令和７年１月30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）等の一部改正について

１．審査事務規程 改正概要

◆　道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）等の一部改正に伴い、「審査事務規程」（平成28年４月１日 規程第２号）等について一部改正を行う。

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

(1)細目告示に既に採用されている協定規則の改訂に伴う一部改正（2項目）

①TRIAS 17(2)-R100(1)-03	高電圧からの乗員保護試験（協定規則第100号（車両））
②TRIAS 43(7)-R138-03	車両接近通報装置試験（協定規則第138号）

(2)付表等について修正および項目の追加等（20項目）

①TRIAS 11-R079-04	かじ取装置試験（協定規則第79号）
②TRIAS 12-R013-03	トラック、バス及びトレーラの制動装置試験
③TRIAS 12-R013H-03	乗用車の制動装置試験（協定規則第13H号）
④TRIAS 17(2)-R155-01	サイバーセキュリティシステム試験（協定規則第155号（同規則の規則7.3.（7.3.1.を除く）に限る））
⑤TRIAS 30-R041-03	二輪自動車の騒音試験（協定規則第41号）
⑥TRIAS 31-J042R154-05	軽・中量車排出ガス試験（協定規則第154号）
⑦TRIAS 32-J052R048-06	灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
⑧TRIAS 32-R053-02	二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験(協定規則第53号)
⑨TRIAS 32-R149-02	照射灯火試験（協定規則第149号（前照灯））
⑩TRIAS 33(2)-R149-02	照射灯火試験（協定規則第149号（側方照射灯））
⑪TRIAS 35-R150-02	再帰反射試験（協定規則第150号（前部反射器））
⑫TRIAS 35(2)-R148-02	信号灯火試験（協定規則第148号（側方灯））
⑬TRIAS 35(2)-R150-02	再帰反射試験（協定規則第150号（側方反射器））
⑭TRIAS 38-R150-02	再帰反射試験（協定規則第150号（後部反射器））
⑮TRIAS 38(2)-R150-02	再帰反射試験（協定規則第150号（大型後部反射器））
⑯TRIAS 38(3)-R150-01	再帰反射試験（協定規則第150号（再帰反射材））
⑰TRIAS 41-R148-02	信号灯火試験（協定規則第148号（方向指示器））
⑱TRIAS 43(4)-R150-02	再帰反射試験（協定規則第150号（停止表示器材））
⑲TRIAS 43(10)-001-01	音声信号を用いる車両後退通報装置の試験
⑳TRIAS 43(10)-R165(2)-01	車両後退通報装置試験

2.　その他、項ずれによる修正等所要の改正。

3.　1.の改正に伴う「認証審査手数料収納等取扱要領」の改正。（新設項目無し）

２．関係する法令等

・道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和7年1月10日国土交通省告示第12号）

３．施行日

施行日　令和７年１月31日

別 添

「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号）第 62 次改正新旧対照表

令和 7 年 1 月 30 日改正

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

目次（略）
第 1 章～第 11 章（略）

別表 1～別表 9（略）

様式 1～様式 7（略）</td><td>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

目次（略）
第 1 章～第 11 章（略）

別表 1～別表 9（略）

様式 1～様式 7（略）</td></tr>
<tr><td>様式 8（3-1 関係）
（略）
特定改造等に係る能力審査結果通知について

年　月　日付けで　から｛サイバーセキュリティの確保／プログラム等の適切な管理及び確実な改変｝に係る能力基準適合証明申請がありました、下記に掲げる名称の業務管理システムについて審査した結果、「自動車の特定改造等の許可に関する省令」（令和 2 年国土交通省令第 66 号）の規定に適合｛する／しない｝と判断したので通知します。

記

業務管理システムの名称

｛特定改造等の種類｝

｛審査に関する所見等｝</td><td>様式 8（3-1 関係）
（略）
特定改造等に係る能力審査結果通知について

年　月　日付けで　から能力基準適合証明申請がありました、下記に掲げる名称の業務管理システムについて審査した結果、「自動車の特定改造等の許可に関する省令」（令和 2 年国土交通省令第 66 号）の規定に適合｛する／しない｝と判断したので通知します。

記

業務管理システムの名称

特定改造等の種類

｛審査に関する所見等｝</td></tr>
<tr><td>様式 9～16（略）</td><td>様式 9～16（略）</td></tr>
<tr><td>別添 1（2-2 関係）
試験規程
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards （TRIAS）
<table><tr><th></th><th>試験項目</th><th>分類番号</th></tr><tr><td>1</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr></table></td><td>別添 1（2-2 関係）
試験規程
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards （TRIAS）
<table><tr><th></th><th>試験項目</th><th>分類番号</th></tr><tr><td>1</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr></table></td></tr>
</table>

新			旧		
～ 106			～ 106		
107	(略)	17(2)-R100(1)-03	107	(略)	17(2)-R100(1)-02
108 ～ 180	(略)	(略)	108 ～ 180	(略)	(略)
181	(略)	31-J042R154-05	181	(略)	31-J042R154-04
182 ～ 208	(略)	(略)	182 ～ 208	(略)	(略)
209	(略)	32-J052R048-06	209	(略)	32-J052R048-05
210 ～ 275	(略)	(略)	210 ～ 275	(略)	(略)
276	(略)	43(7)-R138-02	276	(略)	43(7)-R138-01
277 ～ 322	(略)	(略)	277 ～ 322	(略)	(略)

TRIAS 11-R079-04

かじ取装置試験（協定規則第 79 号）

1.～3.(略)
別表（略）
付表

かじ取装置の試験記録及び成績（協定規則第 79 号）
STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form

1.～5. （略）

6. 試験成績
Test result

5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment
5.1.	一般規定 General provisions	

TRIAS 11-R079-04

かじ取装置試験（協定規則第 79 号）

1.～3.(略)
別表（略）
付表

かじ取装置の試験記録及び成績（協定規則第 79 号）
STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form

1.～5. （略）

6. 試験成績
Test result

5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment
5.1.	一般規定 General provisions	

新			旧		
5.1.1.～ 5.1.2.	(略)		5.1.1.～ 5.1.2.	(略)	
5.1.3.	ステアリングコントロールの作動方向は、車両の意図した方向変換に対応し、ステアリングコントロールの角度と実舵角との間に連続的な関係性があるものとする。これらの要件は、自動指令型機能もしくは補正操舵機能を組み込んでいるシステム、又はADSにより制御されるステアリング及びASEには適用しない。 これらの要件は、車両が静止状態の場合、最高速度15 km/hまでの速度における低速操縦中、及び、システムが通電していない場合には、フルパワーステアリングには必ずしも適用しなくてもよい。 The direction of operation of the steering control shall correspond to the intended change of direction of the vehicle and there shall be a continuous relationship between the steering control deflection and the steering angle. These requirements do not apply to systems that incorporate an automatically commanded or corrective steering function, to steering being controlled by an ADS, or to ASE. These requirements may also not necessarily apply in the case of full power steering when the vehicle is stationary, during low-speed manoeuvres at speeds up to a maximum speed of 15km/h and when the system is not energised.	Pass Fail	5.1.3.	ステアリングコントロールの作動方向は、車両の意図した方向変換に対応し、ステアリングコントロールの角度と実舵角との間に連続的な関係性があるものとする。これらの要件は、自動指令型機能もしくは補正操舵機能を組み込んでいるシステム、又は補助ステアリング装置には適用しない。 これらの要件は、車両が静止状態の場合、及び、システムが通電していない場合には、フルパワーステアリングには必ずしも適用しなくてもよい。 The direction of operation of the steering control shall correspond to the intended change of direction of the vehicle and there shall be a continuous relationship between the steering control deflection and the steering angle. These requirements do not apply to systems that incorporate an automatically commanded or corrective steering function, or to auxiliary steering equipment. These requirements may also not necessarily apply in the case of full power steering when the vehicle is stationary and when the system is not energised.	Pass Fail
5.1.4.～ 5.6.1.2.9 .	(略)		5.1.4.～ 5.6.1.2.9 .	(略)	
5.6.1.2.10.	RCPがトレーラーと連結して作動するように設計されている場合、メーカーは以下について技術機関に実証するものとする： ・その作動の安全性を確保する方法、 ・異なる長さのトレーラーに、S_{RCPmax}を適用する方法、 ・トレーラーを設置した状態で、感知を行う方法、 ・追加感知機能の実装方法（該当する場合）。 In the case that RCP is designed to operate in combination with a trailer, the manufacturer shall demonstrate to the Technical Service: ・How the safety of this operation is ensured;	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	・How S_{RCPmax} is enforced for different trailer lengths; ・How sensing is achieved with the trailer in place; and ・How additional sensing capabilities are implemented (if applicable).				
5.6.1.3. ～ 5.6.2.3.1.3.	(略)		5.6.1.3. ～ 5.6.2.3.1.3.	(略)	
5.6.3.	(カテゴリーB2 の ACSF については保留) (Reserved for ACSF of Category B2)		5.6.3.	(保留) (Reserved)	
5.6.4.～ 5.6.4.10.1.5.	(略)		5.6.4.～ 5.6.4.10.1.5.	(略)	
5.6.4.10.1.6.	耐用期間にわたるセンサレンジに関する情報。センサレンジは、センサの劣化へのいかなる影響も、本協定規則の5.6.4.8.3.項および5.6.4.8.4.項への適合に影響しないような方法で規定するものとする。 Information on the sensor range over lifetime. The sensor range shall be specified in such way that any influence on deterioration of the sensor shall not affect the fulfilment of paragraphs 5.6.4.8.3. and 5.6.4.8.4. of this UN Regulation.		5.6.4.10.1.6.	Documentation about which system software version related ACSF performance is valid. This documentation shall be updated whenever a software version was amended. Information on the sensor range over lifetime. The sensor range shall be specified in such way that any influence on deterioration of the sensor shall not affect the fulfilment of paragraphs 5.6.4.8.3. and 5.6.4.8.4. of this UN Regulation.	
5.6.4.11. ～ 5.7.1.21.	(略)		5.6.4.11. ～ 5.7.1.21.	(略)	
5.8.	ADS を装備した車両のための特別規定 協定規則第 157 号に定める自動車線維持システム以外の自動運転システムを搭載した車両のステアリング装置は、以下の要件を満たすものとする。 Special Provisions for vehicles equipped with an Automated Driving System The steering equipment of any vehicle equipped with an Automated Driving System, other than Automated Lane Keeping Systems as defined in UN Regulation No. 157, shall fulfil the following requirements.		(追加)		
5.8.1.	ADS は、関連する国内および／または国際的な技術基準、並びに作動の規定をしている関連する国内法規に適合するよう	Yes No	(追加)		

新			旧		
	設計され、かつ、その作動が技術的手段により、これらが適用される管轄区域に限定されることを条件として、車両のステアリング装置を制御してもよい。認可申請時に、メーカーは、本要件へ適合していることを申告するものとする。 An ADS may control the vehicle’s steering equipment providing that the ADS is designed to comply with relevant national and/or international technical regulations and relevant national legislation governing operation, and providing that its activation is restricted by technical means to the jurisdiction(s) where these apply. Compliance with this requirement shall be declared by the manufacturer at the time of the application for approval.				
5.8.2.	ADS が作動している間、適用する本協定規則の性能要件への適合は、附則 6 に従って証明するものとする。 Compliance with the applicable performance requirements of this UN Regulation whilst the ADS is active shall be demonstrated in accordance with Annex 6.	附則 6 参照 See Annex 6	(追加)		
5.8.2.1.	ADS とステアリング装置間の伝送リンク（ADS 自体を除く）は、附則 6 の要件の対象となる。	附則 6 参照	(追加)		
	The transmission links between the ADS and the steering equipment (excluding the ADS itself), are subject to the requirements of Annex 6.	See Annex 6			
5.8.3.	ADS が作動している間、検出された本協定規則 5.4. 項で規定する故障は ADS に伝送されるものとする。 Whilst the ADS is active, detected faults as described in paragraph 5.4. of this UN Regulation shall be transmitted to the ADS.		(追加)		
5.8.3.1.	5.4.1.1. 項にかかわらず、ステアリング機能を損なう故障であって、手動運転条件下において、かじ取り装置の振動または操舵力の増加により運転者が検知できるものは、ADS 自身がこれらの故障の存在を検知または感知できる場合を除き、ステアリングシステムにより検知され、ADS に伝達されるものとする。 Notwithstanding paragraph 5.4.1.1., faults which impair the steering function, and which can under manual driving conditions be detected by a driver due	Pass Fail	(追加)		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td>to vibration in the steering system or an increase in the steering force, shall be detected by the steering system and transmitted to the ADS unless the ADS itself is capable of detecting or sensing the presence of these faults.</td><td></td></tr>
</table>
6. （略）
附則 3.～7. （略）

<table>
<tr><td>附則 8
Annex 8</td><td>補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件
Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions</td><td>判定
Judgment</td></tr>
<tr><td>1. ～
3.2.3.2.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>3.2.4.</td><td>遷移試験；ハンズオン試験
Transition test; hands-on test</td><td></td></tr>
<tr><td>3.2.4.1.
～3.5.5.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>3.5.5.1.</td><td>（略）
（略）</td><td></td></tr>
</table>
附則 9～10（略）
別紙 1（略）
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
6. （略）
附則 3.～7. （略）

<table>
<tr><td>附則 8
Annex 8</td><td>補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件
Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions</td><td>判定
Judgment</td></tr>
<tr><td>1. ～
3.2.3.2.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>3.2.4.</td><td>転移試験；ハンズオン試験
Transition test; hands-on test</td><td></td></tr>
<tr><td>3.2.4.1.
～3.5.5.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>3.5.5.1.</td><td>（略）
（略）</td><td>（追加）</td></tr>
</table>
附則 9～10（略）
別紙 1（略）
</td></tr>
<tr><td>TRIAS 12-R013-03
トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）

1.～3. （略）
別表（略）
付表
Attachment
トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績
Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form
1.～6.（略）
付表</td><td>TRIAS 12-R013-03
トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）

1.～3. （略）
別表（略）
付表
Attachment
トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績
Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form
1.～6.（略）
付表</td></tr>
</table>

新	旧
Attachment 7. 試験成績 Test result	Attachment 7. 試験成績 Test result

5.	仕様 Specifications	判定 Judgment
5.1.～ 5.2.1.8.2.	(略)	
5.2.1.9 .	電気式制御伝達装置は、故障した場合においても運転者の意図または ADS に反した制動がかかることのないこと。 Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the intentions of the driver or ADS.	Pass Fail
5.2.1.10.	主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。 特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置と B 種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.1.7.2.1. 項に規定する補償を行なう場合には、B 種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。 ただし、1 秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも 75%を達成していなければならない。 しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。 駐車制動装置にあっては、漏電が生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転者席または遠隔操作装置から操作する場合または ADS により操作される場合のみ、許容するものとする。	Pass Fail

5.	仕様 Specifications	判定 Judgment
5.1.～ 5.2.1.8.2.	(略)	
5.2.1.9 .	電気式制御伝達装置は、故障した場合においても運転者の意図に反した制動がかかることのないこと。 Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the driver's intentions.	Pass Fail
5.2.1.10.	主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。 特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置と B 種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.1.7.2.1 項に規定する補償を行なう場合には、B 種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。 ただし、1 秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも 75%を達成していなければならない。 しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。 駐車制動装置にあっては、漏れが生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転者席または遠隔操作装置から操作できるものであれば、ブレーキ面を車輪から切り離してもよい。	Pass Fail

新			旧		
	上記の遠隔操作装置は、協定規則第79号の02改訂版以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA のACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。 The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength. Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.1.7.2.1. However in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within one second, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value. Nevertheless, in all cases the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. Disconnection of the braking surfaces of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak. The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments.			上記の遠隔操作装置は、UN 規則No. 79 の02改訂シリーズ以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA のACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。 The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength. Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.1.7.2.1. However in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within one second, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value. Nevertheless, in all cases the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. Disconnection of the braking surfaces of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, by a system incapable of being brought into action by a leak. The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A in the 02 series of amendments to UNRegulation No. 79 or later series of amendments.	
5.2.1.11. ～ 5.2.1.24.	(略)		5.2.1.11. ～ 5.2.1.24.	(略)	
5.2.1.24.1.	車両区分N1の車両にあっては、電気式回生制動装置は、加速要求の低減又は変速機を中立位置にすることによってのみ作動するものであること。	Pass Fail	5.2.1.24.1.	車両区分N1の車両にあっては、電気式回生制動装置は、アクセル操作装置の解除又は変速機を中立位置にすることによってのみ作動するものであること。	Pass Fail

新			旧		
	The electric regenerative braking shall only be actuated by the reduction of the acceleration demand and/or the gear selector neutral position for vehicles of Category N1.			The electric regenerative braking shall only be actuated by the accelerator control and/or the gear selector neutral position for vehicles of category N1.	
5.2.1.24.2.～ 5.2.1.25.2.	(略)		5.2.1.24.2.～ 5.2.1.25.2.	(略)	
5.2.1.25.3.	両種の電気式回生制動装置を装備した自動車にあっては、5.2.1.24.1.項を除く全ての関連規定を適用するものとする。 この場合、車両区分N1の車両にあっては、電気式回生制動装置は、加速要求の低減又は変速機を中立位置にすることによって作動することができる。 また、主制動装置の作動により、加速要求の低減によって発生する上記の制動効果を減少させてはならない。 For vehicles fitted with electric regenerative braking systems of both categories, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.1.24.1. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by reduction of the acceleration demand and/or the gear selector neutral position for vehicles of Category N1. Additionally, the action on the service braking control shall not reduce the above braking effect generated by reduction of the acceleration demand.	Pass Fail	5.2.1.25.3.	両種の電気式回生制動装置を装備した自動車にあっては、5.2.1.24.1項を除く全ての関連規定を適用するものとする。 この場合、車両区分N1の車両にあっては、電気式回生制動装置は、アクセル操作装置の解除又は変速機を中立位置にすることによって作動することができる。 また、主制動装置の作動により、アクセル操作装置の解除によって発生する上記の制動効果を減少させてはならない。 For vehicles fitted with electric regenerative braking systems of both categories, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.1.24.1. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by the accelerator control and/or the gear selector neutral position for vehicles of category N1. Additionally, the action on the service braking control shall not reduce the above braking effect generated by the release of accelerator control.	Pass Fail
5.2.1.25.4.～ 5.2.1.26.2.	(略)		5.2.1.25.4.～ 5.2.1.26.2.	(略)	
5.2.1.26.2.1.	車両区分M2、M3、N2及びN3の車両は、次の要件に適合すること。 操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は、電子制御装置（ECU）の外側にある、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において損傷が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させる	Pass Fail	5.2.1.26.2.1.	車両区分M2、M3、N2及びN3の車両は、次の要件に適合すること。 操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は、電子制御装置（ECU）の外側にある、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において損傷が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させる	Pass Fail

新			旧		
	ことができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、かつ、駐車制動装置が作動した際に、イグニション（始動）スイッチの操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、これに代えて、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者またはADSが車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。制動装置は、必要に応じて車両に搭載又は装備された工具、又は補助装置を用いて解除できるものでなければならない。 Vehicles of categories M2, M3, N2 and N3: In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission external to the electronic control unit(s), excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver or ADS starts to set the vehicle in motion again. It shall also be possible to release the parking braking system, if necessary by the use of tools and/or an auxiliary device carried/fitted on the vehicle.				ことができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、かつ、駐車制動装置が作動した際に、イグニション（始動）スイッチの操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、これに代えて、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者が車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。制動装置は、必要に応じて車両に搭載又は装備された工具、又は補助装置を用いて解除できるものでなければならない。 Vehicles of categories M2, M3, N2 and N3: In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission external to the electronic control unit(s), excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver starts to set the vehicle in motion again. It shall also be possible to release the parking braking system, if necessary by the use of tools and/or an auxiliary device carried/fitted on the vehicle.	
5.2.1.2 6.2.2.	車両区分N1の車両は、次の要件に適合すること。 操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は、制御装置とそれに直結されているECU（電子制御装置）との間の、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において損傷が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させることができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、	Pass Fail	5.2.1.2 6.2.2.	車両区分N1の車両は、次の要件に適合すること。 操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は、制御装置とそれに直結されているECU（電子制御装置）との間の、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において損傷が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させることができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、	Pass Fail

新			旧		
	かつ、駐車制動装置が作動した際に、イグニション（始動）スイッチの操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者または ADS が車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。原動機と手動変速機又は自動変速機（「P」駐車位置）を、上記性能を達成するために又は達成を補助するために使用することができるものとする。 Vehicles of category N1: In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission between the control and the ECU directly connected with it, excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver or ADS starts to set the vehicle in motion again. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve or assist in achieving the above performance.			かつ、駐車制動装置が作動した際に、イグニション（始動）スイッチの操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者が車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。原動機と手動変速機又は自動変速機（「P」駐車位置）を、上記性能を達成するために又は達成を補助するために使用することができるものとする。 Vehicles of category N1: In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission between the control and the ECU directly connected with it, excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver starts to set the vehicle in motion again. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve or assist in achieving the above performance.	
5.2.1.26.2.3.～5.2.1.30.4.	(略)		5.2.1.26.2.3.～5.2.1.30.4.	(略)	
5.2.1.30.5.	自動運転システムまたは「自動指令制動機能」により主制動装置が作動した場合に、制動灯点灯用制動信号を発するものとする。ただし、0.7m/s² 未満の減速度の場合にあっては、当該信号を発しなくてもよい[10]。	Pass Fail	5.2.1.30.5.	「自動指令制動機能」により主制動装置が作動した場合に、制動灯点灯用制動信号を発するものとする。ただし、0.7m/s² 未満の減速度の場合にあっては、当該信号を発しなくてもよい[10]。	Pass Fail

新			旧		
	Activation of the service braking system by an Automated Driving System or 'automatically commanded braking' shall generate the signal mentioned above. However, when the retardation generated is less than 0.7 m/s^2, the signal may be suppressed.[10] (略)			Activation of the service braking system by "automatically commanded braking" shall generate the signal mentioned above. However, when the retardation generated is less than 0.7 m/s^2, the signal may be suppressed.[10] (略)	
5.2.1.30.6.～ 5.2.2.25.2.	(略)		5.2.1.30.6.～ 5.2.2.25.2.	(略)	
5.3.	ADS を装備した車両のための特別規定 協定規則第 157 号に定める自動車線維持システム以外の自動運転システムを搭載した車両の制動装置は、以下の要件を満たすものとする。 Special provisions for vehicles equipped with an Automated Driving System The braking system of any vehicle equipped with an Automated Driving System, other than Automated Lane Keeping Systems as defined in UN Regulation No. 157, shall fulfil the following requirements.		(追加)		
5.3.1.	ADS は、関連する国内および／または国際的な技術基準、並びに作動の規定をしている関連する国内法規に適合するよう設計され、かつ、その作動が技術的手段により、これらが適用される管轄区域に限定されることを条件として、車両の制動システムを制御してもよい。認可申請時に、メーカーは、本要件へ適合していることを申告するものとする。 An ADS may control the vehicle's braking system providing that the ADS is designed to comply with relevant national and/or international technical regulations and relevant national legislation governing operation, and providing that its activation is restricted by technical means to the jurisdiction(s) where these apply. Compliance with this requirement shall be declared by the manufacturer at the time of the application for approval.	Yes No	(追加)		

新			旧		
5.3.2.	ADS が作動している間、適用する本協定規則の性能要件への適合は、附則 18 に従って証明するものとする。 Compliance with the applicable performance requirements of this UN Regulation whilst the ADS is active shall be demonstrated in accordance with Annex 18.	附則 18 参照 See Annex 18	(追加)		
5.3.2.1.	ADS と制動装置間の伝送リンク（ADS 自体を除く）は、附則 18 の要件の対象となる。 The transmission links between the ADS and the braking system (excluding the ADS itself), are subject to the requirements of Annex 18.	附則 18 参照 See Annex 18	(追加)		
5.3.3.	ADS が作動している間、検出された本協定規則で規定する故障は ADS に伝送されるものとする。 Whilst the ADS is active, detected faults as specified in this UN Regulation shall be transmitted to the ADS.	Pass Fail	(追加)		

TRIAS 12-R013H-03

乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）

1.～3. （略）

別表（略）

付表

Attachment

乗用車の制動装置の試験記録及び成績

Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.（略）

7. 試験成績

Test result

	本則 Regulation	判定 Judgment
5.～ 5.2.8.2.	（略）	
5.2.9.	電気式制御伝達装置は、故障した場合においても運転者または ADS の意図とは反対の制動がかかることのないこと	Pass Fail

TRIAS 12-R013H-03

乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）

1.～3. （略）

別表（略）

付表

Attachment

乗用車の制動装置の試験記録及び成績

Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.（略）

7. 試験成績

Test result

5.	本則 Regulation	判定 Judgment
5.～ 5.2.8.2.	（略）	
5.2.9.	電気式制御伝達装置は、故障した場合においても運転者の意図とは反対の制動がかかることのないこと	Pass Fail

新			旧		
	Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the intentions of the driver or ADS.			Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the driver's intentions.	
5.2.10.	主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。 特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置とB種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.7.1.項に規定する補償を行なう場合には、B種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。 ただし、1秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも75%を達成していなければならない。 しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。 駐車制動装置にあっては、漏電が生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転席または遠隔操作装置から操作する場合またはADSにより操作される場合のみ、許容するものとする。 この遠隔操作装置は、協定規則第79号第02改訂版以降の改訂により規定されたACSFカテゴリーAの技術要件を満たすシステムの一部でなければならない。 The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength. Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to	Pass Fail	5.2.10.	主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。 特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置とB種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.7.1.項に規定する補償を行なう場合には、B種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。 ただし、1秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも75%を達成していなければならない。 しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。 駐車制動装置にあっては、漏電が生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転者席又は遠隔操作装置から操作できるものであれば、ブレーキ面を車輪から切り離してもよい。 この遠隔操作装置は、協定規則第79号第02改訂版以降の改訂により規定されたACSFカテゴリーAの技術要件を満たすシステムの一部でなければならない。 The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength. Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to	Pass Fail

新			旧		
	provide the compensation referred to in paragraph 5.2.7.1. above. However, in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within 1s, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value. Nevertheless, in all cases, the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. Disconnection of the braking surfaces of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak. The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A as specified in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments.			provide the compensation referred to in paragraph 5.2.7.1. above. However, in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within 1s, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value. Nevertheless, in all cases, the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. Disconnection of the braking surfaces of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, by a system incapable of being brought into action by a leak. The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A as specified in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments.	
5.2.11.～ 5.2.18.1.	(略)		5.2.11.～ 5.2.18.1.	(略)	
5.2.18.1.1.	電気式回生制動装置は、加速要求の低減又は変速機を中立位置にすることによってのみ（同時に２つの状態とする場合も含む。）作動するものであること。 The electric regenerative braking shall only be activated by reduction of the acceleration demand and/or the gear neutral position.	Pass Fail	5.2.18.1.1.	電気式回生制動装置は、アクセル操作装置を解除し又は変速機を中立位置にすることによってのみ（同時に２つの状態とする場合も含む。）作動するものであること。 The electric regenerative braking shall only be activated by the accelerator control and/or the gear neutral position.	Pass Fail
5.2.18.2. ～ 5.2.18.2.4.	(略)		5.2.18.2. ～ 5.2.18.2.4.	(略)	
5.2.18.3.	いずれかの種別の電気式回生制動装置を装備した車両に対しては、5.2.18.1.1.項を除く全ての関連規定を適用するものとする。この場合、電気式回生制動装置は、加速要求の低減又は変速機を中立位置にすることによって	付表２参照	5.2.18.3.	いずれかの種別の電気式回生制動装置を装備した電気自動車に対しては、5.2.18.1.1.項を除く全ての関連規定を適用するものとする。この場合、電気式回生制動装置は、アクセル操作装置の解除又は変速機を中立位置にす	付表２参照

新			旧		
	（同時に２つの状態とする場合も含む。）作動することができる。また、主制動装置の作動により、加速要求の低減によって発生する上記の制動効果をを減少させてはならない。 For vehicles fitted with an electric regenerative braking system of either category, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.18.1.1. above. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by reduction of the acceleration demand and/or the gear neutral position. Additionally, the action on the service braking control shall not reduce the above braking effect generated by the reduction of the acceleration demand.	See attachment 2		ることによって（同時に２つの状態とする場合も含む。）作動することができる。また、主制動装置の作動により、アクセル操作装置の解除によって発生する上記の制動効果を減少させてはならない。 For vehicles fitted with an electric regenerative braking system of either category, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.18.1.1. above. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by the accelerator control and/or the gear neutral position. Additionally, the action on the service braking control shall not reduce the above braking effect generated by the release of the accelerator control.	See attachment 2
5.2.18.4. ～ 5.2.19.1.	（略）		5.2.18.4. ～ 5.2.19.1.	（略）	
5.2.19.2.	電気式制御伝達装置は、操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は操作装置とそれに直結されているECU（電子制御装置）との間の、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において破損が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させることができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、かつ、駐車制動装置が作動した際に、始動装置の操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者またはADSが車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。原動機と手動変速機又は自動変速機（「P」位置）を上記性能を達成するために又は達成を補助するために使用することができるものとする。 In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission between the control and the ECU directly connected with it, excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat	付表２参照 See attachment 2	5.2.19.2.	電気式制御伝達装置は、操作装置内に電気的故障が生じた場合、又は操作装置とそれに直結されているECU（電子制御装置）との間の、エネルギー供給を除く電気式制御伝達装置の配線において破損が生じた場合であっても、運転席から駐車制動装置を作動することができ、かつ積載状態の車両を8%の登坂路又は降坂路に静止させることができるものでなければならない。この場合において、上記の性能を満足し、かつ、駐車制動装置が作動した際に、始動装置の操作装置の状態に係わらず駐車状態が維持される構造を有する駐車制動装置にあっては、車両の停止状態で自動的に作動するものであってもよい。ただし、駐車制動装置は、運転者が車両を再び発進させようとした時に、ただちに自動的に解除されるものでなければならない。原動機と手動変速機又は自動変速機（「P」位置）を上記性能を達成するために又は達成を補助するために使用することができるものとする。 In the case of an electrical failure in the control or a break in the wiring within the electric control transmission between the control and the ECU directly connected with it, excluding the energy supply, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat	付表２参照 See attachment 2

新			旧		
	and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver or ADS starts to set the vehicle in motion again. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve or assist in achieving the above performance.			and thereby be capable of holding the laden vehicle stationary on an 8 per cent up or down gradient. Alternatively, in this case, an automatic actuation of the parking brake is allowed when the vehicle is stationary, provided that the above performance is achieved and, once applied, the parking brake remains engaged independently of the status of the ignition (start) switch. In this alternative, the parking brake shall be automatically released as soon as the driver starts to set the vehicle in motion again. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve or assist in achieving the above performance.	
5.2.19.2.1. ～ 5.2.22.1.	(略)		5.2.19.2.1. ～ 5.2.22.1.	(略)	
5.2.22.2.	ADS、自動指令制動又は加速操作の中断等により減速力を発生させる回生制動を装備した車両要件 一度発生した信号は、減速要求が続く限り信号を発生するものとする。ただし、停止時又は要求減速度が 1.3m/s^2 若しくは制動信号を発生した時点での減速度のうちいずれか低い値を下回った場合には信号を停止することができる。 制動灯ちらつきの原因となる制動灯点灯信号の急速な変化を回避するために適切な措置（スイッチオフヒステリシス、平均化、時間遅延等）を講じるものとする。 Requirements for vehicles equipped with an Automated Driving System, automatically commanded braking and/or regenerative braking which produce a retarding force (e.g. upon release of the accelerator control). Once generated the signal shall be kept as long as a deceleration demand persists. However, the signal may be suppressed at standstill or when the deceleration demand falls below 1.3 m/s^2 or that value which generated the signal, whichever is lower.	付表２参照 See attachment 2	5.2.22.2.	自動指令制動又は加速操作の中断等により減速力を発生させる回生制動を装備した車両要件 一度発生した信号は、減速要求が続く限り信号を発生するものとする。ただし、停止時又は要求減速度が 1.3m/s^2 若しくは制動信号を発生した時点での減速度のうちいずれか低い値を下回った場合には信号を停止することができる。 制動灯ちらつきの原因となる制動灯点灯信号の急速な変化を回避するために適切な措置（スイッチオフヒステリシス、平均化、時間遅延等）を講じるものとする。 Requirements for vehicles equipped with automatically commanded braking and/or regenerative braking which produce a retarding force (e.g. upon release of the accelerator control). Once generated the signal shall be kept as long as a deceleration demand persists. However, the signal may be suppressed at standstill or when the deceleration demand falls below 1.3 m/s^2 or that value which generated the signal, whichever is lower.	付表２参照 See attachment 2

<table>
<tr><th colspan="3">新</th><th colspan="3">旧</th></tr>
<tr><td></td><td>An appropriate measure (e.g. switch-off-hysteresis, averaging, time delay) shall be implemented in order to avoid fast changes of the signal resulting in flickering of the stop lamps.
<table><tr><th colspan="2">ADS、自動命令制動および／または回生制動の要求による減速度
Deceleration demanded by an Automated Driving System, automatically commanded braking and/or regenerative braking</th></tr><tr><td>≦ 1.3 m/s²</td><td>＞ 1.3 m/s²</td></tr><tr><td>信号を発生してもよい
May generate the signal</td><td>信号を発生するものとする
Shall generate the signal</td></tr></table></td><td></td><td></td><td>An appropriate measure (e.g. switch-off-hysteresis, averaging, time delay) shall be implemented in order to avoid fast changes of the signal resulting in flickering of the stop lamps.
<table><tr><th colspan="2">自動指令型制動又は回生制動による減速
Deceleration by automatically commanded braking and/or regenerative braking</th></tr><tr><td>≦ 1.3 m/s²</td><td>＞ 1.3 m/s²</td></tr><tr><td>信号を発してもよい
May generate the signal</td><td>信号を発すること
Shall generate the signal</td></tr></table></td><td></td></tr>
<tr><td>5.2.22.3.
～
5.2.22.4.</td><td>（略）</td><td></td><td>5.2.22.3.
～
5.2.22.4.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>5.2.23.</td><td>（略）</td><td></td><td>5.2.23.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>5.2.23.1.
～
5.2.25.</td><td>（略）</td><td></td><td>5.2.23.1.
～
5.2.25.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>5.3.</td><td>ADS を装備した車両のための特別規定
協定規則第 157 号に定める自動車線維持システム以外の自動運転システムを搭載した車両の制動装置は、以下の要件を満たすものとする。
Special Provisions for vehicles equipped with an Automated Driving System
The braking equipment of any vehicle equipped with an Automated Driving System, other than Automated Lane Keeping Systems as defined in UN Regulation No. 157, shall fulfil the following requirements.</td><td></td><td>（追加）</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5.3.1.</td><td>ADS は、関連する国内および／または国際的な技術基準、並びに作動を規定する関連する国内法規に適合するよう設計され、かつ、その作動が技術的手段により、これらが適用される管轄区域に限定されることを条件として、車両の制動装置を制御することができる。この要件への適合は、認可申請時にメーカーが申告するものとする。

An ADS may control the vehicle’s braking equipment providing that the ADS is designed to comply with relevant national and/or international technical regulations and relevant national legislation governing operation, and providing that its</td><td>Yes No</td><td>（追加）</td><td></td><td></td></tr>
</table>

新			旧		
	activation is restricted by technical means to the jurisdiction(s) where these apply. Compliance with this requirement shall be declared by the manufacturer at the time of the application for approval.				
5.3.2.	ADS が作動している間、適用する本協定規則の性能要件への適合は、附則 8 に従って証明するものとする。 Compliance with the applicable performance requirements of this UN Regulation whilst the ADS is active shall be demonstrated in accordance with Annex 8.	付表 8 参照 See attachment 8	(追加)		
5.3.2.1.	ADS と制動装置間の伝送リンク（ADS 自体を除く）は、附則 8 の要件を適用するものとする。 The transmission links between the ADS and the braking equipment (excluding the ADS itself), are subject to the requirements of Annex 8.	付表 8 参照 See attachment 8	(追加)		
5.3.3.	ADS が作動している間、本協定規則で規定する検出された故障は ADS に伝送されるものとする。 Whilst the ADS is active, detected faults as specified in this UN Regulation shall be transmitted to the ADS.	Pass Fail	(追加)		
附則 6 Annex 6			附則 6 Annex 6		
4.～ 4.4.	(略)		4.～ 4.4.	(略)	
附則 8 Annex 8			附則 8 Annex 8		
4.～ 4.1.2.	(略)		4.～ 4.1.2.	(略)	

別表 2-1

Appendix 2-1

5.2.8.1. ～ 5.2.20.7.	(略)

別表 2-1

Appendix 2-1

5.2.8.1. ～ 5.2.20.7.	(略)

新

5.2.22.

制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号の発生

Generation of a braking signal to illuminate stop lamps

ADS,自動指令制動又は減速力を発生させる回生制動

Automated Driving System, Automatically commanded braking and/or regenerative braking which produce a retarding force

	要件 Requirement		実証 Demonstration		判定 Judgment
	減速度 Decelerations [m/s²]	信号発生 Signal generation	減速度 Deceleration [m/s²]	信号発生 Signal generation	
ADS Automated Driving System	≦ 1.3	発生してもよい May be generate		Yes No	
閾値 Threshold [ ] m/s²	＞ 1.3	発生する Shall be generated		Yes No	Pass Fail
自動指令制動 Automatically commanded braking	≦ 1.3	発生してもよい May be generate		Yes No	
閾値 Threshold [ ] m/s²	＞ 1.3	発生する Shall be		Yes No	Pass Fail

旧

5.2.22.

制動灯及び補助制動灯点灯用制動信号の発生

Generation of a braking signal to illuminate stop lamps

自動指令制動又は減速力を発生させる回生制動

Automatically commanded braking and/or regenerative braking which produce a retarding force

	要件 Requirement		実証 Demonstration		判定 Judgment
	減速度 Decelerations [m/s²]	信号発生 Signal generation	減速度 Deceleration [m/s²]	信号発生 Signal generation	
(追加)					
自動指令制動 Automatically commanded braking	≦ 1.3	発生してもよい May be generate		Yes No	
閾値 Threshold [ ] m/s²	＞ 1.3	発生する Shall be		Yes No	Pass Fail

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>generated</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>回生制動

Regenerative braking</td><td>≦ 1.3</td><td>発生してもよい
May be generate</td><td></td><td>Yes No</td><td></td></tr>
<tr><td>閾値

Threshold
[ ]
m/s²</td><td>＞ 1.3</td><td>発生する
Shall be generated</td><td></td><td>Yes No</td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>ちらつき回避の手段
Measures for avoiding flickering</td><td colspan="5">スイッチオフのヒステリシス / 平均化 / 時間遅延 / その他（ ）
Switch-off-hysteresis / Averaging / Time delay / Others( )</td></tr>
</table>
5.2.20.7.
～ （略）
付表 8
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>generate</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>回生制動

Regenerative braking</td><td>≦ 1.3</td><td>発生してもよい
May be generate</td><td></td><td>Yes No</td><td></td></tr>
<tr><td>閾値

Threshold
[ ]
m/s²</td><td>＞ 1.3</td><td>発生する
Shall be generated</td><td></td><td>Yes No</td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>ちらつき回避の手段
Measures for avoiding flickling</td><td colspan="5">スイッチオフのヒステリシス / 平均化 / 時間遅延 / その他（ ）
Switch-off-hysteresis / Averaging / Time delay / Others( )</td></tr>
</table>
5.2.20.7.
～ （略）
付表 8
</td></tr>
<tr><td>TRIAS 17(2)-R155-01
サイバーセキュリティシステム試験
（協定規則第 155 号（同規則の規則 7.3.（7.3.1.を除く）に限る））

1.～3.（略）

付表
Attached Table
サイバーセキュリティシステム試験記録及び成績
CYBER SECURITY TEST DATA RECORD FORM
（協定規則第 155 号（規則 7.3.車両型式に関する要件（規則 7.3.1.を除く）））

（略）</td><td>TRIAS 17(2)-R155-01
サイバーセキュリティシステム試験
（協定規則第 155 号（同規則の規則 7.3.（7.3.1.を除く）に限る））

1.～3.（略）

付表
Attached Table
サイバーセキュリティシステム試験記録及び成績
CYBER SECURITY TEST DATA RECORD FORM
（協定規則第 155 号（規則 7.3.車両型式に関する要件（規則 7.3.1.を除く）））

（略）</td></tr>
</table>

新	旧
○試験成績 Test Results	○試験成績 Test Results

新

要件 Requirements		適合性 Conformity
段落 Parafraph	内容 Contents	
7.3.2	(略)	pass / fail
7.3.3.	(略)	(略)
7.3.4.	The vehicle manufacturer shall protect the vehicle type against risks identified in the vehicle manufacturer's risk assessment. Proportionate mitigations shall be implemented to protect the vehicle type. The mitigations implemented shall include all mitigations referred to in Annex 5, Part B and C which are relevant for the risks identified. However, if a mitigation referred to in Annex 5, Part B or C, is not relevant or not sufficient for the risk identified, the vehicle manufacturer shall ensure that another appropriate mitigation is implemented. In particular, for type approvals of vehicles of Categories M, N and O first issued before 1 July 2024, and for type approvals of vehicles of Category L first issued before 1 July 2029, and for each extension thereof, the vehicle manufacturer shall ensure that another appropriate mitigation is implemented if a mitigation measure referred to in Annex 5, Part B or C is technically not feasible. The respective assessment of the technical feasibility shall be provided by the manufacturer to the approval authority.	(略)
7.3.5.～ 7.3.8.	(略)	(略)

TRIAS 17(2)-R100(1)-03
高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（車両））

旧

要件 Requirements		適合性 Conformity
段落 Parafraph	内容 Contents	
7.3.2	(略)	
7.3.3.	(略)	pass / fail
7.3.4.	The vehicle manufacturer shall protect the vehicle type against risks identified in the vehicle manufacturer's risk assessment. Proportionate mitigations shall be implemented to protect the vehicle type. The mitigations implemented shall include all mitigations referred to in Annex 5, Part B and C which are relevant for the risks identified. However, if a mitigation referred to in Annex 5, Part B or C, is not relevant or not sufficient for the risk identified, the vehicle manufacturer shall ensure that another appropriate mitigation is implemented. In particular, for type approvals prior to 1 July 2024, the vehicle manufacturer shall ensure that another appropriate mitigation is implemented if a mitigation measure referred to in Annex 5, Part B or C is technically not feasible. The respective assessment of the technical feasibility shall be provided by the manufacturer to the approval authority.	(略)
7.3.5.～ 7.3.8.	(略)	(略)

TRIAS 17(2)-R100(1)-02
高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（車両））

新

(略)

付表
Attached Table

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

(略)

２．（1）①（a)～(c)（略）

(d) 工具を使用せず分離が可能なコネクタ（車両インレットを含む）は以下のいずれかに適合すること。(5.1.1.3.)
Connectors (including vehicle inlet) are deemed to meet this requirement. (5.1.1.3.)

確認箇所 Confirmation parts	確認項目 Confirmation item	結果 Result	測定値[ms] Time[ms]
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	

(注)選択した項目の記号を記載すること。
(Note) Enter alphabet in the selected confirmation item.
確認項目「C」を選択した場合には「測定値」欄に電圧が直流60V以下、交流30V （実効値）以下になるまでに要する時間を記載すること。
When confirmation item "C" is selected, enter the time that the voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) in "time" column.

(略)

(5) 電気パワートレイン搭載車両の識別(5.5.)
Identification of electric power trained vehicles.(5.5.)

① 高電圧電気パワートレインを搭載したカテゴリーM2/N2 およびM3/N3 の車両には、附則10 に規定するラベルを装着するものとする。(5.5.1.)　適・否・該当無し
Pass/Fail/ NA

旧

(略)

付表
Attached Table

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

(略)

２．（1）①（a)～(c)（略）

(d) 工具を使用せず分離が可能なコネクタ（車両インレットを含む）は以下のいずれかに適合すること。(5.1.1.3.)
Connectors (including vehicle inlet) are deemed to meet this requirement. (5.1.1.3.)

確認箇所 Confirmation parts	確認項目 Confirmation item	結果 Result	測定値[ms] time[ms]
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	
(略)		(略)	

注)選択した項目の記号を記載すること。
(Note) Enter alphabet in the selected confirmation item.
確認項目「D」を選択した場合には「測定値」欄に電圧が直流60V以下、交流30V （実効値）以下になるまでに要する時間を記載すること。
When confirmation item "D" is selected, enter the time that the voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) in "time" column.

(略)

（新規）

新	旧
On vehicles of the categories M2/N2 and M3/N3, equipped with a high voltage electricpower train, labels shall be installed as specified in Annex 10.(5.5.1.) ② UN 規則No. 134 の7.1.7 項の要件を満たす場合、5.5.1 項の要件は満たされたものとみなす。(5.5.1.1.) 適・否・該当無し Pass/Fail/ NA The requirement of paragraph 5.5.1. shall be considered to be satisfied in the case that the requirement of paragraph 7.1.7. of UN Regulation No. 134 is satisfied.(5.5.1.1.) ③ ディーゼルまたはガソリンで走行するハイブリッド電気自動車の場合、高電圧パワートレインは、REESS の容量に関係なく、第1 のエネルギー源とみなす。(5.5.2.) 適・否・該当無し Pass/Fail/ NA For hybrid electric vehicles running on diesel or gasoline, the high voltage powertrain shall be considered its first energy source, independent of the capacity of the REESS.(5.5.2.) ④ これらのラベルは、車両の前部とともに車両の左側面および右側面に配置するものとし、側面については、フロントドアがあればその近くとする。 フロントドアがない場合には、車両長さの前3 分の1 にラベルを配置しなければならない。 さらに、カテゴリーM2 およびM3 の車両については、ラベルを車両の後部に装着するものとする。(5.5.3.) 適・否・該当無し Pass/Fail/ NA These labels shall be placed on the front of the vehicle and on the left side as well as on the right side of the vehicle; for the side if available in vicinity of a front door. If there is no front door available, the label has to be placed on the first third of the vehicle length. In addition, for vehicles of category M2 and M3, a label shall be fixed to the rear of the vehicle.″(5.5.3.) 以下（略）	以下（略）

新

TRIAS 30-R041-03

二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）

１．～３．（略）

別表（略）

付表

二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）

Test for regard to noise with motor cycles (UN Regulation No. 41)

１．試験自動車

Test vehicle

（略）

2. 試験施設

Test facility

施設 Facility	施設要件 Requirement	検定日 Test date	検定有効日 Expiry date
屋外 Outdoor	ISO 10844 ： 2014 or ISO 10844 ： 2021		

３．～６．（略）

付録　（略）

別表１～３（略）

TRIAS 31-J042R154-05

軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）

1.～4.（略）

別表 1

測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

項目		桁表記及び末尾処理
（略）		（略）
排出ガス測定値（補正前）	CO	（略）
	THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載 (g/km)
	NMHC	（略）
	NOx	（略）

旧

TRIAS 30-R041-03

二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）

１．～３．（略）

別表（略）

付表

二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）

Test for regard to noise with motor cycles (UN Regulation No. 41)

１．試験自動車

Test vehicle

（略）

2. 試験施設

Test facility

施設 Facility	施設要件 Requirement	検定日 Test date	検定有効日 Expiry date
屋外 Outdoor	ISO 10844 ： 2014		

３．～６．（略）

付録　（略）

別表１～３（略）

TRIAS 31-J042R154-04

軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）

1.～4.（略）

別表 1

測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

項目		桁表記及び末尾処理
（略）		（略）
排出ガス測定値（補正前）	CO	（略）
	THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載
	NMHC	（略）
	NOx	（略）

新			旧		
	PM	(略)		PM	(略)
	PN	(略)		PN	(略)
再生調整係数(Ki)：加法	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(g/km)	再生調整係数(Ki)：加法	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載(g/km)、又は小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(g/km)		THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載
	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(g/km)		NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(g/km)		NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(g/km)		PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
(略)		(略)	(略)		(略)
劣化補正値(DF)：加法	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(協定規則第 154 号による場合)(g/km)	劣化補正値(DF)：加法	CO	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(協定規則第 154 号による場合)(g/km)		NMHC	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(協定規則第 154 号による場合)(g/km)		NOx	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)、又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(協定規則第 154 号による場合)(g/km)		PM	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(g/km)
	PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(#10^{11}/km)、又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(協定規則第 154 号による場合)(#10^{11}/km)		PN	規制値の下位 2 桁目を四捨五入し、下位 1 桁目まで記載(#10^{11}/km)
(略)		(略)	(略)		(略)
最終排出ガス値	CO	(略)	最終排出ガス値	CO	(略)
	THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載(g/km)		THC	小数第 4 位を四捨五入し，小数第 3 位まで記載
	NMHC	(略)		NMHC	(略)
	NOx	(略)		NOx	(略)
	PM	(略)		PM	(略)

新

	PN	（略）
（略）		（略）

試験帳票～試験用紙（略）

TRIAS 32-J052R048-06

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

灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績

（略）

1. 一般規定

項番号	項目	判定	備考
（略）			
3.9.2.	（略）		
3.9.4.	アンサーバック機能を有する灯火は、3.15. 及び 4.29. に規定された条件に従って作動するものとする。 The lamp(s) used for answer-back signal shall operate according to the conditions specified in paragraph 3.15. and 4.29.	適・否 Pass・Fail	
（略）			

2. 個別規定

項番号	項目	装備	取付位置及び	幾何学的視認	方向	電気結線	点灯操作状態表示装置 又は 点灯作動状態表示装置	その他の要件	備考

旧

	PN	（略）
（略）		（略）

試験帳票～試験用紙（略）

TRIAS 32-J052R048-05

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

灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績

（略）

1. 一般規定

項番号	項目	判定	備考
（略）			
3.9.2.	（略）		
（新設）			
（略）			

2. 個別規定

項番号	項目	装備	取付位置及び	幾何学的視認	方向	電気結線	点灯操作状態表示装置 又は 点灯作動状態表示装置	その他の要件	備考

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>個数</td><td>性又は視認性</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="10">（略）</td></tr>
<tr><td>4.28</td><td colspan="9">（略）</td></tr>
<tr><td>4.29</td><td>アンサーバック機能を有する灯火Answer-back signal</td><td>有・無
Y / N</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>適・否
Pass・Fail</td><td>—</td><td>適・否
Pass・Fail</td><td></td></tr>
</table>
以下略
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>個数</td><td>性又は視認性</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="10">（略）</td></tr>
<tr><td>4.28</td><td colspan="9">（略）</td></tr>
<tr><td colspan="10">（新設）</td></tr>
</table>
以下略
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 32-R053-02
二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
（協定規則第 53 号）

1. （略）
2. （略）
2.1. 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。非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。
2.2. （略）
3. （略）

付表 1-1.
二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績
（協定規則第 53 号）

（略）

◎試験成績
1. 一般仕様
<table>
<tr><th>項番号</th><th>項目</th><th>判定</th><th>備考</th></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
<tr><td>5.13.</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 32-R053-02
二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
（協定規則第 53 号）

1. （略）
2. （略）
2.1. 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。

2.2. （略）
3. （略）

付表 1-1.
二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績
（協定規則第 53 号）

（略）

◎試験成績
1. 一般仕様
<table>
<tr><th>項番号</th><th>項目</th><th>判定</th><th>備考</th></tr>
<tr><td colspan="4">（略）</td></tr>
<tr><td>5.13.</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			
	（略） 配光可変型前照灯システム（AFS）　白色 （略） （略） Adaptive front lighting system (AFS)　white		
（略）			
5.15.8.	（略）		
5.15.9.	配光可変型前照灯システム（AFS）（6.18.項） Adaptive front lighting system (AFS) (paragraph 6.18.)	有・無 Yes・No	
5.17. ～ 5.22. （略）			

付表 1-2.～付表 2-17.（略）

付表 2-18.
Attached Table 2-18.

◎試験成績
Test results
2.個別仕様
2.Individual specifications

項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks
6.18.	配光可変型前照灯システム（AFS） 以下に別段の規定がない場合、本規則のすれ違いビームヘッドランプ（6.2.項）に関する要件が AFS の関連部品に適用される。 Adaptive front lighting system (AFS) Where not otherwise specified below, the requirements for the		

旧			
	（略） （新設） （略） （略） （新設）		
（略）			
5.15.8.	（略）		
（新設）			
5.17. ～ 5.22. （略）			

付表 1-2.～付表 2-17.（略）

（新設）

新				旧
	passing-beam headlamps (paragraph 6.2.) of this Regulation apply to the relevant part of the AFS.			
6.18.1.	有無 任意 Presence Optional	有・無 Yes・No		
6.18.2.	数 1個 Number One	適・否 Pass・Fail		
6.18.4.	位置 AFSは、その後のテスト手順に先立ち、当該ニュートラル状態に設定するものとする。 Position The AFS shall, prior to the subsequent test procedures, be set to the neutral state.	適・否 Pass・Fail		
6.18.4.1.	幅及び高さ In width and height			
6.18.4.1.1.	独立 AFS 取り付けユニットを別のフロントランプの上、下または片側に取り付けることができる。これらのランプが縦に並ぶ場合には、その AFS 取り付けユニットの基準中心が車両の中央縦断面内に位置するものとする。これらのランプが横に並ぶ場合には、それらの基準中心が車両の中央縦断面に関して対称であるものとする。 An independent AFS installation unit may be installed above, below or to one side of another	適・否 Pass・Fail		

新					旧
			front lamp: if these lamps are one above the other the reference centre of the AFS installation unit shall be located within the median longitudinal plane of the vehicle; if these lamps are side by side their reference centre shall be symmetrical in relation to the median longitudinal plane of the vehicle.		
		6.18.4.1.2.	別のフロントランプと相互組み込み式の AFS 取り付けユニットは、その基準中心が車両の中央縦断面内に位置するように装着するものとする。ただし、AFS 取り付けユニットと並べて、独立の走行ビームヘッドランプ、またはフロントポジションランプと相互組み込み式の走行ビームヘッドランプも装着する場合は、それらの基準中心が車両の中央縦断面に関して対称であるものとする。 An AFS installation unit that is reciprocally incorporated with another front lamp, shall be fitted in such a way that its reference centre lies within the median longitudinal plane of the vehicle. However, when the vehicle is also fitted with an independent driving beam headlamp, or	適・否 Pass・Fail		

新			旧
	a driving-beam headlamp that is reciprocally incorporated with a front position lamp alongside the AFS installation unit, their reference centre shall be symmetrical in relation to the median longitudinal plane of the vehicle.		
6.18.4.1.3.	2個のAFS取り付けユニットの一方または両方が別のフロントランプと相互組み込み式になっているものは、それらの基準中心が車両の中央縦断面に関して対称になるように取り付けるものとする。 Two AFS installation units, of which either one or both are reciprocally incorporated with another front lamp shall be installed in such a way that their reference centres are symmetrical in relation to the median longitudinal plane of the vehicle.	適・否 Pass・Fail	
6.18.4.1.4.	屈曲照明を生じる追加の灯火ユニットを取り付ける場合は、協定規則第149号により AFS の一部として型式認可された追加灯火ユニットを以下の条件で取り付けるものとする： 1 対以上の追加灯火ユニットの場合は、それらの基準中	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	心が車両の中央縦断面に関して対称になるように取り付けるものとする。 単一の追加灯火ユニットの場合は、その基準中心が車両の中央縦断面と一致するものとする。 If installed, additional lighting unit(s) which provide bend lighting, type approved as part of the AFS according to UN Regulation No. 149, shall be installed under the following conditions: In the case of (a) pair(s) of additional lighting units, they shall be installed so that their reference centre(s) are symmetrical in relation to the median longitudinal plane of the vehicle. In the case of a single additional lighting unit, its reference centre shall be coincident with the median longitudinal plane of the vehicle.		
6.18.4.1.5.	高さ：地上高最低 500 mm、最高 1,200 mm 。 Height: a minimum of 500 mm and a maximum of 1,200 mm above the ground.	適・否 Pass・Fail	
6.18.4.1.6.	長さ：車両前部の位置。発する光が直接的に、あるいはリアビューミラーおよび／または車両の反射面によって	適・否 Pass・Fail	

新				旧
	間接的に運転者に不快さを生じさせなければ、この要件の充足とみなす。 In length: at the front of the vehicle. This requirement is regarded as satisfied if the light emitted does not cause discomfort to the driver either directly or indirectly by means of the rear-view mirrors and/or reflective surfaces of the vehicle.			
6.18.4.1.7.	AFS 取り付けユニットが 2 個の場合：2 つの AFS 取り付けユニットの照射面の間隔が 200 mm を超えてはならない。 In the case of two AFS installation units: the distance separating the illuminating surfaces of two AFS installation units must not exceed 200 mm.	適・否 Pass・Fail		
6.18.5.	幾何学的視認性 提供される各灯火機能およびモードについて： 申請者の説明により、前記機能およびモードを実行するために通電される少なくとも 1 つの灯火ユニットが本規則の 6.2.4.項により各灯火機能について規定された幾何学的視認角度を満たすものとする。異なる複数の角度要件に適合させるために個別の灯火ユニットを使用してもよい。	適・否 Pass・Fail		

新				旧
		Geometric visibility For each lighting function and mode provided: The angles of geometric visibility prescribed for the respective lighting functions according to paragraph 6.2.4. of this Regulation, shall be met by at least one lighting unit that is energized to perform said function and mode(s), according to the description of the applicant. Individual lighting units may be used to comply with the requirements for different angles.		
	6.18.5.1.	垂直の向き： ヘッドランプの垂直傾斜を本規則の 6.2.5.1.項から6.2.5.4.項に記載の手順に従って設定するものとする。 Vertical orientation: the vertical inclination of the headlamp shall be set according the procedure described in the paragraphs 6.2.5.1. through 6.2.5.4. of this Regulation.		
	6.18.5.2.	ヘッドランプレベリングシステム Headlamp levelling system		
	6.18.5.2.1.	ヘッドランプのレベリング装置が 6.18.5.1.項の要件を満たす必要がある場合に	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	は、その装置を自動式にするものとする。 In the case where a headlamp levelling device is necessary to satisfy the requirements of paragraph 6.18.5.1., the device shall be automatic.		
6.18.5.2.2.	この装置が故障した場合、すれ違いビームは、下への傾きが装置の故障発生時よりも小さくなる位置を取らないものとする。 In the event of a failure of this device, the passing beam shall not assume a position in which the dip is less than it was at the time when the failure of the device occurred.	適・否 Pass・Fail	
6.18.5.2.3.	ビームの向きの初期設定を調節した後、本規則の6.2.5.1.項から6.2.5.4.項の仕様に従い、当該車両のすべての荷重条件について、すれ違いビームの垂直傾斜を検証するか、あるいは（該当する場合）上記6.18.5.1.項により基本すれ違いビームのカットオフを形成し、またはそれに寄与するすべての異なる灯火ユニットの垂直傾斜を検証するものとする。 After adjustment of the initial setting of beam orientation, the vertical inclination of the	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	passing beam or, when applicable, the vertical inclination of all different lighting units that provide or contribute to the cut-off(s) of the basic passing beam according to paragraph 6.18.5.1. above, shall be verified for all loading conditions of the vehicle in accordance with the specifications in paragraphs 6.2.5.1. to 6.2.5.4. of this regulation.		
6.18.5.3.	AFS 用に HIAS を取り付けてもよい。この場合、本規則の 6.2.5.5.項および 6.2.5.6.項に規定された要件を満たすものとする。 An HIAS may be installed for the AFS. In this case the requirements as specified in paragraph 6.2.5.5. and 6.2.5.6. of this Regulation shall be fulfilled.	適・否 Pass・Fail	
6.18.5.4.	AFS と同時に追加の灯火ユニットを作動させてもよい。この場合、本規則の 6.2.5.7.項および 6.2.5.8.項に規定された要件を満たすものとする。 Additional lighting unit(s) may be activated in conjunction with the AFS. In this case the	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	requirement as specified in paragraph 6.2.5.7. and 6.2.5.8. of this Regulation shall be fulfilled.		
6.18.6.	電気接続 Electrical connections		
6.18.6.1.	すれ違いビームの灯火： (a) すれ違いビームに切り替えるためのコントロール装置は、すべての主ビームヘッドランプを同時にスイッチオフするものとする。 (b) すれ違いビームは、主ビームと同時にスイッチオンを維持してもよい。 (c) ディスチャージ光源であるすれ違いビーム用の灯火ユニットの場合、そのガスディスチャージ光源は、主ビームの点灯中にスイッチオンを維持するものとする。 Passing-beam lighting: (a) The control for changing over to the passing beam shall switch OFF all main-beam headlamps simultaneously; (b) The passing beam may remain switched ON at the same time as the main-beams; (c) In the case of lighting units for the passing beam being discharge light sources, the gas discharge light sources shall remain switched ON during the	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	main-beam operation.		
6.18.6.2.	すれ違いビームヘッドランプのスイッチオン／オフは、本規則の 5.10. 項および 6.2.6. 項の「電気接続」に関する要件を満たすものとする。 The passing-beam headlamps switching ON and OFF shall fulfil the requirements for “Electrical connection” in paragraph 5.10. and 6.2.6. of this Regulation.	適・否 Pass・Fail	
6.18.6.3.	AFS の自動点灯 以下に規定する AFS 灯火機能の提供クラスおよびそのモード間の切り替えは、運転者と他の道路利用者のいずれに対しても不快さ、注意散漫またはグレアを生じさせることなく、自動的に実行されるものとする。 以下の条件は、すれ違いビームの各クラスおよびそのモードの作動を対象とし、該当に応じて主ビームおよび／または主ビームの適応の作動を対象とする。 Automatic operation of the AFS The changes within and between the provided classes and their modes of the AFS lighting functions as specified below, shall be performed automatically without	適・否 Pass・Fail	

新			旧
	causing discomfort, distraction or glare, neither for the driver nor for the other road users. The following conditions apply for the activation of the classes and their modes of the passing beam and, where applicable, of the main-beam and/or the adaptation of the main-beam.		
6.18.6.3.1.	すれ違いビームのクラス C モードは、別のすれ違いビームクラスのいずれのモードも作動していないときに作動するものとする。 The class C mode(s) of the passing beam shall be activated if no mode of another passing beam class is activated.	適・否 Pass・Fail	
6.18.6.3.2.	すれ違いビームのクラス V モードは、以下の 1 つ以上の条件が自動的に検出された（V 信号を出力する）場合以外、作動しないものとする： (a) 市街地内の道路、かつ車両の速度が 60 km/h 以下、 (b) 固定照明を備える道路、かつ車両の速度が 60 km/h 以下、 (c) 路面輝度 1 cd/m^2 および／または水平路面照度 10 lx を継続的に超過、 (d) 車両の速度が 50 km/h 以下。 The class V mode(s) of the passing beam shall not	適・否 Pass・Fail	

新					旧
				operate unless one or more of the following conditions is/are automatically detected (V-signal applies): (a) Roads in built-up areas and the vehicle’s speed not exceeding 60 km/h; (b) Roads equipped with a fixed illumination, and the vehicle’s speed not exceeding 60 km/h; (c) A road surface illumination of 1 cd/m2 and/or a horizontal road illumination of 10 lx being exceeded continuously; (d) The vehicle’s speed not exceeding 50 km/h.		
			6.18.6.3.3.	すれ違いビームのクラス E モードは、車両の速度が 60 km/h を超えるとともに以下の 1 つ以上の条件が自動的に検出された場合以外、作動しないものとする： (a) 道路特性が自動車道路条件と一致するか、または車両の速度が 110 km/h を超える（E 信号を出力する）。 (b) すれ違いビームのクラス E モードの場合であって、認可文書／通知書システムにより、協定規則第 149 号、表 12 の「データセット」にのみ準拠している。 The class E mode(s) of the passing beam shall not operate unless the	適・否 Pass・Fail	

新							旧
				vehicle’s speed exceed 60 km/h and one or more of the following conditions is /are automatically detected: (a) The road characteristics correspond to motorway conditions or the vehicle’s speed exceeds 110 km/h (E-signal applies); (b) In case of a class E mode of the passing beam which, according to the system’s approval documents / communication sheet, complies with a “data set” of UN Regulation No. 149, Table 12 only.			
			6.18.6.3.4.	すれ違いビームのクラス W モードは、フロントフォグランプ（ある場合）がスイッチオフの状態で道路の湿潤が自動的に検出された（W 信号を出力する）場合以外、作動しないものとする。 The class W-mode(s) of the passing beam shall not operate unless the front fog lamp, if any, are switched OFF and the wetness of the road has been automatically detected (W-signal applies).	適・否 Pass・Fail		
		6.18.6.4.		運転者が AFS をニュートラル状態に設定し、それを自動操作に戻すことがつねに可	適・否 Pass・Fail		

新				旧
	能であるものとする。 It shall always be possible for the driver to set the AFS to the neutral state and to return it to its automatic operation.			
6.18.7.	テルテール Tell-tale			
6.18.7.1.	本規則の 6.2.7.項の規定（すれ違いビームヘッドランプに関する）は、AFS の個別部分に適用される。 The provision of paragraphs 6.2.7. (for the passing-beam headlamp) of this Regulation apply to the respective parts of an AFS.			
6.18.7.2.	AFS 用の視覚的故障テルテールは義務装備であり、非点滅式とする。AFS 制御信号に関して故障が検出されるか、または協定規則第 149 号の 4.13.項に従って故障信号を受け取ったときには必ずこのテルテールが作動されるものとし、その故障継続中は点灯状態を維持するものとする。これを一時的に中止してもよいが、推進システムを始動および停止する装置のスイッチオン／オフ時に必ず再開されるものとする。 A visual failure tell-tale for AFS is mandatory. It shall be non-flashing. It shall be activated whenever a failure is	適・否 Pass・Fail		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>detected with respect to the AFS control signals or when a failure signal is received in accordance with paragraph 4.13. of UN Regulation No. 149. It shall remain activated while the failure is present. It may be cancelled temporarily but shall be repeated whenever the device which starts and stop the propulsion system is switched ON and OFF.</td><td></td><td></td></tr>
</table>
以下略
</td><td>以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS 32-R149-02
照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表（略）

付表（略）

付表（略）

4.一般技術要件
（略）

走行用前照灯の試験記録および成績
（略）

クラスＣおよびＶのすれ違い用前照灯の試験記録および成績
（略）</td><td>TRIAS 32-R149-02
照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表（略）

付表（略）

付表（略）

4.一般技術要件
（略）

走行用前照灯の試験記録および成績
（略）

クラスＣおよびＶのすれ違い用前照灯の試験記録および成績
（略）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>

配光可変型前照灯の試験記録および成績

5.3.～5.3.2.（略）

<table>
<tr><td>5.3.2.1.</td><td>システム（車両）の左右それぞれの側について、またはシステムに関しカテゴリーL3 の車両用の AFS の場合には、ニュートラル状態のすれ違いビームは、少なくとも 1 つの照明ユニットにより、附則 5 に定義された「カットオフ」を生成するものとする。または、
For each side of the system (vehicle) or in the case of AFS for vehicles of category L3 for the system the passing-beam in its neutral state shall produce from at least one lighting unit a “cut-off” as defined in Annex 5 or,</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>

5.3.2.1.1.（略）

<table>
<tr><td>5.3.2.4.</td><td>規定モードのすれ違いビームを照射する際、システムは、表 7 のパート A の各セクション（C、V、E、W）（光度値）および表 8（Imax および「カットオフ」位置）の要件とともに附則 5 の 2.1 項（非対称「カットオフ」の定義）の要件を満たすものとする。カテゴリーL3 の車両用の AFS については、規定モードのすれ違いビームを照射する際、システムは、本規則の 5.4 項に規定されたクラス DS のすれ違いビームに関する要件を満たすものとする。
When emitting a specified mode of the passing-beam, the system shall meet the requirements in the respective section (C, V, E, W) of part A of the Table 7 (photometric values) and in Table 8 (Imax and “cut-off” positions), as well as paragraph 2.1. (asymmetric “cut-off” definition) of Annex 5. For AFS for vehicles of category L3, when emitting a specified mode of the passing-beam, the system shall meet the requirements for passing-beam of Class DS specified in paragraph 5.4. of this Regulation.</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>

</td><td>

配光可変型前照灯の試験記録および成績

5.3.～5.3.2.（略）

<table>
<tr><td>5.3.2.1.</td><td>システム（車両）の左右それぞれの側について、ニュートラル状態のすれ違いビームは、少なくとも 1 つの照明ユニットにより、附則 5 に定義された「カットオフ」を生成するものとする。または、
For each side of the system (vehicle) the passing-beam in its neutral state shall produce from at least one lighting unit a ″cut-off″ as defined in Annex 5 or,</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>

5.3.2.1.1.（略）

<table>
<tr><td>5.3.2.4.</td><td>規定モードのすれ違いビームを照射する際、システムは、表 7 のパート A の各セクション（C、V、E、W）（光度値）および表 8（Imax および「カットオフ」位置）の要件とともに附則 5 の 2.1 項（非対称「カットオフ」の定義）の要件を満たすものとする。
When emitting a specified mode of the passing-beam, the system shall meet the requirements in the respective section (C, V, E, W) of part A of Table 7 (photometric values) and in Table 8 (Imax and ″cut-off″ positions), as well as paragraph 2.1. (asymmetric ″cut-off″ definition) of Annex 5.</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>5.3.2.5.～5.3.3.3.1.（略）

<table><tr><td>5.3.3.4.</td><td>システムは右側と左側の照明ユニットがそれぞれ HV 点において少なくとも 1.60×10^{4}cd を発生するように作製されるものとする。カテゴリーL3 の車両用の ADB の場合、各取り付けユニットが HV 点において少なくとも 1.60×10^{4}cd を発生するものとする。
The system shall be so made that the lighting unit(s) of the right side and of the left side each provide at least 1.60·10^{4}cd at the point HV. In case of ADB for vehicles of category L3, each installation unit shall provide at least 1.60·10^{4}cd at the point HV.</td><td>（略）</td></tr></table>
以下略</td><td>5.3.2.5.～5.3.3.3.1.（略）

<table><tr><td>5.3.3.4.</td><td>システムは右側と左側の照明ユニットがそれぞれHV点において少なくとも 1.62×10^{4}cd を発生するように作製されるものとする。カテゴリーL3 の車両用の ADB の場合、各取り付けユニットが HV 点において少なくとも 1.62×10^{4}cd を発生するものとする。
The system shall be so made that the lighting unit(s) of the right side and of the left side each provide at least 1.62·10^{4}cd at the point HV. In case of ADB for vehicles of category L3, each installation unit(s) shall provide at least 1.62·10^{4}cd at the point HV.</td><td>（略）</td></tr></table>
以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS 33(2)-R149-02
照射灯火試験（協定規則第 149 号（側方照射灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表（略）

4.一般技術要件
（略）

側方照射灯の試験記録および成績

5.6.～5.6.1.（略）

削除
削除
削除
削除

以下略</td><td>TRIAS 33(2)-R149-02
照射灯火試験（協定規則第 149 号（側方照射灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表（略）

4.一般技術要件
（略）

側方照射灯の試験記録および成績

5.6.～5.6.1.（略）

<table><tr><td>5.6.2.</td><td>（略）</td></tr><tr><td>5.6.3.</td><td>（略）</td></tr><tr><td>5.6.3.1.</td><td>（略）</td></tr><tr><td>5.6.3.2.</td><td>（略）</td></tr></table>
以下略</td></tr>
</table>

新	旧
TRIAS 35-R150-02 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） 4. 一般技術要件 （略） クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績 （略） 附則 5 形状および寸法の仕様 （略） 附則 6 環境テスト パート 1 耐熱性 1. クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置および タイプ 1 の三角形事前警告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	TRIAS 35-R150-02 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） 4. 一般技術要件 （略） クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績 （略） 附則 5 形状および寸法の仕様 （略） 附則 6 環境テスト パート 1 耐熱性 1. クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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: 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

新			旧		
	after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ºC.			at 23 ° C ± 2 ºC.	
2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.		2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours	
3.2.	蛍光材の場合は100時間 in case of fluorescent materials for a period of 100 hours	

以下略

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）	
3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
（新設）		
（新設）		

以下略

新

TRIAS 35(2)-R148-02

信号灯火試験（協定規則第 148 号（側方灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表

灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

4.	一般技術要件
（略）	

側方灯の試験記録及び成績

5.7.	サイドマーカーランプ（SM1、SM2）
（略）	

（略）

5.7.6.	（略）	（略）
5.7.7.	色彩： 発光色はアンバーとする。ただし、最後方のサイドマーカーランプが集合式もしくは結合式またはリアポジションランプ、リアエンドアウトラインマーカーランプ、リアフォグランプ、ストップランプと相互組み込み式であるか、あるいはリアレトロリフレクターと集合式または発光面の一部が共通である場合には、赤も許容される。 Colour: The colour of the light emitted shall be amber. However, it can be red, if the rearmost side marker lamp is grouped or combined or reciprocally incorporated with the rear position lamp, the rear end-outline marker lamp, the rear fog lamp, the stop lamp, or is grouped with or has part of the light emitting surface in common with the rear retro-reflector.	（略）

旧

TRIAS 35(2)-R148-02

信号灯火試験（協定規則第 148 号（側方灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表

灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

4.	一般技術要件
（略）	

側方灯の試験記録及び成績

5.7.	サイドマーカーランプ（SM1、SM2）
（略）	

（略）

5.7.6.	（略）	（略）
5.7.7.	色彩：発光色はアンバーとする。 Colour:The colour of light emitted shall be amber.	（略）

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>以下略</td><td>以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS 35(2)-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置および
タイプ 1 の三角形事前警告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,</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>TRIAS 35(2)-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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,</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			旧		
	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.			SMV: 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用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.		2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）		1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）	3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours		（新設）		
3.2.	蛍光材の場合は100時間 in case of fluorescent materials for a period of 100 hours		（新設）		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>以下略</td><td>以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS 38-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置および
タイプ 1 の三角形事前警告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</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>TRIAS 38-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

クラス IA、IB 及び IIIA、IIIB のレトロリフレクター（記号「IA」「IB」「IIIA」「IIIB」）の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			旧		
	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.			retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV: 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用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.			2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）		1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）	3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours		（新設）		
3.2.	蛍光材の場合は100時間		（新設）		

新	旧
in case of fluorescent materials for a period of 100 hours	
以下略	以下略
TRIAS 38(2)-R150-02 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） 4. 一般技術要件 （略） クラス 1、2、3 および 4 の再帰反射表示プレートの試験記録および成績 （略） 附則 5 形状および寸法の仕様 （略） 附則 6 環境テスト パート 1 耐熱性 1. クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置およびタイプ 1 の三角形事前警告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	TRIAS 38(2)-R150-02 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） 4. 一般技術要件 （略） クラス 1、2、3 および 4 の再帰反射表示プレートの試験記録および成績 （略） 附則 5 形状および寸法の仕様 （略） 附則 6 環境テスト パート 1 耐熱性 1. クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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,

新			旧		
	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.			SMV: 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用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.		2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）		1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）	3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours		（新設）		
3.2.	蛍光材の場合は100時間		（新設）		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td>in case of fluorescent materials for a period of 100 hours</td><td></td></tr>
</table>
以下略
</td><td>
<table>
<tr><td></td></tr>
</table>
以下略
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 38(3)-R150-01
再帰反射試験（協定規則第 150 号（再帰反射材））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
クラス C、D および E の再帰反射マーキング材の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置および
タイプ 1 の三角形事前警告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</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 38(3)-R150-01
再帰反射試験（協定規則第 150 号（再帰反射材））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
再帰反射装置の試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
クラス C、D および E の再帰反射マーキング材の試験記録および成績

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			旧		
	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.			retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV: 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用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.		2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）		1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）	3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours		（新設）		
3.2.	蛍光材の場合は100時間		（新設）		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td>in case of fluorescent materials for a period of 100 hours</td><td></td></tr>
</table>
以下略
</td><td>
<table>
<tr><td></td></tr>
</table>
以下略
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 41-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
方向指示器の試験記録及び成績

<table>
<tr><td>5.6.</td><td>方向指示器（1、1a、1b、2a、2b、5、6、11、11a、11b、11c、12）</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
表 8 方向指示器の光度

<table>
<tr><td rowspan="2">方向指示器のカテゴリー</td><td rowspan="2">（略）</td><td colspan="2">用途別の cd 単位の最大光度（4.8.3.1.項（b））</td><td rowspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>シングルランプ</td><td>「D」マーク付きランプ（3.3.2.5.2.項）</td></tr>
<tr><td colspan="5">（略）</td></tr>
<tr><td>11a</td><td rowspan="3">（略）</td><td>1.20×10³</td><td rowspan="3">（略）</td><td rowspan="3">（略）</td></tr>
<tr><td>11b</td><td>1.20×10³</td></tr>
<tr><td>11c</td><td>1.20×10³</td></tr>
<tr><td colspan="5">（略）</td></tr>
</table>
以下略
</td><td>
TRIAS 41-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
方向指示器の試験記録及び成績

<table>
<tr><td>5.6.</td><td>方向指示器（1、1a、1b、2a、2b、5、6、11、11a、11b、11c、12）</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>
表 8 方向指示器の光度

<table>
<tr><td rowspan="2">方向指示器のカテゴリー</td><td rowspan="2">（略）</td><td colspan="2">用途別の cd 単位の最大光度（4.8.3.1.項（b））</td><td rowspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>シングルランプ</td><td>「D」マーク付きランプ（3.3.2.5.2.項）</td></tr>
<tr><td colspan="5">（略）</td></tr>
<tr><td>11a</td><td rowspan="3">（略）</td><td>1.20×10²</td><td rowspan="3">（略）</td><td rowspan="3">（略）</td></tr>
<tr><td>11b</td><td>1.20×10²</td></tr>
<tr><td>11c</td><td>1.20×10²</td></tr>
<tr><td colspan="5">（略）</td></tr>
</table>
以下略
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
TRIAS 43(4)-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置に関する技術要件

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV としての再帰反射装置および
タイプ 1 の三角形事前警告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</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>
TRIAS 43(4)-R150-02
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）

<table>
<tr><td>4.</td><td>一般技術要件</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td></tr>
</table>

タイプ 1 および 2 の三角形事前警告装置に関する技術要件

（略）

附則 5
形状および寸法の仕様

（略）

附則 6
環境テスト

パート 1 耐熱性
<table>
<tr><td>1.</td><td>クラス IA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMV 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:
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</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			旧		
	at 23 ° C ± 2 °C.			at 23 ° C ± 2 °C.	
2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用、およびタイプ 2 の三角形事前警告装置用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 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.		2.	クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われてい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。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: 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）		3.	（略）	

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）	
3.	表A6-1に示すパラメータを使用し、EN ISO 4892-2:2013に従って、以下のとおりサンプルを曝露するものとする： The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 using the parameters given in Table A6-1:	（略）
3.1.	再帰反射装置の場合は500時間 in case of retro-reflective devices for a period of 500 hours	
3.2.	蛍光材の場合は100時間 in case of fluorescent materials for a period of 100 hours	

以下略

パート2～パート5
（略）

パート6 耐候性

1.	（略）	
3.	EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.	（略）
（新設）		
（新設）		

以下略

新

TRIAS 43(7)-R138-03

車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号）

1.～3.（略）

別表（略）

車両接近通報装置試験

Uniform provisions concerning the approval of Quiet Road Transport Vehicles with regard to their reduced audibility <QRTV> Test Data Record Form

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

１．～３．（略）

４．試験成績

Test results

6.	仕様 Specifications	判定 Judgment
6.1.	一般仕様 本規則の目的においては、車両は、以下の要件を満たすものとする。 General specifications For the purpose of this Regulation, the vehicle shall fulfil the following requirements.	
6.2.	音響特性 認可用に提出された車両から発する音は、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。 本規則の仕様は、0km/h 超かつ 20km/h 以下を義務付けられた速度範囲として前進及び後退走行状態に適用する。AVAS の作動は、義務付けられている範囲外の車速において許容される。 6.2.8.項の表 2a および表 2b に規定されている、AVAS の音に関する最大音圧レベルが適用する。AVAS の音は、表 2a に記載された速度範囲においては車両の前進走行方向のみに、そして、すべての速度において後退方向について容認される。 型式認可中の試験対象車速以外の AVAS の特性は、附則 4 の自動車製作者等の申告、または追加試験のいずれかによって申告することができる。かかる試験は、自動車製作者等と型式認可当局の間で合意するものとする。	Pass Fail

旧

TRIAS 43(7)-R138-02

車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号）

1.～3.（略）

別表（略）

車両接近通報装置試験

Uniform provisions concerning the approval of Quiet Road Transport Vehicles with regard to their reduced audibility <QRTV> Test Data Record Form

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

１．～３．（略）

４．試験成績

Test results

6.	仕様 Specifications	判定 Judgment
6.1.	一般仕様 本規則の目的においては、車両は、以下の要件を満たすものとする。 General specifications For the purpose of this regulation, the vehicle shall fulfil the following requirement.	
6.2.	音響特性 認可用に提出された車両から発する音は、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。 本規則の仕様は、0km/h 超かつ 20km/h 以下の速度範囲に適用する。AVAS の作動は、仕様範囲外の車速において許容される。AVAS は、規定の作動範囲内または範囲外で内燃エンジンの作動と関係なく作動可能である。	

新			旧		
	AVAS を装備していない車両がその作動音によって下記の表 2a に規定された最小オーバーオールレベルを 3dB(A)以上超える場合には、6.2.8.項の表 3 にある 1/3 オクターブバンドおよび 6.2.3.項の周波数変化率の規定は適用しない。 協定規則第 165 号が適用される車両に、車両後退通報装置が装備されていて、本規則の表 2b に規定された最小オーバーオール レベルを超える聴覚信号を発する場合は、当該車両後退通報装置は、AVAS からの発生音がなくても、後退走行において本規則を満たしているとみなされる。 Acoustics characteristics The sound emitted by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the methods described in Annex 3 to this Regulation. The specifications of this Regulation are applicable in forward and reverse driving condition for the mandatory speed range of greater than 0 km/h up to and inclusive 20 km/h. Operation of an AVAS is permitted at vehicle speeds outside the mandatory speed range, the maximum sound pressure levels for the AVAS sound specified in this Regulation in Table 2a and Table 2b of paragraph 6.2.8. apply. An AVAS sound is only allowed in forward driving direction of the vehicle in the speed range mentioned in Table 2a and for all speeds in reverse direction. AVAS characteristics beside the tested vehicle speeds during type approval can be declared either by manufacturer declaration in Annex 4 or by additional tests. These tests shall be agreed between the manufacturer and the type approval authority. AVAS may be operational independent of the operation of an internal combustion engine inside or outside the mandatory speed range. If a vehicle that is not equipped with an AVAS fulfils the minimum overall levels as specified in Table 2a below with a margin of +3 dB(A) by its natural sound, the specification for one-third octave bands as specified in paragraph 6.2.8. Table 3 and the frequency shift as specified in paragraph 6.2.3. do not apply. If a vehicle in scope of UN Regulation No. 165 is equipped with an audible reverse warning system, providing an	(削除)		AVAS を装備していない車両が下記の表 2 に規定されたオーバーオールレベルを 3dB(A)以上超える場合には、1/3 オクターブバンドおよび周波数変化率の規定は適用しない。 Acoustics characteristics The sound emitted by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the methods described in Annex 3 to this Regulation. The specifications of this Regulation are applicable for the speed range of greater than 0 km/h up to and inclusive 20 km/h. Operation of an AVAS is permitted at vehicle speeds outside the specification range. AVAS may be operational independent of the operation of an internal combustion engine inside or outside of the specified operation range. If the vehicle that is not equipped with an AVAS fulfils the overall levels as specified in table 2 below with a margin of +3 dB(A), the specification for one-third octave bands and the frequency shift do not apply.	Yes No	

新			旧		
	audible signal that exceeds the minimum overall levels as specified in Table 2b of this regulation, the audible reverse warning signal is deemed to fulfil this regulation in reverse driving, without the sound from an AVAS.				
6.2.1.	前進定速試験 Constant speed tests for forward driving		6.2.1.	定速試験 Constant speed tests	
6.2.1. 1.1.	認可のための試験速度は、10km/及び20km/h である。6.2.8.項の表 2a に記載されたその他の速度での適合性は、自動車製作者等の申告によって示すものとする（附則4）。 The test speeds for approval tests are 10 km/h and 20 km/h. Compliance with other speeds covered by Table 2a of paragraph 6.2.8. shall be given by a manufacturer declaration (Annex 4).		6.2.1. 1.	認可のための試験速度は、10km/h および20km/h である。 The test speeds for approval are 10 km/h and 20 km/h.	
6.2.1. 1.2. - - - - - -	附則 3、3.3.2.項の条件下で試験したとき、車両は、下記を満たす音を発するものとする。 6.2.8.項の表 2a に従った指定された速度範囲における最小オーバーオールレベル以上であること。 6.2.8.項の表 3 に従った 1/3 オクターブバンドを少なくとも 2 つ有すること。これらのバンドの少なくとも 1 つの 1/3 オクターブバンドは 1,600Hz 以下とする。 6.2.8.項の表 3 に従った該当する試験速度に関して選択されたバンドにおける最小音圧レベル以上であること。 When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.2., the vehicle shall emit a sound That has a minimum overall sound pressure level for the specified speed range according to Table 2a of paragraph 6.2.8.; That has at least two of the one-third octave bands according to Table 3 of paragraph 6.2.8. At least one of these bands shall be below or within the 1,600 Hz one-third octave band; With minimum sound pressure levels in the chosen bands for the applicable test speeds according to Table 3 of paragraph 6.2.8.;	See appendix 1	6.2.1. 2. - - - - - -	附則 3、3.3.2.項の条件下で試験したとき、車両は、下記を満たす音を発するものとする。 6.2.8.項の表 2 に従った該当する試験速度における最小オーバーオールレベル以上であること。 6.2.8.項の表 2 に従った 1/3 オクターブバンドを少なくとも 2 つ有すること。これらのバンドの少なくとも 1 つの 1/3 オクターブバンドは 1,600Hz 以下とする。 6.2.8.項の表 2、列 3 または列 4 に従った該当する試験速度に関して選択されたバンドにおける最小音圧レベル以上であること。 When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.2, the vehicle shall emit a sound that has a minimum overall sound pressure level for the applicable test speed according to Table 2 of paragraph 6.2.8.; that has at least two of the one-third octave bands according to Table 2 of paragraph 6.2.8. At least one of these bands shall be below or within the 1,600 Hz one-third octave band; with minimum sound pressure levels in the chosen bands for the applicable test speed according to Table 2a of paragraph 6.2.8., column 3 or column 4.	See appendix 1
6.2.1. 1.3.	附則 3、3.3.2.項に基づき車両を試験したとき、車両の内燃機関(ICE)が作動し続けてまたは再始動して測定に干渉したことによって、一連の測定において 10 回連続で有効な測定値が記	Yes No	6.2.1. 3.	附則 3、3.3.2.項に基づき車両を試験したとき、車両の内燃機関が作動し続けてまたは再始動して測定に干渉したことによって、一連の測定において 10 回連続で有効な測定値が記録され	Yes No

新			旧		
	録されなかった場合、当該車両にはこの試験の適用が除外される。 If after a vehicle is tested in accordance with Annex 3 paragraph 3.3.2., for ten consecutive times within a series of measurements without recording a valid measurement because the vehicle's ICE remains active or restarts and interferes with the measurements, the vehicle is exempted from this particular test.			なかった場合、当該車両にはこの試験の適用が除外される。 If after a vehicle is tested in accordance with Annex 3 paragraph 3.3.2., for ten consecutive times within a series of measurements without recording a valid measurement because the vehicle's ICE remains active or restarts and interferes with the measurements, the vehicle is exempted from this particular test.	
6.2.2.	(略)		6.2.2.	(略)	
6.2.2. 1.	附則 3、3.3.3.項の条件下で試験したとき、車両は、6.2.8.項の表 2b に従った最小オーバーオールレベル以上の音を発しなければならない。6.2.8.項の表 2b に記載されたその他の速度での適合性は、自動車製作者等の申告によって示すものとする（附則 4）。 When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.3. the vehicle must emit a sound that has a minimum overall sound pressure level according to Table 2b of paragraph 6.2.8. Compliance with other speeds covered by Table 2b of paragraph 6.2.8. shall be given by a manufacturer declaration (Annex 4).	See appendix 1	6.2.2. 1.	附則 3、3.3.3.項の条件下で試験したとき、車両は、6.2.8.項の表 2、列 5 に従った最小オーバーオールレベル以上の音を発しなければならない。 When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.3. the vehicle must emit a sound that has a minimum overall sound pressure level according to Table 2 of paragraph 6.2.8., column 5.	See appendix 1
6.2.2. 1.1.	(略)		6.2.2. 2.	(略)	
6.2.3.	(略)		6.2.3.	(略)	
6.2.3. 1.1.	(略)		6.2.3. 1.	(略)	
6.2.3. 1.2.	(略)		6.2.3. 2.	(略)	
6.2.4.	停止状態の車両音 停止状態の AVAS の音は、6.2.8 項の表 2a および表 2b に概略された仕様に適合するものとする。 車両は、停止状態にあり、かつ推進システムが作動しているときに限り AVAS の音を発してもよい、そして： - オートマチックトランスミッションの車両の場合、車両の変速位置は、パーキング以外のいずれかのギア位置にする、または - マニュアルトランスミッションの車両の場合、車両の駐車ブレーキを解除する。 車両が停止状態にあり、かつ変速位置が後退走行位置にあるときは、AVAS の音は義務付けられる。 Sound of the vehicle in standstill condition	Pass Fail	6.2.4.	静止音 車両は、静止時に音を発してもよい。 Stationary sound	Yes No

新			旧		
-	An AVAS sound in standstill condition shall be in compliance with the specifications outlined in paragraph 6.2.8, Tables 2a and 2b. The vehicle may emit an AVAS sound only when it is in standstill condition and the propulsion system is activated and: in case of a vehicle with an automatic transmission, the vehicle's gear selector is any gear position other than Park; or in case of a vehicle with a manual transmission, the vehicle's parking brake is released. When the vehicle is in standstill condition and the gear selector is in reverse driving position, an AVAS sound is mandatory.			The vehicle may emit a sound when stationary.	
6.2.5.	運転者による選択が可能な AVAS の音 自動車製作者等は、運転者が選択できる代替音を定めてもよい。これらの音はそれぞれ、6.2.1.項から 6.2.4.項の規定に適合し、認可されるものとする。 附則 3、3.2.3.項に関して、型式認可中の試験対象外の音モードの 6.2.8 項の表 2a および表 2b への適合は、自動車製作者等の申告によって確認するものとする（附則 4）。 Driver selectable AVAS sounds The vehicle manufacturer may define alternative sounds which can be selected by the driver; each of these sounds shall be in compliance and approved with the provisions in paragraphs 6.2.1. to 6.2.4. The compliance with paragraph 6.2.8., Tables 2a and 2b of non-tested sound modes during type approval in respect to Annex 3, paragraph 3.2.3. shall be confirmed by the manufacturer declaration (Annex 4).	Yes No Pass Fail	6.2.5.	運転者による選択が可能な音 自動車製作者等は、運転者が選択できる代替音を定めてもよい。これらの音はそれぞれ、6.2.1.項から 6.2.3.項の規定に適合し、認可されるものとする。 Driver selectable sounds The vehicle manufacturer may define alternative sounds which can be selected by the driver; each of these sounds shall be in compliance and approved with the provisions in paragraphs 6.2.1. to 6.2.3.	Yes No Pass Fail
6.2.6.	AVAS の音のレベルの変動 AVAS が取り付けられている場合、AVAS は、制御ユニットによる管理に基づき自動で、または運転者による選択に基づき手動で、複数の異なる音のレベルで作動してもよい。選択された各音のレベルは、本則 6.2.1.項から 6.2.4.項及び 6.2.8.項に規定された仕様に適合するものとする。 附則 3、3.2.3.項に関して、型式認可中の試験対象以外の音モードの 6.2.8.項の表 2a および表 2b への適合性は、自動車製作者等の申告によって確認するものとする（附則 4）	Pass Fail	6.2.6.	AVAS の音のレベルの変動 AVAS が取り付けられている場合、AVAS は、制御ユニットによる管理に基づき自動で、または運転者による選択に基づき手動で、複数の異なる音のレベルで作動してもよい。選択された各音のレベルは、6.2.1.項から 6.2.3.項ならびに 6.2.8.項及び 6.2.9.項に規定された仕様に適合するものとする。	Pass Fail

新			旧		
	AVAS の音のレベルの変動と AVAS の音のすべての組み合わせは、6.2.8.項の表 2a、表 2b および表 3 の要件を満たすものとする。 AVAS Sound Level Variation If fitted, an AVAS may operate at different sound levels either automatically managed by the control unit or manually selected by the driver. Each selected sound level shall be in compliance with the specifications outlined in paragraphs 6.2.1. to 6.2.4. and paragraph 6.2.8. The compliance with paragraph 6.2.8., Tables 2a and 2b of non-tested sound modes during type approval in respect to Annex 3, paragraph 3.2.3. shall be confirmed by the manufacturer declaration (Annex 4). All combinations of AVAS sound level variations and AVAS sound shall fulfil the requirements of paragraph 6.2.8., Table 2a, Table 2b and Table 3.			AVAS Sound Level Variation If fitted, an AVAS may operate at different sound levels either automatically managed by the control unit or manually selected by the driver, each selected sound level shall be in compliance with the specifications outlined in paragraphs 6.2.1. to 6.2.3. and paragraphs 6.2.8. and 6.2.9.	
6.2.7.	一時停止機能 本則 6.2.項の 2 番目の文で定義されている義務付けられている速度範囲内では、AVAS 音は常に発せられるものとする。 本則 2.8.項に定義するいかなる一時停止機能は、当該義務付けられている速度範囲外においてのみ容認されるものとする。 Pause function In the mandatory speed range as defined in the second sentence of paragraph 6.2. the AVAS sound shall always be emitted. Any pause function as defined in paragraph 2.8. shall be allowed only outside the mandatory speed range.	Pass Fail	6.2.7.	一時停止機能 本則 2.7.項に定義するいかなる一時停止機能も禁止するものとする。 Pause function Any pause function as defined in paragraph 2.7. shall be prohibited.	Pass Fail
6.2.8.	AVAS の最小及び最大音圧レベルに関する規定 附則 3、3.3.2 項の条件下で試験したとき、AVAS が搭載されている車両は、表 2a、表 2b および表 3 の要件を満たすものとする。 附則 3 に定める型式認可試験が実施された条件とは異なる一般的な路上走行条件下における車両からの音の発生は、試験結果から大きく逸脱しないものとする。 表 2a および表 2b の速度範囲において、附則 3 の 3.3.2.項の条件下で試験した場合、AVAS を搭載した車両は、前進方向に走行している場合、75 dB(A)を超える AVAS のオーバーオールレベルの音を発しないものとする。この試験は、自動車製作者等の申告によって記載することができる。	Pass Fail	6.2.8.	AVAS の最大音圧レベルに関する規定 附則 3、3.3.2 項の条件下で試験したとき、AVAS が搭載されている車両は、前進している場合、75dB(A)を超えるオーバーオールレベルの音を発しないものとする。	Pass Fail

新			旧		
	後退時の測定中は、前進走行についての車両フロントラインの最大レベル要件も追加で満たさなければならない。これは、自動車製作者等の申告によって記載することができる。 測定され報告された音圧レベルは、数学的に最も近い整数値に丸めるものとする。 Specifications on minimum and maximum sound level for AVAS sound When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.2, a vehicle which is equipped with an AVAS shall fulfil the requirements of Table 2a, Table 2b and Table 3. 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 was carried out, shall not deviate from the test result in a significant manner. In the speed range of Table 2a and Table 2b and when tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.2., a vehicle which is equipped with an AVAS, shall not emit an AVAS overall sound level of more than 75 dB(A), if driving in forward direction. This test can be stated by manufacturer declaration. During measurement in reverse the maximum level requirement in the frontline of the vehicle for forward driving has to be fulfilled in addition. This can be stated by manufacturer declaration. The sound levels measured and reported shall be mathematically rounded to the nearest integer value.			Specifications on maximum sound level for AVAS When tested under the conditions of Annex 3 paragraph 3.3.2, a vehicle which is equipped with an AVAS, shall not emit an overall sound level of more than 75 dB(A), if driving in forward direction.	
（削除）	（削除）	（削除）	6.2.9.	（略）	（略）
（削除）	（削除）		表 2 Table 2	最小音圧レベルの要件(単位：dB(A)) Minimum Sound Level Requirements in dB(A)	

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr>
<td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>表２a

Table 2a</td><td>前進走行についての AVAS の最小および最大オーバーオールレベル （例：「D」）
AVAS Minimum and Maximum Overall Sound Pressure Levels for Forward Driving (e.g., "D")
<table>
<tr><th></th><th colspan="2">Minimum Overall SPL in dB(A)</th><th colspan="2">Maximum Overall SPL in dB(A)</th></tr>
<tr><th>Vehicle-Speed v in km/h</th><th>Forward Driving (e.g., "D")</th><th>Vehicle movement blocked (e.g., Position "P")</th><th>Forward Driving</th><th>Vehicle movement blocked (e.g., Position "P")</th></tr>
<tr><td>0 Standstill</td><td>－</td><td>x</td><td>69</td><td>x</td></tr>
<tr><td>0 ＜ v ＜ 10</td><td>45</td><td rowspan="5"></td><td>75</td><td rowspan="5"></td></tr>
<tr><td>10</td><td>50</td><td>75</td></tr>
<tr><td>10 ＜ v ＜ 20</td><td>50</td><td>75</td></tr>
<tr><td>20</td><td>56</td><td>75</td></tr>
<tr><td>20 ＜ v ≦ 50</td><td>－</td><td>75</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
<tr><td>表 2b

Table 2b</td><td>後退走行についての AVAS の最小および最大オーバーオールレベル（例：「R」）
AVAS Minimum and Maximum Overall Sound Pressure Levels for Reverse Driving (e.g., "R")</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>
<table>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">Frequency in Hz</th><th colspan="2">Constant Speed Test</th><th rowspan="2">Reversing Test
paragraph 3.3.3.</th></tr>
<tr><th>paragraph 3.3.2.
(10 km/h)</th><th>paragraph 3.3.2.
(20 km/h)</th></tr>
<tr><td colspan="2">Overall</td><td>50</td><td>56</td><td>47</td></tr>
<tr><td rowspan="15">1/3rd octave bands</td><td>160</td><td>45</td><td>50</td><td rowspan="15"></td></tr>
<tr><td>200</td><td>44</td><td>49</td></tr>
<tr><td>250</td><td>43</td><td>48</td></tr>
<tr><td>315</td><td>44</td><td>49</td></tr>
<tr><td>400</td><td>45</td><td>50</td></tr>
<tr><td>500</td><td>45</td><td>50</td></tr>
<tr><td>630</td><td>46</td><td>51</td></tr>
<tr><td>800</td><td>46</td><td>51</td></tr>
<tr><td>1,000</td><td>46</td><td>51</td></tr>
<tr><td>1,250</td><td>46</td><td>51</td></tr>
<tr><td>1,600</td><td>44</td><td>49</td></tr>
<tr><td>2,000</td><td>42</td><td>47</td></tr>
<tr><td>2,500</td><td>39</td><td>44</td></tr>
<tr><td>3,150</td><td>36</td><td>41</td></tr>
<tr><td>4,000</td><td>34</td><td>39</td></tr>
<tr><td>5,000</td><td>31</td><td>36</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
<tr><td>（追加）</td><td>（追加）</td><td></td></tr>
<tr><td>（追加）</td><td>（追加）</td><td></td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

新	旧

	Minimum Overall SPL in dB(A)		Maximum Overall SPL in dB(A)	
Vehicle-Speed v in km/h	Reverse Driving (e.g., "R")	Vehicle movement blocked (e.g., Position "P")	Reverse Driving	Vehicle movement blocked (e.g., Position "P")
0 Standstill	47	x	69	x
0 < v < 6	47		75	
6	47		75	
6 < v ≤ 20	47		75	

Explanation for Table 2a and Table 2b

##	Tests have to be done during type approval and reported inside the Test Report
##	Compliance with the regulation by manufacturer declaration
-	No required sound pressure level for AVAS sound
x	No AVAS sound allowed

表 3
Table 3

1/3 オクターブバンド最小音圧レベル要件（dB(A)）
1/3rd Octave-Bands Minimum Sound Level Requirements in dB(A)

Frequency in Hz		Constant Speed Test paragraph 3.3.2. (10 km/h)	Constant Speed Test paragraph 3.3.2. (20 km/h)
1/3rd Octave Bands	160	45	50
	200	44	49
	250	43	48
	315	44	49
	400	45	50
	500	45	50
	630	46	51
	800	46	51
	1,000	46	51
	1,250	46	51
	1,600	44	49
	2,000	42	47
	2,500	39	44
	3,150	36	41
	4,000	34	39
	5,000	31	36

（追加）

（追加）

新			旧		
4. 試験成績 Test results			4. 試験成績 Test results		
附則3 Annex 3	自動車が発する音を測定するための方法および計器 Methods and instruments for measuring the sound made by motor vehicles	判定 Judgment	附則3 Annex 3	自動車が発する音を測定するための方法および計器 Methods and instruments for measuring the sound made by motor vehicles	判定 Judgment
1.	測定計器 Instrumentation		1.	測定計器 Instrumentation	
1.1.	音響測定用計器 Instruments for acoustic measurement		1.1.	音響測定用計器 Instrumentation	
1.1.1.	一般要件 音の大きさを測定するために使用する装置は、クラス1計器の要件を満たす(推奨されるウインドスクリーンを使用する場合はこれを含む)精密騒音計又は同等の測定システムでなければならない。これらの要件は、IEC 61672-1:2013に記載されている。 IEC 60942-1：2017に基づくクラス1の音量校正器の要件を満たす音量校正器を用いて、測定システムの全体をチェックするものとする。 測定は、同じくIEC 61672-1：2013に規定されている音響測定計器の時間加重「F」および「A」周波数加重を用いて実施するものとする。 A特性音圧レベルの定期的なモニタリングを行うシステムを用いる場合、30ms以下の時間間隔で読み値を得るべきものとする。 騒音計モデルがIEC 61672-1:2013の全体の仕様に適合していることについて全般的な記載や結論を示すことができない場合は、音圧レベルの測定に使用する装置は、IEC 61672-3:2013に記載されているクラス1計器の適合要件を満たす騒音計または同等の測定システムとする。 1/3オクターブに関して測定を実施するとき、測定計器は、IEC 61260-1：2014、クラス1のすべての要件を満たすものとする。 周波数変化率に関して測定を実施するとき、デジタル録音システムは、少なくとも16ビットの分解能を有するものとする。サンプリングレートおよびダイナミックレンジは、対象の信号に適切なものとする。 計器には、計器メーカーの指示に基づく保守およびキャリブレーションが施されるものとする。	Pass Fail	1.1.1.	一般要件 音の大きさを測定するために使用する装置は、クラス1計器の要件を満たす(推奨されるウインドスクリーンを使用する場合はこれを含む)精密騒音計又は同等の測定システムでなければならない。これらの要件は、IEC 61672-1-2013に記載されている。 IEC 60942-2003に基づくクラス1の音量校正器の要件を満たす音量校正器を用いて、測定システムの全体をチェックするものとする。 測定は、同じくIEC 61672-1-2013に規定されている音響測定計器の時間加重「F」および「A」周波数加重を用いて実施するものとする。A特性音圧レベルの定期的なモニタリングを行うシステムを用いる場合、30ms以下の時間間隔で読み値を得るべきものとする。 1/3オクターブに関して測定を実施するとき、測定計器は、IEC 61260-1-2014、クラス1のすべての要件を満たすものとする。 周波数変化率に関して測定を実施するとき、デジタル録音システムは、少なくとも16ビットの分解能を有するものとする。サンプリングレートおよびダイナミックレンジは、対象の信号に適切なものとする。 計器には、計器メーカーの指示に基づく保守およびキャリブレーションが施されるものとする。	Pass Fail

新			旧		
	General The apparatus used for measuring the sound pressure level shall be a sound level meter or equivalent measurement system meeting the requirements of Class 1 instruments (inclusive of the recommended windscreen, if used). These requirements are described in IEC 61672-1:2013. The entire measurement system shall be checked by means of a sound calibrator that fulfils the requirements of Class 1 sound calibrators in accordance with IEC 60942-1:2017. Measurements shall be carried out using the time weighting "F" of the acoustic measurement instrument and the "A" frequency weighting also described in IEC 61672-1:2013. When using a system that includes a periodic monitoring of the A-weighted sound pressure level, a reading should be made at a time interval not greater than 30 ms. When no general statement or conclusion can be made about conformance of the sound level meter model to the full specifications of IEC 61672-1:2013, the apparatus used for measuring the sound pressure level shall be a sound level meter or equivalent measurement system meeting the conformity requirements of Class 1 instruments as described in IEC 61672-3:2013. When measurements are carried out for one-third octaves, the instrumentation shall meet all requirements of IEC 61260-1:2014, class 1. When measurements are carried out for frequency shift, the digital sound recording system shall have at least a 16-bit quantization. The sampling rate and the dynamic range shall be appropriate to the signal of interest. The instruments shall be maintained and calibrated in accordance with the instructions of the instrument manufacturer.				General The apparatus used for measuring the sound pressure level shall be a sound level meter or equivalent measurement system meeting the requirements of Class 1 instruments (inclusive of the recommended windscreen, if used). These requirements are described in IEC 61672-1-2013. The entire measurement system shall be checked by means of a sound calibrator that fulfils the requirements of Class 1 sound calibrators in accordance with IEC 60942-2003. Measurements shall be carried out using the time weighting "F" of the acoustic measurement instrument and the "A" frequency weighting also described in IEC 61672-1-2013. When using a system that includes a periodic monitoring of the A-weighted sound pressure level, a reading should be made at a time interval not greater than 30 ms. When measurements are carried out for one-third octaves, the instrumentation shall meet all requirements of IEC 61260-1-2014, class 1. When measurements are carried out for frequency shift, the digital sound recording system shall have at least a 16 bit quantization. The sampling rate and the dynamic range shall be appropriate to the signal of interest. The instruments shall be maintained and calibrated in accordance with the instructions of the instrument manufacturer.		
1.1.2.	キャリブレーション 各測定セッションの開始時、本附則 1.1.1.項に規定された音量校正器を用いて、音響測定システムの全体をチェックと調整するものとする。各測定セッションの終了時には、本附則 1.1.1.に記載された音量	Pass Fail	1.1.2.	キャリブレーション 各測定セッションの開始時と終了時、1.1.1 項に規定された音量校正器を用いて、音響測定システムの全体をチェックするものとする。追加調節なしで、読み値の差が 0.5dB 以下になるも	Pass Fail

新			旧		
	校正器を用いて、音響測定システムの全体をチェックするものとする。 追加調節なしで、開始時と終了時の読み値の差が 0.5dB 以下になるものとする。この値を上回る差異があった場合は、前回のチェックに合格した後に得られた測定結果を無効とするものとする。 本附則 1.1.2.のチェックおよび調整は、本規則の意図するところにより、本附則 1.1.3.に記載された IEC 61672-1:2013 への適合を無効とするものではない。 2 年に 1 回の IEC 61672-3:2013 の音量校正によって、日常の感度チェックおよび調整が可能になる。 Calibration At the beginning of every measurement session, the entire acoustic measurement system shall be checked and adjusted by means of a sound calibrator as described in 1.1.1. At the end of every measurement session, the entire acoustic measurement system shall be checked by means of a sound calibrator as described in 1.1.1. Without any further adjustment, the difference between the readings at the beginning and the end shall be less than or equal to 0,5 dB. If this value is exceeded, the results of the measurements obtained after the previous satisfactory check shall be discarded. The checking and adjustment described in 1.1.2 does not invalidate the compliance of IEC 61672-1:2013 described in 1.1.3. for the purpose of this regulation. A bi-yearly IEC 61672-3:2013 calibration permits the use of a daily sensitivity check and adjustment.				のとする。この値を上回る差異があった場合は、前回のチェックに合格した後に得られた測定結果を無効とするものとする。 Calibration At the beginning and at the end of every measurement session, the entire acoustic measurement system shall be checked by means of a sound calibrator as described in paragraph 1.1.1. Without any further adjustment, the difference between the readings shall be less than or equal to 0,5 dB. If this value is exceeded, the results of the measurements obtained after the previous satisfactory check shall be discarded.	
1.1.3.	要件への適合 IEC 60942-1：2017 の要件への音量校正器の適合性は、1 年に 1 回検証するものとする。IEC 61672-3：2013 の要件への測定システムの適合性は、少なくとも 2 年に 1 回検証するものとする。全ての適合性試験は、該当する基準に則したキャリブレーションを実施する権限のある試験施設が実施するものとする。 Compliance with requirements Compliance of the sound calibrator with the requirements of IEC 60942-1:2017 shall be verified once a year. Compliance of the instrumentation system with the requirements of IEC 61672-3:2013 shall be verified at least every 2 years. All compliance	Pass Fail	1.1.3.	要件への適合 IEC 60942-2003 の要件への音量校正器の適合性は、1 年に 1 回検証するものとする。IEC 61672-3-2013 の要件への測定システムの適合性は、少なくとも 2 年に 1 回検証するものとする。全ての適合性試験は、該当する基準に則したキャリブレーションを実施する権限のある試験施設が実施するものとする。 Compliance with requirements Compliance of the sound calibrator with the requirements of IEC 60942-2003 shall be verified once a year. Compliance of the instrumentation system with the requirements of IEC 61672-3-2013 shall be verified at	Pass Fail

新			旧		
	testing shall be conducted by a laboratory which is authorized to perform calibrations traceable to the appropriate standards.			least every 2 years. All compliance testing shall be conducted by a laboratory which is authorized to perform calibrations traceable to the appropriate standards.	
1.2.	速度測定のための計器 車両の路上速度は、連続測定装置(例：GPS、レーダー)を使用する場合､少なくとも±0.5km/h の精度を有する計器で測定するものとする。 Instrumentation for speed measurements The road speed of the vehicle shall be measured with instruments meeting specification limits of at least ± 0,5 km/h when using continuous measuring devices.	Pass Fal	1.2.	速度測定のための計器 車両の路上速度は、連続測定装置(例：GPS、レーダー)を使用する場合、少なくとも±0.5km/h の精度を有する計器で測定するものとする。試験において速度の独立測定(例　光電管測定)を行う場合、この計器は少なくとも±0.2km/h の精度を有すること。 Instrumentation for speed measurements The road speed of the vehicle shall be measured with instruments meeting specification limits of at least ± 0,5 km/h when using continuous measuring devices. If testing uses independent measurements of speed, this instrumentation shall meet specification limits of at least ± 0,2 km/h.	Pass Fail
1.3. ～ 2.1. 1.	(略)		1.3.～ 2.1.1.	(略)	
2.1. 2. (a) (b) (c)	屋外試験 走行車両での試験の場合、試験走行路の構造および表面は、ISO 10844:2021 の要件を満たすものとする。 停止状態の車両の測定に関しては、試験場は下記のいずれかとする： ISO 10844:2014 または ISO 10844:2021、または その他の高密度アスファルト、または 高密度コンクリート。 試験場は、実質的に平面とする。 走行路の中心から半径 50m 以内では、当該空間にフェンス、岩、橋または建物などの大きな反射物がないものとする。試験走行路および試験場の表面は、乾燥しているものとし、粉雪またはくずなどの吸音材料がないものとする。 マイクロホンの付近には、音場に影響を及ぼす可能性がある障害物がないものとし、マイクロホンと騒音源の間には人がいないものとする。測定者は、騒音の測定に影響を与えることのない位置にいるものとする。マイクロホンは、本附則の付録図 1 に規定されたとおりに配置するものとする。	Pass Fail	2.1.2.	屋外試験 試験場は、実質的に平面とする。試験走行路の構造および表面は、ISO 10844:2021 の要件を満たすものとする。 ※補足 3 の発効日から 5 年間は、本規則により付与されたすべての認可について ISO 10844:2014 を受け入れるものとする。 走行路の中心から半径 50m 以内では、当該空間にフェンス、岩、橋または建物などの大きな反射物がないものとする。試験走行路および試験場の表面は、乾燥しているものとし、粉雪またはくずなどの吸音材料がないものとする。 マイクロホンの付近には、音場に影響を及ぼす可能性がある障害物がないものとし、マイクロホンと騒音源の間には人がいないものとする。測定者は、騒音の測定に影響を与えることのない位置にいるものとする。マイクロホンは、図 1 に規定されたとおりに配置するものとする。	Pass Fail

新			旧		
(a) (b) (c)	Outdoor testing For the measurement of vehicles in motion, the test track construction and surface shall meet the requirements of ISO 10844:2021. For the measurement of vehicles at a standstill, the test area shall be either: ISO 10844:2014 or ISO 10844:2021; or Other dense asphalt; or Dense concrete. The test site shall be substantially level. Within a radius of 50 m around the centre of the track, the space shall be free of large reflecting objects such as fences, rocks, bridges or buildings. The test track and the surface of the site shall be dry and free from absorbing materials such as powdery snow, or loose debris. In the vicinity of the microphones, there shall be no obstacle that could influence the acoustic field and no person shall remain between the microphone and the noise source. The meter observer shall be positioned so as not to influence the meter reading. Microphones shall be located as specified in Figures 1 of the Appendix to this annex.			Outdoor testing The test site shall be substantially level. The test track construction and surface shall meet the requirements of ISO 10844:2021. ※Until five years from the entry into force of Supplement 3, ISO 10844:2014 shall be accepted for all approvals granted under this Regulation. Within a radius of 50 m around the centre of the track, the space shall be free of large reflecting objects such as fences, rocks, bridges or buildings. The test track and the surface of the site shall be dry and free from absorbing materials such as powdery snow, or loose debris. In the vicinity of the microphones, there shall be no obstacle that could influence the acoustic field and no person shall remain between the microphone and the noise source. The meter observer shall be positioned so as not to influence the meter reading. Microphones shall be located as specified in Figures 1.		
2.1.3.	半無響または無響の屋内試験 本項は、路上での運転のようにすべてのシステムが作動可能な状態で運転する、または AVAS のみが作動可能なモードで運転する車両を試験するときに適用される条件を規定するものとする。 試験施設は、この試験方法に適切である以下の適格基準もしくは測定要件を有した ISO 26101:2021 に合致するものとする。 半無響とみなされる空間は、本附則の付録図 3 に示すとおりに定めるものとする。 半無響空間は以下を評価するものとする： - 音源は、無響とみなされる空間の中央にある床の上に配置されているものとする。 - 音源は、測定のために広帯域の出力を有するものとする。 - 評価は、1/3 オクターブバンドで実施するものとする。 - 評価のためのマイクロホン位置は、図 3 に示すとおり本規則の測定に使用される音源位置から各マイクロホン位置までの横断する線の上とする。これは、マイクロホン横断軸(ライン)とする。 -	Pass Fail	2.1.3.	半無響または無響の屋内試験 本項は、路上での運転のようにすべてのシステムが作動可能な状態で運転する、または AVAS のみが作動可能なモードで運転する車両を試験するときに適用される条件を規定するものとする。 試験施設は、この試験方法に適切である以下の適格基準もしくは測定要件を有した ISO 26101:2012 に合致するものとする。 半無響とみなされる空間は、図 3 に示すとおりに定めるものとする。 半無響空間は以下を評価するものとする： - 音源は、無響とみなされる空間の中央にある床の上に配置されているものとする。 - 音源は、測定のために広帯域の出力を有するものとする。 - 評価は、1/3 オクターブバンドで実施するものとする。 - 評価のためのマイクロホン位置は、図 3 に示すとおり本規則の測定に使用される音源位置から各マイクロホン位置までの横断	Pass Fail	

新				旧			
		マイクロホン横断軸(ライン)での評価には、少なくとも 10 の測定点を使用するものとする。 - 半無響としての適格性を確立するために使用する 1/3 オクターブバンドは、対象のスペクトル範囲を含むように定めるものとする。 試験施設は、対象となる最も低い周波数より低い遮断周波数(ISO 26101:2012 の定義による)を有するものとする。対象となる最も低い周波数とは、それより下には試験対象車両の発生音の測定に関連する信号成分がない周波数である。 マイクロホンの付近には、音場に影響を及ぼす可能性がある障害物がないものとし、マイクロホンと音源の間には人がいないものとする。測定者は、騒音の測定に影響を与えることのない位置にいるものとする。マイクロホンは、本附則の付録図 2 に規定されたとおりに配置するものとする。 Indoor hemi anechoic or anechoic testing This paragraph specifies conditions applicable when testing a vehicle, either operating as it would on the road with all systems operational, or operating in a mode where only the AVAS is operational. The test facility shall meet requirements of ISO 26101:2021 with the following qualification criteria and measurement requirements appropriate to this test method. Space to be deemed hemi‐anechoic shall be defined as shown in Figure 3 of the Appendix to this annex. For qualifying the hemi acoustic space, the following evaluation shall be conducted: - Sound source location shall be place on the floor in middle of the space deemed to be anechoic; - Sound source shall provide a broadband input for measurement; - Evaluation shall be conducted in one‐third‐octave bands; - Microphone locations for evaluation shall be on a line from the source location to each position of microphones used for measurement in this Regulation as shown in Figure 3. This is commonly referred to as the microphone transverse; - A minimum of 10 points shall be used for evaluation on the microphone transverse line;				する線の上とする。これは、マイクロホン横断軸(ライン)とする。 - マイクロホン横断軸(ライン)での評価には、少なくとも 10 の測定点を使用するものとする。 - 半無響としての適格性を確立するために使用する 1/3 オクターブバンドは、対象のスペクトル範囲を含むように定めるものとする。 試験施設は、対象となる最も低い周波数より低い遮断周波数(ISO 26101.2012 の定義による)を有するものとする。対象となる最も低い周波数とは、それより下には試験対象車両の発生音の測定に関連する信号成分がない周波数である。 マイクロホンの付近には、音場に影響を及ぼす可能性がある障害物がないものとし、マイクロホンと音源の間には人がいないものとする。測定者は、騒音の測定に影響を与えることのない位置にいるものとする。マイクロホンは、図 2 に規定されたとおりに配置するものとする。 Indoor hemi anechoic or anechoic testing This paragraph specifies conditions applicable when testing a vehicle, either operating as it would on the road with all systems operational, or operating in a mode where only the AVAS is operational. The test facility shall meet requirements of ISO 26101:2012 with the following qualification criteria and measurement requirements appropriate to this test method. Space to be deemed hemi‐anechoic shall be defined as shown in Figure 3. For qualifying the hemi acoustic space, the following evaluation shall be conducted: - Sound source location shall be place on the floor in middle of the space deemed to be anechoic; - Sound source shall provide a broadband input for measurement; - Evaluation shall be conducted in one‐third‐octave bands; - Microphone locations for evaluation shall be on a line from the source location to each position of microphones used for measurement in this Regulation as shown in Figure 3. This is commonly referred to as the microphone transverse; - A minimum of 10 points shall be used for evaluation on the microphone transverse line;		

新			旧		
-	The one - third - octave bands used to establish hemi - anechoic qualification shall be defined to cover the spectral range of interest. The test facility shall have a cut-off frequency, as defined in ISO 26101:-2012, lower than the lowest frequency of interest. The lowest frequency of interest is the frequency below which there is no signal content relevant to the measurement of sound emission for the vehicle under test. In the vicinity of the microphones, there shall be no obstacle that could influence the acoustic field and no person shall remain between the microphone and the noise source. The meter observer shall be positioned so as not to influence the meter reading. Microphones shall be located as specified in Figures 2 of the Appendix to this annex.		-	The one - third - octave bands used to establish hemi - anechoic qualification shall be defined to cover the spectral range of interest. The test facility shall have a cut-off frequency, as defined in ISO 26101.2012, lower than the lowest frequency of interest. The lowest frequency of interest is the frequency below which there is no signal content relevant to the measurement of sound emission for the vehicle under test. In the vicinity of the microphones, there shall be no obstacle that could influence the acoustic field and no person shall remain between the microphone and the noise source. The meter observer shall be positioned so as not to influence the meter reading. Microphones shall be located as specified in Figures 2.	
2.2.	(略)		2.2.	(略)	
2.2.1.	屋外施設の場合 計測条件は、通常作動温度の範囲を定めるため、ならびに極端な環境条件による異常な読み値を防止するために規定される。 気象測器は、テスト場の代表的なデータを提供するものとし、テストエリアに近接した場所で、測定用マイクロホンの高さを代表する高さに配置するものとする。 測定中、温度、相対湿度および気圧の代表値を記録するものとする。 測定は、周囲空気温度が 5℃から 40℃の範囲内にある時に実施するものとする。 周囲温度は、必要であれば、車両の騒音発生を低減することができるすべての重要な車両機能（例：アイドリングストップ、ハイブリッド推進、バッテリー推進、燃料電池スタックの作動）が自動車製作者等の仕様に従って有効になるように、より狭い温度範囲に制限してもよい。 測定中にマイクロホンの高さでの風速（突風を含む）が 5m/s を超える場合にはテストを実施しないものとする。 For outdoor facilities Metrological conditions are specified to provide a range of normal operating temperatures and to prevent abnormal readings due to extreme environmental conditions.	Pass Fail	2.2.1.	屋外施設の場合 計測条件は、通常作動温度の範囲を定めるため、ならびに極端な環境条件による異常な読み値を防止するために規定される。 気象測器は、テスト場の代表的なデータを提供するものとし、テストエリアに近接した場所で、測定用マイクロホンの高さを代表する高さに配置するものとする。 測定中、温度、風速、相対湿度および気圧の代表値を記録するものとする。 測定は、周囲空気温度が 5℃から 40℃の範囲内にある時に実施するものとする。 周囲温度は、必要であれば、車両の騒音発生を低減することができるすべての重要な車両機能（例：アイドリングストップ、ハイブリッド推進、バッテリー推進、燃料電池スタックの作動）がメーカーの仕様に従って有効になるように、より狭い温度範囲に制限してもよい。 測定中にマイクロホンの高さでの風速（突風を含む）が 5m/s を超える場合にはテストを実施しないものとする。 For outdoor facilities Meteorological conditions are specified to provide a range of normal operating temperatures and to prevent abnormal readings due to extreme environmental conditions.	Pass Fail

新			旧		
	The meteorological instrumentation shall deliver data representative for the test site and shall be positioned adjacent to the test area at a height representative of the height of the measuring microphone. A value representative of temperature, relative humidity, and barometric pressure shall be recorded during the measurement interval. The measurements shall be made when the ambient air temperature is within the range from 5 ° C to 40 ° C. The ambient temperature may of necessity be restricted to a narrower temperature range such that all key vehicle functionalities that can reduce vehicle noise emissions (e.g. start/stop, hybrid propulsion, battery propulsion, fuel-cell stack operation) are enabled according to manufacturer's specifications. The tests shall not be carried out if the wind speed, including gusts, at microphone height exceeds 5 m/s, during the measurement interval.			The meteorological instrumentation shall deliver data representative for the test site and shall be positioned adjacent to the test area at a height representative of the height of the measuring microphone. A value representative of temperature, wind speed, relative humidity, and barometric pressure shall be recorded during the measurement interval. The measurements shall be made when the ambient air temperature is within the range from 5 ° C to 40 ° C. The ambient temperature may of necessity be restricted to a narrower temperature range such that all key vehicle functionalities that can reduce vehicle noise emissions (e.g. start/stop, hybrid propulsion, battery propulsion, fuel-cell stack operation) are enabled according to manufacturer's specifications. The tests shall not be carried out if the wind speed, including gusts, at microphone height exceeds 5 m/s, during the measurement interval.	
2.2.2.～2.3.	(略)		2.2.2.～2.3.	(略)	
2.3.1.	A 特性音圧レベルの測定基準 暗騒音すなわち周囲騒音を少なくとも 10 秒間測定する。測定から得られた 10 秒サンプルを用いて、選択した当該 10 秒サンプルが一切の過渡的妨害がない状態での暗騒音を代表するものであることを確認し、暗騒音の報告値に使用するものとする。これらの測定は、試験中に使用するマイクロホンおよびマイクロホン位置を用いて行うものとする。 屋内施設で試験を実施するときは、車両が設置されていないまたは存在していない状態でのローラーベンチ、シャシーダイナモメーターまたはその他の試験施設の装置から発せられる騒音(施設の空調および車両冷却による騒音を含む)を暗騒音として報告するものとする。左右それぞれのマイクロホンによる 10 秒サンプルの A 特性音圧レベルの最大値を暗騒音 L_{bgn} として報告するものとする。 暗騒音のオーバーオールレベルを、各マイクロホンからの最も大きなオーバーオールレベル L_{bgn} として報告するものとする。	Pass Fail	2.3.1.	A 特性音圧レベルの測定基準 暗騒音すなわち周囲騒音を少なくとも 10 秒間測定する。測定から得られた 10 秒サンプルを用いて、選択した当該 10 秒サンプルが一切の過渡的妨害がない状態での暗騒音を代表するものであることを確認し、暗騒音の報告値に使用するものとする。これらの測定は、試験中に使用するマイクロホンおよびマイクロホン位置を用いて行うものとする。 屋内施設で試験を実施するときは、車両が設置されていないまたは存在していない状態でのローラーベンチ、シャシーダイナモメーターまたはその他の試験施設の装置から発せられる騒音(施設の空調および車両冷却による騒音を含む)を暗騒音として報告するものとする。左右それぞれのマイクロホンによる 10 秒サンプルの A 特性音圧レベルの最大値を暗騒音 L_{bgn} として報告するものとする。 各マイクロホンの各 10 秒サンプルについて、暗騒音の最大値から最小値までの範囲 $\Delta L_{bgn,\ p-p}$ を報告するものとする。	Pass Fail	

新			旧		
	暗騒音の 1/3 オクターブ音圧レベルを、各個別の 1/3 オクターブバンドにおける各マイクロホンからの最大 1/3 オクターブ音圧レベル L_{bgn_BAND} として報告するものとする。 本則 6.2.8.項、表 3 に規定されたとおり、1/3 オクターブバンドを報告する。 暗騒音の測定および報告の補助となるものとして、本附則の付録、図 4 のフローチャートを参照すること。 Measurement criteria for A-weighted sound pressure level The background, or ambient noise, shall be measured for a duration of at least 10 seconds. A 10 second sample taken from these measurements shall be used to calculate the reported background noise, ensuring the 10 seconds sample selected is representative of the background noise in absence of any transient disturbance. The measurements shall be made with the same microphones and microphone locations used during the test. When testing in an indoor facility, the noise emitted by the roller-bench, chassis dynamometer or other test facility equipment, without the vehicle installed or present, inclusive of the noise caused by air handling of the facility and vehicle cooling, shall be reported as the background noise. The overall sound pressure level of the background shall be reported as the largest overall sound pressure level from all microphones, Lbgn. The one-third octave sound pressure level of the background shall be reported as the maximum one-third octave sound pressure level from all microphones in each individual one-third octave band, Lbgn_BAND. Report one-third octave bands as specified in paragraph 6.2.8., Table 3. As an aid for measurement and reporting of background noises see flowchart in Figure 4 of the Appendix to this annex.			各マイクロホンにおける暗騒音の最大レベル報告値に対応する 1/3 オクターブ周波数スペクトルを報告するものとする。 暗騒音の測定および報告の補助となるものとして、本附則の付録、図 4 のフローチャートを参照すること。 Measurement criteria for A-weighted sound pressure level The background, or ambient noise, shall be measured for a duration of at least 10 seconds. A 10 second sample taken from these measurements shall be used to calculate the reported background noise, ensuring the 10 seconds sample selected is representative of the background noise in absence of any transient disturbance. The measurements shall be made with the same microphones and microphone locations used during the test. When testing in an indoor facility, the noise emitted by the roller-bench, chassis dynamometer or other test facility equipment, without the vehicle installed or present, inclusive of the noise caused by air handling of the facility and vehicle cooling, shall be reported as the background noise. The recorded maximum A-weighted sound pressure level from both microphones during the 10 second sample shall be reported as the background noise, L_{bgn}, for both left and right microphones. For each 10 second sample at each microphone, the maximum to minimum range of the background noise, $\Delta L_{bgn,\ p-p}$, shall be reported. The one-third-octave frequency spectrum, corresponding to the reported maximum level of background noise in the microphone with the highest background level, shall be reported. As an aid for measurement and reporting of background noises see flowchart in Figure 4 of the Appendix to this Annex.		
2.3.2.	車両の A 特性音圧レベル測定値暗騒音要件	Pass Fail	2.3.2.	車両の A 特性音圧レベル測定値補正基準	Pass Fail

新	旧
暗騒音の A 特性全体音圧レベルは、テスト対象の車両または AVAS の測定値から少なくとも 6 dB 下回っているものとする。 明らかに一般的な音圧レベルの特性から外れている音圧ピークが観察された場合は、当該測定値を破棄するものとする。 Vehicle A-weighted sound pressure level background noise requirements The A-weighted overall sound pressure level of the background noise shall be at least 6 dB below the measurement of the vehicle or AVAS subjected to testing.	レベル(暗騒音の最大値)ならびに所定の期間(10 秒)にわたる代表的な暗騒音の A 特性音圧レベルの最大値から最小値までの範囲に応じて、暗騒音補正が施されたレベル $L_{testcorr,j}$ を得るために、試験条件 $L_{test,j}$ における j 回目の試験測定結果値を下表に従って補正するものとする。注記がある場合を除き、$L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$ である。 測定値に対する暗騒音補正は、暗騒音の A 特性音圧レベルの最大値から最小値までの範囲が 2dB 以下である場合にのみ有効である。 暗騒音の最大値から最小値までの範囲が 2dB を超える場合は常に、暗騒音の最大レベルが測定レベルに対し 10dB 以上低いものとする。 暗騒音の最大値から最小値までの範囲が 2dB を超えており、かつ、暗騒音のレベルと測定値の差が 10dB 未満の時は、有効な測定値を得ることは不可能である。 明らかに一般的な音圧レベルの特性から外れている音圧ピークが観察された場合は、当該測定値を破棄するものとする。 測定値補正基準の補助となるものとして、本附則の付録、図 4 のフローチャートを参照すること。 Vehicle A-weighted sound pressure level measurement correction criteria Depending on the level and the range of maximum to minimum value of the representative background noise A-weighted sound pressure level over a defined time period, the measured jth test result within a test condition, $L_{test,j}$, shall be corrected according to the table below to obtain the background noise corrected level Ltestcorr,j. Except where noted, $L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$. Background noise corrections to measurements are only valid when the range of the maximum to minimum background noise A-weighted sound pressure levels are 2 dB or less. Background noise corrections to measurements are only valid when the range of the maximum to minimum background noise A-weighted sound pressure levels are 2 dB or less. In all cases where the range of the maximum to minimum background noise is greater than 2 dB, the maximum level of the background noise shall be 10 dB or greater below the level of the measurement. When the maximum to minimum range of background noise is greater than 2 dB and the

<table>
<tr><th colspan="3">新</th><th colspan="3">旧</th></tr>
<tr><td></td><td>If a sound peak obviously out of character with the general sound pressure level is observed, that measurement shall be discarded.</td><td></td><td></td><td>level of the background noise is less than 10 dB below the measurement, no valid measurement is possible.
If a sound peak obviously out of character with the general sound pressure level is observed, that measurement shall be discarded.
As an aid for measurement correction criteria see flowchart in Figure 4 of the appendix to this Annex.</td><td></td></tr>
<tr><td>（削除）</td><td>（削除）</td><td></td><td>表 3
Table 3</td><td>車両の A 特性音圧レベル測定時の暗騒音レベルに関する補正
Correction for level of background noise when measuring vehicle A-weighted sound pressure level
<table><tr><th colspan="3">Correction for background noise</th></tr><tr><th>Range of maximum to minimum value of the representative background noise A-weighted sound pressure level over a defined time period
$\Delta L_{bgn,\ p-p}$ in dB</th><th>Sound pressure level of j-th test result minus background noise level
$\Delta L = L_{test,j} - L_{bgn}$ in dB</th><th>Correction in dB
L_{corr}</th></tr><tr><td>—</td><td>$\Delta L \geq 10$</td><td>no correction needed</td></tr><tr><td rowspan="5">≤ 2</td><td>$8 \leq \Delta L < 10$</td><td>0.5</td></tr><tr><td>$6 \leq \Delta L < 8$</td><td>1.0</td></tr><tr><td>$4.5 \leq \Delta L < 6$</td><td>1.5</td></tr><tr><td>$3 \leq \Delta L < 4.5$</td><td>2.5</td></tr><tr><td>$\Delta L < 3$</td><td>no valid measurement can be reported</td></tr></table></td><td></td></tr>
<tr><td>2.3.3.</td><td>1/3 オクターブバンド分析時の暗騒音要件

本規則に従って 1/3 オクターブを分析するとき、各対象 1/3 オクターブにおける暗騒音のレベル(2.3.1.項に従って分析されたもの)は、各対象 1/3 オクターブバンドにおけるテスト対象車両または AVAS の測定値を少なくとも 6dB 下回るものとする。

1/3 オクターブバンド分析時の暗騒音要件の補助となるものとして、本附則の付録、図 5 のフローチャートを参照すること。
Background noise requirements when analysing in one-third-octave bands</td><td>Pass
Fail</td><td>2.3.3.</td><td>1/3 オクターブバンド分析時の暗騒音要件

本規則に従って 1/3 オクターブを分析するとき、各対象 1/3 オクターブにおける暗騒音のレベル(2.3.1.項に従って分析されたもの)は、各対象 1/3 オクターブバンドにおけるテスト対象車両または AVAS の測定値を少なくとも 6dB 下回るものとする。
暗騒音の A 特性音圧レベルは、テスト対象車両または AVAS の測定値を少なくとも 10dB 下回るものとする。
1/3 オクターブバンドの測定値を暗騒音補正の対象にすることは許可されない。

1/3 オクターブバンド分析時の暗騒音要件の補助となるものとして、本附則の付録、図 6 のフローチャートを参照すること。
Background noise requirements when analysing in one-third-octave bands</td><td>Pass
Fail</td></tr>
</table>

新			旧		
	When analysing one-third-octaves according to this regulation, the level of background noise in each one-third-octave of interest, analysed according to paragraph 2.3.1, shall be at least 6 dB below the measurement of the vehicle or AVAS under test in each one-third-octave band of interest. As an aid for background noise requirements when analysing in one-third- octave bands see flowchart in Figure 5 of the Appendix to this annex.			When analysing one-third octaves according to this regulation, the level of background noise in each one-third octave of interest, analysed according to paragraph 2.3.1, shall be at least 6 dB below the measurement of the vehicle or AVAS under test in each one-third-octave band of interest. The A-weighted sound pressure level of the background noise shall be at least 10 dB below the measurement of the vehicle or AVAS under test. Background compensation is not permitted for one-third octave band measurements. As an aid for background noise requirements when analysing in one-third- octave bands see flowchart in Figure 6 of the Appendix to this Annex.	
3.	(略)		3.	(略)	
3.1.	マイクロホン位置 試験路または屋内試験施設における、本附則の付録、図1および図2に規定されたマイクロホン線PP'上のマイクロホン位置から、同線と直交する基準線CC'までの距離は、2.0m±0.05mとする。 マイクロホンは、地面から1.2m±0.02mの高さに配置する。5本のマイクロホンを使用する場合、マイクロホンは地上高1.6 m±0.02 m、1.4 m±0.02 m、1.2 m±0.02 m、1.0 m±0.02 m、0.8 m±0.02 mに配置するものとする。自由音場条件でのIEC 61672-1:2013に規定されたマイクロホンの向きは、水平かつ車両走行線CC'に垂直とする。 表1は$MicLeft_i$と$MicRight_i$の定義を示す。 測定方法(B)、(C)および(D)の場合、マイクロホンは車両の前面と後面に配置しなければならない（図2aおよび図2b参照）。 Microphone positions The distance from the microphone positions on the microphone line PP' to the perpendicular reference line CC' as specified in Figure 1 and 2 of the Appendix to this annex on the test track or in an indoor test facility shall be 2,0 m ± 0,05 m. The microphones shall be located 1,2 m ± 0,02 m above the ground level. In case of a 5 microphone array, the microphones shall be located 1,6 m ± 0,02 m, 1,4 m ± 0,02 m, 1,2 m ± 0,02 m, 1,0 m ± 0,02 m, 0,8 m ± 0,02 m above the ground level. The reference direction for free field conditions as specified in IEC 61672- 1:2013 shall be horizontal and directed perpendicularly towards the path of the vehicle line CC'. Table 1 provides definitions of MicLefti and MicRighti .	Pass Fail	3.1.	マイクロホン位置 試験路または屋内試験施設における、図1および図2に規定されたマイクロホン線 PP'上のマイクロホン位置から、同線と直交する基準線CC'までの距離は、2.0m±0.05mとする。 マイクロホンは、地面から1.2m±0.02mの高さに配置する。自由音場条件での IEC 61672-1:2013に規定されたマイクロホンの向きは、水平かつ車両走行ラインCC'に垂直とする。 Microphone positions The distance from the microphone positions on the microphone line PP' to the perpendicular reference line CC' as specified in Figure 1 and 2 on the test track or in an indoor test facility shall be 2,0 m ± 0,05 m. The microphones shall be located 1,2 m ± 0,02 m above the ground level. The reference direction for free field conditions as specified in IEC 61672- 1:2013 shall be horizontal and directed perpendicularly towards the path of the vehicle line CC'.	Pass Fail

新			旧		
	In case of measurement Method (B), (C) and (D) the microphones have to be located on the front and rear plane of the vehicle (see Figure 2a and 2b).				
3.2. ～ 3.2. 2.	(略)		3.2.～ 3.2.2.	(略)	
3.2. 3.	マルチモード運転 運転者による選択が可能な複数の運転モードが車両に備わっている場合には、 3.3.項の試験条件において音の発生が最も低くなるモードを選択するものとする。最も低い音の発生には、全体音圧レベルと対象となるすべての 1/3 オクターブバンドの最小値の両方を含むものとする。 車両によって自動的に選択される複数の運転モードがある場合、最小の音の発生を実現する正しい試験方法を決めることは、自動車製作者等の責務である。 音の発生が最も低くなる車両運転モードを決定することが出来ない場合には、すべてのモードを試験するものとし、最も低い試験結果が得られるモードを使用して、本規則に基づく車両からの音の発生を報告する。 最も低い音の発生を決定するには、すべての運転モードをテストし、左右両方のマイクロホン位置で、1/3 オクターブのスペクトルが、すべての各対象バンドについて最も低いことを確認する必要がある可能性がある。 Multi-mode operation If the vehicle is equipped with multiple driver selectable operating modes, the mode which provides the lowest sound emission during the test conditions of paragraph 3.3. shall be selected. The lowest sound emission shall include both the overall sound pressure level and the minimum of all one-third octave bands of interest. When the vehicle provides multiple operating modes that are automatically selected by the vehicle, it is the responsibility of the manufacturer to determine the correct manner of testing to achieve the minimum sound emission. In cases where it is not possible to determine the vehicle operating mode providing the lowest sound emission, all modes shall be tested and the mode giving the lowest test result	Yes No Pass Fail	3.2.3.	マルチモード運転 運転者による選択が可能な複数の運転モードが車両に備わっている場合には、 3.3 項の試験条件において音の発生が最も低くなるモードを選択するものとする。 車両によって自動的に選択される複数の運転モードがある場合、最小の音の発生を実現する正しい試験方法を決めることは、自動車製作者等の責務である。 音の発生が最も低くなる車両運転モードを決定することが出来ない場合には、すべてのモードを試験するものとし、最も低い試験結果が得られるモードを使用して、本規則に基づく車両からの音の発生を報告する。 Multi-mode operation If the vehicle is equipped with multiple driver selectable operating modes, the mode which provides the lowest sound emission during the test conditions of paragraph 3.3 shall be selected. When the vehicle provides multiple operating modes that are automatically selected by the vehicle, it is the responsibility of the manufacturer to determine the correct manner of testing to achieve the minimum sound emission. In cases where it is not possible to determine the vehicle operating mode providing the lowest sound emission, all	Yes No Pass Fail

新			旧		
	shall be used to report the vehicle sound emission in accordance with this regulation. Determination of lowest sound emission will likely require testing of all operating modes to confirm that the one-third octave spectra is the lowest for each and every band of interest at both left and right microphone locations.			modes shall be tested and the mode giving the lowest test result shall be used to report the vehicle sound emission in accordance with this regulation.	
3.2.4.	車両の試験質量 測定は、ランニングオーダー質量から±25%の誤差内の車両で実施する。 Test mass of vehicle Measurements shall be made on vehicles at mass in running order with an allowable tolerance of +/- 25 %.	Pass Fail	3.2.4.	車両の試験質量 測定は、ランニングオーダー質量から±15%の誤差内の車両で実施する。 Test mass of vehicle Measurements shall be made on vehicles at mass in running order with an allowable tolerance of 15 %.	Pass Fail
3.2.5.～3.3.2.	(略)		3.2.5.～3.3.2.	(略)	
3.3.2.1.	前進定速試験 方法 (A):屋外施設で試験する車両の場合、車両の中心線は、全試験区間中、定速 v_{test} で可能な限り線 CC' の近くを通るものとする。本附則の付録、図 1a に示すとおり、車両前端面が試験開始時に線 AA' を通過するものとし、車両後端面が試験終了時に線 BB' を通過するものとする。牽引車両から容易に分離できないトレーラーは、線 BB' の通過を考慮する際には無視するものとする。 方法 (C):屋内施設で試験する車両は、本附則の付録、図 2a に示すとおり、車両前端面が線 PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 10km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は 10km/h±2km/h とする。測定値は、公称速度 10 km/h について有効である。 20km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は 20km/h±2km/h とする。測定値は、公称速度 20 km/h について有効である。 自動変速機搭載車の場合、変速位置は、自動車製作者等が通常運転と規定した位置とする。 手動変速機搭載車の場合、変速位置は、一定のエンジン回転数で目標車速が達成できる最も高いギア位置とする。 Constant speed tests in forward motion Method (A) : For a vehicle tested in an outdoor facility, the path of the centreline of the vehicle shall follow line CC' as	Pass Fail	3.3.2.1.	前進定速試験 屋外施設で試験する車両の場合、車両の中心線は、全試験区間中、定速 v_{test} で可能な限りライン CC' の近くを通るものとする。図 1a に示すとおり、車両前端面が試験開始時にライン AA' を通過するものとし、車両後端面が試験終了時にライン BB' を通過するものとする。牽引車両から容易に分離できないトレーラーは、ライン BB' の通過を考慮する際には無視するものとする。 屋内施設で試験する車両は、図 2a に示すとおり、車両前端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 10km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は 10km/h±2km/h とする。 20km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は 20km/h±1km/h とする。 自動変速機搭載車の場合、変速位置は、自動車製作者等が通常運転と規定した位置とする。 手動変速機搭載車の場合、変速位置は、一定のエンジン回転数で目標車速が達成できる最も高いギア位置とする。 Constant speed tests in forward motion For a vehicle tested in an outdoor facility, the path of the centreline of the vehicle shall follow line CC' as closely as possible with constant speed v_{test} throughout	Pass Fail

新			旧		
	closely as possible with constant speed v_{test} throughout the entire test. The front plane of the vehicle shall pass from the line AA' at the start of the test and the rear plane of the vehicle shall pass from the line BB' at the end of the test, as shown in Figure 1a of the Appendix to this annex. Any trailer, which is not readily separable from the towing vehicle, shall be ignored when considering the crossing of the line BB'. Method (C): For a vehicle tested in an indoor facility, shall be located with the front plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2a of the Appendix to this annex. The vehicle shall maintain a constant test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 10 km/h, the test speed v_{test} shall be 10 km/h + 2 km/h. The measured values are valid for the nominal speed of 10 km/h. For constant speed test condition of 20 km/h, the test speed v_{test} shall be 20 km/h + 2 km/h. The measured values are valid for the nominal speed of 20 km/h. For automatic transmission vehicles, the gear selector shall be placed as specified by the manufacturer for normal driving. For manual transmission vehicles, the gear selector shall be placed in the highest gear which can achieve the target vehicle speed with constant engine speed.			the entire test. The front plane of the vehicle shall pass from the line AA' at the start of the test and the rear plane of the vehicle shall pass from the line BB' at the end of the test, as shown in Figure 1a. Any trailer, which is not readily separable from the towing vehicle, shall be ignored when considering the crossing of the line BB'. A vehicle tested in an indoor facility, shall be located with the front plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2a. The vehicle shall maintain a constant test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 10 km/h, the test speed v_{test} shall be 10 km/h ± 2 km/h. For constant speed test condition of 20 km/h, the test speed v_{test} shall be 20 km/h ± 1 km/h. For automatic transmission vehicles, the gear selector shall be placed as specified by the manufacturer for normal driving. For manual transmission vehicles, the gear selector shall be placed in the highest gear which can achieve the target vehicle speed with constant engine speed.	
3.3.2.2.	停止状態の車両の AVAS への外部信号を用いた模擬定速試験 方法 (B)または (D):屋内または屋外の施設で試験する車両は、本附則の付録、図 2b に示すとおり、車両前端面が線 PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の模擬試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 10km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 V_{test} は、10km/h + 1.0km/h とする。 20km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 V_{test} は、20km/h + 1.0km/h とする。 Constant speed tests simulated by an external signal to the AVAS with the vehicle in standstill condition Method (B) or (D): For a vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the front plane of the vehicle	Pass Fail	3.3.2.2.	停止状態の車両の AVAS への外部信号を用いた模擬定速試験 屋内または屋外の施設で試験する車両は、図 2b に示すとおり、車両前端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の模擬試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 10km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 V_{test} は、10km/h±0.5km/h とする。 20km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 V_{test} は、20km/h±0.5km/h とする。 Constant speed tests simulated by an external signal to the AVAS with the vehicle in standstill condition A vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the front plane of the vehicle on the PP'	Pass Fail

新			旧		
	on the PP' line as shown in Figure 2b of the Appendix to this annex. The vehicle shall maintain a constant simulated test speed, vtest for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 10 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 10 km/h +1,0 km/h. For constant speed test condition of 20 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 20 km/h +1,0 km/h.			line as shown in Figure 2b. The vehicle shall maintain a constant simulated test speed, vtest for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 10 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 10 km/h ± 0,5 km/h. For constant speed test condition of 20 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 20 km/h ± 0,5 km/h.	
3.3.3.	後退試験 3.3.3.1.項及び 3.3.3.2.項に定める試験は、後退している車両を用いて、または停止状態の車両の AVAS への外部信号によって模擬された車速を用いて実施してよい。 Reversing tests The tests related to paragraph 3.3.3.1. and paragraph 3.3.3.2. may be conducted with the vehicle in rearward motion or with the vehicle speed simulated by an external signal to the AVAS or with the vehicle in standstill condition.		3.3.3.	後退試験 これらの試験は、後退している車両を用いて、または停止状態の車両の AVAS への外部信号によって模擬された車速を用いて実施してよい。 Reversing tests These tests may be conducted with the vehicle in rearward motion or with the vehicle speed simulated by an external signal to the AVAS or with the vehicle in standstill condition.	
3.3.3.1.	走行状態の後退試験 方法 (A):屋外施設で試験する車両の場合、車両の中心線は、全試験区間中、定速 v_{test} で可能な限り線 CC' の近くを通るものとする。本附則の付録、図 1b に示すとおり、車両後端面が試験開始時に線 AA' を通過するものとし、車両前端面が試験終了時に線 BB' を通過するものとする。牽引車両から容易 に分離できないトレーラーは、線 AA' の通過を考慮する際には無視するものとする。 方法 (C):屋内施設で試験する車両は、本附則の付録、図 2b に示すとおり、車両後端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 6km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は、6km/h±2km/h とする。 自動変速機搭載車の場合、変速位置は、自動車製作者等が通常後退運転に対して規定した位置とする。 手動変速機搭載車両の場合、変速位置は、一定のエンジン回転数で目標車速が達成できる最も高い後退ギア位置とする。 Reversing test in motion Method(A): For a vehicle tested in an outdoor facility, the path of the centreline of the vehicle shall follow line CC' as closely as possible with constant speed vtest throughout the entire test. The rear plane of the vehicle shall pass from the	Pass Fail	3.3.3.1.	走行状態の後退試験 屋外施設で試験する車両の場合、車両の中心線は、全試験区間中、定速 v_{test} で可能な限りライン CC' の近くを通るものとする。図 1b に示すとおり、車両後端面が試験開始時にライン AA' を通過するものとし、車両前端面が試験終了時にライン BB' を通過するものとする。牽引車両から容易 に分離できないトレーラーは、ライン AA' の通過を考慮する際には無視するものとする。 屋内施設で試験する車両は、図 2b に示すとおり、車両後端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 6km/h の定速試験の場合、試験速度 v_{test} は、6km/h±2km/h とする。 自動変速機搭載車の場合、変速位置は、自動車製作者等が通常後退運転に対して規定した位置とする。 手動変速機搭載車両の場合、変速位置は、一定のエンジン回転数で目標車速が達成できる最も高い後退ギア位置とする。 Reversing test in motion For a vehicle tested in an outdoor facility, the path of the centreline of the vehicle shall follow line CC' as closely as possible with constant speed vtest throughout the entire test. The rear plane of the vehicle shall pass	Pass Fail

新			旧		
	line AA' at the start of the test and the front plane of the vehicle shall pass from the line BB' at the end of the test, as shown on Figure 1b of the Appendix to this annex. Any trailer, which is not readily separable from the towing vehicle, shall be ignored when considering the crossing of the line BB'. Method (C) : For a vehicle tested in an indoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b of the Appendix to this annex. The vehicle shall maintain a constant test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 6 km/h, the test speed v_{test} shall be 6 km/h ± 2 km/h. For automatic transmission vehicles, the gear selector shall be placed as specified by the manufacturer for normal reverse driving. For manual transmission vehicles, the gear selector shall be placed in the highest reverse gear which can achieve the target vehicle speed with constant engine speed.			from the line AA' at the start of the test and the front plane of the vehicle shall pass from the line BB' at the end of the test, as shown on Figure 1b. Any trailer, which is not readily separable from the towing vehicle, shall be ignored when considering the crossing of the line BB'. A vehicle tested in an indoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b. The vehicle shall maintain a constant test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant speed test condition of 6 km/h, the test speed v_{test} shall be 6 km/h ± 2 km/h. For automatic transmission vehicles, the gear selector shall be placed as specified by the manufacturer for normal reverse driving. For manual transmission vehicles, the gear selector shall be placed in the highest reverse gear which can achieve the target vehicle speed with constant engine speed.	
3.3. 3.2.	停止状態の車両の AVAS への外部信号による模擬後退試験 方法 (B) 又は (D) : 屋内または屋外の施設で試験する車両は、本附則の付録、図 2b に示すとおり、車両後端面が線 PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の模擬試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 6km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 v_{test} は、6km/h±0.5km/h とする。 Reversing test simulated by an external signal to the AVAS with the vehicle in standstill condition Method (B) or (D): For a vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b of the Appendix to this annex. The vehicle shall maintain a constant simulated test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant test condition of 6 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 6 km/h ± 0,5 km/h.	Pass Fail	3.3.3. 2.	停止状態の車両の AVAS への外部信号による模擬後退試験 屋内または屋外の施設で試験する車両は、図 2b に示すとおり、車両後端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。車両は、一定の模擬試験速度 v_{test} を少なくとも 5 秒間は維持するものとする。 6km/h の定速試験の場合、模擬試験速度 v_{test} は、6km/h±0.5km/h とする。 Reversing test simulated by an external signal to the AVAS with the vehicle in standstill condition A vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b. The vehicle shall maintain a constant simulated test speed, v_{test} for at least 5 seconds. For constant test condition of 6 km/h, the simulated test speed v_{test} shall be 6 km/h ± 0,5 km/h.	Pass Fail
3.3. 3.3.	停止状態での後退試験	Pass Fail	3.3.3. 3.	停止状態での後退試験	Pass Fail

新			旧		
	屋内または屋外の施設で試験する車両は、本附則の付録、図 2b に示すとおり、車両後端面が線 PP' 上にあるように配置するものとする。 車両のギア選択を後退位置に入れ、試験時にはブレーキをかけないものとする。 Reversing test in standstill condition A vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b of the Appendix to this annex. The vehicle's gear selection control shall be in the reverse position and the brake released for the test.			屋内または屋外の施設で試験する車両は、図 2b に示すとおり、車両後端面がライン PP' 上にあるように配置するものとする。 車両のギア選択を後退位置に入れ、試験時にはブレーキをかけないものとする。 Reversing test in standstill condition A vehicle tested in an indoor or outdoor facility, shall be located with the rear plane of the vehicle on the PP' line as shown in Figure 2b. The vehicle's gear selection control shall be in the reverse position and the brake released for the test.	
3.4.	測定読み値および報告値 各試験条件において、少なくとも 4 回の測定を車両の両側で行うものとする。 各試験条件において、無効となる結果を除いた最初の 4 つの連続する有効な測定結果値(各側 2.0dB (A) 以内)$L_{MicRight_OA,\ j}$ と $L_{MicLeft_OA,\ j}$ を、中間または最終結果の値の計算に用いるものとする。 明らかに一般的な音の特性から外れているピークがあることが認められた場合は、当該測定値は破棄するものとする。屋外での走行状態(前進および後退)の車両の測定では、AA' と PP' 間の車両の各通過時に表示された A 特性音圧レベルの最大値($L_{test,j}$)を、各マイクロホン位置において、小数点以下の最初の有効数字まで記録するものとする(例：XX.X)。 前進状態の基準点は車両の前面である。後退状態の基準点は車両の後面である。 6.2.8.項に示された最小仕様については、AA' から PP' までの基準点がカバーする距離にわたって結果を報告する 6.2.8.項に示された最大仕様については、AA' から PP' までの基準点がカバーする距離に車長を加えたものについて結果を報告する。 屋内での走行状態および停止状態(前進および後退) の車両の測定では、各マイクロホン位置において、5 秒間に表示される A 特性音圧レベルの最大値 $L_{test,j}$ を、小数点以下の最初の有効数字まで記録するものとする(例：XX.X)。 1/3 オクターブ測定については、周波数範囲は 160 Hz から 5,000 Hz まで報告するものとする。 Measurement readings and reported values At least four measurements for each test condition shall be made on both sides of the vehicle.	Pass Fail	3.4.	測定読み値および報告値 各試験条件において、少なくとも 4 回の測定を車両の両側で行うものとする。 各試験条件において、無効となる結果を除いた最初の 4 つの連続する有効な測定結果値(各側 2.0dB 以内)を、中間または最終結果の値の計算に用いるものとする。 明らかに一般的な音の特性から外れているピークがあることが認められた場合は、当該測定値は破棄するものとする。屋外での走行状態(前進および後退)の車両の測定では、AA' と PP' 間の車両の各通過時に表示された A 特性音圧レベルの最大値($L_{test,j}$)を、各マイクロホン位置において、小数点以下の最初の有効数字まで記録するものとする(例：XX.X)。 屋内での走行状態および停止状態(前進および後退) の車両の測定では、各マイクロホン位置において、5 秒間に表示される A 特性音圧レベルの最大値 $L_{test,j}$ を、小数点以下の最初の有効数字まで記録するものとする(例：XX.X)。 2.3.2.項に従って $L_{test,j}$ を補正し、$L_{testcorr,j}$ を得るものとする。マイクロホン毎に、A 特性音圧レベルの各最大値に相当する 1/3 オクターブスペクトルを報告するものとする。暗騒音補正は、1/3 オクターブの測定結果値には適用しないものとする。 Measurement readings and reported values At least four measurements for each test condition shall be made on both sides of the vehicle.	Pass Fail

新			旧		
	The first four valid consecutive measurement results for each test condition, $L_{MicRight_OA,\ j}$ and $L_{MicLeft_OA,\ j}$, within 2,0 dB(A) per side, allowing for the deletion of non-valid results, shall be used for the calculation of the intermediate or final result. If a sound peak obviously out of character with the general sound pressure level is observed, that measurement shall be discarded. For measurement of a vehicle in motion (forward and reversing) outdoor, the maximum A-weighted sound pressure level indicated during each passage of the vehicle between AA' and PP' ($L_{test,\ j}$) shall be noted for each microphone position, to the first significant digit after the decimal place (for example XX,X). The reference point for forward conditions is the front plane of the vehicle. The reference point for reverse conditions is the rear plane of the vehicle. For minimum specifications as given in paragraph 6.2.8, results are reported over the distance covered by the reference point from AA' to PP'. For maximum specifications as given in 6.2.8, results are reported over the distance covered by the reference point from AA' to PP' plus the vehicle length. For measurement of a vehicle in motion indoor and in standstill (forward and reversing), the maximum A-weighted sound pressure level indicated during each period of 5 seconds for each microphone position, Ltest,j, shall be noted, to the first significant digit after the decimal place (for example XX,X). For one-third-octave measurements, the frequency range shall be reported from 160 Hz to 5000 Hz.			The first four valid consecutive measurement results for each test condition, within 2,0 dB per side, allowing for the deletion of non-valid results, shall be used for the calculation of the intermediate or final result. If a sound peak obviously out of character with the general sound pressure level is observed, that measurement shall be discarded. For measurement of a vehicle in motion (forward and reversing) outdoor, the maximum A-weighted sound pressure level indicated during each passage of the vehicle between AA' and PP' ($L_{test,\ j}$) shall be noted for each microphone position, to the first significant digit after the decimal place (for example XX,X). For measurement of a vehicle in motion indoor and in standstill (forward and reversing), the maximum A-weighted sound pressure level indicated during each period of 5 seconds for each microphone position, $L_{test,\ j}$, shall be noted, to the first significant digit after the decimal place (for example XX,X). $L_{test,\ j}$ shall be corrected according to paragraph 2.3.2. to obtain $L_{testcorr,\ j}$. For each maximum A-weighted sound pressure level, the corresponding one-third-octave spectrum shall be reported for each microphone position. No background correction shall be applied to any measured one-third octave result.		
3.4.1.	停止状態の車両（屋内または屋外） 各個別のテスト走行 j およびマイクロホン位置 i について、各マイクロホン $MicLeft_i$ および $MicRight_i$ の車両 A 特性音圧レベルを少なくと	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	も 5 秒間測定し、その最大値を $L_{MicLeft_i_OA,\ j}$ と $L_{MicRight_i_OA,\ j}$ として報告するものとする。 各個別のテスト走行 j およびマイクロホン位置 i について、各マイクロホン $MicLeft_i$ および $MicRight_i$ の 1/3 オクターブ周波数スペクトルを少なくとも 5 秒間測定し、各個別の 1/3 オクターブバンド A 特性音圧レベルの最大ホールドを $L_{MicLeft_i_BAND,\ j}$ と $L_{MicRight_i_BAND,\ j}$ として報告するものとする。 Vehicle stationary (Indoors or outdoors) For each individual test run j and microphone position i, the vehicle A-weighted sound pressure level for each microphone $MicLeft_i$ and $MicRight_i$ shall be measured for a duration of at least 5 s and the maximum value reported as $L_{MicLeft_i_OA,\ j}$ and $L_{MicRight_i_OA,\ j}$. For each individual test run j and microphone position i, the one-third-octave frequency spectrum for each microphone $MicLeft_i$ and $MicRight_i$ shall be measured for a duration of at least 5 s and the maximum hold in each individual one-third-octave-band A-weighted sound pressure level shall be reported as $L_{MicLeft_i_BAND,\ j}$ and $L_{MicRight_i_BAND,\ j}$.					
3.4.2.	方法 A で測定した走行中の車両 各個別のテスト走行 j およびマイクロホン位置 i について、各マイクロホン $MicLeft_i$ および MicRight の車両 A 特性音圧レベルを線 AA' と線 PP' の間で測定し、最大値を $L_{MicLeft_i_OA,\ j}$ と $L_{MicRight_i_OA,\ j}$ として報告するものとする。 各個別のテスト走行 j およびマイクロホン位置 i について、各マイクロホン $MicLeft_i$ および $MicRight_i$ の 1/3 オクターブ周波数スペクトルを線 AA' と線 PP' の間で測定するものとする。各個別の 1/3 オクターブバンド A 特性音圧レベルの最大ホールドは、$L_{MicLeft_i_BAND,\ j}$ と $L_{MicRight_i_BAND,\ j}$ として報告するものとする。 Vehicle in motion measured with Method A For each individual test run j and microphone position i, the vehicle A-weighted sound pressure level for each microphone $MicLeft_i$ and MicRight shall be measured between the AA' and PP' line and the maximum value reported as $L_{MicLeft_i_OA,\ j}$ and $L_{MicRight_i_OA,\ j}$. For each individual test run j and microphone position i, the one-third-octave frequency spectrum for each microphone $MicLeft_i$ and $MicRight_i$ shall be measured between the AA' and	Pass Fail	(追加)			

新			旧		
	PP’ line. The maximum hold in each individual one-third-octave-band A-weighted sound pressure level shall be reported as $L_{MicLeft_i_BAND,_j}$ and $L_{MicRight_i_BAND,_j}$.				
3.5.	データ集計および結果報告 3.3.項に規定された各試験条件において、対応する車両の両側それぞれにおけるオーバーオールレベル及び 1/3 オクターブスペクトル値は、算術的に平均し小数第 1 位まで丸めるものとする。 方法「B」、「C」および「D」での走行方向と反対側の測定については、追加のマイクロホンが必要である（図 2a および図 2b 参照）。 A 特性音圧レベルの最終結果値 $L_{crs\ 10}$、$L_{crs\ 20}$ および $L_{reverse}$ は、両側 2 つの平均値の低い方の値を、最も近い整数に丸めた値である。 1/3 オクターブスペクトルの最終報告値は、車両の両側の値、$L_{MicLeftBAND}$ および $L_{MicRightBAND}$ である。 Data compilation and reported results For each test condition described in paragraph 3.3., the overall Sound Pressure Level and the corresponding one third octave spectra of both sides of the vehicle individually shall be arithmetically averaged and rounded to the first decimal place. For the measurements of the opposite side of driving direction at method “B”, “C” and “D” additional microphones are necessary (see figure 2a , 2b). The final A-weighted sound pressure level results $L_{crs\ 10}$, $L_{crs\ 20}$ and $L_{reverse}$ to be reported are the lower values of the two averages of both sides, rounded to the nearest integer. The one third octave band frequency spectrum, shall be reported for both sides of the vehicle, LMicLeftBAND and LMicRightBAND.	Pass Fail	3.5.	データ集計および結果報告 3.3.項に規定された各試験条件において、暗騒音に関して補正された結果値 $L_{testcorr,j}$ および対応する車両の両側それぞれにおける 1/3 オクターブスペクトル値は、算術的に平均し小数第 1 位まで丸めるものとする。 A 特性音圧レベルの最終結果値 $L_{crs\ 10}$、$L_{crs\ 20}$ および $L_{reverse}$ は、両側 2 つの平均値の低い方の値を、最も近い整数に丸めた値である。 1/3 オクターブスペクトルの最終報告値は、A 特性音圧レベルの報告値と同じ側のスペクトル値である。 Data compilation and reported results For each test condition described in paragraph 3.3., the background corrected results, $L_{testcorr,j}$, and the corresponding one third octave spectra of both sides of the vehicle individually shall be arithmetically averaged and rounded to the first decimal place. The final A-weighted sound pressure level results $L_{crs\ 10}$, $L_{crs\ 20}$ and $L_{reverse}$ to be reported are the lower values of the two averages of both sides, rounded to the nearest integer. The final one third octave spectra to be reported are the spectra corresponding to the same side as the reported A-weighted sound pressure level.	Pass Fail
3.5.1.	5 本のマイクロホンアレイ使用時の中間処理 停止または走行の各車両運転条件について、5 つの左右マイクロホンの結果を処理して、各測定走行 j について 1 つの左右の結果を提供するものとする。 各測定走行 j と 5 つのマイクロホン位置 i の中間処理により、車両の左右の側のオーバーオールレベルについて 1 つの結果、および車両の左右の側について 1 つの 1/3 オクターブスペクトルが生成される。これ以降の処理はすべて、これらの結果を用いて行う。		（追加）	（追加）	

新			旧		
	附則Aの付録の図6および図7は、測定および結果報告の補助資料として、オーバーオールレベルおよび1/3オクターブバンド音圧レベルの測定基準をフローチャート形式で示したものである。 Intermediate processing when 5 microphone array is used For each vehicle operating condition, stationary or moving, the five left and right microphone results shall be processed to provide a single left and right result for each measurement run j. The intermediate processing for each measurement run j and for the five microphone positions i will produce a single result for the overall sound pressure level for the left and right side of the vehicle and a single one-third octave spectra for the left and right side of the vehicle. All further processing is done using these results. Figures 6 and 7 in the appendix to Annex A gives measurement criteria for overall sound pressure level and one-third octave band sound pressure levels in flowchart form as an aid to measurement and reporting results.				
3.5.1.1.	オーバーオールレベル 各テスト走行jについての値$L_{MicLeft_OA,\ j}$および$L_{MicRight_OA,\ j}$は、5つのマイクロホン位置iの各々の算術平均とする。 $L_{MicLeft_OA,j} = \left(\sum_{i=1}^{5} L_{MicLeft_i_OA,j}\right)/5$ $L_{MicRight_OA,j} = \left(\sum_{i=1}^{5} L_{MicRight_i_OA,j}\right)/5$ Overall sound pressure level The value $L_{MicLeft_OA,\ j}$ and $L_{MicRight_OA,\ j}$ for each test run j shall be the arithmetic average of each of the five microphone positions i . $L_{MicLeft_OA,j} = \left(\sum_{i=1}^{5} L_{MicLeft_i_OA,j}\right)/5$ $L_{MicRight_OA,j} = \left(\sum_{i=1}^{5} L_{MicRight_i_OA,j}\right)/5$		（追加）	（追加）	

新			旧		
3.5.1.2.	1/3 オクターブバンド音圧レベル 各テスト走行 j についての値 $L_{MicLeft_BAND,\ j}$ および $L_{MicRight_BAND,\ j}$ は、各測定走行 j について、すべての個別の 1/3 オクターブバンドにおける 5 つのマイクロホン位置 i の各々の最大ホールドとする。 $L_{MicLeft_BAND,\ j} = \max(\ L_{MicLeft_i_BAND,\ j}\ )$ $L_{MicRight_BAND,\ j} = \max(\ L_{MicRight_i_BAND,\ j}\ )$ One-third octave band sound pressure level The value $L_{MicLeft_BAND,\ j}$ and $L_{MicRight_BAND,\ j}$ for each test run j shall be the maximum hold of each of the five microphone positions i in all individual one-third octave bands for each measurement run j $L_{MicLeft_BAND,\ j} = \max(\ L_{MicLeft_i_BAND,\ j}\ )$ $L_{MicRight_BAND,\ j} = \max(\ L_{MicRight_i_BAND,\ j}\ )$		（追加）	（追加）	
3.5.2.	最大 A 特性音圧レベルのデータ集計 任意のテスト条件およびモードについて、4 回の j テスト走行を平均し、各側の中間結果を求める。 任意のテスト条件およびモードについて、走行を各側について個別に平均するものとする。 各条件およびモードについて、最終的に報告する全体音圧レベルを左右の側の最も低い値として計算する。 $L_{(condition)} = \min(L_{MicLeftOA},\ L_{MicRightOA})$ 3.3.項に記載された各テスト条件について、車両の両側の全体音圧レベルを個別に算術的に平均し、小数第 1 位に丸めるものとする。 方法 B、C および D を用いた附則 3 の 3.3.2.項に従った車両フロントラインでの測定については、追加のマイクロホンが必要であり、小数第 1 位に丸めるものとする。 Maximum A-weighted sound pressure level data compilation For a given test condition and mode, the four j test runs are averaged to determine the intermediate result on each side. For a given test condition and mode, the runs shall be averaged separately for each side. Calculate $L_{MicLeftOA}$ Calculate $L_{MicRightOA}$		（追加）	（追加）	

新			旧		
	$L_{MicLeftOA} = \left(\sum_{i=1}^{4} L_{MicLeftOA,j}\right)/4$ $L_{MicRightOA} = \left(\sum_{i=1}^{4} L_{MicRightOA,j}\right)/4$ Calculate the final reported overall sound pressure level for each condition and mode as the lowest of the left and right side. $L_{(condition)} = \min(L_{MicLeftOA}, L_{MicRightOA})$ For each test condition described in paragraph 3.3., the overall Sound Pressure Level both sides of the vehicle individually shall be arithmetically averaged and rounded to the first decimal place. For the measurements at the frontline of the vehicle according to annex 3 Paragraph 3.3.2. with Method B, C and D additional microphones are necessary and to be rounded to the first decimal place.				
3.5.3.	1/3 オクターブ音圧レベルのデータ集計 任意のテスト条件およびモードについて、4 回の j テスト走行を平均し、各側の結果を求める。 これ以降の 1/3 オクターブバンド値の処理はすべて、これらの結果を用いて行うものとする。 $L_{MicLeftBAND}$ と $L_{MicRightBAND}$ の両方を報告するものとする。 6.2.8.項の表 3 に規定するとおり 1/3 オクターブバンドを報告する。 One-third-octave sound pressure level data compilation For a given test condition and mode, the four j test runs are averaged to determine the result on each side. $L_{MicLeftBAND} = \left(\sum_{i=1}^{4} L_{MicLeftBAND,j}\right)/4$ $L_{MicRightBAND} = \left(\sum_{i=1}^{4} L_{MicRightOA,j}\right)/4$		（追加）	（追加）	

新			旧		
	Any further processing of the one-third-octave-band values shall use these results. Both the $L_{MicLeftBAND}$ and the $L_{MicRightBAND}$ shall be reported. Report one-third octave bands as specified in paragraph 6.2.8., Table 3.				
4.	（略）		4.	（略）	
4.1.	一般要件 本則6.2.3項の周波数変化率に関する規定は、自動車製作者等によって選択される方法(A)、(B)、(C)および(D)のいずれかの試験方法にて確認する。 車両および試験の設定ならびに施設の要件は、選択された試験方法に応じて、本附則の1.項、2.項、3.1.項および3.2.項に規定されたものと同じである。ただし、以下の項に異なる規定または追加の規定がある場合はこの限りではない。 測定値には暗騒音補正を適用しないものとする。屋外での測定については特別な注意を払わなければならない。暗騒音の干渉は回避するものとする。明らかに一般的な信号の特性から外れている音圧ピークがあることが認められた場合は、当該測定値を破棄するものとする。 General The provisions on frequency shift outlined in 6.2.3 of the main body shall be checked using one of the test methods A, B, C and D to be selected by the manufacturer:		4.1.	一般要件 本則6.2.3.項の周波数変化率に関する規定は、自動車製作者等によって選択される以下のいずれかの試験方法にて確認する。 方法(A)　屋外試験路における走行状態での車両試験 方法(B)　外部信号発生装置によりAVASを作動させた状態での屋外試験路における停止状態の車両試験 方法(C)　屋内施設のシャシーダイナモメーターにおける走行状態での車両試験 方法(D)　外部信号発生装置によりAVASを作動させた状態での屋内施設における停止状態の車両試験 方法(E)　外部信号発生装置によりAVASを作動させた状態での屋内施設における車両なしのAVAS試験 車両および試験の設定ならびに施設の要件は、選択された試験方法に応じて、本附則の1.項、2.項、3.1.項および3.2.項に規定されたものと同じである。ただし、以下の項に異なる規定または追加の規定がある場合はこの限りではない。 測定値には暗騒音補正を適用しないものとする。屋外での測定については特別な注意を払わなければならない。暗騒音の干渉は回避するものとする。明らかに一般的な信号の特性から外れている音圧ピークがあることが認められた場合は、当該測定値を破棄するものとする。 General The provisions on frequency shift outlined in 6.2.3 of the main body shall be checked using one of the following test methods to be selected by the manufacturer: Method (A) Test of the complete vehicle in motion on an outdoor test track Method (B) Test of the complete vehicle in standstill condition on an outdoor test track with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator Method (C) Test of the complete vehicle in motion in an indoor facility on a chassis dynamometer	

新			旧		
	The facility requirements as well as the vehicle and test setup specifications are the same as given in paragraphs 1, 2, 3.1 and 3.2 of this Annex according to the selected test method unless the following paragraphs below provide different or additional specifications. No background noise correction shall be applied to any measurement. Special care must be given for outdoor measurements. Any interference of the background noise shall be avoided. If a sound peak obviously out of character with the general signal is observed, that measurement shall be discarded.			Method (D) Test of the complete vehicle in standstill condition in an indoor facility with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator Method (E) Test of the AVAS without a vehicle in an indoor facility with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator The facility requirements as well as the vehicle and test setup specifications are the same as given in paragraphs 1, 2, 3.1 and 3.2 of this Annex according to the selected test method unless the following paragraphs below provide different or additional specifications. No background noise correction shall be applied to any measurement. Special care must be given for outdoor measurements. Any interference of the background noise shall be avoided. If a sound peak obviously out of character with the general signal is observed, that measurement shall be discarded.		
4.2.	(略)		4.2.	(略)	
4.3.	試験方法 型式認可試験の基礎となる車両の音発生試験は、以下であるものとする。 Test methods The vehicle sound emission tests, which are basis for the type approval test shall be The type approval has to be		4.3.	試験方法 Test methods	
4.3.1.	方法(A) 車両は、定速試験(3.3.2.項及び3.3.3.項)と同様に、屋外試験施設において、一般的な運転条件に従って運転するものとする。 Method (A)－ The vehicle shall be operated in the same outdoor test facility and according to the same general operating condition as for	Yes No	4.3.1.	方法(A)－屋外施設および走行状態の車両 車両は、定速試験(3.3.2.項)と同様に、屋外試験施設において、一般的な運転条件に従って運転するものとする。 10km/h 以下は±2km/h、それ以外は±1km/h の公差で、5km/h から 20km/h までの 5km/h 毎の目標速度で車両からの発生音を計測するものとする。5km/h は最低目標速度である。この速度(5km/h)で所定の精度内で車両を運転できない場合は、10 km/h 未満の可能な限り最も低い速度を代わりに使用するものとする。 Method (A) - Outdoor facility and vehicle in motion The vehicle shall be operated in the same outdoor test facility and according to the same general operating condition as for the vehicle constant speed testing	Yes No Yes No

新			旧		
	the vehicle constant speed testing (paragraph 3.3.2 and paragraph 3.3.3.).			(paragraph 3.3.2). The vehicle sound emission shall be measured at target speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 2 km/h for the speed of 10 km/h or less and of +/- 1 km/h for any other speeds. The speed of 5 km/h is the lowest target speed. If the vehicle cannot be operated at this speed within the given precision, the lowest possible speed below 10 km/h shall be used instead.	
4.3.2.	方法(B)及び方法(D) 実際の運転状態を模擬する AVAS 用の外部車速信号を、車両が受け取ることができる試験施設で、実施するものとする。マイクロホン位置は、本附則の付録、図 2a に規定された試験条件のとおりとする。車両の前端面をライン PP' 上に配置するものとする。 Method (B) and Method (D) The vehicle shall be operated in a test facility where the vehicle can accept an external vehicle speed signal to the AVAS simulating vehicle operation. The microphone locations shall be as for the complete vehicle test conditions as specified in Figure 2a of the Appendix to this annex. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'.	Yes No	4.3.2.	方法(B)および方法(D)－屋外／屋内施設および停止状態の車両 実際の運転状態を模擬する AVAS 用の外部車速信号を、車両が受け取ることができる試験施設で、実施するものとする。マイクロホン位置は、図 2a に規定された試験条件のとおりとする。車両の前端面をライン PP' 上に配置するものとする。 ±0.5km/h の公差で 5km/h から 20km/h までの 5km/h 毎の摸擬速度にて車両からの発生音を測定する。 Method (B) and Method (D) - Outdoor/Indoor facility and vehicle in standstill The vehicle shall be operated in a test facility where the vehicle can accept an external vehicle speed signal to the AVAS simulating vehicle operation. The microphone locations shall be as for the complete vehicle test conditions as specified in Figure 2a. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'. The vehicle sound emission shall be measured at simulated speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 0.5 km/h for each test speed.	Yes No
4.3.3.	方法(C)－屋内施設および走行状態の車両 屋外と同じ方法で運転できる屋内試験施設のシャシーダイナモメーター上に車両を設置するものとする。マイクロホン位置はすべて、本附則の付録、図 2a に規定された試験条件のとおりとする。車両の前端面をライン PP' 上に配置するものとする。	Yes No	4.3.3.	方法(C)－屋内施設および走行状態の車両 屋外と同じ方法で運転できる屋内試験施設のシャシーダイナモメーター上に車両を設置するものとする。マイクロホン位置はすべて、図 2a に規定された試験条件のとおりとする。車両の前端面をライン PP' 上に配置するものとする。 10km/h 以下は±2km/h、それ以外は±1km/h の公差で、5km/h から 20km/h までの 5km/h 毎の目標速度で車両からの発生音を計測するものとする。5km/h は最低目標速度である。この速度(5km/h)で所定の精度内で車両を運転できない場合は、10km/h 未満の可能な限り最も低い速度を代わりに使用するものとする。	Yes No

新			旧		
	Method (C) - Indoor facility and vehicle in motion The vehicle shall be installed in an indoor test facility where the vehicle can operate on a chassis dynamometer in the same manner as outdoors. All microphone locations shall be as for the vehicle test conditions as specified in Figure 2a of the Appendix to this annex. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'.			Method (C) - Indoor facility and vehicle in motion The vehicle shall be installed in an indoor test facility where the vehicle can operate on a chassis dynamometer in the same manner as outdoors. All microphone locations shall be as for the vehicle test conditions as specified in Figure 2a. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'. The vehicle sound emission shall be measured at target speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 2 km/h for the speed of 10 km/h or less and of +/- 1 km/h for any other speeds. The speed of 5 km/h is the lowest target speed. If the vehicle cannot be operated at this speed within the given precision, the lowest possible speed below 10 km/h shall be used instead.	
(削除)	(削除)		4.3.4.	(略)	
4.4.	(略)		4.4.	(略)	
4.4.1.	試験方法(A) 4.3.1.項に規定された各速度において少なくとも 4 回の測定を実施するものとする。発生音は、AA'と BB'間の車両の各通過時に各マイクロホン位置で収録するものとする。 解析のため、AA'から、PP'の手前 1 メートルまでの部分を、各測定結果より使用するものとする。 Test Method (A) At least four measurements shall be made at every speed specified in paragraph 4.3.1. The emitted sound shall be recorded during each passage of the vehicle between AA' and BB' for each microphone position. From each measurement sample a segment taken from AA until 1 meter before PP' shall be used for further analysis.	Pass Fail	4.4.1.	試験方法(A) 4.3.1.項に規定された各速度において少なくとも 4 回の測定を実施するものとする。発生音は、AA'と BB'間の車両の各通過時に各マイクロホン位置で収録するものとする。解析のため、AA'から、PP'の手前 1 メートルまでの部分を、各測定結果より抽出するものとする。 Test Method (A) At least four measurements shall be made at every speed specified in paragraph 4.3.1. The emitted sound shall be recorded during each passage of the vehicle between AA' and BB' for each microphone position. From each measurement sample a segment taken from AA until -1 meter before PP' shall be cut out for further analysis.	Pass Fail
4.4.2.	試験方法(B)、(C)及び(D) 発生音は、少なくとも 5 秒間、上記項目に規定された各速度で測定する。 Test Methods (B), (C) and (D)	Pass Fail	4.4.2.	試験方法(B)、(C)、(D)および(E) 発生音は、少なくとも 5 秒間、上記項目に規定された各速度で測定する。 Test Methods (B), (C), (D) and (E)	Pass Fail

<table>
<tr><th colspan="3">新</th><th colspan="3">旧</th></tr>
<tr><td></td><td>The emitted sound shall be measured at every speed specified in correlated paragraphs above for at least 5 seconds.</td><td></td><td></td><td>The emitted sound shall be measured at every speed specified in correlated paragraphs above for at least 5 seconds.</td><td></td></tr>
<tr><td>4.5.</td><td>（略）</td><td></td><td>4.5.</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td>Table 4</td><td>各側につき目標条件ごとにシフトさせる周波数の分析

Analysis of the shifted frequency per target condition per side

<table>
<tr><th>Target speed</th><th>Test run per target condition</th><th>Reported speed (average per sample segment)</th><th>Determined frequency of interest ($f_{j,\ speed}$)</th><th>Reported Speed per target condition (average of the reported speeds)</th><th>Reported frequency of interest per target condition (f_{speed})</th></tr>
<tr><td>km/h</td><td>No</td><td>km/h</td><td>Hz</td><td>km/h</td><td>Hz</td></tr>
<tr><td rowspan="4">5*</td><td>1</td><td></td><td></td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>2</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">10</td><td>1</td><td></td><td></td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>2</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">15</td><td>1</td><td></td><td></td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>2</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">20</td><td>1</td><td></td><td></td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>2</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td></td><td></td></tr>
</table>

＊）方法（A)には使用しない
その他すべてのテスト方法については、得られた周波数スペクトルを更なる計算において直接使用するものとする。
*) not for Method A
For all other test methods the derived frequency spectrum shall directly be used for the further calculation.</td><td></td><td>（追加）</td><td>（追加）</td><td></td></tr>
</table>

新

4.5.1.	(略)	See appendix 2

別表 1-1　　車両の音圧レベルに関する試験

Appendix 1-1　　Vehicle sound level test

定速試験 Constant speed test	走行条件: Running condition:	実走行 Real running	疑似信号 Simulated	シャシダイナモ Chassis dynamometer

暗騒音

Ambient Noise

	Overall [dB]		Correction		1/3 octave freq. [Hz]			
	Left	Right	Left	Right	Left	Right	Left	Right
Lbgn								

試験結果

Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			$L_{test,j}$ [dB(A)]		1/3 octave freq. [Hz]			
		$V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	Left	Right	Left	Right	Left	Right
10	1									
	2									

旧

4.5.1.	(略)	

別表 1　　車両の音圧レベルに関する試験

Appendix 1　　Vehicle sound level test

定速試験 Constant speed test	走行条件: Running condition:	実走行 Real running	疑似信号 Simulated	シャシダイナモ Chassis dynamometer

暗騒音

Ambient Noise

	Overall [dB]		Correction		1/3 octave freq. [Hz]			
Lbgn	Left	Right	Left	Right	Left	Right	Left	Right
Max								
Min	(削除)							
⊿Lbgn, p-p								

試験結果

Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			$L_{test,j}$ [dB(A)]		1/3 octave freq. [Hz]			
		$V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	Left	Right	Left	Right	Left	Right
10	1									
	2									

新

Gear	3									
	4									
	Avg.									

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			$L_{test,j}$ [dB(A)]		1/3 octave freq. [Hz]			
		$V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	Left	Right	Left	Right	Left	Right
20	1									
	2									
Gear	3									
	4									
	Avg.									

後退試験	走行条件:	実走行	疑似信号	シャシダイナモ
Reversing test	Running condition :	Real running	Simulated	Chassis dynamometer

暗騒音

Ambient Noise

	Overall [dB]		Correction		1/3 octave freq. [Hz]			
	Left	Right	Left	Right	Left	Right	Left	Right
Lbgn								

試験結果

旧

Gear	3									
	4									
	Avg.									
	Δ									

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			$L_{test,j}$ [dB(A)]		1/3 octave freq. [Hz]			
		$V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	Left	Right	Left	Right	Left	Right
20	1									
	2									
Gear	3									
	4									
	Avg.									
	Δ									

後退試験	走行条件:	実走行	疑似信号	シャシダイナモ
Reversing test	Running condition :	Real running	Simulated	Chassis dynamometer

暗騒音

Ambient Noise

	Overall [dB]		Correction		1/3 octave freq. [Hz]			
L_{bgn}	Left	Right	Left	Right	Left	Right	Left	Right
Max								
Min	(削除)							
$\Delta L_{bgn,\ p-p}$								

試験結果

新

Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h] $V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	$L_{test,j}$ [dB(A)] Left	Right		
0	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h] $V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	$L_{test,j}$ [dB(A)] Left	Right		
6	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

最終結果
Final
result

(削除)

旧

Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h] $V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	$L_{test,j}$ [dB(A)] Left	Right		
	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h] $V_{AA'}$	$V_{PP'}$	$V_{BB'}$	$L_{test,j}$ [dB(A)] Left	Right		
	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

最終結果
Final
result

v_{test} [km/h]	Overall Sound level [dB(A)]		SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]	
10	$L_{crs\ 10}$			
20	$L_{crs\ 20}$			

新							旧						
							Reverse	$L_{reverse}$				Pass	Fail

	V_{test} [km/h]	Overall Sound level [dB(A)]		SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]			
Forward	10	L_{crs_10}					
	20	L_{crs_20}					
Reverse	0	$L_{reverse0}$					
	6	$L_{reverse6}$				Pass	Fail

(追加)

別表１－２　５本マイク使用時の中間処理
Appendix 1-2
試験結果
Test Result

(追加)

10km/h

	$L_{MicLeft_1_OA,j}$	$L_{MicLeft_1_BAND,j}$	$L_{MicLeft_2_OA,j}$	$L_{MicLeft_2_BAND,j}$	$L_{MicLeft_3_OA,j}$	$L_{MicLeft_3_BAND,j}$	$L_{MicLeft_4_OA,j}$	$L_{MicLeft_4_BAND,j}$
MicLeft5								
MicLeft4								
MicLeft3								
MicLeft2								
MicLeft1								
LMicLeft_OA,j								
LMicLeft_BAND,j								

20km/h

	$L_{MicRight_1_OA,j}$	$L_{MicRight_1_BAND,j}$	$L_{MicRight_2_OA,j}$	$L_{MicRight_2_BAND,j}$	$L_{MicRight_3_OA,j}$	$L_{MicRight_3_BAND,j}$	$L_{MicRight_4_OA,j}$	$L_{MicRight_4_BAND,j}$
MicRight5								

新								
MicRight4								
MicRight3								
MicRight2								
MicRight1								
LMicLeft_OA,j								
LMicRight_BAND,j								

0km/h

	$L_{MicLeft_1_OA,j}$	$L_{MicLeft_1_BAND,j}$	$L_{MicLeft_2_OA,j}$	$L_{MicLeft_2_BAND,j}$	$L_{MicLeft_3_OA,j}$	$L_{MicLeft_3_BAND,j}$	$L_{MicLeft_4_OA,j}$	$L_{MicLeft_4_BAND,j}$
MicLeft5								
MicLeft4								
MicLeft3								
MicLeft2								
MicLeft1								
LMicLeft_OA,j								
LMicLeft_BAND,j								

6km/h

	$L_{MicRight_1_OA,j}$	$L_{MicRight_1_BAND,j}$	$L_{MicRight_2_OA,j}$	$L_{MicRight_2_BAND,j}$	$L_{MicRight_3_OA,j}$	$L_{MicRight_3_BAND,j}$	$L_{MicRight_4_OA,j}$	$L_{MicRight_4_BAND,j}$
MicRight5								
MicRight4								
MicRight3								
MicRight2								
MicRight1								
LMicLeft_OA,j								

旧

新	旧
LMicRight_BAND,j	
別表２（略） 別表　３（附則　４） Appendex 3　(Annex 4)	別表２（略） （追加）

車両接近通報装置の適合書

Statement of compliance of Quiet Road Transport Vehicles (QRTV) with regard to their reduced audibility

.....（メーカー名）は、本型式.....（協定規則第 138 号に従った音の発生に関する型式）の車両が、すべての車両モードおよび選択可能なすべての運転音において、協定規則第 138 号の 6.項の要件に適合していることを宣誓する。

..... (Name of manufacturer) attests that vehicles of this type ..... (type with regard to its sound emission pursuant to UN Regulation No. 138) comply with the requirements of paragraph 6. of UN Regulation No. 138 in all vehicle modes and all selectable driving sounds.

.....（メーカー名）は、当該部品または当該車両の音の発生性能の適切な評価を行った上で、誠意をもって本適合書を作成する。

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

日付：
Date:　＿＿＿＿＿＿＿＿

正規代理人の氏名：
Name of authorised representative:　＿＿＿＿＿＿＿＿

正規代理人の署名：

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>Signature of authorised representative: _____</td><td></td></tr>
<tr><td>TRIAS 43(10)-001-01
音声信号を用いる車両後退通報装置の試験

1. （略）
2. 試験自動車
試験自動車は次によるものとする。
(1) （略）
(2)試験電圧の供給については、当該自動車のバッテリに替えて外部電源を用いてもよい。
(3) （略）
3. ～4. （略）
5.　音圧の測定方法
音圧の測定にあたっては次による。
(1)～(3)　（略）
(4) （削除）

6. ～9. （略）

付表

音声信号を用いる車両後退通報装置の試験
Test for voice type reverse warning signals

1. 試験機器
Test equipments
<table><tr><th>機器名
Equipment</th><th>製作者
Manufacturer</th><th>型式
Type</th><th>製造番号
Serial number</th><th>校正日
Calibration date</th><th>校正周期
Cycle</th></tr><tr><td>騒音計
Sound level meter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>音響校正器
Sound calibrator</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td><td>TRIAS 43(10)-001-01
音声信号を用いる車両後退通報装置の試験

1. （略）
2. 試験自動車
試験自動車は次によるものとする。
(1)　（略）
(2) 試験自動車は空車状態に加えて、運転者１名が乗車した状態であること。
(3) （略）
3. ～4. （略）
5.　音圧の測定方法
音圧の測定にあたっては次による。
(1)～(3) （略）
(4) マイクロホンを、(3)で特定した高さに固定して少なくとも 10 秒間測定を行うものとする。
6. ～9. （略）

付表

音声信号を用いる車両後退通報装置の試験
Test for voice type reverse warning signals

1. 試験機器
Test equipments
<table><tr><th>機器名
Equipment</th><th>製作者
Manufacturer</th><th>型式
Type</th><th>製造番号
Serial number</th><th>校正日
Calibration date</th><th>校正周期
Cycle</th></tr><tr><td>騒音計
Sound level meter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>音響校正器
Sound calibrator</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

新						旧					
自動記録装置 Auto recorder						自動記録装置 Auto recorder					
（削除）						時間計 Timer					
距離測定器 Distance meter						距離測定器 Distance meter					
温度計 Thermometer						温度計 Thermometer					
風向・風速計 Anemometer						風向・風速計 Anemometer					

2.～3.（略）

2.～3.（略）

TRIAS 43(10)-R165(2)-01

車両後退通報装置試験（協定規則第 165 号）

１．～３．（略）

別表（略）

付表

車両後退通報装置試験（協定規則第 165 号）

Test for audible reverse warning signals (Part Ⅱ of UN Regulation No.165)

１．（略）

２.通報音発生装置

Audible reverse warning devices

社名・型式 Make･Type	
商号又は商標 Trade name or mark	
認可番号（対象の場合） Type approval number (if any)	

TRIAS 43(10)-R165(2)-01

車両後退通報装置試験（協定規則第 165 号）

１．～３．（略）

別表（略）

付表

車両後退通報装置試験（協定規則第 165 号）

Test for audible reverse warning signals (Part Ⅱ of UN Regulation No.165)

１．（略）

２.通報音発生装置

Audible reverse warning devices

社名・型式 Make･Type	
商号又は商標 Trade name or mark	
認可番号（対象の場合） Type approval number (if any)	

新

(削除) (削除)	
装置の原理 Principle of device	
装置の指定（対象の場合） Designation of device (if any)	

３．～５．（略）

別紙１（略）

別紙２　　試験条件
Attachment2 Test conditions
１．（略）
２．電圧印加条件
Voltage applying conditions

		単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
申請値 Declared value	定格電圧 Rated voltage	[V]		
	指定発電機回転数 Specified generator speed	[rpm]		
試験値 Test value	供給電圧（削除） Supplied voltage（削除）	[V]		
	発電機回転数（削除） Generator speed（削除）	[rpm]		
電圧の最大と最小の差（整流電源の場合） Difference between maximum and minimum		[V]		

旧

識別番号 Serial number	
装置の原理 Principle of device	
装置の指定（対象の場合） Designation of device (if any)	

３．～５．（略）

別紙１（略）

別紙２　　試験条件
Attachment2 Test conditions
１．（略）
２．電圧印加条件
Voltage applying conditions

		単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
申請値 Declared value	定格電圧 Rated voltage	[V]		
	指定発電機回転数 Specified generator speed	[rpm]		
試験値 Test value	供給電圧（最大及び最小） Supplied voltage (max and min)	[V]		
	発電機回転数（最大及び最小） Generator speed (max and min)	[rpm]		
電圧の最大と最小の差（整流電源の場合） Difference between maximum and minimum		[V]		

新				旧			
リード線の抵抗値 Resistance value of lead wire	[Ω]			リード線の抵抗値 Resistance value of lead wire	[Ω]		

３．～４．（略）

別紙３　　一般要件
Attachment3　General requirement
14.　仕様
　Specifications
14.1.～14.2.3.（略）

14.3.	ポーズ機能 カテゴリーM2（M＞3,500 kg）、N2、M3 又は N3 の車両に（運転者が車両後方の危険エリアを確認することができる）非聴覚安全システム、協定規則第 158 号の 1.3.項に記載された後方視認性又は検知手段用装置が（カテゴリー0 の牽引車両で、後退走行中にかかる安全システムが機能することが保証されている場合を含み）装備されている場合は、メーカーは、車両後退通報装置を一時的に無効にするポーズ機能を取り付けてもよい。以下の仕様を満たさないその他の無効機能は禁止される。 The manufacturer may install a pause function to disable temporarily the audible reverse warning device when a vehicle of category M2 (M>3500 kg), N2, M3 or N3 is equipped with a non-audible safety system, device(s) for means of rear visibility or detection as described in UN Regulation No. 158, paragraph 1.3, allowing the driver to check the hazard area behind the vehicle, including when towing vehicle(s) of category 0, and it is ensured that such safety system(s) functions while reversing. Any other disabling function which does not satisfy the specifications below is prohibited.	Yes No Pass Fail

14.3.1～14.3.5.（略）

14.4.	静止車両における「非自己調節式車両後退通報装置」及び「多連式車両後退通報装置」の音響特性の測定 Measurement on a stationary vehicle of the sound characteristics of the "Non-self-adjusting audible	（削除）

３．～４．（略）

別紙３　　一般要件
Attachment3　General requirement
14.　仕様
　Specifications
14.1.～14.2.3.（略）

14.3.	ポーズ機能 カテゴリーM2（M＞3,500 kg）、N2、M3 又は N3 の車両に（運転者が車両後方の危険エリアを確認することができる）非聴覚安全システム、協定規則第 158 号の 1.3.項に記載された後方視認性又は検知手段用装置が（カテゴリー0 の牽引車両で、後退走行中にかかる安全システムが機能することが保証されている場合を含み）装備されている場合は、メーカーは、車両後退通報装置を一時的に無効にするポーズ機能を取り付けてもよい。以下の仕様を満たさないその他の無効機能は禁止される。 The manufacturer may install a pause function to disable temporarily the audible reverse warning device when a vehicle of category M2 (M>3500 kg), N2, M3 or N3 is equipped with a non-audible safety system, device(s) for means of rear visibility or detection as described in UN Regulation No. 158, paragraph 1.3, allowing the driver to check the hazard area behind the vehicle, including when towing vehicle(s) of category 0, and it is ensured that such safety system(s) functions while reversing. Any other disabling function which does not satisfy the specifications below is prohibited.	（追加） Pass Fail

14.3.1～14.3.5.（略）

14.4.	静止車両における「非自己調節式車両後退通報装置」及び「多連式車両後退通報装置」の音響特性の測定 Measurement on a stationary vehicle of the sound characteristics of the "Non-self-adjusting audible	Pass Fail

新			旧		
	reverse warning device″ and ″Multiple audible reverse warning system″.			reverse warning device″ and ″Multiple audible reverse warning system″.	
14.4.1. （略）			14.4.1. （略）		
14.4.1.1.	車両に取り付けられた車両後退通報装置は、本規則のパートⅠに基づいて認可された型式である。または車両に取り付けられた車両後退通報装置で本規則のパートⅠに基づいて認可された型式ではないものは、本規則の 6.5 項(6.5.6 項を除く)および 6.6 項の「耐久テスト」を満たさなければならない。本テスト後、車両後退通報装置は、本規則のパートⅡに従ってテストに合格するものとする。 Either The audible reverse warning device(s) fitted on the vehicle has been of a type approved under this Part I of this Regulation or The audible reverse warning device(s) fitted on the vehicle, which has not been of a type approved under Part I of this Regulation, has (have) to fulfil the ″Endurance test″ of paragraph 6.5. except 6.5.6. and 6.6. of this Regulation. After this test the audible reverse warning device(s) shall pass the test according to Part II of this regulation.	Pass Fail	（追加）		
14.4.1.2.～14.5.1. （略）			14.4.1.2.～14.5.1. （略）		
14.5.1.1.	車両に取り付けられた車両後退通報装置は、本規則のパートⅠに基づいて認可された型式である。または車両に取り付けられた車両後退通報装置で本規則のパートⅠに基づいて認可された型式ではないものは、本規則の 6.5 項(6.5.6 項を除く)および 6.6 項の「耐久テスト」を満たさなければならない。本テスト後、車両後退通報装置は、本規則のパートⅡに従ってテストに合格するものとする。 Either The audible reverse warning device(s) fitted on the vehicle has been of a type approved under this Part I of this Regulation Or	Pass Fail	（追加）		

新

	The audible reverse warning device(s) fitted on the vehicle, which has not been of a type approved under Part I of this Regulation, has (have) to fulfil the "Endurance test" of paragraph 6.5. except 6.5.6. and 6.6. of this Regulation. After this test the audible reverse warning device(s) shall pass the test according to Part II of this regulation.	

14.5.1.2.～14.5.7. (略)

別紙４A
Attachment 4A
◎非自己調節式車両後退通報装置の試験結果
Test result for "Non-self-adjusting audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音（Lbgn）最大値 Maximum value of background noise (Lbgn)		dB(A)		
暗騒音（Lbgn）最小値 Minimum value of background noise (Lbgn)				
暗騒音の最大と最小の差（$L_{bgn\ p-p}$） Maximum to minimum range of the background noise（$L_{bgn\ p-p}$）				
低レベル Low level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL（$L_{test\ corr}$）	dB(A)	≧45 ＜60	

旧

14.5.1.2.～14.5.7. (略)

別紙４A
Attachment 4A
◎非自己調節式車両後退通報装置の試験結果
Test result for "Non-self-adjusting audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音（L_{bgn}） Background noise（L_{bgn}）		dB(A)		
(追加)		(追加)		
暗騒音の最大と最小の差（$L_{bgn\ p-p}$） Maximum to minimum range of the background noise（$L_{bgn\ p-p}$）		dB(A)		
低レベル Low level	(追加)	(追加)	(追加)	
	音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL（$L_{test\ corr}$）	dB(A)	≧45 ＜60	

新					旧				
	(削除) (削除)	(削除)				定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)				測定周波数 Measured frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベル Normal level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5		通常レベル Normal level	(追加)	(追加)	(追加)	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)				音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75			音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75	
	(削除) (削除)	(削除)				定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)				測定周波数 Measured frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5		(追加) (追加)		(追加)	(追加)	
高レベル High level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5		高レベル High level	(追加)	(追加)	(追加)	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	(削除)	(削除)	(削除)			最小音圧レベルまでの経過時間	sec	≦ 2cycles	

新				
	(削除)			
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧80 ≦95	
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
(削除) (削除)		(削除)	(削除)	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4B
Attachment 4B
◎非自己調節式車両後退通報装置の試験結果
Test result for "Non-self-adjusting audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音 (Lbgn) 最大値 Maximum value of background noise (Lbgn)		dB(A)		
暗騒音 (Lbgn) 最小値 Minimum value of background noise (Lbgn)				
暗騒音の最大と最小の差 ($L_{bgn\ p-p}$) Maximum to minimum range of the background noise ($L_{bgn\ p-p}$)				
低レベル	測定高さ	m	≧0.5 ≦1.5	

旧				
	Relative time to minimum SPL			
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧80 ≦95	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4B
Attachment 4B
◎多連式車両後退通報システムの試験結果
Test result for "Multiple audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音 (L_{bgn}) Background noise (L_{bgn})		dB(A)		
(追加)		(追加)		
暗騒音の最大と最小の差 ($L_{bgn\ p-p}$) Maximum to minimum range of the background noise ($L_{bgn\ p-p}$)		dB(A)		
低レベル	(追加)	(追加)	(追加)	

新					旧				
Low level	Measuring height				Low level				
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)				音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧45 ＜60			音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧45 ＜60	
	(削除) (削除)	(削除)				定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)				測定周波数 Measured frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベル Normal level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5		通常レベル Normal level	(追加)	(追加)	(追加)	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)			最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)				音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75			音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75	
	(削除) (削除)	(削除)				定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	(削除) (削除)	(削除)				測定周波数 Measured frequency	Hz		
	(削除)	(削除)	(削除)			周波数の乖離	%	≦10	

新				
	(削除)			
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5	
高レベル High level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧80 ≦95	
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
(削除) (削除)		(削除)	(削除)	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4C
Attachment 4C
◎自己調節式車両後退通報装置の試験結果
Test result for "Self-adjusting audible reverse warning signal"

項目	単位	許容範囲	測定値

旧				
	Deviation of frequency			
(追加) (追加)		(追加)	(追加)	
高レベル High level	(追加)	(追加)	(追加)	
	音響パターンの周期 Sound pattern cycle	sec	≧0.5 ≦2.5	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	音圧レベル測定値 (L_{test}) Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値 ($L_{test\ corr}$) Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧80 ≦95	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4C
Attachment 4C
◎自己調節式車両後退通報装置の試験結果
Test result for "Self-adjusting audible reverse warning signal"

項目	単位	許容範囲	測定値

新				
Item		unit	Tolerance	Measured value
暗騒音（L_{bgn}） Background noise（L_{bgn}）		dB(A)		
周囲騒音（車両搭載原動機の場合） Ambient noise（with vehicle engine）		dB(A)		
（削除） （削除）		（削除）	（削除）	
基準音量レベル1 Reference sound level 1	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise（with loudspeaker）	dB(A)	４５±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
基準音量レベル2 Reference sound	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合）	dB(A)	60±2	

旧				
Item		unit	Tolerance	Measured value
暗騒音（L_{bgn}） Background noise（L_{bgn}）		dB(A)		
周囲騒音（車両搭載原動機の場合） Ambient noise（with vehicle engine）		dB(A)		
音響パターンの周期 Sound pattern cycle		sec	≧0.5 ≦2.5	
基準音量レベル1 Reference sound level 1	（追加）	（追加）	（追加）	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise（with loudspeaker）	dB(A)	４５±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
基準音量レベル2 Reference sound	（追加）	（追加）	（追加）	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合）	dB(A)	60±2	

新				
level 2	Ambient noise (with loudspeaker)			
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
基準音量レベル3 Reference sound level 3	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	80±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
	（削除）	（削除）		

旧				
level 2	Ambient noise (with loudspeaker)			
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
基準音量レベル3 Reference sound level 3	（追加）	（追加）	（追加）	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	80±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)	≧45 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5 ≦8	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数	Hz		

新

	(削除)			
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4D
Attachment 4D
◎段階的自己調節式車両後退通報装置の試験
結果
Test result for "Stepwise self-adjusting audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音（Lbgn）最大値 Maximum value of background noise (Lbgn)		dB(A)		
暗騒音（Lbgn）最小値 Minimum value of background noise (Lbgn)				
暗騒音の最大と最小の差（$L_{bgn\ p-p}$） Maximum to minimum range of the background noise（$L_{bgn\ p-p}$）				
周囲騒音（車両搭載原動機の場合） Ambient noise (with vehicle engine)		dB(A)		
(削除) (削除)		(削除)	(削除)	
低レベル Low level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	４５±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$）	dB(A)		

旧

	Rated sound frequency			
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
判定 Judgment				Pass Fail

別紙 4D
Attachment 4D
◎段階的自己調節式車両後退通報装置の試験
結果
Test result for "Stepwise self-adjusting audible reverse warning signal"

項目 Item		単位 unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value
暗騒音（L_{bgn}） Background noise（L_{bgn}）		dB(A)		
(追加)		(追加)	(追加)	
暗騒音の最大と最小の差（$L_{bgn\ p-p}$） Maximum to minimum range of the background noise（$L_{bgn\ p-p}$）		dB(A)		
周囲騒音（車両搭載原動機の場合） Ambient noise (with vehicle engine)		dB(A)		
音響パターンの周期 Sound pattern cycle		sec	≧0.5 ≦2.5	
低レベル Low level	(追加)	(追加)	(追加)	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	４５±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$）	dB(A)		

新				
	Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)		≧45 ＜60	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
通常レベル Normal level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	60±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)		
	(削除) (削除)	(削除)	(削除)	
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5	

旧				
	Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)		≧45 ＜60	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベル Normal level	(追加)	(追加)	(追加)	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	60±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL (L_{test})	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL ($L_{test\ corr}$)	dB(A)	≧60 ≦75	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
(追加) (追加)		(追加)	(追加)	

新				
高レベル High level	測定高さ Measuring height	m	≧0.5 ≦1.5	
	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	80±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL（$L_{test\ corr}$）	dB(A)	≧80 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）		
	（削除） （削除）	（削除）	（削除）	
（削除） （削除）		（削除）	（削除）	
判定 Judgment				Pass Fail

付録１（略）
Appendix 1

旧				
高レベル	（追加）	（追加）	（追加）	
High level	周囲騒音（ラウドスピーカーの場合） Ambient noise (with loudspeaker)	dB(A)	80±2	
	音圧レベル測定値（L_{test}） Measured value of SPL（L_{test}）	dB(A)		
	音圧レベル報告値（$L_{test\ corr}$） Reported value of SPL（$L_{test\ corr}$）	dB(A)	≧80 ≦95	
	測定音圧レベルと周囲騒音の差 Diff b/w SPL and ambient noise	dB(A)	≧5	
	最小音圧レベルまでの経過時間 Relative time to minimum SPL	sec	≦ 2cycles	
	定格音周波数 Rated sound frequency	Hz		
	測定周波数 Measured frequency	Hz		
	周波数の乖離 Deviation of frequency	%	≦10	
通常レベルと低レベルの音圧差 Diff b/w SPL for Normal level and Low level		dB(A)	≧ 5	
判定 Judgment				Pass Fail

付録１（略）
Appendix 1

附則（令和７年１月30日規程第25号）
この規程は、令和７年１月31日から施行する。