

審査事務規程（交通研部分）等の一部改正について

1. 背景

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）の一部改正、道路運送車両法関係手数料規則（平成 28 年国土交通省令第 17 号）の一部改正、並びに装置型式指定実施要領（依命通達）（平成 10 年 11 月 12 日自技第 215 号等）の一部改正に伴い、下記の規程・実施要領等を改正する。併せて、その他所要の改正を行う。

2. 内容

2-1. 「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日 規程第 2 号）等の改正

国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 196 回会合において、「緊急車線維持システムに係る協定規則（第 178 号）」が新たに採択されたほか、「シート、シートアンカー及びヘッドレストに係る協定規則（第 17 号）」等の改訂が採択されたことに伴い、以下のとおり改正を行う。

（1）「審査事務規程」別添 1（試験規程（TRIAS））の新規追加及び一部改正等を行う。

・細目告示に新たに採用された協定規則に対応した TRIAS の新規追加（2 項目）

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| ① TRIAS 11-R178-01 | 緊急車線維持装置試験（協定規則第 178 号） |
| ② TRIAS 20-R126-01 | 仕切り装置試験（協定規則第 126 号） |

・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（11 項目）

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| ① TRIAS 08-R175-02 | ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）（協定規則第 175 号） |
| ② TRIAS 09-R142-02 | 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号） |
| ③ TRIAS 11-R079-04 | かじ取装置試験（協定規則第 79 号） |
| ④ TRIAS 12-R013-06 | 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） |
| ⑤ TRIAS 12-R131-03 | 衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第 131 号） |
| ⑥ TRIAS 12-R152-04 | 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第 152 号） |
| ⑦ TRIAS 22-R017(1)-05 | 座席及び座席取付装置試験（協定規則第 17 号（乗用等）） |
| ⑧ TRIAS 22(3)-R0173-02 | 座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両）） |
| ⑨ TRIAS 22(3)-R0174-02 | シートベルトリマインダー試験（協定規則第 174 号） |
| ⑩ TRIAS 30-R041-04 | 二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号） |
| ⑪ TRIAS 48-R157-02 | 自動車線維持システム（協定規則第 157 号） |

- ・誤記修正等（4項目）
 - ① TRIAS 31-J041(1)-02 重量車排出ガス試験（JE05 モード）
 - ② TRIAS 31-J041(4)-04 ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC モード）
 - ③ TRIAS 43(7)-R138-03 車両接近通報装置試験（協定規則第138号）
 - ④ TRIAS 99-015-01 原動機車載出力試験（ディーゼル機関）

（2）「審査事務規程」第2章（自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法）について、検査対象外軽自動車等の一部装置について審査対象に加える。

（3）「審査事務規程」別表2（外国の試験機関）について、中国の試験機関（CATARC）に対して試験項目の追加を行う。

（4）「認証審査手数料収納等取扱要領」（平成28年4月1日 所長通達第3号）について、道路運送車両法関係手数料規則の改正に伴い、上記（1）の試験項目の追加に応じた試験費用額を定める改正を行う。

2-2. 「審査関係連絡事項」（平成28年4月1日 自交審第36号）の改正

認証業務の合理化の一環として実施された自動車型式認証実施要領等の改正に伴い、以下とおり改正を行う。

・車わく強度計算書の提出省略

保安基準適合を証する書面のうち、認証申請時に不要とされる車わく強度計算書について、提出を省略できる旨の改正を行う。

2-3. 「自動車等の先行受託試験取扱規程」（平成28年4月1日 規程第29号）等の改正

1958協定に加盟していない国向けの認証車両に対して、テストレポート発行が可能となるよう下記の規程・実施要領を改正する。

- ・「自動車等の先行受託試験取扱規程」（平成28年4月1日 規程第29号）
- ・「自動車等の先行受託試験取扱要領」（平成28年4月1日 所長通達第1号）
- ・「車両及び装置型式指定試験成績書の発行に関する取扱規程」（平成28年4月1日 規程第30号）

2-4. 「認証審査手数料マニュアル」（令和7年12月24日 自交審第1004号）の改正

能力基準適合証明書の交付を受けている者が、能力の基準に適合することを証する書面の記載事項に重大な変更を加えようとする場合の審査において、国及び独立行政法人自動車技術総合機構は当該変更部分のみの審査（部分審査）を行うこととして自動車の特定改造等の許可に関する省令の改正が行われたことに伴い、これに応じた手数料額の改訂を行う。

3. 関連する法令等

- ・道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令
(令和 8 年 1 月 9 日国土交通省令第 1 号)
- ・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 8 年 1 月 9 日国土交通省告示第 8 号)
- ・自動車型式認証実施要領
(令和 7 年 3 月 31 日国自審第 2867 号)
- ・装置型式指定実施要領
(令和 8 年 1 月 9 日国自審第 2150 号)

4. 施行日

令和 8 年 2 月 3 日

以上

「審査事務規程」(平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号) 第 70 次改正新旧対照表

令和 8 年 1 月 30 日改正

新	旧																																				
独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 目次 (略) 第 1 章 (略)	独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 目次 (略) 第 1 章 (略)																																				
第 2 章 自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法 2-1 (略) 2-2 審査の実施方法 (1) 法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車等の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）並びに業務管理システムの審査を実施するものとする。 以下 (略)	第 2 章 自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法 2-1 (略) 2-2 審査の実施方法 (1) 法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）並びに業務管理システムの審査を実施するものとする。 以下 (略)																																				
第 3 章～第 11 章 (略)	第 3 章～第 11 章 (略)																																				
別表 1 (2-2 関係) 添付書面一覧	別表 1 (2-2 関係) 添付書面一覧																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>整理番号</th><th>添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)～(5)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>(6)</td><td>試験成績書 1～41 (略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>42</td><td>緊急車線維持システム (ELKS) (協定規則第 178 号)</td><td></td></tr> <tr> <td>43～53</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>54</td><td>衝突被害軽減制動制御装置試験</td><td>(6) 58 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td></tr> </tbody> </table>	整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	(1)～(5)	(略)	(略)	(6)	試験成績書 1～41 (略)	(略)	42	緊急車線維持システム (ELKS) (協定規則第 178 号)		43～53	(略)	(略)	54	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 58 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>整理番号</th><th>添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)～(5)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>(6)</td><td>試験成績書 1～41 (略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td></td><td>(新設)</td><td></td></tr> <tr> <td>42～52</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>53</td><td>衝突被害軽減制動制御装置試験</td><td>(6) 54 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td></tr> </tbody> </table>	整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	(1)～(5)	(略)	(略)	(6)	試験成績書 1～41 (略)	(略)		(新設)		42～52	(略)	(略)	53	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 54 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等																																			
(1)～(5)	(略)	(略)																																			
(6)	試験成績書 1～41 (略)	(略)																																			
42	緊急車線維持システム (ELKS) (協定規則第 178 号)																																				
43～53	(略)	(略)																																			
54	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 58 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																			
整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等																																			
(1)～(5)	(略)	(略)																																			
(6)	試験成績書 1～41 (略)	(略)																																			
	(新設)																																				
42～52	(略)	(略)																																			
53	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 54 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																			

新				旧			
	<u>55</u> ～ <u>142</u>	(略)	(略)		<u>54</u> ～ <u>141</u>	(略)	(略)
	<u>143</u>	仕切り装置試験（協定規則第 126 号）			(新設)		
	<u>144</u> ～ <u>296</u>	(略)	(略)		<u>142</u> ～ <u>294</u>	(略)	(略)
	<u>297</u>	後写鏡等の視界試験	(6) 29 <u>5</u> 及び (6) 29 <u>6</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		<u>295</u>	後写鏡等の視界試験	(6) 29 <u>3</u> 及び (6) 29 <u>4</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	<u>298</u> ～ <u>326</u>	(略)	(略)		<u>296</u> ～ <u>324</u>	(略)	(略)
(7) ～ (11)	(略)	(略)		(7) ～ (11)	(略)	(略)	
別表 2 (2-4 関係) 外国の試験機関				別表 2 (2-4 関係) 外国の試験機関			
	試験項目	(略) ①～⑩	中 ⑪～⑯		試験項目	(略) ①～⑩	中 ⑪～⑯
	(略)				(略)		
	TRIAS 08-J125 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験		○		(新設)		
	(略)				(略)		
	TRIAS 31-J048R154 車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）		○		(新設)		
	(略)				(略)		
	TRIAS 31-J049R154 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）		○		(新設)		

新			旧				
(略)		(略)					
別添1 (2-2 関係)			別添1 (2-2 関係)				
試験規程			試験規程				
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)		Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)					
	試験項目	分類番号		試験項目	分類番号		
1 ～ 7	(略)	(略)	1 ～ 7	(略)	(略)		
8	(略)	TRIAS 08-R175-0 <u>2</u>	8	(略)	TRIAS 08-R175-0 <u>1</u>		
9 ～ 41	(略)	(略)	9 ～ 41	(略)	(略)		
42	緊急車線維持システム(ELKS) (協定規則第178号)	TRIAS 11-R178-01	(新設)				
43 ～ 54	(略)	(略)	42 ～ 53	(略)	(略)		
55	(略)	TRIAS 12-R013-0 <u>6</u>	54	(略)	TRIAS 12-R013-0 <u>5</u>		
56 ～ 142	(略)	(略)	55 ～ 141	(略)	(略)		
143	仕切り装置試験 (協定規則第126号)	TRIAS 20-R126-01	(新設)				
144 ～ 148	(略)	(略)	142 ～ 146	(略)	(略)		
149	(略)	TRIAS 22-R017(1)-0 <u>5</u>	147	(略)	TRIAS 22-R017(1)-0 <u>4</u>		
150 ～ 159	(略)	(略)	148 ～ 157	(略)	(略)		
160	(略)	TRIAS 22(3)-R0173-0 <u>2</u>	158	(略)	TRIAS 22(3)-R0173-0 <u>1</u>		
161	(略)	TRIAS 22(3)-R0174-0 <u>2</u>	159	(略)	TRIAS 22(3)-R0174-0 <u>1</u>		
162 ～ 178	(略)	(略)	160 ～ 176	(略)	(略)		

新			旧																																
179	(略)	TRIAS 30-R041-04	177	(略)	TRIAS 30-R041-03																														
180 ～ 331	(略)	(略)	178 ～ 329	(略)	(略)																														
TRIAS 08-R175-02 ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) (協定規則第 175 号)			TRIAS 08-R175-01 ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) (協定規則第 175 号)																																
<p>1.～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p>3.2.～3.3. (略)</p> <p>別表(略)</p>			<p>1.～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<u>(追加)</u></p> <p>3.2.～3.3. (略)</p> <p>別表 (略)</p>																																
<p>付表 1 ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) の試験記録及び成績 Acceleration Control for Pedal Error (ACPE) System Test Data Record Form</p> <table border="1"> <tr> <td>試験期日 Test date</td><td>試験場所 Test site</td><td>試験担当者 Tested by</td></tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>改訂番号 Series No.</td><td>補足改訂番号 Suppl. No.</td></tr> </table> <p>※基準の適否の判断は原文 (英文) に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。</p> <p>1. 試験自動車 Test vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)</td><td></td></tr> <tr> <td>車台番号 Chassis No.</td><td></td></tr> <tr> <td>試験車両のカテゴリー¹ Category of test vehicle</td><td></td></tr> <tr> <td>メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]</td><td>合計 Total</td><td>全軸 Front axle</td><td>後軸 Rear axle</td></tr> </table>			試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by	改訂番号 Series No.	補足改訂番号 Suppl. No.	車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)		車台番号 Chassis No.		試験車両のカテゴリー ¹ Category of test vehicle		メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle	<p>付表 1 ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) の試験記録及び成績 Acceleration Control for Pedal Error (ACPE) System Test Data Record Form</p> <table border="1"> <tr> <td>試験期日 Test date</td><td>試験場所 Test site</td><td>試験担当者 Tested by</td></tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>改訂番号 Series No.</td><td>補足改訂番号 Suppl. No.</td></tr> </table> <p>※基準の適否の判断は原文 (英文) に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。</p> <p>1. 試験自動車 Test vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)</td><td></td></tr> <tr> <td>車台番号 Chassis No.</td><td></td></tr> <tr> <td>試験車両のカテゴリー¹ Category of test vehicle</td><td></td></tr> <tr> <td>メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]</td><td>合計 Total</td><td>全軸 Front axle</td><td>後軸 Rear axle</td></tr> </table>			試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by	改訂番号 Series No.	補足改訂番号 Suppl. No.	車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)		車台番号 Chassis No.		試験車両のカテゴリー ¹ Category of test vehicle		メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle
試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by																																	
改訂番号 Series No.	補足改訂番号 Suppl. No.																																		
車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)																																			
車台番号 Chassis No.																																			
試験車両のカテゴリー ¹ Category of test vehicle																																			
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle																																
試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by																																	
改訂番号 Series No.	補足改訂番号 Suppl. No.																																		
車名・型式 (類別) Make-Type (Variant)																																			
車台番号 Chassis No.																																			
試験車両のカテゴリー ¹ Category of test vehicle																																			
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle																																

新旧対照表

新				旧			
車両質量 Mass of vehicle				車両質量 Mass of vehicle			
試験時質量 Mass of vehicle when tested				試験時質量 Mass of vehicle when tested			
タイヤサイズ (空気圧) Tyre size (Pressure)	前軸 Front wheel [kPa]		() kPa	タイヤサイズ (空気圧) Tyre size (Pressure)	前軸 Front wheel [kPa]		() kPa
	後軸 Rear wheel [kPa]		() kPa		後軸 Rear wheel [kPa]		() kPa
仕様 Specification of system				仕様 Specification of system			
ペダル踏み間違い時加速抑制装置 Specification of ACPE system				ペダル踏み間違い時加速抑制装置 Specification of ACPE system			
原動機/電動機出力抑制 Engine/Motor output reduction control		有 / 無 Yes No"		原動機/電動機出力抑制 Engine/Motor output reduction control		有 / 無 Yes No"	
制動制御 Braking control		有 / 無 Yes No"		制動制御 Braking control		有 / 無 Yes No"	
制御装置のメーカー・型式 Manufacturer and type of controller				制御装置のメーカー・型式 Manufacturer and type of controller			
障害物検出の方式 Type of obstacle detection				障害物検出の方式 Type of obstacle detection			
障害物検出装置のメーカー、型式、個数 Manufacturer and type of obstacle detector, number of item				障害物検出装置のメーカー、型式、個数 Manufacturer and type of obstacle detector, number of item			
上記以外の型式を識別可能な部品 Other items to enable identification of type				上記以外の型式を識別可能な部品 Other items to enable identification of type			
システムの作動速度域 Operation speed range [km/h]				システムの作動速度域 Operation speed range [km/h]			
試験車全幅 vehicle width [mm]				(新設)			
主制動装置 Service braking system				主制動装置 Service braking system			
作動系統及び制動車輪				作動系統及び制動車輪			

新				
Control system and braking wheel				
制動力制御装置形式 Type of braking force control system				
制動倍力装置形式 Type of brake booster				
制動装置形式 Type of brake system	前 Front		後 Rear	

付表2
2.～4. (略)

5. 試験成績/Test results

5.1 ～ 5.1.1.	(略)	
5.1.2.	<p>結果として連続的な加速につながり、アクセルコントロールの全移動距離の少なくとも 70 パーセントの移動距離に対して少なくとも毎秒 400 パーセントの速度を有するアクセルコントロールの操作、および当該速度でアクセルコントロールの最大位置の少なくとも 90 パーセントに達するアクセルコントロールの操作は、5.1.1 項の文脈ではアクセルコントロールの誤操作と見なすものとする。</p> <p>An accelerator control application <u>resulting in continuous acceleration and</u> having a velocity of at least 400 per cent per second over a travel distance of at least 70 per cent of the total travel distance of the accelerator control, and reaching a maximum position of the accelerator control of at least 90 per cent with that velocity shall be regarded as an accelerator control misapplication in the context of the paragraph 5.1.1.</p>	
5.1.3	(略)	
5.1.4. (00-S0)	ACPE は、車両が停止状態から加速される際の加速を制御するものとする。 The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated from standstill.	Pass Fail

旧				
Control system and braking wheel				
制動力制御装置形式 Type of braking force control system				
制動倍力装置形式 Type of brake booster				
制動装置形式 Type of brake system	前 Front		後 Rear	

付表2
2.～4. (略)

5. 試験成績/Test results

5.1 ～ 5.1.1.	(略)	
5.1.2.	<p>アクセルコントロールの全移動距離の少なくとも 70 パーセントの移動距離において、少なくとも毎秒 400 パーセントの速度を有し、その速度で少なくとも 90 パーセントのアクセルコントロールの最大位置に達するアクセルコントロールの適用は、5.1.1 項の文脈では、アクセルコントロールの誤適用とみなされる。</p> <p>An accelerator control application having a velocity of at least 400 per cent per second over a travel distance of at least 70 per cent of the total travel distance of the accelerator control, and reaching a maximum position of the accelerator control of at least 90 per cent with that velocity shall be regarded as an accelerator control misapplication in the context of the paragraph 5.1.1.</p>	Pass Fail
5.1.3	(略)	
5.1.4.	ACPE は、車両が停止状態から加速される際の加速を制御するものとする。 The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated from standstill.	Pass Fail

新			旧		
5.1.4. (01-S0)	<p>ACPE は、車両が停止状態、および関連するクリープ状態から加速される際の加速を制御するものとする。</p> <p>The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated both from standstill and, as relevant, while creeping.</p>	Pass Fail	(新設)		
5.1.4.1 (01-S0)	<p>ACPE の介入は、以下の場合は必要ない：</p> <p>(a) AEBS の警告または介入が発せられている、または、車速が 10 km/h を超えている。</p> <p>An ACPE intervention is not required when: there is an AEBS warning or intervention occurring; or the vehicle speed is greater than 10 km/h.</p>		(新設)		
5.1.4.2 (01-S0)	<p>車両のパワートレーンの始動後 6 秒間、ACPE の介入準備ができていない場合は、このステータス情報を運転者に示すものとする。この情報は、システムの初期化が正常に完了するまで示すものとする。</p> <p>If ACPE is not ready to perform an intervention 6 s after the initiation of the vehicle powertrain, information of this status shall be indicated to the driver. This information shall exist until the system has been successfully initialised.</p>	Pass Fail	(新設)		
5.1.5. (00-S0)	(略)	(略)	5.1.5.	(略)	(略)
5.1.5. (01-S0)	<p>ACPE は以下の条件において、トリガー条件 (5.1.2 項に概説) に達した時点で、車両の進路上にある、車両の前方または後方 1.5 m 以内に位置する障害物との衝突を防止または軽減するために、車両の加速を制限するものとする：</p> <p>車両外部の影響により、必要な加速抑制が可能である。すなわち：</p> <p>(i) 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である</p> <p>車両の動的性能に影響しない気象条件である (例：嵐でない、0°C を下回らない)</p> <p>(ii) 要求される加速抑制が車両の状態自体により可能とされる。すなわち：</p> <p>(i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である</p> <p>制動装置が適切に作動可能である (ブレーキ温度、パッドの状態など)</p>	Pass Fail	(新設)		

新		旧	
(iii) <u>著しく偏った重量配分でない</u> (iv) <u>自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である</u> (v) <u>車両のパワートレイン管理システムが適切に作動する。</u> (vi) <u>車両に背面ドア、トランクリッド、またはテールゲートが装備されている場合、通常の走行条件においてこれらが閉じられ掛け金がかかっている。</u> (c) <u>物理的な検知能力に影響のある環境条件ではない。すなわち：</u> (i) <u>極端なセンサの眩惑が生じない 1,000 lx 以上の周囲照度条件である(例：まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)</u> (ii) <u>ターゲット車両のレーダー反射断面積(RCS)、形状、輪郭が極端な値(例：全ての M₁ 車両に対して RCS が 5 パーセンタイル未満)ではない</u> (iii) <u>車両の検知能力に影響のある気象条件(例：大雨、濃霧、降雪、塵埃)ではない</u> (iv) <u>車両近傍の上方に障害物がない</u> (d) <u>状況に不明瞭さがない、すなわち：</u> (i) <u>障害物は静止状態であり、遮るものもなく、走行方向の他の物体から明確に分離されている、</u> (ii) <u>障害物が車両の場合、障害物の中心線が車両の最外縁を定める 2 つの垂直縦断面の間に位置する、</u> (iii) <u>障害物が壁の場合、壁と車両との間のオフセットが少なくとも 1.0 m である、</u> (iv) <u>障害物が歩行者の場合、歩行者の中心線と車両の中心線の間の距離が、車幅の 25% 以下である、</u> (v) <u>進行方向がカーブのない直線であり、車両が交差点で右左折せずに現車線に従っている、</u> (vi) <u>障害物は、カテゴリー M₁ の車両、または幅が少なくとも 2.0 m、高さが少なくとも 1.0 m の壁のような構造物、もしくは輪郭が人のような歩行者である、</u> (vii) <u>トリガー条件 (5.1.2 項に概説) に達した時点で、障害物が車両から少なくとも 1.0 m の位置にある、</u> (viii) <u>車両が、前方に最大クリープ速度以下で進行し、後方に 4 km/h 以下で進行している。</u> <u>The ACPE shall limit vehicle acceleration in order to prevent or mitigate a collision with an obstacle located not more than 1.5 m in front of or behind</u>			

新		旧	
	<p>the vehicle, in the vehicle path, at the time the triggering conditions (as outlined in paragraph 5.1.2.) are achieved, provided:</p> <p>(a) Vehicle external influences allow for the required acceleration inhibition, i.e.:</p> <p>(i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;</p> <p>(ii) The weather conditions do not affect the performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C);</p> <p>(b) The vehicle state itself allows for the required acceleration inhibition, e.g.:</p> <p>(i) The tyres are in an appropriate state and properly inflated;</p> <p>(ii) The brakes if intended to be used are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);</p> <p>(iii) There is no severe uneven load distribution;</p> <p>(iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;</p> <p>(v) The vehicle's powertrain management system is properly operational</p> <p>(vi) If the vehicle is equipped with rear hatches, trunk lids or tailgates, they are closed and latched in the normal conditions of vehicle operation.</p> <p>(c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:</p> <p>(i) The ambient illumination conditions are at least 1000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly radar-reflective environment);</p> <p>(ii) The target vehicle is not extreme with regard to the Radar Cross Section (RCS) or the shape/silhouette (e.g. below fifth percentile of RCS of all M1 vehicles)</p> <p>(iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);</p> <p>(iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle;</p>		

新		旧	
(d)	<p>(i) <u>The situation is unambiguous, i.e.:</u> <u>The obstacle is stationary, unobstructed, clearly separated from other objects in the driving direction;</u></p> <p>(ii) <u>In the case of a vehicle obstacle, the centre line of the obstacle is located between two vertical longitudinal planes defining the extreme outer edge of the vehicle.</u></p> <p>(iii) <u>In the case of a wall obstacle, the overlap between wall and vehicle is at least 1.0 m.</u></p> <p>(iv) <u>In the case of a pedestrian obstacle, the distance between the centre line of the pedestrian obstacle and the centre line of the vehicle is not more than 25 per cent of the vehicle width.</u></p> <p>(v) <u>The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.</u></p> <p>(vi) <u>The obstacle is a vehicle of category M1, or a wall-like structure with a width of at least 2.0 m and a height of at least 1.0 m or a silhouette of a pedestrian that relates to a human being.</u></p> <p>(vii) <u>The obstacle is located at least 1.0m from the vehicle at the time the triggering conditions (as outlined in paragraph 5.1.2.) are achieved;</u></p> <p>(viii) <u>The vehicle is travelling at or below its maximum creeping speed in the forward direction and at or below 4km/h in rearward direction.</u></p>		
5.1.5.1 (01-S0)	<p><u>上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則3に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。</u></p> <p><u>When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation and, if deemed justified, may be followed</u></p>	<p>Pass</p> <p>Fail</p>	(新設)

新			旧		
	<u>by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report.</u>				
<u>5.1.6. (00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.6</u>	(略)	(略)
<u>5.1.6.1. (00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.6.1.</u>	(略)	(略)
<u>5.1.6 (01-S0)</u>	<u>ACPE 機能 ACPE performance</u>		<u>(新設)</u>		
<u>5.1.6.1. (01-S0)</u>	<p><u>停止状態からの加速</u> <u>衝突が防止されない場合、衝突速度は 5.1.2. 項に規定されたトリガー条件が満たされた時点での車両速度より 8 km/h を超えてはならない。</u> <u>加えて、衝突速度は、ACPE の介入がない場合に車両が同じ位置および同じ状況下で出す速度の 70% を超えてはならない。</u> <u>加えて、衝突速度は、ACPE の介入がない場合に車両が同じ位置および同じ状況下で出す速度の 70% を超えてはならない。</u> <u>Acceleration from standstill</u> <u>In the case that a collision is not prevented, the collision speed shall be no greater than 8 km/h higher than the vehicle speed at the point where the triggering conditions specified in paragraph 5.1.2. are met.</u> <u>In addition, the collision speed shall not be greater than 70% of that speed the vehicle would have had in the same position and under the same circumstances but without any ACPE intervention.</u></p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>		
<u>5.1.6.1.1. (01-S0)</u>	<p><u>車両重量に対する低エンジン出力</u> <u>テストシナリオにおいて ACPE なしで 8 km/h を超えないが、エンジン出力とテスト質量の比率が低いために 30% の減速量が達成できない車両の場合、減速量は少なくとも 15% でなければならない。</u> <u>Low power to weight vehicles,</u> <u>In the case of vehicles that do not exceed 8 km/h without ACPE in the test scenarios but for which a</u></p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>		

新			旧		
	speed reduction of 30 per cent cannot be achieved due to a low engine power to test mass ratio, the speed reduction shall be of at least 15 per cent.				
5.1.6.2. (01-S0)	クリープ時の加速 衝突が防止されない場合、ACPEは、衝突時点またはそれより前に、アクセルコントロールの有効な要求をゼロまで低減するものとする。 Acceleration while creeping, In the case a collision is not prevented, the ACPE shall reduce the effective demand of the accelerator control to zero at or before the point of collision.	Pass Fail	(新設)		
5.1.7.～ 5.1.11.3.	(略)	(略)	5.1.7.～ 5.1.11.3.	(略)	(略)
5.1.12. (00-S0)	(略)	(略)	5.1.12.	(略)	(略)
5.1.12. (01-S0)	性能要件は、セクション 6.6.1 および 6.6.2 に記載されたテスト手順を用いて検証するものとする。 The performance requirements shall be verified using the test procedure as described in section 6.6.1. and 6.6.2.		(新設)		
5.2. ～5.5.2.	(略)	(略)	5.2. ～5.5.2.	(略)	(略)

(削除)

試験走行開始位置 : 1.0m

Test starting position

走行方向 Driving direction	障害物有無 Presence of Target	衝突速度 Collision speed (km/h)	速度変化率 Velocity change rate	警報作動 Warning operation
前進 Forward	有 YES			Pass Fail
	無 NO			Pass Fail
後退 Rearward	有 YES			Pass Fail
	無 NO			Pass Fail

新					旧																											
					試験走行開始位置 : 1.5m Test starting position																											
					<table border="1"> <thead> <tr> <th>走行方向 Driving direction</th><th>障害物有無 Presence of Target</th><th>衝突速度 Collision speed (km/h)</th><th>速度変化率 Velocity change rate</th><th>警報作動 Warning operation</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">前進 Forward</td><td>有 YES</td><td></td><td></td><td>Pass Fail</td></tr> <tr> <td>無 NO</td><td></td><td></td><td>Pass Fail</td></tr> <tr> <td rowspan="2">後退 Rearward</td><td>有 YES</td><td></td><td></td><td>Pass Fail</td></tr> <tr> <td>無 NO</td><td></td><td></td><td>Pass Fail</td></tr> </tbody> </table>					走行方向 Driving direction	障害物有無 Presence of Target	衝突速度 Collision speed (km/h)	速度変化率 Velocity change rate	警報作動 Warning operation	前進 Forward	有 YES			Pass Fail	無 NO			Pass Fail	後退 Rearward	有 YES			Pass Fail	無 NO			Pass Fail
走行方向 Driving direction	障害物有無 Presence of Target	衝突速度 Collision speed (km/h)	速度変化率 Velocity change rate	警報作動 Warning operation																												
前進 Forward	有 YES			Pass Fail																												
	無 NO			Pass Fail																												
後退 Rearward	有 YES			Pass Fail																												
	無 NO			Pass Fail																												
					(新設)																											

新						旧
<u>Driving direction</u>	<u>Start position [m]</u>	<u>Speed at Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Remark</u>		

5.1.2. クリープ状態での加速/Acceleration while creeping							
ターゲット有/ With target							
<u>走行方向</u>	<u>オフセット</u>	<u>トリガー位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>警報作動</u>	<u>速度変化率</u>	<u>備考</u>
<u>Driving direction</u>	<u>Offset [m]</u>	<u>Trigger position [m]</u>	<u>Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Warning operation</u>	<u>Velocity change rate [%]</u>	<u>Remark</u>

ターゲット無/ Without target				
<u>走行方向</u>	<u>開始位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>備考</u>
<u>Driving direction</u>	<u>Start position [m]</u>	<u>Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Remark</u>

5.2. 歩行者ターゲット/Pedestrian target				
5.2.1. 静止状態からの加速/Acceleration from standstill				

新								旧
<u>ターゲット有/ With target</u>								
<u>走行方向</u>	<u>オフセット</u>	<u>開始位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>警報作動</u>	<u>速度変化率</u>	<u>備考</u>	
<u>Driving direction</u>	<u>Offset [%]</u>	<u>Start position [m]</u>	<u>Speed at Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Warning operation</u>	<u>Velocity change rate [%]</u>	<u>Remark</u>	
<u>ターゲット無/ Without target</u>								
<u>走行方向</u>	<u>開始位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>備考</u>				
<u>Driving direction</u>	<u>Start position [m]</u>	<u>Speed at Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Remark</u>				
5.2.2. クリープ状態での加速/Acceleration while creeping								
<u>ターゲット有/ With target</u>								
<u>走行方向</u>	<u>オフセット</u>	<u>トリガー位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>警報作動</u>	<u>速度変化率</u>	<u>備考</u>	
<u>Driving direction</u>	<u>Offset [%]</u>	<u>Trigger position [m]</u>	<u>Speed at Trigger Point [km/h]</u>	<u>Impact Speed [km/h]</u>	<u>Warning operation</u>	<u>Velocity change rate [%]</u>	<u>Remark</u>	
<u>ターゲット無/ Without target</u>								

新					旧
走行方向 <u>Driving direction</u>	トリガー位置 <u>Trigger position</u> [m]	トリガー時速 <u>Speed at Trigger Point</u> [km/h]	衝突速度 <u>Impact Speed</u> [km/h]	備考 <u>Remark</u>	

TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号）	TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号）
1. ~4. (略)	1. ~4. (略)
別表 1 (略)	別表 1 (略)
付表 1 1. ~3. (略)	付表 1 1. ~3. (略)
4. 試験成績 Test result	4. 試験成績 Test result
5.1. 一般要件	5.1. 一般要件
General requirement	General requirement
5.1.1. ~ 5.2.1.4 (略)	5.1.1. ~ 5.2.1.4 (略)
5.2.1.5. 「FRT」表示がマーキングされたフリーローリングタイヤ は、カテゴリ M または N の自動車のフロントアクスルおよ び駆動軸に架装しないものとする。	(新設)

新		旧	
	<p>Free Rolling Tyres marked with the inscription "FRT" shall not be fitted to front axles and drive axles of motor vehicles of categories M or N.</p>		
5.2.2. ～ 5.2.3.2.1. (略)		5.2.2. ～ 5.2.3.2.1. (略)	
5.2.3.2.2. <p>通常は標準タイヤを装備し、雪上で使用するタイヤ(すなわち、協定規則第117号に記載されているアルペンマーク、または協定規則番号に記載されているスパイクタイヤ用スノーグリップマーキングがあるもの)を装着する車両の場合。</p> <p>この場合、雪上で使用するタイヤの速度カテゴリーが車両の最高設計速度および160km/hのいずれか小さい値以上の速度であるものとする。</p> <p>ただし、車両の最高設計速度が装着される雪上で使用するタイヤのもっとも低い速度カテゴリー記号に対応する速度よりも高い場合には、装着される雪上で使用するタイヤの最高速度能力の最低値を明記した最高速度警告ラベルを、運転者にとって容易に、かつ恒常的に視認できる車両内部の目立つ位置に表示するものとする。</p> <p>雪上トラクションを向上させた他のタイヤ(すなわちM+Sマーキングはあるが、アルペンマークまたはスパイクタイヤのスノーグリップマーキングがないもの)は、本規則の5.2.3.1.1項および5.2.3.1.2項の要件に適合するものとする。</p>	Yes No	5.2.3.2.2. <p>通常は標準タイヤを装着し、雪上で使用する時のためのスノータイヤを装着する車両の場合(これは、アルペンマークまたはスリーピークマウンテンスノーフレークマークのあるもの)</p> <p>この場合、雪上で使用するスノータイヤのスピードカテゴリシンボルは、最大車両設計速度よりも大きいか、160km/h以上(またはその両方)の速度に対応すること。</p> <p>ただし、車両の最高設計速度が装着される雪上で使用する時のためのスノータイヤの最低スピードカテゴリシンボルに対応する速度よりも大きい場合には、装着される雪上で使用する時のためのスノータイヤの最高速度能力の最低値を明記した最高速度警告ラベルを、運転者に容易かつ恒久的に見える車内の目立つ位置に表示するものとする。</p> <p>雪上トラクションを向上させた他のタイヤ(すなわちM+Sマーキングはあるが、山岳マークのスリーピークマウンテンスノーフレークマークがないもの)は、本規則5.2.3.1.1項および5.2.3.1.2項の要件に適合するものとする。</p>	Yes No
	<p>In the case of vehicles normally equipped with normal tyres and occasionally fitted with <u>tyres</u> for use in severe snow conditions (i.e. <u>marked</u> with the Alpine <u>Symbol as described in UN Regulation No. 117 or the Snow Grip Symbol for Studded Tyres as described in UN Regulation No.</u>) where in such a case the speed <u>category</u> of the <u>tyre</u> for use in severe snow conditions shall <u>be greater than or equal to the lesser of the maximum vehicle design speed and 160 km/h</u>.</p> <p>However, if the maximum vehicle design speed is greater than the speed corresponding to the lowest</p>		<p>In the case of vehicles normally equipped with normal tyres and occasionally fitted with <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions (i.e. with the alpine <u>or three-peaked mountain snowflake symbol marking</u>), where in such a case the speed <u>category symbol</u> of the <u>snow tyre</u> for use in severe snow conditions shall <u>correspond to a speed either greater than the maximum vehicle design speed or not less than 160 km/h (or both)</u>.</p> <p>However, if the maximum vehicle design speed is greater than the speed corresponding to the lowest</p>

新		旧		
	<p>speed category symbol of the fitted <u>tyres</u> for use in severe snow conditions, a maximum speed warning label, specifying the lowest value of the maximum speed capability of the fitted <u>tyres</u> for use in severe snow conditions, shall be displayed inside the vehicle in a prominent position readily and permanently visible to the driver.</p> <p>Other tyres with improved snow traction (i.e. with the M+S marking, but without the <u>Alpine Symbol or the Snow Grip Symbol for Studded Tyres</u> shall comply with the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Regulation.</p>		<p>speed category symbol of the fitted <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions, a maximum speed warning label, specifying the lowest value of the maximum speed capability of the fitted <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions, shall be displayed inside the vehicle in a prominent position readily and permanently visible to the driver.</p> <p>Other tyres with improved snow traction (i.e. with the M+S marking, but without the <u>alpine or three-peaked mountain snowflake symbol marking</u>) shall comply with the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Regulation.</p>	
5.2.3.2.3. ～ 5.2.4.2.	(略)		5.2.3.2.3. ～ 5.2.4.2.	(略)
5.2.4.3.	<p>クラス C2 または C3 のタイヤを装着した、以下に掲げる特殊車両の場合には、5.2.2.2.2 項に記載の「速度耐荷重変化表」を適用しないものとする。この場合、技術的最大許容軸重(本規則 5.2.2.1.2 項から 5.2.2.1.4 項参照)に対して確認するタイヤの最大定格荷重は、<u>公称速度カテゴリー記号に対応する耐荷重指数に対応する荷重</u>を掛けることによって決定されるものとし、車両の最高設計速度ではなく、車両の種類とその使用に関連する適切な係数、かつ本附則の 5.2.3.1.1 項および 5.2.3.1.2 項の要件は適用しないものとする。</p> <p>該当する係数は次のとおりとする。</p>	Yes No	<p>クラス C2 または C3 のタイヤを装着した、以下に掲げる特殊車両の場合、本規則 5.2.2.2.2. 項で記載の「速度耐荷重変化表」は、適用しないものとする。この場合、技術的最大許容軸重(本規則 5.2.2.1.2. 項から 5.2.2.1.4. 項参照)に対して確認するタイヤの最大定格荷重は、<u>耐荷重指数に対応する荷重</u>に掛けることによって決定されるものとし、車両の最高設計速度ではなく、車両の種類とその使用に関連する適切な係数、および本規則 5.2.3.1.1 項と 5.2.3.1.2 項の要件は適用しないものとする。</p> <p>該当する係数は次のとおりとする。</p>	Yes No
	<p>In the case of some special vehicles, as listed below, fitted with tyres of class C2 or C3, the ‘table load-capacity variation with speed’ as described in paragraph 5.2.2.2.2. shall not be applied. In such a case, the tyre maximum load rating to check against the technically permissible maximum axle mass (see paragraphs 5.2.2.1.2. to 5.2.2.1.4.) shall be determined by multiplying the load corresponding to the <u>load capacity index corresponding to the nominal speed category symbol</u> by an appropriate coefficient which is related to the type of vehicle and its use, rather than to the</p>		<p>In the case of some special vehicles, as listed below, fitted with tyres of class C2 or C3, the ‘table load-capacity variation with speed’ as described in paragraph 5.2.2.2.2. shall not be applied. In such a case, the tyre maximum load rating to check against the technically permissible maximum axle mass (see paragraphs 5.2.2.1.2. to 5.2.2.1.4.) shall be determined by multiplying the load corresponding to the <u>load capacity index</u> by an appropriate coefficient which is related to the type of vehicle and its use, rather than to the maximum vehicle design speed, and the requirements of</p>	

新			旧		
	maximum vehicle design speed, and the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Annex shall not apply. The appropriate coefficients shall be the following:			paragraphs 5.2.3.1.1 and 5.2.3.1.2 of this Annex shall not apply. The appropriate coefficients shall be the following:	
5.2.4.3.1 ～ 5.2.5.1.2.	(略)		5.2.4.3.1 ～ 5.2.5.1.2.	(略)	
5.2.5.2.	<p><u>応急用スペアユニットを備えたすべての車両は、応急用スペアユニットの車両装備品</u>に関する要件について協定規則第64号の技術規定および過渡規定に適合するものとする。</p> <p>当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の5.2.1.3.項の当該項目の遵守を検証するものとする。</p>	Pass Fail	5.2.5.2.	<p><u>応急用スペアユニット又はランフラットタイヤを備えた全ての車両は、応急用スペアユニット及びランフラットタイヤの車両装備品</u>に関する要件について協定規則第64号の技術規定及び過渡規定に適合するものとする。</p> <p>当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の5.2.1.3.項の当該項目の遵守を検証するものとする。</p>	Pass Fail
	Every vehicle provided with a <u>temporary-use spare units shall comply with the technical and transitional</u> provisions of UN Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with <u>temporary-use spare units</u> . If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.			Every vehicle provided with a <u>temporary-use spare unit or run flat tyres shall comply with the technical and transitional</u> provisions of UN Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with <u>temporary-use spare units and run flat tyres</u> . If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.	

新			旧		
TRIAS 11-R079-04 かじ取装置試験（協定規則第 79 号）			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.～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）			1.～5.（略）		
6. 試験成績 Test result			6. 試験成績 Test result		
5. 構造規定 Construction provisions	判定 Judgment		5. 構造規定 Construction provisions	判定 Judgment	
5.1. 一般規定 General provisions			5.1. 一般規定 General provisions		
5.1.1.～ 5.3.1.（略）			5.1.1.～ 5.3.1.（略）		
5.3.1.1. 本規則の意図するところでは、ステアードホイール、ステアリングコントロール、及びステアリングトランスマッショーンの全ての機械部品は、分な寸法で設計され、容易にメンテナンスでき、車両の他の基本構成部品（ <u>制動システム等</u> ）に定められたものと少なくとも同じ安全性を示している場合、故障しやすい部品とはみなされないものとする。それらの部品のどれかが故障し車両のコントロールが失われる恐れがある場合、当該部品は、金属か同等の特性をもつ材料（ <u>例：同程度の強度および疲れ寿命特性</u> ）で製作するものとし、通常のステアリングシステム操作中に著しく変形をしてはならない。 For the purposes of this Regulation the steered wheels, the steering control and all mechanical parts of the steering transmission shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential	Pass Fail		5.3.2. 本規則の意団するところでは、ステアードホイール、ステアリングコントロール、及びステアリングトランスマッショーンの全ての機械部品は、十分な寸法で設計され、容易にメンテナンスでき、車両の他の基本構成部品（ <u>ブレーキ装置等</u> ）に定められたものと少なくとも同じ安全性を示している場合、故障しやすい部品とはみなされないものとする。それらの部品のどれかが故障し車両のコントロールが失われる恐れがある場合、当該部品は、金属かそれと同等の特性を持つ材料で製作 <small>されていなければならず</small> 、通常のステアリングシステム操作中に著しく変形をしてはならない。 For the purposes of this Regulation the steered wheels, the steering control and all mechanical parts of the steering transmission shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential	Pass Fail	

新			旧		
	components (such as the braking system) of the vehicle. Where the failure of any such part would be likely to result in loss of control of the vehicle, that part <u>shall</u> be made of metal or of a material with equivalent characteristics (e.g. <u>similar strength and fatigue life attributes</u>) and <u>shall</u> not be subject to significant distortion in normal operation of the steering system.			components (such as the braking system) of the vehicle. Where the failure of any such part would be likely to result in loss of control of the vehicle, that part <u>must</u> be made of metal or of a material with equivalent characteristics and <u>must</u> not be subject to significant distortion in normal operation of the steering system.	
5.3.1.2. ~ 5.3.1.7.	(略)		5.3.3. ~ 5.3.1.7.	(略)	
<u>5.3.1.8.</u>	<u>フルパワーステアリングシステムが 5.3.3.6 項を満たす場合、5.3.1.4 項および 5.3.1.5 項で規定されるとおりの十分な優先順位が与えられているとみなされる。</u> <u>When a full power steering system satisfies paragraph 5.3.3.6., it is considered to have been given sufficient priority as specified in paragraphs 5.3.1.4. and 5.3.1.5.</u>	Yes No	<u>5.3.1.8.</u>	<u>(追加)</u>	
5.3.2. ~ 5.3.3.2	(略)		5.3.2. ~ 5.3.3.2.	(略)	
5.3.3.3.	<u>エネルギー源、あるいは電源、制御トランスミッションに故障が発生した場合は、少なくとも 24 回の「8の字」旋回を実施することが可能であるものとする。ここで、操作は、時速は 10 km/h で各「8の字」ループの直径は 40 m とし、6 項で完全なシステムに対して定められた性能水準であるものとする。</u> 試験操作は、5.3.3.5 項に示すエネルギー貯蔵水準で開始するものとする。 <u>エネルギートランスミッションまたはその一部が、制御トランスミッションと同じエネルギー源または同じ電源を共有する場合、5.3.3.6 項の要件は、上記の要件の代替として使用することができる。</u> <u>In the event of a failure of the energy source, or of the electrical supply, of the control transmission, it shall be possible to carry out at least 24 "figure of eight" manoeuvres, where each loop of the figure is 40 m diameter at 10 km/h speed and at the performance level given for an intact system in paragraph 6. The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5. In the case where the energy</u>	Pass Fail	5.3.3.3.	<u>コントロールトランスミッションのエネルギー供給源に故障が生じた場合は、各ループの直径が 40m の「8の字」旋回を車速 10km/h にて、6. 項に定めた正常なシステムの性能水準を満たした状態で、少なくとも 24 回実施できるものとする。</u> 試験操作は 5.3.3.5. 項に定めるエネルギー貯蔵水準で開始するものとする。 <u>In the event of a failure of the energy source of the control transmission, it shall be possible to carry out at least 24 "figure of eight" manoeuvres, where each loop of the figure is 40 m diameter at 10 km/h speed and at the performance level given for an intact system in paragraph 6. The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5.</u>	Pass Fail

新			旧		
	<p><u>transmission, or a part of it, shares the same energy source, or same electrical supply, as the control transmission, the requirements of paragraph 5.3.3.6. may be used as an alternative to those above.</u></p> <p>5.3.3.4. エネルギートランスマッ션内に故障が生じた場合は、5.3.1.1 項に掲げる部位を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10 km/h を超える速度で運転が可能な限り、各ループの直径 40 m の「8 の字」旋回を最低車速 10 km/h にて、少なくとも 25 回実施した後に、6 項に定めた故障に関するシステムの要件を満たすものとする。</p> <p><u>テスト操作は、5.3.3.5 項に示されるエネルギー貯蔵水準から開始するものとする。車両メーカーの安全コンセプトが、上記の 25 回の「8 の字」操作を妨げている場合（たとえば、25 回の操作を完了する前にトラクションが 10 km/h 未満に制限されている）、この要件をチェックできる手順は、メーカーと技術機関との間で合意されるものとする。この手順は、テストレポートに記録し、型式認可文書に含めるものとする。</u></p> <p><u>さらに、安全コンセプトに車速を積極的に減少させる自動ブレーキも含まれる場合、減速要求が 2 m/s^2 を超えないものとする。自動減速要求は、故障検出後、少なくとも 60 秒経過した後に開始されるものとする。縦方向の動きが他のシステム（例：高度緊急制動システム（AEBS）、自動クルーズコントロール（ACC））によって制御されている場合、車両は、たとえば衝突を回避するために、上記で指定された値よりも高い値または早い時点で減速してもよい。</u></p> <p><u>上記の要件を満たすために使用される安全コンセプトは、車両メーカーにより説明され、附則 6 の要件に従って評価されるものとする。</u></p> <p>In the event of a failure within the energy transmission, with the exception of those parts listed in paragraph 5.3.1.1., there shall not be any immediate changes in steering angle. As long as the vehicle is capable of being driven at a speed greater than 10 km/h the requirements of paragraph</p>	Pass Fail	<p>5.3.3.4. エネルギートランスマッ션内に故障が生じた場合は、5.3.1.1. 項に掲げる部品を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10km/h を超える速度で運転が可能な限り、各ループの直径が 40m の「8 の字」旋回を最低車速 10km/h にて、少なくとも 25 回実施した後に、6. 項に定めた故障のあるシステムの性能水準を満たすものとする。</p>	Pass Fail	
5.3.3.4.					

新		旧		
	<p>6. for the system with a failure shall be met after the completion of at least 25 "figure of eight" manoeuvres at 10 km/h minimum speed, where each loop of the figure is 40 m diameter.</p> <p><u>The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5. In case the safety concept of the vehicle manufacturer is preventing from performing the 25 "figure of eight" manoeuvres as specified above (e.g. the traction is limited to below 10km/h before the completion of the 25 manoeuvres), the procedure by which this requirement can be checked shall be agreed between the manufacturer and the Technical Service. This procedure shall be recorded in the test report and included in the type-approval documentation.</u></p> <p><u>Additionally, in case the safety concept also includes automatic braking to actively reduce the vehicle speed, the deceleration demand shall not exceed 2 m/s². Any automatic deceleration demand shall start earliest 60 seconds after the failure detection. In case the longitudinal movement is controlled by another system (e.g. Advanced Emergency Braking System (AEBS), Automatic Cruise Control (ACC)) the vehicle may decelerate at a higher value or at an earlier point in time than specified above, e.g. to avoid a collision.</u></p> <p><u>The safety concept used to fulfil the requirements above shall be described by the vehicle manufacturer and assessed according to the requirements of Annex 6.</u></p>		<p>6. for the system with a failure shall be met after the completion og at least 25 "figure of eight" manoeuvres at 10 km/h minimum speed, where each loop of the figure is 40 m diameter.</p>	
5.3.3.5.	<p>5.3.3.3 項、5.3.3.4 項、<u>及び 5.3.3.6 項</u>に述べる試験に使用するエネルギー水準は、故障を運転者に表示するエネルギー貯蔵水準であるものとする。</p> <p>附則 6 に準拠する電気を動力源とするシステムの場合、本水準は、附則 6 に関連して提出した文書でメーカーが想定している最悪条件とするものとする。また、例えば温度および経時変化がバッテリー性能に対して及ぼす影響を考慮するものとする。</p>	Pass Fail	<p>5.3.3.5.</p> <p>5.3.3.3. 項及び 5.3.3.4. 項に述べる試験に使用するエネルギー水準は、故障を運転者に表示するエネルギー貯蔵水準であるものとする。</p> <p>附則 6 に準拠する電気を動力源とするシステムの場合、本水準は、附則 6 に関連して提出した文書でメーカーが述べた最悪条件とするものとする。また、例えばバッテリー性能の温度及び経時変化の影響を考慮するものとする。</p>	Pass Fail

新			旧		
	<p>The energy level to be used for the tests referred to in paragraphs 5.3.3.3. and, 5.3.3.4. <u>and</u> <u>5.3.3.6.</u> shall be the energy storage level at which a failure is indicated to the driver.</p> <p>In the case of electrically powered systems subject to Annex 6, this level shall be the worst case situation outlined by the manufacturer in the documentation submitted in connection with Annex 6 and shall take into account the effects of e.g. temperature and ageing on battery performance.</p>			<p>The energy level to be used for the tests referred to in paragraph 5.3.3.3. and 5.3.3.4. shall be the energy storage level at which a failure is indicated to the driver. In the case of electrically powered systems subject to Annex 6, this level shall be the worst case situation outlined by the manufacturer in the documentation submitted in connection with Annex 6 and shall take into account the effects of e.g. temperature and ageing on battery performance.</p>	
<u>5.3.3.6.</u>	<p><u>5.3.3.3 項の代案を採用する場合、以下の要件を加えるものとする。</u> <u>In case the alternative to paragraph 5.3.3.3. is used, the following requirements shall apply:</u></p>		<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>5.3.3.6.</u>	<u>(追加)</u>
<u>5.3.3.6.1.</u>	<p>車両は、以下に記載されたいずれかの状態にするものとする。この場合、対応する条件に達するまでは、6 項で規定される完全なシステムの要件を満たすものとする。</p> <p>(a) 故障が、UN 規則 No. 13 または 13-H (該当する場合) に規定される常用ブレーキ性能を提供するブレーキシステムの能力に影響を与えない場合は、10 km/h 以下の速度または停止する。</p> <p>(b) 故障によりブレーキシステムが常用ブレーキ性能を発揮できなくなった場合は、停止する。</p> <p><u>The vehicle shall be brought to one of the conditions below, whereby the requirements of paragraph 6 for an intact system shall be satisfied until the corresponding condition is reached:</u></p> <p><u>(a) A speed below or equal 10 km/h or standstill, in case the failure does not affect the ability of the braking system to provide the service braking performance as specified in UN Regulation No. 13 or 13-H (as relevant), or</u></p> <p><u>(b) Standstill, in case the failure affects the ability of the braking system to provide the service braking performance.</u></p>			<u>5.3.3.6.1.</u>	<u>(追加)</u>
<u>5.3.3.6.2.</u>	<p><u>エネルギーレベルが、5.3.3.6.3 項に規定するそれ以上の車線変更を不可能にする量まで低下する前に、5.3.3.6.1 項に規定する条件が遅くとも満たされることが確保されるものとし、これは故障が推進力の喪失につながらない場合に限る。さらに、システムは、5.3.3.6.1</u></p>		<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>5.3.3.6.2.</u>	<u>(追加)</u>

新		旧	
	<p>項に規定する条件に達するまでの時間を最大限に延長するため、残存エネルギーの利用を図るものとする。この要件を満たす手段は、メーカーが記載し、附則 6 に基づいて評価するものとする。</p> <p><u>It shall be ensured that the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. is reached at the latest before the energy level is down to an amount not allowing for a further lane change as specified in paragraph 5.3.3.6.3., unless the failure leads to loss of propulsion. Additionally, the system shall aim at using the remaining energy in order to maximize the time before reaching the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. The means by which this requirement is fulfilled shall be described by the manufacturer and assessed according to Annex 6.</u></p>		
5.3.3.6.3.	<p>故障発生後、車両を操縦するために十分なエネルギーが確保されているものとする。エネルギー量は、最大 90 秒の時間内、車両速度 20 km/h (±2 km/h) で、カテゴリ M1 および N1 の車両で 18 回の連続した車線変更が可能であり、カテゴリ M2、M3、N2、および N3 の車両で 9 回の車線変更が可能である場合、十分とみなされる。車線変更は、左、右と交互に行い、車両の横方向の動きは 3 m 以上あるものとする。車両メーカーの安全コンセプトにより、所定の速度で上記の回数の車線変更が完了できない場合は、残りの車線変更はその安全コンセプトに基づき速度を落として実施するものとする。この手順は、テストレポートに記録し、型式認可文書に含めるものとする。上記の手順中は、6.1.4 項が適用されることを理解しておくものとする。</p> <p><u>After failure occurrence sufficient energy shall be available to steer the vehicle. The amount of energy is deemed sufficient if it is possible to perform 18 subsequent lane changes for vehicles of Categories M1 and N1, and 9 lane changes for vehicles of categories M2, M3, N2 and N3, within a maximum time of 90s, with a vehicle speed of 20 km/h (+/- 2 km/h). The lane changes shall be alternately to the left and then to the right, while the lateral movement of the vehicle shall be at least 3 meters. In case the safety concept of</u></p>	Pass Fail	5.3.3.6.3. (追加)

新			旧		
	<p><u>the vehicle manufacturer is preventing from completing the number of lane changes as specified above at the required speed, the remaining number of lane changes shall be performed at the reduced speed according to the safety concept. This procedure shall be recorded in the test report and included in the type-approval documentation. It shall be understood, that para. 6.1.4. applies during the procedure as described above.</u></p>				
5.3.3.6.4.	<p>5.3.3.6.1 項に規定する条件に達するための最大減速要求は、2 m/s^2 を超えないものとする。ただし、 <u>5.3.3.6.2 項および 5.3.3.6.3 項の要件に適合するため</u>に、車両メーカーによって指定され、本規則の附則 6 に従って評価される特定の条件下で、より高い減速が必要とされる場合に限り、減速要求は 4 m/s^2 まで増加させることができる。運転者が依然としてより早く車両を停止することが可能であることを理解しておく必要がある。 <u>縦方向の動きが別のシステム（例：AEBS、ACC）によって制御されている場合、たとえば衝突を回避するために、車両はより高い値で減速することができる。</u> <u>The maximum deceleration demand to reach the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. shall not exceed 2 m/s^2. However, the deceleration demand may be increased up to 4 m/s^2, only in the case that such higher deceleration is necessary to comply with the requirements of paragraphs 5.3.3.6.2. and 5.3.3.6.3., in specific conditions to be specified by the vehicle manufacturer and to be assessed as per Annex 6 to this regulation. It should be understood that the driver still has the possibility to stop the vehicle earlier. In case the longitudinal movement is controlled by another system (e.g. AEBS, ACC) the vehicle may decelerate at a higher value, e.g. to avoid a collision.</u></p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	5.3.3.6.4.	(追加)	
5.3.3.6.5.	<p>自動減速は、故障検出後 60 秒以内に開始するものとする。ただし、5.3.3.6.2 項および／または 5.3.3.6.4 項で規定される条件（すなわち、AEBS、ACCなどの他のシステムによって縦方向の動きが制御されている場合）が先に満たされた場合はこの限りではない。さらに、車両を停止させる必要のある緊急性に関する情報を含む警</p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	5.3.3.6.5.	(追加)	

新			旧		
	<p>告、および自動減速が開始される予定時間を動的に表示する表示（例：ステータスバー）も備えているものとする。危険警告灯を点灯させる信号は、自動減速の開始と同時に発生されるものとする。運転者が手動で方向指示器を作動させた場合、危険警告灯の信号は方向指示器によって無効になるものとする。</p> <p>Any automatic deceleration shall start earliest 60 seconds after the failure detection, unless the condition specified in 5.3.3.6.2. and/or 5.3.3.6.4. (i. e. in case the longitudinal movement is controlled by other systems like AEBS, ACC) are met before. Additionally, there shall be a warning that includes information on the immediacy of the need to bring the vehicle to a stop, and a dynamic indication of when the automatic deceleration is expected to begin (e.g. status bar). The signal to activate the hazard warning lights shall be generated with the start of the automatic deceleration. The hazard warning light signal shall be overridden by the direction indicator, when the driver manually activates it.</p>				
5.3.3.6.6.	<p>車両の停止時、自動的に、または運転者に操作を要求することにより、車両の転がりを防ぐものとする。必要に応じて、この要件を満たすために十分なエネルギーが利用可能であるものとする（例：電気式パーキングブレーキの適用）。</p> <p>Upon reaching standstill the vehicle shall be prevented from rolling away either automatically or by requesting an action by the driver. If required, sufficient energy shall be available to satisfy this requirement (e.g. application of an electric parking brake).</p>	Pass Fail	5.3.3.6.6.	(追加)	
5.3.3.6.7.	<p>電気貯蔵装置には、エネルギー管理システムを設置するものとする。</p> <p>There shall be an energy management system for the electrical storage device(s).</p>	Pass Fail	5.3.3.6.7.	(追加)	
5.3.3.6.7.1	エネルギー管理システムは、ステアリングトランスマッショントに対して本規則の性能要件を満たすために必要な電力を、時間の経過にわたって供給できるかどうかを判	Pass Fail	5.3.3.6.7.1	(追加)	

新	旧	旧
<p>断るために、電気貯蔵装置を継続的に評価できる機能を備えていなければならない。また、必要に応じて、本規則で要求される警告信号を作動させることができなければならぬ。スタート／実行スイッチがオン（作動）の位置に移動した時点で評価が完了していない場合、赤の警告信号が作動し、電気貯蔵装置の安全状態が確認されるまでそのまま表示され続けなければならない。</p> <p>5.4.2.1.1 項で規定されている赤の警告信号を使用してもよい。この要件は、電気貯蔵装置および／またはエネルギー管理システムのメンテナンス作業後であっても適用されるものとする（例：電気貯蔵装置の交換や一時的な取り外し、またはエネルギー管理システム自体の交換）。エネルギー管理システムが安全な状態を判断する方法は、メンテナンス後を含めて、メーカーが型式認可時に説明するものとする。これらの要件への適合は、附則 6に基づく評価を含め、技術機関が納得する形で実証されるものとする。</p> <p>The energy management system shall be capable of continuously assessing the electrical storage device(s), to determine their ability to deliver to the steering transmission the needed power, over time, to fulfil the performance requirements of this Regulation and, where appropriate, of activating the warning signals required by this Regulation. If the assessment is not complete at the time that the start/run switch is moved to the on (run) position, a red warning signal shall be activated and shall remain active until the safe status of the electrical storage device(s) has been confirmed. The red warning signal prescribed in paragraph 5.4.2.1.1. may be used. This requirement shall apply even after a maintenance operation on the electrical storage device and/or the energy management system (e.g. the replacement/temporary disconnection of an electrical storage device, or the replacement of the energy management system itself). The method by which the energy management system determines the safe status, including after maintenance, shall be described by the manufacturer at the time of type approval. Compliance with these</p>		

新				旧			
	<u>requirements shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service, including an assessment according to Annex 6.</u>						
5.3.3.6.7.2	<p>エネルギー管理システムが、本規則の 5.4.2.1.5 項で要求される警告信号が作動する条件を正確に識別することが実証されるものとする。技術機関は、エネルギー管理システムで使用される個々の変数が、電気貯蔵装置の性能と状態の両方に及ぼす影響を考慮するものとする。技術機関は、メーカーが提供した文書を確認し、さまざまな条件（例：温度の変化）におけるエネルギー管理システムの試験を実施することで、合理的に予測されるすべての運転条件下（異なる環境条件など）でエネルギー管理システムの正確度が確保されていることを検証するものとする。</p> <p><i>It shall be demonstrated that the energy management system accurately identifies the condition at which the warning signals required by paragraph 5.4.2.1.5. of this Regulation are activated. The Technical Service shall take account of the influence of the individual variables used by the energy management system, on both the performance and the state of the electrical storage device(s). The Technical Service shall verify that the accuracy of the energy management system is ensured under all operating conditions (for example different environmental conditions) that can reasonably be foreseen by reviewing the documentation provided by the manufacturer and performing tests of the energy management system in different conditions (e.g., changes in temperature).</i></p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	5.3.3.6.7.2	追加（追加）			
5.3.3.6.7.3	<p>5.3.3.6.7.2 項で説明されている評価の文脈において、メーカーは、附則 6、3 項で要求される書類の一部として、以下の情報を提供するものとする：</p> <p>(a) エネルギー管理システムについて</p> <p>(i) エネルギー管理システムのアーキテクチャ、構成部品、機能性について説明した詳細な概要。</p> <p>(ii) システムが電気貯蔵装置を監視する方法の説明。</p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	5.3.3.6.7.3	(追加)			

新	旧
<p><u>(iii) 電気貯蔵装置の状態および性能を評価するため</u>に使用されるアルゴリズムと論理を説明するための、エネルギー管理システム計画に関する十分な情報。</p> <p><u>(iv) エネルギー管理システムが電気貯蔵装置の状態および性能を評価する際に考慮するすべての入力変数の一覧。</u></p> <p><u>(v) 記載された各変数が、警告信号が作動すべきタイミングを正確に特定するエネルギー管理システム能力にどのように影響するかを示す感度分析。</u></p> <p><u>(b) 関連する検証テストに関して、文書には以下を含めるものとする：</u></p> <p><u>(i) 5.4.2.1.1 項および 5.4.2.1.2 項で説明されている警告信号をトリガーするしきい値または基準。</u></p> <p><u>(ii) エネルギー管理システムの正確度を評価するための検証テストの結果。</u></p> <p><u>(iii) 温度やバッテリーの経年劣化など、さまざまな動作条件に関するデータ。</u></p> <p><u>(iv) エネルギー管理システムの正確度に影響を与える可能性のある境界条件の概要（例：温度、経年特性など）。</u></p> <p><u>(v) 附則 6 の 3.4.4 項を受け、エネルギー管理システムに故障が生じた場合、またはステアリング機能に関連する場合はエネルギー管理システムへの入力チャネルに失陥が生じた場合の戦略の説明。</u></p> <p><u>(vi) 該当する場合、エネルギー管理システムの更新、およびその継続的なメンテナンスの確保に関する手順。</u></p> <p><u>(vii) 5.4.2.1.5 項への適合性を評価するための関連検証テストを実施する際に考慮すべき適切なテスト手順。</u></p> <p><u>In the context of the assessment described in paragraph 5.3.3.6.7.2., the manufacturer shall provide the following information as part of the documentation required by Annex 6, paragraph 3:</u></p> <p><u>(a) Regarding the Energy Management System;</u></p> <p><u>(i) A detailed overview of the energy management system, explaining its architecture, components, and functionality,</u></p> <p><u>(ii) A description of how the system monitors electrical storage device(s).</u></p>	

新		旧	
	<p>(iii) Sufficient information about the energy management system strategy to illustrate the algorithms and logic used to assess the state and the performance of electrical storage device(s).</p> <p>(iv) A list of all the input variables considered by the energy management system in assessing the state and the performance of the electrical storage device(s).</p> <p>(v) A sensitivity analysis showing how each of the listed variables affects the ability of the energy management system to accurately identify when a warning signal shall be activated.</p> <p>(b) Regarding the relevant verification testing the documentation shall include:</p> <p>(i) The thresholds, or criteria, that trigger the warning signals described in paragraph 5.4.2.1.1. and paragraph 5.4.2.1.2.</p> <p>(ii) Results of verification testing to assess the accuracy of the energy management system.</p> <p>(iii) Data on different operating conditions, such as temperature or battery ageing.</p> <p>(iv) An outline of the boundary conditions that could impact the accuracy of the energy management system (e.g., temperature, aging characteristics)</p> <p>(v) In response to paragraph 3.4.4. of Annex 6, a description of the strategy in the event of a failure of the energy management system, or of an input channel to the energy management system, when relevant to the steering functionality.</p> <p>(vi) When applicable, the procedures for updating the energy management system and ensuring its ongoing maintenance.</p> <p>(vii) The appropriate testing procedures to be taken into account when performing the relevant verification testing to assess compliance with paragraph 5.4.2.1.5.</p>		
5.3.3.6.7.4 ±	エネルギー管理システム、またはエネルギー管理システムの入力チャンネルに障害が発生し、電気貯蔵装置の状態の評価ができなくなった場合は、故障が検出された時点に（例：最初の操作時と、それ以降の起動ごと）、音	Pass Fail	5.3.3.6.7.4 ± (追加)

新			旧		
	<p>声信号とともに赤の視覚警告信号が作動するものとする。音響信号の作動は一時的なものでもかまわないが、故障が続く限り、視覚警告はそのまま作動し続けなければならない。視覚警報には、5.4.2.1.1 項で規定されている赤の警告信号を使用することができる。メーカーの故障対策がステアリング機能に影響を与える場合は、その詳細を 5.3.3.6.7.3 項で要求される文書に記載するものとする。上記のような故障が発生した場合でも、エネルギー管理システムが電気貯蔵装置の状態を評価できる場合、5.4.2.1.2 項で規定されている黄色警告信号のみを使用すれば十分である。</p> <p>In the event of a failure of the energy management system or an input channel of the energy management system that prevents the assessment of the state of the electrical storage device(s), a red visual warning signal, accompanied by an audible signal, shall be activated at the moment of the detection of the failure (i.e. a first time in operation then at each start-up thereafter). The operation of the acoustic signal may be temporary, but the visual warning must remain active as long as the failure persists. The red warning signal prescribed in paragraph 5.4.2.1.1. may be used for visual alert. If the manufacturer's failure strategy affects steering functionality, details shall be given in the documentation required in paragraph 5.3.3.6.7.3. Even in the event of the failure described above, if the energy management system is still able to assess the status of the electrical storage device(s), it is sufficient to use only the yellow warning signal specified in paragraph 5.4.2.1.2.</p>				
5.4.～ 5.4.2.1.	(略)		5.4.～ 5.4.2.1.	(略)	
5.4.2.1.1.	<p>主ステアリング装置内の 5.3.1.3. 項に定められた故障について表示する赤色の警報信号。<u>さらに1つの故障により、ステアリング機能が完全に失われる可能性がある。</u></p> <p>A red warning signal, indicating failures defined in paragraph 5.3.1.3. within the main steering</p>	Pass Fail	5.4.2.1.1.	<p>主ステアリング装置内の 5.3.1.3. 項に定められた故障について表示する赤色の警報信号。</p> <p>A red warning signal, indicating failures defined in paragraph 5.3.1.3. within the main steering</p>	

新			旧		
	equipment, if a single additional failure could result in a complete loss of steering function.			equipment.	
5.4.2.1.2. ～ 5.4.2.1.4.	(略)			(略)	
<u>5.4.2.1.5.</u>	5.3.3.6.7 項に準拠したエネルギー管理システムが装備されている場合、以下の警告信号を表示するものとする。 In the case where an energy management system as per paragraph 5.3.3.6.7. is installed, the following warning signals shall be displayed.	Pass Fail		<u>5.4.2.1.5.</u> (追加)	
<u>5.4.2.1.5.1</u> ～	電気貯蔵装置の経年劣化の影響により、その性能が 5.3.3.6.3 項の要件を満たすのに十分でなくなった場合、遅くともその時点で警告信号が表示されるものとする。5.4.2.1.2 項で記載されている黄色の警告信号は、電気貯蔵装置のメンテナンス点検が必要であることを運転者に知らせる情報（例：追加の通知、テキストメッセージ）とともに使用されるものとする。 A warning signal shall be displayed no later than when the effect of ageing on the electrical storage device(s) is such that its performance is not sufficient to fulfil the requirements of paragraph 5.3.3.6.3. The yellow warning signal described in paragraph 5.4.2.1.2. shall be used accompanied by an information to the driver (e.g. extra telltale, text message) that electrical storage device(s) require a maintenance check.	Pass Fail		<u>5.4.2.1.5.1</u> (追加)	
<u>5.4.2.1.5.2</u> ～	電気貯蔵装置の状態が、5.3.3.6.3 項の要件を 60 秒以上満たせない場合には、遅くともその時点までに警告信号を表示するものとする。警告には、5.4.2.1.2 項に記載されている黄色の警告信号を使用するものとする。 さらに、ESD の状態が 5.3.3.6.3 項で規定された値の少なくとも半分を実行するのに十分でない場合には、赤の警告を表示するものとする。 A warning signal shall be displayed no later than when the state of the electrical storage device is insufficient for more than 60 seconds to fulfil the requirements of paragraph 5.3.3.6.3. The yellow	Pass Fail		<u>5.4.2.1.5.2</u> (追加)	

新			旧		
	<p><u>warning signal described in paragraph 5.4.2.1.2. shall be used.</u></p> <p><u>Additionally, a red warning shall be displayed when the state of the ESD(s) is not sufficient to perform at least half of the values specified in paragraph 5.3.3.6.3.</u></p>				
5.4.3.～ 5.6.4.2.	(略)		5.4.3.～ 5.6.4.2.	(略)	
5.6.4.2.1.	<p>システムのデフォルト状態は、パワートレーンの起動時にオフモードとする。たとえばアイドリングストップシステムの動作のように自動的に実行される新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、本規則でこの用語が使用される場合は「パワートレーンの始動」とはみなされないものとする。</p> <p>The default status of the system shall be the off mode at the initiation of the powertrain. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.</p>	Pass Fail	5.6.4.2.1.	<p>システムの標準状態は、新たな原動機の始動／作動サイクルの開始時には、オフであるものとする。</p> <p>新たな原動機の始動／作動サイクルが自動的に実行される、例えば停止／始動システムの作動のような場合には、本要件は適用しない。</p> <p>The default status of the system shall be off at the initiation of each new engine start/run cycle. This requirement does not apply when a new engine start/run cycle is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</p>	Pass Fail
5.6.4.2.2. ～ 5.6.4.8.2.	(略)		5.6.4.2.2. ～ 5.6.4.8.2.	(略)	
5.6.4.8.3.	<p>パワートレーンの各始動後に、動力駆動車両又はトレーラー（該当する場合）のシステムが、少なくとも1回、上記5.6.4.8.1項でメーカーが申告した最小距離 Srear を超える距離に動く物体を検出するまで、動力駆動車両は、カテゴリーCのACSF機能による車線変更操作の実施を防ぐものとする。</p> <p>After each initiation of the powertrain, the ACSF of Category C function shall be prevented by the power-driven vehicle from performing a lane change manoeuvre until the system of the power driven vehicle or the trailer (as relevant) has detected, at least once, a moving object at a distance</p>	Pass Fail	5.6.4.8.3.	<p>車両の新しい各エンジン始動／作動サイクル後（例えば停止／始動システムの作動など、自動的に実施された場合を除く）、動力駆動車両又はトレーラー（該当する場合）のシステムが、少なくとも1回、システムが上記5.6.4.8.1項でメーカーが申告した最低距離 Srear を超える距離に動く物体を検出するまで、動力駆動車両は、カテゴリーCのACSF機能が車線変更操作を実施するのを防ぐものとする。</p> <p>After each vehicle new engine start/run cycle (other than when performed automatically, e.g. the operation of a stop/start systems), the ACSF of Category C function shall be prevented by the power-driven vehicle from performing a lane change manoeuvre until the system of the power driven vehicle or the trailer (as relevant) has detected,</p>	Pass Fail

新			旧		
	greater than the minimum distance Srear declared by the manufacturer in paragraph 5.6.4.8.1. above.			at least once, a moving object at a distance greater than the minimum distance Srear declared by the manufacturer in paragraph 5.6.4.8.1. above.	
5.6.4.8.4. ～ 5.8.3.1.	(略)		5.6.4.8.4. ～ 5.8.3.1.	(略)	

附則 3～7 (略)

附則 8 Annex8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment
1.	<p>一般規定 CSF 及び／又は ACSF を備える車両は、本規則の適切な試験要件を満足するものとする。</p> <p>General Provisions Vehicles fitted with CSF and/or ACSF systems shall fulfill the appropriate tests requirements of this annex.</p>	/
2.1.～ 3.5.6.	(略)	
3.5.6.1.	<p>テスト車両を同一走行方向に少なくとも 2 車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。</p> <p>車速は Vsmin +10 km/h とする。</p> <p>カテゴリーキー C の ACSF を能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に 5.6.4.8.3 項に従って有効になつていなければ、上記 5.6.4.8.3. 項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。車両メーカーと技術機関が合意した手段を用いて、リアセンサを感知不能状態にするものとし、その手段をテストレポートに記録するものとする。</p> <p>本操作は静止状態で実施してもよいが、<u>パワートレーンの新たな始動が行われない場合に限る。</u>車両を Vsmin+10km/h の速度で走行させるものとし、運転者によって車線変更手順が開始されるものとする。</p>	/

附則 8 Annex8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment
1.	<p>一般規定 CSF 及び／又は ACSF を備える車両は、本規則の適切な試験要件を満足するものとする。</p> <p>General Provisions Vehicles fitted with CSF and/or ACSF systems shall fulfill the appropriate tests requirements of this annex.</p>	/
2.1.～ 3.5.6.	(略)	/

新			旧		
	<p>The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The vehicle speed shall be: Vsmin + 10km/h.</p> <p>The ACSF of Category C shall be activated (standby mode), unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., <u>and</u> another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. The rear sensor(s) shall be made blind, with means agreed between the vehicle manufacturer and the Technical Service, which shall be recorded in the test report. This operation may be carried out at standstill, provided no <u>new initiation of the powertrain</u> is performed. The vehicle shall be driven to a speed of Vsmin + 10km/h, and a lane change procedure shall be initiated by the driver.</p>			<p>The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The vehicle speed shall be: Vsmin + 10km/h.</p> <p>The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) <u>and</u>, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. The rear sensor(s) shall be made blind, with means agreed between the vehicle manufacturer and the Technical Service, which shall be recorded in the test report. This operation may be carried out at standstill, provided no <u>new engine start / run cycle</u> is performed. The vehicle shall be driven to a speed of Vsmin + 10km/h, and a lane change procedure shall be initiated by the driver.</p>	
3.5.6.1.～ 3.5.6.2.	(略)		3.5.6.1.～ 3.5.7.	(略)	
3.5.7.	<p>パワートレーン始動試験</p> <p>テストを下記のとおり連続する3つのフェーズに分ける。車両の速度は、Vsmin + 10 km/h とする。</p> <p><u>Initiation of the powertrain</u> test</p> <p>The test is divided in 3 consecutive phases as specified below. The vehicle speed shall be: Vsmin + 10km/h.</p>			<p>エンジン始動／作動サイクル試験</p> <p>テストを下記のとおり連続する3つのフェーズに分ける。車速は Vsmin+10km/h とする。</p> <p><u>Engine start/run cycle</u> test</p> <p>The test is divided in 3 consecutive phases as specified below. The vehicle speed shall be: Vsmin + 10 km/h.</p>	
3.5.7.1.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>パワートレーン</u>始動に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。カテゴリーCのACSFは能動状態にしないもの（オフモード）とし、別の車両が後方から接近するものとし、当該接近車両はテスト車両を完全に追い越すものとする。その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順および操作を開始するものとする。</p>		3.5.7.1.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>エンジン</u>始動／<u>作動サイクル</u>に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。カテゴリーCのACSFは能動状態にしない（オフモード）ものとし、別の車両が後ろから接近するものとし、接近車両が車両を完全に通過するものとする。その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順及び操作を開始するものとする。</p>	

新			旧		
	<p>Following a new <u>initiation of the powertrain</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes. The ACSF of Category C shall not be activated (off mode) and another vehicle shall approach from the rear and the approaching vehicle shall pass the vehicle entirely. A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>			<p>Following a new <u>engine start /run cycle</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes. The ACSF of Category C shall not be activated (off mode) and another vehicle shall approach from the rear and the approaching vehicle shall pass the vehicle entirely. A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>	
3.5.7.1.2. ～ 3.5.7.2.	(略)		3.5.7.1.2. ～ 3.5.7.2.	(略)	
3.5.7.2.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>パワートレーン</u>始動に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。</p> <p>カテゴリーCのACSFを、手動で能動状態(待機モード)にするものとする。</p> <p>その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順および操作を開始するものとする。</p> <p>Following a new <u>initiation of the powertrain</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The ACSF of Category C shall be manually activated (standby mode).</p> <p>A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>		3.5.7.2.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>エンジン始動／作動サイクル</u>に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。</p> <p>カテゴリーCのACSFは手動で能動状態(待機モード)にするものとする。</p> <p>その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順及び操作を開始するものとする。</p> <p>Following a new <u>engine start / run cycle</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The ACSF of Category C shall be manually activated (standby mode).</p> <p>A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>	

附則9～10 (略)

附則9～10 (略)

新					旧				
別紙1 Attachment 1	試験結果 Test result			判定 Judgment	別紙1 Attachment 1	試験結果 Test result			判定 Judgment
6.	試験規定 Test provisions				6.	試験規定 Test provisions			
6. 1. 4.	エネルギー サプライ の一部又は全てに電気エネルギーを 使用しているシステムの試験時状態 The testing conditions of systems that use electrical energy for part or all of the energy supply				6. 1. 4.	エネルギー サプライ の一部又は全てに電気エネルギーを 使用しているシステムの試験時状態 The testing conditions of systems that use electrical energy for part or all of the energy supply			
	システム System	有無 Yes No	試験時状 態 Condition s in test	説明※ Descripti on※		システム System	有無 Yes No	試験時状 態 Condition s in test	説明※ Descripti on※
	証明システム Lighting systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	証明システム Lighting systems		Yes No	<u>Actual</u> Simulate		
	ウインドスク リーンワイパー — Windscreen wipers	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	ウインドスク リーンワイパー — Windscreen wipers		Yes No	<u>Actual</u> Simulate		
	エンジンマネ ジメント Engine management	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	エンジンマネ ジメント Engine management		Yes No	<u>Actual</u> Simulate		
	ブレーキシス テム Braking systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	ブレーキシス テム Braking systems		Yes No	<u>Actual</u> Simulate		
	その他 Others	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	その他 Others		Yes No	<u>Actual</u> Simulate		
以下 (略)					以下 (略)				

新	旧
<p><u>TRIAS 11-R178-01</u> <u>緊急車線維持装置試験</u> <u>(新旧表別紙 1 参照)</u></p>	<p><u>(新設)</u></p>
<p>TRIAS 12-R013-06 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）</p> <p>1. ~2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。 3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u> 3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表 (略)</p> <p>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)</p> <p>付表 Attachment 7. 試験成績 (略) 附則 4~9 (略)</p> <p>附則 10 Annex10 車両の車軸間の制動力配分に関する基準、及び牽引自動車と被牽引車との適合性に関する要件 Distribution of braking among the axles of vehicles and requirements for compatibility between towing vehicles and trailers</p>	<p>TRIAS 12-R013-05 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）</p> <p>1. ~2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。 3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>(追加)</u> 3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表 (略)</p> <p>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)</p> <p>付表 Attachment 7. 試験成績 (略) 附則 4~9 (略)</p> <p>附則 10 Annex10 車両の車軸間の制動力配分に関する基準、及び牽引自動車と被牽引車との適合性に関する要件 Distribution of braking among the axles of vehicles and requirements for compatibility between towing vehicles and trailers</p>

新		旧	
General requirements	Judgement	General requirements	Judgement
<p>1.1. カテゴリーM2、M3、N、02、03 および 04 の車両は、本附則のすべての要件を満たすものとする。特別な装置が使用される場合、これは自動的に作動するものとする。</p> <p>ただし、上記カテゴリーの車両のうち、アンチロック制動システムを装備しており、附則 13 の該当する要件を満たすものは、本附則の該当するすべての要件も満たすものとする。ただし、以下は例外とする：</p> <p>(a) 図 1A、図 1B または図 1C (該当するもの) に関する粘着利用度要件への適合は要求されない。</p> <p>(b) 圧縮エア制動システムを装備した牽引車両およびトレーラーの場合、図 2、図 3、図 4 または図 5 (該当するもの) に関する非積載適合性要件への適合は要求されない。ただし、すべての負荷状態に関して、制動率を制御ラインのカップリングヘッドにおいて 20 kPa から 100 kPa の間の圧力またはこれに相当するデジタル要求値で生成するものとする。</p> <p><i>Vehicles of categories M2, M3, N, 02, 03 and 04 shall meet all the requirements of this annex. If a special device is used, this shall operate automatically.¹ However, vehicles in the above categories which are equipped with an anti-lock braking system and fulfil the relevant requirements of Annex 13, shall also fulfil all the relevant requirements of this annex with the following exceptions:</i></p> <p><i>(a) Compliance with the adhesion utilization requirements associated with diagrams 1A, 1B or 1C, as appropriate, is not required.</i></p> <p><i>(b) In the case of towing vehicles and trailers, equipped with a compressed air braking system, compliance with the unladen compatibility requirements associated with diagrams 2, 3, 4 or 5, as appropriate, is not required. However, for all load conditions, a braking rate shall be developed between a pressure of 20 kPa and 100 kPa or the equivalent digital demand value at the coupling head of the control line(s).</i></p>	Pass Fail	<p>1.1. 本規則の附則 13 に定義されたアンチロックブレーキシステムを備えていない車両区分 M2、M3、N、02、03、及び 04 の車両は、本附則で定める全ての要件を満たさなければならない。電気制御式制動力配分装置を装備した被牽引車の場合、被牽引車が ISO7638 : 2003 に準拠したコネクタにより牽引車両に電気的に接続されている場合に限り、本附則の要件を適用する。ただし、上記車両区分に属し、かつ、附則 13 に定義された ABS を備えている場合にあっては、車軸間の制動力配分制御する特殊な自動装置を追加装備している場合、本附則の 7 項及び 8 項の要件にも適合すること。当該装置の制御装置が故障した場合には、本附則の 6 項の規定に従って車両を停止させることができなければならない。</p> <p><i>Vehicles of categories M2, M3, N, 02, 03 and 04 which are not equipped with an anti-lock system as defined in Annex 13 to this Regulation shall meet all the requirements of this annex. If a special device is used. This shall operate automatically. In the case of trailers with electronically controlled brake force distribution, the requirements of this annex shall only apply when the trailer is electrically connected to the towing vehicle by the ISO 7638:2003 connector. However, vehicles in the above categories, which are equipped with an anti-lock system as defined in Annex 13, shall also meet requirements of paragraphs 7, and 8, of this annex if they are in addition fitted with a special automatic device which controls the distribution of braking among the axles. In the event of failure of its control, it shall be possible to stop the vehicle as stipulated under paragraph 6, of this annex.</i></p>	Pass Fail

新			旧		
1.1.1.～ 5.1.2.	(略)		1.1.1.～ 5.1.2.	(略)	
5.1.3.	<p>制動率 TR/PR と圧力 pm の間の許容される関係は、積載状態と非積載状態の両方において、20 kPa から 750 kPa の間のあらゆる圧力に対して、本附則の図 5 の指定範囲内にあるものとする。</p> <p><u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within the designated areas in diagram 5 of this annex for all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u></p>		5.1.3.	<p>制動率 TR/PR と圧力 pm との対応関係は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態で、本附則の図 2において 20 kPa から 750 kPa までのあらゆる圧力において、規定された範囲内であれば許容可能であるとする。</p> <p><u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within the designated areas in diagram 2 of this annex for all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u></p>	Pass Fail
5.2.	<p>空気圧式制動装置を装備したセンターアクスルトレーラの場合</p> <p>For centre-axle trailers fitted with compressed-air braking systems:</p>		5.2.	<p>空気圧式制動装置を装備したセンターアクスルトレーラの場合</p> <p>For centre-axle trailers fitted with compressed-air braking systems:</p>	
5.2.1.	<p>制動率 TR/PR と圧力 pm の間の許容される関係は、<u>本附則の図 5 で求める 2 つの範囲内にあるものとする。ただし、縦の目盛に 0.95 を掛けること。この要件は、積載状態と非積載状態の両方において、20 kPa から 750 kPa の間のあらゆる圧力で、満たされるものとする。</u></p> <p><u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within two areas derived from diagram 5 of this annex, by multiplying the vertical scale by 0.95. This requirement shall be met at all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u></p>	Pass Fail	5.2.1.	<p>制動率 TR/PR と圧力 pm との対応関係は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態において、<u>本附則の図 2 の縦軸を 0.95 を乗じた値に読み替えて得られる 2 つの範囲内にあれば許容可能であるとする。本要件は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態で、20 kPa から 750 kPa までのあらゆる圧力において満たされるものとする。</u></p> <p><u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within two areas derived from diagram 2 of this annex, by multiplying the vertical scale by 0.95. This requirement shall be met at all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u></p>	Pass Fail
5.2.2.～ 8.	(略)		5.2.2.～ 8.	(略)	
附則 11～附則 22 (略)			附則 11～附則 22 (略)		
TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第 131 号）			TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第 131 号）		

新	旧																
<p>1. ~2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p>3.2. ~4. (略)</p> <p>付表 (略)</p> <p>5. 試験成績 Test results</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>5. 仕様 Specifications</th><th>判定 Judgment</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5. 1. ~ (略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>5. 4. 1.</td><td></td></tr> <tr> <td>5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、パワートレイン*の開始の都度、自動的に復帰するものとする。本規定で「パワートレインの始動」という用語が使用されている場合、例えば停止／始動システムの作動など、自動的に行われる新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、「パワートレインの始動」とは見なされないものとする。</u></td><td>Pass Fail</td></tr> </tbody> </table> <p><u>* 1958 年および 1998 年の車両推進システム定義を含む相互決議 No. 2 (M.R.2) に定義されている。文書 ECE/TRANS/WP.29/1121。</u></p> <p><u>The AEBS function shall be automatically reinstated at each initiation of the powertrain*. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an "initiation of the powertrain" wherever that term is used in this Regulation."</u></p> <p><u>*As defined in Mutual Resolution No. 2 (M.R.2) of the 1958 and the 1998 Agreements containing vehicle propulsion system definitions, document ECE/TRANS/WP.29/1121.</u></p>	5. 仕様 Specifications	判定 Judgment	5. 1. ~ (略)	(略)	5. 4. 1.		5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、パワートレイン*の開始の都度、自動的に復帰するものとする。本規定で「パワートレインの始動」という用語が使用されている場合、例えば停止／始動システムの作動など、自動的に行われる新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、「パワートレインの始動」とは見なされないものとする。</u>	Pass Fail	<p>1. ~2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p>3. 2. ~4. (略)</p> <p>付表 (略)</p> <p>5. 試験成績 Test results</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>5. 仕様 Specifications</th><th>判定 Judgment</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5. 1. ~ (略)</td><td>(略)</td></tr> <tr> <td>5. 4. 1.</td><td></td></tr> <tr> <td>5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）の開始の都度、自動的に復帰するものとする。この要件は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）が自動的に実行される場合（たとえばアイドリングストップシステムの動作）には適用しない。</u></td><td>Pass Fail</td></tr> </tbody> </table> <p><u>The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</u></p>	5. 仕様 Specifications	判定 Judgment	5. 1. ~ (略)	(略)	5. 4. 1.		5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）の開始の都度、自動的に復帰するものとする。この要件は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）が自動的に実行される場合（たとえばアイドリングストップシステムの動作）には適用しない。</u>	Pass Fail
5. 仕様 Specifications	判定 Judgment																
5. 1. ~ (略)	(略)																
5. 4. 1.																	
5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、パワートレイン*の開始の都度、自動的に復帰するものとする。本規定で「パワートレインの始動」という用語が使用されている場合、例えば停止／始動システムの作動など、自動的に行われる新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、「パワートレインの始動」とは見なされないものとする。</u>	Pass Fail																
5. 仕様 Specifications	判定 Judgment																
5. 1. ~ (略)	(略)																
5. 4. 1.																	
5. 4. 1. 1. <u>AEBS 機能は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）の開始の都度、自動的に復帰するものとする。この要件は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）が自動的に実行される場合（たとえばアイドリングストップシステムの動作）には適用しない。</u>	Pass Fail																

新			旧		
5. 4. 1. 2. ~ (略) 5. 6. 2.	(略)		5. 4. 1. 2. ~ (略) 5. 6. 2.	(略)	
5. 試験成績 (略) 附則 3 (略) 付録 (略) 6. その他の技術情報 (略)			5. 試験成績 (略) 附則 3 (略) 付録 (略) 6. その他の技術情報 (略)		
TRIAS 12-R152-04 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号) 1. ~3. (略) 別表(略) 付表 1 (略) 付表 2 2. ~4. (略)			TRIAS 12-R152-04 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号) 1. ~3. (略) 別表 (略) 付表 1 (略) 付表 2 (略)		
(5. 4. 1. 1.) <u>AEBS 機能は、パワートレインの各始動時に自動復帰するものとする。本規則内で「パワートレインの始動」の語が使用される場合、停止／始動システムの作動など、自動的に実行される新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、「パワートレインの始動」とはみなされないものとする。</u> <u>The AEBS function shall be automatically reinstated at each initiation of the powertrain. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.</u>	*See 6. 9. 1.		(5. 4. 1. 1.) <u>IG サイクルにて ON に自動復帰すること</u> <u>The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</u>	*See 6. 9. 1.	
5. 4. 1. 4. ~6. 9. (略)			5. 4. 1. 4. ~6. 9. (略)		

新		旧		
(6.9.1.)	<p>AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」(RUN) 位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。</p> <p>IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN) 位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。</p> <p>イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。</p> <p>(start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key.</p> <p>無効化の再現に関する手段と箇所 :</p> <p>Means and parts for <u>deactivate</u>:</p> <p>灯光の取付位置 :</p> <p>Location of optical warning:</p> <p>灯光の色 :</p> <p>Color of optical warning:</p>	(視認性)	<p>(6.9.1.)</p> <p>AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」(RUN) 位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。</p> <p>IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN) 位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。</p> <p>イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。</p> <p>(start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key.</p> <p>故障の再現に関する手段と箇所 :</p> <p>Means and parts for <u>failure simulation</u>:</p> <p>灯光の取付位置 :</p> <p>Location of optical warning:</p> <p>灯光の色 :</p> <p>Colour of optical warning:</p>	(視認性)
6.10.～6.11.4. (略)		6.10.～6.11.4. (略)		
別紙1 (略)		別紙1 (略)		
附則3 (略)		附則3 (略)		
附則4 (略)		附則4 (略)		
6. (略)		6. (略)		

新	旧									
<p><u>TRIAS 20-R126-01</u> <u>仕切り装置試験（協定規則第126号）</u> <u>(新旧表別紙2参照)</u></p>	<p><u>(新設)</u></p>									
<p>TRIAS 22-R017(1)-05 座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</p> <p>1. ~3. 3. (略) <u>3. 4. 付表 4. (2)⑥頭部後傾抑止装置構造の審査において、図面による評価を実施する場合は装置の図面その他データを付表に添付すること。</u></p> <p>付表 座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等） Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.) 協定規則第17号 Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results (1) (略) (2) 性能要件 Preformance criteria ①~⑤ (略) ⑥ 頭部後傾抑止装置 Head Restraint (略)</p> <p><u>頭部後傾抑止装置構造</u> <u>Head restraint structure</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>着座位位置 Seat location</th> <th>直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過 diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence</th> <th>備考 Remarks</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	着座位位置 Seat location	直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過 diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence	備考 Remarks		<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>			<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>		<p>TRIAS 22-R017(1)-04 座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</p> <p>1. ~3. 3. (略) <u>(新設)</u></p> <p>付表 座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等） Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.) 協定規則第17号 Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results (1) (略) (2) 性能要件 Preformance criteria ①~⑤ (略) ⑥ 頭部後傾抑止装置 Head Restraint (略)</p> <p><u>(新設)</u></p>
着座位位置 Seat location	直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過 diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence	備考 Remarks								
	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>									
	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>									

新			旧
	適・否 Pass・Fail		
以下(略)			以下(略)
TRIAS 22(3)-R173-02 座席ベルト試験(協定規則第173号(車両))			TRIAS 22(3)-R173-01 座席ベルト試験(協定規則第173号(車両))
1.~2.2.(略)			1.~2.2.(略)
2.3. <u>付表3.(6)(8)5.2.3.の審査において、図面又は3Dデータによる評価を選択した場合又は5.2.3.2.各項に該当する場合は書面その他実証結果等を付表に添付すること。</u>			<u>(新設)</u>
付表 座席ベルトの試験記録及び成績(車両) Safety Belt Test Data Record Form (Vehicle Test) 協定規則第173号 Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe			付表 座席ベルトの試験記録及び成績(車両) Safety Belt Test Data Record Form (Vehicle Test) 協定規則第173号 Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe
1.~2.(略)			1.~2.(略)
3. 試験成績 Test results (1)~(5)(略)			3. 試験成績 Test results (1)~(5)(略)
(6) 取付に関する要件 Attachment requirement ①~⑦(略)			(6) 取付に関する要件 Attachment requirement ①~⑦(略)
5.2.3. <u>⑧バックルポイントと有効ベルトアンカレッジ間のストラップに関する要件</u> <u>The requirement below relating to the strap between the buckle point and the effective belt anchorage.</u>			<u>(新設)</u>
適 / 否 Pass Fail			
5.2.3.1. <u>実際のストラップ長さと、点 EA から点 Bd までの直線距離との差が80mm以下であること。</u> <u>The difference between the actual strap length and the straight-line distance between the point EA and Bd point shall be 80 mm or less.</u>			

新	旧
<p style="text-align: center;"><u>適 / 否 / 該当なし</u> <u>Pass Fail NA</u></p> <p><u>確認方法</u> <u>車両 / 部品 / 図面または3Dデータ</u> <u>Validation method</u> <u>Vehicle Parts Drawings, or 3D date</u></p> <p><u>5.2.3.2.</u> <u>5.2.3.1</u> 項の要件は、以下の条件のいずれかに該当する場合には適用されないものとする。 <u>The requirement of paragraph 5.2.3.1. shall not apply if any of the following conditions are satisfied.</u></p> <p>(a) 安全ベルトアッセンブリに事前充填装置が装備されている。 <u>The safety-belt assembly is equipped with a pre-loading device.</u></p> <p>(b) (c)の要件と同等である検証。 <u>Verification equivalent to the requirements of (c)</u></p> <p>(c) 本規則附則7の方法にて引張負荷1000±50Nでテストした場合において、バックルポイントの移動は80 mm以下。 <u>When tested with a tensile load of 1000 ± 50 N using the method specified in Annex 7 to this Regulation, the movement of the buckle point shall not exceed 80 mm.</u></p> <p style="text-align: center;"><u>該当条件</u> <u>Applicable conditions</u></p> <p>5.3.4. ⑨リトラクタは正しく作動し、ストラップを効率的な巻き取りができること。 The retractor shall operate correctly and stow the strap efficiently.</p> <p style="text-align: center;"><u>適 / 否 / 該当なし</u> <u>Pass Fail NA</u></p> <p>以下(略)</p>	
<p>TRIAS 22(3)-R174-02 シートベルトリマインダー試験 (協定規則第174号)</p> <p>1. ~ 3.2. (略)</p> <p>付表 Attached Table シートベルトリマインダーの試験記録及び成績 SAFETY-BELT REMINDERS Test Data Record Form 協定規則第174号 Regulation No. 174 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic</p>	<p>TRIAS 22(3)-R174-01 シートベルトリマインダー試験 (協定規則第174号)</p> <p>1. ~ 3.2. (略)</p> <p>付表 Attached Table シートベルトリマインダーの試験記録及び成績 SAFETY-BELT REMINDERS Test Data Record Form 協定規則第174号 Regulation No. 174 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic</p>

新	旧
Commission for Europe	Commission for Europe
試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date _____ Y. _____ M. _____ D. _____ Tested by _____	試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date _____ Y. _____ M. _____ D. _____ Tested by _____
試験場所 : Test site _____	試験場所 : Test site _____
1. ~ 2. (略)	1. ~ 2. (略)
3. 試験成績 Test results	3. 試験成績 Test results
(1) ~ (2) (略)	(1) ~ (2) (略)
(3) 運転者および運転者と同列座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for driver and occupants of seats in the same row as the driver.	(3) 運転者および運転者と同列座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for driver and occupants of seats in the same row as the driver.
第1レベル警報 First level warning	第1レベル警報 First level warning
5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッショナリスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.1. 項に記載の着席位置については30秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 30 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.1. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.	5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッショナリスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.1. 項に記載の着席位置については30秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 30 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.1. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.
適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
<u>5.2.3.1. 車両マスターコントロールスイッチが遠隔で作動されている場合、運転者が車両に乗り込むと、または運転者の存在が検知されると、第1 レベル警報が（再度）開始されるものとする。</u> <u>If the vehicle master control switch has been activated remotely, the first level warning shall be (re-)initiated once the driver has entered the vehicle or driver presence is detected.</u>	<u>(新設)</u>
適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	

新	旧
<p>5.2.3.2. ~ 5.3.2. (略)</p> <p>(4) 後部座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for occupants of rear seat row(s).</p> <p>第1レベル警報 First level warning</p> <p>5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッショنسイッチまたはマスターントロールスイッチを入れたときに、5.1.2. 項に記載の着席位置については60秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 60 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.2. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.</p>	<p>5.2.3.2. ~ 5.3.2. (略)</p> <p>(4) 後部座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for occupants of rear seat row(s).</p> <p>第1レベル警報 First level warning</p> <p>5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッショنسイッチまたはマスターントロールスイッチを入れたときに、5.1.2. 項に記載の着席位置については60秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 60 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.2. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.</p>
<p><u>5.2.3.1. 車両マスターントロールスイッチが遠隔で作動されている場合、運転者が車両に乗り込むと、または運転者の存在が検知されると、第1 レベル警報が（再度）開始されるものとする。</u> If the vehicle master control switch has been activated remotely, the first level warning shall be (re-)initiated once the driver has entered the vehicle or driver presence is detected.</p>	<p><u>(新設)</u></p>
<p>5.2.3.2. ~ 5.4.3. (略)</p> <p>(5) ~ (6) (略)</p> <p>以下 (略)</p>	<p>5.2.3.2. ~ 5.4.3. (略)</p> <p>(5) ~ (6) (略)</p> <p>以下 (略)</p>
<p>TRIAS 30-R041-04 二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>1. ~2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績</p>	<p>TRIAS 30-R041-03 二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>1. ~2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績</p>

新		旧		
<p>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p>		<p>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p>		
別表 (略)		別表 (略)		
付表		付表		
<p>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)</p> <p>1. ~ 5. (略)</p> <p>6. 試験成績 Test results</p>		<p>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)</p> <p>1. ~ 5. (略)</p> <p>6. 試験成績 Test results</p>		
6. ~6. 3.	(略)	6. ~6. 3.	(略)	
6. 3. 1.	<p>モーターサイクルのメーカーは、本規則のテストに合格することを目的として、車両の騒音に関連する機能パラメーターのいずれかを修正し、その結果、本規則の規定に準拠したテストの実施中と比較して附則 7 の 2.5 項の RD-ASEP 制御範囲内での通常の路上走行時の騒音発生を増大させるような装置、手順またはソフトウェアを一切使用しないものとする。</p> <p>The motorcycle manufacturer shall not use any device, procedure or software which would modify any noise related functional parameters of the vehicle for the purpose of passing the tests within this Regulation and which would result in increased noise emissions during typical on-road operation in the RD-ASEP control range of Annex 7 paragraph 2.5, compared to during testing according to the provisions of this Regulation.</p>	Pass Fail	<p>モーターサイクルメーカーは、本規則の騒音エミッション要件を満たす目的のためだけに、標準的な路上運転中に作動させることができないような、いかなる装置または手順も意図的に変更、調節もしくは導入しないものとする。</p> <p>The motorcycle manufacturer shall not intentionally alter, adjust, or introduce any device or procedure solely for the purpose of fulfilling the noise emission requirements of this Regulation, which will not be operational during typical on-road operation.</p>	Pass Fail
6. 3. 2. ~ 附則 5 1. 4.	(略)	6. 3. 2. ~ 附則 5 1. 4.	(略)	
付録 (略) 別表 1 ~ 2 (略)		付録 (略) 別表 1 ~ 2 (略)		
別表 3 Attachment 3 附則 7 実走行時の音の発生に関する追加規定(RD-ASEP) 本附則は、PMR >50 のカテゴリーL3 の車両に適用する。 This annex applies to vehicles of category L3 with PMR >50.		別表 3 Attachment 3 附則 7 実走行時の音の発生に関する追加規定(RD-ASEP) 本附則は、PMR >50 のカテゴリーL3 の車両に適用する。 This annex applies to vehicles of category L3 with PMR >50.		

新旧対照表

新		旧	
騒音値(Noise) [dB]	(略)	騒音値(Noise) [dB]	(略)
TRIAS 31-J041(1)-02 重量車排出ガス試験 (JE05 モード)	1. ~4. (略) 表 1 (略) 別表 1 ~別表 6 (略)	TRIAS 31-J041(1)-02 重量車排出ガス試験 (JE05 モード)	1. ~4. (略) 表 1 (略) 別表 1 ~別表 6 (略)
試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test date Y. M. D. Test Site Tested by	試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test date Y. M. D. Test Site Tested by	試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test date Y. M. D. Test Site Tested by	試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test date Y. M. D. Test Site Tested by
◎試験エンジン Test Engine エンジン型式 Engine type 最高出力 Maximum output $\text{kW}/\text{min}^{-1}$ 総排気量 Total displacement L 走行距離 Running Distance km	エンジン番号 Engine No. 最大トルク Maximum torque $\text{N} \cdot \text{m}/\text{min}^{-1}$ 気筒数、サイクル No. of cylinders, cycle	◎試験エンジン Test Engine エンジン型式 Engine type 最高出力 Maximum output $\text{kW}/\text{min}^{-1}$ 総排気量 Total displacement L 走行距離 Running Distance km	エンジン番号 Engine No. 最大トルク Maximum torque $\text{N} \cdot \text{m}/\text{min}^{-1}$ 気筒数、サイクル No. of cylinders, cycle

新	旧
◎燃料及び潤滑油粘度 Fuel and Lubricating Oil Viscosity 燃料 密度 <u>(温度)</u> 体積膨張率 Fuel Density <u>(Temperature)</u> <u>g/cm³(K(°C))</u> Volume expansion rate <u>K⁻¹ (°C⁻¹)</u> 潤滑油 Lubricating oil	◎燃料及び潤滑油粘度 Fuel and Lubricating Oil Viscosity 燃料 密度 体積膨張率 Fuel Density <u>expansion rate</u> <u>K⁻¹ (°C⁻¹)</u> 潤滑油 Lubricating oil
◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions <input type="checkbox"/> Dilution exhaust measurement (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> Raw exhaust measurement 粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (单段、二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集、部分捕集) Particulate <input type="checkbox"/> Full flow dilution <input type="checkbox"/> Partial flow dilution matters (Single dilution, Double dilution) (Total sampling, Fractional sampling) ◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモーメータ 型式 Engine dynamometer Type 排出ガス分析計 型式 Exhaust gas analyzer Type 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value m ³ /min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value) 精密天秤 型式 Analytical balance Type 固体粒子数計測器 型式 Solid Particle Counter Type	◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions <input type="checkbox"/> Dilution exhaust measurement (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> Raw exhaust measurement 粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (单段、二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集、部分捕集) Particulate <input type="checkbox"/> Full flow dilution <input type="checkbox"/> Partial flow dilution matters (Single dilution, Double dilution) (Total sampling, Fractional sampling) ◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモーメータ 型式 Engine dynamometer Type 排出ガス分析計 型式 Exhaust gas analyzer Type 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value m ³ /min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value) 精密天秤 型式 Analytical balance Type 固体粒子数計測器 型式 Solid Particle Counter Type
◎試験室及び試験に関わる大気条件 Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M 試験室内大気圧 (P _a) 吸入空気温度 (T _a) Atmospheric pressure Intake air at test room kPa temperature K (°C)	◎試験室及び試験に関わる大気条件 Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M 試験室内大気圧 (P _a) 吸入空気温度 (T _a) Atmospheric pressure Intake air at test room kPa temperature K (°C)

新		旧	
試験室内乾球温度 (θ_1) Dry-bulb temperature at test room	K (°C)	試験室内相対湿度 (U) Relative humidity at test room	%
試験室内湿球温度 (θ_2) Wet-bulb temperature at test room	K (°C)	試験室内水蒸気圧 (P_w) Water vapor pressure at test room	kPa
大気条件係数 (F) Atmospheric condition factor			
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc.		◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc.	
吸入空気圧力 Intake air pressure	kPa	吸入空気圧力 Intake air pressure	kPa
排気圧力 Exhaust pressure	kPa	排気圧力 Exhaust pressure	kPa
給気冷却器出口の空気温度 Air temperature at intercooler outlet	K(°C)	給気冷却器出口の空気温度 Air temperature at intercooler outlet	K(°C)
備考 Remarks		備考 Remarks	
◎付表 2 { ◎付表 6 (略)		◎付表 2 { ◎付表 6 (略)	
TRIAS 31-J041(4)-04 ディーゼル重量車排出ガス試験 (WHDC モード)		TRIAS 31-J041(4)-04 ディーゼル重量車排出ガス試験 (WHDC モード)	
1. ~4. 3 (略) 別表 測定値及び計算値の末尾処理 ◎マッピングトルク曲線測定記録等 (付表 1 関係) { ◎検証試験記録(シャシダイナモーメータ試験の自動車負荷設定記録)等 (付表 29 関係) 表 (略)		1. ~4. 3 (略) 別表 測定値及び計算値の末尾処理 ◎マッピングトルク曲線測定記録等 (付表 1 関係) { ◎検証試験記録(シャシダイナモーメータ試験の自動車負荷設定記録)等 (付表 29 関係) 表 (略)	

新	旧
◎付表1 (略)	◎付表1 (略)
付表2 Attached Table 2 ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHTC) Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHTC)	付表2 Attached Table 2 ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHTC) Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHTC)
試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by	試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by
◎試験エンジン Test Engine エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No. 最高出力/回転速度 総排気量 Max power/Engine speed kW/ min ⁻¹ Total displacement L 気筒数/サイクル No. of cylinders/cycle プローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放プローバイ・ガス合流測定 With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement	◎試験エンジン Test Engine エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No. 最高出力/回転速度 総排気量 Max power/Engine speed kW/ min ⁻¹ Total displacement L 気筒数/サイクル No. of cylinders/cycle プローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放プローバイ・ガス合流測定 With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement
◎燃料及び潤滑油 Fuel and Lubrication oil 燃料 密度(温度) 体積膨張率 Fuel Density(Temperature) g/cm ³ (K(°C)) Volume expansion rate K ⁻¹ (°C ⁻¹) 潤滑油 Lubrication oil	◎燃料及び潤滑油 Fuel and Lubrication oil 燃料 密度(温度) 体積膨張率 Fuel Density(Temperature) g/cm ³ (K(°C)) Volume expansion rate K ⁻¹ (°C ⁻¹) 潤滑油 Lubrication oil
◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釀測定法(CFV/PDP/SSV) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions Diluted exhaust measurement(CFV/PDP/SSV) Raw exhaust measurement	◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釀測定法(CFV/PDP/SSV) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions Diluted exhaust measurement(CFV/PDP/SSV) Raw exhaust measurement

新			旧				
粒子状物質 分捕集) Particulate matters Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)	<input type="checkbox"/> 全流希釈法(单段/二段) Full flow dilution(Single dilution/Double dilution)	□分流希釈法(全量捕集/部分捕集) Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)	粒子状物質 分捕集) articulate matters Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)	<input type="checkbox"/> 全流希釈法(单段/二段) Full flow dilution(Single dilution/Double dilution)	□分流希釈法(全量捕集/部分捕集) Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)		
◎試験用装置	Test Equipment		◎試験用装置	Test Equipment			
エンジンダイナモータ Engine dynamometer	型式 Type		エンジンダイナモータ Engine dynamometer	型式 Type			
排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer	型式 Type		排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer	型式 Type			
希釈装置 Dilution system	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))	希釈装置 Dilution system	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))
	分流希釈 Partial flow dilution	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/ Sample ratio set value))		分流希釈 Partial flow dilution	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/ Sample ratio set value))
精密天秤 Analytical balance	型式 Type		精密天秤 Analytical balance	型式 Type			
固体粒子数計測器 Solid Particle Counter	型式 Type		固体粒子数計測器 Solid Particle Counter	型式 Type			
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録	Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.		◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録	Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.			
吸入負圧 Intake air restriction	kPa	排気圧力 Exhaust pressure	kPa	吸入負圧 Intake air restriction	kPa	排気圧力 Exhaust pressure	kPa
給気冷却器出口の空気温度 Air temperature at intercooler outlet	K(°C)		給気冷却器出口の空気温度 Air temperature at intercooler outlet	K(°C)			
備考 Remarks			備考 Remarks				
付表 3 Attached Table 3 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start WHTC)			付表 3 Attached Table 3 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start WHTC)				

新							旧							
試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D	エンジン番号 Engine No.			試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D	エンジン番号 Engine No.			
エンジン型式 Engine type							エンジン型式 Engine type							
◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve							◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve							
最大トルク Maximum torque				最高出力 Nm			最大トルク Maximum torque				最高出力 Nm			
kW							kW							
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work							◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work							
実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W_{ref}) Reference cycle work		W_{act}/W_{ref} (85~105%) W_{act}/W_{ref} (between 85% and 105%)			実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W_{ref}) Reference cycle work		W_{act}/W_{ref} (85~105%) W_{act}/W_{ref} (between 85% and 105%)			
kWh		kWh		%			kWh		kWh		%			
◎検証統計 Validation statistics							◎検証統計 Validation statistics							
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power				回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s		結果 Results					
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%		最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%	
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03			0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		

新							旧						
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切片 (a_0) y intercept of the regression line	<u>アイドリング</u> 回転数の $\pm 10\%$ 以内 $\pm 10\%$ of idling		$\pm 20\text{Nm}$ 又は最大トルクの $\pm 2\%$ のいずれか大きい方以内 $\pm 20\text{Nm}$ or $\pm 2\%$ of max. torque whichever is greater		$\pm 4\text{kW}$ 又は最高出力の $\pm 2\%$ のいずれか大きい方以内 $\pm 4\text{kW}$ or $\pm 2\%$ of max. power whichever is greater		<u>アイドル</u> 回転数の $\pm 10\%$ 以内 $\pm 10\%$ of idle		$\pm 20\text{Nm}$ 又は最大トルクの $\pm 2\%$ のいずれか大きい方以内 $\pm 20\text{Nm}$ or $\pm 2\%$ of max. torque whichever is greater		$\pm 4\text{kW}$ 又は最高出力の $\pm 2\%$ のいずれか大きい方以内 $\pm 4\text{kW}$ or $\pm 2\%$ of max. power whichever is greater		

備考

Remarks

新							旧																																																																										
最大トルク Maximum torque kW			最高出力 Nm		Maximum power		最大トルク Maximum torque kW			最高出力 Nm		Maximum power																																																																					
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work</th> <th>基準サイクル仕事量 (W_{ref}) Reference cycle work</th> <th>W_{act}/W_{ref} (85~105%) W_{act}/W_{ref} (between 85% and 105%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>kWh</td> <td>kWh</td> <td>%</td> </tr> </tbody> </table>													実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work	基準サイクル仕事量 (W_{ref}) Reference cycle work	W_{act}/W_{ref} (85~105%) W_{act}/W_{ref} (between 85% and 105%)	kWh	kWh	%																																																															
実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work	基準サイクル仕事量 (W_{ref}) Reference cycle work	W_{act}/W_{ref} (85~105%) W_{act}/W_{ref} (between 85% and 105%)																																																																															
kWh	kWh	%																																																																															
◎検証統計 Validation statistics																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">回転速度 Speed</th> <th colspan="2">トルク Torque</th> <th colspan="2">出力 Power</th> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">回転速度 Speed</th> <th colspan="2">トルク Torque</th> <th colspan="2">出力 Power</th> </tr> <tr> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> <th>許容範囲 Tolerance s</th> <th>結果 Results</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x</td><td>最高試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed</td><td>%</td><td>最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque</td><td>%</td><td>最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power</td><td>%</td><td>xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x</td><td>最大マッピング回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed</td><td>%</td><td>最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque</td><td>%</td><td>最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power</td><td>%</td></tr> <tr> <td>回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line</td><td>0.95 ~ 1.03</td><td></td><td>0.83 ~ 1.03</td><td></td><td>0.89 ~ 1.03</td><td></td><td>回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line</td><td>0.95 ~ 1.03</td><td></td><td>0.83 ~ 1.03</td><td></td><td>0.89 ~ 1.03</td><td></td></tr> <tr> <td>決定係数(r^2) Coefficient of determination</td><td>0.970 以上 min. 0.970</td><td></td><td>0.850 以上 min. 0.850</td><td></td><td>0.910 以上 min. 0.910</td><td></td><td>決定係数(r^2) Coefficient of determination</td><td>0.970 以上 min. 0.970</td><td></td><td>0.850 以上 min. 0.850</td><td></td><td>0.910 以上 min. 0.910</td><td></td></tr> </tbody> </table>															回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power		許容範囲 Tolerance s	結果 Results	xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%	xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大マッピング回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%	回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910											
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power																																																																					
	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results		許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results																																																																				
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%	xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大マッピング回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0% of max. mapped power	%																																																																				
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03																																																																					
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910																																																																					

新							旧						
回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	アイドリ ング回転 数の ± 10% 以 内 ±10% of idle _{ing}	±20Nm 又は最大 トルクの ±2%のい ずれか大 きい方以 内±20Nm or ±2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は最高出 力の±2% のいづれ か大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %	回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	アイドル 回転数の ± 10% 以 内 ±10% of idle	±20Nm 又は最大 トルクの ±2%のい ずれか大 きい方以 内±20Nm or ±2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は最高出 力の±2% のいづれ か大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %		

備考

Remarks

付表5

Attached Table 5

排出ガス測定記録 (冷機状態WHTC)

Exhaust Emission Test Data Record Form (Cold Start WHTC)

試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D.	試験場所 Test Site	試験担当者 Tested by
エンジン型式 Engine type				エンジン番号 Engine No.	

試験用装置

Test Equipment	型式 Type
エンジンダイナモータ Engine dynamometer	型式 Type

○排出ガス及び粒子状物質測定機器

Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment			
排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer	THC-FID メタン応答係数 THC-FID Methane response factor		
NMC-FID メタン効率 NMC-FID Methane efficiency	エタン効率 Ethane efficiency		
希釈装置 Dilution system	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))
	分流希釈 Partial flow dilution	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value))

備考

Remarks

付表5

Attached Table 5

排出ガス測定記録 (冷機状態WHTC)

Exhaust Emission Test Data Record Form (Cold Start WHTC)

試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D.	試験場所 Test Site	試験担当者 Tested by
エンジン型式 Engine type				エンジン番号 Engine No.	

試験用装置

Test Equipment	型式 Type
エンジンダイナモータ Engine dynamometer	型式 Type

○排出ガス及び粒子状物質測定機器

Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment			
排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer	THC-FID メタン応答係数 THC-FID Methane response factor		
NMC-FID メタン効率 NMC-FID Methane efficiency	エタン効率 Ethane efficiency		
希釈装置 Dilution system	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))
	分流希釈 Partial flow dilution	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value))

新						旧																																																																	
<p>◎ゾーク記録 Engine soak record</p> <table border="1"> <tr> <td>ゾーク時間 Soak time</td> <td>月 M</td> <td>日 D</td> <td>時 H</td> <td>分 M</td> <td>～</td> <td>月 M</td> <td>日 D</td> <td>時 H</td> <td>分 M</td> </tr> <tr> <td colspan="5">冷却水温度 Engine coolant temperature</td> <td colspan="5">潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature</td> </tr> <tr> <td colspan="5">K(°C)</td> <td colspan="5">K(°C)</td> </tr> </table>						ゾーク時間 Soak time	月 M	日 D	時 H	分 M	～	月 M	日 D	時 H	分 M	冷却水温度 Engine coolant temperature					潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature					K(°C)					K(°C)					<p>◎ゾーク記録 Engine soak record</p> <table border="1"> <tr> <td>ゾーク時間 Soak time</td> <td>月 M</td> <td>日 D</td> <td>時 H</td> <td>分 M</td> <td>～</td> <td>月 M</td> <td>日 D</td> <td>時 H</td> <td>分 M</td> </tr> <tr> <td colspan="5">冷却水温度 Engine coolant temperature</td> <td colspan="5">潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature</td> </tr> <tr> <td colspan="5">K(°C)</td> <td colspan="5">K(°C)</td> </tr> </table>						ゾーク時間 Soak time	月 M	日 D	時 H	分 M	～	月 M	日 D	時 H	分 M	冷却水温度 Engine coolant temperature					潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature					K(°C)					K(°C)				
ゾーク時間 Soak time	月 M	日 D	時 H	分 M	～	月 M	日 D	時 H	分 M																																																														
冷却水温度 Engine coolant temperature					潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature																																																																		
K(°C)					K(°C)																																																																		
ゾーク時間 Soak time	月 M	日 D	時 H	分 M	～	月 M	日 D	時 H	分 M																																																														
冷却水温度 Engine coolant temperature					潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature																																																																		
K(°C)					K(°C)																																																																		
<p>◎試験結果 Test Results</p> <p>○排出ガス測定 Exhaust emission measurement</p> <table border="1"> <tr> <td>運転時刻 開始 Operation time Start</td> <td colspan="5">最小希釈率 Minimum dilution ratio</td> </tr> <tr> <td>吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)</td> <td colspan="5">希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)</td> </tr> <tr> <td>吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)</td> <td colspan="5">NOx補正係数(k_b) NOx humidity correction factor</td> </tr> <tr> <td>吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa</td> <td colspan="5">実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh</td> </tr> </table>						運転時刻 開始 Operation time Start	最小希釈率 Minimum dilution ratio					吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)	希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)					吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)	NOx補正係数(k _b) NOx humidity correction factor					吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa	実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh					<p>◎試験結果 Test Results</p> <p>○排出ガス測定 Exhaust emission measurement</p> <table border="1"> <tr> <td>運転時刻 開始 Operation time Start</td> <td colspan="5">最小希釈率 Minimum dilution ratio</td> </tr> <tr> <td>吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)</td> <td colspan="5">希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)</td> </tr> <tr> <td>吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)</td> <td colspan="5">NOx補正係数(k_b) NOx humidity correction factor</td> </tr> <tr> <td>吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa</td> <td colspan="5">実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh</td> </tr> </table>						運転時刻 開始 Operation time Start	最小希釈率 Minimum dilution ratio					吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)	希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)					吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)	NOx補正係数(k _b) NOx humidity correction factor					吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa	実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh																
運転時刻 開始 Operation time Start	最小希釈率 Minimum dilution ratio																																																																						
吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)	希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)																																																																						
吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)	NOx補正係数(k _b) NOx humidity correction factor																																																																						
吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa	実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh																																																																						
運転時刻 開始 Operation time Start	最小希釈率 Minimum dilution ratio																																																																						
吸入空気温度 開始前 終了後 Intake air temperature Before start K(°C) ~ After finish K(°C)	希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)																																																																						
吸入空気湿度又は露点 % or K(°C) Intake air humidity or dew point % or K(°C)	NOx補正係数(k _b) NOx humidity correction factor																																																																						
吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa	実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh																																																																						
<p>希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>THC</th> <th>NMHC THC-FID/NMC-FID</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>% (g/test)</td> </tr> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td></td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table>							CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test	<p>希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>THC</th> <th>NMHC THC-FID/NMC-FID</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>% (g/test)</td> </tr> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td></td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table>							CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test
	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂																																																																		
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																		
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																		
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)																																																																		
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test																																																																		
	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂																																																																		
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																		
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																		
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)																																																																		
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test																																																																		
<p>瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions</p> <table border="1"> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>CO</td> <td>NMHC</td> <td>NOx</td> <td>CO₂</td> </tr> <tr> <td>Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </table>						汚染物質質量 Mass of pollutants	CO	NMHC	NOx	CO ₂	Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test	<p>瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions</p> <table border="1"> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>CO</td> <td>NMHC</td> <td>NOx</td> <td>CO₂</td> </tr> <tr> <td>Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </table>						汚染物質質量 Mass of pollutants	CO	NMHC	NOx	CO ₂	Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test																																								
汚染物質質量 Mass of pollutants	CO	NMHC	NOx	CO ₂																																																																			
Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test																																																																			
汚染物質質量 Mass of pollutants	CO	NMHC	NOx	CO ₂																																																																			
Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test																																																																			
<p>備考 Remarks</p> <hr/> <hr/> <hr/>						<p>備考 Remarks</p> <hr/> <hr/> <hr/>																																																																	

新旧対照表

新		旧	
付表6 Attached Table 6		付表6 Attached Table 6	
排出ガス測定記録（暖機状態WHTC） Exhaust Emission Test Data Record Form (Hot Start WHTC)		排出ガス測定記録（暖機状態WHTC） Exhaust Emission Test Data Record Form (Hot Start WHTC)	
試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by		試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by	
エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No.		エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No.	
試験用装置 Test Equipment		試験用装置 Test Equipment	
エンジンダイナモータ 型式 Engine dynamometer Type		エンジンダイナモータ 型式 Engine dynamometer Type	
○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment		○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment	
排出ガス分析計 THC-FIDメタン応答係数 Exhaust gas analyzer THC-FID Methane response factor		排出ガス分析計 THC-FIDメタン応答係数 Exhaust gas analyzer THC-FID Methane response factor	
NMC-FIDメタン効率 エタン効率 NMC-FID Methane efficiency Ethane efficiency		NMC-FIDメタン効率 エタン効率 NMC-FID Methane efficiency Ethane efficiency	
希釈装置 全流希釀 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value) m ³ /min)		希釈装置 全流希釀 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value) m ³ /min)	
分流希釀 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value)		分流希釀 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value)	
◎ソーク記録 Engine soak record		◎ソーク記録 Engine soak record	
ソーカ時間 月 日 時 分 ～ 月 日 時 分 Soak time M D H M — M D H M		ソーカ時間 月 日 時 分 ～ 月 日 時 分 Soak time M D H M — M D H M	
冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)		冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)	
◎試験結果 Test Results		◎試験結果 Test Results	
○排出ガス測定 Exhaust emission measurement		○排出ガス測定 Exhaust emission measurement	
運転時刻 開始 最小希釀率 Operation time Start Minimum dilution ratio		運転時刻 開始 最小希釀率 Operation time Start Minimum dilution ratio	
吸入空気温度 開始前 終了後 希釀排出ガス総質量(全流希釀) Intake air temperature Before start K(°C) After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)		吸入空気温度 開始前 終了後 希釀排出ガス総質量(全流希釀) Intake air temperature Before start K(°C) After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol)	
吸入空気湿度又は露点 又は NO _x 補正係数(k _h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NO _x humidity correction factor		吸入空気湿度又は露点 又は NO _x 補正係数(k _h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NO _x humidity correction factor	
吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh		吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh	
希釀排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration		希釀排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration	

新	旧
試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 Temperature at weighing chamber K(°C) 秤量室内大気圧 Atmospheric pressure at weighing chamber kPa	試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 Temperature at weighing chamber K(°C) 秤量室内大気圧 Atmospheric pressure at weighing chamber kPa
試験後秤量時 <u>After test</u> 秤量室内温度 Temperature at weighing chamber K(°C) 秤量室内大気圧 Atmospheric pressure at weighing chamber kPa	試験後秤量時 <u>Before test</u> 秤量室内温度 Temperature at weighing chamber K(°C) 秤量室内大気圧 Atmospheric pressure at weighing chamber kPa
◎捕集フィルタの秤量 Weighing of Sampling Filter PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg After test μg (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg After test μg (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg	◎捕集フィルタの秤量 Weighing of Sampling Filter PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg After test μg (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg After test μg (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg
◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy) 試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②-① Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg Post-test(Buoyancy-corrected)② μg Masses change②-① μ 試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④-③ Pre-test(Buoyancy-corrected)③ μg Post-test(Buoyancy-corrected)④ μg Masses change④-③ μg	◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy) 試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②-① Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg Post-test(Buoyancy-corrected)② μg Masses change②-① μ 試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④-③ Pre-test(Buoyancy-corrected)③ μg Post-test(Buoyancy-corrected)④ μg Masses change④-③ μg

新	旧
備考 <u>Remarks</u>	備考 <u>Remarks</u>
◎付表 8 (略)	◎付表 8 (略)
付表 9 Attached Table 9 PM 測定記録 (暖機状態 WHTC) PM Emission Record (Hot Start WHTC)	付表 9 Attached Table 9 PM 測定記録 (暖機状態 WHTC) PM Emission Record (Hot Start WHTC)
◎捕集フィルタゾークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ゾーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M) ゾーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) ゾーク室内湿度 最大値 最小値 ゾーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) 試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa 試験後秤量時 <u>After test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa ◎捕集フィルタの秤量	◎捕集フィルタゾークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ゾーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M) ゾーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) ゾーク室内湿度 最大値 最小値 ゾーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) 試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa 試験後秤量時 <u>Before test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa ◎捕集フィルタの秤量

新		旧	
Weighing of Sampling Filter		Weighing of Sampling Filter	
PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前	試験後	PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前	試験後
PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg		PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg	
After test μg		After test μg	
(浮力補正後) 試験前	試験後	(浮力補正後) 試験前	試験後
(Corrected for buoyancy) Before test μg	After test μg	(Corrected for buoyancy) Before test μg	After test μg
バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前	試験後	バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前	試験後
Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg		Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg	
After test μg		After test μg	
(浮力補正後) 試験前	試験後	(浮力補正後) 試験前	試験後
(Corrected for buoyancy) Before test μg	After test μg	(Corrected for buoyancy) Before test μg	After test μg
◎標準フィルタの質量変化			
Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)			
試験前(浮力補正後)①	試験後(浮力補正後)②	質量変化 ②-①	
Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg	Post-test(Buoyancy-corrected)② μg	Masses	
change②-① μ			
試験前(浮力補正後)③	試験後(浮力補正後)④	質量変化 ④-③	
Pre-test(Buoyancy-corrected)③ μg	Post-test(Buoyancy-corrected)④ μg	Masses	
change④-③ μg			
備考			
Remarks			
◎付表 10~13 (略)			
付表 14			
Attached Table 14			
ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHSC)			
Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHSC)			
◎付表 10~13 (略)			
付表 14			
Attached Table 14			
ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHSC)			
Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHSC)			

新						旧					
試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者	試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test Date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by	Test Date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by
◎試験エンジン											
Test Engine						Test Engine					
エンジン型式				エンジン番号		エンジン型式				エンジン番号	
Engine type				Engine No.		Engine type				Engine No.	
最高出力/回転速度				総排気量		最高出力/回転速度				総排気量	
Max power/Engine speed	kW/		min ⁻¹	Total displacement	L	Max power/Engine speed	kW/	min ⁻¹	Total displacement	L	
気筒数/サイクル						気筒数/サイクル					
No. of cylinders/cycle						No. of cylinders/cycle					
プローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放プローバイ・ガス合流測定						プローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放プローバイ・ガス合流測定					
With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement						With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement					
◎燃料及び潤滑油											
Fuel and Lubrication oil						Fuel and Lubrication oil					
燃料 密度(温度)				体積膨張率		燃料 密度(温度)				体積膨張率	
Fuel Density(Temperature)	g/cm ³	(K(°C))	Volume expansion rate		Fuel Density(Temperature)	g/cm ³	(K(°C))	Volume expansion rate	
K ⁻¹ (°C ⁻¹)						K ⁻¹ (°C ⁻¹)					
潤滑油						潤滑油					
Lubrication oil						Lubrication oil					
◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法											
Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters						Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters					
排出ガス	<input type="checkbox"/>	希釈測定法(CFV/PDP/SSV)	<input type="checkbox"/>	直接測定法		排出ガス	<input type="checkbox"/>	希釈測定法(CFV/PDP/SSV)	<input type="checkbox"/>	直接測定法	
Exhaust emissions	Diluted	exhaust	measurement	(CFV/PDP/SSV)		Exhaust emissions	Diluted	exhaust	measurement	(CFV/PDP/SSV)	
Raw exhaust measurement						Raw exhaust measurement					
粒子状物質	<input type="checkbox"/>	全流希釈法(单段/二段)	<input type="checkbox"/>	分流希釈法(全量捕集/部分捕集)		粒子状物質	<input type="checkbox"/>	全流希釈法(单段/二段)	<input type="checkbox"/>	分流希釈法(全量捕集/部分捕集)	
Particulate matters	Full flow dilution	(Single dilution/Double dilution)				Particulate matters	Full flow dilution	(Single dilution/Double dilution)			
Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)						Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)					
◎試験用装置											
Test Equipment						Test Equipment					
エンジンダイナモーメータ			型式			エンジンダイナモーメータ			型式		
Engine dynamometer			Type			Engine dynamometer			Type		
排出ガス分析計			型式			排出ガス分析計			型式		
Exhaust gas analyzer			Type			Exhaust gas analyzer			Type		

新			
希釈装置 <u>Dilution system</u>	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))
分流希釈 <u>Partial flow dilution</u>	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value))	
精密天秤 <u>Analytical balance</u>	型式 Type		
固体粒子数計測器 <u>Solid Particle Counter</u>	型式 Type		

旧			
希釈装置 <u>Dilution system</u>	全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min))
分流希釈 <u>Partial flow dilution</u>	型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value))	
精密天秤 <u>Analytical balance</u>	型式 Type		
固体粒子数計測器 <u>Solid Particle Counter</u>	型式 Type		

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.

吸入負圧

Intake air restriction

排気圧力

kPa

kPa

給気冷却器出口の空気温度

Air temperature at intercooler outlet

K(°C)

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.

吸入負圧

Intake air restriction

排気圧力

kPa

給気冷却器出口の空気温度

Air temperature at intercooler outlet

K(°C)

備考

Remarks

付表 15

Attached Table 15

試験サイクルの検証記録 (WHSC)

Verification Record of Test Cycle (WHSC)

試験期日
Test Date

年 Y. 月 M. 日 D

エンジン型式

Engine type

エンジン番号

Engine No.

◎マッピング曲線の測定結果

Results of Mapping Curve

最大トルク

Maximum torque

最高出力

Nm

Maximum power

kW

付表 15

Attached Table 15

試験サイクルの検証記録 (WHSC)

Verification Record of Test Cycle (WHSC)

試験期日
Test Date

年 Y. 月 M. 日 D

エンジン型式

Engine type

エンジン番号

Engine No.

◎マッピング曲線の測定結果

Results of Mapping Curve

最大トルク

Maximum torque

最高出力

Nm

Maximum power

kW

新							旧						
◎検証統計 Validation statistics							◎検証統計 Validation statistics						
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results		許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results	許容範囲 Tolerance s	結果 Results
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の1%以下 ≤1% of rated speed	%	最大エンジントルクの2%以下 ≤2% of max. engine torque	%	最大エンジン出力の2%以下 ≤2% of max. engine power	%	xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の1%以下 ≤1% of rated speed	%	最大エンジントルクの2%以下 ≤2% of max. engine torque	%	最大エンジン出力の2%以下 ≤2% of max. engine power	%
回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.99 ~ 1.01		0.98 ~ 1.02		0.98 ~ 1.02		回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.99 ~ 1.01		0.98 ~ 1.02		0.98 ~ 1.02	
決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.990 以上 min. 0.990		0.950 以上 min. 0.950		0.950 以上 min. 0.950		決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.990 以上 min. 0.990		0.950 以上 min. 0.950		0.950 以上 min. 0.950	

新							旧						
回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	最高試験 回転速度 の ±1%以内 ± 1% of rated speed	%	±20Nm 又は 最大トル クの 2% の いずれか 大きい方 以内 ±20Nm or 2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は 最高出力 の 2%の いずれか 大きい方 以内 ±4kW or 2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %	回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	最高試験 回転速度 の ±1%以内 ± 1% of rated speed	%	±20Nm 又は 最大トル クの 2% の いずれか 大きい方 以内 ±20Nm or 2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	kW 又は% kW or %	

備考

Remarks

◎付表 16 (略)

付表 17

Attached Table 17

PM 測定記録 (WHSC)
PM Emission Record (WHSC)

◎捕集フィルタソーグの記録

Soak Record of Sampling Filter

試験前ソーグ時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分)

Soak time before test hours (M D H M - M D H M)

ソーグ室内温度 最大値 最小値

Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)

備考

Remarks

◎付表 16 (略)

付表 17

Attached Table 17

PM 測定記録 (WHSC)
PM Emission Record (WHSC)

◎捕集フィルタソーグの記録

Soak Record of Sampling Filter

試験前ソーグ時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分)

Soak time before test hours (M D H M - M D H M)

ソーグ室内温度 最大値 最小値

Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)

新						旧					
ソーク室内湿度	最大値	最小値	ソーク室内露点	最大値	最小値	ソーク室内湿度	最大値	最小値	ソーク室内露点	最大値	最小値
<u>Humidity at soak room</u>	Max.	%	~ Min.	%		<u>Humidity at soak room</u>	Max.	%	~ Min.	%	
<u>K(°C)</u>	~ Min.	K(°C)				<u>K(°C)</u>	~ Min.	K(°C)			
試験前秤量時						試験前秤量時					
Before test						Before test					
秤量室内温度			秤量室内大気圧			秤量室内温度			秤量室内大気圧		
<u>Temperature at weighing chamber</u>	K(°C)		<u>Atmospheric pressure at weighing</u>			<u>Temperature at weighing chamber</u>	K(°C)		<u>Atmospheric pressure at weighing</u>		
<u>chamber</u>	kPa					<u>chamber</u>	kPa				
試験後秤量時						試験後秤量時					
<u>After test</u>						<u>Before test</u>					
秤量室内温度			秤量室内大気圧			秤量室内温度			秤量室内大気圧		
<u>Temperature at weighing chamber</u>	K(°C)		<u>Atmospheric pressure at weighing</u>			<u>Temperature at weighing chamber</u>	K(°C)		<u>Atmospheric pressure at weighing</u>		
<u>chamber</u>	kPa					<u>chamber</u>	kPa				
◎捕集フィルタの秤量						◎捕集フィルタの秤量					
Weighing of Sampling Filter						Weighing of Sampling Filter					
PM捕集フィルタ(浮力補正前)	試験前	試験後				PM捕集フィルタ(浮力補正前)	試験前	試験後			
<u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>			Before test	μg		<u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>			Before test	μg	
<u>After test</u>	μg					<u>After test</u>	μg				
(浮力補正後)	試験前	試験後				(浮力補正後)	試験前	試験後			
<u>(Corrected for buoyancy)</u>	Before test	μg	After test	μg		<u>(Corrected for buoyancy)</u>	Before test	μg	After test	μg	
バックグラウンドPM捕集フィルタ(浮力補正前)	試験前	試験後				バックグラウンドPM捕集フィルタ(浮力補正前)	試験前	試験後			
<u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>			Before test	μg		<u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>			Before test	μg	
<u>After test</u>	μg					<u>After test</u>	μg				
(浮力補正後)	試験前	試験後				(浮力補正後)	試験前	試験後			
<u>(Corrected for buoyancy)</u>	Before test	μg	After test	μg		<u>(Corrected for buoyancy)</u>	Before test	μg	After test	μg	
◎標準フィルタの質量変化						◎標準フィルタの質量変化					
Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)						Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)					
試験前(浮力補正後)①	試験後(浮力補正後)②	質量変化 ②-①				試験前(浮力補正後)①	試験後(浮力補正後)②	質量変化 ②-①			
<u>Pre-test(Buoyancy-corrected)①</u>	μg	<u>Post-test(Buoyancy-corrected)②</u>	μg	<u>Masses</u>		<u>Pre-test(Buoyancy-corrected)①</u>	μg	<u>Post-test(Buoyancy-corrected)②</u>	μg	<u>Masses</u>	
<u>change②-①</u>	μ					<u>change②-①</u>	μ				
試験前(浮力補正後)③	試験後(浮力補正後)④	質量変化 ④-③				試験前(浮力補正後)③	試験後(浮力補正後)④	質量変化 ④-③			

新	旧
Pre-test (Buoyancy-corrected) ③ μg Post-test (Buoyancy-corrected) ④ μg Masses change④-③ μg	Pre-test (Buoyancy-corrected) ③ μg Post-test (Buoyancy-corrected) ④ μg Masses change④-③ μg
備考 Remarks	備考 Remarks
◎付表 18～付表 26-1 (略)	◎付表 18～付表 26-1 (略)
付表 26-2 Attached Table 26-2 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 HEC, HPC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start HEC, HPC) 試験期日 年 月 日 Test date : Y. M. D エンジン型式 Engine type	付表 26-2 Attached Table 26-2 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 HEC, HPC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start HEC, HPC) 試験期日 年 月 日 Test date : Y. M. D エンジン型式 Engine type
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work	◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work
HEC エンジンサイクル 仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HEC エンジンサイクル 仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test
kWh	kWh
ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (W_{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッド システムサイクル仕事量 (W_{sys_HILS} , W_{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC
ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (W_{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッド システムサイクル仕事量 (W_{sys_HILS} , W_{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC

新							旧																		
	test							test																	
kWh	kWh						kWh	kWh																	
◎検証統計 Validation statistics																									
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power													
	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範団 Tolerances	結果 Re su lt s		許容範団 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範団 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範団 Tolerances	結果 Re su lt s												
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の5.0%以下 $\leq 5.0\% \text{ of max. test speed}$	%	最大トルクの10.0%以下 $\leq 10.0\% \text{ of max. torque}$	%	最大出力の10.0%以下 $\leq 10.0\% \text{ of max. power}$	%	xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 $\leq 5.0\% \text{ of max. test speed}$	%	最大トルクの10.0%以下 $\leq 10.0\% \text{ of max. torque}$	%	最大出力の10.0%以下 $\leq 10.0\% \text{ of max. power}$	%												
回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03		回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03													
決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910													
回帰直線のy切片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドリン グ回転速度の±10%以内 ±10% of idling	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque	Nm 又は % Nm	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is	kW 又は % kW	回帰直線のy切片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回 転速度の±10%以内 ±10% of idle	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque	Nm 又は % Nm	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is	kW 又は % kW												

新							旧						
	<HPC> 最高 試験回 転速度の± 2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	whichever is greater	or %	greater	or %		<HPC> 最大 試験回 転速度の± 2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	whichever is greater	or %	greater	or %		
備考 Remarks													
付表 26-3 Attached Table 26-3 試験サイクルの検証記録（暖機状態 HEC, HPC） Verification Record of Test Cycle (HOT Start HEC, HPC)													
試験期日 年 月 日 Test date : Y. M. D エンジン型式 Engine type													
エンジン番号 Engine No.													
付表 26-3 Attached Table 26-3 試験サイクルの検証記録（暖機状態 HEC, HPC） Verification Record of Test Cycle (HOT Start HEC, HPC)													
試験期日 年 月 日 Test date : Y. M. D エンジン型式 Engine type													
エンジン番号 Engine No.													
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work													
HEC エンジンサイクル 仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test													
HILS エンジン仕事量 (W_{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run													
kWh													
HEC エンジンサイクル 仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test													
HILS エンジン仕事量 (W_{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run													
kWh													

新				旧			
ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys) Hybrid system cycle work		HILS, HPC ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys_HILS, Wsys_test) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC test		ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys) Hybrid system cycle work		HILS, HPC ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys_HILS, Wsys_test) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC test	
kWh		kWh		kWh		kWh	

◎検証統計

Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s
xに対するyの推定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0 % of max. test speed	%	最大トルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03	
決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線のy切片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドリン グ回転速度 の±10%以内 ±10 % of max.	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2 % of max.	Nm 又 は %	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2 % of max. power	kW 又 は %

◎検証統計

Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結果 Re su lt s
xに対するyの推定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0 % of max. test speed	%	最大トルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03	
決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線のy切片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回 転速度の±10%以内 ±10 % of max.	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2 % of max.	Nm 又 は %	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2 % of max. power	kW 又 は %

新							旧						
	idle <HPC> 最高 試験回 転速度の± 2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	torque whichever is greater	Nm or %	whichever is greater	kW or %		idle <HPC> 最大 試験回 転速度の± 2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	torque whichever is greater	Nm or %	whichever is greater	kW or %		
備考 Remarks													
◎付表 26-4～付表 29 (略)													
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)							1. ~ 3. (略) 別表 (略)						
付表 1							付表 1						
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					試験期日 Test date		試験場所 Test site				
試験担当者 Tested by							試験担当者 Tested by						
改訂番号 / 補足改訂番号 Series No. / Supplement No.							(追加)						
1. ~ 3. (略)							1. ~ 3. (略)						
4. 試験成績 6. (略)							4. 試験成績 6. (略)						
4. 附則 3 (略)							4. 附則 3 (略)						

新								旧							
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 (略)								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 (略)							
後退試験 Reversing test								後退試験 Reversing test							
走行条件: 実走行 疑似信号 シャシダイナモ Running condition: Real Simulated Chassis dynamometer								走行条件: 実走行 疑似信号 シャシダイナモ Running condition: Real Simulated Chassis dynamometer							
暗騒音 (略)								暗騒音 (略)							
試験結果 Test Result								試験結果 Test Result							
Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]		L _{test,j} [dB(A)]		Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]	
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right	Fr_Left	Fr_Right			V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right
0	1								0	1					
	2									2					
Gear	3								Gear	3					
	4									4					
	Avg.	/	/	/						Avg.	/	/	/		
		/	/	/											
Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]		L _{test,j} [dB(A)]		Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]	
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right	Fr_Left	Fr_Right			V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right
6	1								6	1					
	2									2					
Gear	3								Gear	3					
	4									4					
	Avg.	/	/	/						Avg.	/	/	/		
		/	/	/											



最終結果
Final result

	v _{test} [km/h]	Minimum SPL [dB(A)]	Maximum SPL [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]			
				Left	Right	Left	Right
Forward	10						
	20						
Reverse	0						
	6						

Pass Fail

別表 1-2 5 本のマイク使用時の中间処理
Appendix 1-2

試験結果
Test Result

Forward

10km/h Left side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run	
	L _{MicLeft_1_OA,j}	L _{MicLeft_1_B AND,j}	L _{MicLeft_2_OA,j}	L _{MicLeft_2_B AND,j}	L _{MicLeft_3_OA,j}	L _{MicLeft_3_B AND,j}	L _{MicLeft_4_OA,j}	L _{MicLeft_4_B AND,j}
	O.A		O.A		O.A		O.A	
Mic 1								
Mic 2								
Mic 3								
Mic 4								
Mic 5								
LMicLeft_OA,j		X	X	X	X	X	X	X



最終結果
Final result

	v _{test} [km/h]	Overall Sound level [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]	
			Left	Right
Forward	10	L _{crs 10}		
	20	L _{crs 20}		
Reverse	0	L _{reverse0}		
	6	L _{reverse6}		

Pass Fail

別表 1-2 5 本のマイク使用時の中间処理
Appendix 1-2

試験結果
Test Result

Forward

10km/h	10km/h							
	LMicLe ft_1_OA, j	LMicLe ft_1_BAND , j	LMicLe ft_2_OA, j	LMicLe ft_2_BAND , j	LMicLe ft_3_OA, j	LMicLe ft_3_BAND , j	LMicLe ft_4_OA, j	LMicLe ft_4_BAND , j
MicLef t5								
MicLef t4								
MicLef t3								
MicLef t2								

新								
LMicLeft_OA,j ROUND		X	X	X	X	X	X	X
LMicLeft_BAN D,j	X		X	X	X	X	X	X
LMicLeft_BAND,j ROUND	X		X	X	X	X	X	X

10km/h Right side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run	
	LMicLeft_1,OA,j AND,j	LMicLeft_1,B AND,j	LMicLeft_2,OA,j AND,j	LMicLeft_2,B AND,j	LMicLeft_3,OA,j AND,j	LMicLeft_3,B AND,j	LMicLeft_4,OA,j AND,j	LMicLeft_4,B AND,j
	O.A		O.A		O.A		O.A	
Mic 1								
Mic 2								
Mic 3								
Mic 4								
Mic 5								
LMicLeft_OA,j ROUND	X	X	X	X	X	X	X	X
LMicLeft_BAN D,j	X		X	X	X	X	X	X
LMicLeft_BAND,j ROUND	X		X	X	X	X	X	X

20km/h Left side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run	
	LMicLeft_1,OA,j AND,j	LMicLeft_1,B AND,j	LMicLeft_2,OA,j AND,j	LMicLeft_2,B AND,j	LMicLeft_3,OA,j AND,j	LMicLeft_3,B AND,j	LMicLeft_4,OA,j AND,j	LMicLeft_4,B AND,j
	O.A		O.A		O.A		O.A	
Mic 1								
Mic 2								
Mic 3								
Mic 4								
Mic 5								
LMicLeft_OA,j ROUND	X	X	X	X	X	X	X	X
LMicLeft_BAN D,j	X		X	X	X	X	X	X

旧								
t2								
MicLef t1								
LMicLe ft_OA, j								
LMicLe ft_BAN D, j								

20km/h								
LMicLe ft_1_OA, j		LMicLe ft_1_BAND	LMicLe ft_2_OA, j	LMicLe ft_2_BAND	LMicLe ft_3_OA, j	LMicLe ft_3_BAND	LMicLe ft_4_OA, j	LMicLe ft_4_BAND
MicLef t5								
MicLef t4								
MicLef t3								
MicLef t2								
MicLef t1								
LMicLe ft_OA, j								
LMicLe ft_BAN D, j								

新									旧																
LMicLeft_BAND,j ROUND	X		X		X		X		X		X		X		X		X								
20km/h Right side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run																		
	L _{MicLeft_1_OA,j} AND,j		L _{MicLeft_2_OA,j} AND,j		L _{MicLeft_3_OA,j} AND,j		L _{MicLeft_4_OA,j} AND,j																		
	O.A			O.A		O.A		O.A																	
Mic 1																									
Mic 2																									
Mic 3																									
Mic 4																									
Mic 5																									
LMicLeft_OA,j	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
LMicLeft_OA,j ROUND	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
LMicLeft_BAN D,j	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
LMicLeft_BAND,j ROUND	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
Reverse																									
0km/h	Front Mic Left side				Front Mic Right side																				
	L _{MicRight_1_OA,j}	L _{MicRight_2_OA,j}	L _{MicRight_3_OA,j}	L _{MicRight_4_OA,j}	L _{MicLeft_1_OA,j}	L _{MicLeft_2_OA,j}	L _{MicLeft_3_OA,j}	L _{MicLeft_4_OA,j}																	
Mic 1																									
Mic 2																									
Mic 3																									
Mic 4																									
Mic 5																									
Mic_OA,j																									
Mic_OA,j_RO UND																									
0km/h	Rear Mic Left side				Rear Mic Right side																				
	L _{MicRight_1_OA,j}	L _{MicRight_2_OA,j}	L _{MicRight_3_OA,j}	L _{MicRight_4_OA,j}	L _{MicLeft_1_OA,j}	L _{MicLeft_2_OA,j}	L _{MicLeft_3_OA,j}	L _{MicLeft_4_OA,j}																	
Reverse 0km/h																									
MicLef t5									MicLef t4																
MicLef t3									MicLef t2																
MicLef t1									LMicLe ft_OA,																

新旧对照表

新								旧							
Mic 1								j							
Mic 2								LMicLe							
Mic 3								ft_BAN							
Mic 4								D, j							
Mic 5															
Mic_OA,j															
Mic_OA,j _{RO}															
UND															
6km/h	Front Mic Left side				Front Mic Right side				6km/h	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe
	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}		ft_1_0A, j	ft_1_BAND, j	ft_2_0A, j	ft_2_BAND, j	ft_3_0A, j	ft_3_BAND, j
Mic 1	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j							
Mic 2															
Mic 3															
Mic 4															
Mic 5															
Mic_OA,j															
Mic_OA,j _{RO}															
UND															
6km/h	Rear Mic Left side				Rear Mic Right side					LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe
	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicRight}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}	L _{MicLeft}		ft_0A, j	ft_1_BAND, j	ft_2_BAND, j	ft_3_BAND, j	ft_4_BAND, j	ft_4_BAND, j
Mic 1	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j							
Mic 2															
Mic 3															
Mic 4															
Mic 5															
Mic_OA,j															
Mic_OA,j _{RO}															
UND															
別表2(略)								別表2(略)							
別表3(略)								別表3(略)							

新			旧		
TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）			TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）		
<p>1. ~3.3. (略) 別表 (略) 付表 1</p> <p>1. ~5. (略) 6. 試験成績 Test result</p>			<p>1. ~3.3. (略) 別表 (略) 付表 1</p> <p>1. ~5. (略) 6. 試験成績 Test result</p>		

新		旧		
	<p>where a lane change is required by national traffic rules).</p> <p>(b) The target lane is a regular lane of travel, or hard shoulder temporarily opened up as a regular lane of travel.</p> <p>(c) The LCP is anticipated to be completed before the ALKS vehicle comes to standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead). In case the ALKS vehicle becomes stationary between two regular lanes during the LCM (e.g. due to the surrounding traffic), it should at the next available opportunity either complete the LCP or return to its original lane.</p> <p>(d) <u>In the case of vehicles of Categories N3 or M3, the target lane has the permitted maximum speed, which is limited for all vehicle categories.</u></p>		<p>where a lane change is required by national traffic rules).</p> <p>(b) The target lane is a regular lane of travel, or hard shoulder temporarily opened up as a regular lane of travel.</p> <p>(c) The LCP is anticipated to be completed before the ALKS vehicle comes to standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead). In case the ALKS vehicle becomes stationary between two regular lanes during the LCM (e.g. due to the surrounding traffic), it should at the next available opportunity either complete the LCP or return to its original lane.</p> <p><u>(追加)</u></p>	
5.2.6.5 .2.～ 5.5.4.	(略)		5.2.6.5 .2.～ 5.5.4.	
5.5.5.	<p>リスク最小化制御が終了した後のシステムの再起動は、<u>パワートレイン</u>の再始動後においてのみ可能であるものとする。</p> <p>Reactivation of the system after the end of any minimum risk manoeuvre shall only be possible after <u>a new initiation of the powertrain</u>.</p>	Pass Fail	<p>リスク最小化制御が終了した後のシステムの再起動は、<u>原動機</u>の再始動後においてのみ可能であるものとする。</p> <p>Reactivation of the system after the end of any minimum risk manoeuvre shall only be possible after <u>each new engine start/run cycle</u>.</p>	Pass Fail
6.～ 6.2.1.	(略)		6.～ 6.2.1.	
6.2.2	<p><u>パワートレイン</u>始動時にシステムは非作動状態であること。</p> <p><u>自動的に行われる新たなエンジン始動（もしくは運転サイクル）</u>、例えばアイドリングストップシステム作動によるものは、本規則において「パワートレイン始動」とはみなされない。</p>	Pass Fail	<p><u>原動機</u>始動時にシステムは非作動状態であること。</p> <p><u>ただし、アイドリングストップシステムのような原動機の再始動が自動的に行われる場合にあっては、この限りではない。</u></p>	Pass Fail

新										旧																												
The default status of the system shall be the off mode at the initiation of <u>the powertrain</u> . A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. by the operation of a stop/start system, <u>shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.</u>										The default status of the system shall be the off mode at the initiation of <u>each new engine start/run cycle</u> . <u>This requirement does not apply when a new engine start/run cycle is performed automatically, e.g. by the operation of a stop/start system</u> .																												
6.2.3. (略) ～ 9.3.4										6.2.3. (略) ～ 9.3.4																												
附則 3～6 (略)										附則 3～附則 6 (略)																												
TRIAS 99-015-01 原動機車載出力試験 (ディーゼル機関)										TRIAS 99-015-01 原動機車載出力試験 (ディーゼル機関)																												
1. ～9.4. (略)										1. ～9.4. (略)																												
表 1 (略)										表 1 (略)																												
別表 1～別表 2 (略)										別表 1～別表 2 (略)																												
付表 1 原動機車載出力の試験記録及び成績 (ディーゼル機関)										付表 1 原動機車載出力の試験記録及び成績 (ディーゼル機関)																												
試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者					試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者																							
試験機関	燃料		大気圧		kPa																																	
動力計と機関との接続																																						
原動機型式	密度(温度)	g/cm ³	K(°C)	動力計型式	減速比																																	
原動機番号	体積膨張率		K ⁻¹ (°C ⁻¹)																																			
伝達効率																																						
サイクル	セタン指数		腕の長さ		m																																	
総排気量	L	潤滑油粘度		動力計係数																																		
試験成績																																						
目標回転	機関回転	動力測定	測定	燃料消費	吸入空気	過給	修正	修正	修正	備考	目標回転	機関回転	動力測定	測定	燃料消費	吸入空気	加給	修正	修正	備考																		

附則(令和 8 年 1 月 30 日規程第 31 号)

この規程は、令和8年2月3日から施行する。

緊急車線維持装置試験（協定規則第 178 号）

1. 総則

緊急車線維持装置試験（協定規則第 178 号）の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める「協定規則第 178 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 測定値及び計算値の末尾処理

協定規則第 178 号の技術的要件の規定に基づき実施する試験で必要な測定ならび計算が必要な各種パラメータについては、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位までを記録することとする。ただし、技術的な理由により、小数第 2 位までの計測、データ収集が困難な場合であって、認められる場合は、小数第 1 位までの記録とすることができます。

また、自動車の質量は整数位までを記載すること。

なお、測定ならびに計算が、上記に定める末尾処理よりも高い精度である場合にあっては、より高い精度による末尾処理とすることができます。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。

3.1 当該試験時において該当しない箇所に斜線を引くこと。非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。

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

3.3 記入欄に「別紙参照」と記載の上、別紙による詳細な説明を必要に応じて追加してもよい。

4. その他

原則として、各試験項目に対応する試験データ（波形データ）を添付するものとする。

ただし、事前の調整により、試験データを不要であると判断した試験項目についてはこの限りではない。

付表

緊急車線維持装置の試験記録及び成績(協定規則第178号)
Emergency Lane Keeping System Test Data Record Form

改訂番号 / 補足改訂番号 Series number / Supplement number	/
--	---

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

※基準の適否の判定は原文(英文)に基づき行うものとする。

1. 試験自動車

Test vehicle

車名・型式(類別) Make・Type(Variant)			
車台番号 Chassis number			
最高速度 Maximum speed [km/h]			
質量情報 Information of mass	合計 Total	前軸 Front axle	後軸 Rear axle
空車質量 Curb mass [kg]			
試験時質量 Test vehicle mass [kg]			
タイヤサイズ Tyre size			
タイヤ空気圧 Tyre pressure [kPa]			

2. 緊急車線維持装置の仕様

Specification of Emergency Lane Keeping System

車線逸脱警告システム(LDWS) Lane departure warning system			
補正方向制御機能(CDCF) Corrective directional control function			

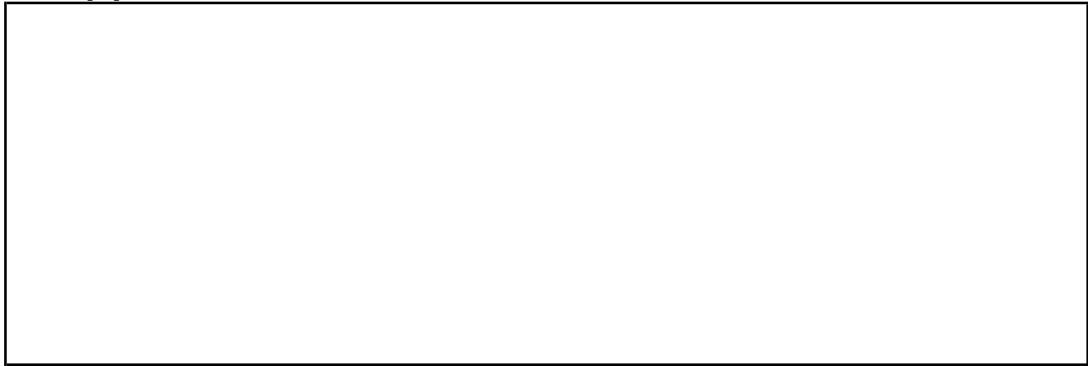
3. 試験条件

Test conditions

試験期日 Test date	天候 Weather	気温 Temperature [°C]	風速 Wind speed [m/s]	風向 Wind direction	周囲照度 Ambient illumination [lx]

4. 試験機器*

Test equipments*



* 別紙を用いても良い。

May be provided as attachment(s).

5. 備考

Remarks

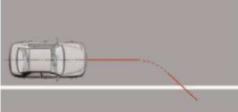
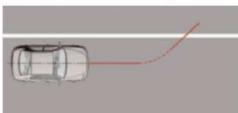
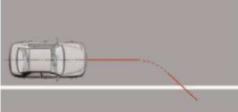
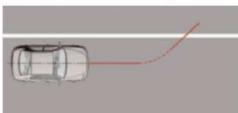
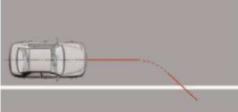
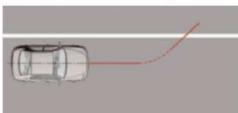
6. 試験成績
Test result

		判定 Judgment
5.	一般要件 General requirements	
5.1.	緊急車線維持システム(ELKS)は車線逸脱警報システム(LDWS)および補正方向制御機能(CDCF)から成るものとする。 An emergency lane-keeping system (ELKS) shall comprise a lane departure warning system (LDWS) and a corrective directional control function (CDCF).	
5.1.1.	LDWSは6.1.項から6.4.項、および6.5.項の要件を満たすものとする。 The LDWS shall meet the requirements of paragraphs 6.1. to 6.4. and paragraph 6.5.	Pass Fail
5.1.2.	CDCFは6.1.項から6.4.項、および6.6.項の要件を満たすものとする。 The CDCF shall meet the requirements of paragraphs 6.1. to 6.4. and paragraph 6.6.	Pass Fail
5.2.	ELKSの車線逸脱警告および介入 以下に示す特定要件を条件として、本システムは運転者の意図した操作に対する警告および介入を最小限にするように設計されるものとする。 ELKS lane departure warnings and interventions Subject to specific requirements below the system shall be designed to minimise warnings and interventions for driver intended manoeuvres.	Pass Fail
6.	特定要件 Specific requirements	
6.1.	ELKS故障警告 本規則の要件の充足を妨げるELKS内の故障が生じた時、警告を発するものとする。 ELKS failure warning A warning shall be provided when there is a failure in the ELKS that prevents the requirements of this Regulation being met.	Pass Fail
6.1.1.	故障警告は、持続的な視覚警告信号とする。 The failure warning shall be a constant visual warning signal.	Pass Fail
6.1.1.1.	各回のELKSセルフチェック(少なくとも本システムの作動中にシステム故障の有無を連続的に検査する組み込み機能)の間に著しい時間間隔が存在しないものとし、また電気的に検知可能な故障の場合には、それに続き警告信号の点灯に遅延が生じないものとする。 There shall not be an appreciable time interval between each ELKS self-check (an integrated function that checks for a system failure on a continuous basis at least while the system is active), and subsequently there shall not be a delay in illuminating the warning signal, in the case of an electrically detectable failure.	Pass Fail
6.1.1.2.	非電気的故障状態(たとえばセンサ位置ずれ)が検知された場合には、6.1.1.項に定められている警告信号が作動するものとする。 Upon detection of any non-electrical failure condition (e.g. sensor misalignment), the warning signal as defined in paragraph 6.1.1. shall be activated.	Pass Fail
6.1.2.	当該車両がELKSの動作を停止させるための手段を備えている場合には、6.2.項に従つて、本システムが無効化された時点で警告が発せられるものとする。この警告は、持続的な視覚警告信号とする。6.1.1項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。 If the vehicle is equipped with a means to deactivate the ELKS a warning shall be given when the system is deactivated according to paragraph 6.2. This shall be a constant visual warning signal. The failure warning signal specified in paragraph 6.1.1. may be used for this purpose.	Pass Fail
6.2.	ELKSの無効化 ELKS deactivation	
6.2.1.	手動の無効化 車両がELKS機能の一部または全部を手動で無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする： Manual deactivation When a vehicle is equipped with a means to manually deactivate the ELKS function, either partially or fully, the following conditions shall apply as appropriate:	Yes No
6.2.1.1.	新たなパワートレイン始動時にELKSの全機能が自動的に完全に復帰するものとする。 本規則内で「パワートレインの始動」の語が使用される場合、停止／始動システムの作動など、自動的に実行される新たなエンジン始動(または稼働サイクル)は、「パワートレインの始動」とはみなされないものとする。 The full ELKS function shall be automatically and fully reinstated upon a new initiation of the powertrain. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an "initiation of the powertrain" wherever that term is used in this Regulation.	Pass Fail

6.2.1.2.	<p>ELKS全体の手動による無効化は2回未満の意図的動作で可能となってはならない。たとえばボタンを押して保持する、またはメニュー選択で選択して確認を行うなどとする。これによりLDWSの聴覚警告を容易に抑制することができるものとするが、このような動作は同時にCDCFを無効にしてはならない。</p> <p>The manual deactivation of the full ELKS shall not be possible with less than two deliberate actions, e.g. press and hold on a button, or select and confirm on menu option. It shall be possible to easily suppress acoustic warnings of the LDWS, but such action shall not at the same time deactivate the LDWS or the CDCF.</p>	Pass Fail
6.2.1.3.	<p>手動の無効化の性能については、6.項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。</p> <p>The manual deactivation capability shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 6.</p>	Pass Fail
6.2.2.	<p>自動無効化</p> <p>たとえば、オフロードで使用している、牽引されている、トレーラを牽引している、または電子安定性制御システム(ESC)が無効になっているなどの状況において、車両がELKS機能の一部または全部を自動で無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする。</p> <p>Automatic deactivation</p> <p>If the vehicle is equipped with a means to automatically deactivate the ELKS function, either partially or fully, for instance in situations such as off-road use, being towed, a trailer being hitched to the vehicle or the Electronic Stability Control (ESC) being deactivated, the following conditions shall apply as appropriate:</p>	Yes No
6.2.2.1.	<p>本規則の附則3に従って、車両メーカーは、ELKS機能が自動的に無効化される状況および対応する基準のリストを提出し、テストレポートに添付するものとする。</p> <p>In accordance with Annex 3 of this Regulation, the vehicle manufacturer shall provide a list of situations and corresponding criteria where the ELKS function is automatically deactivated which shall be annexed to the test report.</p>	Pass Fail
6.2.2.2.	<p>ELKS機能は、自動的な無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に完全に復帰するものとする。</p> <p>The ELKS function shall be automatically and fully reactivated as soon as the conditions that led to the automatic deactivation are not present anymore.</p>	Pass Fail
6.2.3.	<p>持続的な視覚警告信号は、運転者にELKS機能が無効になったことを通知するものとする。上記6.1.1.項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。</p> <p>A constant visual warning signal shall inform the driver that the ELKS function has been deactivated. The failure warning signal specified in paragraph 6.1.1. above may be used for this purpose.</p>	Pass Fail
6.3.	<p>自動抑制</p> <p>Automatic suppression</p>	
6.3.1.	<p>運転者の意図した操作について</p> <p>本規則の附則3に従って、メーカーは、運転者が意図して行う可能性のある操作の検知およびELKSの自動抑制に関する本システムの基本設計および論理にアクセスできる文書パッケージを提出するものとする。このパッケージには、検知するパラメータのリスト、および可能な場合は限界値を含めて、本システムの抑制を判断するために使用される方法の基本的な説明を含むものとする。CDCFおよびLDWSのどちらに対しても技術機関は文書パッケージを評価し、車線維持テストパラメータ(特に横方向の逸脱速度)の適用範囲内では、運転者の意図しない操作によって、本システムの自動抑制が発生しないことを示しているか確認するものとする。</p> <p>For driver intended manoeuvres</p> <p>In accordance with Annex 3 of this Regulation, the manufacturer shall provide a documentation package which gives access to the basic design and logic of the system for detection of likely driver intended manoeuvres and automatic suppression of the ELKS. This package shall include a list of parameters detected and a basic description of the method used to decide that the system should be suppressed, including limit values where possible. For both the CDCF and LDWS, the Technical Service shall assess the documentation package to show that driver unintentional manoeuvres, within the scope of the lane keep test parameters (in particular lateral departure velocity), will not result in automatic suppression of the system.</p>	Pass Fail

6.3.2.	<p>ELKSの自動抑制は、他の運転者支援機能または自動操舵機能(自動命令型操舵機能、緊急操舵機能、または自動車線維持機能)が車両の横方向の移動を制御している状況、または他の安全関連機能(高度緊急制動システム(AEBS)、ESCなど、車両の動的挙動を変更できる機能)が介入している状況でも許容される。これらの状況は本規則の附則3に従って、メーカーが申告するものとする。</p> <p>Automatic suppression of the ELKS is also permitted in situations when other driver assists or automated steering functions, (i.e. Automatically commanded steering function, emergency steering function or automated lane keeping), are controlling the lateral movement of the vehicle or other safety related functions (i.e. that is capable of changing the dynamic behaviour of the vehicle such as Advanced Emergency Braking System (AEBS), ESC, etc.) are intervening. These situations shall be declared by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation.</p>	Pass Fail
6.4.	定期技術検査に関する規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection	
6.4.1.	<p>定期技術検査においては、パワートレインの始動およびバルブチェックの後、故障警告信号状態を目視して、ELKSの適正な動作状態を確認することが可能であるものとする。共用スペースに故障警告信号がある場合、故障警告信号状態の確認に先立ち、共用スペースが機能していることが認められなければならない。</p> <p>At a Periodic Technical Inspection, it shall be possible to confirm the correct operational status of the ELKS by a visible observation of the failure warning signal status following an initiation of the powertrain and any bulb check. In the case of the failure warning signal being in a common space, the common space must be observed to be functional prior to the failure warning signal status check.</p>	Pass Fail
6.4.2.	<p>型式認可の時点で、メーカーが選んだ故障警告信号の動作の単純な不正改変に対して、その保護手段の概要を機密扱いで説明するものとする。あるいはまた、ELKSの正しい動作状態を確認する二次的な手段がある場合に、この保護要件が満たされる。</p> <p>At the time of type approval, the means to protect against simple unauthorised modification of the operation of the failure warning signal chosen by the manufacturer shall be confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status of the ELKS is available.</p>	Pass Fail
6.5.	LDWS要件 LDWS requirements	
6.5.1.	<p>速度範囲</p> <p>LDWSは、少なくとも65 km/hから130 km/h(車速が130 km/h未満であれば最高車速)までの車速範囲内で、かつあらゆる車両負荷条件において有効であるものとする。ただし、6.2項により無効化された場合を除く。</p> <p>Speed range</p> <p>The LDWS shall be active at least within the vehicle speed range between 65 km/h and 130 km/h (or the maximum vehicle speed if it is lower than 130 km/h) and at all vehicle load conditions, unless deactivated as per paragraph 6.2.</p>	Pass Fail
6.5.2.	<p>車線逸脱警告</p> <p>LDWSが規定の速度範囲内で作動し動作しているとき、遅くとも、車両が車線の可視車線マークを横切り、DTLM値が-0.3 mを上回って走行している時点で、LDWSは運転者に警告を発することが可能であるものとする:</p> <p>(a)横方向の逸脱速度が0.1 m/sから0.5 m/sの範囲内にあり、</p> <p>(b)直線の平坦な乾燥した道路上で、</p> <p>(c)実線および破線の車線マークが、UN規則No. 130「車線逸脱警報システムに係る自動車の認可に関する統一規定」の附則3(可視車線マークの特定)に記載されたもののいずれかに一致しており、</p> <p>(d)当該締約国の視認可能なマーキングの基準に適合する材料から成る良好な状態のマーキングを伴い、</p> <p>(e)センサの眩惑(例:まぶしい直射日光)がなく、必要な場合にはすれ違いビーム(下向きビーム)のヘッドライトが作動した状態でのあらゆる照度条件において、</p> <p>(f)たとえば霧など、車線マークの視認性に影響を及ぼす気象条件がない状態。</p> <p>上記以外の条件においては、要求される性能を完全に達成できないことが認められている。ただし、システムはそのような他の条件下で制御ストラテジーを不合理に切り替えてはならない。</p> <p>車線逸脱警告の性能は、7項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。</p>	Pass Fail

	<p>Lane departure warning</p> <p>When activated and operated within the prescribed speed range, the LDWS shall be able to warn the driver at the latest if the vehicle crosses over a visible lane marking for the lane in which it is running by more than a DTLM of - 0.3 m:</p> <p>(a)For lateral departure velocities in the range of the 0.1 m/s to 0.5 m/s;</p> <p>(b)On straight, flat and dry roads;</p> <p>(c)For solid line and dashed lane markings in line with one of those described in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No. 130 on uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Lane Departure Warning System;</p> <p>(d)With the markings being in good condition and of a material conforming to the standard for visible markings of that contracting party;</p> <p>(e)In all illumination conditions without blinding of the sensors (e.g. direct blinding due to sunlight) and with activated passing-beam (dipped-beam) headlamps if necessary;</p> <p>(f)In absence of weather conditions affecting the visibility of lane markings (e.g. no fog).</p> <p>It is recognized that the performance required may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However, the system shall not unreasonably switch the control strategy in these other conditions.</p> <p>The lane departure warning capability shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 7.</p>	
6.5.3.	LDWS警告表示 LDWS warning indication	Pass Fail
6.5.3.1.	<p>6.5.2項で言及されている車線逸脱警告は、運転者が気付くことができるものとし、以下のいずれかにより提供されるものとする。</p> <p>(a)視覚、聴覚および触覚手段のうち少なくとも2つの警告手段、または</p> <p>(b)意図的でない車両のドリフトの方向に関する空間的な表示を伴う、触覚および聴覚手段から選ばれた1つの警告手段。</p> <p>車線から逸脱する意図を示す運転者の動作がある場合は、上記警告を抑制してもよい。</p> <p>The lane departure warning referred to in paragraph 6.5.2. shall be noticeable by the driver and be provided by:</p> <p>(a)At least two warning means out of visual, acoustic and haptic; or</p> <p>(b)One warning means out of haptic and acoustic, with spatial indication about the direction of unintended drift of the vehicle.</p> <p>The warning mentioned above may be suppressed when there is a driver action which indicates an intention to depart from the lane;</p>	
6.5.3.1.1.	車線逸脱警告に視覚信号を使用する場合は、上記6.1.1.項に規定されている故障警告信号を点滅方式で使用してもよい。 Where a visual signal is used for the lane departure warning, it may use the failure warning signal as specified in paragraph 6.1.1. above in a flashing mode.	Yes No
6.5.3.1.2.	CDCFによる車線維持介入がある場合、6.5.3.1.項に従った触覚警告とみなすものとする。 When there is a lane keep intervention by the CDCF, this shall be considered a haptic warning according to paragraph 6.5.3.1.	
6.5.3.2.	LDWS視覚警告信号はパワートレインの始動に続いて作動するものとする。この要件は共用スペースに示される警告信号には適用されない。 The LDWS visual warning signal shall be activated following an initiation of the powertrain. This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail
6.5.3.3.	LDWS視覚警告信号は、昼間でも視認できるものでなければならない。信号が十分な状態であることは、運転者が運転席から容易に確認できるものとする。 The LDWS visual warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail

6.5.3.4.	視覚警告信号は、7.項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 The visual warning signal shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 7.							
6.6.	CDCF性能要件 CDCF performance requirements							
6.6.1.	速度範囲 CDCFは、少なくとも70 km/hから130 km/h(車速が130 km/h未満であれば最高車速)の間で、かつあらゆる車両負荷条件において有効であるものとする。ただし、6.2.項により無効化された場合を除く。しかしながら、車両が70 km/hを超える速度から70 km/h未満まで減速する場合、システムは少なくとも車速が65 km/h未満に減速するまで有効であるものとする。 Speed range The CDCF shall be active at least between 70 km/h and 130 km/h (or the maximum vehicle speed if it is below 130 km/h) and at all vehicle load conditions, unless deactivated as per paragraph 6.2. However, in the case that the vehicle reduces its speed from above 70 km/h to below 70 km/h, the system shall be active at least until the vehicle speed reduces below 65 km/h.	Pass Fail						
6.6.2.	車線維持 システムの不作動または抑制につながる条件がない場合は、CDCFは以下の表に示すシナリオで可視車線マークをDTLM値が-0.3 mを上回って車線逸脱するのを回避できるものとする： (a)車速が100 km/hまでで横方向の逸脱速度が0.2 m/sから0.5 m/sの範囲内にある場合、および車速が100 km/hを超えて130 km/h(車速が130 km/h未満であれば最高車速)まで横方向の逸脱速度が0.2 m/sから0.3 m/sの範囲内にあり、 (b)直線の平坦な乾燥した道路上で、 (c)実線の車線マークが、UN規則No. 130の附則3(可視車線マークの特定)に記載されたもののいずれかに一致しており、 (d)当該締約国の視認可能なマーキングの基準に適合する材料から成る良好な状態のマーキングを伴い、 (e)センサの眩惑(例：まぶしい直射日光)がなく、すれ違いビーム(下向きビーム)が作動し、かつ必要な場合はヘッドライトが作動した状態でのあらゆる照度条件において、 (f)車両の動的性能に影響する気象条件(例：暴風雨、気温5°C未満)、または車線マークの視認性に影響する気象条件(例：霧)がない状態。	Pass Fail						
	<table border="1" data-bbox="489 1298 1135 1702"> <thead> <tr> <th>番号</th> <th>シナリオの説明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>実線 - 車両の右側への逸脱 </td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>実線 - 車両の左側への逸脱 </td> </tr> </tbody> </table> <p>上記以外の条件においては、この表のシナリオで要求される性能は完全に達成できない可能性があることが認識されている。しかしながら、システムはそのような他の条件下で制御ストラテジーを不合理に切り替えてはならない。これは本規則の附則3に従って証明されるものとする。</p> <p>車線維持性能は、8.項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。</p>	番号	シナリオの説明	1.	実線 - 車両の右側への逸脱 	2.	実線 - 車両の左側への逸脱 	
番号	シナリオの説明							
1.	実線 - 車両の右側への逸脱 							
2.	実線 - 車両の左側への逸脱 							

<p>Lane keep</p> <p>In the absence of conditions leading to deactivation or suppression of the system, the CDCF shall be able to prevent lane departure by crossing of visible lane markings in the scenarios shown in the following table by more than a DTLM of - 0.3 m:</p> <p>(a)For lateral departure velocities in the range of the 0.2 m/s to 0.5 m/s for vehicle speeds up 100 km/h and for lateral departure velocities in the range of 0.2 m/s to 0.3 m/s for vehicle speeds greater than 100 km/h and up to 130 km/h (or the maximum vehicle speed if it is below 130 km/h);</p> <p>(b)On straight, flat and dry roads;</p> <p>(c)For solid lane markings in line with one of those described in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No 130;</p> <p>(d)With the markings being in good condition and of a material conforming to the standard for visible markings of that contracting party;</p> <p>(e)In all illumination conditions without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight) and with activated passing-beam (dipped-beam) headlamps if necessary;</p> <p>(f)In absence of weather conditions affecting the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 5 deg. C) or the visibility of lane markings (e.g. no fog).</p> <p>It is recognized that the performances required for the scenarios in this table may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However, the system shall not unreasonably switch the control strategy in these other conditions. This shall be demonstrated in accordance with Annex 3 of this Regulation.</p> <p>The lane keep capability shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 8.</p>		
6.6.3.	ステアリングオーバーライド Steering override	Pass Fail
6.6.3.1.	システムが提供する方向制御をオーバーライドするために必要なステアリング操作力は、50 Nを超えないものとする。オーバーライドによるステアリングサポートの著しい損失は、急激に発生しないものとする。 The steering control effort necessary to override the directional control provided by the system shall not exceed 50 N. Significant loss of steering support once overridden shall not happen suddenly.	Pass Fail
6.6.3.2.	ステアリングそのものに作用しないCDCFシステム(例:差動ブレーキタイプのCDCF)については、ステアリング入力は25°を超えてはならない。 For CDCF systems which do not act on the steering itself (e.g. differential braking type CDCF), the steering input shall not exceed 25 degrees.	Pass Fail
6.6.3.3.	ステアリングオーバーライドの操作力は、8.項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 The steering override control effort shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 8.	Pass Fail
6.6.4.	CDCF警告表示 CDCF warning indication	Pass Fail
6.6.4.1.	各CDCF介入は、少なくとも1秒間または介入持続時間のいずれか長い方の時間にわたり表示される視覚警告信号により、運転者に対して直ちに知らされるものとする。視覚信号は6.1.1.項に規定される故障警告信号を点滅させて表示してもよい。 Every CDCF intervention shall immediately be indicated to the driver by a visual warning signal which is displayed for at least 1 second or as long as the intervention exists, whichever is longer. The visual signal may be the flashing of the failure warning signal specified in paragraph 6.1.1.	Pass Fail
6.6.4.1.1.	1つの介入が10秒よりも長い場合には、車線から逸脱する意図を示す運転者の動作がなければ、介入が終了するまで聴覚警告信号を発するものとする。 In the case of an intervention longer than 10 seconds, an acoustic warning signal shall be provided until the end of the intervention unless there is a driver action which indicates an intention to depart from the lane.	Pass Fail

6.6.4.1.2.	<p>180秒の循環間隔内で2回以上の連続的介入が発生し、その介入中に運転者によるステアリング入力がない場合には、180秒の循環間隔内における2回目以降の介入過程でシステムによって聴覚警告信号が出力されるものとする。3回目の介入(およびその後の介入)以降、聴覚警告信号は、直前の警告信号よりも少なくとも10秒長く継続するものとする。</p> <p>In the case of two or more consecutive interventions within a rolling interval of 180 seconds and in the absence of a steering input by the driver during this intervention, an acoustic warning signal shall be provided by the system during the second and any further intervention within a rolling interval of 180 seconds. Starting with the third intervention (and subsequent interventions) the acoustic warning signal shall continue for at least 10 seconds longer than the previous warning signal.</p>	Pass Fail
6.6.4.2	<p>6.6.4.1.1.項および6.6.4.1.2.項の要件は、8項に規定される関連する車両テストに従つてテストするものとする。</p> <p>The requirements in paragraph 6.6.4.1.1. and 6.6.4.1.2. shall be tested in accordance with the relevant vehicle test(s) specified in paragraph 8.</p>	/

6. 試験成績

Test result

7. 車線逸脱警報システム(LDWS)のテスト要件 Test requirements for Lane Departure Warning Systems (LDWS)		判定 Judgment
7.1.	<p>一般規定</p> <p>LDWSを装備した車両は、これに関して該当するテスト要件を満たすものとする。</p> <p>General provisions</p> <p>Vehicles fitted with LDWS shall fulfil the appropriate tests requirements of this point</p>	Pass Fail
7.2.	<p>テスト条件</p> <p>テストは下記の条件において実施するものとする:</p> <p>(a)平坦で乾いたアスファルトまたはコンクリートの道路種別の路面上で、いかなる凹凸(たとえば、大きなくぼみやひび割れ、マンホールの蓋や反射道路鉢など)も含まれてはならない。横方向の距離がテスト車線の中心から左右に3.0 m以内、縦方向の距離がテスト終了後の位置から被験車両の前方に30 m。</p> <p>(b)周囲照度条件が2,000ルクス以上であり、センサの眩惑(例:まぶしい直射日光)がなく、すれ違いビームが作動し、かつ必要な場合はロービーム・ヘッドライトが作動した状態。</p> <p>(c)周囲空気温度は5°Cから45°C。</p> <p>(d)たとえば霧など、車線マークの視認性に影響を及ぼす気象条件がない状態。</p> <p>メーカーの要請があり、技術機関の同意があれば、性能要件が満たされている間は、逸脱したテスト条件(たとえば、乾燥していない路面、指定された最低周囲空気温度以下など最適でない条件)でテストを実施することができる。</p> <p>Testing conditions</p> <p>The tests shall be performed:</p> <p>(a)On a flat and dry asphalt or concrete road type surface, which may not contain any irregularities (e.g. large dips or cracks, manhole covers or reflective studs) within a lateral distance of 3.0 m to either side of the centre of the test lane and with a longitudinal distance of 30 m ahead of the subject vehicle from the point after the test is complete.</p> <p>(b)In ambient illumination conditions of at least 2000 lux without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight) and with activated low beam head lamps if necessary.</p> <p>(c)In ambient air temperatures between 5 deg. C and 45 deg. C.</p> <p>(d)In the absence of weather conditions affecting the visibility of lane markings, e.g. fog.</p> <p>At the request of the manufacturer and with the agreement of the Technical Service tests may be conducted under deviating test conditions (suboptimal conditions, e.g. on a not dry surface; below the specified minimum ambient temperature), whilst the performance requirements are still to be met.</p>	Pass Fail

7.2.1.	<p>車線マーク</p> <p>テストに使用される道路の実線および破線の車線マークは、UN規則No. 130の附則3(可視車線マークの特定)に記載されたもののいずれかに一致するものとする。マーキングは可視車線マークの基準に適合する材料から成り、良好な状態にあるものとする。テストに使用される車線マークの配置はテストレポートに記録されるものとする。</p> <p>車線の幅(車線マーク間で測定)は、これに関するテストを目的として3.5 m以上とする。車両メーカーは、証拠文書を用いて、UN規則No. 130の附則3(可視車線マークの特定)で特定されたその他のすべての車線マークへの適合を証明するものとする。このような証拠文書はいずれもテストレポートに添付するものとする。</p> <p>Lane markings</p> <p>The solid line and dashed lane markings on the road used for the tests shall be in line with one of those described in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No 130. The markings shall be in good condition and of a material conforming to the standard for visible lane markings. The lane-marking layout used for the tests shall be recorded in the test report.</p> <p>The width of the lane (measured between the lane markings) shall be a minimum of 3.5 m for the purpose of the tests of this point. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, compliance with all other lane markings identified in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No 130. Any of such documentation shall be appended to the test report.</p>	Pass Fail
7.2.2.	被験車両の条件 Subject vehicle conditions	
7.2.2.1.	<p>テスト質量</p> <p>メーカーと技術機関の間で合意された負荷条件で被験車両をテストするものとする。テスト手順の開始以降、負荷の変更は行わないものとする。車両メーカーは、証拠文書を用いて、あらゆる負荷条件でシステムが機能することを証明するものとする。</p> <p>Test mass</p> <p>The subject vehicle shall be tested in a load condition agreed between the manufacturer and the Technical Service. No load alteration shall be made once the test procedure has begun. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, that the system works at all load conditions.</p>	Pass Fail
7.2.2.2.	被験車両は車両メーカーが推奨するタイヤ空気圧でテストするものとする。 The subject vehicle shall be tested at the tyre pressures recommended by the vehicle manufacturer.	Pass Fail
7.2.2.3.	<p>LDWSにユーザーが調節できる警告閾値が備わっている場合は、7.3項に規定されているテストは、警告閾値を最大車線逸脱設定値に設定して実施するものとする。テスト手順の開始以降、変更は行わないものとする。</p> <p>Where the LDWS is equipped with a user-adjustable warning threshold, the tests specified in paragraph 7.3 shall be performed with the warning threshold set at its maximum lane departure setting. No alteration shall be made once the test procedure has begun.</p>	Yes No Pass Fail
7.2.2.4.	<p>テスト前のコンディショニング</p> <p>車両メーカーによる要請があれば、センサシステムをキャリブレーションするために、車両は他の交通や道路沿いの構造物がある市街地と郊外が混在する道路で最大100 km走行することができる。</p> <p>Pre-test conditioning</p> <p>If requested by the vehicle manufacturer the vehicle can be driven to calibrate the sensor system up to a maximum of 100 km on a mixture of urban and rural roads with other traffic and roadside furniture.</p>	Yes No

7.3.	テスト手順 Test procedures	
7.3.1.	<p>視覚警告信号検証テスト</p> <p>車両が静止した状態で、視覚警告信号が6.5.3.2項の要件に適合することを確認する。 Visual warning signal verification test</p> <p>With the vehicle stationary check that the visual warning signal(s) comply with the requirements of paragraph 6.5.3.2.</p>	Pass Fail
7.3.2.	車線逸脱警告テスト Lane departure warning test	
7.3.2.1.	<p>車両は、70 km/h +/− 3 km/hの速度で、車両の姿勢が安定するように滑らかに運転し、テスト車線の中央を走行する。</p> <p>規定速度を維持しながら0.1 m/sから0.5 m/sの間の横方向の逸脱速度で、車両が車線マークを越えるように左右いずれかに穏やかにドリフトさせる。</p> <p>0.1 m/sから0.5 m/sの範囲内で異なる逸脱速度を用いてテストを繰り返す。反対方向にドリフトさせて上記のテストを繰り返す。 Drive the vehicle at a speed of 70 km/h +/− 3 km/h into the centre of the test lane in a smooth manner so that the attitude of the vehicle is stable.</p> <p>Maintaining the prescribed speed, gently drift the vehicle, either to the left or the right, with a lateral departure velocity of between 0.1 m/s and 0.5 m/s so that the vehicle crosses the lane marking.</p> <p>Repeat the test at a different rate of departure within the range 0.1 m/s and 0.5 m/s. Repeat the above tests drifting in the opposite direction.</p>	
7.3.2.2.	遅くともDTLM値が−0.3 mとなった時点で、LDWSが上記6.5.3.1.項に言及された車線逸脱警告表示を与えていれば、テスト要件は充足されている。 The test requirements are fulfilled if the LDWS provides the lane departure warning indication mentioned in paragraph 6.5.3.1. above at the latest when the DLTM is − 0.3 m.	Pass Fail
7.3.2.3.	また、車両メーカーは技術機関が満足するよう、すべての速度範囲、およびすべての横方向逸脱速度範囲で要件が満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。 In addition, the vehicle manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the Technical Service that the requirements for the whole speed range and lateral departure velocity range are fulfilled. This may be achieved on the basis of appropriate documentation appended to the test report.	Pass Fail
7.3.3.	手動無効化テスト Manual deactivation test	
7.3.3.1.	<p>車両がELKS (LDWS)を手動で無効化する手段を備えている場合には、パワートレインを始動しELKS (LDWS)を無効化する。6.2.3.項で規定される警告信号を有効にするものとする。</p> <p>パワートレインを無効化する。パワートレインを始動し、前に作動した警告信号が再度作動していないか検証し、それによってELKS (LDWS) が6.2.1.1.項で規定されるとおり復帰したことを示す。</p> <p>If the vehicle is equipped with means to manually deactivate the ELKS (LDWS), initiate the powertrain and deactivate the ELKS (LDWS). The warning signal specified in paragraph 6.2.3. shall be activated.</p> <p>Deactivate the powertrain. Initiate the powertrain and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the ELKS (LDWS) has been reinstated as specified in paragraph 6.2.1.1.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

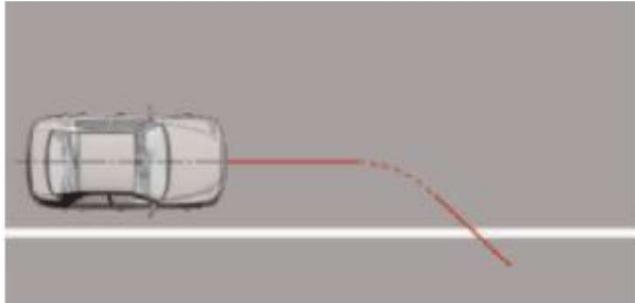
Test result

		判定 Judgment
8.	補正方向制御機能(CDCF)のテスト要件 Test requirements for Corrective Directional Control Function (CDCF)	Pass Fail
8.1.	<p>一般規定</p> <p>CDCFを装備した車両は、これに関して該当するテスト要件を満たすものとする。 General provisions</p> <p>Vehicles fitted with CDCF shall fulfil the appropriate tests requirements of this point.</p>	
8.2.	<p>テスト条件</p> <p>テストは下記の条件において実施するものとする:</p> <p>(a)平坦で乾いたアスファルトまたはコンクリートの道路種別の路面上で、いかなる凹凸(たとえば、大きなくぼみやひび割れ、マンホールの蓋や反射道路鉢など)も含まれてはならない。横方向の距離がテスト車線の中心から左右に3.0 m以内、縦方向の距離がテスト終了後の位置から被験車両の前方に30 m。</p> <p>(b)周囲照度条件が2,000ルクス以上であり、センサの眩惑(例:まぶしい直射日光)がなく、すれ違いビームが作動し、かつ必要な場合はロービームヘッドライトが作動した状態。</p> <p>(c)周囲空気温度は5°Cから45°C。</p> <p>(d)車両の動的性能に影響する気象条件(例:暴風雨、気温5°C未満)、または車線マークの視認性に影響する気象条件(例:霧)がない状態。</p> <p>メーカーの要請があり、技術機関の同意があれば、性能要件が満たされている間は、逸脱したテスト条件(たとえば、乾燥していない路面、指定された最低周囲空気温度以下など最適でない条件)でテストを実施することができる。</p> <p>Testing conditions</p> <p>The tests shall be performed:</p> <p>(a)On a flat and dry asphalt or concrete road type surface, which may not contain any irregularities (e.g. large dips or cracks, manhole covers or reflective studs) within a lateral distance of 3.0 m to either side of the centre of the test lane and with a longitudinal distance of 30 m ahead of the subject vehicle from the point after the test is complete.</p> <p>(b)In ambient illumination conditions of at least 2000 lux without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight) and with activated low beam head lamps if necessary.</p> <p>(c)In ambient air temperatures between 5 deg. C and 45 deg. C.</p> <p>(d)In the absence of weather conditions affecting the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 5 deg. C) or the visibility of lane markings (e.g. fog).</p> <p>At the request of the manufacturer and with the agreement of the Technical Service tests may be conducted under deviating test conditions (suboptimal conditions, e.g. on a not dry surface; below the specified minimum ambient temperature), whilst the performance requirements are still to be met.</p>	Pass Fail

8.2.1.	<p>車線マーク</p> <p>テストに使用される道路の実線の車線マークは、UN規則No. 130の附則3(可視車線マークの特定)に記載されたもののいずれかに一致するものとする。マーキングは可視車線マークの基準に適合する材料から成り、良好な状態にあるものとする。テストに使用される車線マークはテストレポートに記録されるものとする。</p> <p>実線の車線マークは、これに関するテストを目的として、他の車線マークから3.5 m以上とする。車両メーカーは、証拠文書を用いて、UN規則No. 130の附則3(可視車線マークの特定)で特定されたその他のすべての実線車線マークへの適合を証明するものとする。このような証拠文書はいずれもテストレポートに添付するものとする。</p> <p>Lane markings</p> <p>The solid lane marking on the road used for the tests shall be in line with one of those described in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No 130. The marking shall be in good condition and of a material conforming to the standard for visible lane markings. The lane-marking used for the tests shall be recorded in the test report.</p> <p>The solid lane marking shall be a minimum of 3.5 m distance from any other lane markings, for the purpose of the tests of this point. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, compliance with all other solid lane markings identified in Annex 3 (Visible lane marking identification) to UN Regulation No 130. Any of such documentation shall be appended to the test report.</p>	Pass Fail
8.2.2.	被験車両の条件 Subject vehicle conditions	
8.2.2.1.	<p>テスト質量</p> <p>メーカーと技術機関の間で合意された負荷条件で被験車両をテストするものとする。テスト手順の開始以降、負荷の変更は行わないものとする。車両メーカーは、証拠文書を用いて、あらゆる負荷条件でシステムが機能することを証明するものとする。</p> <p>Test mass</p> <p>The subject vehicle shall be tested in a load condition agreed between the manufacturer and the Technical Service. No load alteration shall be made once the test procedure has begun. The vehicle manufacturer shall demonstrate, through the use of documentation, that the system works at all load conditions.</p>	Pass Fail
8.2.2.2.	被験車両は車両メーカーが推奨するタイヤ空気圧でテストするものとする。 The subject vehicle shall be tested at the tyre pressures recommended by the vehicle manufacturer.	Pass Fail
8.2.2.3.	CDCFにユーザー調整可能なタイミング閾値が実装されている場合は、そのタイミング閾値の設定をシステム介入に関する最新の設定にして8.3.3.項に規定するテストを実行するものとする。テスト手順の開始後に変更を加えないものとする。 Where the CDCF is equipped with a user-adjustable timing threshold, the test specified in paragraph 8.3.3. shall be performed with the timing threshold set at its latest setting for system intervention. No alteration shall be made once the test procedure has begun.	Yes No Pass Fail
8.2.2.4.	テスト前のコンディショニング 車両メーカーによる要請があれば、センサシステムをキャリブレーションするために、車両は他の交通や道路沿いの構造物がある市街地と郊外が混在する道路で最大100 km走行することができる。 Pre-test conditioning If requested by the vehicle manufacturer the vehicle can be driven to calibrate the sensor system up to a maximum of 100 km on a mixture of urban and rural roads with other traffic and roadside furniture.	Yes No
8.3.	テスト手順 Tests procedures	
8.3.1.	警告表示テスト Warning indication test	

8.3.1.1.	<p>被験車両は実線の車線マークのある道路上で少なくとも車線の片側で、CDCFを作動させて運転するものとする。</p> <p>テスト条件および被験車両のテスト速度はシステムの作動レンジ内とする。</p> <p>テスト中、CDCF介入の継続時間、ならびに視覚および聴覚警告信号の継続時間を記録するものとする。</p> <p>6.6.4.1.1.項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、CDCFの介入を10秒より長い時間維持するように運転するものとする。たとえばテスト設備の制限によりこのようなテストが現実的に実現できない場合は、型式認可当局の同意を得て、証拠文書を用いることによりこの要件を満たしてもよい。</p> <p>介入の開始後10秒以内に聴覚警告が発せられれば、テスト要件は充足されている。</p> <p>6.6.4.1.2.項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、180秒の循環間隔内でシステムの介入を少なくとも3回発生させるよう運転するものとする。</p> <p>下記の条件をすべて満たしていれば、テスト要件は充足されている:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a)介入がある場合、介入ごとに視覚警告信号が発せられている。 (b)2回目および3回目の介入で聴覚警告信号が発せられている。 (c)3回目の介入時の聴覚警告信号が2回目の介入時よりも少なくとも10秒長い。 <p>The subject vehicle shall be driven with an activated CDCF on a road with solid lane markings on at least one side of the lane.</p> <p>The test conditions and the subject vehicle test speed shall be within the operating range of the system.</p> <p>During the test, the duration of the CDCF interventions and of the visual and acoustic warning signals shall be recorded.</p> <p>In the case referred to in paragraph 6.6.4.1.1., the subject vehicle shall be driven such that it attempts to leave the lane and causes CDCF intervention to be maintained for a period longer than 10 seconds. If such a test cannot be practically achieved due to e.g. the limitations of the test facilities, with the consent of the Type Approval Authority this requirement may be fulfilled through the use of documentation.</p> <p>The test requirements are fulfilled if the acoustic warning is provided no later than 10 seconds after the beginning of the intervention.</p> <p>In the case referred to in paragraph 6.6.4.1.2., the subject vehicle shall be driven in such a way that it attempts to leave the lane and causes at least three interventions of the system within a rolling interval of 180 seconds.</p> <p>The test requirements are fulfilled if all the following conditions are met:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a)A visual warning signal is provided for each intervention, as long as the intervention exists; (b)An acoustic warning signal is provided at the second and third intervention; (c)The acoustic warning signal at the third intervention is at least 10 s longer than the one at the second intervention. 	Pass Fail

8.3.1.2.	<p>また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4.1.1.項および6.6.4.1.2.項で定められている要件がCDCFの動作全体において満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。</p> <p>In addition, the manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the Technical Service that the requirements defined in paragraph 6.6.4.1.1. and 6.6.4.1.2. are fulfilled in the whole range of CDCF operation. This may be achieved on the basis of appropriate documentation appended to the test report.</p>	Pass Fail
8.3.2.	ステアリングオーバーライドテスト Steering override test	
8.3.2.1.	<p>被験車両は車線の両側に実線の車線マークのある道路上で、CDCFを作動させて運転するものとする。</p> <p>テスト条件および被験車両のテスト速度はシステムの作動レンジ内とする。</p> <p>被験車両が車線を外れ、CDCFの介入を発生させるよう運転するものとする。介入の間、運転者は介入をオーバーライドするために必要なステアリングコントロール力を加えるものとする。</p> <p>運転者が介入をオーバーライドするためにステアリングコントロールに対して加える力およびステアリング入力を記録するものとする。</p> <p>下記の場合に、テスト要件は充足されている:</p> <p>(a)運転者が介入をオーバーライドするためにステアリングコントロールに対して加える力が50 Nを超えていない。</p> <p>(b)CDCFがオーバーライドされると発生するステアリングサポートの著しい損失が急激に発生していない。</p> <p>(c)ステアリングそのものに作用しないELKS(例:差動ブレーキタイプのCDCF)について、ステアリング入力が25°を超えていない。</p> <p>The subject vehicle shall be driven with an activated CDCF on a road with solid lane markings on each side of the lane.</p> <p>The test conditions and the subject vehicle test speed shall be within the operating range of the system.</p> <p>The vehicle shall be driven such that it attempts to leave the lane and causes CDCF intervention. During the intervention, the driver shall apply the steering control effort necessary to override the intervention.</p> <p>The force and steering input applied by the driver on the steering control to override the intervention shall be recorded.</p> <p>The test requirements are fulfilled if:</p> <p>(a)The force applied by the driver on the steering control to override the intervention does not exceed 50 N.</p> <p>(b)There is no sudden loss of significant steering support once CDCF is overridden.</p> <p>(c)For ELKS that do not act on the steering itself (e.g. differential braking type CDCF), the steering input does not exceed 25 degrees.</p>	Pass Fail
8.3.2.2.	<p>また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4.項で定められている要件がCDCFの動作全体にわたり満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。</p> <p>In addition, the manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the Technical Service that the requirements defined in paragraph 6.6.4. are fulfilled in the whole range of CDCF operation. This may be achieved on the basis of appropriate documentation appended to the test report.</p>	Pass Fail

8.3.3.	車線維持テスト Lane keep test	
8.3.3.1.	CDCFは6.6.2.項に記載されているテストシナリオNo. 1およびNo. 2についてテストするものとする。 The CDCF shall be tested for Test Scenarios Nos. 1 and 2 described in paragraph 6.6.2.	
8.3.3.1.1.	すべてのシナリオに対するテストは横方向の速度0.2 m/sおよび0.5 m/sで実施するものとする。 Tests for all scenarios shall be performed with lateral velocities of 0.2 m/s and 0.5 m/s.	Pass Fail
8.3.3.1.2.	運転するテスト経路は、最初はテストを行う実線の車線マークと平行な直線経路、続いて既知の横方向の速度および被験車両に対するヨー角を適用するあらかじめ設定された半径のカーブ、続いてステアリングコントロールに一切力を加えない(例:ステアリングコントロールから両手を離す)直線経路から成るものとする。  A test path shall be driven which consists of an initial straight path parallel to the solid lane marking being tested, followed by a fixed radius curve to apply a known lateral velocity and yaw to the subject vehicle, followed again by a straight path without any force applied on the steering control (e.g. by removing the hands from the steering control).	
8.3.3.1.3.	テスト中、システム介入の時点まで、被験車両速度は72 km/h $+/- 1$ km/hとする。 要求される横方向の速度を生じるために走行する固定半径のカーブは半径1,200 m以上とする。 要求される横方向の速度は、公差 $+/- 0.05$ m/sを達成するものとする。 車両メーカーは、走行するカーブの半径、ならびに6.3.1項に従って自動抑制を妨げないために制御されていないドリフトを確保することを目的として閉ループ経路および/または速度制御を終了させる位置を記載した情報を提供するものとする。 The subject vehicle speed during the test up to the point of system intervention shall be 72 km/h $+/- 1$ km/h. The curve of fixed radius driven to apply the lateral velocity required shall have a radius 1,200 m or more. The lateral velocity required shall be achieved to a tolerance of $+/- 0.05$ m/s. The vehicle manufacturer shall provide information describing the radius of the curve to be driven and the location when the closed loop path and/or speed control shall be ended so as to ensure a free drifting in order not to interfere an automatic suppression according to paragraph 6.3.1.	Pass Fail
8.3.3.2.	被験車両が、DTLM値 -0.3 mを上回って車線マークを横断しない場合は、テスト要件は充足されている。 The test requirements are fulfilled if the subject vehicle does not cross the lane marking by a DTLM of more than $- 0.3$ m.	Pass Fail
8.3.3.3.	また、車両メーカーは技術機関が満足するよう、すべての速度範囲、およびすべての横方向逸脱速度範囲で要件が満たされていることを証明するものとする。これは、テ스트レポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。 In addition, the vehicle manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the Technical Service that the requirements for the whole speed range and lateral departure velocity range are fulfilled. This may be achieved on the basis of appropriate documentation appended to the test report.	Pass Fail

6. 試験成績

Test results

附則3 Annex 3	電子コントロールシステムの安全要素に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control systems	判定 Judgment
4.	検証およびテスト Verification and test	
4.1.	上記3項の規定による文書に説明された「本システム」の機能動作を次のようにテストするものとする。 The functional operation of "the system", as laid out in the documents required in paragraph 3. above, shall be tested as follows:	
4.1.1.	<p>「本システム」の機能の検証</p> <p>技術機関は、上記3.2.項でメーカーが説明した機能の中からいくつかを選択してテストすることにより、非故障状態で「本システム」を検証するものとする。</p> <p>選択した機能の性能評価は、テスト手順が本規則で規定されていない限り、メーカーのテスト手順に従って実施するものとする。</p> <p>本システムが本規則の適用範囲外のシステムからの入力信号を受ける場合は、該当するUN規則のテスト手順を使用して、または相当する入力信号を生成する別の方法(例:シミュレーション)を用いてテストを実施するものとする。</p> <p>複合型電子システムについては、申告された機能がオーバーライドされるシナリオをこれらのテストに含めるものとする。 Verification of the function of "the system"</p> <p>The Technical Service shall verify "The System" under non-fault conditions by testing a number of selected functions from those described by the manufacturer in paragraph 3.2. above.</p> <p>The verification of the performance of those selected functions shall be conducted following the manufacturer's test procedures unless a test procedure is specified in this Regulation.</p> <p>For cases where the system is subject to input signal(s) from systems outside the scope of this Regulation, the test shall be conducted using the test procedure of the relevant UN regulation, or by another means that generates the relevant input signal(s), (e.g. simulation).</p> <p>For complex electronic systems, these tests shall include scenarios whereby a declared function is overridden.</p>	Pass Fail
4.1.1.1.	検証結果は、制御ストラテジーを含めて、3.2.項においてメーカーが提出した説明に一致するものとする。 The verification results shall correspond with the description, including the control strategies, provided by the manufacturer in paragraph 3.2.	Pass Fail
4.1.2.	<p>上記3.4項の安全コンセプトの検証</p> <p>個別ユニットの内部故障の影響を再現するために、対応する出力信号を電気ユニットまたは機械要素に適用することにより、当該故障の影響下で「本システム」の反応を検査するものとする。</p> <p>技術機関は、この検査を少なくとも1つの個別ユニットについて実施するものとするが、個別ユニットの複数の同時故障に対する「本システム」の反応は検査しないものとする。</p> <p>技術機関は、車両の制御性およびユーザー情報に影響を及ぼしうる要素(HMI要素)がこれらのテストに含まれていることを検証するものとする。</p> <p>Verification of the safety concept of paragraph 3.4. above</p> <p>The reaction of "the system" shall be checked under the influence of a failure in any individual unit by applying corresponding output signals to electrical units or mechanical elements in order to simulate the effects of internal faults within the unit.</p> <p>The Technical Service shall conduct this check for at least one individual unit but shall not check the reaction of "The System" to multiple simultaneous failures of individual units.</p> <p>The Technical Service shall verify that these tests include aspects that may have an impact on vehicle controllability and user information (HMI aspects).</p>	Pass Fail

4.1.2.1.	<p>検証結果は、文書化された故障解析の概要と一致し、安全コンセプトと実行が適切であることが確認されるような全体的な効果のレベルであるものとする。</p> <p>The verification results shall correspond with the documented summary of the failure analysis, to a level of overall effect such that the safety concept and execution are confirmed as being adequate.</p>	Pass Fail
4.2.	<p>特に、試験走行路上または実際の走行条件では困難であるシナリオについては、安全コンセプトの検証のためのシミュレーションツールおよび数理モデルを1958年協定の改訂3、遵守規定8に従って使用してもよい。メーカーは、シミュレーションツールの適用範囲、当該シナリオに関するその有効性、およびシミュレーションツールチェーンについて実行される妥当性(物理試験による結果の相関)を証明するものとする。</p> <p>Simulation tools and mathematical models for verification of the safety concept may be used in accordance with Schedule 8 of Revision 3 of the 1958 Agreement, in particular for scenarios that are difficult on a test track or in real driving conditions.</p> <p>Manufacturers shall demonstrate the scope of the simulation tool, its validity for the scenario concerned as well as the validation performed for the simulation tool chain (correlation of the outcome with physical tests).</p>	Yes No Pass Fail

付録

電子制御システムおよび/または複合型電子制御システムのモデル評価書
Model assessment form for electronic, and/or complex electronic, control systems

テストレポート番号 :
Test report No.

1. 識別
Identification

1.1. 車名 :
Vehicle make

1.2. 型式 :
Type

1.3. 車両に表示されている場合は型式識別の手段
Means of identification of type if marked on the vehicle

1.4. 当該表示の位置 :
Location of that marking

1.5. メーカーの名称及び所在地 :
Manufacturer's name and address

1.6. 該当する場合、メーカーの代理人の名前及び住所
If applicable, name and address of manufacturer's representative

1.7. メーカーの正式な文書パッケージ
Manufacturer's formal documentation package

文書参照番号 :
Documentation reference No.

初版日 :
Date of original issue

最終更新日 :
Date of latest update

テストレポート番号
Test report No
:

2. **試験車両／システムの説明**
Test vehicle(s)/system(s) description

2.1. **概要**
General description
:

2.2. **制御ストラテジーを含む、本システムの機能説明(附則3の3.2項)**
Description of the functions of "The System", including control strategies
(Annex 3, paragraph 3.2.)
.....
:

2.2.1. **入力変数および検知変数の一覧ならびに各変数がシステム挙動に及ぼす影響の説明を含む変数の有効範囲(附則3の3.2.1項)**
List of input and sensed variables and their working range including a description the effect of the variable on system behaviour (Annex 3, paragraph 3.2.1.)
.....
:

2.2.2. **出力変数の一覧および各変数の制御の範囲(附則3の3.2.2項)**
List of output variables and their range of control (Annex 3, paragraph 3.2.2.)
.....
:

2.2.2.1. **直接的な制御**
Directly controlled
:

2.2.2.2. **別の車両システムを介した制御**
Controlled via other vehicle systems
:

2.2.3. **機能動作の境界(附則3の3.2.3項)**
Boundaries of functional operation (Annex 3, paragraph 3.2.3.)
.....
:

2.3. **システム配置と概略図(附則3の3.3項)**
Description System layout and schematics (Annex 3, paragraph 3.3.)
.....
:

2.3.1. **構成部品の一覧(附則3の3.3.1項)**
Inventory of components (Annex 3, paragraph 3.3.1.)
.....
:

2.3.2. **各ユニットの機能(附則3の3.3.2項)**
Functions of the units (Annex 3, paragraph 3.3.2.)
.....
:

テストレポート番号

Test report No

2.3.3. 相互接続(附則3の3.3.3項)

Interconnections (Annex 3, paragraph 3.3.3.)

2.3.4. 信号の流れ及び優先度(附則3の3.3.4項)

Signal flow and priorities (Annex 3, paragraph 3.3.4.)

2.3.5. ユニットの識別(ハードウェア及びソフトウェア)(附則3の3.3.5項)

Identification of units (hardware & software) (Annex 3, paragraph 3.3.5.)

3. メーカーの安全性コンセプト

Manufacturer's safety concept

3.1. メーカーの宣言(附則3の3.4.1.項)

Manufacturer's declaration (Annex 3, paragraph 3.4.1.)

メーカーである は、非故障状態において、本システム
の目的を達成するための戦略が車両の安全な運用を損なわないことを確証いたします。

The manufacturer(s) affirm(s) that the strategy chosen to achieve
"The System", objectives will not, under non-fault conditions, prejudice the safe operation of the vehicle.

3.2. ソフトウェア(アーキテクチャ概要、使用したソフトウェア設計方法およびツール)

(附則3の3.4.2.項)

Software (outline architecture, software design methods and tools used)

(Annex 3, paragraph 3.4.2.)

3.3. 故障状態における本システムに組み込まれた設計上の仕組みの説明(附則3の3.4.3.項)

Explanation of design provisions built into "The System" under fault conditions

(Annex 3, paragraph 3.4.3.)

3.4. 個別の故障状態における本システムの挙動について文書化された分析

Documented analyses of the behaviour of "The System" under individual fault conditions

(Annex 3, paragraph 3.4.4.1.)

3.4.1. 監視対象のパラメータ

Parameters monitored

3.4.2. 生成される警告信号

Warning signals generated

テストレポート番号
Test report No.

3.5. 環境条件に対して導入された対策の説明(附則3の3.4.4.2項)
Description of the measures in place for environmental conditions
(Annex 3, paragraph 3.4.4.2.)
:
.....

3.6. 本システムの定期技術検査に関する規定(附則3の3.1.項)
本システムの動作状態を検査できる方法の説明
Provisions for the periodic technical inspection of "The System" (Annex 3, paragraph 3.1.)
Description of the method by which the operational status of the system can be checked
:
.....

4. 検証およびテスト
Verification and test

4.1. 本システムの機能の検証(附則3の4.1.1項)
Verification of the function of "The System" (Annex 3, paragraph 4.1.1.)
:
.....

4.1.1. 選択された機能の一覧および使用したテスト手順の説明
List of the selected functions and a description of the test procedures used
:
.....

4.1.2. 附則3の4.1.1.1項により検証されたテスト結果
Test results verified according to Annex 3, paragraph 4.1.1.1.
: Pass Fail
.....

4.2. システム安全コンセプトの検証(附則3の4.1.2.項)
Verification of the system safety concept (Annex 3, paragraph 4.1.2.)
:
.....

4.2.1. テストされたユニットおよびその機能
Unit(s) tested and their function
:
.....

4.2.2. シミュレーションされた故障
Simulated fault(s)
:
.....

4.2.3. 附則3 の4.1.2 項により検証されたテスト結果
Test results verified according to Annex 3, paragraph 4.1.2.
: Pass Fail
.....

4.3. 試験実施日
Date of test
:
.....

4.4. 本テストは.....改訂シリーズを最新改訂とするUN規則No.178の附則3に従って実施され、その結果が報告され
This test has been carried out and the results reported in accordance with Annex 3 to UN Regulation No.178
as last amended by the series of amendments.

技術機関の試験実施担当者
Technical Service carrying out the test:
署名
Signed :

テスレポート番号

Test report No

.....

日付

Date

.....

7. その他の技術情報

Other technical information

7.1.	<p>6.2.2.1項に基づくELKS機能が自動的に無効化される状況および対応する基準の一覧 List of situations and corresponding criteria where the ELKS function is automatically deactivated based on 6.2.2.1., if available</p>
7.2.	<p>7.2.1項に基づく車線マークに関する記録及び証拠文書 Records and documentation regarding lane makings based on 7.2.1.</p>
7.3.	<p>7.3.2.3.項に基づく全速度範囲及び全横方向逸脱速度範囲で要件を満たすことの証明 Demonstration that the requirements for the whole speed range and lateral departure velocity range are fulfilled based on 7.3.2.3.</p>
7.4.	<p>8.2.1項に基づく車線マークに関する記録及び証拠文書 Records and documentation regarding lane makings based on 8.2.1.</p>

7.5.	<p>8.3.1.2項に基づく6.6.4.1.1項及び6.6.4.1.2項で定められている要件がCDCF動作全体において満たされていることの証明 Demonstration that the requirements defined in paragraph 6.6.4.1.1. and 6.6.4.1.2. are fulfilled in the whole range of CDCF operation.</p>
------	---

仕切り装置試験（協定規則第 126 号）

1. 総則

仕切り装置試験（協定規則第 126 号）の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める「協定規則第 126 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 測定値等の取扱い

2. 1. 移動量 (mm)

小数第 1 位を切り捨て、整数位までとする。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができます。

3. 1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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

3. 3. 付表には試験時のテストブロックの配置図を添付すること。

3. 4. 複数の車両で使用することができるか指定車両内の複数の規定された位置で使用することができる仕切り装置は試験時の仕様がわかるような図を添付すること。

3. 5. 協定規則第 126 号の附則 3 の 2.3.2 項より、タイプ 1 テストブロックを取り付けることができない場合は、備考にその旨を記載すること。

付表

Attached Table

仕切り装置の試験記録及び成績

Partitioning systems Test Data Record Form

協定規則第126号

Regulation No. 126 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

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

試験場所 :
 Test site :

装置の製作者 :
 Manufacturer of device :

装置の型式 :
 Type of device :

取付対象車両 : 車名 型式
 Vehicles covered by the device : Make Type

装置の取付位置 :
 Installation location of the device :

試験対象座席 :
 Seat position to be tested :

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

試験成績

Test results

- ① 複数の車両で使用することができるか指定車両内の複数の規定された位置で使用することができる仕切りシステムは、すべての規定された車両および位置において附則3に規定されているテストに適合しなければならない。

Partitioning systems which according to paragraph 3.2.1. may be used in more than one vehicle or may be used in more than one prescribed position within a specified vehicle must conform to the tests prescribed in Annex 3 in all prescribed vehicles and positions.

適 / 否 / 該当せず
Pass Fail N/A

- ② テストブロック(複数の場合を含む)の前方移動が、附則3の付録3に示すとおり、附則3の2.7項に従って調節された仕切りシステムのすぐ前のシートバックの後端によって形成された、当該車両に規定された縦方向の取り付け軸に垂直なY-Y平面から300 mm 未満の場合には、要件が満たされたものと見なす。

The requirement is deemed to be met if the forward displacement of the test block or blocks is less than 300 mm beyond the plane Y-Y, shown in Annex 3, Appendix 3, which is perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle prescribed installation formed by the rear edge of the seat backs immediately in front of the partitioning system adjusted in accordance with Annex 3, paragraph 2.7.,

適 / 否 / 該当せず
Pass Fail N/A

ただし、メーカーが認可テストの実施する責任を有する技術機関が納得するように、300 mm を超える前方移動が発生しても前面衝突時に乗員に重大な危害が生じる恐れが高まらないことを証明できる場合は、この限りではない。

Unless the manufacturer can prove to the satisfaction of the Technical Service responsible for conducting the approval tests that forward displacement exceeding 300 mm would not increase the risk of serious injury to occupants during a frontal impact.

適 / 否 / 該当せず
Pass Fail N/A

証明方法 :
Method of proof :

- ③ 仕切りシステムは、取り付けポイントのいずれからも切り離されないことが望ましい。テスト後に、仕切りシステムの剛体部分の鋭利な先端が車両の乗員に接触して傷害につながる恐れがあつてはならない。

The partitioning system should not break away from any of its attachment points. After the test no sharp edges of rigid parts of the partitioning system may be contactable that may lead to injury to vehicle occupants.

適 / 否
Pass Fail

- ④ 組み立てられた仕切りシステムには、乗員に重大な危害が生じる恐れが高まりやすい危険な起伏や鋭利な先端部はないものとする。

The assembled partitioning system shall not contain any dangerous roughness or sharp edges likely to increase the risk of serious injury to occupants.

適 / 否
Pass Fail

- ⑤ ショアA 硬さ50を上回る材料と衝突したときに乗員が接触する可能性のある仕切りシステムまたは中間構造の剛体構成部品は、端部が曲線状で曲率半径が3.2 mm 以上の表面に加工されてはなければならない。

Rigid components of the partitioning system or intermediate structures contactable by occupants during an impact with material of greater than 50 Shore A hardness must have surfaces that terminate in rounded edges the radius of curvature being not less than 3.2 mm.

適 / 否 / 該当せず
Pass Fail N/A

備考

Remarks