
	<u>115</u>	<u>四輪自動車の車外騒音試験（協定規則第51号）</u>				<u>（新設）</u>	
	<u>116</u> ∨ <u>186</u>	(略)	(略)		<u>114</u> ∨ <u>184</u>	(略)	(略)
	<u>187</u>	後写鏡等の視界試験	(6) <u>185</u> 及び (6) <u>186</u> 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。		<u>185</u>	後写鏡等の視界試験	(6) <u>183</u> 及び (6) <u>184</u> 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。
	<u>188</u> ∨ <u>210</u>	(略)	(略)		<u>186</u> ∨ <u>208</u>	(略)	(略)
	(略)	(略)	(略)		(略)	(略)	(略)
別表2（2-4 関係）				別表2（2-4 関係）			
外国の試験機関				外国の試験機関			
試験項目	独		仏～米	試験項目	独		仏～米
	①～⑤	<u>⑥</u>	<u>⑦～⑰</u>		①～⑤	<u>⑥～⑱</u>	
TRIAS 02-001-01 諸元測定試験	(略)	<u>○</u>	(略)	TRIAS 02-001-01 諸元測定試験	(略)	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
TRIAS 30-J038-01 近接排気騒音試験	(略)	<u>○</u>	(略)	TRIAS 30-J038-01 近接排気騒音試験	(略)	(略)	(略)

新				旧		
TRIAS 30-J039-01 定常走行騒音試験	(略)	<u>○</u>	(略)	TRIAS 30-J039-01 定常走行騒音試験	(略)	(略)
TRIAS 30-J040-01 加速走行騒音試験	(略)	<u>○</u>	(略)	TRIAS 30-J040-01 加速走行騒音試験	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
名 称 ①～⑤ (略) (略) <u>⑥ FAKT</u> <u>FAKT GmbH</u> <u>⑦～⑰</u> (略) (略)				名 称 ①～⑤ (略) (略) <u>(新設)</u> <u>⑥～⑰</u> (略) (略)		
別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 13 (略)				別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 13 (略)		
別添 1 (2-2 関係)				別添 1 (2-2 関係)		
試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)				試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)		
	試験項目	分類番号			試験項目	分類番号
(略)	(略)	(略)		(略)	(略)	(略)
60	高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号 <u>(車両)</u>)	TRIAS 17(2)-R100 <u>(1)</u> -01		60	高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号)	TRIAS 17(2)-R100-01
<u>61</u>	<u>高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号 (単品))</u>	<u>TRIAS 17(2)-R100(2)-01</u>			<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>
<u>62</u> ∨ <u>114</u>	(略)	(略)		<u>61</u> ∨ <u>113</u>	(略)	(略)
<u>115</u>	<u>四輪自動車の車外騒音試験 (協定規則第 51 号)</u>	<u>TRIAS 30-R051-01</u>			<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>
<u>116</u> ∨ <u>211</u>	(略)	(略)		<u>114</u> ∨ <u>209</u>	(略)	(略)
(略)				(略)		
TRIAS 17(2)-R100 <u>(1)</u> -01 高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号 <u>(車両)</u>)				TRIAS 17(2)-R100-01 高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号)		
1. ～3. (略) 付表				1. ～3. (略) 付表		
高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection against Electrical Shock Test Data Record Form 協定規則第 100 号 <u>(車両)</u> Regulation No. 100 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe <u>(Part I)</u>				高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection against Electrical Shock Test Data Record Form 協定規則第 100 号 Regulation No. 100 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe		

新	旧																																				
<p>試験期日～試験担当者（略）</p> <p>1.（略）</p> <p>2. 試験成績</p> <p>（1）感電からの保護に対する要件（5.1.）</p> <p>① 直接接触に対する保護（5.1.1.）</p> <p>（a）～（d）（略）</p> <p>（e）高電圧装置のマーキングを充電式エネルギー貯蔵システム（<u>REESS</u>）上またはその近くに表示するものとする。（5.1.1.5.1.）</p> <p>Marking of high voltage equipment shall appear on or near the Rechargeable Energy Storage System (<u>REESS</u>) .（5.1.1.5.1.）</p> <p>（f）～（g）（略）</p> <p>②（略）</p> <p>③ 絶縁抵抗（5.1.3.）</p> <p>（a）（略）</p> <p>（b）絶縁抵抗（附則4）</p> <p>（i）交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合（5.1.3.1.）</p> <p>直流側</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>交流側</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>（ii）交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されていない場合（5.1.3.2.）</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>（c）（略）</p> <p>④ <u>REESS</u> 充電中に車両インレットに直流電氣的に接続されている高電圧バスと電氣的シャシとの絶縁抵抗は、充電器カプラーの接</p>	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）	<p>試験期日～試験担当者（略）</p> <p>1.（略）</p> <p>2. 試験成績</p> <p>（1）感電からの保護に対する要件（5.1.）</p> <p>① 直接接触に対する保護（5.1.1.）</p> <p>（a）～（d）（略）</p> <p>（e）高電圧装置のマーキングを充電式エネルギー貯蔵システム（<u>RESS</u>）上またはその近くに表示するものとする。（5.1.1.5.1.）</p> <p>Marking of high voltage equipment shall appear on or near the Rechargeable Energy Storage System (<u>RESS</u>) .（5.1.1.5.1.）</p> <p>（f）～（g）（略）</p> <p>②（略）</p> <p>③ 絶縁抵抗（5.1.3.）</p> <p>（a）（略）</p> <p>（b）絶縁抵抗（附則4）</p> <p>（i）交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合（5.1.3.1.）</p> <p>直流側</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>交流側</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>（ii）交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されていない場合（5.1.3.2.）</p> <table border="1"> <tr> <td>測定方法</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>（略）</td><td>（略）</td></tr> <tr> <td>内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）</td><td>（略）</td></tr> </table> <p>（c）（略）</p> <p>④ <u>RESS</u> 充電中に車両インレットに直流電氣的に接続されている高電圧バスと電氣的シャシとの絶縁抵抗は、充電器カプラーの接</p>	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）	測定方法	（略）	（略）	（略）	内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>REESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				
測定方法	（略）																																				
（略）	（略）																																				
内部の直流電源を利用（附則4 2.2.） Using the vehicle's own <u>RESS</u> as DC voltage source（Annex 4 2.2.）	（略）																																				

新	旧
<p>続が外れている時に少なくとも 1MΩ とする。(接地された外部交流電源に接続するものに限る。)(5.1.3.4.)</p> <p>The isolation resistance between the high voltage bus that is galvanically connected to the vehicle inlet during charging of the <u>REESS</u> and the electrical chassis shall be at least 1 megohm when the charger coupler is disconnected. (Limited to the high voltage buses intended to be connected to the grounded external A.C. power supply.)(5.1.3.4)</p> <p>(2) 充電式エネルギー貯蔵システム (<u>REESS</u>) の要件 (5.2.) Requirements for rechargeable energy storage system (<u>REESS</u>) (5.2.) ①～② (略)</p> <p>(3) 機能安全 (5.3.) ①～② (略)</p> <p>③ ユーザーによる車載 <u>REESS</u> の外部充電が可能な場合には、外部電源のコネクタが車両インレットに物理的に接続されている限り、車両自体の推進システムによる車両の動きは不可能であるものとする。</p> <p>If the on-board <u>REESS</u> can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet.</p> <p>④ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>備考 (略)</p> <p><u>TRIAS 17 (2)-R100 (2)-01</u> <u>高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 100 号 (単品))</u> ※別紙による</p> <p>(略)</p> <p><u>TRIAS 30-R051-01</u> <u>四輪自動車の車外騒音試験 (協定規則第 51 号)</u> ※別紙による</p> <p>(略)</p> <p>別添 2～別添 16 (略)</p> <p><u>附則 (平成 28 年 7 月 29 日規程第 56 号)</u> <u>この規程は、平成 28 年 8 月 5 日から施行する。</u></p>	<p>続が外れている時に少なくとも 1MΩ とする。(接地された外部交流電源に接続するものに限る。)(5.1.3.4.)</p> <p>The isolation resistance between the high voltage bus that is galvanically connected to the vehicle inlet during charging of the <u>RESS</u> and the electrical chassis shall be at least 1 megohm when the charger coupler is disconnected. (Limited to the high voltage buses intended to be connected to the grounded external A.C. power supply.)(5.1.3.4)</p> <p>(2) 充電式エネルギー貯蔵システム (<u>RESS</u>) の要件 (5.2.) Requirements for rechargeable energy storage system (<u>RESS</u>) (5.2.) ①～② (略)</p> <p>(3) 機能安全 (5.3.) ①～② (略)</p> <p>③ ユーザーによる車載 <u>RESS</u> の外部充電が可能な場合には、外部電源のコネクタが車両インレットに物理的に接続されている限り、車両自体の推進システムによる車両の動きは不可能であるものとする。</p> <p>If the on-board <u>RESS</u> can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet.</p> <p>④ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>備考 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(略)</p> <p>別添 2～別添 16 (略)</p>

TRIAS 17(2)-R100(2)-01

高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（単品））**1. 総則**

高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号）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 100 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. 測定値等の取扱い**2.1. 作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 (Ω/V)**

有効桁数 3 桁とし、次桁を切り捨てる。

2.2. 主電池（駆動用蓄電池モジュール）の総電解液量(l)

小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位までとする

2.3. 電解液の漏出量の割合 (%)

小数第 1 位を四捨五入し、整数位までとする。

2.4. 破砕力 (kN)

有効桁数 3 桁とし、次桁を切り捨てる。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、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. 付表の備考欄には、サービスプラグの位置、間接接触要件確認時の計測器（製作者、型式、使用レンジ、測定電流）、絶縁抵抗測定時の計測器（製作者、型式、測定電圧（メガオームテスタを用いる場合））を記入する。**

付表
Attached Table

高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
(安全に係る充電式エネルギー貯蔵システム(REESS)の要件)

Occupant Protection against Electrical Shock Test Data Record Form
(Requirements of a Rechargeable Energy Storage System (REESS) with regard to its safety)
協定規則第100号 (単品)

Regulation No. 100 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (Part II)

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

1. 試験自動車

Test vehicle

車名 : 型式 : 類別 :
Make : Type : Variant :

車台番号 :
Chassis No. :

主電池(駆動用蓄電池) 種類 : 型式 :
Main battery (Propulsion battery) Kind : Type :

充電装置形式 : 主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量 :
Type of charge : Total capacity of electrolyte (Propulsion battery) : [ℓ]

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

2. 試験成績

Test results

(1) 振動 (6.2項)

Vibration

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.2.2.1項)
During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100 Ω/V 以上であること。
(6.2.2.2項)
For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(2) サーマルショックおよびサイクルテスト (6.3項)

Thermal shock and cycling

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.3.2.1項)
During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100 Ω/V 以上であること。
(6.3.2.2項)
For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(3) 機械的衝撃 (6.4項)
Mechanical impact

① メカニカルショック (6.4.1項)
Mechanical shock

イ. 車両走行方向:正面

試験方法

Selected test method

(a)	6.4.1.1項に従った車両に基づく試験 Vehicle based tests in accordance with paragraph 6.4.1.1.
(b)	6.4.1.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.1.2.

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.1.3項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	火炎 Fire	適 Pass	・ /	否 Fail			
(b)	爆発 Explosion	適 Pass	・ /	否 Fail			
(c1)	6.4.1.1項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.1.1						
	(i)	衝撃後、30分間はREESSから客室への電解液の漏出がないこと。 After 30 minutes from the impact, there shall be no electrolyte spillage from the REESS into the passenger compartment.	適 Pass	・ /	否 Fail		
	(ii)	電解液容積の7体積パーセントを超えて、REESSから客室の外に漏出しないもの。 (開放式駆動用バッテリーについては、最大5リットルとする。) No more than 7 percent by volume of the REESS electrolyte capacity shall spill from the REESS to the outside of the passenger compartment. (open type traction batteries a limitation to a maximum of 5 liters.)	有り・無し Occurred / Not occurred				
		電解液の漏出が「有り」の場合には、次表に必要事項を記入すること。 If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in the table below.	適 Pass			・ /	否 Fail
		<table><tr><td>電解液漏出箇所 Spillage Location</td><td>漏出量[l] Amount of spillage</td><td>漏出量の割合[%] Ratio of spillage</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>					
電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[l] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage					
(c2)	6.4.1.2項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.1.2.				適 Pass	・ /	否 Fail

REESS固定要件

Fixing of REESS

車両に基づく試験 (6.4.1.1項) 後、客室内のREESSは取り付け部によって保持され、構成部品は境界内にあること。客室外のREESSはいずれの部分も、衝撃試験中、試験後に客室内に侵入しないこと。 After the vehicle based test (paragraph 6.4.1.1.), a REESS located inside the passenger compartment shall remain in the installed location and the REESS components shall remain inside REESS boundaries. No part of any REESS that is located outside the passenger compartment shall enter the passenger compartment during or after the impact test procedures.	適 Pass	・ /	否 Fail
構成部品に基づく試験 (6.4.1.2項) 後、試験対象装置は、その取り付け部によって保持され、その構成部品は境界内にあること。 After the component based test (paragraph 6.4.1.2.) the tested-device shall be retained by its mounting and its components shall remain inside its boundaries.	適 Pass	・ /	否 Fail

高電圧REESSの絶縁抵抗は、REESS全体で少なくとも100Ω/Vを保証すること。あるいは保護等級IPXXBを満たすこと。

For a high voltage REESS the isolation resistance of the tested-device shall ensure at least 100 ohms/Volt for the whole REESS measured after the test, or the protection degree IPXXB shall be fulfilled for the tested-device.

測定値

Measured value [Ω/V]

適
Pass ・ / | 否 Fail |

ロ. 車両走行方向:側面

試験方法

Selected test method

	(a)	6.4.1.1項に従った車両に基づく試験 Vehicle based tests in accordance with paragraph 6.4.1.1.
	(b)	6.4.1.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.1.2.

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.1.3項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail						
(b)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail						
(c1)	6.4.1.1項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.1.1							
	(i) 衝撃後、30分間はREESSから客室への電解液の漏出がないこと。 After 30 minutes from the impact, there shall be no electrolyte spillage from the REESS into the passenger compartment.	適 ・ 否 Pass / Fail						
	(ii) 電解液容積の7体積パーセントを超えて、REESSから客室の外に漏出しないもの。 (開放式駆動用バッテリーについては、最大5リットルとする。) No more than 7 percent by volume of the REESS electrolyte capacity shall spill from the REESS to the outside of the passenger compartment. (open type traction batteries a limitation to a maximum of 5 liters.)	有り ・ 無し Occurred / Not occurred						
	(ii) 電解液の漏出が「有り」の場合には、次表に必要な事項を記入すること。 If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in the table below.							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>電解液漏出箇所 Spillage Location</th><th>漏出量[l] Amount of spillage</th><th>漏出量の割合[%] Ratio of spillage</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[l] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage				適 ・ 否 Pass / Fail
電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[l] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage						
(c2)	6.4.1.2項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.1.2.	適 ・ 否 Pass / Fail						

REESS固定要件

Fixing of REESS

車両に基づく試験(6.4.1.1項)後、客室内のREESSは取り付け部によって保持され、構成部品は境界内にあること。客室外のREESSはいずれの部分も、衝撃試験中、試験後に客室内に侵入しないこと。 After the vehicle based test (paragraph 6.4.1.1.), a REESS located inside the passenger compartment shall remain in the installed location and the REESS components shall remain inside REESS boundaries. No part of any REESS that is located outside the passenger compartment shall enter the passenger compartment during or after the impact test procedures.	適 ・ 否 Pass / Fail
構成部品に基づく試験(6.4.1.2項)後、試験対象装置は、その取り付け部によって保持され、その構成部品は境界内にあること。 After the component based test (paragraph 6.4.1.2.) the tested-device shall be retained by its mounting and its components shall remain inside its boundaries.	適 ・ 否 Pass / Fail

高電圧REESSの絶縁抵抗は、REESS全体で少なくとも100Ω/Vを保証すること。あるいは保護等級IPXXBを満たすこと。

For a high voltage REESS the isolation resistance of the tested-device shall ensure at least 100 ohms/Volt for the whole REESS measured after the test, or the protection degree IPXXB shall be fulfilled for the tested-device.

測定値

Measured value [Ω/V]

適 ・ 否
Pass / Fail

② メカニカルインテグリティ (6.4.2項)
Mechanical integrity

試験方法

Selected test method

	(a)	6.4.2.1項に従った車両に基づく試験 Vehicle based tests in accordance with paragraph 6.4.2.1.
	(b)	6.4.2.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.2.2.

イ. 車両走行方向: 正面

車両特定試験 (6.4.2.1項)

Vehicle specific test

	(a)	6.4.2.1.1項に従った車両に基づく試験 A vehicle based dynamic tests in accordance with paragraph 6.4.2.1.1.
	(b)	6.4.2.1.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.2.1.2. 破砕力 : kN Crush force : kN

構成部品に基づく試験 (6.4.2.2項)

Component based test

6.4.2.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.2.2. 破砕力 : kN Crush force : kN	
---	--

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.2.3項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail						
(b)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail						
(c1)	6.4.2.1項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.2.1							
	(i) 衝撃後、30分間はREESSから客室への電解液の漏出がないこと。 After 30 minutes from the impact, there shall be no electrolyte spillage from the REESS into the passenger compartment.	適 ・ 否 Pass / Fail						
	(ii) REESSの電解液容積の7体積パーセントを超えて、REESSから客室の外に漏出しないこと。(開放式駆動用バッテリーについては、最大5リットルとする。) No more than 7 percent by volume of the REESS electrolyte capacity shall spill from the REESS to the outside of the passenger compartment. (open type traction batteries a limitation to a maximum of 5 liters) 電解液の漏出が「有り」の場合には、次表に必要な事項を記入すること。 If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in the table below.	有り・無し Occurred / Not occurred						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>電解液漏出箇所 Spillage Location</th><th>漏出量[ℓ] Amount of spillage</th><th>漏出量の割合[%] Ratio of spillage</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[ℓ] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage				適 ・ 否 Pass / Fail
電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[ℓ] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage						
(c2)	6.4.2.2項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.2.2.	適 ・ 否 Pass / Fail						

高電圧REESSの絶縁抵抗は、REESS全体で少なくとも100 Ω/V を保証すること。あるいは保護等級IPXXBを満たすこと。

測定値

Measured value [Ω/V]

For a high voltage REESS the isolation resistance of the tested-device shall ensure at least 100 ohms/Volt for the whole REESS measured after the test, or the protection degree IPXXB shall be fulfilled for the tested-device.

適 ・ 否
Pass / Fail

ロ. 車両走行方向:側面

車両特定試験 (6.4.2.1項)

Vehicle specific test

	(a)	6.4.2.1.1項に従った車両に基づく試験 A vehicle based dynamic tests in accordance with paragraph 6.4.2.1.1.
	(b)	6.4.2.1.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.2.1.2. 破砕力 : kN Crush force : kN

構成部品に基づく試験 (6.4.2.2項)

Component based test

6.4.2.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.4.2.2.	
破砕力 : kN Crush force : kN	

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.2.3項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail						
(b)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail						
(c1)	6.4.2.1項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.2.1							
	(i) 衝撃後、30分間はREESSから客室への電解液の漏出がないこと。 After 30 minutes from the impact, there shall be no electrolyte spillage from the REESS into the passenger compartment.	適 ・ 否 Pass / Fail						
	REESSの電解液容積の7体積パーセントを超えて、REESSから客室の外に漏出しないこと。(開放式駆動用バッテリーについては、最大5リットルとする。) No more than 7 percent by volume of the REESS electrolyte capacity shall spill from the REESS to the outside of the passenger compartment. (open type traction batteries a limitation to a maximum of 5 liters)	有り・無し Occurred / Not occurred						
	(ii) 電解液の漏出が「有り」の場合には、次表に必要な事項を記入すること。 If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in the table below.							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>電解液漏出箇所 Spillage Location</th><th>漏出量[l] Amount of spillage</th><th>漏出量の割合[%] Ratio of spillage</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[l] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage				適 ・ 否 Pass / Fail
電解液漏出箇所 Spillage Location	漏出量[l] Amount of spillage	漏出量の割合[%] Ratio of spillage						
(c2)	6.4.2.2項に従って試験した場合の電解液漏れ Electrolyte leakage if tested according to paragraph 6.4.2.2.	適 ・ 否 Pass / Fail						

高電圧REESSの絶縁抵抗は、REESS全体で少なくとも100Ω/Vを保証すること。あるいは保護等級IPXXBを満たすこと。

測定値

Measured value [Ω/V]

For a high voltage REESS the isolation resistance of the tested-device shall ensure at least 100 ohms/Volt for the whole REESS measured after the test, or the protection degree IPXXB shall be fulfilled for the tested-device.

適 ・ 否
Pass / Fail

(4) 耐火性 (6.5項)

Fire resistance

試験方法

Selected test method

	(a)	6.5.1項に従った車両に基づく試験 Vehicle based tests in accordance with paragraph 6.5.1.
	(b)	6.5.2項に従った構成部品に基づく試験 Component based tests in accordance with paragraph 6.5.2.

試験中、試験対象装置は爆発の痕跡を呈しないものとする。(6.5.3.1項)
During the test, the tested-device shall exhibit no evidence of explosion.

適 ・ 否
Pass / Fail

(5) 外部短絡保護 (6.6項)

External short circuit protection

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.6.2.項.)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100Ω/V 以上であること。
(6.6.2.2項)

For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(6) 過充電保護 (6.7項)

Overcharge protection

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.7.2.1項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100Ω/V 以上であること。
(6.7.2.2項)

For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(7) 過放電保護 (6.8項)

Over-discharge protection

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.8.2.1項)

During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100Ω/V 以上であること。
(6.8.2.2項)

For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(8) 過昇温保護 (6.9項)
Over-temperature protection

試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.9.2.1項)
During the test, there shall be no following evidence.

(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂(高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(c)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail
(d)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail

試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100Ω/V 以上であること。
(6.9.2.2項)

For a high voltage REESS, the isolation resistance measured after the test shall not be less than 100 ohms/Volt.

測定値
Measured value [Ω/V]
適 ・ 否
Pass / Fail

(9) エミッション (6.10項)
Emission

本試験車両は、開放式駆動用バッテリーを採用している。
Test vehicle adopted the open type traction batteries.

該当有り ・ 該当無し
Apply / NA

① 充電中のエミッションテスト
Hydrogen emission test during a charge

充電手順 Charge procedure	5h中 During 5 h	t ₂ 中 During t ₂
正常充電手順(5.4.3.) During a normal charge procedure (5.4.3.)	[g]	[g]
故障を示す車載充電器による充電中(5.4.4.) During a charge carried out by an on-board charger presenting a failure (5.4.4.)	[g]	[g]

- ② バッテリー充電に関連する操作はすべて、充電停止を含み、自動的に制御される。(5.4.5.) 適 ・ 否
All the operations linked to the battery charging are controlled automatically, included the stop for charging. (5.4.5.) Pass / Fail
- ③ 充電中の手動制御は可能でないものとする。(5.4.6.) 適 ・ 否
It shall not be possible to take a manual control of the charging phases. (5.4.6.) Pass / Fail
- ④ 電源または電力切断装置への接続および接続切断を行う通常の操作は、充電中のコントロールシステムに影響を及ぼさないものとする。(5.4.7.) 適 ・ 否
Normal operations of connection and disconnection to the mains or power cuts shall not affect the control system of the charging phases. (5.4.7.) Pass / Fail
- ⑤ 重大な充電故障は、常時、運転者に信号により知らせるものとする。(5.4.8.) 適 ・ 否
Important charging failures shall be permanently signalled to the driver. (5.4.8.) Pass / Fail

備考
Remarks

TRIAS 30-R051-01

四輪自動車の車外騒音試験（協定規則第 51 号）**1. 総則**

四輪自動車の車外騒音試験（協定規則第 51 号）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 51 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. 測定値及び計算値の末尾処理

測定値及び計算値の末尾処理は、別表により行うものとする。

なお、測定ならびに計算が、別表による末尾処理よりも高い精度である場合にあっては、より高い精度による末尾処理としてもよいものとする。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

3. 1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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。

別表

測定値及び計算値の取扱い	
試験自動車	
項目	取扱い
最終減速比	少数第 4 位以下を切り捨て、少数第 3 位まで
試験時質量/最大総質量	整数位まで (kg)
タイヤ空気圧	諸元表記載値 (kPa)
車両長さ	諸元表記載値、試験車両長さ又は 基準長さのいずれか (m)
試験における測定記録	
項目	取扱い
予備加速長さ	整数位まで記載 (mm)
車速	小数第 2 位を四捨五入 小数第 1 位まで記載 (km/h)
エンジン回転数	小数第 1 位を四捨五入 整数位まで記載 (min^{-1})
原動機アイドリング回転数	整数位まで記載 (min^{-1})
加速度	小数第 3 位を四捨五入 小数第 2 位まで記載 (m/s^2)
k , kp	小数第 3 位を四捨五入 小数第 2 位まで記載
PMR	小数第 2 位を四捨五入 小数第 1 位まで記載
騒音値	小数第 1 位まで (dB) 尚、附則 3 における騒音試験の最終結果値においては、 小数第 1 位を四捨五入、整数位まで

付表

四輪自動車の車外騒音試験の記録及び成績
(Test of motor vehicles having at least four wheels with regard to their sound emissions)

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

1. 試験自動車及び試験条件

車名・型式(類別)及び車台番号 (Make・Type(Variant) and Chassis No.)						
車両諸元 (Vehicle spec)	車両カテゴリ (Vehicle category)					
原動機型式及び 定格最大ネット出力 (Pn)/定格エンジン回転数 (S) (kW/min ⁻¹) (Engine type and Rated maximum net power /Rated engine speed)				kw	min ⁻¹	
変速機の種類 (Type of transmission)		原動機搭載位置 (Positon and arrangement of the engine)				
		手動 (Non-Automatic gearbox)		ギア数 (Number of gears)		
		自動 (Automatic gearbox)		ギア数 (Number of gears)		
		タイプ (Type)	機械式 (Mechanical)	油圧式 (Hydraulic)	電気式 (Electric)	その他 (Other)
最終減速比 (Final drive ratio(s))						
タイヤサイズ(空気圧)(kPa) (Tire size (Pressure))		前輪 (Front wheel)	() kPa			
			() kPa			
		後輪 (Rear wheel)	() kPa			
			() kPa			
質量 (Weight)	合計(kg) (Total)	前軸(kg) (Front axle)	後軸(kg) (Rear axle)			
技術的最大許容質量(kg) (Technically permissible maximum laden mass)						
車両の空車質量(kg) (Curb mass)						
目標の車両質量(kg) (Target mass)						
試験時の車両質量(kg) (Mass of vehicle when tested)						
後軸許容荷重 (Technically permissible maximum laden mass of rear axle)						
パワー・マスレシオ (PMR) (Power-to-mass ratio index)						
ランニングオーダー質量 (kg) (Mass of running order)						
質量情報 (Vehicle mass information)	(a) 各バリエーションの最大と最小 (Minimum and maximum for each variant)			(b) 各バージョンの質量 (Mass of each version)		
試験車両長さ又は基準長さ (m) (Test Vehicle length or reference length lref)						
試験条件 (Test conditions)	天候 (Weather)	風向 (Wind direction)	風速(m/s) (Wind velocity)	外気温(°C) (Temperature)	気圧(hPa) (Barometric Pressure)	湿度(%) (Humidity)

2. 試験機器

騒音計 (Sound level Meter)	
車速測定装置 (Vehicle Speed Measuring Device)	

3. 備考

(Remarks)

4. 試験成績

(Test results)

仕様確認 (協定規則第51号 6章)

(Check for the specifications of this Regulation (From paragraph "6. Specification" of this regulation))

6.1. 一般仕様 General specifications																																																																					
6.1.1	車両、原動機及び音低減システムは、通常の使用状態において車両が振動を受けても、本規則の規定に適合できるような設計、構造及び組み立てであるものとする。 The vehicle, its engine and its sound reduction system shall be so designed, constructed and assembled as to enable the vehicle, in normal use, despite the vibration to which it may be subjected, to comply with the provisions of this Regulation.	Pass • Fail																																																																			
6.1.2.	音低減システムは、地域的な気候の違いを含め、車両の使用条件を考慮して、当該装置が受ける腐食作用に無理なく耐えることができるような設計、構造及び組み立てであるものとする。 The sound reduction system shall be so designed, constructed and assembled as to be able to reasonably resist the corrosive phenomena to which it is exposed having regard to the conditions of use of the vehicle., including regional climate differences.	Pass • Fail																																																																			
6.2. 音量レベルにかかわる仕様 Specifications regarding sound levels																																																																					
6.2.1. 測定方法 Methods of measurement																																																																					
6.2.1.1	認可用に提出された型式の車両から発生する音は、走行中の車両及び停止中の車両* について、本規則の附則3に規定された方法を用いて測定するものとする。 排気管を有する自動車であって停止中状態において原動機が作動しない車両の場合、発生する音は走行中にのみ測定するものとする。 排気管を有する自動車であって、停止状態における原動機が作動しないカテゴリーM1のハイブリッド電気自動車については、発生する音は附則3の4項に従って測定するものとする。 技術的最大許容質量が2,800 kgを超える車両は、対応するブレーキ装置が車両の一部である場合、附則5の仕様に従って停止中の車両で圧縮空気騒音の追加測定を行うものとする。 * この方法を用いて使用過程の車両を検査する行政官庁の基準値とするために、停止中の車両にテストを行なう。 The sound made by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the methods described in Annex 3 to this Regulation for the vehicle in motion and for the vehicle when stationary; in the case of a vehicle where an internal combustion engine cannot operate when the vehicle is stationary, the emitted sound shall only be measured in motion. In the case of a hybrid electrical vehicle of category M1 where an internal combustion engine cannot operate when the vehicle is stationary, the emitted sound shall be measured in motion according to Annex 3, paragraph 4. Vehicles having a technically maximum permissible laden mass exceeding 2,800 kg shall be subjected to an additional measurement of the compressed air noise with the vehicle stationary in accordance with the specifications of Annex 5, if the corresponding brake equipment is part of the vehicle. *A test is made on a stationary vehicle in order to provide a reference value for administrations which use this method to check vehicles in use.																																																																				
6.2.1.2	上記6.2.1.1項の規定に従って測定した値は、テストレポートおよび附則1に示すモデルに対応した認可証に記入するものとする。 The values measured in accordance with the provisions of paragraph 6.2.1.1. above shall be entered in the test report and a certificate corresponding to the model shown in Annex 1.																																																																				
6.2.2. 音量レベルの規制値 Sound level limits																																																																					
6.2.2.1	本規則の附則3の規定に従って、最も近い整数値に丸めて測定された音量レベルは、規制値を超えないものとする。 The sound level measured in accordance with the provisions of Annex 3 to this Regulation, mathematically rounded to the nearest integer value, shall not exceed the limits: ○該当するカテゴリにチェックする	Pass • Fail																																																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Vehicle categorie</th><th rowspan="2">Vehicles used for the carriage of passengers</th><th colspan="2">Sound level limits</th></tr> <tr> <th>Phase 1</th><th>Phase 2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">M₁</td><td>PMR ≤ 120</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>120 < PMR ≤ 160</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>PMR > 160</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>PMR > 200、座席数 ≤ 4, Rポイントの高さは地面から < 450 mm</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="4">M₂</td><td>M ≤ 2.5 t</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>2.5 t < M ≤ 3.5 t</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>M > 3.5 t, P_n ≤ 135 kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>M > 3.5 t, P_n > 135 kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">M₃</td><td>P_n ≤ 150kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>150kW < P_n ≤ 250 kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>P_n > 250kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">N₁</td><td>M ≤ 2.5 t</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>M > 2.5 t</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">N₂</td><td>P_n ≤ 135 kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>P_n > 135kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">N₃</td><td>P_n ≤ 150kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>150 kW < P_n ≤ 250 kW</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>P_n > 250 kW</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Vehicle categorie	Vehicles used for the carriage of passengers	Sound level limits		Phase 1	Phase 2	M ₁	PMR ≤ 120			120 < PMR ≤ 160			PMR > 160			PMR > 200、座席数 ≤ 4, Rポイントの高さは地面から < 450 mm			M ₂	M ≤ 2.5 t			2.5 t < M ≤ 3.5 t			M > 3.5 t, P _n ≤ 135 kW			M > 3.5 t, P _n > 135 kW			M ₃	P _n ≤ 150kW			150kW < P _n ≤ 250 kW			P _n > 250kW			N ₁	M ≤ 2.5 t			M > 2.5 t			N ₂	P _n ≤ 135 kW			P _n > 135kW			N ₃	P _n ≤ 150kW			150 kW < P _n ≤ 250 kW			P _n > 250 kW				
Vehicle categorie	Vehicles used for the carriage of passengers			Sound level limits																																																																	
		Phase 1	Phase 2																																																																		
M ₁	PMR ≤ 120																																																																				
	120 < PMR ≤ 160																																																																				
	PMR > 160																																																																				
	PMR > 200、座席数 ≤ 4, Rポイントの高さは地面から < 450 mm																																																																				
M ₂	M ≤ 2.5 t																																																																				
	2.5 t < M ≤ 3.5 t																																																																				
	M > 3.5 t, P _n ≤ 135 kW																																																																				
	M > 3.5 t, P _n > 135 kW																																																																				
M ₃	P _n ≤ 150kW																																																																				
	150kW < P _n ≤ 250 kW																																																																				
	P _n > 250kW																																																																				
N ₁	M ≤ 2.5 t																																																																				
	M > 2.5 t																																																																				
N ₂	P _n ≤ 135 kW																																																																				
	P _n > 135kW																																																																				
N ₃	P _n ≤ 150kW																																																																				
	150 kW < P _n ≤ 250 kW																																																																				
	P _n > 250 kW																																																																				

4. 試験成績

(Test results)

仕様確認 (協定規則第51号 6章)

Check for the specifications of this Regulation (From paragraph "6. Specification" of this regulation)

6.2. 音量レベルにかかわる仕様 Specifications regarding sound levels	
6.2.2.2 オフロード 用*に設計された車両は、M3及びN3の車両カテゴリーについては2 dB(A)、その他の車両カテゴリーについては1 dB(A)、規制値を引き上げるものとする。 カテゴリーM1の車両については、技術的最大許容質量が2トンを超える場合のみ、オフロード車両用に引き上げられた規制値を適用する。 * 車両構造統合決議(R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.3)の定義に従う。 For vehicle types designed for off-road use, the limit values shall be increased by 2 dB(A) for M3 and N3 vehicles category and 1 dB(A) for any other vehicle category. For vehicle types of category M1 the increased limit values for off-road vehicles are only valid if the technically permissible maximum laden mass > 2 tons. (In conformity with the definitions given in the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.3).)	Yes • No
6.2.2.3 路上移動時に車いすに座った1人以上の人を収容するよう特別に組み立てまたは改造された車いす用のカテゴリーM1車両、および統合決議R.E.3の2.5.2項に定義 装甲車については規制値を2 dB(A) 引き上げるものとする。 Limit values shall be increased by 2 dB(A) for wheelchair accessible vehicles of category M1 constructed or converted specifically so that they accommodate one or more persons seated in their wheelchairs when travelling on the road, and armoured vehicles, as defined in paragraph 2.5.2 of R.E.3.	Yes • No
6.2.2.4 ガソリンのみのエンジンを備えたカテゴリーM3の車両型式については、適用可能な規制値を2dB引き上げる。 For vehicle types of category M3 having a gasoline only engine, the applicable limit value is increased by 2dB(A).	Yes • No
6.2.2.5 技術的最大許容質量が2.5t以下で、排気量が660ccを超えず、技術的最大許容質量を用いて計算したパワーマスレシオ (PMR) が35kW/tを超えず、フロントアクスルと運転席のRポイントの間の水平距離「d」が1,100mm未満のカテゴリーN1の車両型式については、技術的最大許容質量が2.5tを超えるカテゴリーN1の車両の規制値が適用される。 For vehicle types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass of less than or equal to 2.5 tons, the engine capacity not exceeding 660 cc and the power-to-mass ratio (PMR) calculated by using the technically permissible maximum laden mass not exceeding 35 kW/t and a horizontal distance "d" between the front axle and the driver's seat R point of less than 1,100 mm, the limits of the vehicle types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass above 2.5 tons apply.	Yes • No
6.2.3. 音の発生に関する追加規定 Additional sound emission provisions 音の発生に関する追加規定 (ASEP) は、原動機を装備したカテゴリーM1およびN1の車両にのみ適用される。車両メーカーが本規則 (附則3の条件を含む) の附則7の3.3項に定義のASEPの制御範囲内でのテスト条件に対するBB'における車両の大エンジン回転数と最低エンジン回転数の差が0.15×Sを超えないことを示す最型式認可当局への技術文書を提供する場合、車両は附則7の要件を満たすものとみなされる。 本条項は、ロック不可能な可変ギア比トランスミッション (CVT) を特に対象としている。 以下の条件の1つが満たされている場合、ASEPが適用されない The additional sound emission provisions (ASEP) apply only to vehicles of categories M1 and N1 equipped with an internal combustion engine. Vehicles are deemed to fulfil the requirements of Annex 7, if the vehicle manufacturer provides technical documents to the type approval authority showing, that the difference between maximum and minimum engine speed of the vehicles at BB' for any test condition inside the ASEP control range defined in paragraph 3.3. of Annex 7 to this Regulation (including Annex 3 conditions) does not exceed 0.15 x S. This article is intended especially for non-lockable transmissions with variable gear ratios (CVT). Vehicles are exempted from ASEP if one of the following conditions is fulfilled: (a) カテゴリーN1の車両について、排気量が660 ccを超えず、技術的最大許容質量を用いて計算したパワーマスレシオ (PMR) が35を超えない場合。 For vehicles of category N1, if the engine capacity does not exceed 660 cc and the power-to-mass ratio PMR calculated by using the technically permissible maximum laden mass does not exceed 35. (b) カテゴリーN1の車両について、最大積載量が850kg以上で、技術的最大許容質量を用いて計算したパワーマスレシオが40を超えない場合。 For vehicles of category N1, if the payload is at least 850 kg and the power-to-mass ratio calculated by using the technically permissible maximum laden mass does not exceed 40. (c) カテゴリーN1またはN1から派生したカテゴリーM1の車両について、技術的最大許容質量が2.5トンを超えるとともに、地面からのRポイントの高さが850mmを超え、技術的最大許容質量を用いて計算したパワーマスレシオが40を超えない場合 For vehicles of category N1 or M1 derived from N1 if the technically permissible maximum laden mass is greater than 2.5 tons and the R-point height is greater than 850 mm from the ground and the power-to-mass ratio calculated by using the technically permissible maximum laden mass does not exceed 40. 附則3および附則7に記載の型式認可試験が実施された条件とは異なる標準的な路上走行条件下での車両の音の発生は、試験結果から大きく逸脱しないものとする。 The sound emission of the vehicle under typical on-road driving conditions, which are different from those under which the type-approval test set out in Annex 3 and Annex 87 was carried out, shall not deviate from the test result in a significant manner.	Yes • No
6.2.3.1 自動車製作者は、本規則で規定されている要件を満たす目的のためだけに、通常の路上運転中に使用しない機械装置、電気装置、熱装置、もしくはその他装置、または手順を意図的に改造、調整または導入しないものとする。 The vehicle manufacturer shall not intentionally alter, adjust, or introduce any mechanical, electrical, thermal, or other device or procedure solely for the purpose of fulfilling the sound emission requirements as specified under this Regulation which is not operational during typical on-road operation.	Pass • Fail
6.2.3.2 車両は本規則の附則7の要件を満たすものとする。 The vehicle shall meet the requirements of Annex 7 to this Regulation.	Pass • Fail
6.2.3.3 型式認可に申請する際、メーカーは、附則7の付録1に従って、認可される車両型式が本規則の6.2.3項の要件に適合しているとする宣言書を提供するものとする。 In applying for type approval, the manufacturer shall provide a statement, in conformity with the Appendix of Annex 7, that the vehicle type to be approved complies with the requirements of paragraph 6.2.3. of this Regulation.	Yes • No
6.3. 繊維性材料を含んだ排気システムにかかわる仕様 Specifications regarding exhaust systems containing fibrous materials	
6.3.1. 附則4の要件を適用するものとする。 Requirements of Annex 4 shall be applied.	*The result is the same as Annex4.

4. 試験成績

(Test results)

附則3 運転中の自動車の騒音

(Annex3) (Noise of the motor vehicle in motion)

カテゴリーM1、M2 ≤ 3,500 kg(技術的最大許容積載時の質量)、N1の車両

(Vehicles of category M1, M2 ≤ 3,500 kg technically permissible maximum laden mass, N1)

参照加速度 (Reference acceleration)		変速段重み付け係数 (Gear ratio weighting factor)		部分加速係数 (Calculation of the partial power factor)	
a_{wot_ref} (m/s ²)		予備加速長さ (Pre-acceleration length)		Lwot・Lcrs・Lurbanの騒音の大きさの結果 (Result of Noise level at Lwot, Lcrs and Lurban (dB))	
上限 Max	下限 Min	(m)		(i)	(i+1)
目標加速度 a_{urban} (Target acceleration) (m/s ²)		暗騒音 (Level of ambient noise)		(dB)	
テスト場の仕様 (Specifications for the test site)		検定日 (Test date)		検定有効期限 (Expiry date)	
				Pass ・ Fail	

加速テスト (Full throttle acceleration test)

回数 (No.)	AA'、BB'及びPP'における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')							加速度 (Acceleration)	騒音の大きさ (Noise level)				(dB)	
	測定条件 (Situation)	VAA' (km/h)	VPP' (km/h)	VBB' (km/h)	nAA' (min ⁻¹)	nPP' (min ⁻¹)	nBB' (min ⁻¹)	区間(Section)		測定値 (Measured value)		暗騒音補正量 (correction value)		Lwot(i) Lwot(i+1))
								AA'-BB'		左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)	
								PP'-BB'						
(i)	1	指定速度 (Speed)												
	2	_____												
	3	変速段*1 (Gear Position)												
	4	_____												
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)														
(i+1)	1	指定速度 (Speed)												
	2	_____												
	3	変速段*1 (Gear Position)												
	4	_____												
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)														
(i+2)	1	指定速度 (Speed)												
	2	_____												
	3	変速段*1 (Gear Position)												
	4	_____												
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)														

定速テスト (Constant speed test)

回数 (No.)		(Constant speed test) AA'、BB'及びPP'における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')							(Noise level) 騒音の大きさ 測定値				(dB) 暗騒音補正量 (correction value)		Lcrs(i) Lcrs(i+1)
		測定条件 (Situation)	VAA' (km/h)	VPP' (km/h)	VBB' (km/h)	nAA' (min ⁻¹)	nPP' (min ⁻¹)	nBB' (min ⁻¹)	(Measured value) 左 (Left) 右 (Right)		(correction value) 左 (Left) 右 (Right)				
(i)	1	指定速度 (Speed)													
	2	_____													
	3	変速段*1 (Gear Position)													
	4	_____													
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)															
(i+1)	1	指定速度 (Speed)													
	2	_____													
	3	変速段*1 (Gear Position)													
	4	_____													
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)															

*1:変速段記入方法 変速段又は変速比を入力。必要に応じてモードも記載する。

排気管の付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

排気音の付近での騒音の測定 (Measuring the noise in proximity to the exhaust)						
回数 (No.)	目標エンジン回転数 (Target engine speed) (min ⁻¹)	測定エンジン回転数 (Measurement engine speed)	騒音の大きさ (Noise level) (dB)		備考 (Remark)	
			測定値 (Measured value)			最終結果値 (Final result)
			左 (Left)	右 (Right)		
1		Pass	・	Fail		
2		Pass	・	Fail		
3		Pass	・	Fail		
測定値の最大値 (Maximum of measurements)						

4. 試験成績 (Test results)

附則3 運転中の自動車の騒音

(Annex3) (Noise of the motor vehicle in motion)

カテゴリーM2 > 3,500 kg (技術的最大許容積載時の質量)、M3、N2、N3の車両
(Vehicles of categories M2 > 3,500 kg technically permissible maximum laden mass, M3, N2, N3)

カテゴリーM2 > 3,500 kg (技術的最大許容質量)、N2の目標条件 (Target conditions of category M2 > 3,500 kg technically permissible maximum laden mass, N2)				~
カテゴリーM3、N3の目標条件 (Target conditions of category M3, N3)				(km/h) (rpm) ~
暗騒音 (Level of ambient noise) (dB)		Lwotの騒音の大きさの結果 (Result of Noise level at Lwot) (dB)	Lwot	
テスト場の仕様 (Specifications for the test site)	検定日 (Test date)	検定有効期限 (Expiry date)	Pass · Fail	

加速テスト (Full throttle acceleration test)

回数 (No.)	測定条件 (Situation)	AA', BB' 及びPP'における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')						騒音の大きさ (Noise level) (dB)			
		VAA'	VPP'	VBB'	nAA'	nPP'	nBB'	測定値 (Measured value)		暗騒音補正量 (correction value)	
		(km/h)	(km/h)	(km/h)	(min ⁻¹)	(min ⁻¹)	(min ⁻¹)	左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)
(i)	1 指定速度 (Speed)										
	2										
	3 変速段*1 (Gear Position)										
	4										
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)											
(i+1)	1 指定速度 (Speed)										
	2										
	3 変速段*1 (Gear Position)										
	4										
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)											
(i+2)	1 指定速度 (Speed)										
	2										
	3 変速段*1 (Gear Position)										
	4										
4回の走行の平均 (Average of 4 runs)											

*1: 変速段記入方法 変速段又は変速比を入力。必要に応じてモードも記載する。

排気管の付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

排気管のそばでの騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)							
回数 (No.)	目標エンジン回転数 (Target engine speed) (min ⁻¹)	測定エンジン回転数 (Measurement engine speed)	騒音の大きさ (Noise level) (dB)		最終結果値 (Final result)	備考 (Remark)	
			測定値 (Measured value)				
			左 (Left)	右 (Right)			
1		Pass · Fail					
2		Pass · Fail					
3		Pass · Fail					
測定値の最大値 (Maximum of measurements)							

附則 5 圧縮空気の騒音 (Annex 5) (Compressed air noise)					Yes ・ No	
1. 測定方法 Method of measurement 測定は、車両が停止した状態で、図1に従って、マイクロホン位置2および6で行なう。圧力調整器のエア吐出中ならびに主制動装置と駐車制動装置の両方を使った後の排出時における最大A特性音圧レベルを記録する。圧力調整器のエア吐出中の騒音は、アイドル時のエンジン回転数で測定する。主制動装置および駐車制動装置の騒音測定を行なう前には、エアコンプレッサユニットは最大許容作動圧まで高め、次にエンジンのスイッチを切り、各制動装置が作動しているときに記録する。□ The measurement is performed at microphone positions 2 and 6 according to Figure 1, with the vehicle stationary. The highest A-weighted noise sound level is registered during venting the pressure regulator and during ventilating after the use of both the service and parking brakes. The noise during venting the pressure regulator is measured with the engine at idling speed. The ventilating noise is registered while operating the service and parking brakes; before each measurement, the air-compressor unit has to be brought up to the highest permissible operating pressure, and then the engine switched off.						
2. 結果の評価 Evaluation of the results 全てのマイクロホン位置について、2回の測定を行なう。測定装置による誤差を補正するために、騒音計の読み値は1 dB(A) □ 引き下げ、この値を測定結果とする。この結果は、1つのマイクロホン位置における各測定の相違差が2 dB(A) 以下のときに有効とする。測定された最大値を結果として記録する。もしこの値が音量規制値を1 dB(A) を超えて上回っている場合、対応するマイクロホン位置でさらに2回の測定を行なうものとする。 この場合、この位置で得られた4回の測定結果のうち3回が音量規制値に適合しなければならない。 For all microphone positions two measurements are taken. In order to compensate for inaccuracies of the measuring equipment, □ the meter reading is reduced by 1 dB(A), and the reduced value is taken as the result of measurement. The results are taken as valid if the difference between the measurements at one microphone position does not exceed 2 dB(A). The highest value measured is taken as the result. If this value exceeds the sound limit by 1 dB(A), two additional measurements are to be taken at the corresponding microphone position. In this case, three out of the four results of measurement obtained at this position have to comply with the sound limit.						
3. 規制値 Limiting value 音量レベルは72 dB(A) の規制値を超えないものとする。 The sound level shall not exceed the limit of 72 dB(A).		測定結果 (Results)	主制動装置 (Service brakes)	駐車制動装置 (Parking brakes)	圧力調整器 (Pressure regulator)	
			左 (Left) 右 (Right)	左 (Left) 右 (Right)	左 (Left) 右 (Right)	
		1				
		2				
		3				
		4				
Pass ・ Fail						

4. 試験成績

(Test results)

<p>附則 4 繊維性吸音材料を含む排気消音システム (Annex 4) Silencing systems containing acoustically absorbing fibrous materials)</p>	<p>Yes • No</p>
<p>1 一般要件 General 以下の場合に限り、繊維性吸音材料を消音システム又はその構成部品に使用することができます。 Sound absorbing fibrous materials may be used in silencing systems or components thereof only if (a) 排気ガスが当該繊維性材料と直接触れない、又は The exhaust gas is not in contact with the fibrous materials; or if (b) 消音システムまたは構成部品が、本規則の要件に従った型式認可で劣化しにくいことが証明されている 別の型式車両のシステム又は構成部品と、同じ設計思想(概念)の場合。 The silencing system or components thereof are of the same design family as systems or components for which it has been proven, in the course of type approval process in accordance with the requirements of this regulation for another vehicle-type, that they are not subject to deterioration. これらの条件の一つが満たされない場合に限り、消音システムの全体またはその構成部品は、以下に記載されている三つの試験の一つを用いて、決められた条件に適合させなければならない。 Unless one of these conditions is fulfilled, the complete silencing system or components thereof shall be submitted to a conventional conditioning using one of three installations and procedures described below.</p>	<p>Yes • No</p>
<p>1.1. 10,000 km の連続道路走行 Continuous road operation for 10,000 km 1.1.1 走行の50 ± 20 %は市街地走行とし、残りの走行は高速での長距離走行としなければならない。 この試験は、対応する試験走行路での試験に代えることができる。 50 ± 20 per cent of this operation shall consist of urban driving and the remaining operation shall be long-distance runs at high speed; continuous road operation may be replaced by a corresponding test-track programme. 1.1.2 この2 種類の速度域(高速走行及び市街地走行)の試験は、少なくとも2回は、交互に行なわなければならない。 The two speed regimes shall be alternated at least twice. 1.1.3 冷却の効果と、それにより生じる可能性のある結露を再現するために、試験は、少なくとも3 時間の停止を最低10 回含むものとする。 The complete test programme shall include a minimum of 10 breaks of at least three hours duration in order to reproduce the effects of cooling and any condensation which may occur.</p>	<p>Pass • Fail</p>
<p>1.2. 台上試験でのコンディショニング Conditioning on a test bench 1.2.1 標準部品を使い、自動車製作者等の指示に従って、消音システム又はその構成部品を、本規則の3.3.で言及した車両又は本規則の3.4 で言及した原動機に取り付けなければならない。前者の場合は、車両をローラーダイナモメーターに取り付け、後者の場合は、エンジン原動機をダイナモメーターに接続するものとする。 Using standard parts and observing the vehicle manufacturer's instructions, the silencing system or components there of shall be fitted to the vehicle referred to in paragraph 3.3. of this Regulation or the engine referred to in paragraph 3.4. of this Regulation. In the former case the vehicle shall be mounted on a roller dynamometer. In the second case, the engine shall be coupled to a dynamometer. 1.2.2 冷却の効果と、それによって生じる可能性のある結露を再現するために、6時間の試験を6 回実施し、その各試験の間には少なくとも12 時間の機関停止を行うものとする。 The test shall be conducted in six six-hour periods with a break of at least 12 hours between each period in order to reproduce the effects of cooling any condensation which may occur. 1.2.3 6時間の試験では、原動機を下記の条件で運転するものとする: During each six-hour period, the engine shall be run, under the following conditions: (a) アイドリング回転数で5 分間 Five minutes at idling speed; (b) 定格エンジン最大回転数(S)の3/4 で、1/4 の負荷で連続1 時間 One-hour sequence under 1/4 load at 3/4 of rated maximum speed (S); (c) 定格エンジン最大回転数速度(S)の3/4 で、1/2 の負荷で連続1 時間 One-hour sequence under 1/2 load at 3/4 of rated maximum speed (S); (d) 定格エンジン最大回転数速度(S)の3/4 で、全負荷で連続10 分間 10-minute sequence under full load at 3/4 of rated maximum speed (S); (e) 定格エンジン最大回転数速度(a) 15分間 15-minute sequence under 1/2 load at rated maximum speed (S); (f) 定格エンジン最大回転数速度(S)で、1/4 の負荷で連続30 分間 30-minute sequence under 1/4 load at rated maximum speed (S). 6時間の試験は、(a) から(f) の順番に従って、連続した2回で実施する。 Each period shall comprise two sequenced sets of the six above-mentioned conditions in consecutive order from (a) to (f). 1.2.4 試験中、消音システムまたはその構成部品は、車両周囲の通常気流を再現するための送風で冷却しないものとする。ただし、メーカー車製作者等の申請があれば、当該システム又は構成部品の先端部分で、車両が最高速度で走行しているときに記録した温度を超えないようにするために、消音システムまたはその構成部品を冷却してもよい。 During the test, the silencing system or components thereof shall not be cooled by a forced draught simulating normal airflow around the vehicle. Nevertheless, at the request of the manufacturer, the silencing system or components thereof may be cooled in order not to exceed the temperature recorded at its inlet when the vehicle is running at maximum speed.</p>	<p>Pass • Fail</p>
<p>1.3. パルゼーションによる試験コンディショニング Conditioning by pulsation 1.3.1 消音システム又はその構成部品を、本規則の3.3 で言及した車両又は本規則の3.4 に言及した原動機に取り付けるものとする。前者の場合は、車両をローラーダイナモメーターに取り付けなければならない。後者の場合は、原動機をダイナモメーターに取り付けなければならない。試験装置(詳細図は、本附則付録図3)は、消音システムの排気口に取り付けなければならない。また、同等の結果を得ることができる試験装置でも試験可とする。 The silencing system or components thereof shall be fitted to the vehicle referred to in paragraph 3.3. of this Regulation or the engine referred to in paragraph 3.4. of this Regulation. In the former case the vehicle shall be mounted on a roller dynamometer. In the second case, the engine shall be mounted on a dynamometer. The test apparatus, a detailed diagram of which is shown in Figure 1 of the appendix to this annex shall be fitted at the outlet of the silencing system. Any other apparatus providing equivalent results is acceptable. 1.3.2 試験装置は、急動バルブによる排気ガス流の遮断と解放を2,500回繰り返すように、調整されているものとする。 The test apparatus shall be adjusted in such a way that the exhaust-gas flow is alternatively interrupted and re-established by the quick-action valve for 2,500 cycles. 1.3.3 排気ガスの背圧が(試験装置の)インテークフランジの少なくとも100 mm 下流で35 kPaから40 kPaの値に達した時に、バルブは開くものとする。バルブが開放状態のまま安定した圧力となる時に計測される値の10 %以下の圧力となった時に、バルブは閉じるものとする。 The valve shall open when the exhaust-gas back pressure, measured at least 100 mm downstream of the intake flange, reaches a value of between 35 and 40 kPa. It shall close when this pressure does not differ by more than 10 per cent from its stabilized value with the valve open. 1.3.4 タイム・ディレイ・スイッチは、上記1.3.3 に定めた規定の結果で生じるガス排出の時間に合わせて設定しなければならない。 The time-delay switch shall be set for the duration of gas exhaust resulting from the provisions laid down in paragraph 1.3.3. above. 1.3.5 エンジン回転数速度は、原動機出力が最大となる回転数速度(S)の75 %とする。 Engine speed shall be 75 per cent of the rated engine speed (S) at which the engine develops rated maximum net power. 1.3.6 ダイナモメーターが示す出力は、原動機回転数(S)の75 %のエンジン回転数で原動機を全加速状態で運転した時に測定した原動機出力の50 %とする。 The power indicated by the dynamometer shall be 50 per cent of the full-throttle power measured at 75 per cent of rated engine speed (S). 1.3.7 試験中はすべての排水穴を閉じるものとする。 Any drain holes shall be closed off during the test. 1.3.8 全ての試験を48 時間以内に完了するものとする。必要であれば、1 時間ごとに1 回の冷却期間を設ける。□ The entire test shall be completed within 48 hours. If necessary, one cooling period will be observed after each hour.□</p>	<p>Pass • Fail</p>

回轉数 (Engine speed) [min^{-1}]

4. 試驗成績

(Test results)

附則7 音の発生に関する追加規定 (ASEP)

(Annex7) (Additional Sound Emission Provisions (ASEP))

[illegible]

附則7-付録 追加音量エミッション規定音の発生に関する追加規定への適合書□
Annex 7 - Appendix Statement of Compliance with the Additional Sound Emission Provisions□

.....(メーカー名)は、本型式.....(規則No. 51に従った音の発生に関連
の車両が規制No. 51の6.2.3項の要件に適合することを証明する。

..... (Name of manufacturer) attests that vehicles of this type.....
(type with regard to its sound emission pursuant to Regulation No. 51) comply with
the requirements of paragraph 6.2.3. of Regulation No. 51.

.....(メーカー名)は、当該車両の音の発生性能の適切な評価を行った上で
誠意をもって本証明を行う。

..... (Name of manufacturer) makes this statement in good faith,
after having performed an appropriate evaluation of the sound emission
performance of the vehicles.

日付:

Date:

正規代理人の氏名:

Name of authorized representative:

正規代理人の署名:

Signature of authorized representative:
