令和 8 年 11 月 5 日
交通安全環境研究所
自 動 車 認 証 審 査 部

# 審査事務規程（交通研部分）等の一部改正について

## 改正概要

道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）等の一部改正に伴い、「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日 規程第 2 号）等について一部改正を行う。

## １．協定規則の制定等に伴う改正

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（WP.29）第 198 回会合（以下「WP.29 第 198 回会合」という。）において、協定規則（第 182 号及び第 183 号）が新たに採択されたほか、既存の協定規則の改訂が採択された。

これを踏まえ、国土交通省において、道路運送車両の保安基準、道路運送車両法関係手数料規則等の改正が行われるところ、審査業務関係の規程についても、以下のとおり所要の改正を行う。

(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

○新たに採用された協定規則の国内取り入れに対応した TRIAS の新規追加（４項目）

| 番号 | 名称 |
|---|---|
| ① TRIAS 43(11)-J134-01 | 眠気警報装置試験 |
| ② TRIAS 43(11)-R182-01 | 眠気警報装置試験（協定規則第 182 号） |
| ③ TRIAS 43(12)-J135-01 | 脇見警報装置試験 |
| ④ TRIAS 43(12)-R183-01 | 脇見警報装置試験（協定規則第 183 号） |

○既に採用されている協定規則の改訂に伴う TRIAS の一部改正（10 項目）

| 番号 | 名称 | 改正概要 |
|---|---|---|
| ① TRIAS 08-J042R154-02 | 燃料消費率試験<br>（協定規則第 154 号） | 外部から充電できる燃料電池自動車の一充填走行距離算出方法の追加 |
| ② TRIAS 08-J125-02 | 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験 | バッテリー耐久要件の追加 |
| ③ TRIAS 11-R079-04 | かじ取装置試験<br>（協定規則第 79 号） | 遠隔操作駐車機能使用時の減速操作を可能に変更 |
| ④ TRIAS 12-R013-06 | トラック、バス及びトレーラの制動装置試験<br>（協定規則第 13 号） | 駐車ブレーキとして機械式パークロックデバイスを追加、回生ブレーキを装備したトレーラの要件設定 |
| ⑤ TRIAS 12-R013H-04 | 乗用車の制動装置試験<br>（協定規則第 13H 号） | 駐車ブレーキとして機械式パークロックデバイスを追加 |

| | | |
|---|---|---|
| ⑥ TRIAS 12-R140-02 | 横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号） | 「エンジン始動」の表現を、「パワートレイン始動」に変更 |
| ⑦ TRIAS 31-J041(1)-02 | 重量車排出ガス試験(JE05 モード) | 試験に使用可能な PM 捕集フィルタの種類追加 |
| ⑧ TRIAS 31-J041(4)-04 | ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC モード） | |
| ⑨ TRIAS 31-J116-01 | オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する試験 | |
| ⑩ TRIAS 43(6)-R130-01 | 車線逸脱警報装置試験（協定規則第 130 号） | 「エンジン始動」の表現を、「パワートレイン始動」に変更 |

○規定の明確化や誤記修正等のための改正（8 項目）

| 番号 | 名称 | 改正概要 |
|---|---|---|
| ① TRIAS 08-J041(2)-01 | 電気式ハイブリッド重量車燃費消費率試験（JH25 モード） | 低位発熱量の単位の誤記修正 |
| ② TRIAS 08-J041(3)-02 | 電気重量車電力消費率試験（JH25 モード） | 測定値欄の表示桁数の増加 |
| ③ TRIAS 17(2)-R010-02 | 電磁両立性試験（協定規則第 10 号） | 測定値の丸め処理の明確化 |
| ④ TRIAS 43(7)-R138-03 | 車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号） | 測定値欄の項目追加 |
| ⑤ TRIAS 46-J088R039-03 | 速度計試験 | 速度計と距離計にかかる付表の分割 |
| ⑥ TRIAS 44-R166-02 | 直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験（協定規則第 166 号） | 試験項目の記載もれの修正 |
| ⑦ TRIAS 99-004-02 | 燃料消費率試験（定速走行） | 試験時の重量条件の明確化 |
| ⑧ TRIAS 99-013-01 | 一充電走行距離及び交流電力量消費率試験（定速走行（二輪）） | 試験時の重量条件の明確化 |

## ２．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 9 月 30 日国土交通省令第 80 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 9 月 30 日国土交通省告示第 79 号）

## ３．施行日

令和 8 年 11 月 5 日

以上

「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号）第 76 次改正新旧対照表

令和 8 年 11 月 5 日改正

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程<br><br>目次（略）<br>第 1 章～附則（略）</td><td>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程<br><br>目次（略）<br>第 1 章～附則（略）</td></tr>
<tr><td>別表 1（2-2 関係）<br>添付書面一覧
<table>
<tr><th>整理番号</th><th colspan="2">添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>275</td><td>信号灯火試験（協定規則第 148 号（後退灯））</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>276</td><td>信号灯火試験（協定規則第 148 号（車両後退表示投影装置））</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>277</td><td>方向指示器試験</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>278</td><td>信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器））</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>295</td><td>眠気警報装置試験</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>296</td><td>眠気警報装置試験（協定規則第 182 号）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>297</td><td>脇見警報装置試験</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>298</td><td>脇見警報装置試験（協定規則第 183 号）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>299～334</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
</table></td><td>別表 1（2-2 関係）<br>添付書面一覧
<table>
<tr><th>整理番号</th><th colspan="2">添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>275</td><td>後退灯試験（協定規則第 148 号）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>276</td><td>方向指示器試験</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>277</td><td>方向指示器試験（協定規則第 148 号）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>278</td><td>信号灯火試験（協定規則第 148 号（車両後退表示投影装置））</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>（新設）</td><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td></td><td>（新設）</td><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td></td><td>（新設）</td><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td></td><td>（新設）</td><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td></td><td>295～330</td><td>（略）</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">（略）</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>別表 2～様式 16（略）</td><td>別表 2～様式 16（略）</td></tr>
</table>

## 新

別添１（2-2 関係）

試験規程
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)

| | 試験項目 | 分類番号 |
|---|---|---|
| （略） | | |
| 11 | 燃料消費率試験（協定規則第 154 号） | TRIAS 08-J042R154-02 |
| （略） | | |
| 15 | 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験 | TRIAS 08-J125-02 |
| （略） | | |
| 295 | 眠気警報装置試験 | TRIAS 43(11)-J134-01 |
| 296 | 眠気警報装置試験（協定規則第 182 号） | TRIAS 43(11)-R182-01 |
| 297 | 脇見警報装置試験 | TRIAS 43(12)-J135-01 |
| 298 | 脇見警報装置試験（協定規則第 183 号） | TRIAS 43(12)-R183-01 |
| 299～339 | （略） | |

TRIAS 08-J042R154-02

燃料消費率試験（協定規則第 154 号）

1.～4.（略）

別表 1

測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

| 項目 | 桁表記及び末尾処理 |
|---|---|

## 旧

別添１（2-2 関係）

試験規程
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)

| | 試験項目 | 分類番号 |
|---|---|---|
| （略） | | |
| 11 | 燃料消費率試験（協定規則第 154 号） | TRIAS 08-J042R154-01 |
| （略） | | |
| 15 | 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験 | TRIAS 08-J125-01 |
| （略） | | |
| （新設） | （新設） | （新設） |
| （新設） | （新設） | （新設） |
| （新設） | （新設） | （新設） |
| （新設） | （新設） | （新設） |
| 295～335 | （略） | |

TRIAS 08-J042R154-01

燃料消費率試験（協定規則第 154 号）

1.～4.（略）

別表 1

測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理

| 項目 | 桁表記及び末尾処理 |
|---|---|

| 新 | | 旧 | |
|---|---|---|---|
| （略） | （略） | （略） | （略） |
| 下限圧力（$P_{11}$） | 小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載（MPa） | （新設） | （新設） |
| 利用可能水素量（UAH） | 小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載（kg） | （新設） | （新設） |
| 一充填航続距離 | 整数値まで記載（km） | （新設） | （新設） |
| （略） | （略） | （略） | （略） |

（参考）　FCVにおける燃料消費率測定のための配管内燃料ガス収支の計算方法（略）
試験帳票
Test Report　1.～2.1.1.6.1.2.（略）
2.1.1.6.2. OVC-FCHVでCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率
Fuel consumption of OVC-FCHV in case of a charge-depleting Type 1 test

| 燃料消費率<br>Fuel Consumption | WLTCモード値<br>WLTC mode |
|---|---|
| 最終値［km/L］<br>Final value $FE_{CD}$ | |

2.1.1.7. FCV走行距離（該当する場合）
RANGES FOR FCV (IF APPLICABLE)
2.1.1.7.1. OVC-FCHVの走行距離（該当する場合）
Ranges for OVC-FCHV (if applicable)
2.1.1.7.1.1. 全電気航続距離
All Electric Range

| 全電気航続距離<br>AER | WLTCモード値<br>WLTC mode |
|---|---|
| 最終値［km］<br>Final values AER | |

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

| 等価全電気航続距離<br>EAER | WLTCモード値<br>WLTC mode |
|---|---|
| 最終値［km］<br>Final values EAER | |

2.1.1.7.1.3. 充電消費航続距離
Actual Charge-Depleting Range
Test 1

| 充電消費航続距離 | WLTCモード値 |
|---|---|

| 新 | | 旧 |
|---|---|---|
| $R_{CDA}$ | WLTC mode | |
| 測定値 ／ 計算値 [km]<br>Measured / Calculated values $R_{CDA}$ | | |
| 申告値 [km]<br>Declared value | | |

Test2 （該当する場合）
(If applicable)
同様の帳票
Same paragraph
Test3 （該当する場合）
(If applicable)
同様の帳票
Same paragraph
結果
Conclusion

| | | |
|---|---|---|
| 充電消費航続距離<br>$R_{CDA}$ | WLTC モード値<br>WLTC mode | |
| 平均値 [km]<br>Averaging $R_{CDA}$ (If applicable) | | |
| 最終値 [km]<br>Final Value $R_{CDA}$ | | |

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

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

2.1.1.7.2. 一充填航続距離
Ranges for OVC-FCHVs and NOVC-FCHVs
Test 1

| | | |
|---|---|---|
| 下限圧力 $P_{LL}$<br>Lower limit pressure | - | |
| 測定値 $P_{LL}$ [MPa] | | |

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>Measured value</td><td></td></tr>
<tr><td>申告値 $P_{LL}$ [MPa]<br>Declared value</td><td></td></tr>
</table>
<br>
Test2 （該当する場合）<br>
(If applicable)<br>
同様の帳票<br>
Same paragraph<br>
Test3 （該当する場合）<br>
(If applicable)<br>
同様の帳票<br>
Same paragraph<br>
結果<br>
Conclusion
<table>
<tr><td>下限圧力 $P_{LL}$<br>Lower limit pressure</td><td>-</td></tr>
<tr><td>最終値 $P_{LL}$ [MPa]<br>Final value</td><td></td></tr>
</table>
<br>
<table>
<tr><td>利用可能水素量 UAH<br>Usable amount of hydrogen</td><td>-</td></tr>
<tr><td>計算値 [kg]<br>Calculated value</td><td></td></tr>
</table>
<br>
<table>
<tr><td>一充填航続距離<br>Driving Range</td><td>WLTCモード値<br>WLTC mode</td></tr>
<tr><td>計算値 [km]<br>Calculated value</td><td></td></tr>
</table>
<br>
2.1.2.～試験用紙 Template for Test Sheet（略）
</td><td>2.1.2.～試験用紙 Template for Test Sheet（略）</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 08-J125-02<br>
車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験<br>
1.（略）<br>
2.略語、定義
<table>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>ICE</td><td>内燃エンジン</td></tr>
<tr><td>NOVC-HEV</td><td>外部電源から充電できないハイブリッド電気自動車</td></tr>
<tr><td>OVC-HEV</td><td>外部電源から充電できるハイブリッド電気自動車</td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 08-J125-01<br>
車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験<br>
1.（略）<br>
2.略語、定義
<table>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

| 新 | | 旧 | |
|---|---|---|---|
| NOVC-FCHV | 外部電源から充電できない燃料電池ハイブリッド電気自動車 | (新設) | (新設) |
| OVC-FCHV | 外部電源から充電できる燃料電池ハイブリッド電気自動車 | (新設) | (新設) |
| PEV | 搭載パワートレインが推進エネルギー変換器として電気機械のみを内蔵し、推進エネルギー貯蔵システムとして充電式電気エネルギー貯蔵システムのみを内蔵する車両 | (新設) | (新設) |

3. (略)
4. (略)
4.1. 記録内容
別添 125 の 3.1. 及び 3.3. に掲げる自動車（ガソリン、軽油又は LPG を燃料とする専ら乗用の用に供する 乗車定員 9 人以下の自動車又は車両総重量 3.5t 以下の自動車に限る。）にあっては、別添 125 の 4.1. に掲げる精度検証を実施し、試験帳票に結果を記入すること。
4.2. 添付資料
別添 125 の 4.2. 及び 4.3. に掲げる自動車にあっては、それぞれの項で定める基準に適合することを示した技術的説明もしくは実証した結果を試験帳票に添付すること。
別表 1
測定値及び計算値の桁表記

| 項目 | 桁表記 |
|---|---|
| (略) | (略) |
| 測定 UBE (UBE$_{measured}$) | 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (kWh) |
| AF | 小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載(－) |
| 認可 UBE (UBE$_{certified}$) | 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (kWh) |

試験帳票
Test Report
1. (略)
2. 車両及びパワートレーン
Vehicle and Powertrain

| | | |
|---|---|---|
| (略) | | |
| パワートレーン(ICE, NOVC-HEV, OVC-HEV 等)<br>Powertrain | : | |
| (略) | | |

3. (略)
4. 記録項目検証試験結果
RECORD ITEM VERIFICATION TEST RESULTS

| | | | |
|---|---|---|---|
| 総燃料消費量(ライフタイム値) | : | 対象 Applicable: | 適 / 否 |

3. (略)
4. (略)
4.1. 記録内容
別添 125 の 3.1. 及び 3.3. に掲げる自動車（ガソリン又は軽油を燃料とする専ら乗用の用に供する 乗車定員 9 人以下の自動車又は車両総重量 3.5t 以下の自動車に限る。）にあっては、別添 125 の 4. に掲げる精度検証を実施し、試験帳票に結果を記入すること。

(新設)

別表 1
測定値及び計算値の桁表記

| 項目 | 桁表記 |
|---|---|
| (略) | (略) |
| (新設) | (新設) |
| (新設) | (新設) |
| (新設) | (新設) |

試験帳票
Test Report
1. (略)
2. 車両及びパワートレーン
Vehicle and Powertrain

| | | |
|---|---|---|
| (略) | | |
| パワートレーン(ICE, NOVC-hybrid, OVC-hybrid, Electric・Fuel cell 等)<br>Powertrain | : | |
| (略) | | |

3. (略)
4. 記録項目検証試験結果
RECORD ITEM VERIFICATION TEST RESULTS

| | | | |
|---|---|---|---|
| 総燃料消費量(ライフタイム値) | : | 対象:ICE(HEV), PHEV, FCV | 適 / 否 |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (L 又は kg)<br>Total Fuel Consumed | | ICE, NOVC-HEV, OVC-HEV, NOVC-FCHV, OVC-FCHV | Pass / Fail | (L 又は kg)<br>Total Fuel Consumed | | Applicable:ICE(HEV),PHEV,FCV | Pass / Fail |
| CD 走行時総燃料消費量（ライフタイム値） (L)<br>Total fuel consumed in charge-depleting operation(lifetime) | : | 対象 Applicable: OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | CD 走行時総燃料消費量（ライフタイム値） (L)<br>Fuel Consumed on CD Drinving | : | 対象:PHEV<br>Applicable:PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 運転者選択式充電走行時総燃料消費量（ライフタイム値） (L)<br>Total fuel consumed in driver-selectable charge-increasing operation(lifetime) | : | 対象 Applicable: OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 運転者選択式充電走行時総燃料消費量（ライフタイム値） (L)<br>Fuel Consumed during Driver Selective Charge Driving | : | 対象:PHEV<br>Applicable:PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total distance travelled(lifetime) | : | 対象 Applicable: All | 適 / 否<br>Pass / Fail | 総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total Mileage | : | 対象:全て<br>Applicable:All | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| エンジンオフ時 CD 走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total distance travelled in charge-depleting operation with engine off(lifetime) | : | 対象 Applicable: OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | エンジンオフ時 CD 走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total Mileage on CD driving with Engine Off | : | 対象:PHEV<br>Applicable:PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| エンジンオン時 CD 走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total distance travelled in charge-depleting operation with engine running(lifetime) | | 対象 Applicable: OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | エンジンオン時 CD 走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total Mileage on CD driving with Engine On | : | 対象:PHEV<br>Applicable:PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 運転者選択式充電走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total distance travelled in driver-selectable charge-increasing operation(lifetime) | : | 対象 Applicable: OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 運転者選択式充電走行時総走行距離（ライフタイム値） (km)<br>Total Mileage during Driver Selective Charge Driving | : | 対象:PHEV<br>Applicable:PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 毎秒エンジン燃料消費率 (g/s)<br>Engine fuel rate(grams/second) | : | 対象 Applicable:<br>ICE, NOVC-HEV, OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 毎秒エンジン燃料消費率 (g/s)<br>Engine fuel consumption rate per second | : | 対象:ICE(HEV),PHEV<br>Applicable:ICE(HEV),PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 毎時エンジン燃料消費率 (L/h)<br>Engine fuel rate(litres/hour) | : | 対象 Applicable:<br>ICE, NOVC-HEV, OVC-HEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 毎時エンジン燃料消費率 (L/h)<br>Engine fuel consumption rate per hour | : | 対象:ICE(HEV),PHEV<br>Applicable:ICE(HEV),PHEV | 適 / 否<br>Pass / Fail |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 毎秒車両燃料消費率（g/s）<br>Vehicle Fuel Consumption rate per second | : | 対象 Applicable:<br>ICE, NOVC-HEV, OVC-HEV, NOVC-FCHV, OVC-FCHV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 毎秒車両燃料消費率（g/s）<br>Vehicle Fuel Consumption rate per second | : | 対象:ICE(HEV),PHEV,FCV<br>Applicable:ICE(HEV),PHEV,FCV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 車速（km/h）<br>Vehicle Speed | : | 対象 Applicable: All | 適 / 否<br>Pass / Fail | 車速（km/h）<br>Vehicle Speed | : | 対象:全て<br>Applicable:All | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 総外部充電量（ライフタイム値）（kWh）<br>Total grid energy into the battery(lifetime) | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV, OVC-FCHV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 総外部充電量（ライフタイム値）（kWh）<br>Total External Charging | : | 対象:PHEV,EV<br>Applicable:PHEV,EV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| V2Xによる総電力消費量（ライフタイム値）（kWh）<br>Total discharge energy in V2X(lifetime) | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV, OVC-FCHV | 適 / 否<br>Pass/Fail | （新設） | | | |
| | | デフォルト値の使用<br>Default Value Used | 有 / 無<br>Yes/No | | | | |
| 非走行目的による総電力消費量（ライフタイム値）（kWh）<br>Total discharge energy for non-traction purposes(lifetime) | : | 対象 Applicable:<br>Category N (OVC-HEV, PEV) | 適 / 否<br>Pass/Fail | （新設） | | | |
| | | デフォルト値の使用<br>Default Value Used | 有 / 無<br>Yes/No | | | | |
| REESSの電流(A)<br>REESS Current | : | 対象 Applicable: PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| REESSの電圧(V)<br>REESS Voltage | : | 対象 Applicable: PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| REESSの充電状態（SOC）(%)<br>REESS State of Charge | : | 対象 Applicable: PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| ライフタイム値の保持状況<br>Lifetime value retention status | : | 対象 Applicable: All | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| 毎秒電力量消費率（Wh/s）<br>Vehicle fuel rate(grams/second) | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV, OVC-FCHV | 適 / 否<br>Pass / Fail | 毎秒電力量消費率（Wh/s）<br>Electricity consumption rate per second | : | 対象:PHEV,EV<br>Applicable:PHEV,EV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 車両認識番号（VIN），車台番号，又はこれと同等のもの<br>Vehicle identification number,Vehicle No. or Equivalent | : | 対象 Applicable: All | 適 / 否<br>Pass / Fail | 車両認識番号（VIN），車台番号，又はこれと同等のもの<br>Vehicle identification number,Vehicle No. or Equivalent | : | 対象:全て<br>Applicable:All | 適 / 否<br>Pass / Fail |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| バッテリーSOCE (%)<br>Battery SOCE | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | バッテリーSOCE (%)<br>Battery SOCE | : | 対象:PHEV,EV<br>Applicable:PHEV,EV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| バッテリーSOCR (%)<br>Battery SOCR | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | バッテリーSOCR (%)<br>Battery SOCR | : | 対象:PHEV,EV<br>Applicable:PHEV,EV | 適 / 否<br>Pass / Fail |
| 仮想距離（ライフタイム値）(km)<br>Virtual Distance | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| 総電力消費量（ライフタイム値）(kWh)<br>Energy throughput(lifetime) | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV, OVC-FCHV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| バッテリー耐久ファミリー<br>Battery Durability family | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| SOC 変化量が最後に 50%を超えて増加してからの経過時間（日数）<br>Elapsed time since battery SOC last increased by more than 50 percentage points [days] | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| 推進システム作動中の平均バッテリー温度（ライフタイム値）(℃)<br>Average battery temperature while propulsion system is active | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| 充電中の平均バッテリー温度（ライフタイム値）(℃)<br>Average battery temperature during charging | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |
| 推進システム非作動且つ非充電中の平均バッテリー温度（ライフタイム値）(℃)<br>Average battery temperature during non-usage of the vehicles | : | 対象 Applicable:<br>OVC-HEV, PEV | 適 / 否<br>Pass / Fail | (新設) | | | |

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>5. （略）<br>（削除）<br><br>6. 使用可能バッテリーエネルギー結果<br>UBE RESULTS<br><table><tr><td>測定 UBE（kWh）<br>$UBE_{measured}$</td><td>：</td><td></td></tr><tr><td>AF<br>Adjustment Factor</td><td>：</td><td></td></tr><tr><td>認可 UBE（kWh）<br>$UBE_{certified}$</td><td>：</td><td></td></tr></table><br>備考（略）</td><td>5. （略）<br>6. リセットフラグ確認結果<br>RESET FLAG CONFIRMATION RESULT<br><table><tr><td>リセットフラグ<br>Reset frag</td><td>：</td><td>適 / 否<br>Pass / Fail</td></tr></table><br>（新設）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 08-J041(2)-01<br>電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）<br>1.～4. （略）<br><br>表 1（略）<br><br>別表 1～別表 10（略）<br><br>付表 1～付表 3（略）<br><br>付表 4<br>（略）<br>◎燃料及び潤滑油粘度<br>Fuel and lubricating oil viscosity<br>燃料 密度 体積膨張率<br>Fuel Density $g/cm^3$ Volume expansion rate $K^{-1}(℃^{-1})$<br>低位発熱量 潤滑油粘度<br>Lower heating value J/g Lubricating oil viscosity<br>（略）</td><td>TRIAS 08-J041(2)-01<br>電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験（JH25 モード）<br>1.～4. （略）<br><br>表 1（略）<br><br>別表 1～別表 10（略）<br><br>付表 1～付表 3（略）<br><br>付表 4<br>（略）<br>◎燃料及び潤滑油粘度<br>Fuel and lubricating oil viscosity<br>燃料 密度 体積膨張率<br>Fuel Density $g/cm^3$ Volume expansion rate $K^{-1}(℃^{-1})$<br>低位発熱量 潤滑油粘度<br>Lower heating value J/kg Lubricating oil viscosity<br>（略）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>付表 5～付表 6 （略）<br><br>付表 7-1<br>（略）<br>◎燃料及び潤滑油粘度<br>Fuel and lubricating oil viscosity<br>燃料　密度　体積膨張率<br>Fuel　Density　g/cm$^3$　Volume expansion rate K$^{-1}$(℃$^{-1}$)<br>低位発熱量　潤滑油粘度<br>Lower heating value　J/g　Lubricating oil viscosity<br>（略）<br>付表 7-2～付表 10 （略）</td><td>付表 5～付表 6 （略）<br><br>付表 7-1<br>（略）<br>◎燃料及び潤滑油粘度<br>Fuel and lubricating oil viscosity<br>燃料　密度　体積膨張率<br>Fuel　Density　g/cm$^3$　Volume expansion rate K$^{-1}$(℃$^{-1}$)<br>低位発熱量　潤滑油粘度<br>Lower heating value　J/kg　Lubricating oil viscosity<br>（略）<br>付表 7-2～付表 10 （略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 08-J041(3)-02<br>電気重量車電力消費率試験（JH25 モード）<br><br>1.～ 4. （略）<br>別表 1～別表 4 （略）<br><br>別表 5<br>計算値の末尾処理<br>（付表 4-2 関係）<br><table><tr><th>項目</th><th>桁表記及び末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>充電効率</td><td>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載</td></tr></table><br>別表 6<br>測定値及び計算値の末尾処理<br>（付表 5-1，5-2 関連）<br><table><tr><th>項目</th><th>桁表記及び末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>充電効率</td><td>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載</td></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr></table><br>別表 7～付表 8 （略）</td><td>TRIAS 08-J041(3)-02<br>電気重量車電力消費率試験（JH25 モード）<br><br>1.～ 4. （略）<br>別表 1～別表 4 （略）<br><br>別表 5<br>計算値の末尾処理<br>（付表 4-2 関係）<br><table><tr><th>項目</th><th>桁表記及び末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>充電効率</td><td>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載</td></tr></table><br>別表 6<br>測定値及び計算値の末尾処理<br>（付表 5-1，5-2 関連）<br><table><tr><th>項目</th><th>桁表記及び末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>充電効率</td><td>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載</td></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr></table><br>別表 7～付表 8 （略）</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>

新

TRIAS 11-R079-04

かじ取装置試験（協定規則第 79 号）

1.～3.(略)
別表（略）
付表

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

1.～5.（略）

6.試験成績
Test result

| 5. | 構造規定<br>Construction provisions | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.1.～5.6.1.1.5. | (略) | |
| 5.6.1.2 | RCP システムに係る追加規定<br>Additional provisions for RCP systems | |
| 5.6.1.2.1. | 駐車操作は、運転者が開始するが、システムにより制御されるものとする。遠隔操作装置、又は運転者の動作により、操舵角への直接的な作用はできないものとし、車両の速度に対する直接的な作用は速度を低下させる場合にのみ可能であるものとする。<br><br>The parking manoeuvre shall be initiated by the driver but controlled by the system. Via the remote-control device or by the movement of the driver, a direct influence on the steering angle shall not be possible, a direct influence on the vehicle speed shall only be possible in a way that the speed is reduced. | Pass Fail |

旧

TRIAS 11-R079-04

かじ取装置試験（協定規則第 79 号）

1.～3.(略)
別表（略）
付表

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

1.～5.（略）

6.試験成績
Test result

| 5. | 構造規定<br>Construction provisions | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.1.～5.6.1.1.5. | (略) | |
| 5.6.1.2 | RCP システムに係る追加規定<br>Additional provisions for RCP systems | |
| 5.6.1.2.1. | 駐車操作は、運転者が開始するが、システムにより制御されるものとする。操舵方向、加速及び減速の値は、遠隔制御装置又は運転者の動作による直接の影響を受けないものとする。<br><br>The parking manoeuvre shall be initiated by the driver but controlled by the system. A direct influence on steering angle, value of acceleration and deceleration via the remote-control device or by the movement of the driver shall not be possible. | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.6.1.2.2. | 駐車操作中、運転者による遠隔制御装置の連続的作動、又は運転者の位置と動作の検出に基づくシステムの場合には車両と同じ縦方向への運転者の連続的移動のいずれかが求められる。<br><br>Either a continuous actuation of the remote-control device by the driver or alternatively (for systems based on detection of driver position and motion) a continuous motion of the driver in the same longitudinal direction, is required during the parking manoeuvre. | Pass Fail | 5.6.1.2.2. | 駐車操作中、運転者による遠隔制御装置の連続的作動、又は運転者の位置と動作の検出に基づくシステムの場合には車両と同じ縦方向への運転者の連続的移動のいずれかが求められる。<br><br>Either a continuous actuation of the remote-control device by the driver or alternatively (for systems based on detection of driver position and movement) a continuous movement of the driver in the same longitudinal direction as the vehicle, is required during the parking manoeuvre. | Pass Fail |
| 5.6.1.2.3. ～ 6.3.4.1. | (略) | | 5.6.1.2.3. ～ 6.3.4.1. | (略) | |

附則 3～10 (略)

別紙 1 (略)
Attachment 1
以下 (略)

附則 3～10 (略)

別紙 1 (略)
Attachment 1

以下 (略)

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)

1. ～3. (略)

別表 (略)

付表
Attachment
トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績

Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.(略)

付表

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)

1. ～3. (略)

別表 (略)

付表
Attachment
トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績

Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.(略)

付表

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Attachment<br>7. 試験成績<br>Test result | | | Attachment<br>7. 試験成績<br>Test result | | |
| 5. | 仕様<br>Specifications | 判定<br>Judgment | 5. | 仕様<br>Specifications | 判定<br>Judgment |
| 5.1.～<br>5.1.4.5.3. | （略） | | 5.1.～<br>5.1.4.5.3. | （略） | |
| 5.1.4.5.4. | パークロック装置を装備した車両について<br>メーカーは、パークロック装置が作用する車軸を明示するものとする。この情報は、車両の見える位置に消えない方法で明示するか、別の方法（例：ハンドブック、電子データ記録）により自由に入手できるようにするものとする。<br>For vehicles equipped with park lock device:<br>In the case where such a device is fitted, the manufacturer shall specify on which axle or axles the park lock device acts upon. This information shall be specified on the vehicle in a visible position in indelible form, or made freely available in another way (e.g. handbook, electronic data record). | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.1.4.6.～<br>5.1.4.6.2. | （略） | | 5.1.4.6.～<br>5.1.4.6.2. | （略） | |
| 5.1.4.6.2.1. | ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。適切なインターフェースが存在しない場合を除き、オフボード電子装置を用いて電子的車両インターフェース（たとえば OBD ポート）からブレーキ要求値を読み取ることも可能であるものとする。車両メーカーは、それらの値の表示方法及びアクセス方法を説明するとともに、この情報を上記 5.1.4.5.1.項に従って利用可能にするものとする。<br>It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake | Pass Fail | 5.1.4.6.2.1. | ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。<br>（追加）<br><br>車両メーカーは、それらの値の表示方法（追加）を説明するとともに、この情報を上記 5.1.4.5.1 項に従って利用可能にするものとする。<br><br>It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.). Except where no suitable interface exists, it shall also be possible to read the brake demand value(s) through an electronic vehicle interface (e.g. the OBD port) using an off board electronic device. The vehicle manufacturer shall describe how to display and access those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.5.1. above. | | | tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.).<br>（追加）<br><br>The vehicle manufacturer shall describe how to display （追加） those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.5.1. above. | |
| 5.1.4.6.2.2.～<br>5.1.4.6.2.3. | （略） | | 5.1.4.6.2.2.～<br>5.1.4.6.2.3. | （略） | |
| 5.1.4.7. | ブレーキの制御を行う（削除）電子システムは、正しい動作状態を頻繁かつ簡単に検証することが可能なものであること。この場合において、専用の情報が必要な場合にあっては自由に入手することができるものであること。<br>It shall be possible to verify, in a frequent and simple way, the correct operational status of those （削除） electronic systems which have control over braking. If special information is needed, this shall be made freely available. | Pass Fail | 5.1.4.7. | ブレーキの制御を行う複合電子システムは、正しい動作状態を頻繁かつ簡単に検証することが可能なものであること。この場合において、専用の情報が必要な場合にあっては自由に入手することができるものであること。<br>It shall be possible to verify, in a frequent and simple way, the correct operational status of those complex electronic systems which have control over braking. If special information is needed, this shall be made freely available. | Pass Fail |
| 5.1.4.7.1.～<br>5.2.1.9. | （略） | | 5.1.4.7.1.～<br>5.2.1.9. | （略） | |
| 5.2.1.10. | 主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。<br>駐車制動装置は、附則 4、2.3.1.項及び 2.3.2.項に定める静的駐車制動要件を満たすため、ブレーキ面に作用する手段に代えて、またはこれと組み合わせて、パークロック装置を用いてもよい。このパークロック装置は十分な強度を有する部品から構成され、ブレーキ面のみに作用するレイアウトと比較して同等の有効性を有するものとする。パークロック装置を含む駐車制動装置が完全に作動した後は、影響を受ける車輪が動かないことを確保するものとす | Pass Fail | 5.2.1.10. | 主制動装置、二次制動装置及び駐車制動装置は、適切な強度を有する構成部品を介して、車輪に結合されているブレーキ面に作用するものであること。<br>（追加） | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | る。<br>特定の車軸に対する制動トルクが摩擦式制動装置とB 種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.7.1.2.1.項に規定する補償を行なう場合には、B 種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。<br>ただし、1 秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも 75%を達成していなければならない。<br>しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。<br>駐車制動装置の制動表面を外すこと、または、該当する場合に駐車制動システムの駐車ロック装置を外すことは、漏電によって作動することが不可能なシステムを使って、運転者が運転席または遠隔操作装置から操作する場合または ADS により操作される場合のみ、許容するものとする。<br>上記の遠隔操作装置は、協定規則第 79 号 の 02 改訂版以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA の ACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。<br>The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength.<br>The parking braking system may use a park lock device as an alternative to or in combination with means acting on the braking surfaces for the purpose of fulfilling the static parking brake requirements as defined in Annex 4, paragraph 2.3.1. and 2.3.2. This park lock device shall consist of components of an adequate strength and shall provide equal effectiveness compared to layouts purely acting on the braking surfaces. After complete engagement of the parking braking system, | | | 特定の車軸及び複数の車軸へ供給される制動トルクが摩擦式制動装置と B 種の電気式回生制動装置から供給される制動装置にあっては、摩擦式制動装置の制動力が常にブレーキ面に作用し、5.2.1.7.2.1.項に規定する補償を行なう場合には、B 種の電気式回生制動装置から供給される制動力は切り離してもよい。<br>ただし、1 秒間を超えない範囲であれば、切り離しの瞬間的な移行の際に不完全な補償があってもよいものとし、補償は、最終値の少なくとも 75%を達成していなければならない。<br>しかしながら、あらゆる場合において、常に結合されている摩擦制動装置の制動力は、主制動装置及び二次制動装置について規定する効力を有し作用し続けるものであることを保証しなければならない。<br>駐車制動装置にあっては、漏電が生じたときに操作できなくなるシステムでは、その切り離しが運転者が運転席または遠隔操作装置から操作する場合または ADS により操作される場合のみ、許容するものとする。<br>上記の遠隔操作装置は、協定規則第 79 号 の 02 改訂版以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA の ACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。<br>The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength.<br>（追加） | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | containing a park lock device, it shall be ensured that the affected wheels do not move.<br>Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.7.1.2.1. above.<br>However, in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within 1s, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value.<br>Nevertheless, in all cases, the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness.<br>Disconnection of the braking surfaces or of the park lock device, as relevant, of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote-control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak.<br>The remote-control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A as specified in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments. | | | Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.1.7.2.1.<br>However in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within one second, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value.<br>Nevertheless, in all cases the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness.<br>Disconnection of the braking surfaces （追加）of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak.<br><br>The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A （追加）in the 02 series of amendments to UNRegulation No. 79 or later series of amendments. | |
| 5.2.1.11.～<br>5.2.1.26.2.2. | （略） | | 5.2.1.11.～<br>5.2.1.26.2.2. | （略） | |
| 5.2.1.26.2.3. | 電気式伝達装置の配線の破損、又は駐車制動装置の操作装置の電気的故障が生じた時に、5.2.1.29.1.2.項に規定される黄色警報装置により運転者に警報するものであること。当該黄色警報装置は、電気式伝 | Pass Fail | 5.2.1.26.2.3. | 電気式伝達装置の配線の破損、又は駐車制動装置の操作装置の電気的故障が生じた時に、5.2.1.29.1.2項に規定される黄色警報装置により運転者に警報するものであること。当該黄色警報装置は、電気式伝 | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 達装置の故障が、駐車制動装置の電気式制御伝達装置の配線の破損により生じたものである時に、破損が生じた後速やかにその破損を警報するものであること。さらに、操作装置の電気的故障又はエネルギー供給を除く電子制御装置の外部配線の破損が生じた時には、イグニション（始動）スイッチが「オン」（走行）位置にある場合（及び「オフ」（切）位置にした後少なくとも 10 秒の間）、及び操作装置が「オン」（作動）位置にある間は、故障又は破損が生じている旨を 5.2.1.29.1.1.項に規定した赤色警報装置の点滅により運転者に警報するものであること。<br>ただし、駐車制動装置が正確に作動している旨を駐車制動装置が検知した場合には、赤色警報信号の点滅を中止し、駐車制動装置が作動している旨を赤色警報信号の点灯により運転者に警報することができる。<br>通常、駐車制動装置の作動が、5.2.1.29.3.項に定める要件を全て満たす独立の赤色警報信号により表示される場合にあっては、当該警報信号は、赤色信号に係る上記の要件を満たすものでなければならない。<br>A break in the wiring within the electric transmission, or an electric failure in the control of the parking braking system shall be signalled to the driver by the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.2. When caused by a break in the wiring within the electric control transmission of the parking braking system, this yellow warning signal shall be signalled as soon as the break occurs. In addition, such an electric failure in the control or break in the wiring external to the electronic control unit(s) and excluding the energy supply shall be signalled to the driver by flashing the red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.1. as long as the ignition (start) switch is in the ""on"" (run) position including a period of not less than 10 seconds thereafter and the control is in the ""on"" (activated) position.″ | | | 達装置の故障が、駐車制動装置の電気式制御伝達装置の配線の破損により生じたものである時に、破損が生じた後速やかにその破損を警報するものであること。さらに、操作装置の電気的故障又はエネルギー供給を除く電子制御装置の外部配線の破損が生じた時には、イグニション（始動）スイッチが「オン」（走行）位置にある場合（及び「オフ」（切）位置にした後少なくとも 10 秒の間）、及び操作装置が「オン」（作動）位置にある間は、故障又は破損が生じている旨を 5.2.1.29.1.1 項に規定した赤色警報装置の点滅により運転者に警報するものであること。<br>ただし、駐車制動装置が正確に作動している旨を駐車制動装置が検知した場合には、赤色警報信号の点滅を中止し、駐車制動装置が作動している旨を赤色警報信号の点灯により運転者に警報することができる。<br>通常、駐車制動装置の作動が、5.2.1.29.3 項に定める要件を全て満たす独立の赤色警報信号により表示される場合にあっては、当該警報信号は、赤色信号に係る上記の要件を満たすものでなければならない。<br>A break in the wiring within the electric transmission, or an electric failure in the control of the parking braking system shall be signalled to the driver by the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.2. When caused by a break in the wiring within the electric control transmission of the parking braking system, this yellow warning signal shall be signalled as soon as the break occurs. In addition, such an electric failure in the control or break in the wiring external to the electronic control unit(s) and excluding the energy supply shall be signalled to the driver by flashing the red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.1. as long as the ignition (start) switch is in the ″on″ (run) position including a period of not less than 10 seconds thereafter and the control is in the ″on″ (activated) position. | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | However, if the parking braking system detects correct engagement of the parking brake, the flashing of the red warning signal may be suppressed, and the non-flashing red signal shall be used to indicate parking brake applied. Where actuation of the parking brake is normally indicated by a separate red warning signal, satisfying all the requirements of 5.2.1.29.3., this signal shall be used to satisfy the above requirement for a red signal. | | | However, if the parking braking system detects correct clamping of the parking brake, the flashing of the red warning signal may be suppressed and the non-flashing red signal shall be used to indicate parking brake applied. Where actuation of the parking brake is normally indicated by a separate red warning signal, satisfying all the requirements of 5.2.1.29.3., this signal shall be used to satisfy the above requirement for a red signal. | |
| 5.2.1.26.3.～<br>5.2.1.26.5. | （略） | | 5.2.1.26.3.～<br>5.2.1.26.5. | （略） | |
| 5.2.1.26.6. | パークロック装置の特別要件<br>パークロック装置を含む駐車制動装置が、静止状態において駐車制動装置の作動要求を検知した場合、パークロック装置が完全に作動するまで赤色警告信号を点滅させるものとする。ただし、駐車制動装置によって、ブレーキのかかったホイールがそれ以上動かない場合を除く。<br>パークロック装置の作動が通常は独立した赤色警告信号によって表示され、5.2.1.29.3.項の全要件を満たしている場合には、この信号を使って上記の赤色信号の要件を満たすものとする。<br>Special requirements for a Park Lock Device<br>When the parking braking system, containing a park lock device, has at standstill detected a request to apply the parking braking system, a red warning signal shall flash until the park lock device is completely engaged, unless the parking braking system is preventing further movement of the braked wheels.<br>Where actuation of the park lock device is normally indicated by a separate red warning signal, satisfying all the requirements of 5.2.1.29.3., this signal shall be used to satisfy the above requirement for a red signal. | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.2.1.27.～<br>5.2.2.24.6.2.2. | （略） | | 5.2.1.27.～<br>5.2.2.24.6.2.2. | （略） | |
| 5.2.2.24.6.3. | 牽引トレーラは、5.1.3.1.2.項に準拠して、少なくと | Pass Fail | 5.2.2.24.6.3. | 牽引トレーラは、5.1.3.1.2（追加）に準拠して、少 | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | も空気圧式制御系と電気式制御系を装備した自動車と接続している場合にのみ作動させてもよい。かかるトレーラが 5.1.3.1.3.項に従った電気式制御系だけを装備した自動車と接続されている場合は、この組み合わせは両立しないとみなす。この場合、牽引トレーラが自動車に電気的に接続されているときは、自動的にトレーラのブレーキを作動させるか、またはブレーキが作動したままの状態になるものとする。運転者には、5.2.1.29.2.　項で規定された独立した黄色警告信号によって警告が送られるものとする。<br>A towing trailer may only be operated in conjunction with a power-driven vehicle which is equipped with at least a pneumatic and an electric control line, as per paragraph 5.1.3.1.2. In the event of such a trailer being connected to a power-driven vehicle equipped with only an electric control line according to paragraph 5.1.3.1.3. it is considered that this combination is not compatible. In this case the towing trailer, when electrically connected to the power-driven vehicle, shall automatically apply the brakes of the trailer or remain braked. The driver shall be warned by the separate yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.2. | | | なくとも空気圧式制御系と電気式制御系を装備した自動車と接続している場合にのみ作動させてもよい。かかるトレーラが 5.1.3.1.3 項に従った電気式制御系だけを装備した自動車と接続されている場合は、この組み合わせは両立しないとみなす。この場合、牽引トレーラが自動車に電気的に接続されているときは、自動的にトレーラのブレーキを作動させるか、またはブレーキが作動したままの状態になるものとする。運転者には、5.2.1.29.2 項の独立した黄色警告信号によって警告が送られるものとする。<br><br>A towing trailer may only be operated in conjunction with a power-driven vehicle which is equipped with at least a pneumatic and an electric control line, as per（追加） 5.1.3.1.2. In the event of such a trailer being connected to a power-driven vehicle equipped with only an electric control line according to paragraph 5.1.3.1.3. it is considered that this combination is not compatible. In this case the towing trailer, when electrically connected to the power-driven vehicle, shall automatically apply the brakes of the trailer or remain braked. The driver shall be warned by the separate yellow warning signal（追加） in paragraph 5.2.1.29.2. | |
| 5.2.2.24.6.4.～<br>5.2.2.25.2. | （略） | | 5.2.2.24.6.4.～<br>5.2.2.25.2. | （略） | |
| 5.2.2.26. | カテゴリー0 の電動アクスルトレーラのダイナモ機能に関する特別要件<br>統一技術規定が合意されるまでの間、ダイナモ機能を装備したカテゴリー01 および 02 のトレーラは、本規則に従って認可を受けることができないものとする。<br>Special additional requirements for dynamo function of e-axle trailers Category 0<br>Until uniform technical provisions have been agreed, trailers of Category 01 and 02 equipped with a dynamo function shall not be approved | | （新設） | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | according to this Regulation. | | | | |
| 5.2.2.26.1. | ダイナモ機能は､カテゴリー03 および／または 04 の完成トレーラに対して 22 kW を超える減速力を提供しないものとする。最大出力は、型式認可の時点で以下のいずれかの方法により確認するものとする。 | Pass Fail | （新設） | | |
| (a) | ダイナモ機能が有効な状態と、ダイナモドライブトレインを切り離した状態での連結車両の減速度を測定し、発電の最大出力を計算する。 | | | | |
| (b) | トランスミッションシャフトまたはホイールハブにおける出力を測定する。 | | | | |
| (c) | ローラーテストベンチ上でホイールにおける出力を測定する。 | | | | |
| (d) | 最大電力を測定し、この値が減速力上限の 80%未満であることを証明する。 | | | | |
| | さらに、カテゴリー03 および／または 04 のトレーラを複数連結する組み合わせの場合、22 kW の上限は組み合わせに含まれるすべてのダイナモ機能装置の合計減速力に適用される旨をオーナーズマニュアルに明記するものとする。 | | | | |
| | The dynamo function shall not provide a retardation power of more than 22 kW for the complete trailer of Category 03 and/or 04. The maximum power shall be checked at the time of type approval using one of the following methods: | | | | |
| (a) | Calculating the maximum power of the dynamo from the measurement of the vehicle combination retardation with dynamo function active vs dynamo drivetrain disengaged; | | | | |
| (b) | Measuring the power at the transmission shaft or wheel hub; | | | | |
| (c) | Measuring the power at the wheel on a roller test bench, or; | | | | |
| (d) | Measuring the maximum electric power and demonstrating that the value is below 80 per cent of the retardation power limit. | | | | |
| | Additionally, it shall be stated in the owner’s manual that, in case of a multiple trailer | | | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | combination of Category 03 and/or 04, the 22 kW limit applies to the sum of the retardation power of all dynamo function devices of the combination. | | | | |
| 5.2.2.26.2. | ダイナモ機能がホイール当たり 0.04 を超える制動率（制動率＝制動力／垂直力）を発生させ得る場合は、ホイールロックを引き起こさず、車両挙動に重大な影響を与えないように制御するものとする。<br>In case the dynamo function has the capability to generate a braking rate (braking rate = brake force / vertical force) exceeding 0.04 per wheel, it shall be controlled such that it does not cause wheel locking and has no critical impact on the vehicle behaviour. | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.2.2.26.3. | ダイナモ機能の作動は、附則 18 に従って評価するものとする。特に、制動率が 0.04 を超えないこと、または該当する場合にホイールロックが防止されることをシステムがどのように確保するかが評価対象となる。<br>The operation of the dynamo function shall be assessed according to Annex 18, in particular how the system ensures that the brake rate does not exceed 0.04 or how the wheel(s) are prevented from locking, as applicable. | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.2.2.26.4. | カテゴリー03 または 04 のトレーラについては、ダイナモ機能を有効化した場合でも、附則 13 および附則 21 の要件に車両が適合することを証明するものとする。<br>In case of trailers of Categories 03 or 04, it shall be demonstrated that the vehicle still complies with the requirements of Annexes 13 and 21 when the dynamo function is enabled. | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.2.2.26.5. | 5.2.2.26.2.項に該当するダイナモ機能については、電動アクスルトレーラのダイナモ機能を有効化および無効化した場合の比較により、ホイールロックが防止され、かつ車両挙動に重大な影響が生じないことを証明するものとする。テスト中は、ダイナモ機能が誘発する減速力によりホイールをロックさせ得るものとする。比較は以下の条件で実施するものと | Pass Fail | （新設） | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | する。 | | | | |
| (a) | ダイナモ機能の最大出力時 | | | | |
| (b) | 非積載状態 | | | | |
| (c) | 低摩擦路面の直線道路 | | | | |
| (d) | 初速度 40 km/h または最大減速力が生じる速度 | | | | |
| | | | | | |
| | 路面摩擦係数が高すぎる、または制動率が低すぎるためにホイールがロックしない場合、技術機関と車両メーカーが減速力を増加させる、または電動アクスルの垂直アクスル負荷を減らす方法について合意するものとする。 | | | | |
| | 比較には、以下の条件でのテストを含めるものとする。 | | | | |
| (a) | 車両の左右のホイールが異なる粘着係数の路面上に位置する場合 | | | | |
| (b) | 電動アクスルが高粘着係数の路面から低粘着係数の路面へ移行する場合 | | | | |
| | | | | | |
| | 摩擦係数は、5.2.2.26.2.項への適合を証明できるよう選ぶものとする。 | | | | |
| | In case of a dynamo function according to paragraph 5.2.2.26.2., a comparison shall be conducted with and without the e-axle trailer dynamo function active, to demonstrate the wheels are prevented from locking and there is no critical impact on the vehicle behaviour. During the tests it shall be possible to lock the wheel(s) by the retardation forces induced by the dynamo function. The comparison shall be conducted: | | | | |
| (a) | With the maximum force of the dynamo function; | | | | |
| (b) | In unladen condition, and; | | | | |
| (c) | On a straight road with a low friction surface. | | | | |
| (d) | Initial speed of 40 km/h or at a speed where the highest retardation force is generated | | | | |
| | | | | | |
| | If the friction value of the surface is too high and/or braking rate is too low to lock the wheel(s), the technical service and vehicle | | | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | manufacturer shall agree on a way to increase the retardation power or reduce the vertical axle load of the e-axle.<br>The comparison shall also include tests<br>(a) With right and left wheel(s) of the vehicle are situated on surfaces with differing coefficients of adhesion<br>(b) When the e-axle passes from a high to a low value of coefficients of adhesion.<br><br>The coefficients of friction shall be chosen in order to demonstrate compliance with paragraph 5.2.2.26.2. | | | | |
| 5.3.～<br>5.3.3. | （略） | | 5.3.～<br>5.3.3. | （略） | |

附則 4（略）

附則 5
Annex5

ADR に規定された特定車両に適用する追加規定
Additional provisions applicable to certain vehicles as specified in the ADR

| 1.適用範囲 | （略） | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 2.要件 | （略） | |
| 2.1.～2.2.1.1. | （略） | |
| 2.2.1.2. | アンチロックブレーキシステムが電気的に故障した場合、統合制動装置もしくは補助制動装置、または電動アクスル機能の電源が自動的に切れるものとする。ダイナモ機能を備えた電動アクスルは、ホイールロックの防止がアンチロックブレーキシステムに依拠しない場合、この要件から除外される。<br>In the case of an electrical failure of the anti-lock system, integrated or combined endurance braking systems and/or an e-axle function shall be switched off automatically. An e-axle with a dynamo function is excluded from that requirement, if the prevention from | Pass Fail |

| 1.適用範囲 | （略） | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 2.要件 | （略） | |
| 2.1.～2.2.1.1. | （略） | |
| 2.2.1.2. | アンチロックブレーキシステムに故障が生じた場合、統合型又は連動型補助制動装置は自動的に電源が切れるものであること。<br>（追加）<br><br>In the case of an electrical failure of the anti-lock system, integrated or combined endurance braking systems （追加）shall be switched off automatically.<br>（追加） | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | locking the wheel(s) is not based on the anti-lock braking system. | | | | |
| 2.2.1.3. | 補助制動装置および、または、電動アクスルの有効性は、アンチロックブレーキシステムにより制御されるものとする。このとき、当該装置により制動を受ける車軸が 15 km/h を超える速度において、ロックされないこと。発電機能を備えた電動アクスルは、ホイールロックの防止がアンチロックブレーキシステムに依拠しない場合、この要件から除外される。<br>ただし、制動装置のうち原動機の自然な制動効果からなる部分については、本要件を適用しないものとする。<br>The effectiveness of the endurance braking system and/or an e-axle shall be controlled by the anti-lock braking system such that the axle(s) braked by the endurance braking system and/or an e-axle cannot be locked by that system at speeds above 15 km/h. An e-axle with a dynamo function is excluded from that requirement, if the prevention from locking the wheel(s) is not based on the anti-lock braking system. However, this requirement shall not apply to that part of the braking system constituted by the natural engine braking. | Pass Fail | 2.2.1.3. | 補助制動装置（追加）の有効性は、アンチロックブレーキシステムにより制御されるものとする。このとき、補助制動装置により制動を受ける車軸が 15 km/h を超える速度において当該装置によりロックされないこと。<br>（追加）<br><br>ただし、制動装置のうち原動機の自然な制動効果からなる部分については、本要件を適用しないものとする。<br>The effectiveness of the endurance braking system （追加） shall be controlled by the anti-lock braking system such that the axle(s) braked by the endurance braking system（追加） cannot be locked by that system at speeds above 15 km/h.<br>（追加）<br><br>However, this requirement shall not apply to that part of the braking system constituted by the natural engine braking. | Pass Fail |
| 2.2.1.4. ～<br>2.3.1. | （略） | | 2.2.1.4. ～<br>2.3.1. | （略） | |

附則 6～9（略）

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

| 1.一般要件<br>General requirements | | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 1.1. | （略） | |

附則 6～9（略）

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

| 1.一般要件<br>General requirements | | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 1.1. | （略） | |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.1.1. | 補助制動装置および、または、ダイナモ機能を装備している車両にあっては、本附則の規定に係る車両性能を測定する際、減速力を考慮に入れないものとする。<br>Where the vehicle is installed with an endurance braking system and/or a dynamo function the retarding force shall not be taken into consideration when determining the vehicle performance with respect to the provisions of this annex. | Pass Fail | | 1.1.1. | 補助制動装置（追加）を装備している車両にあっては、本附則の規定に係る車両性能を測定する際、減速力を考慮に入れないものとする。<br><br>Where the vchiclc is installed with an cndurance braking system, the retarding force shall not be taken into consideration when determining the vehicle performance with respect to the provisions of this annex. | Pass Fail |
| | 1.2.～8. | （略） | | | 1.2.～8. | （略） | |

附則 11～附則 21（略）

附則 22
Annex22
自動コネクターのブレーキ用電気／電子インターフェースに関する要件
Requirements for the brake electric/electronic interface of an automated connector

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2. | 自動コネクターカテゴリ<br>Categories of automated connectors | 判定<br>Judgment | 2. | 自動コネクターカテゴリ<br>Categories of automated connectors | 判定<br>Judgment |
| 3. | 要件<br>Requirements | | 3. | 要件<br>Requirements | |
| 3.1.～3.5. | （略） | | 3.1～3.5. | （略） | |
| 3.6. | メーカーにより提供される車両ユーザーハンドブックには、運転者に対し、牽引車と被牽引車間の自動コネクターの互換性を確認しなかった場合に生じ得る結果に関する警告を含めるものとする。該当する場合は、モードを混合した運転に関する情報も記載するものとする。運転者による互換性の確認を可能にするために、自動コネクターが取付けられている車両には、本附則の 2 項に基づくカテゴリーを示すマーキングを施すものとする。カテゴリーB 及び D の場合は、取付けられた自動コネクターのタイプも表示するものとする。このマーキングは、消えないものとし、車両のそばで地面に立っている使用者が視認できるものとする。 | Pass Fail | 3.6. | メーカーにより提供される車両ユーザーハンドブックには、運転者に対し、牽引車と被牽引車間の自動コネクターの互換性を確認しなかった場合に生じ得る結果について警告するものとする。該当する場合は、モードを混合した運転に関する情報も記載するものとする。運転者による互換性の確認を可能にするために、自動コネクターが取付けられている車両には、本附則の 2 項に基づくカテゴリーを示すマーキングを施すものとする。カテゴリーB 及び D の場合は、取付けられた自動コネクターのタイプも表示するものとする。このマーキングは、消えないものとし、車両のそばで地面に立っている運転者が視認できるものとする。 | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | The vehicle user's handbook provided by the manufacturer shall include a warning about the consequences of not checking the compatibility of the automated connector between the towing vehicle and the trailer. Information about mixed mode operation shall also be provided if applicable. To enable the driver to check the compatibility, vehicles fitted with an automated connector shall have a marking specifying the category according to paragraph 2. of this Annex. For categories B and D also the type of the installed automated connector shall be shown. This marking shall be indelible and visible to a user when standing on the ground beside the vehicle. | | | The vehicle user's handbook provided by the manufacturer shall warn the driver of the consequences of not checking the compatibility of the automated connector between the towing vehicle and the trailer. Information about mixed mode operation shall also be provided if applicable. To enable the driver to check the compatibility, vehicles fitted with an automated connector shall have a marking specifying the category according to paragraph 2. of this Annex. For category B and D also the type of the installed automated connector shall be shown. This marking shall be indelible and visible to the driver when standing on the ground beside the vehicle. | |

TRIAS 12-R013H-04

**乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）**

1.～3.（略）
別表（略）
付表 1
Attachment1

乗用車の制動装置の試験記録及び成績

Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.(略)
7. 試験成績
Test result

| | 本則<br>Regulation | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.～<br>5.1.4.3.2. | (略) | |
| 5.1.4.3<br>.3. | 駐車ロック装置を装備した車両について：<br>かかる装置が取り付けられている場合、メーカーは、駐車ロック装置が作用するアクスルを明示するものとする。こ | Pass Fail |

TRIAS 12-R013H-04

**乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）**

1.～3.（略）
別表（略）
付表 1
Attachment1

乗用車の制動装置の試験記録及び成績

Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form

1.～6.(略)
7. 試験成績
Test result

| | 本則<br>Regulation | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.～<br>5.1.4.3.2. | (略) | |
| （新設） | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | の情報は、車両の見える位置に消えない方法で明示するか、別の方法（例：ハンドブック、電子データ記録）により自由に入手できるようにするものとする。<br>For vehicles equipped with park lock device:<br>In the case where such a device is fitted, the manufacturer shall specify on which axle or axles the park lock device acts upon. This information shall be specified on the vehicle in a visible position in indelible form, or made freely available in another way (e.g. handbook, electronic data record). | | | | |
| 5.1.4.4.<br>～5.1.4.<br>4.1. | (略) | | 5.1.4.4～<br>5.1.4.<br>4.1. | (略) | |
| 5.1.4.4<br>.1.1. | ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。OBD ポート等の電気的な車両インターフェースを通じて、オフボード電子デバイスを用いることでも、ブレーキ要求値を読み取ることができるものとする。車両メーカーは、それらの値の表示方法及びアクセス方法を説明するとともに、この情報を上記 5.1.4.3.1.項に従って利用可能にするものとする。<br>It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.). Except where no suitable interface exists, it shall also be possible to read the brake demand value(s) through an electronic vehicle interface (e.g. the OBD port) using an off board electronic device. The vehicle manufacturer shall describe how to display and access those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.3.1. above. | Pass Fail | 5.1.<br>4.4.<br>1.1. | ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。(追加)車両メーカーは、それらの値の表示方法(追加)を説明するとともに、この情報を上記 5.1.4.3.1 項に従って利用可能にするものとする。<br>It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.). (追加) The vehicle manufacturer shall describe how to display (追加) those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.3.1. above. | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.1.<br>4.4.<br>1.2. ～<br>5.2. 9. | (略) | | 5.1.<br>4.4.<br>1.2. ～<br>5.2. 9. | (略) | |
| 5.2.10. | 常用制動、二次制動および駐車制動装置は、適切な強度の構成部品を通じてホイールに接続された制動表面に作用するものとする。<br>駐車制動装置は、附則3、2.3.1.項および2.3.2.項に定める静的駐車制動要件を満たすため、ブレーキ表面に作用する手段に代えて、またはこれと組み合わせて、パークロック装置を用いてもよい。このパークロック装置は十分な強度を有する部品から構成され、ブレーキ面のみに作用するレイアウトと比較して同等の有効性を有するものとする。パークロック装置を含む駐車制動装置が完全に作動した後は、影響を受ける車輪が動かないことを確保するものとする。<br>特定の1つ以上のアクスルに対する制動トルクが摩擦制動システムおよびカテゴリーB の電気式回生制動システムの両者によって提供される場合、電気式回生制動システムの供給源を断つことを認める。ただし、摩擦制動の供給源が恒常的に接続されており、上記5.2.7.1.項記載の補正を提供することができることを条件とする。<br>ただし、短期の過渡的切断の場合は不完全な補正も許容するが、1秒以内にこの補正が少なくとも最終値の75%に達するものとする。<br>上記の規定にかかわらず、全ての場合において、恒常的に接続された摩擦制動の供給源は、常用制動システムおよび二次制動システムの両者が引き続き所定の効力の程度を維持して作動するように確保するものとする。<br>駐車制動システムの制動表面を外すこと、または、該当する場合に駐車制動システムのパークロック装置を外すことは、漏電によって作動することが不可能なシステムを使って、運転者が運転席または遠隔操作装置から操作する場合またはADSにより操作される場合のみ、許容するものとする。<br>上記の遠隔操作装置は、UN規則No.79の02改訂シリーズ以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA の ACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。<br>The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels | Pass Fail | 5.2.10 | 常用制動、二次制動および駐車制動システムは、適切な強度の構成部品を通じてホイールに接続された制動表面に作用するものとする。<br>(追加)<br>特定の1つ以上のアクスルに対する制動トルクが摩擦制動システムおよびカテゴリーB の電気式回生制動システムの両者によって提供される場合、電気式回生制動システムの供給源を断つことを認める。ただし、摩擦制動の供給源が恒常的に接続されており、上記5.2.7.1項記載の補正を提供することができることを条件とする。<br>ただし、短期の過渡的切断の場合は不完全な補正も許容するが、1秒以内にこの補正が少なくとも最終値の75%に達するものとする。<br>上記の規定にかかわらず、全ての場合において、恒常的に接続された摩擦制動の供給源は、常用制動システムおよび二次制動システムの両者が引き続き所定の効力の程度を維持して作動するように確保するものとする。<br>駐車制動システムの制動表面を外すこと(追加)は、漏電によって作動することが不可能なシステムを使って、運転者が運転席または遠隔操作装置から操作する場合またはADSにより操作される場合のみ、許容するものとする。<br>上記の遠隔操作装置は、UN規則No. 79の02改訂シリーズ以降の改訂シリーズにおけるカテゴリーA の ACSF の技術要件を満たすシステムの一部であるものとする。<br>The service, secondary and parking braking systems shall act on braking surfaces connected to the wheels through components of adequate strength. | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | through components of adequate strength.<br>The parking braking system may use a park lock device as an alternative to or in combination with means acting on the braking surfaces for the purpose of fulfilling the static parking brake requirements as defined in Annex 3, paragraph 2.3.1. and 2.3.2.. This park lock device shall consist of components of an adequate strength and shall provide equal effectiveness compared to layouts purely acting on the braking surfaces. After complete engagement of the parking braking system, containing a park lock device, it shall be ensured, that the affected wheels of the vehicle do not move.<br>Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.7.1. above. However, in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within 1s, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value.<br>Nevertheless, in all cases, the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness.<br>Disconnection of the braking surfaces or of the park lock device, as relevant, of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak.<br>The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A as specified in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments. | | | (追加)<br>Where braking torque for a particular axle or axles is provided by both a friction braking system and an electrical regenerative braking system of category B, disconnection of the latter source is permitted, providing that the friction braking source remains permanently connected and able to provide the compensation referred to in paragraph 5.2.7.1. above. However, in the case of short disconnection transients, incomplete compensation is accepted, but within 1s, this compensation shall have attained at least 75 per cent of its final value.<br>Nevertheless, in all cases, the permanently connected friction braking source shall ensure that both the service and secondary braking systems continue to operate with the prescribed degree of effectiveness.<br>Disconnection of the braking surfaces (追加) of the parking braking system shall be permitted only on condition that the disconnection is controlled by the driver from his driving seat or from a remote control device, or by an ADS, by a system incapable of being brought into action by a leak.<br>The remote control device mentioned above shall be part of a system fulfilling the technical requirements of an ACSF of Category A as specified in the 02 series of amendments to UN Regulation No. 79 or later series of amendments. | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.2.11.<br>～<br>5.2.19.<br>4. | (略) | | 5.2.11<br>～<br>5.2.19.<br>4 | (略) | |
| 5.2.19.<br>5. | 駐車ロック装置の特別要件<br>駐車ロック装置を含む駐車制動システムが、静止状態において駐車制動システムの作動リクエストを検知した場合、駐車制動システムによって、ブレーキのかかったホイールがそれ以上動かない場合を除き、駐車ロック装置がロック位置になるまで赤色警告信号を点滅させるものとする。<br>駐車ブレーキロック装置の作動が通常 5.2.21.2.項の全要件を満たしている独立した赤色警告信号によって表示され場合には、この信号を上記の赤色信号の要件を満たして使用するものとする。<br>Special requirements for a Park Lock Device<br>When the parking braking system, containing a park lock device, has at standstill detected a request to apply the parking braking system, a red warning signal shall flash until the park lock device is in a locked position, unless the parking braking system is preventing further movement of the braked wheels.<br>Where actuation of the parking brake lock device is normally indicated by a separate red warning signal, satisfying all the requirements of 5.2.21.2., this signal shall be used to satisfy the above requirement for a red signal.” | Pass Fail | （新設） | | |
| 5.2.20.<br>～5.3.3 | (略) | | 5.2.20<br>～5.3.3 | (略) | |
| 附則 6～附則 8（略） | | | 附則 6～附則 8（略） | | |
| TRIAS 12-R140-02<br>横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）<br>1. ～3.（略）<br>別表（略）<br><br>付表 1　1. ～5.（略） | | | TRIAS 12-R140-02<br>横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）<br>1. ～3.（略）<br>別表（略）<br><br>付表 1　1. ～5.（略） | | |

新

6. 試験成績
Test results

| 5. | 一般要件<br>General requirements | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.1.～<br>7.4.1.1. | (略) | |
| 7.4.1.2. | ESC 動作不良警告表示は、7.4.1.3.項に規定した場合を除き、ESC の動作不良時に点灯し、かつ、パワートレインの始動時に都度、当該不良が存在する限り、7.4.項に規定した条件で点灯し続けるものとする。<br>Except as provided in paragraph 7.4.1.3., the ESC malfunction tell-tale shall illuminate when a malfunction exists and shall remain continuously illuminated under the conditions specified in paragraph 7.4. for as long as the malfunction exists whenever the powertrain6 is initiated. | Pass Fail |
| 7.4.1.3. | ESC 動作不良警告表示は、7.4.2.項に規定した場合を除き、パワートレインの始動の都度または、自動車製作者により指定された確認位置にある時のいずれかの場合に、点灯確認機能として作動するものとする。<br>ストップ＆スタートシステムの動作などによって自動的に実行される新たなエンジン始動サイクルは、この用語が本規則で使用される場合には「パワートレインの始動」とみなさないものとする。<br>Except as provided in paragraph 7.4.2., each ESC malfunction tell-tale shall be activated as a check of lamp function either at each initiation of the powertrain or in a condition that is designated by the manufacturer as a check condition.<br>A new engine start/run cycle (or run cycle) which is performed automatically, e.g. by 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 |
| 7.4.1.4. | 9.10.4.項に従って動作不良が修正された後、次のパワートレインの始動時に消灯するものとする。 | Pass Fail |

旧

6. 試験成績
Test results

| 5. | 一般要件<br>General requirements | 判定<br>Judgment |
|---|---|---|
| 5.1.～<br>7.4.1.1. | (略) | |
| 7.4.1.2. | ESC 動作不良警告表示は、7.4.1.3.項に規定した場合を除き、ESC の動作不良時に点灯し、かつ、動作不良である限り、イグニション（始動）スイッチが「オン」（「走行」）の位置にある時は常に7.4.項に規定した条件で点灯し続けるものとする。<br>Except as provided in paragraph 7.4.1.3., the ESC malfunction tell-tale shall illuminate when a malfunction exists and shall remain continuously illuminated under the conditions specified in paragraph 7.4. for as long as the malfunction exists, whenever the ignition locking system is in the "On" ("Run") position; | Pass Fail |
| 7.4.1.3. | ESC 動作不良警告表示は、7.4.2.項に規定した場合を除き、エンジンが作動していない時にイグニション（始動）スイッチを「オン」（「走行」）の位置に入れた時、又は、イグニション（始動）スイッチが「オン」（「走行」）と「始動」の間の、自動車製作者により指定された確認位置にある時のいずれかの場合に、点灯確認機能として作動するものとする。<br>Except as provided in paragraph 7.4.2., each ESC malfunction tell-tale shall be activated as a check of lamp function either when the ignition locking system is turned to the "On" ("Run") position when the engine is not running, or when the ignition locking system is in a position between "On" ("Run") and "Start" that is designated by the manufacturer as a check position; | Pass Fail |
| 7.4.1.4. | 9.10.4.項に従って動作不良が修正された後、次のイグニションサイクルで消灯するものとする。 | Pass Fail |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Shall extinguish at the next initiation of the powertrain after the malfunction has been corrected in accordance with paragraph 9.10.4. | | | Shall extinguish at the next ignition cycle after the malfunction has been corrected in accordance with paragraph 9.10.4.; | |
| 7.4.1.5.<br>～<br>7.5. | (略) | | 7.4.1.5.<br>～<br>7.5. | (略) | |
| 7.5.1. | ESC は、運転者が直前に選択していたモードを問わず、パワートレインの始動の都度、6.項及び7.項の要件を満たす自動車製作者の指定する初期設定モードに常に復帰するものとする。ただし、以下の場合には、車両の ESC はパワートレインの始動の都度、7.項から 7.3.項の要件を満たすモードに復帰する必要はない。<br>The vehicle's ESC system shall always return to the manufacturer's original default mode that satisfies the requirements of paragraphs 6. and 7. at each initiation of the powertrain, regardless of what mode the driver had previously selected. However, the vehicle's ESC system need not return to a mode that satisfies the requirements of paragraphs 7. through 7.3. at each initiation of the powertrain if. | Pass Fail | 7.5.1. | ESC は、運転者が直前に選択していたモードを問わず、新しいイグニションサイクルが開始される度、6.項及び7.項の要件を満たす自動車製作者の指定する初期設定モードに常に復帰するものとする。ただし、7.5.1.1.項又は 7.5.1.2.項の場合、車両の ESC は、新しいイグニションサイクルが開始される度、7.項から 7.3.項の要件を満たすモードに復帰する必要はない。<br>The vehicle's ESC system shall always return to the manufacturer's original default mode that satisfies the requirements of paragraphs 6. and 7. at the initiation of each new ignition cycle, regardless of what mode the driver had previously selected. However, the vehicle's ESC system need not return to a mode that satisfies the requirements of paragraphs 7. through 7.3. at the initiation of each new ignition cycle if: | Pass Fail |
| 7.5.1.1.<br>～<br>7.6.2.2. | (略) | | 7.5.1.1.<br>～<br>7.6.2.2. | (略) | |
| 7.6.2.3. | 7.6.3.項及び 7.6.4.項に規定した場合を除き、「ESC OFF」警告表示は、パワートレインの始動時、又は、自動車製作者により指定された確認位置にある時のいずれかの場合に、点灯確認機能として作動するものとする。<br>Except as provided in paragraphs 7.6.3. and 7.6.4. each "ESC Off" tell-tale shall be activated as a check of lamp function either when powertrain is initiated or whatever method that is designated by the manufacturer as a check position. | Pass Fail | 7.6.2.3. | 7.6.3.項及び 7.6.4.項に規定した場合を除き、「ESC OFF」警告表示は、エンジンが作動していない時にイグニション（始動）スイッチを「オン」（「走行」）の位置に入れた時、又は、イグニション（始動）スイッチが「オン」（「走行」）と「始動」の間の、自動車製作者により指定された確認位置にある時のいずれかの場合に、点灯確認機能として作動するものとする。<br>Except as provided in paragraphs 7.6.3. and 7.6.4. each "ESC Off" tell-tale shall be activated as a check of lamp function either when the ignition locking system is turned to the "On" ("Run") position when the engine is not running, or when the ignition locking system is in a position | Pass Fail |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7.6.2.4.<br>～<br>8.3.5.</td><td>（略）</td><td></td></tr></table><br>（1）（略）<br>（2）（表略）<br>（3）（略）<br>付表 2（略）<br>付表 3（略） | <table><tr><td></td><td>between "On" ("Run") and "Start" that is designated by the manufacturer as a check position.</td><td></td></tr><tr><td>7.6.2.4.<br>～<br>8.3.5.</td><td>（略）</td><td></td></tr></table><br>（1）（略）<br>（2）（表略）<br>（3）（略）<br>付表 2（略）<br>付表 3（略） |
| TRIAS　17(2)-R010-02<br><br>電磁両立性試験（協定規則第 10 号）<br>（車両および電気／電子式サブアッセンブリ（ESA））<br><br>1.　総則<br>略<br><br>2.　測定値の末尾処理<br>物理量毎に有効数字を下表に基づいて確保する事。最小桁の処理は四捨五入によること。下表で定めるより多い桁数を確保できる場合には、その最終桁を四捨五入で処理した値を採用してよい。ただし、協定規則第 10 号もしくはその引用規格(CISPR, ISO, IEC 等)で定められている測定精度を確保できる場合は、この限りでない。<br><br>以下略 | TRIAS　17(2)-R010-02<br><br>電磁両立性試験（協定規則第 10 号）<br>（車両および電気／電子式サブアッセンブリ（ESA））<br><br>1.　総則<br>略<br><br>2.　測定値の末尾処理<br>物理量毎に有効数字を下表に基づいて確保する事。最小桁の処理は四捨五入によること。<br>なお、下表で定めるより多い桁数を確保できる場合には、その最終桁を四捨五入で処理した値を採用してよい。<br>ただし、限度値を超える場合はこの限りでない。<br><br>以下略 |
| TRIAS 31-J041(1)-02<br>**重量車排出ガス試験（JE05 モード）**<br>1.～4.（略）<br><br>表 1（略）<br>別表 1～2（略） | TRIAS 31-J041(1)-02<br>**重量車排出ガス試験（JE05 モード）**<br>1.～4.（略）<br><br>表 1（略）<br>別表 1～2（略） |

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
別表 3
<table>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>PM の平均排出量</td><td>規制値の下位2桁目を切り捨て、下位1桁目まで記載<br>(g/kW・h)</td></tr>
<tr><td colspan="2">◎捕集フィルタの材質</td></tr>
<tr><td>フィルタ密度</td><td>整数値まで記載（kg/m$^3$）</td></tr>
<tr><td colspan="2">◎捕集フィルタソークの記録</td></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
別表 4～6（略）<br><br>
付表 1～2（略）<br>
付表 3<br>
（略）<br>
◎捕集フィルタの材質<br>
Material of Sampling Filter<br>
□炭化フッ素皮膜ガラス繊維フィルタ<br>
Teflon coated glass fiber filter<br>
□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度<br>
PTFE membrane filter　Filter density<br>
kg/m$^3$<br>
□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>
with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>
（略）<br>
付表 4～6（略）
</td><td>
別表 3
<table>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>PM の平均排出量</td><td>規制値の下位2桁目を切り捨て、下位1桁目まで記載<br>(g/kW・h)</td></tr>
<tr><td colspan="2">（新設）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td colspan="2">◎捕集フィルタソークの記録</td></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
別表 4～6（略）<br><br>
付表 1～2（略）<br>
付表 3<br>
（略）<br>
◎捕集フィルタの材質<br>
Material of Sampling Filter<br>
□炭化フッ素皮膜ガラス繊維フィルタ<br>
Teflon coated glass fiber filter<br>
□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>
Teflon membrane filter with PMP support ring<br>
□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>
Teflon membrane filter with PTFE support ring<br>
（略）<br>
付表 4～6（略）
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 31-J041(4)-04<br>
ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC）<br>
1.～4.（略）<br>
別表　測定値及び計算値の末尾処理<br>
（略）<br>
◎PM 測定記録等（付表 8、10 関係）
<table>
<tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>フィルタ密度</td><td>整数値まで記載（kg/m$^3$）</td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 31-J041(4)-04<br>
ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC）<br>
1.～4.（略）<br>
別表　測定値及び計算値の末尾処理<br>
（略）<br>
◎PM 測定記録等（付表 8、10 関係）
<table>
<tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

## 新

（略）

◎PM 測定記録等（付表 18 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| フィルタ密度 | 整数値まで記載（kg/m$^3$） |

（略）

◎電気ハイブリッド重量車排出ガス試験記録等（付表 26-1 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| 採取量設定値 | 有効桁数 2 桁まで記載（m$^3$/min） |
| 低位発熱量 | 整数値まで記載（J/g） |
| 潤滑油 | SAE 粘度グレードを記載 |
| 1/サンプル率設定値 | 有効桁数 2 桁まで記載 |
| （略） | （略） |

（略）

◎PM 測定記録等（付表 26-8、26-10 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| フィルタ密度 | 整数値まで記載（kg/m$^3$） |

付表 1～付表 7（略）

付表 8

Attached Table 8

PM 測定記録（冷機状態 WHTC）

PM Emission Record(Cold Start WHTC)

（略）

◎捕集フィルタの材質

Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ

PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ　　フィルタ密度

PTFE membrane filter　　Filter density

kg/m$^3$

□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付

with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring

（略）

## 旧

（略）

◎PM 測定記録等（付表 18 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| （新設） | （新設） |

（略）

◎電気ハイブリッド重量車排出ガス試験記録等（付表 26-1 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| 採取量設定値 | 有効桁数 2 桁まで記載（m$^3$/min） |
| （新設） | （新設） |
| （新設） | （新設） |
| 1/サンプル率設定値 | 有効桁数 2 桁まで記載 |
| （略） | （略） |

（略）

◎PM 測定記録等（付表 26-8、26-10 関係）

| 項　目 | 末尾処理 |
|---|---|
| （略） | （略） |
| （新設） | （新設） |

付表 1～付表 7（略）

付表 8

Attached Table 8

PM 測定記録（冷機状態 WHTC）

PM Emission Record(Cold Start WHTC)

（略）

◎捕集フィルタの材質

Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ

PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）

PTFE membrane filter with PMP support ring

□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）

PTFE membrane filter with PTFE support ring

（略）

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 付表 9（略）<br>付表 10<br>Attached Table 10<br>PM 測定記録（暖機状態 WHTC）<br>PM Emission Record(Hot Start WHTC)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度<br>PTFE membrane filter　Filter density<br>kg/m$^3$<br>□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>（略）<br>付表 11～付表 17（略）<br>付表 18<br>Attached Table 18<br>PM 測定記録（WHSC）<br>PM Emission Record(WHSC)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度<br>PTFE membrane filter　Filter density<br>kg/m$^3$<br>□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>（略）<br>付表 26-1<br>Attached Table 26-1<br>電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC）<br>Exhaust Emission From Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicle Test Data Record From(HEC,HPC) | 付表 9（略）<br>付表 10<br>Attached Table 10<br>PM 測定記録（暖機状態 WHTC）<br>PM Emission Record(Hot Start WHTC)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PMP support ring<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PTFE support ring<br>（略）<br>付表 11～付表 17（略）<br>付表 18<br>Attached Table 18<br>PM 測定記録（WHSC）<br>PM Emission Record(WHSC)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PMP support ring<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PTFE support ring<br>（略）<br>付表 26-1<br>Attached Table 26-1<br>電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC）<br>Exhaust Emission From Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicle Test Data Record From(HEC,HPC) |

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| （略）<br>◎燃料及び潤滑油<br>Fuel and Lubricant oil<br><br>燃料密度(温度)<br>Fuel Density(Temperature)　g/cm$^3$(　K(℃))<br>体積膨張率<br>Volume expansion rate　K$^{-1}$(℃$^{-1}$)<br>低位発熱量<br>Lower heating value　J/g<br>潤滑油<br>Lubrication oil<br>（略）<br>付表 26-2～付表 26-7（略）<br>付表 26-8<br>Attached Table 26-8<br>PM 測定記録（冷機状態 HEC,HEP）<br>PM Emission Record(Cold Start HEC,HEP)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度<br>PTFE membrane filter　Filter density　kg/m$^3$<br>□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>（略）<br>付表 26-9（略）<br>付表 26-10<br>Attached Table 26-10<br>PM 測定記録（暖機状態 HEC,HEP）<br>PM Emission Record(Hot Start HEC,HEP)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度 | （略）<br>◎燃料及び潤滑油<br>Fuel and Lubricant oil<br><br>燃料密度(温度)<br>Fuel Density(Temperature)　g/cm$^3$(　K(℃))<br>体積膨張率<br>Volume expansion rate　K$^{-1}$(℃$^{-1}$)<br>低位発熱量<br>Lubrication oil<br>潤滑油<br>Lubrication oil<br>（略）<br>付表 26-2～付表 26-7（略）<br>付表 26-8<br>Attached Table 26-8<br>PM 測定記録（冷機状態 HEC,HEP）<br>PM Emission Record(Cold Start HEC,HEP)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ　□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>PTFE coated glass fiber filter　PTFE membrane filter with PMP support ring<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PTFE support ring<br>（略）<br>付表 26-9（略）<br>付表 26-10<br>Attached Table 26-10<br>PM 測定記録（暖機状態 HEC,HEP）<br>PM Emission Record(Hot Start HEC,HEP)<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ　□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>PTFE coated glass fiber filter　PTFE membrane filter with PMP support ring |

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>PTFE membrane filter　　Filter density kg/m³<br>□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>（略）<br>付表 26-11～付表 29（略）</td><td>□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PTFE support ring<br><br>（略）<br>付表 26-11～付表 29（略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 31-J116-01<br>オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する試験<br>1.～4.（略）<br><br>別表<br>（略）<br>◎PM 測定記録等（付表 7 関係）<br><table><tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>フィルタ密度</td><td>整数値まで記載（kg/m³）</td></tr></table>（略）<br>付表 7<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ　フィルタ密度<br>PTFE membrane filter　Filter density kg/m³<br>□PMP サポートリング付　□PTFE サポートリング付　□他不活性材料サポートリング付<br>with PMP support ring　with PTFE support ring　with another support ring<br>（略）</td><td>TRIAS 31-J116-01<br>オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する試験<br>1.～4.（略）<br><br>別表（略）<br>（略）<br>◎PM 測定記録等（付表 7 関係）<br><table><tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr><tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>（新設）</td><td>（新設）</td></tr></table>（略）<br>付表 7<br>（略）<br>◎捕集フィルタの材質<br>Sampling filter material<br>□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ<br>PTFE coated glass fiber filter<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PMP サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PMP support ring<br>□PTFE 薄膜フィルタ（PTFE サポートリング付き）<br>PTFE membrane filter with PTFE support ring<br><br>（略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 43(6)-R130-01<br>車線逸脱警報装置試験（協定規則第 130 号）<br>1.～4.（略）<br><br>付表　1.～4.（略）</td><td>TRIAS 43(6)-R130-01<br>車線逸脱警報装置試験（協定規則第 130 号）<br>1.～4.（略）<br><br>付表　1.～4.（略）</td></tr>
</table>

| 新 | | |
|---|---|---|
| 5. 仕様<br>Specifications | | |
| | | 適否欄<br>(Compliance) |
| 5.1.2.～<br>5.3. | (略) | |
| 5.3.1. | LDWS 機能は、パワートレインが始動するたびに、自動的に復帰するものとする。例えば、ストップ＆スタート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、この用語が本規則で使用される場合には「パワートレインの始動」とみなさないものとする。<br>The LDWS 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. | 適/否<br>(PASS/Fail)<br>試験結果（6.7 項）による |
| 5.3.2.<br>～<br>6.6.1. | (略) | |
| 6.6.2. | 5.4.2. 項で言及されている故障警告信号は、再現された故障が存在する限り作動し、車両運転中に作動し続け、その後パワートレインが始動するたびに再び作動するものとする。<br>The failure warning signal mentioned in paragraph 5.4.2. above shall be activated and remain activated while the vehicle is being driven and be reactivated after each subsequent initiations of the powertrain as long as the simulated failure exists. | 適/否<br>(Pass/Fail) |
| 6.7.<br>～<br>7.2. | (略) | |
| *1 各説明に別紙を用いても良い (Description may be provided as attachment(s).) | | |
| TRIAS 43(7)-R138-03 | | |

| 旧 | | |
|---|---|---|
| 5. 仕様<br>Specifications | | |
| | | 適否欄<br>(Compliance) |
| 5.1.2.～<br>5.3. | (略) | |
| 5.3.1. | LDWS 機能は、新しいイグニッション「オン（ラン）」サイクルの開始のたびに、自動的に復帰するものとする。<br>The LDWS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new ignition "on" (run) cycle. | 適/否<br>(PASS/Fail)<br>試験結果（6.7 項）による |
| 5.3.2.<br>～<br>6.6.1. | (略) | |
| 6.6.2. | 5.4.2 項で言及されている故障警報信号は、再現された故障が存在する限り継続し、車両運転中に継続作動し続け、その後のイグニッション「オフ」、イグニッション「オン」サイクル後に再び作動するものとする。<br>The failure warning signal mentioned in paragraph 5.4.2. above shall be activated and remain activated while the vehicle is being driven and be reactivated after a subsequent ignition "off" ignition "on" cycle as long as the simulated failure exists. | 適/否<br>(Pass/Fail) |
| 6.7.<br>～<br>7.2. | (略) | |
| *1 各説明に別紙を用いても良い (Description may be provided as attachment(s).) | | |
| TRIAS 43(7)-R138-03 | | |

## 新

車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号）

１．～３．（略）
別表（略）

付表１
１．～４．（略）
附則３（略）

付表１－１
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<br>Constant speed test | 走行条件:<br>Running condition: | 実走行<br>Real running | 疑似信号<br>Simulated | シャシダイナモ<br>Chassis dynamometer |
|---|---|---|---|---|

暗騒音
Ambient Noise

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

試験結果
Test Result

| Target speed [km/h] | No. | Vehicle speed [km/h] | | | $L_{test,j}$ [dB(A)] | | 1/3 octave freq. [Hz] | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $V_{AA'}$ | $V_{PP'}$ | $V_{BB'}$ | Left | Right | Left | Right | Left | Right |
| 10 | 1 | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | |
| Gear | 3 | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | |

## 旧

車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号）

１．～３．（略）
別表（略）

付表１
１．～４．（略）
附則３（略）

付表１－１
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<br>Constant speed test | 走行条件:<br>Running condition: | 実走行<br>Real running | 疑似信号<br>Simulated | シャシダイナモ<br>Chassis dynamometer |
|---|---|---|---|---|

暗騒音
Ambient Noise

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

試験結果
Test Result

| Target speed [km/h] | No. | Vehicle speed [km/h] | | | $L_{test,j}$ [dB(A)] | | 1/3 octave freq. [Hz] | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $V_{AA'}$ | $V_{PP'}$ | $V_{BB'}$ | Left | Right | Left | Right | Left | Right |
| 10 | 1 | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | |
| Gear | 3 | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | |

新

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Avg. | | | | | | | | | |
| | ⊿delta | | | | | | | | | |

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

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

暗騒音 Ambient Noise

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

試験結果 Test Result

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

Fr : Front plane of the vehicle

旧

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Avg. | | | | | | | | | |
| | (新設) | | | | | | | | | |

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

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

暗騒音 Ambient Noise

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

試験結果 Test Result

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

Fr : Front plane of the vehicle

| 新 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ⊿delta | | | | | | | |

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

Fr : Front plane of the vehicle

最終結果
Final result

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

Pass Fail

要件
Requirement

| $v_{test}$ [km/h] | Minimum SPL [dB(A)] | Maximum SPL [dB(A)] | Minimum SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)] | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

| 旧 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (新設) | | | | | | | |

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

Fr : Front plane of the vehicle

最終結果
Final result

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

Pass Fail

(新設)

## 新

| | | | | | Left | Right | Left | Right |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Forward | 10 | ≧50 | ≦75 | | ≧46 | | ≧46 | |
| | 20 | ≧56 | ≦75 | | ≧51 | | ≧51 | |
| Reverse | 0 | ≧47 | ≦75 | ≦69 | | | | |
| | 6 | ≧47 | ≦75 | | | | | |

マイク位置
microphone position

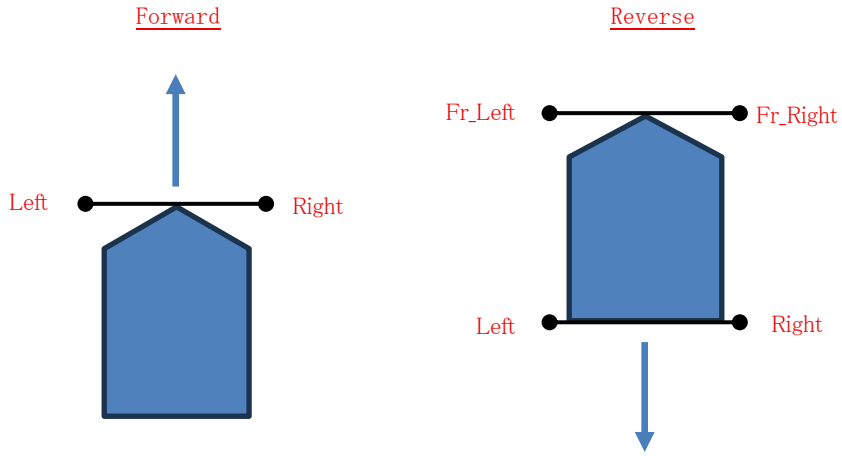



表１－２（略）

別表２

別表 2　周波数変化率に関する試験
Appendix 2　Frequency shift test

| 試験方法：<br>Test procedure ： | 方法(A)<br>Method A | 方法(B)<br>Method B | 方法(C)<br>Method C | 方法(D)<br>Method D |
|---|---|---|---|---|

## 旧

表１－２（略）

別表２

別表 2　周波数変化率に関する試験
Appendix 2　Frequency shift test

| 試験方法：<br>Test procedure ： | 方法(A)<br>Method A | 方法(B)<br>Method B | 方法(C)<br>Method C | 方法(D)<br>Method D |
|---|---|---|---|---|

## 新

対象周波数
Frequency of interest

| Frequency (Target) [Hz] | | @speed [km/h] |
|---|---|---|
| Left | Right | |
| | | |

試験結果
Test result

| Target speed [km/h] | No. | Vehicle speed [km/h] | | | | | Frequency (Measurements) [Hz] | | Frequency ($f_{ref}$ or $f_{speed}$) [Hz] | | Frequency Shift (del f) [%] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $V_{AA'}$ | $V_{PP'-1m}$ | $V_{BB'}$ | Avg | $V_{ref}$ or $V_{test}$ | Left | Right | Left | Right | Left | Right |
| 5 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |

要件 Requirement ≧ 0.8%　　Pass Fail

## 旧

対象周波数
Frequency of interest

| Frequency (Target) [Hz] | | @speed [km/h] |
|---|---|---|
| Left | Right | |
| | | |

試験結果
Test result

| Target speed [km/h] | No. | Vehicle speed [km/h] | | | | | Frequency (Measurements) [Hz] | | Frequency ($f_{ref}$ or $f_{speed}$) [Hz] | | Frequency Shift (del f) [%] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $V_{AA'}$ | $V_{PP'-1m}$ | $V_{BB'}$ | Avg | $V_{ref}$ or $V_{test}$ | Left | Right | Left | Right | Left | Right |
| 5 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | |

(新設)　　Pass Fail

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 別表３（略） | 別表３（略） |
| TRIAS 43(11)-J134-01<br>眠気警報装置試験<br>1.　総則<br>眠気警報装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める別添「眠気警報装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。<br>2.　試験記録及び成績<br>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。<br>2.1　当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<br>2.2　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。<br>2.3　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。<br>付表<br>Attached Table<br>（別紙１参照） | （新設） |
| TRIAS 43(11)-R182-01<br>眠気警報装置試験（協定規則第 182 号）<br>1.　総則<br>眠気警報装置試験（協定規則第 182 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 182 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。<br>2.　試験記録及び成績<br>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。<br>なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。<br>2.1　当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<br>2.2　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。<br>2.3　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。<br>付表<br>Attached Table<br>（別紙１参照） | （新設） |

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| | |
| TRIAS 43(12)-J135-01<br>脇見警報装置試験<br>2.　総則<br>脇見警報装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める別添「脇見警報装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。<br>2.　試験記録及び成績<br>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。<br>2.1　当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<br>2.2　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。<br>2.3　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。<br>付表<br>Attached Table<br>（別紙 1 参照） | （新設） |
| TRIAS 43(12)-R183-01<br>脇見警報装置試験（協定規則第 183 号）<br>1.　総則<br>脇見警報装置試験（協定規則第 183 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 183 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。<br>2.　試験記録及び成績<br>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。<br>なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。<br>2.1　当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。<br>2.2　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。<br>2.3　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。<br>付表<br>Attached Table<br>（別紙 1 参照） | （新設） |
| | |

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
TRIAS 44-R166-02<br>
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験<br>
（協定規則第 166 号）<br>
（略）<br>
付表<br>
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験<br>
（協定規則第 166 号）<br>
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Devices and Motor Vehicles with Regard to the Driver’s Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles Test Data Record Form)<br>
（略）<br>
1.～4. （略）<br>
5. 試験成績<br>
Test result
<table>
<tr><td>6.</td><td>要件<br>Requirement</td><td></td></tr>
<tr><td>6.1.～<br>6.2.2.2.6.2.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>6.2.2.3.</td><td>ステムに取り付けられた保護ハウジングに対する曲げテスト（車外ミラー）<br>Bending test on the protective housing attached to the stem (Exterior mirror)</td><td>適／否<br>Pass Fail</td></tr>
<tr><td>6.2.3.～<br>6.2.4.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
（略）
<table>
<tr><td>15.</td><td>要件<br>Requirement</td><td></td></tr>
<tr><td>15.1.～<br>15.4.1.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>15.4.1.1.</td><td>ギアがパーキングから外れているときまたはニュートラルレンジにあるときに FLVCS および検知システムを容易に作動することが可能であるものとする。<br>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>15.4.2.～<br>15.5.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 44-R166-02<br>
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験<br>
（協定規則第 166 号）<br>
（略）<br>
付表<br>
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験<br>
（協定規則第 166 号）<br>
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Devices and Motor Vehicles with Regard to the Driver’s Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles Test Data Record Form)<br>
（略）<br>
1.～4. （略）<br>
5. 試験成績<br>
Test result
<table>
<tr><td>6.</td><td>要件<br>Requirement</td><td></td></tr>
<tr><td>6.1.～<br>6.2.2.2.6.2.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>（新設）</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>6.2.3.～<br>6.2.4.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
（略）
<table>
<tr><td>15.</td><td>要件<br>Requirement</td><td></td></tr>
<tr><td>15.1.～<br>15.4.1.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>15.4.1.1.</td><td>ギア がパーキングまたはニュートラルレンジから外れているときに FLVCS および検知システムを容易に作動することが可能であるものとする。<br>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>15.4.2.～<br>15.5.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 46-J088R039-03<br>速度計試験<br>（略）<br><br>付表 1<br>Attached Table 1<br>速度計の試験記録及び成績<br>Speedometer Test Data Record Form<br>（略）<br>1. 試験自動車及び装置の型式<br>Test vehicle and/or Device<br><table><tr><td>（略）</td><td></td></tr><tr><td>速度計の製作者及び型式<br>Manufacturer and Type of Speedometer</td><td></td></tr><tr><td>（略）</td><td></td></tr></table><br>2.～4. （略）<br>5. 試験成績<br>Test results<br><table><tr><td>3.</td><td>仕様<br>Specifications</td><td></td></tr><tr><td>（削除）</td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.1.</td><td>速度計の表示は、運転者の直接視界内にあり、昼間及び夜間（昼間のみ運行する自動車にあっては昼間）において明瞭に判読できるものでなければならない。速度の指示範囲は、当該自動車に対して自動車製作者が定める最高速度を包含するものであるものとする。<br><br>The display of the speedometer shall be located within the direct field of view of the driver and must be clearly legible both day and night. （In the case of vehicles operated only during the day, only daytime legibility is required.）</td><td>（略）</td></tr></table></td><td>TRIAS 46-J088R039-03<br>速度計試験<br>（略）<br><br>付表<br>Attached Table<br>速度計の試験記録及び成績<br>Speedometer Test Data Record Form<br>（略）<br>1. 試験自動車及び装置の型式<br>Test vehicle and/or Device<br><table><tr><td>（略）</td><td></td></tr><tr><td>速度計／走行距離計の製作者及び型式<br>Manufacturer and Type of Speedometer/Odometer</td><td></td></tr><tr><td>（略）</td><td></td></tr></table><br>2.～4. （略）<br>5. 試験成績<br>Test results<br><table><tr><td>5.<br>[3.]</td><td>仕様<br>Specifications</td><td></td></tr><tr><td>5.1.</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr><tr><td>5.2.<br>[3.1.]</td><td>スピードメーター<br>Speedometer<br>スピードメーターの表示装置は運転者の直接視界内に配置するものとし、昼間でも夜間でも明瞭に読み取れなければならない。表示速度の範囲は、メーカーが指定した当該型式車両の最高速度を含む程度に十分に広くなければならない。<br>The display of the speedometer shall be located within the direct field of view of the driver and must be clearly legible both day and night. The range of speeds displayed must be sufficiently wide to include the maximum speed of this type of</td><td>（略）</td></tr></table></td></tr>
</table>

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | The range of speeds displayed must be sufficiently wide to include the maximum speed of this type of vehicle as stated by the manufacturer. | | | vehicle as stated by the manufacturer. | |
| 3.1.1. | 速度計の目盛標識は、1、2、5 又は 10km/h のいずれかであるものとする。<br>The graduation on the speedmeters shall be 1, 2, 5 or 10 km/h. | 適・否<br>Pass Fail | （新設） | | |
| 3.1.2.<br>3.1.2.1.<br>3.1.2.2.<br>3.1.2.3. | 速度計の数値標識は、次の要件に適合しなければならない。<br>数値標識の最高値が 200km/h 以下の速度計にあっては、20km/h 以下の間隔で表示すること。<br>数値標識の最高値が 200km/h を超える速度計にあっては、30km/h 以下の間隔で表示すること。<br>速度計の数値標識の間隔は一定でなくてもよい。<br>The numerical values of the speed shall be indicated on the display as follows:<br>when the highest value on the display does not exceed 200 km/h, speed values shall be indicated at intervals not exceeding 20 km/h. When the maximum value on the display exceeds 200 km/h, then the speed values shall be indicated at intervals not exceeding 30 km/h. The indicated numerical speed value intervals need not be uniform. | （略） | 5.2.1.<br>[3.1.1.]<br>[3.1.2.]<br>[3.1.2.1.]<br>[3.1.2.2.]<br>[3.1.2.3.] | カテゴリーM、N、ならびに L3、L4、L5 および L7 の車両向けスピードメーターの場 合、目盛は 1、2、5 または 10km/h とする。表示装置に表示する速度の数値は次の とおりとする。表示装置上の最大値が 200km/h 以下の場合は、20km/h を超えない 間隔で速度値を表示するものとする。表示装置上の最大値が 200km/h を超える場合 は、30km/h を超えない間隔で速度値を表示するものとする。表示速度値の間隔は 均一でなくてもよい。<br>In the case of speedometers intended for vehicles of Categories M, N, and L3, L4, L5, and L7 the graduation shall be 1, 2, 5 or 10 km/h. The numerical values of the speed shall be indicated on the display as follows: when the highest value on the display does not exceed 200 km/h, speed values shall be indicated at intervals not exceeding 20 km/h. When the maximum value on the display exceeds 200 km/h, then the speed values shall be indicated at intervals not exceeding 30 km/h. The indicated numerical speed value intervals need not be uniform.<br>設定によって運転者が km/h か mph（マイル時速）の速度単位を選択することがで きる場合は、いかなる時点においても km/h か mph のいずれかでのみ速度を表示することができる。対応する単位を恒久的に表示するものとする。<br>If a setting makes it possible for the driver to choose between the speed in km/h and mph (miles per hour), then the speed may be displayed only in either km/h or mph at any one time. The | （略） |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | corresponding unit shall permanently be displayed. | |
| （削除） | | | 5.2.2. ～ 5.3.6.2. [3.2.6.2.] | （略） | （略） |
| 3.3. | 速度計の指度は自動車の走行時の速度を下回ってはならないものとする。3.2.5.の試験速度及び試験速度間において、速度計の指度 V1 は、自動車の走行時の速度 V2 の間において次の関係式に適合しなければならない。<br>The speed indicated shall not be less than the true speed of the vehicle. At the test speeds specified in paragraph 5.3.5. above, there shall be the following relationship between the speed displayed (V1) and the true speed<br>$0 \leqq (V_1 - V_2) \leqq 0.1V_2 + 4km/h$ | | 5.4. [3.3.] | 表示速度が車両の実速度未満であってはならない。上記の 5.3.5 項で規定したテスト速度で、表示速度（V1）と実速度（V2）間の関係は以下のとおりでなければならない。<br>The speed indicated shall not be less than the true speed of the vehicle. At the test speeds specified in paragraph 5.3.5. above, there shall be the following relationship between the speed displayed (V1) and the true speed<br>$0 \leqq (V_1 - V_2) \leqq 0.1V_2 + 4km/h$ | |

付表 2
Attached Table 2

走行距離計の試験記録及び成績
Odometer Test Data Record Form

| | |
|---|---|
| 試験期日<br>Test data | 年 月 日<br>Y. M. D. |
| 試験場所<br>Test site | |
| 試験担当者<br>Tested by | |

1.試験自動車及び装置の型式
Test vehicle and/or Device

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式（類別）<br>Make and Type (variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

（新設）

## 新

| | | |
|---|---|---|
| 走行距離計の製作者及び型式<br>Manufacturer and Type of Odometer | | |
| 種類<br>Category | | |

2.試験条件
Vehicle condition

| | | |
|---|---|---|
| 試験時に装着されるタイヤの呼び<br>The designation of tires fitted during test | 前軸<br>Front axle | |
| | 後軸<br>Rear axle | |
| 装着されるタイヤの通常走行空気圧<br>Normal running pressure of tires fitted | 前軸<br>Front axle | kPa |
| | 後軸<br>Rear axle | kPa |
| 試験車重量<br>Weight of test vehicle | | kg |
| | 前軸<br>Front axle | kg |
| | 後軸<br>Rear axle | kg |

3.試験機器
Test equipment

| | |
|---|---|
| 車速測定装置<br>Vehicle speed Measuring Device | |
| 実走行距離測定装置<br>True distance travelled Measuring Device | |

4.備考
Remarks

5.試験成績
Test results

| | | |
|---|---|---|
| 5. | 仕様<br>Specifications | |
| 5.5. | (削除) | (略) |

## 旧

5.試験成績
Test results

| | | |
|---|---|---|
| 5.<br>[3.] | 仕様<br>Specifications | |
| 5.5. | オドメーター装置 | (略) |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | （略） | | | Odometer Equipment<br>（略） | |
| （削除） | | | 5.7. | オドメーター装置の精度は、附則４で規定するテスト手順に従ってテストするものとする。<br>The accuracy of the odometer equipment shall be tested in accordance with the test procedure prescribed in Annex 4. | （略） |
| 5.9. | （略） | （略） | 5.9. | （略） | （略） |
| 5.10 | （削除）<br>（略） | （略） | 5.10 | オドメーター：一般要件<br>Odometer - General<br>（略） | |
| 5.11.～<br>5.11.1. | （略） | （略） | 5.11.～<br>5.11.1. | （略） | （略） |
| 5.12. | （削除）<br>（略） | （略） | 5.12. | オドメーター：不正改造防止およびセキュリティ管理<br>Odometer - Anti-Tampering and Security Management<br>（略） | （略） |

TRIAS 99-004-02

**燃料消費率試験（定速走行）**

1. （略）
2. 試験自動車

   試験自動車は、次に掲げる状態とする。

   2.1 重量は、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）第２条第１項第９号に定める積車状態であること。ただし、積車状態より重い重量で試験を実施してもよい。

   2.2 自動車点検基準等に基づき点検・整備されていること。

   2.3 エンジンフードは、閉じていること。

   2.4 タイヤの空気圧は、試験自動車が走行前（冷間）に水平面で静止している状態で測定した場合に、自動車製作者が指定する空気圧であること。

   2.5 燃料消費率の測定に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. （略）

TRIAS 99-004-02

**燃料消費率試験（定速走行）**

1. （略）
2. 試験自動車

   試験自動車は、次に掲げる状態とする。

   2.1 重量は、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）第２条第１項第９号に定める積車状態であること。

   2.2 自動車点検基準等に基づき点検・整備されていること。

   2.3 エンジンフードは、閉じていること。

   2.4 タイヤの空気圧は、試験自動車が走行前（冷間）に水平面で静止している状態で測定した場合に、諸元表に記載された空気圧であること。

   2.5 燃料消費率の測定に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

3. （略）
4.

| 新 | 旧 |
|---|---|
| 別表<br>◎試験自動車<br><br>\| \| 項　　目 \| 末　尾　処　理 \|<br>\| 試 \| 試験時車両総重量 \| 整数値まで記載　(kg) \|<br>\| 試 \| タイヤ空気圧 \| 自動車製作者が指定する値　(kPa) \|<br><br>付表　(略) | 別表<br>◎試験自動車<br><br>\| \| 項　　目 \| 末　尾　処　理 \|<br>\| 試 \| 試験時車両総重量 \| 整数値まで記載　(kg) \|<br>\| 試 \| タイヤ空気圧 \| 諸元表記載値　(kPa) \|<br><br>付表　(略) |
| TRIAS 99-013-01<br>**一充電走行距離及び交流電力量消費率試験（定速走行（二輪））**<br><br>1.　(略)<br>2. 試験二輪車等<br>試験二輪車等は、次に掲げる状態とする。<br>2.1　主電池は、自動車製作者指定の電池を用い、適正に管理されたものであること。<br>2.2　主電池が搭載された状態で慣らし走行されていること。<br>2.3　自動車点検基準等に基づき点検・整備されていること。<br>2.4　重量は、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第1条第1項第6号に定める空車状態の二輪車等に1人の人員が乗車し、又は1人の人員が乗車した重量に相当する物品が積載された重量（以下「試験二輪車等重量」という。）であること。なお、側車付二輪自動車については、2人の人員が乗車し、又は2人の人員が乗車した重量に相当する物品が積載された試験二輪車等重量とする。この場合における人員1人の重量は、55kg以上 75kg以下とする。<br>2.5　タイヤ空気圧は、試験二輪車等が走行前（冷間）に水平面で静止している状態で測定した場合に、自動車製作者が指定する値であること。<br>3.　(略)<br>別表<br><br>◎　試験二輪車等 | TRIAS 99-013-01<br>**一充電走行距離及び交流電力量消費率試験（定速走行（二輪））**<br><br>1.　(略)<br>2. 試験二輪車等<br>試験二輪車等は、次に掲げる状態とする。<br>2.1　主電池は、自動車製作者指定の電池を用い、適正に管理されたものであること。<br>2.2　主電池が搭載された状態で慣らし走行されていること。<br>2.3　自動車点検基準等に基づき点検・整備されていること。<br>2.4　重量は、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第1条第1項第6号に定める空車状態の二輪車等に1人の人員が乗車し、又は1人の人員が乗車した重量に相当する物品が積載された重量（以下「試験二輪車等重量」という。）であること。なお、側車付二輪自動車については、2人の人員が乗車し、又は2人の人員が乗車した重量に相当する物品が積載された試験二輪車等重量とする。この場合における人員1人の重量は、55kg又は75kgとする。<br>2.5　タイヤ空気圧は、試験二輪車等が走行前（冷間）に水平面で静止している状態で測定した場合に、諸元表に記載された値であること。<br>3.　(略)<br>別表<br><br>◎　試験二輪車等 |

| 新 | | |
|---|---|---|
| 項　　目 | | 末　尾　処　理 |
| 試 | 試験速度 | 目標試験速度を記載（km/h） |
| 試 | 最高出力 | 諸元表記載値（kW/min$^{-1}$｛rpm｝） |
| 試 | 定格出力 | 諸元表記載値（kW/min$^{-1}$｛rpm｝） |
| 試 | 減速比 | 小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 |
| 試 | 走行距離 | 整数値まで記載（km） |
| 試 | 車両重量 | 諸元表記載値（kg） |
| 試 | 試験二輪車等重量 | 整数値まで記載（kg） |
| 試 | タイヤの空気圧 | 自動車製作者が指定する値（kPa） |

付表

◎試験路
Proving ground
試験路長
Test road distance　　m

天　候　Weather　　気　温　Ambient temperature　℃(K)　　大気圧　Atmospheric pressure　　kPa　　風　速　Wind velocity　m/s

| 旧 | | |
|---|---|---|
| 項　　目 | | 末　尾　処　理 |
| 試 | 試験速度 | 目標試験速度を記載（km/h） |
| 試 | 最高出力 | 諸元表記載値（kW/min$^{-1}$｛rpm｝） |
| 試 | 定格出力 | 諸元表記載値（kW/min$^{-1}$｛rpm｝） |
| 試 | 減速比 | 諸元表記載値 |
| 試 | 走行距離 | 整数値まで記載（km） |
| 試 | 車両重量 | 諸元表記載値（kg） |
| 試 | 試験二輪車等重量 | 整数値まで記載（kg） |
| 試 | タイヤの空気圧 | 諸元表記載値（kPa） |

付表

◎試験路
Proving ground
試験路長
Test road distance　　m

天　候　Weather　　気　温　Ambient temperature　kPa　　大気圧　Atmospheric pressure　　kPa　　風　速　Wind velocity　m/s

附則（令和８年10月28日規程第21号）

この規程は、令和８年11月５日から施行する。

TRIAS 43(11)-J134-01

# 眠気警報装置試験

1. 総則

眠気警報装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める別添「眠気警報装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

2.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

2.2 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。

2.3 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。

付表
Attached Table

# 眠気警報装置の試験記録及び成績

Driver Drowsiness and Attention Warning (DDAW) System Test Data Record Form

| | |
|---|---|
| 試験期日<br>Test date | |
| 試験場所<br>Test site | |
| 試験担当者<br>Tested by | |

1. 試験自動車
Test vehicle

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式(類別)<br>Make and Type(variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

2. 眠気警報装置の仕様
Specification of DDAW system

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 装置の名称及び型式<br>Make and type of device | | | | | | |
| 検知方式<br>Means of assessing drowsiness level | | | | | | |
| 眠気評定値の種類<br>Kind of assessing drowsiness level | | | | | | |
| 報知の種類<br>Kind of warning for driver | | 視覚<br>Visual | | 聴覚<br>Acoustical | | 触覚<br>Haptic |

3. 試験機器
Test equipment

| 試験機器<br>Test equipment | メーカー・型式・シリアル番号<br>Manufacturer・Type・Serial number | 検定日<br>Test date | 検定有効日<br>Expiry date |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

4. 備考
Remarks

5. 試験成績
Test results

| | | |
|---|---|---|
| 3. | 要件<br>Requirement | |
| 3.1. | 機能概要<br>眠気警報装置は、運転者の眠気の状態を検知し、眠気の状態が眠気閾値に達した場合に安全運転を継続できないおそれがあると判断し、運転者への報知を行う。<br><br>Functional Overview<br>DDAW system detects the driver's level of drowsiness, and When the level of drowsiness reaches a drowsiness threshold, the system determines that the driver may be unable to continue driving safely and provides a warning to the driver. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 3.2. | 運転者の眠気の検知<br>眠気警報装置は、直接検知方式及び間接検知方式のいずれか又は両者を組み合わせて運転者の眠気を検知する。<br><br>Detection of Driver Drowsiness<br>The DDAW system shall assess driver drowsiness by direct means and/or indirect means. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 3.2.1. | 眠気警報装置は、運転者の眠気の状態が、ORD評定値D5以上又はKSS評定値8以上であると評価される状態を検知したときに、運転者に報知するものとする。<br><br>The DDAW system shall provide a warning to the driver at a level of drowsiness which is equivalent to or above level 8 on the KSS or level D5 on the ORD. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 3.2.2. | 眠気警報装置は、運転者の眠気の状態が、ORD評定値D5未満又はKSS評定値8未満であると評価される状態を検知したときに、運転者に報知してもよい。ただし、不要な報知の発生率が著しく高くならないよう設計されているものとする。<br><br>The DDAW system may provide a warning to the driver at a level of drowsiness which is level 8 below on the KSS or level D5 below on the ORD.However, the system shall be designed so that the occurrence rate of unnecessary warnings does not become excessively high. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 3.3. | 運転者の報知方法<br>運転者への報知方法は視覚によるものを必須とし、聴覚、触覚、緩減速等による体感等の方法のうち少なくともいずれか一つ以上を組み合わせるものとする。<br><br>Driver Warning Method<br>The method of warning the driver shall include a visual warning as a mandatory means and shall be combined with at least one of the following: an acoustic, a haptic, or a physical sensation resulting from measures such as gradual deceleration. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 3.4. | 故障時の処置<br>眠気警報装置は、その機能に故障が生じた場合に、運転者が運転者席から容易に確認できる故障表示を行うこと。<br><br>Measures in the Event of a Failure<br>The DDAW system shall provide a failure indication that can be easily recognized by the driver from the driver's seating position when a malfunction occurs in the system. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |
| 5. | 判定基準<br>Judgement | |
| | 4.の試験を行った結果、眠気警報装置が適切に眠気を検知し、かつ報知を行う場合は適合とする。この場合において、眠気検知の平均感度が40%以上となるものは適合とみなす。<br><br>As a result of the tests specified in Section 4, the DDAW system shall be deemed compliant if it appropriately detects driver drowsiness and provides a warning to the driver. In this case, the system shall be considered compliant if the average sensitivity of drowsiness detection is 40% or greater. | 適 ／ 否<br>Pass Fail |

TRIAS 43(11)-R182-01

# 眠気警報装置試験（協定規則第 182 号）

1. 総則

眠気警報装置試験（協定規則第 182 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 182 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. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

2.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

2.2 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。

2.3 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

付表
Attached Table

# 眠気警報装置の試験記録及び成績

Driver Drowsiness and Attention Warning (DDAW) System Test Data Record Form

| | | | |
|---|---|---|---|
| 試験期日<br>Test date | | | |
| 試験場所<br>Test site | | | |
| 試験担当者<br>Tested by | | | |
| 改訂番号<br>Series No. | | 補足改訂番号<br>Suppl. No. | |

1. 試験自動車
Test vehicle

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式(類別)<br>Make and Type(variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

2. 眠気警報装置の仕様
Specification of DDAW system

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 装置の名称及び型式<br>Make and type of device | | | | | | |
| 眠気評価方法<br>Means of assessing drowsiness level | | | | | | |
| 報知の種類<br>Kind of warning for driver | | 視覚<br>Visual | | 音響<br>Acoustical | | 触覚<br>Haptic |

3. 試験機器
Test equipment

| 試験機器<br>Test equipment | メーカー・型式・シリアル番号<br>Manufacturer・Type・Serial number | 検定日<br>Test date | 検定有効日<br>Expiry date |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

4. 備考
Remarks

5. 試験成績
Test results

| 要件<br>Requirements | | 適合性<br>Conformity |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | |
| 5. | 技術要件<br>Technical requirements | |
| 5.1. | 適用<br>Applicability | |
| 5.1.1. | 上記2.4.項の定義を満たすDDAWシステムを取り付けた車両は、下記5.2.項から5.7.項に定められている要件を満たすものとする。<br>Any vehicle fitted with a DDAW system meeting the definition in paragraph 2.4. above,shall meet the requirements set out in paragraphs 5.2. to 5.7. below. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2. | 一般技術要件<br>General technical requirements | |
| 5.2.1. | DDAWシステムは、運転者の眠気レベルを監視し、車両のHMIを通じて運転者に警告を発するものとする。<br>A DDAW system shall monitor a driver's level of drowsiness and alert the driver through the vehicle HMI. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.2. | DDAWシステムは、実走行条件下におけるシステム誤判定率(誤検知)を回避または最小化するよう設計されるものとする。<br>The DDAW system shall be designed to avoid or minimize the system error rate (false positive) under real driving conditions. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.3. | DDAWシステムおよび運転者の注意散漫時に警告を発する他のすべてのシステムは、1 つの動作が両システムを作動させる場合において、警告が重複し、または別個かつ同時に、もしくは混乱を招く形で運転者に発せられることのないよう設計されるものとする。<br>The DDAW system and any other system which warns the driver when they are distracted, shall be designed to avoid overlap and not prompt the driver separately and concurrently, or in a confusing manner, where one action triggers both systems. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.4. | DDAWシステムの有効性は、磁界または電界によって悪影響を受けてはならないものとする。これは、技術的要件を満たし、UN規則No. 10の06改訂シリーズ以降の経過措置を遵守することによって証明するものとする。<br>The DDAW system and any other system which warns the driver when they are distracted, shall be designed to avoid overlap and not prompt the driver separately and concurrently, or in a confusing manner, where one action triggers both systems. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3. | DDAWシステムの制御<br>DDAW system control | |
| 5.3.1. | 運転者がDDAWシステムを手動で無効化することはできないものとする<br>It shall not be possible for the driver to manually deactivate the DDAW | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.1.1. | ただし、DDAWシステムのHMI警告については、運転者が手動で無効化できてもよい。<br>It may however be possible for the driver to manually deactivate the DDAW system HMI warnings. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.1.2. | DDAWシステムのHMI警告を手動で無効化した後、運転者は、無効化時の操作回数を超えない操作によって、当該HMI 警告を再有効化できるものとする。<br>Following manual deactivation of the DDAW system HMI warnings, it shall be possible for the driver to re-activate the system HMI warnings by taking no more than the same number of actions as were required to deactivate it. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.2. | メーカーが事前に定義している場合、DDAWシステムは以下の状況で自動的に無効化されてもよい。<br>(a) 他のシステムが、持続的に動的運転タスク全体を引き継ぐ場合、<br>(b) 人間の運転者を補助して縦方向および横方向の動きを持続的に制御する運転者操作型の車両システムが作動中で、当該システムに、運転者の覚醒度低下を包括的に評価し、眠気があると評価された際に車両のHMIを介して運転者に警告する運転者監視システムが含まれている場合。<br><br>Where pre-defined by the manufacturer, the DDAW system may be automatically deactivated in the following situations:<br>(a) When another system takes over the entire dynamic driving task on a sustained basis;<br>(b) When a driver-operated vehicle system, assisting a human driver in controlling the longitudinal and lateral motion on a sustained basis, is active and contains a driver monitoring system that will comprehensively assess the driver's reduced alertness and warn the driver via the vehicle's HMI when they are assessed to be drowsy. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.2.1. | DDAW システムは、自動的な無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰するものとする。<br><br>The DDAW system shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to its automatic deactivation are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.2.2. | 5.3.2.項(a) の文脈において、動的運転タスクとは、旅行計画、目的地および経由地点の選択などの戦略的機能を除き、車両の操作に必要なすべてのリアルタイム操作機能および戦術機能を含むものとし、以下のサブタスクを含むものとする。<br>(a) 操舵による車両横方向運動の制御(操作)、<br>(b) 加速および減速による車両縦方向運動の制御(操作)、<br>(c) 物体および事象の検出、認識、分類、ならびに応答準備による走行環境の監視(操作および戦術)、<br>(d) 物体および事象への対応の実行(操作および戦術)、<br>(e) 操作計画の策定(戦術)、<br>(f) 照明、警音器、方向指示またはジェスチャーによる視認性の向上(戦術)。<br><br>In the context of paragraph 5.3.2.(a), the dynamic driving task shall include all real time operational functions and tactical functions required to operate the vehicle, excluding strategic functions such as trip scheduling, and selection of destinations and waypoints,<br>and including the following subtasks:<br>(a) Lateral vehicle motion control via steering (operational);<br>(b) Longitudinal vehicle motion control via acceleration and deceleration (operational);<br>(c) Monitoring the driving environment via object and event detection, recognition, classification, and response preparation (operational and tactical);<br>(d) Object and event response execution (operational and tactical);<br>(e) Manoeuvre planning (tactical);<br>(f) Enhancing conspicuity via lighting, sounding the horn, signalling or gesturing(tactical). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.3. | 他の運転支援システムが差し迫った危険または重大な状況について警告を発している条件下では、DDAWシステムによる眠気警告の発出は自動的に抑制されてもよい。<br><br>The emission of drowsiness warnings by the DDAW system may be automatically suppressed under conditions in which other driving assistance system are warning about an imminent danger or a critical situation. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.3.1. | 眠気警告機能は、自動的な抑制に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰するものとする。<br><br>The drowsiness warning function shall be automatically reinstated as soon as the conditions that led to its suppression are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.4. | HMI警告を含むDDAWシステムは、パワートレインの起動ごとに通常動作モードへ自動復帰するものとする。車両メーカーは、この自動復帰を以下のいずれかの条件に依存させることを選択できる。<br>The DDAW system, including HMI warnings, shall be automatically reinstated to normal operation mode at each initiation of the powertrain.The vehicle manufacturer can choose to make such automatic reinstatement to be dependent upon one of the following conditions: | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.4.1. | 運転者のドアが開放されたこと、<br>the driver's door having been opened; | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.4.2. | 車両が最大15 分間停止されたこと。<br>the vehicle being switched off for a maximum period of 15 minutes. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.5. | DDAWシステムは、車速が70km/h を超えると自動的に作動するものとする。<br>The DDAW system shall be automatically activated above the vehicle speed of 70 km/h. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.6. | DDAWシステムは作動後、車速が65km/h から130km/h まで、または車両の最高速度のいずれか低い方の範囲内で正常に動作するものとする。<br>Once activated, the DDAW system shall operate normally within the vehicle speedrange of 65 km/h to 130 km/h or the vehicle's maximum speed, whichever is lower. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.6.1. | DDAWシステムは、車速が130km/h を超える場合でも自動的に無効化されないものとする。ただし、性能低下状態に応じてシステムの挙動を適応させることができる。<br>The DDAW system shall not be automatically deactivated at a vehicle speed of above 130 km/h, although the system's behaviour can be adapted to the degraded situation. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.7. | 5.3.5.項に定める作動基準を車両が満たした直後のシステム起動フェーズに必要な時間は、5分未満とする。<br>There shall be less than 5 minutes required for a system start-up phase immediately following the vehicle meeting the activation criteria set out in paragraph 5.3.5. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.8. | システム学習フェーズは、システム起動フェーズ完了後、かつ5.3.項および5.4.項に定めるDDAW システムの通常動作に関するすべての条件が満たされた時点で開始されるものとする。<br>The system learning phase shall begin once the system start-up phase is completed and all conditions for the normal operation of the DDAW system referred to in paragraphs 5.3. and 5.4. are met. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.8.1. | システム学習フェーズ中に警告が発せられた場合、当該システム学習フェーズは終了したものとみなされる。<br>If a warning is provided during the system learning phase, the system learning phase is considered over. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4. | 環境条件<br>Environmental conditions | |
| 5.4.1. | DDAWシステムは、昼夜を問わず有効に動作するものとする。<br>The DDAW system shall operate effectively during the day and night. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.4.2. | DDAWシステムは、システム動作を制限する気象条件が存在しない場合に動作するものとする。メーカーは、附則4、2.1.2.項に従い、気象条件によるシステムの制限事.項、技術的課題および当該気象条件下におけるシステム挙動の戦略を文書化しなければならない。<br><br>The DDAW system shall operate in absence of weather conditions limiting the system's operation. The manufacturer is required to document the system limitations caused by weather conditions, including the technical challenge and the strategy for the system's behaviour in these given weather conditions, in accordance with Annex 4, paragraph 2.1.2. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4.3. | 少なくとも、DDAWシステムは、中央分離帯の有無にかかわらず、車線両側に車線マークが視認可能な場合において、複数車線の分離道路において有効に動作しなければならない。<br><br>At a minimum, the DDAW system shall work effectively on a multi-lane divided road, with or without a central divide, when lane markings are visible on both sides of the lane. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5. | 運転者の眠気監視<br>Monitoring driver drowsiness | |
| 5.5.1. | DDAWシステムは、直接的手段および／または間接的手段により、運転者の眠気を評価するものとする。<br>The DDAW system shall assess driver drowsiness by direct means and/or indirect means. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.1.1. | 間接的手段を用いる場合、眠気のある運転者を評価するための指標として用いられる車両の挙動には、以下が含まれるが、これらに限定されない。<br>(a) 運転者の操舵における微小修正回数の減少と、大きくかつ急激な修正回数の増加の組み合わせ、<br>(b) 車両の横方向車線位置のばらつきの増加。<br><br>In the case of indirect means, vehicle behaviour used as indicators to assess a drowsy driver may include but are not limited to the following:<br>(a) A reduction in the number of micro-corrections within driver steering, paired with an increase in the number of large and fast corrections;<br>(b) An increase in the variability of a vehicle's lateral lane position. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2. | DDAWシステムは、本規則第2.9.項で定義される基準眠気尺度(カロリンスカ眠気尺度、以下「KSS」という)において、8以上に相当する眠気レベルで運転者に警告を発するものとする。<br><br>The DDAW system shall provide a warning to the driver at a level of drowsiness whichis equivalent to or above 8 on the reference sleepiness scale defined in paragraph 2.9. ofthis Regulation (the Karolinska Sleepiness Scale, hereinafter referred to as the "KSS"). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.1. | DDAWシステムは、KSSのレベル7に相当する眠気レベルにおいて、運転者に警告を発してもよい。<br>The DDAW system may provide a warning to the driver at a level of drowsiness whichis equivalent to level 7 on the KSS. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.5.2.2. | さらに、メーカーは、警告の前にHMI上で情報戦略を実施してもよい。<br>In addition, the manufacturer may implement an information strategy on the HMI prior to the warning. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.5.2.3. | メーカーは、附則4、付録1に従い、検証テストを実施するものとする。<br>The manufacturer shall carry out validation testing in accordance with Annex 4 - Appendix 1. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6. | ヒューマンマシンインターフェース要件<br>Human-machine interface requirements | |
| 5.6.1. | 警告の性質<br>Warning nature | |

| | | |
|---|---|---|
| 5.6.1.1. | DDAW システムが運転者に警告を発するために使用する視覚警告、音響警告またはその他の警告(触覚警告を含む)は、トリガー挙動の発生後、可能な限り速やかに提示されるものとし、運転者による確認が行われるまで段階的に連鎖または強化されてもよい。<br>運転者による確認として認められるもの:DDAW システムに使用される入力に基づく、運転挙動が改善(当該戦略はメーカーが提供する文書に記載される)。<br><br>Visual and acoustic or any other warning (including haptic) used by the DDAW system to alert the driver shall be presented as soon as possible after occurrence of the trigger behaviour and may cascade and intensify until acknowledgement thereof by the driver.<br>Can be accepted as acknowledgement by the driver: an improvement of the driving behaviour based on the input(s) used for the DDAW system (strategy to be described in the documentation provided by the manufacturer). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.2. | 視覚警告<br>Visual warning | |
| 5.6.2.1. | 視覚警告は、昼間および夜間において運転者が容易に視認および認識でき、かつ他の警告と区別できる位置に設置されるものとする。<br><br>The visual warning shall be located so as to be readily visible and recognisable indaylight and at night-time by the driver and distinguishable from other alerts. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.2.2. | 視覚警告は、点灯または点滅する表示(例:テルテール、ポップアップメッセージ)とする。<br><br>The visual warning shall be a steady or flashing indication (e.g. tell-tale, pop-upmessage). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.2.3. | DDAW システムの視覚警告を目的として新たに開発される記号は、ISO 2575:2010+A7:2017 K.21 および/または<br>ISO 2575:2010+A7:2017 K.24 と類似の要素を用い、整合性を保つよう構成されることが推奨される。<br><br>Any new symbols developed for the purpose of a DDAW system visual warning are recommended to be constructed using similar elements to and keeping coherence with ISO 2575:2010+A7:2017 K.21 and/or ISO 2575:2010+A7:2017 K.24. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6.2.4. | 日照、薄暮、および夜間条件下における記号と背景のコントラストは、ISO 15008:2017 に準拠することが推奨される。<br><br>The contrast of the symbol with the background in sunlight, twilight and night conditions are recommended to be in accordance with ISO 15008:2017. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6.2.5. | 以下の視覚警告と背景色の組み合わせは使用してはならない:<br>赤/緑、黄/青、黄/赤、赤/紫。<br><br>The following visual alert and background colour combinations should not be used: red/green; yellow/blue; yellow/red; red/violet. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3. | 音響警告<br>Acoustic warning | |
| 5.6.3.1. | 音響警告は、運転者によって容易に認識されるものとする。<br>The acoustic warning shall be easily recognised by the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.2. | 音響警告の大部分は、周波数範囲200から8,000Hz および振幅範囲50から90dBに収まるものとする。車両メーカーは、周囲の騒音レベルに応じて振幅を調整してもよい。<br><br>A majority of the acoustic warning shall fall within the frequency range of 200-8,000 Hzand amplitude range of 50-90 dB. The vehicle manufacturer may adjust the amplitude depending on the surrounding noise level. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.3. | 音声警告が使用される場合、使用される語彙は、視覚警告の一部として使用される本文と一致するものとする。<br><br>If speech alerts are utilized, the vocabulary used shall be consistent with any text used as part of the visual alert. | 有 / 無<br>Yes No<br>適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.6.3.4. | 音響警告の可聴部分は、運転者がそれを理解できる十分な時間以上持続するものとする。<br>The audible portion of the alert shall last for at least the duration that allows the driver to understand it. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.4. | 触覚警告<br>Haptic warning | |
| 5.6.4.1. | 触覚警告は、運転者が認識可能なものでなければならず、運転者の注意を喚起すると想定されるいずれかのインターフェースを通じて直接的または間接的に発せられるものとする。<br>The haptic warning shall be noticeable by the driver and be provided directly or indirectly through any interface expected to attract the attention of the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7. | DDAWシステム故障の警告<br>DDAW system failure warning | |
| 5.7.1. | 恒久的故障<br>Permanent failures | |
| 5.7.1.1. | 各DDAWシステムの自己診断の各実行の間隔は過度に長くてはならず、また電気的に検出可能な故障が発生した場合には、故障警告信号の表示に遅延があってはならないものとする。<br>There shall not be an appreciable time interval between each DDAW system self-check, and subsequently there shall not be a delay in displaying the failure warning signal in the case of an electrically detectable failure. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.2. | DDAWシステムに恒久的故障が検出され、その結果本規則の要件を満たさなくなった場合、一定の視覚的故障警告信号(例:当該システムに関連する診断故障コードを反映した警告、テルテール、ポップアップメッセージ)を発するものとする。<br>A constant visual failure warning signal (e.g. warning reflecting the relevant Diagnostic Trouble Codes for the system, tell-tale, pop-up message) shall be provided when there is a permanent failure detected in the DDAW system as a result of which the system does not meet the requirements of this | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.3. | 非電気的故障状態(例:センサの遮蔽、ただし太陽光による一時的な遮蔽を除く)が検出された場合、5.7.1.2.項に定める故障警告信号を表示するものとする。<br>Upon detection of a non-electrical failure condition (e.g. sensor obscuration, excluding temporary obscuration such as caused by sun glare), the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1.2. shall be displayed. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.2. | 一時的故障<br>Temporary failures | |
| 5.7.2.1. | 一時的な非電気的故障状態が検出された場合、5.7.1.2.項に定める故障警告信号を表示してもよく、補足情報として別の一時的な視覚的故障警告信号を使用してもよい。<br>Upon detection of a temporary non-electrical failure condition, the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1.2. may be displayed, and a different temporary visual failure warning signal may also be used as complementary information. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.7.3. | 5.7.1.2.項に記載の警告信号を作動させる故障であって、静止状態(車両が停止している状態)で検出されないものは、検出時に保持され、故障または欠陥が継続する限り、パワートレインの起動ごとに表示され続けるものとする。<br>Failures that activate the warning signal mentioned in paragraph 5.7.1.2., but which are not detected under static conditions (during which the vehicle is stationary), shall be retained upon detection and continue to be displayed from each initiation of the powertrain3,4, for as long as the failure or defect persists. | 適 / 否<br>Pass Fail |

5. 試験成績

Test results

| 要件<br>Requirements | | 適合性 |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | Conformity |
| 附則5 | 技術機関によるドライバー眠気注意散漫警告システムの文書パッケージおよびテストレポートの評価<br>Assessment by the Technical Service of the Driver Drowsiness and Attention Warning system documentation packages and test report | |
| 1. | 技術機関は、メーカーが附則4、付録1 に規定される検証基準を用いて、DDAWシステムが本規則5 .項に規定される技術要件を満たすことを証明しているかを確認しなければならない。少なくとも以下の行為が求められる。<br>(a) 報告された性能レベルが、本規則5.5.2 .項で規定される最低要求閾値を満たしていることの確認、<br>(b) テストレポートを精査し、同レポートに記載された基礎となる方法論が、<br>附則4、付録1 に定める要件を満たしているかの確認、<br>(c) メーカーが実施した検証テストのテストレポートの評価。<br><br>The Technical Service shall check that the manufacturer has proved that the DDAW system meets the technical requirements specified in paragraph 5. of this Regulation by using the validation criteria specified in Annex 4 – Appendix 1. At least the following actions are expected:<br>(a) check that the reported performance levels meet the required minimum thresholds referred to paragraph 5.5.2. of this Regulation;<br>(b) review the test report to verify whether the underlying methodology presented in the test report meets the requirements set out in Annex 4 – Appendix 1;<br>(c) perform an assessment of the test report from the validation testing carried out by the manufacturer. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 1.1. | テストレポートの評価では、実施されたテストから得られた基礎的証拠が、報告されたテスト結果と整合し、性能宣言が適切であると確認できる全体的効果を有しているかを検証するものとする。これには、外れ値の数など、参加者データにおける統計的異常の確認も含まれる。<br><br>The assessment of the test report shall verify whether the underlying evidence from the tests performed correspond with the reported test results to a level of overall effect such that the performance declaration is confirmed as being adequate. This includes assessing the participant data for statistical anomalies such as the number of outliers. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 1.2. | 技術機関は、テストレポートの評価にあたり、裁量により適切な手段を用いることができる。これには、技術機関が選定したテスト走行の完全な生データセット(解析から除外されたデータを含む)の確認、および収集されたデータに基づく検証テストの一部再実施が含まれる(ただし、睡眠ビデオ解析などの限定的な検証方法においてのみ可能な場合がある)。<br>The Technical Service may use means at its discretion for the assessment of the test report. Such means may include a review of the full raw data sets from a selection of test drives chosen by the Technical Service (including any data that was excluded from the analysis) and re-running parts of the validation testing based on collected data (may only be possible for limited validation methods, such as sleep video analysis). | 有 / 無<br>Yes No |

| | | |
|---|---|---|
| 2. | 技術機関は、附則3に従いメーカーが文書パッケージの一部として提出したシステム機能に関する情報を考慮しつつ、メーカーが提案したテストプロトコルが眠気運転事象を検出する能力を有しているかを評価するものとする。技術機関は、提案されたプロトコルに基づいてテストを実施するものとする。<br><br>The Technical Service shall assess the capability of the test protocol proposed by the manufacturer to detect a drowsy driving event, including by considering the information on system functionality submitted by the manufacturer as part of the documentation package in accordance with Annex 3. The Technical Service shall also perform the test based on the proposed protocol. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| | 提案されたテストプロトコル:<br>The test protocol proposed by the manufacturer: | |
| 2.1. | DDAWシステムが眠気のある運転者に対して警告を発した時点で、テストは合格とみなされる。<br><br>The test shall be deemed to be passed as soon as the DDAW system provides a warning for a drowsy driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 2.2. | 眠気のある運転者への警告を発しなかった場合、技術機関は最大2回までテストを繰り返すことができる。<br><br>If the test fails to provide a warning for a drowsy driver, the Technical Service may repeat it up to two times. | 有 / 無<br>Yes No |
| 2.3. | 不合格となったテスト走行の根本原因は、技術機関によって分析され、その分析結果はテストレポートに添付されるものとする。根本原因がテスト設定の逸脱に起因すると結びつけられない場合、技術機関は、メーカーが提供したテストプロトコルに定義された当該パラメータの範囲内で、任意のパラメータ変化を用いたテストを実施することができる。<br><br>The root cause of any failed test run shall be analysed by the Technical Service and the analysis shall be annexed to the test report. If the root cause cannot be linked to a deviation in the test setup, the Technical Service may test any variation of a parameter within that parameter's range, as defined in the test protocol provided by the manufacturer. | 有 / 無<br>Yes No |
| | 不合格となったテスト走行の根本原因:<br>The root cause of any failed test run: | |
| 2.4. | 技術機関によって実施された各テストプロトコルのコードへの参照は、型式認可証の「備考」欄に記載し、所管当局がテストを実施した技術機関に対しテストプロトコルの提出を求めることができるようにする(例:市場監視活動を実施する場合)。<br><br>A reference to the code of the respective test protocol, which has been run by the Technical Service, shall be included in the ″Remarks″ section of the Type-Approval Certificate in order to allow competent authorities to request the test protocol from the Technical Service that carried out the test (for example, when performing market surveillance activities). | 適 / 否<br>Pass Fail |

TRIAS 43(12)-J135-01

# 脇見警報装置試験

1. 総則

脇見警報装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）に定める別添「脇見警報装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

2.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

2.2 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。

2.3 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。

付表
Attached Table

# 脇見警報装置試験

ADVANCED DRIVER DISTRACTION WARNING (ADDW) SYSTEM Test Data Record Form

| | |
|---|---|
| 試験期日<br>Test date | |
| 試験場所<br>Test site | |
| 試験担当者<br>Tested by | |

1. 試験自動車
Test vehicle

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式(類別)<br>Make and Type(variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

2. 脇見警報装置の仕様
Specification of ADDW system

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 装置の名称及び型式<br>Make and type of device | | | | | | |
| 報知の種類<br>Kind of warning for driver | | 視覚<br>Visual | | 聴覚<br>Acoustical | | 触覚<br>Haptic |

3. 試験機器
Test equipment

| 試験機器<br>Test equipment | メーカー・型式・シリアル番号<br>Manufacturer・Type・Serial number | 検定日<br>Test date | 検定有効日<br>Expiry date |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

4. 備考
Remarks

5. 試験成績
Test results

| | | |
|---|---|---|
| 3. | 要件<br>Requirements | |
| 3.1. | 一般要件<br>脇見警報装置は、運転者の脇見を検知し、その状態が継続した場合に運転者へ報知する機能を有するものでなければならない。<br><br>General Requirements<br>The ADDW system shall detect driver distraction and provide a warning to the driver when the distracted condition continues. | 適／否<br>Pass Fail |
| 3.2. | 脇見の検知<br>Detection of Driver Distraction | |
| 3.2.1. | 視認方向<br>脇見警報装置は、運転者の視認方向を前方視認エリア及び前方視認エリア以外に区分して判定できるものでなければならない。前方視認エリアは運転者が前方交通状況を確認するための視認範囲として、製作者等が前面ガラスの透明部分に設定する領域とする。<br><br>The ADDW system shall determine whether the driver's direction of gaze is within the forward viewing area or outside the forward viewing area. The forward viewing area is an area designated by the manufacturer within the transparent area of the windscreen as the field of view used by the driver to monitor traffic conditions ahead. | 適／否<br>Pass Fail |
| 3.2.4. | 検知要件<br>脇見警報装置は、顔向き、視線その他これらに類する情報を単独又は組み合わせて使用することにより脇見を検知できるものでなければならない。<br><br>Detection Requirements<br>The ADDW system shall be detect driver distraction by using head orientation, gaze direction, or other equivalent information, either individually or in combination. | 適／否<br>Pass Fail |
| 3.3. | 報知<br>脇見警報装置は、脇見を検知した場合に運転者へ報知を行うものでなければならない。報知は運転者が容易に認識できるものでなければならない。報知の方式、内容及び作動条件は車両製作者等が定めることができる。<br><br>Warning<br>The ADDW system shall provide a warning to the driver when driver distraction is detected. The warning shall be easily recognizable by the driver. The warning method, content, and activation conditions may be determined by the manufacturer. | 適／否<br>Pass Fail |
| 3.4. | 除外要件<br>次の場合には、脇見警報装置は判定又は報知を抑制することができる。<br>(1) 報知することにより運転者の運転操作への注意を著しく阻害するおそれがある場合<br>(2) 自動車の大きさ又は構造に起因して必要となる特有の視認行動を行っている場合<br>(3) 自動車の用途又は運行形態に起因して必要となる操作又は視認行動を行っている場合<br><br>Exclusions<br>The ADDW system may suppress its judgment or warning under the following :<br>(1)When providing a warning could significantly interfere with the driver's attention to driving operations;<br>(2)When the driver is performing visual confirmation behavior that is uniquely required due to the size or structure of the vehicle;<br>(3)When the driver is performing operations or visual confirmation behavior that are required due to the vehicle's intended use or operating conditions. | 有／無<br>Yes No |

| | | |
|---|---|---|
| 3.5. | 故障時の措置<br>脇見警報装置は、その機能に故障が生じた場合に、運転者が当該故障を認識できる表示を行わなければならない。<br><br>Measures in the Event of a Failure<br>The ADDW system shall provide a failure indication that enables the driver to recognize when a malfunction has occurred in the system. | 適／否<br>Pass Fail |
| 5. | 判定基準<br>Judgement | |
| | 4.の試験を行った結果、脇見警報装置が適切に脇見を検知し、かつ報知を行う場合は適合とする。<br><br>As a result of the tests specified in Section 4, the ADDW system shall be deemed compliant if it appropriately detects driver distraction and provides a warning to the driver. | 適／否<br>Pass Fail |

5. 試験成績

Test results

| No. | 車両速度<br>Speed | 視認方向<br>Direction of Gaze | 視認行動<br>Visual behavior | 脇見判定<br>Judgment | 報知<br>Warning | 備考<br>Remark |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |
| | | | | | 有 ／ 無<br>Yes No | |

TRIAS 43(12)-R183-01

# 脇見警報装置試験（協定規則第 183 号）

1. 総則

脇見警報装置試験（協定規則第 183 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 183 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. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

2.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

2.2 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。

2.3 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

付表
Attached Table

# 脇見警報装置の試験記録及び成績

Advanced Driver Distraction Warning (ADDW) System Test Data Record Form

| | | | |
|---|---|---|---|
| 試験期日<br>Test date | | | |
| 試験場所<br>Test site | | | |
| 試験担当者<br>Tested by | | | |
| 改訂番号<br>Series No. | | 補足改訂番号<br>Suppl. No. | |

1. 試験自動車の型式
Test vehicle

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式(類別)<br>Make and Type(variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

2. 脇見警報装置の仕様
Specification of ADDW system

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 装置の名称及び型式<br>Make and type of device | | | | | | |
| 報知の種類<br>Kind of warning for driver | | 視覚<br>Visual | | 音響<br>Acoustical | | 触覚<br>Haptic |

3. 試験機器
Test equipment

| 試験機器<br>Test equipment | メーカー・型式・シリアル番号<br>Manufacturer・Type・Serial number | 検定日<br>Test date | 検定有効日<br>Expiry date |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

4. 備考
Remarks

5. 試験成績

Test results

| 要件<br>Requirements | | 適合性<br>Conformity |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | |
| 5. | 技術要件<br>Technical requirements | |
| 5.1. | 適用<br>Applicability | |
| 5.1.1. | 上記2.1.項の定義を満たすADDWシステムを取り付けた車両は、下記5.2 .項から5.7.項に定められている要件を満たすものとする。<br>Any vehicle fitted with an ADDW system meeting the definition in paragraph 2.1. above, shall meet the requirements set out in paragraphs 5.2. to 5.7. below. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2. | 一般技術要件<br>General technical requirements | |
| 5.2.1. | ADDWシステムは、運転者の視覚的注意が運転操作に向けられていない状態を検知し、車両のHMIを通じて運転者に警告を発するものとする。<br>An ADDW system shall determine when the driver's visual attention is not directed towards the driving tasks and alert the driver through the vehicle HMI. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.2. | ADDW システムは、実走行条件下におけるシステム誤判定率(誤検知)を最小化するよう設計されるものとする。<br>The ADDW system shall be designed to minimize the system error rate (false positive) under real driving conditions. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.3. | ADDWシステムおよび運転者が眠気を催しているときに警告を発する他のすべてのシステムは、1 つの動作が両システムを作動させる場合において、警告が重複し、または別個かつ同時に、もしくは混乱を招く形で運転者に発せられることのないよう設計されるものとする。<br>The ADDW system and any other system which warns the driver when they are drowsy, shall be designed to avoid overlap and not prompt the driver separately and concurrently, or in a confusing manner, where one action triggers both systems. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.4. | ADDWシステムの有効性は、磁界または電界によって悪影響を受けてはならないものとする。これは、技術的要件を満たし、UN 規則No. 10の、06改訂シリーズ以降の経過措置を遵守することによって証明するものとする。<br>The effectiveness of the ADDW system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 or later series of amendments to UN Regulation No. 10. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3. | ADDWシステムの制御<br>ADDW system control | |
| 5.3.1. | ADDWシステムは、下記5.3.2.項から5.3.6.項に定める要件により別段の定めがない限り、20 km/h を超える速度で自動的に作動するものとする。車両メーカーの選択により、ADDW システムの自動作動をこれより低い車速に設定することもできる。<br>The ADDW system shall be automatically activated above the speed of 20 km/h, unless specified otherwise by the requirements laid down in paragraphs 5.3.2. to 5.3.6. below.The vehicle manufacturer may choose to set the automatic activation of the ADDW system at a lower speed. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.1.1. | システムが運転者の状態測定を開始し、自己較正を行うために、車速が20 km/h以上の走行について、累積1分までの期間が認められる。<br>A cumulative period of up to 1 minute of driving at speeds > 20 km/h is permitted for the system to begin measuring the driver state and to calibrate itself. | 有 / 無<br>Yes No |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.2. | 運転者は、メーカーが可能とすることを選択した場合には、ADDWシステムの警告またはADDWシステム自体のいずれか一方(または双方)を手動により無効化できるものとする。<br><br>It shall be possible for the driver to manually deactivate either the ADDW system warning or the ADDW system, depending on which of the two possibilities (or both) the vehicle manufacturer chose to make possible. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.3. | メーカーが事前に定義している場合、ADDWシステムは以下の状況で自動的に無効化されてもよい。<br>(a) 他のシステムが、持続的に動的運転タスク全体を引き継ぐ場合、<br>(b) たとえばUN 規則No. 171(運転者制御支援システム)に準拠した運転者の状況監視システムのように、人間の運転者を補助して縦方向および横方向の動きを持続的に制御する運転者操作型の車両システムが作動中で、当該システムに、運転者の視覚的注意または視覚的注意の損失を包括的に評価し、注意散漫と評価された際に車両のHMI を介して運転者に警告する運転者監視システムが含まれている場合。<br><br>Where pre-defined by the manufacturer, the ADDW system may be automatically deactivated in the following situations:<br>(a) when another system takes over the entire dynamic driving task on a sustained basis;<br>(b) when a driver-operated vehicle system, assisting a human driver in controlling the longitudinal and lateral motion on a sustained basis, is active and contains a driver monitoring system that will comprehensively assess the driver's visual attention or visual disengagement and warn the driver via the vehicle's HMI when they are assessed to be distracted - for example a driver state monitoring system in accordance with UN Regulation No. 171 (on driver control assistance systems). | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.4. | ADDWシステムは、自動的な無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰するものとする。<br><br>The ADDW system shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to its automatic deactivation are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.4.1. | 5.3.2.項(a) の文脈において、動的運転タスクとは、旅行計画、目的地および経由地点の選択などの戦略的機能を除き、車両の操作に必要なすべてのリアルタイム操作機能および戦術機能を含むものとし、以下のサブタスクを含むものとする。<br>(a) 操舵による車両横方向運動の制御(操作)、<br>(b) 加速および減速による車両縦方向運動の制御(操作)、<br>(c) 物体および事象の検出、認識、分類、ならびに応答準備による走行環境の監視(操作および戦術)、<br>(d) 物体および事象への対応の実行(操作および戦術)、<br>(e) 操作計画の策定(戦術)、<br>(f) 照明、警音器、方向指示またはジェスチャーによる視認性の向上(戦術)。<br><br>In the context of paragraph 5.3.2.(a), the dynamic driving task shall include all real time operational functions and tactical functions required to operate the vehicle, excluding strategic functions such as trip scheduling, and selection of destinations and waypoints,<br>and including the following subtasks:<br>(a) lateral vehicle motion control via steering (operational);<br>(b) longitudinal vehicle motion control via acceleration and deceleration (operational);<br>(c) monitoring the driving environment via object and event detection, recognition, classification, and response preparation (operational and tactical);<br>(d) object and event response execution (operational and tactical);<br>(e) manoeuvre planning (tactical); and<br>(f) enhancing conspicuity via lighting, sounding the horn, signalling or gesturing(tactical). | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.5. | 5.7.項に定める条件下において、ADDWシステムは自動的に無効化されないものとする。ただし、ADDWシステムの注意喚起警告は自動的に無効化することができる。注意喚起警告の発信は、無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰しなければならない。<br><br>The ADDW system shall not be automatically deactivated under conditions laid down in paragraph 5.7., but the ADDW system's distraction warnings may be automatically deactivated. The distraction warning emission should be automatically reactivated as soon as the conditions that led to its deactivation are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.6. | 他の運転支援システムが差し迫った危険または重大な状況について警告を発している条件下では、ADDW システムによる注意喚起警告の発出は自動的に抑制されてもよい。ただし、これはADDW システムの自動無効化の条件ではない。<br><br>The emission of distraction warnings by the ADDW system may be automatically suppressed under conditions in which other driving assistance systems are warning about an imminent danger or a critical situation, but it is not a condition for automatic deactivation of the ADDW system. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.6.1. | 注意喚起警告機能は、自動的な抑制に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰しなければならない。<br>The distraction warning function should be automatically reinstated as soon as the conditions that led to its suppression are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.7. | HMI警告を含むADDWシステムは、パワートレインの起動ごとに自動的に通常運転モードに復帰するものとする。その他の自動復旧条件は、車両メーカーによって導入および追加することができる。<br><br>The ADDW system, including HMI warnings, shall be automatically reinstated to normal operation mode at each initiation of the powertrain. Other automatic reinstatement conditions may be introduced and added by the vehicle manufacturer. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4. | 環境条件<br>Environmental conditions | |
| 5.4.1. | ADDW システムは、昼夜を問わず有効に動作するものとする。<br>The ADDW system shall operate effectively during both day and night. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4.2. | ADDWシステムは、システム動作を制限する気象条件が存在しない場合に動作するものとする。メーカーは、附則4、1 .項(c) に従い、システムが効果的に作動する気象条件および照明条件を含む文書を提出しなければならない。<br><br>The ADDW system shall operate in absence of weather conditions limiting the system's operation. The manufacturer is required to provide documentation that includes the weather and lighting conditions in which the system works effectively, in accordance with Annex 4 paragraph 1. (c). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5. | 運転者の注意散漫監視<br>Monitoring driver distraction | |
| 5.5.1. | 運転者の視線の存在は、5.5.1.4.項から5.5.1.6.項で言及される関心領域において、ADDWシステムによって監視されるものとする。<br>The presence of the driver's gaze shall be monitored by the ADDW system in the areas of interest referred to in paragraphs 5.5.1.4. to 5.5.1.6. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.5.2. | ADDWシステムが対象とする警告トリガーおよび状況<br>Warning triggers and situations covered by the ADDW system | |
| 5.5.2.1. | 以下の両条件が満たされた時点で、運転者に対して警告が発せられるものとする。<br>(a) 車速が50km/h 以上であること、<br>(b) 標準的な状況において、運転者の視線が領域3内で最大3.5秒間持続すること。附則3、1.1.項に規定される非標準的状況では、標準的状況の最大時間制限をさらに1.5秒延長することができる。<br><br>(b) に記載された条件をテストするときは、技術的な測定の不確かさを補償するため、追加のバッファ時間を設けるものとする。<br>詳細は附則5、9.項を参照のこと。<br><br>A warning shall be provided to the driver as soon as both of the following conditions apply:<br>(a) vehicle's speed at 50 km/h or above;<br>(b) the gaze of the driver in the Area 3 lasts for a maximum time of 3.5 seconds in the nominal situation. Non-nominal situations set out in Annex 3, paragraph 1.1., may extend the maximum nominal situation's time limit by an additional 1.5 seconds.<br><br>Whenever the conditions listed in (b) are tested, they shall implement an additional buffer time to compensate for the technical measurement uncertainties - refer to Annex 5, paragraph 9. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.2. | 以下の両条件が満たされた時点で、運転者に対して警告が発せられるものとする<br>(a) 車速が20km/h 以上、50km/h 未満であること、<br>(b) 運転者の視線が、標準的な状況においては領域3内で最大6秒間持続すること。附則3、1.1.項に規定される非標準的状況では、標準的状況の最大時間制限をさらに1.5秒延長することができる。<br><br>(b) に記載された条件をテストするときは、技術的な測定の不確かさを補償するため、追加のバッファ時間を設けるものとする。詳細は附則5、9.項を参照のこと。<br><br>A warning shall be provided to the driver as soon as both of the following conditions apply:<br>(a) vehicle's speed at 20 km/h or above, and less than 50 km/h;<br>(b) the gaze of the driver in the Area 3 lasts for a maximum time of 6 seconds in the nominal situation. Non-nominal situations set out in Annex 3, paragraph 1.1., may extend the maximum nominal situation's time limit by an additional 1.5 seconds.<br><br>Whenever the conditions listed in (b) are tested, they shall implement an additional buffer time to compensate for the technical measurement uncertainties - refer to Annex 5, paragraph 9. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.3. | 運転者の視線が領域3に向けられている時間は、ADDWシステムが作動している際に計測される。当該時間は、ADDWシステムが作動しており測定可能である限り、車速にかかわらず計測される。<br><br>The length of time during which the gaze of the driver is directed at the Area 3 shall be counted when the ADDW system is activated. This length of time is measured regardless of the speed of the vehicle, as long as the ADDW system is activated and able to measure it. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.5.2.4. | 運転者の視線が領域3にある時間の長さは、画像処理により生じうるアーチファクト、または領域3への「入る、出る、再び入る」といった短時間の視線変化によりリセットされてはならない。記載された事象に対する許容時間公差は車両メーカーによって定義され、最低許容時間は50ミリ秒(眼球サッカード)とするものとする。<br><br>The length of time during which the gaze of the driver is in the Area 3 shall not be reset due to possible image processing artefact or a short change of gaze direction ″in, out and back in″ of the Area 3. The allowed time tolerance for the events described shall be defined by the vehicle manufacturer, with a minimum time tolerance of 50 milliseconds (eye saccades). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.5. | 車両メーカーは、5.5.2.1.項および5.5.2.2.項で言及される状況において、最低速度要件をより低く設定する選択ができる。<br><br>The vehicle manufacturer may choose to set a lower minimum speed requirement in situations referred to in paragraphs 5.5.2.1. and 5.5.2.2. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.5.2.6. | 車両メーカーは、システムが運転者の挙動、認知的注意散漫、または車内の直近環境の理解に役立つ追加の入力情報に基づいて、追加の警告戦略を実施することができる。<br><br>The vehicle manufacturer may implement additional warning strategies, based on additional input which help the system understand the driver's behaviour, cognitive distraction or immediate environment within the vehicle. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6. | ヒューマンマシンインターフェース要件<br>Human-machine interface requirements | |
| 5.6.1. | 警告の性質<br>Warning nature | |
| 5.6.1.1. | ADDWシステムは、運転者へ通知するため視覚警告を使用して、トリガー挙動発生後できる限り速やかに、音響および/または触覚警告を使用して運転者に注意喚起するものとする。これらの警告は、5.5.2.1.項、5.5.2.2.項または5.5.2.6.項に規定されるトリガー条件が満たされなくなるまで、段階的に強化することができる。<br>警告は、音響または触覚による警告が運転者に発せられた時点で開始したものとみなされる。<br><br>A visual warning shall be used by the ADDW system to inform the driver and an acoustic and/or a haptic warning shall be used by the ADDW system to alert the driver as soon as possible after occurrence of the trigger behaviour, and may cascade and intensify until the trigger condition set out in paragraphs 5.5.2.1., 5.5.2.2. or 5.5.2.6. cease to be verified.<br>The warning is considered to start when the audio or haptic warning is presented to the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.1.2. | 運転者への警告は、過去の事象、運転者の挙動、道路条件、気象、その他の関連する状況情報に基づいて警告戦略が実施できるよう適応させることができる。警告に対するいかなる適応も、5.6.2.項から5.6.4.1.項に規定される技術的基準を満たさなければならない。<br><br>The warning provided to the driver may be adapted to allow a warning strategy based on previous events, driver's behaviour, road conditions, weather and other relevant contextual information. Any adaption to the warning must meet the technical criteria set out from paragraphs 5.6.2. to 5.6.4.1. | 有 / 無<br>Yes No<br>適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.6.2. | 視覚警告<br>Visual warning | |
| 5.6.2.1. | 視覚警告は、昼間に運転者が容易に視認し、認識できる位置に配置され、夜間においても、運転者を混乱させないことを条件に注意喚起警報に使用できるものとする。<br>The visual warning shall be located so as to be readily visible and recognisable by the driver in daylight, and at night-time can be used for any attentiveness alerts, provided that it will not confuse the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.2.2. | 視覚警告は、点灯または点滅する表示(例:テルテール、ポップアップメッセージ)とする。<br>The visual warning shall be a steady or flashing indication (e.g. tell-tale, pop-up message, etc.). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3. | 音響警告<br>Acoustic warning | |
| 5.6.3.1. | 音響警告は、運転者によって容易に認識されるものとする。<br>The acoustic warning shall be easily recognised by the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.2. | 音響警告の大部分は、200から8,000Hzの周波数範囲および50から90dBの振幅範囲に収まるものとする。車両メーカーは、周囲の騒音レベルに応じて振幅を調整してもよい。<br>A majority of the acoustic warning shall fall within the frequency range of 200-8,000 Hz and the amplitude range of 50-90 dB. The vehicle manufacturer may adjust the amplitude depending on the surrounding noise level. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.3. | 音声警告が使用される場合、使用される語彙は、視覚警告の一部として使用される本文と一致するものとする。<br>If speech alerts are utilized, the vocabulary used shall be consistent with any text used as part of the visual alert. | 有 / 無<br>Yes No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.4. | 音響警告の可聴部分は、運転者がそれを理解できる十分な時間以上持続するものとする。<br>The audible portion of the alert shall last for at least the duration that allows the driver to understand it. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6.4. | 触覚警告<br>Haptic warning | |
| 5.6.4.1. | 触覚警告は、運転者が認識可能なものでなければならず、運転者の注意を喚起し運転操作へ注意を戻すことが期待されるいずれかのインターフェースを通じて直接的または間接的に発せられるものとする。<br>The haptic warning shall be noticeable by the driver and be provided directly or indirectly through any interface expected to attract the attention of the driver back to the driving task. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.7. | ADDWシステム故障の警告<br>ADDW system failure warning | |
| 5.7.1. | 恒久的故障<br>Permanent failures | |
| 5.7.1.1. | ADDWシステムに恒久的な故障が検出された場合、持続的な視覚故障警告信号を発するものとする。<br>Upon detection of permanent failure in the ADDW system, a constant visual failure warning signal shall be provided. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.2. | ADDWシステムの稼働前に、少なくとも1回のADDWシステム初期セルフチェックが完了しているものとする。電気的に検出可能な故障が発生した場合、運転者に対して故障警告信号を表示するものとする。<br>There shall be at least one ADDW system initial self-check completed before the ADDW system is operational. Subsequently, a failure warning signal shall be indicated to the driver in the case of an electrically detectable failure. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.3. | システムは、非一時的なセンサ遮蔽事象を認識し、5.7.1.1.項に規定される故障警告信号を発し、これを表示するものとする。センサ遮蔽事象には、少なくとも、ADDW システムが作動しているときにセンサによって光が測定されない場合が含まれる。<br>The system shall recognise a non-temporary sensor obscuration event and deliver the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1.1. which shall be displayed. A sensor obscuration event covers at a minimum when no light is measured by the sensor when the ADDW system is activated. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.4. | 警告信号を起動させる故障であって、ADDWシステムが非作動時に検出されないものは、検出された時点で保持され、故障または欠陥が存続する限り、パワートレインの起動の都度、引き続き表示されるものとする。<br>Failures that activate the warning signal, but which are not detected when the ADDW system is de-activated, shall be retained upon detection and continue to be displayed from each initiation of the powertrain for as long as the failure or defect remains. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.2. | 一時的故障<br>Temporary failures | |
| 5.7.2.1. | 一時的な非電気的故障状態が検出された場合、5.7.1 .項に規定する故障警告信号を表示してもよい。<br>Upon detection of a temporary non-electrical failure condition, the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1. may be displayed. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.7.2.2. | ADDWシステムの現在の制限および／またはADDWシステムの一般的な制限に関する情報が運転者に示されるものとする。ここでいう制限とは、運転者、車両、環境に関連する要素またはその他の要素が過剰に存在し、ADDWシステムの性能に影響を与えることで、運転者の顔の特徴が十分に検出されないこととなるため、ADDWシステムが一時的に不適切に機能する原因となるものをいい、これらは非標準的状況として扱われない可能性がある。車両メーカーは、追加の視覚警告による能動的アプローチおよび／または書面による情報による受動的アプローチを採用することができる。<br>Information shall be provided to the driver concerning the current limitation of the ADDW system and/or typical limitations of the ADDW system. The limitations concerned are the ones causing the ADDW system to temporarily function inadequately because insufficient driver facial features are detectable due to excessive driver-, vehicle-, environment-related or other elements that affect the performance of the ADDW system and which may not be handled as a non-nominal situation. The vehicle manufacturer may use an active approach via an additional visual warning and/or a passive approach via written information. | 適 / 否<br>Pass Fail |

5. 試験成績

Test results

| 要件 Requirements | | 適合性 |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | Conformity |
| 附則5 | 抜取り検査テスト手順<br>Spot-check testing procedure | |
| 1. | 目的<br>実際またはシミュレートされた外部環境条件下において抜取りテストを実施し、ADDW システムが作動状態にあり、すべての警告を表示できることを確認する。<br><br>Purpose<br>Spot-check testing under real or simulated external environmental conditions to ensure that the ADDW system is operational and able to display all the warnings. | |
| 2. | 試験装置<br>Testing apparatus | |
| 2.1. | デフォルト構成で設定された型式認可の対象車両。<br>Vehicle considered for the type approval set in its default configuration. | |
| 2.1.1. | 本文脈においてデフォルト構成とは、運転者が外部の助けを要することなく変更可能な可動部品を有する車両に適用されるものであり、当該可動部品は運転者の視界またはフロントコンパートメント(ルーフを含む)内の空間へのアクセスに影響を及ぼしうるものをいう。<br><br>In this context, a default configuration applies for vehicle with moving parts (i.e. that the driver can change without need for external help) which can change the driver's visibility or access to more space within the front compartment (including the roof). | |
| 2.1.2. | テスト時のデフォルト構成は、本附則4.2.項に定める領域3内の固定点の大半を運転者が視認し相互作用できる状態とし、かつ日光、風雨等の環境影響を最小限に抑えるものとする。<br><br>The default configuration for the test shall allow the driver to see and interact with the most fixation points in Area 3 as set out in paragraph 4.2. of this annex. and minimize the environmental effect such as sunlight, wind and rain. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 2.2. | テスト車両(実車またはシミュレートされたもの)の表示速度を±1 km/h の精度で測定し、本附則5.1.項に規定される速度要件を記録し確認するための装置。<br><br>Equipment to determine the displayed speed of the test vehicle (real or simulated) to +/ − 1 km/h to record and confirm the speeds requirement laid down in paragraph 5.1. of this annex. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 2.3. | 本附則8.項に定めるテスト条件の概要を示せるように配置された十分な数の補助カメラ。<br><br>Sufficient number of supplementary cameras that are located such as to provide an overview of the test conditions laid down in paragraph 8. of this annex. | |

| | | |
|---|---|---|
| 3. | テストサンプル<br>Testing sample | |
| 3.1. | テストは、運転席に少なくとも1人のテスト運転者を着座させて実施するものとする。<br>テスト運転者は、本附則3.1.1 .項から3.1.4 .項に定める特性を有するものとする。<br><br>Testing shall take place with at least one test driver in the driver's seat.<br>The test driver shall present the attributes laid down in paragraphs 3.1.1. to 3.1.4. of this annex. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.1. | テスト運転者は、通常の運転用シートおよびステアリングホイールの調整状態において、目の基準点のアイポイント位置に運転者の両眼が位置するようにしなければならない。その位置の変動範囲は、メーカーの選択により次のいずれかとする。<br>(a) 目の基準点を中心に、縦方向に±100mm、垂直方向に±50mmの範囲、<br>(b) 目の基準点周辺の運転者のアイポイント位置を規定する関連標準に基づく範囲。ただし、上記(a) に記載された領域と同等以上の範囲を確保すること。<br><br>The test driver must be in a position that allows the driver's eyes, with their normal seat and steering wheel adjustment for driving, to be at the eye point of the ocular reference with a variability of position either, to the choice of the vehicle manufacturer:<br>(a) +/− 100 mm longitudinally and +/− 50 mm vertically around the ocular reference point;<br>(b) Based on a standard relevant for specifying the possible driver's eyepoint position around the ocular reference point, while ensuring coverage of an area of similar or larger size than described in (a) above. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.2. | 眼鏡、帽子またはマスクを含む頭部アクセサリーを着用しないこと。<br>No glasses or head accessory, including hat or mask. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.3. | 眉毛以外の顔の毛を有しないこと。<br>No facial hair other than eyebrows. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.4. | 車両メーカーは、テスト運転者に対して、上記3.1.2.項および3.1.3.項に規定する特性の1 つ以上を許容することを選択できる。<br>The vehicle manufacturer may choose to allow one or more of the attributes set out in paragraphs 3.1.2. and 3.1.3. above for the test drivers. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 3.1.5. | 車両メーカーは、上記3.1.1.項に規定する運転者の眼の位置の許容ゾーンの拡大を選択できる。<br>The vehicle manufacturer may choose to enlarge the zone of possible position of the driver's eyes set out in paragraph 3.1.1. above. | 有 / 無<br>Yes / No |

| | | |
|---|---|---|
| 4. | 視線固定点<br>Gaze fixation points | |
| 4.1. | テスト対象となる固定点の適切な位置は、型式認可対象となる車室の幾何学的および設計上の制約に基づき、車両メーカーが提案するものとする。<br><br>The appropriate location of the fixation points to be tested shall be proposed by the vehicle manufacturer according to the geometrical and design constraints of the vehicle's cabin considered for the type approval. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 4.2. | 抜取りテストには、車両に以下のゾーンが存在する場合、少なくとも1 つの固定点を含め、可能な限り本規則5.5.1.6.項に定めるエリア3内にも固定点を設けるものとする。<br>(a) 運転者の左膝、<br>(b) 運転者の右膝、<br>(c) 運転者の膝上、<br>(d) 運転席から見て左右いずれか下方から見た助手席足元部、またはこれに類する位置、<br>(e) 運転席から見て左側または右側のいずれか下方から見た、乗員の着座、物品の収納または車内における乗員の移動を意図した表面に向けた場合の助手席座面またはこれに類する位置、<br>(f) 車両前部コンパートメントの運転者側と反対側に位置し、垂直方向に30° の位置にあるグローブボックス、またはこれに類する位置、<br>(g) 運転者のすぐ左側にあるエアベント、<br>(h) 運転者のすぐ右側にあるエアベント、<br>(i) ヘッドアップディスプレイまたはウインドスクリーン基部を横断するディスプレイを除く計器クラスタ、<br>(j) インフォテインメントシステムまたは支援システムと相互作用するためのボタンを備える場合のステアリングホイール、<br>(k) ギアシフター、<br>(l) 暖房、換気、空調制御、<br>(m) インフォテインメント画面、<br>(n) センターコンソール：ダッシュボードパネル付近の前方ゾーンから構成されるもので、(a) から(m) までのいずれの固定点にも該当しない場合。<br><br>Spot-check testing shall include at least one fixation point located in all the following zones, if present in the vehicle, and, when possible, within Area 3 as set out in paragraph 5.5.1.6. of this Regulation:<br>(a) driver's left knee;<br>(b) driver's right knee;<br>(c) driver's lap;<br>(d) passenger's footwell or similar location looking down toward the front lower area of the vehicle from left or right from the driver's seat;<br>(e) passenger's seat surface or similar location looking down left or right from the driver's seat toward a surface intended to seat a passenger, store goods or allow passenger's movement in the vehicle;<br>(f) glove box or similar location at 30 deg. (vertical) from the other side (from the driver's side) of the front compartment of the vehicle;<br>(g) air vents to the immediate left side of the driver;<br>(h) air vents to the immediate right side of the driver;<br>(i) instrument cluster, excluding the heads-up display nor a display crossing the base of the windscreen;<br>(j) steering wheel, when equipped with buttons for interacting with the infotainment system or assistance systems;<br>(k) gear shifter;<br>(l) heating, ventilation and air conditioning controls;<br>(m) infotainment display;<br>(n) centre console, consisting of the forward zone near dashboard panel, if not covered by any other fixation point referred to from (a) to (m). | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 4.3. | 運転席の位置が前部コンパートメントの中央またはその近くにあり、かつ「車両の前部コンパートメントの運転者側とは反対側」が運転者位置の左右両側の2 つの可能なゾーンに該当する場合、技術機関は次のいずれかを選択するものとする。<br>(a) 視線固定を「左バージョン」と「右バージョン」の固定点に分割する。<br>(b) 分割可能な固定点が複数存在する場合に限り、特定の固定点に対しては「左バージョン」を、別の固定点に対しては「右バージョン」を実施する形で交互に行い、少なくとも一度は左側および右側の双方を網羅する。<br><br>If the driver's position is at the centre of the front compartment or close to it and the "other side (from the driver's side) of the front compartment of the vehicle" corresponds to two possible zones to the left and to the right of the driver's position, the technical services shall choose one of the following:<br>(a) to split the gaze fixation into the "left version" and the "right version" of the fixation point;<br>(b) only if there is more than one fixation point which can be split, to alternate by doing the "left version" for a given fixation point and the "right version" for another fixation point – so as to cover the left side and the right side at least once (for each side). | 有 / 無<br>Yes / No |
| 5. | テスト速度<br>Testing velocities | |
| 5.1. | すべての視線固定点は、20km/h から35km/h の間で少なくとも1回、および時速50km/h から65km/h の間で少なくとも1回、テストされなければならない。<br><br>All gaze fixation points shall be tested at least once between 20 km/h and 35 km/h, and at least once between 50 km/h and 65 km/h. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 6. | 環境条件<br>Environmental conditions | |
| 6.1. | テストは、昼間および夜間の実際またはシミュレートされた車両運行時の外部環境条件下において実施されなければならない。<br>日光の影響を受けないシステムは、昼間条件または夜間条件のいずれにおいてもテストを実施することができる。<br><br>The tests must be performed on the vehicle under real or simulated external condition of operation for day and night.<br>Systems not affected by daylight may be tested either in day or night conditions. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 6.1.1. | テストがテスト走行路の道路環境で実行される場合:<br>(a) 昼間:テストは日の出後、日没前に開始するものとする。<br>(b) 夜間:テストは日没後、日の出前に開始するものとする。<br><br>Where the testing is executed on a test track road environment:<br>(a) day: testing shall start after sunrise and before sunset;<br>(b) night: testing shall start after sunset and before sunrise. | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 6.1.2. | テストがシミュレートされた道路環境で実施される場合:<br>(a) 昼間:環境照度による拡散条件(ISO 15008:2017)、<br>(b) 夜間:周囲の照度が低い状態で、運転者の順応レベルは主に、車両自身のヘッドライトと周辺の街路灯によって照らされる前方道路部分、および表示器と計器の輝度によって影響を受ける(ISO 15008:2017)。<br><br>In case of testing executed on a simulated road environment:<br>(a) day: conditions diffuse with ambient light (ISO 15008:2017);<br>(b) night: condition of low ambient illumination under which the adaptation level of the driver is mainly influenced by the portion of the road ahead covered by the vehicle's own headlights and surrounding street lights, and display and instrument brightness (ISO 15008:2017). | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 7. | 警告の時間的閾値の定義<br>Definition of temporal thresholds for warnings | |
| 7.1. | 注意喚起警告を発する一次閾値:<br>警告が本規則5.5.2.1 .項および5.5.2.2 .項に定める要件に従い発出されるべきであり、本附則4.2 .項に定める視線固定点を監視パラメータとする。<br><br>Primary threshold for emitting distraction warning:<br>A warning should be triggered in accordance with the requirements set out in paragraphs 5.5.2.1. and 5.5.2.2. of this Regulation where the gaze fixation points set out in paragraph 4.2. of this annex shall be the monitoring parameters. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8. | 抜取り検査のテスト手順<br>Procedure for spot-check testing | |
| 8.1. | テスト運転者は、システムの機能について指示を受けるものとする。当該指示プロセスは、附則3に従い、車両メーカーが型式認可当局および技術機関に提出する証拠書類に明確に文書化されるものとする。<br><br>The test driver shall be instructed on the functionality of the system. The instruction process shall be clearly documented in the evidence dossier supplied by the vehicle manufacturer to the Type Approval Authorities and Technical Services in accordance with Annex 3. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.2. | ADDW システムが初期化後一定期間の較正を必要とする場合、較正手順は、並行する注意散漫行為のない基準運転状況下で実施されなければならない。<br><br>If the ADDW system should be calibrated for a period of time after its initialisation,calibration procedures shall take place during a baseline driving situation, with no parallel distracting activities. | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.2.1. | 基準運転状況は、その正常な実行を可能とするようメーカーが詳述するものとし、当該情報には車速- 時間プロファイルおよび運転者に要求される具体的な手順または行為を含むものとするが、これらに限定されない。<br><br>The baseline driving situation shall be described by the manufacturer to allow its successful execution, with information including but not limited to the vehicle speedtime profile and specific steps or actions required by the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3. | 視線固定点のテスト<br>Testing of gaze fixation points | |
| 8.3.1. | テスト手順は、運転者が運転状況から目を離す単一かつ中断のない長時間の注視の発生を検出するものとする。当該発生の検出は、以下の両条件が満たされた時点で開始するものとする。<br>(a) 車両は、上記5.1.項に従いテスト対象となる速度を記録する。<br>(b) ADDWシステムが、運転者が少なくとも60秒間注意散漫状態にないと評価する。この最低60秒間の期間は、本附則8.2.項および本規則5.3.1.1.項に従い、ADDWシステムの必要な較正が完了した時点で開始される。<br><br>Testing procedure shall detect occurrences of single, uninterrupted long-duration gazes by the driver away from the driving situation. Detecting those occurrences shall begin when both of the following conditions are met:<br>(a) the vehicle registers the velocity to be tested, according to paragraph 5.1. above; and<br>(b) the ADDW system assesses the driver as not distracted for at least 60 seconds – this minimum 60 second period starts once any necessary calibration of the ADDW system is completed in accordance with paragraph 8.2. of this Annex and paragraph 5.3.1.1. of this Regulation. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 8.3.2. | 型式認可を担当する当局は、固定点のテストシーケンスを決定することができる。<br>The authority responsible for the type-approval may decide the sequence in which the fixation points are tested. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 8.3.3. | テスト中、運転者の行為は、当該固定点から自然に想定される行為に限定されるべきである。<br>During the test, actions by the driver should be limited to those naturally expected from the fixation points considered. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.3.1. | 運転者による自然に想定される行為とは、通常、頭と目の双方を組み合わせた動きである。ただし、目だけの動き(トカゲ型)や頭だけの動き(フクロウ型)に似た挙動が観察される場合もある。<br>Naturally expected actions by the driver are typically a combined movement of both head and eyes. However, there may be situations in which a behaviour similar to eyes only movement (lizard type) or head only movement (owl type) is observed. | |
| 8.3.4. | 上記4.2.項に定めるゾーンに割り当てられ、かつ領域3内に位置するすべての固定点に対し、テストを実施するものとする。<br>All fixation points assigned to the zones set out in paragraph 4.2. above, and which are located in Area 3, shall be tested. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.5. | 各個別の視線固定点の測定は、テスト運転者がシステムによって少なくとも15秒間注意散漫状態ではないと評価された時点で、測定開始がトリガーされる。<br>For the measurement of each individual gaze fixation point, the start of the measurement is triggered as soon as the test driver is assessed by the system as not distracted for at least 15 seconds. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.6. | 車両メーカーは、当該テストにおいて注意散漫行為として認識されない主要な挙動／活動を定義するため、附則3で言及される文書を通じて情報を提供することができる。<br>The vehicle manufacturer may provide information via the documentation, referred to in Annex 3, to define the key behaviour/activities which will not be recognised as distracted actions for the purpose of that test. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 8.3.7. | テスト運転者は、上記8.3.3.項の要件を可能な限り適用しつつ、視線をいずれかの固定点に移すよう指示される。<br>The test driver is instructed to shift their gaze to one of the fixation points, applying the requirement from paragraph 8.3.3. above as well as possible. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.8. | テスト運転者は、警告が発せられるまで、または警告が発生すると想定される時点から少なくとも3秒間、固定点に視線を維持する。<br>The test driver maintains their gaze focused on the fixation point, until a warning is emitted, or at least 3 seconds after the time a warning is expected to occur. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.9. | 各個別の固定点の測定後、運転者は次の固定点に移行する前に、少なくとも15秒間注意散漫状態にないとシステムにより評価されるものとする。<br>After the measurement of each individual fixation point, the driver shall be assessed by the system as not distracted for at least 15 seconds before moving on to the next fixation point. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 9. | テスト結果<br>Test Results | |
| 9.1. | 本規則5.5.1.6.項に定める領域3 内に位置する視線固定点に対し、かつ本規則5.5.2.1.項に定める条件の下で、運転者が視線を固定した状態を維持する場合において、4秒(0.5秒の不確実性バッファを含む)以内に注意喚起警告が発せられない場合、測定値は偽陰性として扱われるものとする。<br><br>Measurements shall be treated as false negative when the driver maintains their gaze focused on a fixation point located inside Area 3 set out in paragraph 5.5.1.6. in this Regulation and under the condition set out in paragraph 5.5.2.1. in this Regulation and no distraction warning is emitted within 4 seconds (which includes a 0.5 second uncertainty buffer). | |
| 9.1.1. | 他の車両システムによる音響または触覚警告が、ADDWシステムの想定時間内に作動した場合、または本附則8.3.6.項で言及される運転者挙動の評価に関連付けられている場合、測定値は偽陰性から「該当なし」に変更することができる。<br><br>A measurement may be changed from false negative to ″not applicable″ if an audio or haptic warning from a different vehicle's system has been triggered, within the expected time for an ADDW system, or is linked to the assessment of the driver's behaviour referred to in paragraph 8.3.6. in this annex. | |
| 9.2. | 本規則5.5.1.6.項に定める領域3 内に位置する視線固定点に対し、かつ本規則5.5.2.2.項に定める条件の下で、運転者が視線を固定した状態を維持する場合において、6.5秒(0.5秒の不確実性バッファを含む)以内に注意喚起警告が発せられない場合、測定値は偽陰性として扱われるものとする。<br><br>Measurements shall be treated as false negative when the driver maintains their gaze focused on a fixation point located inside Area 3 set out in paragraph 5.5.1.6. in this Regulation and under the condition set out in paragraph 5.5.2.2. in this Regulation and no distraction warning is emitted within 6.5 seconds (which includes a 0.5 second uncertainty buffer). | |
| 9.2.1. | 他の車両システムによる音響または触覚警告が、ADDWシステムの想定時間内に作動した場合、または本附則8.3.6.項で言及される運転者挙動の評価に関連付けられている場合、測定値は偽陰性から「該当なし」に変更することができる。<br><br>A measurement may be changed from false negative to ″not applicable″ if an audio or haptic warning from a different vehicle's system has been triggered, within the expected time for an ADDW system, or is linked to the assessment of the driver's behaviour referred to in paragraph 8.3.6. in this annex. | |
| 10. | 不完全な人間行動評価をフィルタするための再テスト手順<br>Re-test procedure to filter imperfect human behaviour assessme | |
| 10.1. | 上記9.1.項に従い偽陰性と評価された固定点であって、50 km/hから65km/h の間でテストされたものについては、固定点ごとに最大2回まで再テスト手順が実施されなければならない。また上記9.2.項に従い偽陰性と評価された固定点であって、20km/h から35 km/h の間でテストされたものについては、固定点ごとに最大2回まで再テスト手順が実施されなければならない。<br><br>The re-test procedure must be performed for a maximum of two times for each fixation point assessed as false negative in accordance with paragraph 9.1. above, which was tested between 50 km/h and 65 km/h, and must be performed for a maximum two times for a fixation point assessed as false negative in accordance with paragraph 9.2. above, which was tested between 20 km/h and 35 km/h. | |

| | | |
|---|---|---|
| 10.2. | 再テスト手順は、上記8.2.項から8.3.9.項に規定するテスト手順の段階に従って実施しなければならないが、以下の適応を行う。<br>(a) 固定点の一覧には、以前に偽陰性と分類された固定点のみが含まれる。<br>(b) テスト運転者は、特定の視線固定点の再テストごとに、注意散漫行為<br>に関連する異なる行為を実施しなければならない。<br>技術機関は、テスト運転者が上記3.1.1.項から3.1.4.項に定める要件を満<br>たすことを条件として、同一または異なるテスト運転者を使用することができる。<br>The re-test procedure must follow the step of the test procedure set out in paragraphs 8.2. to 8.3.9. above, with the following adaptation:<br>(a) The fixation point list includes only fixation points previously classified as false negative; and<br>(b) The test driver must perform a different action, related to a distracted behaviour, for each re-test of a given fixation point.<br>The technical services may use the same or a different test driver, provided that the test driver fulfils the requirements set out in paragraphs 3.1.1. to 3.1.4. above. | |
| 11. | 最終テスト結果<br>Final test results | |
| 11.1. | 再テスト手順における測定値は、50km/h から65km/h の間でテストされ、上記9.1 .項に従い再テストが2回実施され、いずれも偽陰性と評価された場合、「不合格」として扱われるものとする。偽陰性が「該当なし」または真陽性へ再分類された場合、もはや偽陰性とはみなされないものとし、「不合格」を生成してはならない。再テストが1回実施され、その結果が偽陰性であった場合、当該固定点について2回目の再テストを実施するものとする。<br>Measurements during the re-test procedure shall be treated as "fail" if a fixation point is re-tested and assessed two times as a false negative in accordance with paragraph 9.1. above, if tested between 50 km/h and 65 km/h. A false negative re-assigned as "not applicable" or true positive shall not be considered a false negative anymore and shall not generate a "fail". If a single re-test has been performed and it is a false negative, the second retest of the fixation point shall be performed. | |
| 11.2. | 再テスト手順中の測定値は、20km/h から35km/h の間でテストされた固定点について、上記9.2.項に従い再テストが実施され、2回偽陰性と評価された場合、「不合格」として取り扱われるものとする。偽陰性が「該当なし」または真陽性へ再分類された場合、もはや偽陰性とはみなされないものとし、「不合格」を生成してはならない。再テストが1回実施され、その結果が偽陰性であった場合、当該固定点について2回目の再テストを実施するものとする。<br>Measurements during re-test procedure shall be treated as "fail" if a fixation point is retested and assessed two times as a false negative in accordance with paragraph 9.2. above, if tested between 20 km/h and 35 km/h. A false negative re-assigned as "not applicable" or true positive shall not be considered a false negative anymore and shall not generate a "fail". If a single re-test has been performed and it is a false negative, the second retest of the fixation point shall be performed. | |

| | | |
|---|---|---|
| 12. | 合格基準<br>Acceptance criteria | |
| 12.1. | 抜取りテストによる、ADDW システムが全技術要件を満たしていることの検証。<br><br>Verification of the fulfilment of all technical requirements for ADDW systems via spotcheck testing. | |
| 12.1.1. | 不合格基準<br>上記4.2.項に規定するすべての視線固定点について、上記8.項に規定される手順に従ってテストを行い、必要に応じて上記10.項に従って再テストを行った結果、上記11 .項に従い1 つ以上の「不合格」測定が認められた場合、ADDWシステムは抜取りテストに不合格とみなすものとする。<br><br>Fail criterion<br>The ADDW system shall be considered to have failed the spot-check testing when among all gaze fixation points set out in paragraph 4.2. above, tested in accordance with the procedure set out in paragraph 8. above, and possibly re-tested in accordance with paragraph 10. above, one or more ″fail″ measure is found, in accordance with paragraph 11. above. | |
| 12.1.2. | 合格基準<br>上記12.1.1 .項に定める不合格基準に該当しない場合、ADDW システムは抜打ちテストに合格したものとみなすものとする。<br><br>Pass criterion<br>The ADDW system shall be considered to have passed the spot-check testing when the fail criterion set out in the above paragraph 12.1.1. is not met. | 適 / 否<br>Pass Fail |

5. 試験成績
Test results

環境状況：　　現実　／　シミュレーション
Environmental condition:　　Real　/　Simulation
昼間　／　夜間
Day / Night

| 視線固定点<br>Gaze fixation point | 車両速度<br>Vehicle speed | 警報<br>Warning | 警報までの秒数<br>Seconds until warning | 測定値<br>Measurement | 備考<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |

付表
Attached Table

# 脇見警報装置の試験記録及び成績

Advanced Driver Distraction Warning (ADDW) System Test Data Record Form

| | | | |
|---|---|---|---|
| 試験期日<br>Test date | | | |
| 試験場所<br>Test site | | | |
| 試験担当者<br>Tested by | | | |
| 改訂番号<br>Series No. | | 補足改訂番号<br>Suppl. No. | |

1. 試験自動車の型式
Test vehicle

| | |
|---|---|
| 自動車の車名及び型式(類別)<br>Make and Type(variant) | |
| 車台番号<br>Chassis No. | |

2. 脇見警報装置の仕様
Specification of ADDW system

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 装置の名称及び型式<br>Make and type of device | | | | | | |
| 報知の種類<br>Kind of warning for driver | | 視覚<br>Visual | | 音響<br>Acoustical | | 触覚<br>Haptic |

3. 試験機器
Test equipment

| 試験機器<br>Test equipment | メーカー・型式・シリアル番号<br>Manufacturer・Type・Serial number | 検定日<br>Test date | 検定有効日<br>Expiry date |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

4. 備考
Remarks

5. 試験成績

Test results

| 要件<br>Requirements | | 適合性<br>Conformity |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | |
| 5. | 技術要件<br>Technical requirements | |
| 5.1. | 適用<br>Applicability | |
| 5.1.1. | 上記2.1.項の定義を満たすADDWシステムを取り付けた車両は、下記5.2 .項から5.7.項に定められている要件を満たすものとする。<br>Any vehicle fitted with an ADDW system meeting the definition in paragraph 2.1. above, shall meet the requirements set out in paragraphs 5.2. to 5.7. below. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2. | 一般技術要件<br>General technical requirements | |
| 5.2.1. | ADDWシステムは、運転者の視覚的注意が運転操作に向けられていない状態を検知し、車両のHMIを通じて運転者に警告を発するものとする。<br>An ADDW system shall determine when the driver's visual attention is not directed towards the driving tasks and alert the driver through the vehicle HMI. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.2. | ADDW システムは、実走行条件下におけるシステム誤判定率(誤検知)を最小化するよう設計されるものとする。<br>The ADDW system shall be designed to minimize the system error rate (false positive) under real driving conditions. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.3. | ADDWシステムおよび運転者が眠気を催しているときに警告を発する他のすべてのシステムは、1 つの動作が両システムを作動させる場合において、警告が重複し、または別個かつ同時に、もしくは混乱を招く形で運転者に発せられることのないよう設計されるものとする。<br>The ADDW system and any other system which warns the driver when they are drowsy, shall be designed to avoid overlap and not prompt the driver separately and concurrently, or in a confusing manner, where one action triggers both systems. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.2.4. | ADDWシステムの有効性は、磁界または電界によって悪影響を受けてはならないものとする。これは、技術的要件を満たし、UN 規則No. 10の、06改訂シリーズ以降の経過措置を遵守することによって証明するものとする。<br>The effectiveness of the ADDW system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 or later series of amendments to UN Regulation No. 10. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3. | ADDWシステムの制御<br>ADDW system control | |
| 5.3.1. | ADDWシステムは、下記5.3.2.項から5.3.6.項に定める要件により別段の定めがない限り、20 km/h を超える速度で自動的に作動するものとする。車両メーカーの選択により、ADDW システムの自動作動をこれより低い車速に設定することもできる。<br>The ADDW system shall be automatically activated above the speed of 20 km/h, unless specified otherwise by the requirements laid down in paragraphs 5.3.2. to 5.3.6. below.The vehicle manufacturer may choose to set the automatic activation of the ADDW system at a lower speed. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.1.1. | システムが運転者の状態測定を開始し、自己較正を行うために、車速が20 km/h以上の走行について、累積1分までの期間が認められる。<br>A cumulative period of up to 1 minute of driving at speeds > 20 km/h is permitted for the system to begin measuring the driver state and to calibrate itself. | 有 / 無<br>Yes No |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.2. | 運転者は、メーカーが可能とすることを選択した場合には、ADDWシステムの警告またはADDWシステム自体のいずれか一方(または双方)を手動により無効化できるものとする。<br><br>It shall be possible for the driver to manually deactivate either the ADDW system warning or the ADDW system, depending on which of the two possibilities (or both) the vehicle manufacturer chose to make possible. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.3. | メーカーが事前に定義している場合、ADDWシステムは以下の状況で自動的に無効化されてもよい。<br>(a) 他のシステムが、持続的に動的運転タスク全体を引き継ぐ場合、<br>(b) たとえばUN 規則No. 171(運転者制御支援システム)に準拠した運転者の状況監視システムのように、人間の運転者を補助して縦方向および横方向の動きを持続的に制御する運転者操作型の車両システムが作動中で、当該システムに、運転者の視覚的注意または視覚的注意の損失を包括的に評価し、注意散漫と評価された際に車両のHMI を介して運転者に警告する運転者監視システムが含まれている場合。<br><br>Where pre-defined by the manufacturer, the ADDW system may be automatically deactivated in the following situations:<br>(a) when another system takes over the entire dynamic driving task on a sustained basis;<br>(b) when a driver-operated vehicle system, assisting a human driver in controlling the longitudinal and lateral motion on a sustained basis, is active and contains a driver monitoring system that will comprehensively assess the driver's visual attention or visual disengagement and warn the driver via the vehicle's HMI when they are assessed to be distracted - for example a driver state monitoring system in accordance with UN Regulation No. 171 (on driver control assistance systems). | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.4. | ADDWシステムは、自動的な無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰するものとする。<br><br>The ADDW system shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to its automatic deactivation are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.4.1. | 5.3.2.項(a) の文脈において、動的運転タスクとは、旅行計画、目的地および経由地点の選択などの戦略的機能を除き、車両の操作に必要なすべてのリアルタイム操作機能および戦術機能を含むものとし、以下のサブタスクを含むものとする。<br>(a) 操舵による車両横方向運動の制御(操作)、<br>(b) 加速および減速による車両縦方向運動の制御(操作)、<br>(c) 物体および事象の検出、認識、分類、ならびに応答準備による走行環境の監視(操作および戦術)、<br>(d) 物体および事象への対応の実行(操作および戦術)、<br>(e) 操作計画の策定(戦術)、<br>(f) 照明、警音器、方向指示またはジェスチャーによる視認性の向上(戦術)。<br><br>In the context of paragraph 5.3.2.(a), the dynamic driving task shall include all real time operational functions and tactical functions required to operate the vehicle, excluding strategic functions such as trip scheduling, and selection of destinations and waypoints,<br>and including the following subtasks:<br>(a) lateral vehicle motion control via steering (operational);<br>(b) longitudinal vehicle motion control via acceleration and deceleration (operational);<br>(c) monitoring the driving environment via object and event detection, recognition, classification, and response preparation (operational and tactical);<br>(d) object and event response execution (operational and tactical);<br>(e) manoeuvre planning (tactical); and<br>(f) enhancing conspicuity via lighting, sounding the horn, signalling or gesturing(tactical). | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.3.5. | 5.7.項に定める条件下において、ADDWシステムは自動的に無効化されないものとする。ただし、ADDWシステムの注意喚起警告は自動的に無効化することができる。注意喚起警告の発信は、無効化に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰しなければならない。<br><br>The ADDW system shall not be automatically deactivated under conditions laid down in paragraph 5.7., but the ADDW system's distraction warnings may be automatically deactivated. The distraction warning emission should be automatically reactivated as soon as the conditions that led to its deactivation are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.6. | 他の運転支援システムが差し迫った危険または重大な状況について警告を発している条件下では、ADDW システムによる注意喚起警告の発出は自動的に抑制されてもよい。ただし、これはADDW システムの自動無効化の条件ではない。<br><br>The emission of distraction warnings by the ADDW system may be automatically suppressed under conditions in which other driving assistance systems are warning about an imminent danger or a critical situation, but it is not a condition for automatic deactivation of the ADDW system. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.3.6.1. | 注意喚起警告機能は、自動的な抑制に至った条件がなくなり次第、自動的に復帰しなければならない。<br>The distraction warning function should be automatically reinstated as soon as the conditions that led to its suppression are no longer present. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.3.7. | HMI警告を含むADDWシステムは、パワートレインの起動ごとに自動的に通常運転モードに復帰するものとする。その他の自動復旧条件は、車両メーカーによって導入および追加することができる。<br><br>The ADDW system, including HMI warnings, shall be automatically reinstated to normal operation mode at each initiation of the powertrain. Other automatic reinstatement conditions may be introduced and added by the vehicle manufacturer. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4. | 環境条件<br>Environmental conditions | |
| 5.4.1. | ADDW システムは、昼夜を問わず有効に動作するものとする。<br>The ADDW system shall operate effectively during both day and night. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.4.2. | ADDWシステムは、システム動作を制限する気象条件が存在しない場合に動作するものとする。メーカーは、附則4、1 .項(c) に従い、システムが効果的に作動する気象条件および照明条件を含む文書を提出しなければならない。<br><br>The ADDW system shall operate in absence of weather conditions limiting the system's operation. The manufacturer is required to provide documentation that includes the weather and lighting conditions in which the system works effectively, in accordance with Annex 4 paragraph 1. (c). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5. | 運転者の注意散漫監視<br>Monitoring driver distraction | |
| 5.5.1. | 運転者の視線の存在は、5.5.1.4.項から5.5.1.6.項で言及される関心領域において、ADDWシステムによって監視されるものとする。<br>The presence of the driver's gaze shall be monitored by the ADDW system in the areas of interest referred to in paragraphs 5.5.1.4. to 5.5.1.6. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.5.2. | ADDWシステムが対象とする警告トリガーおよび状況<br>Warning triggers and situations covered by the ADDW system | |
| 5.5.2.1. | 以下の両条件が満たされた時点で、運転者に対して警告が発せられるものとする。<br>(a) 車速が50km/h 以上であること、<br>(b) 標準的な状況において、運転者の視線が領域3内で最大3.5秒間持続すること。附則3、1.1.項に規定される非標準的状況では、標準的状況の最大時間制限をさらに1.5秒延長することができる。<br><br>(b) に記載された条件をテストするときは、技術的な測定の不確かさを補償するため、追加のバッファ時間を設けるものとする。<br>詳細は附則5、9.項を参照のこと。<br><br>A warning shall be provided to the driver as soon as both of the following conditions apply:<br>(a) vehicle's speed at 50 km/h or above;<br>(b) the gaze of the driver in the Area 3 lasts for a maximum time of 3.5 seconds in the nominal situation. Non-nominal situations set out in Annex 3, paragraph 1.1., may extend the maximum nominal situation's time limit by an additional 1.5 seconds.<br><br>Whenever the conditions listed in (b) are tested, they shall implement an additional buffer time to compensate for the technical measurement uncertainties - refer to Annex 5, paragraph 9. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.2. | 以下の両条件が満たされた時点で、運転者に対して警告が発せられるものとする<br>(a) 車速が20km/h 以上、50km/h 未満であること、<br>(b) 運転者の視線が、標準的な状況においては領域3内で最大6秒間持続すること。附則3、1.1.項に規定される非標準的状況では、標準的状況の最大時間制限をさらに1.5秒延長することができる。<br><br>(b) に記載された条件をテストするときは、技術的な測定の不確かさを補償するため、追加のバッファ時間を設けるものとする。詳細は附則5、9.項を参照のこと。<br><br>A warning shall be provided to the driver as soon as both of the following conditions apply:<br>(a) vehicle's speed at 20 km/h or above, and less than 50 km/h;<br>(b) the gaze of the driver in the Area 3 lasts for a maximum time of 6 seconds in the nominal situation. Non-nominal situations set out in Annex 3, paragraph 1.1., may extend the maximum nominal situation's time limit by an additional 1.5 seconds.<br><br>Whenever the conditions listed in (b) are tested, they shall implement an additional buffer time to compensate for the technical measurement uncertainties - refer to Annex 5, paragraph 9. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.3. | 運転者の視線が領域3に向けられている時間は、ADDWシステムが作動している際に計測される。当該時間は、ADDWシステムが作動しており測定可能である限り、車速にかかわらず計測される。<br><br>The length of time during which the gaze of the driver is directed at the Area 3 shall be counted when the ADDW system is activated. This length of time is measured regardless of the speed of the vehicle, as long as the ADDW system is activated and able to measure it. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.5.2.4. | 運転者の視線が領域3にある時間の長さは、画像処理により生じうるアーチファクト、または領域3への「入る、出る、再び入る」といった短時間の視線変化によりリセットされてはならない。記載された事象に対する許容時間公差は車両メーカーによって定義され、最低許容時間は50ミリ秒(眼球サッカード)とするものとする。<br><br>The length of time during which the gaze of the driver is in the Area 3 shall not be reset due to possible image processing artefact or a short change of gaze direction ″in, out and back in″ of the Area 3. The allowed time tolerance for the events described shall be defined by the vehicle manufacturer, with a minimum time tolerance of 50 milliseconds (eye saccades). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.5.2.5. | 車両メーカーは、5.5.2.1.項および5.5.2.2.項で言及される状況において、最低速度要件をより低く設定する選択ができる。<br><br>The vehicle manufacturer may choose to set a lower minimum speed requirement in situations referred to in paragraphs 5.5.2.1. and 5.5.2.2. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.5.2.6. | 車両メーカーは、システムが運転者の挙動、認知的注意散漫、または車内の直近環境の理解に役立つ追加の入力情報に基づいて、追加の警告戦略を実施することができる。<br><br>The vehicle manufacturer may implement additional warning strategies, based on additional input which help the system understand the driver's behaviour, cognitive distraction or immediate environment within the vehicle. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6. | ヒューマンマシンインターフェース要件<br>Human-machine interface requirements | |
| 5.6.1. | 警告の性質<br>Warning nature | |
| 5.6.1.1. | ADDWシステムは、運転者へ通知するため視覚警告を使用して、トリガー挙動発生後できる限り速やかに、音響および/または触覚警告を使用して運転者に注意喚起するものとする。これらの警告は、5.5.2.1.項、5.5.2.2.項または5.5.2.6.項に規定されるトリガー条件が満たされなくなるまで、段階的に強化することができる。<br>警告は、音響または触覚による警告が運転者に発せられた時点で開始したものとみなされる。<br><br>A visual warning shall be used by the ADDW system to inform the driver and an acoustic and/or a haptic warning shall be used by the ADDW system to alert the driver as soon as possible after occurrence of the trigger behaviour, and may cascade and intensify until the trigger condition set out in paragraphs 5.5.2.1., 5.5.2.2. or 5.5.2.6. cease to be verified.<br>The warning is considered to start when the audio or haptic warning is presented to the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.1.2. | 運転者への警告は、過去の事象、運転者の挙動、道路条件、気象、その他の関連する状況情報に基づいて警告戦略が実施できるよう適応させることができる。警告に対するいかなる適応も、5.6.2.項から5.6.4.1.項に規定される技術的基準を満たさなければならない。<br><br>The warning provided to the driver may be adapted to allow a warning strategy based on previous events, driver's behaviour, road conditions, weather and other relevant contextual information. Any adaption to the warning must meet the technical criteria set out from paragraphs 5.6.2. to 5.6.4.1. | 有 / 無<br>Yes No<br>適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.6.2. | 視覚警告<br>Visual warning | |
| 5.6.2.1. | 視覚警告は、昼間に運転者が容易に視認し、認識できる位置に配置され、夜間においても、運転者を混乱させないことを条件に注意喚起警報に使用できるものとする。<br>The visual warning shall be located so as to be readily visible and recognisable by the driver in daylight, and at night-time can be used for any attentiveness alerts, provided that it will not confuse the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.2.2. | 視覚警告は、点灯または点滅する表示(例:テルテール、ポップアップメッセージ)とする。<br>The visual warning shall be a steady or flashing indication (e.g. tell-tale, pop-up message, etc.). | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3. | 音響警告<br>Acoustic warning | |
| 5.6.3.1. | 音響警告は、運転者によって容易に認識されるものとする。<br>The acoustic warning shall be easily recognised by the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.2. | 音響警告の大部分は、200から8,000Hzの周波数範囲および50から90dBの振幅範囲に収まるものとする。車両メーカーは、周囲の騒音レベルに応じて振幅を調整してもよい。<br>A majority of the acoustic warning shall fall within the frequency range of 200-8,000 Hz and the amplitude range of 50-90 dB. The vehicle manufacturer may adjust the amplitude depending on the surrounding noise level. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.3. | 音声警告が使用される場合、使用される語彙は、視覚警告の一部として使用される本文と一致するものとする。<br>If speech alerts are utilized, the vocabulary used shall be consistent with any text used as part of the visual alert. | 有 / 無<br>Yes No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.6.3.4. | 音響警告の可聴部分は、運転者がそれを理解できる十分な時間以上持続するものとする。<br>The audible portion of the alert shall last for at least the duration that allows the driver to understand it. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.6.4. | 触覚警告<br>Haptic warning | |
| 5.6.4.1. | 触覚警告は、運転者が認識可能なものでなければならず、運転者の注意を喚起し運転操作へ注意を戻すことが期待されるいずれかのインターフェースを通じて直接的または間接的に発せられるものとする。<br>The haptic warning shall be noticeable by the driver and be provided directly or indirectly through any interface expected to attract the attention of the driver back to the driving task. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 5.7. | ADDWシステム故障の警告<br>ADDW system failure warning | |
| 5.7.1. | 恒久的故障<br>Permanent failures | |
| 5.7.1.1. | ADDWシステムに恒久的な故障が検出された場合、持続的な視覚故障警告信号を発するものとする。<br>Upon detection of permanent failure in the ADDW system, a constant visual failure warning signal shall be provided. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.2. | ADDWシステムの稼働前に、少なくとも1回のADDWシステム初期セルフチェックが完了しているものとする。電気的に検出可能な故障が発生した場合、運転者に対して故障警告信号を表示するものとする。<br>There shall be at least one ADDW system initial self-check completed before the ADDW system is operational. Subsequently, a failure warning signal shall be indicated to the driver in the case of an electrically detectable failure. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.3. | システムは、非一時的なセンサ遮蔽事象を認識し、5.7.1.1.項に規定される故障警告信号を発し、これを表示するものとする。センサ遮蔽事象には、少なくとも、ADDW システムが作動しているときにセンサによって光が測定されない場合が含まれる。<br>The system shall recognise a non-temporary sensor obscuration event and deliver the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1.1. which shall be displayed. A sensor obscuration event covers at a minimum when no light is measured by the sensor when the ADDW system is activated. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.1.4. | 警告信号を起動させる故障であって、ADDWシステムが非作動時に検出されないものは、検出された時点で保持され、故障または欠陥が存続する限り、パワートレインの起動の都度、引き続き表示されるものとする。<br>Failures that activate the warning signal, but which are not detected when the ADDW system is de-activated, shall be retained upon detection and continue to be displayed from each initiation of the powertrain for as long as the failure or defect remains. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 5.7.2. | 一時的故障<br>Temporary failures | |
| 5.7.2.1. | 一時的な非電気的故障状態が検出された場合、5.7.1 .項に規定する故障警告信号を表示してもよい。<br>Upon detection of a temporary non-electrical failure condition, the failure warning signal as laid down in paragraph 5.7.1. may be displayed. | 有 / 無<br>Yes No |
| 5.7.2.2. | ADDWシステムの現在の制限および／またはADDWシステムの一般的な制限に関する情報が運転者に示されるものとする。ここでいう制限とは、運転者、車両、環境に関連する要素またはその他の要素が過剰に存在し、ADDWシステムの性能に影響を与えることで、運転者の顔の特徴が十分に検出されないこととなるため、ADDWシステムが一時的に不適切に機能する原因となるものをいい、これらは非標準的状況として扱われない可能性がある。車両メーカーは、追加の視覚警告による能動的アプローチおよび／または書面による情報による受動的アプローチを採用することができる。<br>Information shall be provided to the driver concerning the current limitation of the ADDW system and/or typical limitations of the ADDW system. The limitations concerned are the ones causing the ADDW system to temporarily function inadequately because insufficient driver facial features are detectable due to excessive driver-, vehicle-, environment-related or other elements that affect the performance of the ADDW system and which may not be handled as a non-nominal situation. The vehicle manufacturer may use an active approach via an additional visual warning and/or a passive approach via written information. | 適 / 否<br>Pass Fail |

5. 試験成績

Test results

| 要件 Requirements | | 適合性 |
|---|---|---|
| Paragraph | Contents | Conformity |
| 附則5 | 抜取り検査テスト手順<br>Spot-check testing procedure | |
| 1. | 目的<br>実際またはシミュレートされた外部環境条件下において抜取りテストを実施し、ADDW システムが作動状態にあり、すべての警告を表示できることを確認する。<br><br>Purpose<br>Spot-check testing under real or simulated external environmental conditions to ensure that the ADDW system is operational and able to display all the warnings. | |
| 2. | 試験装置<br>Testing apparatus | |
| 2.1. | デフォルト構成で設定された型式認可の対象車両。<br>Vehicle considered for the type approval set in its default configuration. | |
| 2.1.1. | 本文脈においてデフォルト構成とは、運転者が外部の助けを要することなく変更可能な可動部品を有する車両に適用されるものであり、当該可動部品は運転者の視界またはフロントコンパートメント(ルーフを含む)内の空間へのアクセスに影響を及ぼしうるものをいう。<br><br>In this context, a default configuration applies for vehicle with moving parts (i.e. that the driver can change without need for external help) which can change the driver's visibility or access to more space within the front compartment (including the roof). | |
| 2.1.2. | テスト時のデフォルト構成は、本附則4.2.項に定める領域3内の固定点の大半を運転者が視認し相互作用できる状態とし、かつ日光、風雨等の環境影響を最小限に抑えるものとする。<br><br>The default configuration for the test shall allow the driver to see and interact with the most fixation points in Area 3 as set out in paragraph 4.2. of this annex. and minimize the environmental effect such as sunlight, wind and rain. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 2.2. | テスト車両(実車またはシミュレートされたもの)の表示速度を±1 km/h の精度で測定し、本附則5.1.項に規定される速度要件を記録し確認するための装置。<br><br>Equipment to determine the displayed speed of the test vehicle (real or simulated) to +/ − 1 km/h to record and confirm the speeds requirement laid down in paragraph 5.1. of this annex. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 2.3. | 本附則8.項に定めるテスト条件の概要を示せるように配置された十分な数の補助カメラ。<br><br>Sufficient number of supplementary cameras that are located such as to provide an overview of the test conditions laid down in paragraph 8. of this annex. | |

| | | |
|---|---|---|
| 3. | テストサンプル<br>Testing sample | |
| 3.1. | テストは、運転席に少なくとも1人のテスト運転者を着座させて実施するものとする。<br>テスト運転者は、本附則3.1.1 .項から3.1.4 .項に定める特性を有するものとする。<br><br>Testing shall take place with at least one test driver in the driver's seat.<br>The test driver shall present the attributes laid down in paragraphs 3.1.1. to 3.1.4. of this annex. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.1. | テスト運転者は、通常の運転用シートおよびステアリングホイールの調整状態において、目の基準点のアイポイント位置に運転者の両眼が位置するようにしなければならない。その位置の変動範囲は、メーカーの選択により次のいずれかとする。<br>(a) 目の基準点を中心に、縦方向に±100mm、垂直方向に±50mmの範囲、<br>(b) 目の基準点周辺の運転者のアイポイント位置を規定する関連標準に基づく範囲。ただし、上記(a) に記載された領域と同等以上の範囲を確保すること。<br><br>The test driver must be in a position that allows the driver's eyes, with their normal seat and steering wheel adjustment for driving, to be at the eye point of the ocular reference with a variability of position either, to the choice of the vehicle manufacturer:<br>(a) +/− 100 mm longitudinally and +/− 50 mm vertically around the ocular reference point;<br>(b) Based on a standard relevant for specifying the possible driver's eyepoint position around the ocular reference point, while ensuring coverage of an area of similar or larger size than described in (a) above. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.2. | 眼鏡、帽子またはマスクを含む頭部アクセサリーを着用しないこと。<br>No glasses or head accessory, including hat or mask. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.3. | 眉毛以外の顔の毛を有しないこと。<br>No facial hair other than eyebrows. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 3.1.4. | 車両メーカーは、テスト運転者に対して、上記3.1.2.項および3.1.3.項に規定する特性の1 つ以上を許容することを選択できる。<br>The vehicle manufacturer may choose to allow one or more of the attributes set out in paragraphs 3.1.2. and 3.1.3. above for the test drivers. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 3.1.5. | 車両メーカーは、上記3.1.1.項に規定する運転者の眼の位置の許容ゾーンの拡大を選択できる。<br>The vehicle manufacturer may choose to enlarge the zone of possible position of the driver's eyes set out in paragraph 3.1.1. above. | 有 / 無<br>Yes / No |

| | | |
|---|---|---|
| 4. | 視線固定点<br>Gaze fixation points | |
| 4.1. | テスト対象となる固定点の適切な位置は、型式認可対象となる車室の幾何学的および設計上の制約に基づき、車両メーカーが提案するものとする。<br><br>The appropriate location of the fixation points to be tested shall be proposed by the vehicle manufacturer according to the geometrical and design constraints of the vehicle's cabin considered for the type approval. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 4.2. | 抜取りテストには、車両に以下のゾーンが存在する場合、少なくとも1 つの固定点を含め、可能な限り本規則5.5.1.6.項に定めるエリア3内にも固定点を設けるものとする。<br>(a) 運転者の左膝、<br>(b) 運転者の右膝、<br>(c) 運転者の膝上、<br>(d) 運転席から見て左右いずれか下方から見た助手席足元部、またはこれに類する位置、<br>(e) 運転席から見て左側または右側のいずれか下方から見た、乗員の着座、物品の収納または車内における乗員の移動を意図した表面に向けた場合の助手席座面またはこれに類する位置、<br>(f) 車両前部コンパートメントの運転者側と反対側に位置し、垂直方向に30° の位置にあるグローブボックス、またはこれに類する位置、<br>(g) 運転者のすぐ左側にあるエアベント、<br>(h) 運転者のすぐ右側にあるエアベント、<br>(i) ヘッドアップディスプレイまたはウインドスクリーン基部を横断するディスプレイを除く計器クラスタ、<br>(j) インフォテインメントシステムまたは支援システムと相互作用するためのボタンを備える場合のステアリングホイール、<br>(k) ギアシフター、<br>(l) 暖房、換気、空調制御、<br>(m) インフォテインメント画面、<br>(n) センターコンソール：ダッシュボードパネル付近の前方ゾーンから構成されるもので、(a) から(m) までのいずれの固定点にも該当しない場合。<br><br>Spot-check testing shall include at least one fixation point located in all the following zones, if present in the vehicle, and, when possible, within Area 3 as set out in paragraph 5.5.1.6. of this Regulation:<br>(a) driver's left knee;<br>(b) driver's right knee;<br>(c) driver's lap;<br>(d) passenger's footwell or similar location looking down toward the front lower area of the vehicle from left or right from the driver's seat;<br>(e) passenger's seat surface or similar location looking down left or right from the driver's seat toward a surface intended to seat a passenger, store goods or allow passenger's movement in the vehicle;<br>(f) glove box or similar location at 30 deg. (vertical) from the other side (from the driver's side) of the front compartment of the vehicle;<br>(g) air vents to the immediate left side of the driver;<br>(h) air vents to the immediate right side of the driver;<br>(i) instrument cluster, excluding the heads-up display nor a display crossing the base of the windscreen;<br>(j) steering wheel, when equipped with buttons for interacting with the infotainment system or assistance systems;<br>(k) gear shifter;<br>(l) heating, ventilation and air conditioning controls;<br>(m) infotainment display;<br>(n) centre console, consisting of the forward zone near dashboard panel, if not covered by any other fixation point referred to from (a) to (m). | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 4.3. | 運転席の位置が前部コンパートメントの中央またはその近くにあり、かつ「車両の前部コンパートメントの運転者側とは反対側」が運転者位置の左右両側の2 つの可能なゾーンに該当する場合、技術機関は次のいずれかを選択するものとする。<br>(a) 視線固定を「左バージョン」と「右バージョン」の固定点に分割する。<br>(b) 分割可能な固定点が複数存在する場合に限り、特定の固定点に対しては「左バージョン」を、別の固定点に対しては「右バージョン」を実施する形で交互に行い、少なくとも一度は左側および右側の双方を網羅する。<br><br>If the driver's position is at the centre of the front compartment or close to it and the "other side (from the driver's side) of the front compartment of the vehicle" corresponds to two possible zones to the left and to the right of the driver's position, the technical services shall choose one of the following:<br>(a) to split the gaze fixation into the "left version" and the "right version" of the fixation point;<br>(b) only if there is more than one fixation point which can be split, to alternate by doing the "left version" for a given fixation point and the "right version" for another fixation point – so as to cover the left side and the right side at least once (for each side). | 有 / 無<br>Yes / No |
| 5. | テスト速度<br>Testing velocities | |
| 5.1. | すべての視線固定点は、20km/h から35km/h の間で少なくとも1回、および時速50km/h から65km/h の間で少なくとも1回、テストされなければならない。<br><br>All gaze fixation points shall be tested at least once between 20 km/h and 35 km/h, and at least once between 50 km/h and 65 km/h. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 6. | 環境条件<br>Environmental conditions | |
| 6.1. | テストは、昼間および夜間の実際またはシミュレートされた車両運行時の外部環境条件下において実施されなければならない。<br>日光の影響を受けないシステムは、昼間条件または夜間条件のいずれにおいてもテストを実施することができる。<br><br>The tests must be performed on the vehicle under real or simulated external condition of operation for day and night.<br>Systems not affected by daylight may be tested either in day or night conditions. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 6.1.1. | テストがテスト走行路の道路環境で実行される場合:<br>(a) 昼間:テストは日の出後、日没前に開始するものとする。<br>(b) 夜間:テストは日没後、日の出前に開始するものとする。<br><br>Where the testing is executed on a test track road environment:<br>(a) day: testing shall start after sunrise and before sunset;<br>(b) night: testing shall start after sunset and before sunrise. | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 6.1.2. | テストがシミュレートされた道路環境で実施される場合:<br>(a) 昼間:環境照度による拡散条件(ISO 15008:2017)、<br>(b) 夜間:周囲の照度が低い状態で、運転者の順応レベルは主に、車両自身のヘッドライトと周辺の街路灯によって照らされる前方道路部分、および表示器と計器の輝度によって影響を受ける(ISO 15008:2017)。<br><br>In case of testing executed on a simulated road environment:<br>(a) day: conditions diffuse with ambient light (ISO 15008:2017);<br>(b) night: condition of low ambient illumination under which the adaptation level of the driver is mainly influenced by the portion of the road ahead covered by the vehicle's own headlights and surrounding street lights, and display and instrument brightness (ISO 15008:2017). | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 7. | 警告の時間的閾値の定義<br>Definition of temporal thresholds for warnings | |
| 7.1. | 注意喚起警告を発する一次閾値:<br>警告が本規則5.5.2.1 .項および5.5.2.2 .項に定める要件に従い発出されるべきであり、本附則4.2 .項に定める視線固定点を監視パラメータとする。<br><br>Primary threshold for emitting distraction warning:<br>A warning should be triggered in accordance with the requirements set out in paragraphs 5.5.2.1. and 5.5.2.2. of this Regulation where the gaze fixation points set out in paragraph 4.2. of this annex shall be the monitoring parameters. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8. | 抜取り検査のテスト手順<br>Procedure for spot-check testing | |
| 8.1. | テスト運転者は、システムの機能について指示を受けるものとする。当該指示プロセスは、附則3に従い、車両メーカーが型式認可当局および技術機関に提出する証拠書類に明確に文書化されるものとする。<br><br>The test driver shall be instructed on the functionality of the system. The instruction process shall be clearly documented in the evidence dossier supplied by the vehicle manufacturer to the Type Approval Authorities and Technical Services in accordance with Annex 3. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.2. | ADDW システムが初期化後一定期間の較正を必要とする場合、較正手順は、並行する注意散漫行為のない基準運転状況下で実施されなければならない。<br><br>If the ADDW system should be calibrated for a period of time after its initialisation,calibration procedures shall take place during a baseline driving situation, with no parallel distracting activities. | 有 / 無<br>Yes / No<br>適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.2.1. | 基準運転状況は、その正常な実行を可能とするようメーカーが詳述するものとし、当該情報には車速- 時間プロファイルおよび運転者に要求される具体的な手順または行為を含むものとするが、これらに限定されない。<br><br>The baseline driving situation shall be described by the manufacturer to allow its successful execution, with information including but not limited to the vehicle speedtime profile and specific steps or actions required by the driver. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3. | 視線固定点のテスト<br>Testing of gaze fixation points | |
| 8.3.1. | テスト手順は、運転者が運転状況から目を離す単一かつ中断のない長時間の注視の発生を検出するものとする。当該発生の検出は、以下の両条件が満たされた時点で開始するものとする。<br>(a) 車両は、上記5.1.項に従いテスト対象となる速度を記録する。<br>(b) ADDWシステムが、運転者が少なくとも60秒間注意散漫状態にないと評価する。この最低60秒間の期間は、本附則8.2.項および本規則5.3.1.1.項に従い、ADDWシステムの必要な較正が完了した時点で開始される。<br><br>Testing procedure shall detect occurrences of single, uninterrupted long-duration gazes by the driver away from the driving situation. Detecting those occurrences shall begin when both of the following conditions are met:<br>(a) the vehicle registers the velocity to be tested, according to paragraph 5.1. above; and<br>(b) the ADDW system assesses the driver as not distracted for at least 60 seconds – this minimum 60 second period starts once any necessary calibration of the ADDW system is completed in accordance with paragraph 8.2. of this Annex and paragraph 5.3.1.1. of this Regulation. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 8.3.2. | 型式認可を担当する当局は、固定点のテストシーケンスを決定することができる。<br>The authority responsible for the type-approval may decide the sequence in which the fixation points are tested. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 8.3.3. | テスト中、運転者の行為は、当該固定点から自然に想定される行為に限定されるべきである。<br>During the test, actions by the driver should be limited to those naturally expected from the fixation points considered. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.3.1. | 運転者による自然に想定される行為とは、通常、頭と目の双方を組み合わせた動きである。ただし、目だけの動き(トカゲ型)や頭だけの動き(フクロウ型)に似た挙動が観察される場合もある。<br>Naturally expected actions by the driver are typically a combined movement of both head and eyes. However, there may be situations in which a behaviour similar to eyes only movement (lizard type) or head only movement (owl type) is observed. | |
| 8.3.4. | 上記4.2.項に定めるゾーンに割り当てられ、かつ領域3内に位置するすべての固定点に対し、テストを実施するものとする。<br>All fixation points assigned to the zones set out in paragraph 4.2. above, and which are located in Area 3, shall be tested. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.5. | 各個別の視線固定点の測定は、テスト運転者がシステムによって少なくとも15秒間注意散漫状態ではないと評価された時点で、測定開始がトリガーされる。<br>For the measurement of each individual gaze fixation point, the start of the measurement is triggered as soon as the test driver is assessed by the system as not distracted for at least 15 seconds. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.6. | 車両メーカーは、当該テストにおいて注意散漫行為として認識されない主要な挙動／活動を定義するため、附則3で言及される文書を通じて情報を提供することができる。<br>The vehicle manufacturer may provide information via the documentation, referred to in Annex 3, to define the key behaviour/activities which will not be recognised as distracted actions for the purpose of that test. | 有 / 無<br>Yes / No |
| 8.3.7. | テスト運転者は、上記8.3.3.項の要件を可能な限り適用しつつ、視線をいずれかの固定点に移すよう指示される。<br>The test driver is instructed to shift their gaze to one of the fixation points, applying the requirement from paragraph 8.3.3. above as well as possible. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.8. | テスト運転者は、警告が発せられるまで、または警告が発生すると想定される時点から少なくとも3秒間、固定点に視線を維持する。<br>The test driver maintains their gaze focused on the fixation point, until a warning is emitted, or at least 3 seconds after the time a warning is expected to occur. | 適 / 否<br>Pass Fail |
| 8.3.9. | 各個別の固定点の測定後、運転者は次の固定点に移行する前に、少なくとも15秒間注意散漫状態にないとシステムにより評価されるものとする。<br>After the measurement of each individual fixation point, the driver shall be assessed by the system as not distracted for at least 15 seconds before moving on to the next fixation point. | 適 / 否<br>Pass Fail |

| | | |
|---|---|---|
| 9. | テスト結果<br>Test Results | |
| 9.1. | 本規則5.5.1.6.項に定める領域3 内に位置する視線固定点に対し、かつ本規則5.5.2.1.項に定める条件の下で、運転者が視線を固定した状態を維持する場合において、4秒(0.5秒の不確実性バッファを含む)以内に注意喚起警告が発せられない場合、測定値は偽陰性として扱われるものとする。<br><br>Measurements shall be treated as false negative when the driver maintains their gaze focused on a fixation point located inside Area 3 set out in paragraph 5.5.1.6. in this Regulation and under the condition set out in paragraph 5.5.2.1. in this Regulation and no distraction warning is emitted within 4 seconds (which includes a 0.5 second uncertainty buffer). | |
| 9.1.1. | 他の車両システムによる音響または触覚警告が、ADDWシステムの想定時間内に作動した場合、または本附則8.3.6.項で言及される運転者挙動の評価に関連付けられている場合、測定値は偽陰性から「該当なし」に変更することができる。<br><br>A measurement may be changed from false negative to ″not applicable″ if an audio or haptic warning from a different vehicle's system has been triggered, within the expected time for an ADDW system, or is linked to the assessment of the driver's behaviour referred to in paragraph 8.3.6. in this annex. | |
| 9.2. | 本規則5.5.1.6.項に定める領域3 内に位置する視線固定点に対し、かつ本規則5.5.2.2.項に定める条件の下で、運転者が視線を固定した状態を維持する場合において、6.5秒(0.5秒の不確実性バッファを含む)以内に注意喚起警告が発せられない場合、測定値は偽陰性として扱われるものとする。<br><br>Measurements shall be treated as false negative when the driver maintains their gaze focused on a fixation point located inside Area 3 set out in paragraph 5.5.1.6. in this Regulation and under the condition set out in paragraph 5.5.2.2. in this Regulation and no distraction warning is emitted within 6.5 seconds (which includes a 0.5 second uncertainty buffer). | |
| 9.2.1. | 他の車両システムによる音響または触覚警告が、ADDWシステムの想定時間内に作動した場合、または本附則8.3.6.項で言及される運転者挙動の評価に関連付けられている場合、測定値は偽陰性から「該当なし」に変更することができる。<br><br>A measurement may be changed from false negative to ″not applicable″ if an audio or haptic warning from a different vehicle's system has been triggered, within the expected time for an ADDW system, or is linked to the assessment of the driver's behaviour referred to in paragraph 8.3.6. in this annex. | |
| 10. | 不完全な人間行動評価をフィルタするための再テスト手順<br>Re-test procedure to filter imperfect human behaviour assessme | |
| 10.1. | 上記9.1.項に従い偽陰性と評価された固定点であって、50 km/hから65km/h の間でテストされたものについては、固定点ごとに最大2回まで再テスト手順が実施されなければならない。また上記9.2.項に従い偽陰性と評価された固定点であって、20km/h から35 km/h の間でテストされたものについては、固定点ごとに最大2回まで再テスト手順が実施されなければならない。<br><br>The re-test procedure must be performed for a maximum of two times for each fixation point assessed as false negative in accordance with paragraph 9.1. above, which was tested between 50 km/h and 65 km/h, and must be performed for a maximum two times for a fixation point assessed as false negative in accordance with paragraph 9.2. above, which was tested between 20 km/h and 35 km/h. | |

| | | |
|---|---|---|
| 10.2. | 再テスト手順は、上記8.2.項から8.3.9.項に規定するテスト手順の段階に従って実施しなければならないが、以下の適応を行う。<br>(a) 固定点の一覧には、以前に偽陰性と分類された固定点のみが含まれる。<br>(b) テスト運転者は、特定の視線固定点の再テストごとに、注意散漫行為<br>に関連する異なる行為を実施しなければならない。<br>技術機関は、テスト運転者が上記3.1.1.項から3.1.4.項に定める要件を満<br>たすことを条件として、同一または異なるテスト運転者を使用することができる。<br>The re-test procedure must follow the step of the test procedure set out in paragraphs 8.2. to 8.3.9. above, with the following adaptation:<br>(a) The fixation point list includes only fixation points previously classified as false negative; and<br>(b) The test driver must perform a different action, related to a distracted behaviour, for each re-test of a given fixation point.<br>The technical services may use the same or a different test driver, provided that the test driver fulfils the requirements set out in paragraphs 3.1.1. to 3.1.4. above. | |
| 11. | 最終テスト結果<br>Final test results | |
| 11.1. | 再テスト手順における測定値は、50km/h から65km/h の間でテストされ、上記9.1 .項に従い再テストが2回実施され、いずれも偽陰性と評価された場合、「不合格」として扱われるものとする。偽陰性が「該当なし」または真陽性へ再分類された場合、もはや偽陰性とはみなされないものとし、「不合格」を生成してはならない。再テストが1回実施され、その結果が偽陰性であった場合、当該固定点について2回目の再テストを実施するものとする。<br>Measurements during the re-test procedure shall be treated as "fail" if a fixation point is re-tested and assessed two times as a false negative in accordance with paragraph 9.1. above, if tested between 50 km/h and 65 km/h. A false negative re-assigned as "not applicable" or true positive shall not be considered a false negative anymore and shall not generate a "fail". If a single re-test has been performed and it is a false negative, the second retest of the fixation point shall be performed. | |
| 11.2. | 再テスト手順中の測定値は、20km/h から35km/h の間でテストされた固定点について、上記9.2.項に従い再テストが実施され、2回偽陰性と評価された場合、「不合格」として取り扱われるものとする。偽陰性が「該当なし」または真陽性へ再分類された場合、もはや偽陰性とはみなされないものとし、「不合格」を生成してはならない。再テストが1回実施され、その結果が偽陰性であった場合、当該固定点について2回目の再テストを実施するものとする。<br>Measurements during re-test procedure shall be treated as "fail" if a fixation point is retested and assessed two times as a false negative in accordance with paragraph 9.2. above, if tested between 20 km/h and 35 km/h. A false negative re-assigned as "not applicable" or true positive shall not be considered a false negative anymore and shall not generate a "fail". If a single re-test has been performed and it is a false negative, the second retest of the fixation point shall be performed. | |

| | | |
|---|---|---|
| 12. | 合格基準<br>Acceptance criteria | |
| 12.1. | 抜取りテストによる、ADDW システムが全技術要件を満たしていることの検証。<br><br>Verification of the fulfilment of all technical requirements for ADDW systems via spotcheck testing. | |
| 12.1.1. | 不合格基準<br>上記4.2.項に規定するすべての視線固定点について、上記8.項に規定される手順に従ってテストを行い、必要に応じて上記10.項に従って再テストを行った結果、上記11 .項に従い1 つ以上の「不合格」測定が認められた場合、ADDWシステムは抜取りテストに不合格とみなすものとする。<br><br>Fail criterion<br>The ADDW system shall be considered to have failed the spot-check testing when among all gaze fixation points set out in paragraph 4.2. above, tested in accordance with the procedure set out in paragraph 8. above, and possibly re-tested in accordance with paragraph 10. above, one or more ″fail″ measure is found, in accordance with paragraph 11. above. | |
| 12.1.2. | 合格基準<br>上記12.1.1 .項に定める不合格基準に該当しない場合、ADDW システムは抜打ちテストに合格したものとみなすものとする。<br><br>Pass criterion<br>The ADDW system shall be considered to have passed the spot-check testing when the fail criterion set out in the above paragraph 12.1.1. is not met. | 適 / 否<br>Pass Fail |

5. 試験成績
Test results

環境状況：　　現実　／　シミュレーション
Environmental condition:　　Real　/　Simulation
昼間　／　夜間
Day / Night

| 視線固定点<br>Gaze fixation point | 車両速度<br>Vehicle speed | 警報<br>Warning | 警報までの秒数<br>Seconds until warning | 測定値<br>Measurement | 備考<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |
| | | 有 ／ 無<br>Yes　No | | | |