

審査事務規程（交通研部分）等の一部改正について

1. 改正概要

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

1. 「審査事務規程」（平成28年4月1日 規程第2号）別添1（試験規程（TRIAS））の新規追加及び一部改正を行う。

(1) 細目告示に新たに採択された協定規則等に対応した TRIAS の新規追加（3 項目）

① TRIAS 44-R166-01 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）

② TRIAS 21-R167-01 直接視界に係る自動車の試験（協定規則第167号）

③ TRIAS 99-020(2)-01 天然ガス重量車燃料消費率試験（JH25モード）

(2) 細目告示に既に採用されている協定規則の改訂に伴う一部改正（12 項目）

① TRIAS 09-R117-02 タイヤの車外騒音・ウェット路面上での摩擦力・転がり抵抗に係る試験（協定規則第117号）

② TRIAS 11(2)-R161-01 施錠装置試験（協定規則第161号）

③ TRIAS 11(2)-R162-01 イモビライザ試験（協定規則第162号）

④ TRIAS 12-R013-02 トラック、バス及びトレラの制動装置試験（協定規則第13号）

⑤ TRIAS 15-R034(2)-02 自動車用燃料タンク試験（協定規則第34号（車両））

⑥ TRIAS 17(2)-R012-03 前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第12号）

⑦ TRIAS 18-R127-02 歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第127号）

⑧ TRIAS 32-J052R048-05 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験

⑨ TRIAS 43(5)-R163-01 盗難発生警報装置試験（協定規則第163号）

⑩ TRIAS 43(9)-R151-01 側方衝突警報装置試験（協定規則第151号）

⑪ TRIAS 44(2)-R158-01 後退時車両直後確認装置試験（協定規則第158号）

⑫ TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第157号）

(3) 付表等について修正および項目の追加（36 項目）

① TRIAS 02-001-01 諸元測定試験

② TRIAS 05-001-03 最大安定傾斜角度試験

③ TRIAS 08-J001-02 大型貨物自動車の速度抑制装置試験

④ TRIAS 08-002-04 燃料消費率試験（WLTCモード）

⑤ TRIAS 08-J042GTR015-02 燃料消費率試験（WLTCモード）

⑥ TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第154号）

⑦ TRIAS 12-J014-02 制動液漏れ警報装置試験

⑧ TRIAS 12-001-02 急制動試験

⑨ TRIAS 12-002-02 制動能力試験

⑩ TRIAS 12-003-02 駐車制動装置能力試験

⑪	TRIAS 12-004-02	制動用空気容量試験
⑫	TRIAS 12-005-02	非常制動装置試験
⑬	TRIAS 12-006-02	ブレーキ警報時制動能力試験
⑭	TRIAS 17(2)-R155-01	サイバーセキュリティシステム試験（協定規則第 155 号（同規則の規則 7.3.（7.3.1.を除く。）に限る。））
⑮	TRIAS 17(2)-R156-01	プログラム等改変システム試験（協定規則第 156 号（同規則の規則 7.2.に限る。））
⑯	TRIAS 30-J038-02	近接排気騒音試験
⑰	TRIAS 30-J039-02	定常走行騒音試験
⑱	TRIAS 30-J040-02	加速走行騒音試験
⑲	TRIAS 31-J041(1)-02	重量車排出ガス試験（JE05 モード）
⑳	TRIAS 31-J042(4)-03	軽・中量車排出ガス試験（WLTC モード）
㉑	TRIAS 31-J042GTR015-02	軽・中量車排出ガス試験（WLTC モード）
㉒	TRIAS 31-J042R154-02	軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）
㉓	TRIAS 31-J048R154-01	車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）
㉔	TRIAS 31-J049R154-01	燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
㉕	TRIAS 31-J119-02	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験
㉖	TRIAS 39-001-01	制動灯及び補助制動灯の点灯要件にかかる補助制動装置減速能力試験
㉗	TRIAS 41-R148-02	信号灯火試験（協定規則第 148 号（方向指示器））
㉘	TRIAS 43-J074R028-02	警音器の警報音発生装置試験
㉙	TRIAS 43-J075R028-02	警音器の音圧試験
㉚	TRIAS 43(8)-R144-01	事故自動緊急通報装置試験（協定規則第 144 号）
㉛	TRIAS 43(10)-R165(2)-01	車両後退通報装置試験（協定規則第 165 号）
㉜	TRIAS 44-J081-03	直前直左確認鏡試験
㉝	TRIAS 46(2)-R160-02	事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号）
㉞	TRIAS 99-002-02	最高速度試験
㉟	TRIAS 99-020(2)-01	燃料消費率試験（天然ガス重量車）

2. その他、項ずれによる修正等所要の改正を行う。

2. 関連する法令等

- ・ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和 5 年 6 月 5 日国土交通省告示第 572 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 5 年 1 月 4 日国土交通省告示第 1 号）

3. 施行日

施行日 令和 5 年 6 月 5 日

新			旧			
独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程			独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程			
目次(略) 第1章～第12章(略)			目次(略) 第1章～第12章(略)			
別表1(2-2関係)			別表1(2-2関係)			
添付書面一覧			添付書面一覧			
整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	
(1)～(5)	(略)	(略)	(1)～(5)	(略)	(略)	
(6)	試験成績書	(略)	(6)	試験成績書	(略)	
	1～128	(略)		1～128	(略)	(略)
	<u>129</u>	<u>直接視界に係る自動車(大型車)の試験(協定規則第167号)</u>		<u>(新設)</u>		
	<u>130</u> ～ <u>269</u>	(略)		<u>129</u> ～ <u>268</u>	(略)	(略)
	<u>270</u>	<u>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)</u>		<u>(新設)</u>		
	<u>271</u> ～ <u>298</u>	(略)		<u>269</u> ～ <u>296</u>	(略)	(略)
	<u>299</u>	<u>天然ガス重量車燃料消費率試験(JH25モード)</u>		<u>(新設)</u>		
(7)	構造基準等適合検討書	(略)	(7)	構造基準等適合検討書	(略)	
	1～	(略)		1～	(略)	(略)

(案)

新			旧		
	2		2		
	(削除)		3	<u>圧縮天然ガス自動車の構造基準について (平成7年12月18日 付け自技第274号自審 第1635号)</u>	
	<u>3</u> ~ <u>6</u>	(略)	<u>4</u> ~ <u>7</u>	(略)	(略)
(8) ~ (11)	(略)	(略)	(8) ~ (11)	(略)	(略)

別添1 (2-2 関係)

試験規程

Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)

	試験項目	分類番号
1 ~ 2	(略)	(略)
3	(略)	TRIAS 05-001-0 <u>3</u>
4 ~ 5	(略)	(略)
6	(略)	TRIAS 08-J001-0 <u>2</u>
7 ~ 30	(略)	(略)
31	(略)	TRIAS 09-R117-0 <u>2</u>
32 ~ 43	(略)	(略)
44	(略)	TRIAS 11(2)-R162-0 <u>1</u>
45 ~ 47	(略)	(略)

別添1 (2-2 関係)

試験規程

Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)

	試験項目	分類番号
1 ~ 2	(略)	(略)
3	(略)	TRIAS 05-001-0 <u>2</u>
4 ~ 5	(略)	(略)
6	(略)	TRIAS 08-J001-0 <u>1</u>
7 ~ 30	(略)	(略)
31	(略)	TRIAS 09-R117-0 <u>1</u>
32 ~ 43	(略)	(略)
44	(略)	TRIAS 11(2)-R162-0 <u>2</u>
45 ~ 47	(略)	(略)

(案)

新			旧		
48	(略)	TRIAS 12-J014-0 <u>2</u>	48	(略)	TRIAS 12-J014-0 <u>1</u>
49 ～ 57	(略)	(略)	49 ～ 57	(略)	(略)
58	(略)	TRIAS 12-001-0 <u>2</u>	58	(略)	TRIAS 12-001-0 <u>1</u>
59	(略)	TRIAS 12-002-0 <u>2</u>	59	(略)	TRIAS 12-002-0 <u>1</u>
60	(略)	TRIAS 12-003-0 <u>2</u>	60	(略)	TRIAS 12-003-0 <u>1</u>
61	(略)	TRIAS 12-004-0 <u>2</u>	61	(略)	TRIAS 12-004-0 <u>1</u>
62	(略)	TRIAS 12-005-0 <u>2</u>	62	(略)	TRIAS 12-005-0 <u>1</u>
63	(略)	TRIAS 12-006-0 <u>2</u>	63	(略)	TRIAS 12-006-0 <u>1</u>
64 ～ 66	(略)	(略)	64 ～ 66	(略)	(略)
67	(略)	TRIAS 15-R034(2)-0 <u>2</u>	67	(略)	TRIAS 15-R034(2)-0 <u>1</u>
68 ～ 92	(略)		68 ～ 92	(略)	
93	(略)	TRIAS 17(2)-R012-0 <u>3</u>	93	(略)	TRIAS 17(2)-R012-0 <u>2</u>
94 ～ 113	(略)	(略)	94 ～ 113	(略)	(略)
114	(略)	TRIAS 18-R127-0 <u>2</u>	114	(略)	TRIAS 18-R127-0 <u>1</u>
115 ～ 128	(略)	(略)	115 ～ 128	(略)	(略)
<u>129</u>	<u>直接視界に係る自動車(大型車)の試験(協定規則第167号)</u>	<u>TRIAS 21-R167-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>130</u> ～ <u>154</u>	(略)	(略)	<u>129</u> ～ <u>153</u>	(略)	(略)
<u>155</u>	(略)	TRIAS 30-J038-0 <u>2</u>	<u>154</u>	(略)	TRIAS 30-J038-0 <u>1</u>
<u>156</u>	(略)	TRIAS 30-J039-0 <u>2</u>	<u>155</u>	(略)	TRIAS 30-J039-0 <u>1</u>
<u>157</u>	(略)	TRIAS 30-J040-0 <u>2</u>	<u>156</u>	(略)	TRIAS 30-J040-0 <u>1</u>
<u>158</u> ～ <u>159</u>	(略)	(略)	<u>157</u> ～ <u>158</u>	(略)	(略)
<u>160</u>	(略)	TRIAS 31-J041(1)-0 <u>2</u>	<u>159</u>	(略)	TRIAS 31-J041(1)-0 <u>1</u>
<u>161</u> ～ <u>162</u>	(略)	(略)	<u>160</u> ～ <u>162</u>	(略)	(略)

(案)

新			旧		
<u>250</u>			<u>249</u>		
<u>251</u>	(略)	TRIAS 43-J074R028-0 <u>2</u>	<u>250</u>	(略)	TRIAS 43-J074R028-0 <u>1</u>
<u>252</u>	(略)	TRIAS 43-J075R028-0 <u>2</u>	<u>251</u>	(略)	TRIAS 43-J075R028-0 <u>1</u>
<u>253</u> ～ <u>262</u>	(略)	(略)	<u>252</u> ～ <u>261</u>	(略)	(略)
<u>263</u>	(略)	TRIAS 43(9)-R151-0 <u>1</u>	<u>262</u>	(略)	TRIAS 43(9)-R151-0 <u>2</u>
<u>264</u> ～ <u>268</u>	(略)	(略)	<u>263</u> ～ <u>267</u>	(略)	(略)
<u>269</u>	(略)	TRIAS 44-J081-0 <u>3</u>	<u>268</u>	(略)	TRIAS 44-J081-0 <u>2</u>
<u>270</u>	<u>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）</u>	TRIAS <u>44-R166-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>271</u> ～ <u>281</u>	(略)	(略)	<u>269</u> ～ <u>279</u>	(略)	(略)
<u>282</u>	(略)	TRIAS 46(2)-R160-0 <u>2</u>	<u>280</u>	(略)	TRIAS 46(2)-R160-0 <u>1</u>
<u>283</u> ～ <u>284</u>	(略)	(略)	<u>281</u> ～ <u>282</u>	(略)	(略)
<u>285</u>	(略)	TRIAS 48-R157-0 <u>2</u>	<u>283</u>	(略)	TRIAS 48-R157-0 <u>1</u>
<u>286</u> ～ <u>288</u>	(略)	(略)	<u>284</u> ～ <u>286</u>	(略)	(略)
<u>289</u>	(略)	TRIAS 99-002-0 <u>2</u>	<u>287</u>	(略)	TRIAS 99-002-0 <u>1</u>
<u>290</u> ～ <u>298</u>	(略)	(略)	<u>288</u> ～ <u>296</u>	(略)	(略)
<u>299</u>	(略)	TRIAS 99-020(1)-0 <u>1</u>	<u>297</u>	(略)	TRIAS 99-020-0 <u>1</u>
<u>300</u>	<u>天然ガス重量車燃料消費率試験（JH25モード）</u>	TRIAS <u>99-020(2)-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>301</u> ～ <u>304</u>	(略)	(略)	<u>298</u> ～ <u>301</u>	(略)	(略)

(案)

新	旧																																		
<p>TRIAS 02-001-01</p> <p style="text-align: center;">諸元測定試験</p> <p>1. (略)</p> <p>2. (略)</p> <p>3.</p> <p>3.1. 全長</p> <p>自動車の最も前方及び後方の部分（後写鏡・<u>直前直左(右)鏡</u>・<u>後方等確認装置</u>・<u>直前直左(右)鏡</u>・たわみ式アンテナ・<u>側面周辺監視装置（検知センサー及び検知センサー付属品であって、合計突出量が 100mm を超えないものに限る。）</u>等を除く。）の基準面への投影点の車両中心線と平行な方向の距離を測定する。</p> <p>3.2. 全幅</p> <p>自動車の最も側方にある部分（保安基準第 41 条の装置のうち自動車の両側面に備えるもの（細目告示別添 52 4.6.4.4.による中央部に備えるものを除く。）・後写鏡・<u>後方等確認装置</u>・<u>直前直左(右)鏡</u>・たわみ式アンテナ・<u>側面周辺監視装置（検知センサー及び検知センサー付属品であって、合計突出量が 100mm を超えないものに限る。）</u>等を除く。）の基準面への投影点の車両中心線と直角な方向の距離を測定する。</p> <p>3.3. 全高</p> <p>自動車の最高部（後写鏡・<u>後方等確認装置</u>・<u>直前直左(右)鏡</u>・たわみ式アンテナ・<u>側面周辺監視装置（検知センサー及び検知センサー付属品であって、合計突出量が 100mm を超えないものに限る。）</u>等を除く。）の基準面からの高さを測定する。</p> <p>(略)</p>	<p>TRIAS 02-001-01</p> <p style="text-align: center;">諸元測定試験</p> <p>1. (略)</p> <p>2. (略)</p> <p>3.</p> <p>3.1. 全長</p> <p>自動車の最も前方及び後方の部分（後写鏡・<u>アンダーミラー</u>・たわみ式アンテナ等を除く。）の基準面への投影点の車両中心線と平行な方向の距離を測定する。</p> <p>3.2. 全幅</p> <p>自動車の最も側方にある部分（保安基準第 41 条の装置のうち自動車の両側面に備えるもの（細目告示別添 52 4.6.4.4.による中央部に備えるものを除く。）・後写鏡・<u>アンダーミラー</u>・たわみ式アンテナ・<u>側方衝突警報装置（検知センサー及び検知センサー付属品に限る。）</u>等を除く。）の基準面への投影点の車両中心線と直角な方向の距離を測定する。</p> <p>3.3. 全高</p> <p>自動車の最高部（後写鏡・<u>アンダーミラー</u>・たわみ式アンテナ等を除く。）の基準面からの高さを測定する。</p> <p>(略)</p>																																		
<p>TRIAS 05-001-03</p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度試験</p> <p>1.～5. (略)</p> <p>付表 1</p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度の試験記録及び成績 <u>（傾斜角度測定器による場合）</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><u>試験期日</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>試験場所</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>試験担当者</u></td> <td></td> </tr> </table> <p>◎試験自動車</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>車名・型式(類別)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>車台番号</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;"><u>諸元値</u></td> <td style="width: 15%;"><u>車両重量 (kg)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">前軸</td> <td></td> </tr> </table>	<u>試験期日</u>		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>		<u>車名・型式(類別)</u>			<u>車台番号</u>			<u>諸元値</u>	<u>車両重量 (kg)</u>			前軸		<p>TRIAS 05-001-02</p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度試験</p> <p>1.～5. (略)</p> <p>付表 1 <u>（傾斜角度測定器による場合）</u></p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度の試験記録及び成績</p> <p><u>試験期日</u> <u>年 月 日</u> <u>試験場所</u> <u>試験担当者</u></p> <p>◎試験自動車</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>車名・型式(類別)</u></td> <td colspan="2"><u>車台番号</u></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;"><u>車両重量</u></td> <td style="width: 15%;"><u>諸元値(W)</u></td> <td style="width: 15%;"><u>軸重</u></td> <td style="width: 15%;"><u>諸元値</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">kg</td> <td style="text-align: center;">(前輪)</td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">実測値</td> <td style="text-align: center;">(後輪)</td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> </table>	<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>		<u>車両重量</u>	<u>諸元値(W)</u>	<u>軸重</u>	<u>諸元値</u>		kg	(前輪)	kg		実測値	(後輪)	kg
<u>試験期日</u>																																			
<u>試験場所</u>																																			
<u>試験担当者</u>																																			
<u>車名・型式(類別)</u>																																			
<u>車台番号</u>																																			
<u>諸元値</u>	<u>車両重量 (kg)</u>																																		
	前軸																																		
<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>																																	
<u>車両重量</u>	<u>諸元値(W)</u>	<u>軸重</u>	<u>諸元値</u>																																
	kg	(前輪)	kg																																
	実測値	(後輪)	kg																																

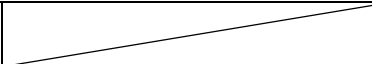



(案)

新				旧			
	軸重 (kg)	後軸			実測値		(前輪) kg
実測値	車両重量 (kg)						(後輪) kg
	軸重 (kg)	前軸		タイヤサイズ (前輪)	タイヤ空気圧諸元値		(前輪) kPa
		後軸		(後輪)			(後輪) kPa
タイヤサイズ (タイヤ空気圧 (kPa))		前軸					
		後軸					
◎試験成績				(新設)			
最大安定傾斜角度 (°)		右側		最大安定傾斜角度 (°)		右側	左側
		左側					
◎備考				備考			
付表 2				付表 2 (傾斜法によって各車輪の接地荷重を測定する方法による場合)			
最大安定傾斜角度の試験記録及び成績 (傾斜法によって各車輪の接地荷重を測定する方法による場合)				最大安定傾斜角度の試験記録及び成績			
試験期日				試験期日	年	月	日
試験場所				試験場所			試験担当者
試験担当者							
◎ 試験自動車				◎ 試験自動車			
車名・型式(類別)				車名・型式(類別)			
車台番号				車台番号			
重心位置				重心位置			
軸距	L			L : 軸距			
前輪の輪距	T ₁			T ₁ : 前輪の輪距			
後輪の輪距	T ₂			T ₂ : 後輪の輪距			
				W _{R1} : 右前輪の輪荷重			
				$W = W_{R2} + W_{L2}$ $W = W_{R1} + W_{L1} + W_2$ $W'_2 = W'_{R2} + W'_L$ $L_0 =$			

(案)

新				旧			
右前輪の輪荷重	Wr_1						$\frac{W_2}{W}L$
左前輪の輪荷重	Wl_1			Wl_1 : 左前輪の輪荷重			\equiv
右後輪の輪荷重	Wr_2			Wr_2 : 右後輪の輪荷重			$M \equiv \frac{(Wr_1 - Wl_1)T_1 + (Wr_2 - Wl_2)T_2}{2W}$
左後輪の輪荷重	Wl_2			Wl_2 : 左後輪の輪荷重			\equiv
前輪を揚げた高さ	h			h : 前輪を揚げた高さ			$H \equiv R + \frac{L(W'_2 - W_2)\sqrt{L^2 - h^2}}{W \cdot h}$
前輪をhだけ揚げたときの後輪の輪荷重	W'_2			W'_2 : 前輪をhだけ揚げたときの後輪の輪荷重			\equiv
タイヤ有効半径	R	前軸		R : タイヤ有効半径	前軸		
		後軸			後軸		
		平均			平均		
安定幅							
右側安定幅 Br				$\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) - \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}$ \equiv			
左側安定幅 Bl				$\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) + \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}$ \equiv			
最大安定傾斜角度							
右側 γ				$\tan^{-1} \frac{Br}{H}$			
左側 γ				$\tan^{-1} \frac{Bl}{H}$			
◎試験結果							
1軸目から重心までの水平距離	L_0	$\frac{W_2}{W}L$					
車両中心線から重心までの水平距離	M	$\frac{(Wr_1 - Wl_1)T_1 + (Wr_2 - Wl_2)T_2}{2W}$					
基準面から重心までの高さ	H	$R + \frac{L(W'_2 - W_2)\sqrt{L^2 - h^2}}{W \cdot h}$					
安定幅	右側	$\frac{Br}{l}$					
	左側	$\frac{Bl}{l}$					
最大安定傾斜角度 (°)	右側	γ	$\tan^{-1} \frac{Br}{H}$				
	左側	γ	$\tan^{-1} \frac{Bl}{H}$				
$W_2 \equiv Wr_2 \pm Wl_2$ $W \equiv Wr_1 \pm Wl_1 \pm W_2$ $W'_2 \equiv W'r_2 \pm W'l_2$							
◎備考				備考			

(案)

新				旧			
踏板を傾けたときの第4支柱の自動車の輪荷重		W'_4		W'_3 : 踏板を傾けたときの第3支柱の自動車の輪荷重			
重心位置の算出				W'_4 : 踏板を傾けたときの第4支柱の自動車の輪荷重			
1 軸目から重心までの水平距離		L_0	$\frac{W_3 + W_4}{W} l - a$	安定幅			
車両中心線から重心までの水平距離		M	$b - \frac{W_2 + W_4}{W} m$	L' : 安定幅の算出の為の輪距			
基準面から重心までの高さ		H	$\frac{(W'_3 + W'_4) - (W_3 + W_4)}{W} l \cot \beta - t$	T'_1 : 安定幅の算出の為の前輪距			
安定幅の算出の為の輪距		L'		T'_2 : 安定幅の算出の為の後輪距			
安定幅の算出の為の前輪距		T'_1		$Br = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}}$			
安定幅の算出の為の後輪距		T'_2					
安定幅	右側	Br	$\frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}}$	$Bl = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}}$			
	左側	Bl	$\frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}}$				
最大安定傾斜角度 (°)		右側	γ	$\tan^{-1} \frac{Br}{H}$	右側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$		
		左側	γ	$\tan^{-1} \frac{Bl}{H}$	左側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$		
$W = W_1 + W_2 + W_3 + W_4$				最大安定傾斜角度			
				$= \underline{\hspace{2cm}} \qquad \qquad \qquad = \underline{\hspace{2cm}}$			

(案)

新	旧																																																																																																																																								
<p>付表 4</p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度の試験記録及び成績 <u>(各部分ごとの重心位置から算出する方法)</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:20%;">試験期日</td><td></td></tr> <tr><td>試験場所</td><td></td></tr> <tr><td>試験担当者</td><td></td></tr> </table> <p>◎試験自動車</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:20%;">車名・型式(類別)</td><td></td></tr> <tr><td>車台番号</td><td></td></tr> </table> <p>◎試験成績</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="8" style="text-align: center;">重心位置の算出</th> </tr> <tr> <th style="width:15%;">部分の名称</th> <th style="width:10%;">重量 w</th> <th style="width:10%;">座標 x</th> <th style="width:10%;">w×x</th> <th style="width:10%;">座標 y</th> <th style="width:10%;">w×y</th> <th style="width:10%;">座標 z</th> <th style="width:10%;">w×z</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">Σw</td> <td style="text-align: center;">$\Sigma w \cdot x$</td> <td> </td> <td style="text-align: center;">$\Sigma w \cdot y$</td> <td> </td> <td style="text-align: center;">$\Sigma w \cdot z$</td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p><u>重心位置</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:25%;"><u>1 軸目から重心までの水平距離</u></td> <td style="width:10%; text-align: center;">L_0</td> <td style="width:15%; text-align: center;">$\frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w}$</td> <td> </td> </tr> <tr> <td><u>車両中心線から重心までの水平距離</u></td> <td style="text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">$\frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w}$</td> <td> </td> </tr> <tr> <td><u>基準面から重心までの高さ</u></td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">$\frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$</td> <td> </td> </tr> </table> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;"><u>安定幅の算出の為の輪距</u></td> <td style="width:10%; text-align: center;">L'</td> <td style="width:20%;"></td> <td> </td> </tr> <tr> <td><u>安定幅の算出の為の前輪距</u></td> <td style="text-align: center;">T'_1</td> <td></td> <td> </td> </tr> <tr> <td><u>安定幅の算出の為の後輪距</u></td> <td style="text-align: center;">T'_2</td> <td></td> <td> </td> </tr> </table>	試験期日		試験場所		試験担当者		車名・型式(類別)		車台番号		重心位置の算出								部分の名称	重量 w	座標 x	w×x	座標 y	w×y	座標 z	w×z																									合計	Σw	$\Sigma w \cdot x$		$\Sigma w \cdot y$		$\Sigma w \cdot z$		<u>1 軸目から重心までの水平距離</u>	L_0	$\frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w}$		<u>車両中心線から重心までの水平距離</u>	M	$\frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w}$		<u>基準面から重心までの高さ</u>	H	$\frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$		<u>安定幅の算出の為の輪距</u>	L'			<u>安定幅の算出の為の前輪距</u>	T'_1			<u>安定幅の算出の為の後輪距</u>	T'_2			<p>付表 4 <u>(各部分ごとの重心位置から算出する方法)</u></p> <p style="text-align: center;">最大安定傾斜角度の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>◎試験自動車</p> <p>車名・型式(類別) 車台番号</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="8" style="text-align: center;">重心位置</th> </tr> <tr> <th style="width:15%;">部分の名称</th> <th style="width:10%;">重量 W</th> <th style="width:10%;">座標 X</th> <th style="width:10%;">W × X</th> <th style="width:10%;">座標 Y</th> <th style="width:10%;">W × Y</th> <th style="width:10%;">座標 Z</th> <th style="width:10%;">W × Z</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">ΣW</td> <td> </td> <td style="text-align: center;">$\Sigma W \cdot X$</td> <td> </td> <td style="text-align: center;">$\Sigma W \cdot Y$</td> <td> </td> <td style="text-align: center;">$\Sigma W \cdot Z$</td> </tr> </tbody> </table> $L_0 = \frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w} \qquad M = \frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w} \qquad H = \frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$ $= \qquad = \qquad =$ <p><u>安定幅</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;">L' : 安定幅算出の為の輪距</td> <td> </td> <td rowspan="3" style="width:40%; text-align: center; vertical-align: middle;"> $Br = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$ </td> </tr> <tr> <td>T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距</td> <td> </td> </tr> </table> $=$ <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;">L' : 安定幅算出の為の輪距</td> <td> </td> <td rowspan="3" style="width:40%; text-align: center; vertical-align: middle;"> $Bl = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$ </td> </tr> <tr> <td>T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距</td> <td> </td> </tr> </table> $=$	重心位置								部分の名称	重量 W	座標 X	W × X	座標 Y	W × Y	座標 Z	W × Z																	合計	ΣW		$\Sigma W \cdot X$		$\Sigma W \cdot Y$		$\Sigma W \cdot Z$	L' : 安定幅算出の為の輪距		$Br = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$	T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距		T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距		L' : 安定幅算出の為の輪距		$Bl = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$	T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距		T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距	
試験期日																																																																																																																																									
試験場所																																																																																																																																									
試験担当者																																																																																																																																									
車名・型式(類別)																																																																																																																																									
車台番号																																																																																																																																									
重心位置の算出																																																																																																																																									
部分の名称	重量 w	座標 x	w×x	座標 y	w×y	座標 z	w×z																																																																																																																																		
合計	Σw	$\Sigma w \cdot x$		$\Sigma w \cdot y$		$\Sigma w \cdot z$																																																																																																																																			
<u>1 軸目から重心までの水平距離</u>	L_0	$\frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w}$																																																																																																																																							
<u>車両中心線から重心までの水平距離</u>	M	$\frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w}$																																																																																																																																							
<u>基準面から重心までの高さ</u>	H	$\frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$																																																																																																																																							
<u>安定幅の算出の為の輪距</u>	L'																																																																																																																																								
<u>安定幅の算出の為の前輪距</u>	T'_1																																																																																																																																								
<u>安定幅の算出の為の後輪距</u>	T'_2																																																																																																																																								
重心位置																																																																																																																																									
部分の名称	重量 W	座標 X	W × X	座標 Y	W × Y	座標 Z	W × Z																																																																																																																																		
合計	ΣW		$\Sigma W \cdot X$		$\Sigma W \cdot Y$		$\Sigma W \cdot Z$																																																																																																																																		
L' : 安定幅算出の為の輪距		$Br = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$																																																																																																																																							
T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距																																																																																																																																									
T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距																																																																																																																																									
L' : 安定幅算出の為の輪距		$Bl = \frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}}$																																																																																																																																							
T'_1 : 安定幅算出の為の前輪距																																																																																																																																									
T'_2 : 安定幅算出の為の後輪距																																																																																																																																									

(案)

新				旧			
安定幅	右側	Br	$\frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2{}^2}{4}}}$	最大安定傾斜角度			
	左側	Bl	$\frac{T'_2 \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2{}^2}{4}}}$	右側	$\gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$	左側	$\gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$
最大安定傾斜角度	右側	γ	$\tan^{-1} \frac{Br}{H}$				
	左側	γ	$\tan^{-1} \frac{Bl}{H}$				
TRIAS 08-J001-02 大型貨物自動車の速度抑制装置試験 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 Attached Table 大型貨物自動車の速度抑制装置の試験記録及び成績 Speed Limitation Device for <u>Heavy-duty Trucks</u> Test Data Record Form				TRIAS 08-J001-01 大型貨物自動車の速度抑制装置試験 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 Attached Table 大型貨物自動車の速度抑制装置の試験記録及び成績 Speed Limitation Device for <u>Large-Sized Trucks</u> Test Data Record Form			
試験期日				試験期日 年 月 日		試験場所	
Test date				Test date Y. M. D.		Test Site	
試験場所						試験担当者	
Test site						Tested by	
試験担当者							
Tested by							
1. 試験自動車 Test vehicle				1. 試験自動車 Test vehicle			
車名・型式 (類別)				車名・型式 (類別)		車台番号	
Make・Type (Variant)				Make・Type (Variant)		Chassis No.	
車台番号				原動機型式・最高出力		変速機の種類	
Chassis No.				Engine type・Maximum power kW{PS}/rpm		Transmission type	

(案)

新		旧	
<u>原動機型式</u> Engine code		<u>車両の重量</u> Vehicle mass	<u>試験時車両重量</u> Test vehicle mass
<u>最高出力</u> Rated maximum net power (kW/min ⁻¹)	∟	kg	kg
<u>変速機の種類</u> Transmission type		<u>タイヤサイズ 前輪</u> Tire size Front wheel	<u>後輪</u> Rear wheel
<u>車両重量</u> Vehicle mass (kg)		<u>設定速度を超えられる変速段</u> Gear of set speed to be exceeded	<u>減速比</u> Final gear ratio
<u>試験時車両重量</u> Test vehicle mass (kg)			
<u>タイヤサイズ(空気圧)</u> Tyre size (Tyre pressure (kPa))	<u>第1軸</u> 1st axle		
	<u>第2軸</u> 2nd axle		
	<u>第3軸</u> 3rd axle		
	<u>第4軸</u> 4th axle		
<u>設定速度を超えられる変速段</u> Gear of set speed to be exceeded			
<u>減速比</u> Final gear ratio			
2. <u>速度抑制装置の仕様</u> Specifications of speed limitation device (SLD)		2. <u>速度抑制装置の仕様</u> Speed limitation device (SLD)	
<u>製作者</u> Manufacturer		<u>製作者</u> Manufacturer name of SLD	<u>形式</u> Type of SLD
<u>形式</u> Type of SLD		<u>設定速度</u> set speed	km/h
<u>設定速度</u> Set speed (km/h)			
3. <u>試験条件</u> Test conditions		3. <u>試験条件</u> Test conditions	
<u>天候</u> Weather		<u>天候</u> Weather	<u>風向</u> Wind direction
			<u>風速</u> Wind velocity

(案)

新							旧																																																	
<u>風向・風速</u> <u>Wind direction · speed (m/s)</u>																																																								
4. 試験機器 Test equipments							4. 試験機器 Test equipment																																																	
<table border="1"> <tr> <td><u>速度測定装置</u> <u>Vehicle Speed measuring device</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u></td> <td></td> </tr> </table>							<u>速度測定装置</u> <u>Vehicle Speed measuring device</u>		<u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u>		<u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u>		<table border="1"> <tr> <td><u>速度測定装置</u> <u>Vehicle speed measuring device</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u></td> <td></td> </tr> </table>							<u>速度測定装置</u> <u>Vehicle speed measuring device</u>		<u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u>		<u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u>																																
<u>速度測定装置</u> <u>Vehicle Speed measuring device</u>																																																								
<u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u>																																																								
<u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u>																																																								
<u>速度測定装置</u> <u>Vehicle speed measuring device</u>																																																								
<u>シャシダイナモメータ</u> <u>Chassis dynamometer</u>																																																								
<u>エンジンダイナモメータ</u> <u>Engine dynamometer</u>																																																								
5. 試験成績 Test results							5. 試験成績 Test results																																																	
別表参照 <u>Refer to attachment table(s).</u>							別紙 <u>Attachment</u>																																																	
6. (略) <u>別表</u> <u>Attachment table</u>							6. (略) <u>別紙</u> <u>Attachment</u>																																																	
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"><u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">加速試験 <u>Acceleration test</u></td> <td rowspan="2">安定速度 (90km/h 以下) <u>Stabilized speed (≤ 90 km/h)</u> 安定速度と設定速度の差 <u>Difference to set speed and stabilized speed</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> <td><u>Pass</u> <u>Fail</u></td> </tr> </table>							<u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u>							加速試験 <u>Acceleration test</u>	安定速度 (90km/h 以下) <u>Stabilized speed (≤ 90 km/h)</u> 安定速度と設定速度の差 <u>Difference to set speed and stabilized speed</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	1. 加速試験 <u>Acceleration test</u> <table border="1"> <tr> <td><u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>安定速度 90km/h 以下</u> <u>A not more than 90km/h to stabilized speed</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>安定速度と設定速度の差</u> <u>A difference to set speed and stabilized speed</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> <td><u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u></td> </tr> </table>							<u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u>								<u>安定速度 90km/h 以下</u> <u>A not more than 90km/h to stabilized speed</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>安定速度と設定速度の差</u> <u>A difference to set speed and stabilized speed</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>
<u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u>																																																								
加速試験 <u>Acceleration test</u>	安定速度 (90km/h 以下) <u>Stabilized speed (≤ 90 km/h)</u> 安定速度と設定速度の差 <u>Difference to set speed and stabilized speed</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>																																																		
		<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>																																																		
<u>変速段 (変速比)</u> <u>Gear position (Gear ratio)</u>																																																								
<u>安定速度 90km/h 以下</u> <u>A not more than 90km/h to stabilized speed</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>																																																	
<u>安定速度と設定速度の差</u> <u>A difference to set speed and stabilized speed</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass· Fail</u>																																																	
最初に安定速度に達した後																																																								

(案)

新						旧																	
<u>平均安定速度の差</u> <u>A difference to stabilized average speed</u>						Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail		Pass Fail	
						2																	
						3																	
						4																	
						5																	
						<u>平均安定速度 90km/h 以下</u> <u>A not more than 90 km/h to stabilized average speed</u>		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail	
						<u>平均安定速度と設定速度の差</u> <u>A difference to set speed and stabilized average speed</u>		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail	
						<u>平均安定速度の差</u> <u>A difference to stabilized average speed</u>		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail		適・否 Pass· Fail	
TRIAS 08-J042GTR015-02 燃料消費率試験 (WLTC モード)						TRIAS 08-J042GTR015-02 燃料消費率試験 (WLTC モード)																	
試験帳票 Test Report						試験帳票 Test Report																	
1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE						1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE																	
エンジン型式 Type			:						エンジン型式 Type			:											
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー 等) Working principle			:						エンジン形式 (4サイクル、ロータリー 等) Working principle			:											
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement			:						気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement			:											

(案)

新		旧	
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	: L
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	: rpm + -
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min drive}	:	最小エンジン回転数 n _{min drive}	: rpm
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	: kW/rpm
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	: Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL		1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL	
(略)	:	(略)	:
ウィランズ係数 [gCO ₂ /MJ] Willans factors for CO ₂ emission	:	ウィランズ係数 Willans factors for CO ₂ emission	: gCO ₂ /MJ
水素燃料指数 (水素純度) [%] Hydrogen fuel index	:	水素燃料指数 (水素純度) Hydrogen fuel index	: %
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	: J
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	: s
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	

(案)

新	旧																		
<p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph</p>	<p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph</p>																		
<table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front/rear</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>空気圧 <u>[kPa]</u> <u>Tyre</u> pressure (kPa)</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front/rear	:		空気圧 <u>[kPa]</u> <u>Tyre</u> pressure (kPa)	:		<table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front/rear</td><td>:</td><td><u>mm</u></td></tr><tr><td>空気圧 <u>Tire</u> pressure</td><td>:</td><td><u>kPa</u></td></tr></table>	(略)	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front/rear	:	<u>mm</u>	空気圧 <u>Tire</u> pressure	:	<u>kPa</u>
(略)	:																		
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front/rear	:																		
空気圧 <u>[kPa]</u> <u>Tyre</u> pressure (kPa)	:																		
(略)	:																		
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front/rear	:	<u>mm</u>																	
空気圧 <u>Tire</u> pressure	:	<u>kPa</u>																	
<p>(略)</p> <p>1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph</p>	<p>(略)</p> <p>1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph</p>																		
<table border="1"><tr><td>型式 Type</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power</td><td>:</td><td></td></tr></table>	型式 Type	:		最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power	:		<table border="1"><tr><td>型式 Type</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>最高出力 Peak Power</td><td>:</td><td><u>kW/rpm</u></td></tr></table>	型式 Type	:		最高出力 Peak Power	:	<u>kW/rpm</u>						
型式 Type	:																		
最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power	:																		
型式 Type	:																		
最高出力 Peak Power	:	<u>kW/rpm</u>																	
<p>1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph</p>	<p>1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph</p>																		
<table border="1"><tr><td>型式 Type</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>容量 <u>[Ah]</u> Capacity</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage</td><td>:</td><td></td></tr></table>	型式 Type	:		容量 <u>[Ah]</u> Capacity	:		電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage	:		<table border="1"><tr><td>型式 Type</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>容量 Capacity</td><td>:</td><td><u>Ah</u></td></tr><tr><td>電圧 Nominal Voltage</td><td>:</td><td><u>V</u></td></tr></table>	型式 Type	:		容量 Capacity	:	<u>Ah</u>	電圧 Nominal Voltage	:	<u>V</u>
型式 Type	:																		
容量 <u>[Ah]</u> Capacity	:																		
電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage	:																		
型式 Type	:																		
容量 Capacity	:	<u>Ah</u>																	
電圧 Nominal Voltage	:	<u>V</u>																	
<p>1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS</p> <p>複数のパワー・エレクトロニクスがある場合</p>	<p>1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS</p> <p>複数のパワー・エレクトロニクスがある場合</p>																		

(案)

新		旧	
Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:	出力 Power	: <u>kW/rpm</u>
(略)		(略)	
1.1.14. FCV燃料容器 In-vehicle fuel tank for FCV		1.1.14. FCV燃料容器 In-vehicle fuel tank for FCV	
本数 Number of tanks	:	本数 Number of tanks	:
内容積 <u>[L]</u> Internal volume	:	内容積 Internal volume	: <u>L</u>
公称圧力 <u>[MPa]</u> Nominal operation pressure	:	公称圧力 Nominal operation pressure	: <u>MPa</u>
1.2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION		1.2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION	
1.2.1. 車両重量 MASS		1.2.1. 車両重量 MASS	
車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH	:	車両H 試験自動車重量 Test mass of VH	: <u>kg</u>
1.2.2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1.2.2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f0 <u>[N]</u>	:	f0	: <u>N</u>
f1 <u>[N/(km/h)]</u>	:	f1	: <u>N/(km/h)</u>
f2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:	f2	: <u>N/(km/h)²</u>

(案)

新		旧	
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	<u>MJ or Ws or MWs</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (Classの別) Cycle	:	走行サイクル (Classの別) Cycle	
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	<u>km/h</u>
(略)		(略)	
1. 3. 1. 車両重量 MASS		1. 3. 1. 車両重量 MASS	
車両L 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VL	:	車両L 試験自動車重量 Test mass of VL	<u>kg</u>
1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f0 <u>[N]</u>	:	f ₀ (N)	<u>N</u>
f1 <u>[N/(km/h)]</u>	:	f ₁ (N/(km/h))	<u>N/(km/h)</u>
f2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:	f ₂ (N/(km/h) ²)	<u>N/(km/h)²</u>
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand (Ws)	<u>MJ or Ws or MWs</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	
$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$ <u>[m²]</u>	:	$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$	<u>m²</u>

(案)

新	旧																								
1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS																								
<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td><u>km/h</u></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>												
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																								
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:																								
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																								
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																							
(略)	(略)																								
2. 試験結果 TEST RESULTS	2. 試験結果 TEST RESULTS																								
2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST	2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST																								
<table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting</td> <td>:</td> <td>惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	(略)			<table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting</td> <td>:</td> <td>惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	(略)														
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method																							
(略)																									
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method																							
(略)																									
2. 1. 1. 車両H Vehicle high	2. 1. 1. 車両H Vehicle high																								
<table border="1"> <tr> <td>試験日 Date of tests</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験場所 Place of the test</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験日 Date of tests	:		試験場所 Place of the test	:		冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan	:		車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>試験日 Date of tests</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験場所 Place of the test</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan</td> <td>:</td> <td><u>cm</u></td> </tr> <tr> <td>車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle</td> <td>:</td> <td><u>cm</u></td> </tr> </table>	試験日 Date of tests	:		試験場所 Place of the test	:		冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	<u>cm</u>	車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	<u>cm</u>
試験日 Date of tests	:																								
試験場所 Place of the test	:																								
冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan	:																								
車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle	:																								
試験日 Date of tests	:																								
試験場所 Place of the test	:																								
冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	<u>cm</u>																							
車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	<u>cm</u>																							

(案)

新					旧				
2.1.1.1. CO/THC排出量 CO/THC emission					2.1.1.1. CO/THC排出量 CO/THC emission				
排出ガス値 Pollutants		CO	THC		排出ガス値 Pollutants		CO	THC	
最終排出ガス値 [g/km] Final values					最終排出ガス値 Final values		g/km	g/km	
2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission					2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission				
2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載する ICE, NOVC-HEV および OVC-HEV で、 WLTC 試験 (ハイブリッド車においては CS 試験) を実施する場合の CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test					2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載する ICE, NOVC-HEV および OVC-HEV で、 WLTC 試験 (ハイブリッド車においては CS 試験) を実施する場合の CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test				
Test 1					Test 1				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 [g/km] Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$					測定値 Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$	g/km	g/km	g/km	g/km
RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) [g/km] RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)					RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)	g/km	g/km	g/km	g/km
補正係数 (K_{CO_2}) [g/km] correction coefficients (K_{CO_2})					補正係数 (K_{CO_2}) correction coefficients (K_{CO_2})	g/km	g/km	g/km	g/km
電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) [Wh/km] Electric energy					電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) Electric energy	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$	g/km	g/km	g/km	g/km
再生調整係数 (Ki) : 加法 [g/km] Regeneration factors (Ki) : Additive					再生調整係数 (Ki) : 加法 Regeneration factors (Ki) : Additive				

(案)

新					旧				
再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative					再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative				
$M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, c, 4}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
$AF_{K1} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$					$AF_{K1} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$				
$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
申告値 [g/km] Declared value					申告値 Declared value				g/km
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode
平均値 [g/km] Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$					平均値 Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
調整値 [g/km] Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$					調整値 Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
最終値 [g/km] Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$					最終値 Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$ g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
2.1.1.2.2. CD試験 OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test					2.1.1.2.2. CD試験OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode				CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode			
最終値 [g/km] Final Value $M_{CO_2, CD}$					最終値 Final Value $M_{CO_2, CD}$ g/km				

(案)

新	旧																														
<p>2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION</p> <p>2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVIC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test</p>	<p>2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION</p> <p>2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVIC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test</p>																														
<table border="1"><thead><tr><th>燃料消費率 Consumption</th><th>低速 Low</th><th>中速 Medium</th><th>高速 High</th><th>WLTCモード値 WLTC mode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 <u>[km/L]</u> Final values $FE_{p,H}/FE_{c,H}$ (2)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>申告値 <u>[km/L]</u> Declared value</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 <u>[km/L]</u> Final values $FE_{p,H}/FE_{c,H}$ (2)					申告値 <u>[km/L]</u> Declared value					<table border="1"><thead><tr><th>燃料消費率 Consumption (Km/L)</th><th>低速 Low</th><th>中速 Medium</th><th>高速 High</th><th>WLTCモード値 WLTCmode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 Final values $FC_{p,H}/FC_{c,H}$ (2)</td><td><u>km/L</u></td><td><u>km/L</u></td><td><u>km/L</u></td><td><u>km/L</u></td></tr><tr><td>申告値 Declared value</td><td></td><td></td><td></td><td><u>km/L</u></td></tr></tbody></table>	燃料消費率 Consumption (Km/L)	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode	最終値 Final values $FC_{p,H}/FC_{c,H}$ (2)	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	申告値 Declared value				<u>km/L</u>
燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode																											
最終値 <u>[km/L]</u> Final values $FE_{p,H}/FE_{c,H}$ (2)																															
申告値 <u>[km/L]</u> Declared value																															
燃料消費率 Consumption (Km/L)	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode																											
最終値 Final values $FC_{p,H}/FC_{c,H}$ (2)	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>																											
申告値 Declared value				<u>km/L</u>																											
<p>(2) 調整後CO₂ からの算出 Calculated from aligned CO₂ values</p>	<p>(2) 調整後CO₂ からの算出 Calculated from aligned CO₂ values</p>																														
<p>2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test</p>	<p>2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test</p>																														
<table border="1"><thead><tr><th>燃料消費率 Fuel Consumption</th><th>WLTCモード値 WLTC mode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 <u>[km/L]</u> Final value FE_{CD}</td><td></td></tr></tbody></table>	燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 <u>[km/L]</u> Final value FE_{CD}		<table border="1"><thead><tr><th>燃料消費率 Fuel Consumption</th><th>WLTCモード値 WLTC mode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 Final value FE_{CD}</td><td><u>km/L</u></td></tr></tbody></table>	燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 Final value FE_{CD}	<u>km/L</u>																						
燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode																														
最終値 <u>[km/L]</u> Final value FE_{CD}																															
燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode																														
最終値 Final value FE_{CD}	<u>km/L</u>																														
<p>(略)</p>	<p>(略)</p>																														
<p>2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All Electric Range</p>	<p>2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All Electric Range</p>																														
<table border="1"><thead><tr><th>全電気航続距離 AER</th><th>WLTCモード値 WLTC mode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 <u>[km]</u> Final values AER</td><td></td></tr></tbody></table>	全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 <u>[km]</u> Final values AER		<table border="1"><thead><tr><th>全電気航続距離 AER</th><th>WLTCモード値 WLTC mode</th></tr></thead><tbody><tr><td>最終値 Final values AER</td><td><u>km</u></td></tr></tbody></table>	全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 Final values AER	<u>km</u>																						
全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode																														
最終値 <u>[km]</u> Final values AER																															
全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode																														
最終値 Final values AER	<u>km</u>																														
<p>2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All Electric Range</p>	<p>2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All Electric Range</p>																														

(案)

新		旧	
等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode	等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[km]</u> Final values EAER		最終値 Final values EAER	<u>km</u>
2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range		2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range	
Test 1		Test 1	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 / 計算値 <u>[km]</u> Measured / Calculated values R _{CDA}		測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R _{CDA}	<u>km</u>
申告値 <u>[km]</u> Declared value		申告値 Declared value	<u>km</u>
(略)		(略)	
結果 Conclusion		結果 Conclusion	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 <u>[km]</u> Averaging R _{CDA} (If applicable)		平均値 Averaging R _{CDA} (If applicable)	<u>km</u>
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDA}		最終値 Final Value R _{CDA}	<u>km</u>
2.1.1.4.1.4. 充電消費サイクル航続距離 Charge-Depleting Cycle Range		2.1.1.4.1.4. 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 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費サイクル航続距離 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDC}		最終値 Final Value R _{CDC}	<u>km</u>

(案)

新					旧				
移行サイクル Index Number of the transition cycle					移行サイクル Index Number of the transition cycle				
確定サイクル REEC of confirmation-cycle					確定サイクル REEC of confirmation-cycle				
2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure Electric Range					2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure Electric Range				
Test 1					Test 1				
純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode			純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode		
計算値 <u>[km]</u> Calculated values PER					計算値 Calculated values PER		<u>km</u>		
申告値 <u>[km]</u> Declared value					申告値 Declared value		<u>km</u>		
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode			純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode		
計算値 <u>[km]</u> Calculated values PER					計算値 Calculated values PER		<u>km</u>		
申告値 <u>[km]</u> Declared value					申告値 Declared value		<u>km</u>		
2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC					2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[Wh/km]</u> Final values EC					最終値 Final values EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率					2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率				

(案)

新					旧				
Electric Consumption of PEVs					Electric Consumption of PEVs				
Test 1					Test 1				
電力消費率 EC		WLTCモード値 WLTC mode			電力消費率 EC		WLTCモード値 WLTC mode		
計算値 <u>[Wh/km]</u> Calculated value EC					計算値 Calculated value EC		<u>Wh/km</u>		
申告値 <u>[Wh/km]</u> Declared value					申告値 Declared value		<u>Wh/km</u>		
Test2 同様の帳票 Same paragraph					Test2 同様の帳票 Same paragraph				
Test3 同様の帳票 Same paragraph					Test3 同様の帳票 Same paragraph				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 <u>[Wh/km]</u> Averaging EC					平均値 Averaging EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
最終値 <u>[Wh/km]</u> Final values EC					最終値 Final values EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
2. 1. 1. 6. FCV燃料消費率 Fuel Consumption for FCV					2. 1. 1. 6. FCV燃料消費率 Fuel Consumption for FCV				
Test 1					Test 1				
燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
消費量* <u>[g]</u> Fuel consumption in weight g1-g2					消費量* Fuel consumption in weight g1-g2		<u>g</u>	<u>g</u>	<u>g</u>
消費率 <u>[km/kg]</u> Fuel Consumption FEcs, p, 1/ FEcs, c, 1					消費率 Fuel Consumption FEcs, p, 1/ FEcs, c, 1	<u>km/kg</u>	<u>km/kg</u>	<u>km/kg</u>	<u>km/kg</u>

(案)

新					旧				
補正係数 $[kg/100 km]/[Wh/km]$ $K_{fuel,FEHV}/K_{fuel,FEHV,p}$ correction coefficients					補正係数 $K_{fuel,FEHV}/K_{fuel,FEHV,p}$ correction coefficients	$(kg/100km)/$ (Wh/km)	$(kg/100km)/$ (Wh/km)	$(kg/100km)/$ (Wh/km)	$(kg/100km)/$ (Wh/km)
電気エネルギー消費量 $[Wh/km]$ electric energy consumption ($EC_{DC,CS,p}$)					電気エネルギー消費量 electric energy consumption ($EC_{DC,CS,p}$)	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
FEcs, p, 2/ FEcs, c, 2 $[km]$					FEcs, p, 2/ FEcs, c, 2	km	km	km	km
一時的な値 $[km/kg]$ Temporary values FEcs, p, 3/ FEcs, c, 3					一時的な値 Temporary values FEcs, p, 3/ FEcs, c, 3	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
申告値 $[km/kg]$ Declared value					申告値 Declared value				km/kg
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 $[km/kg]$ Average FEcs, p, 4/ FEcs, c, 4					平均値 Average FEcs, p, 4/ FEcs, c, 4	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
調整値 $[km/kg]$ Alignment FEcs, p, 5/ FEcs, c, 5					調整値 Alignment FEcs, p, 5/ FEcs, c, 5	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
最終値 $[km/kg]$ Final value FEcs					最終値 Final value FEcs	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
2.1.1.6.1. 燃料容器質量測定 Mass measurement of the fuel tank					2.1.1.6.1. 燃料容器質量測定 Mass measurement of the fuel tank				
2.1.1.6.1.1. 試験前 Before test					2.1.1.6.1.1. 試験前 Before test				

(案)

新							旧								
	1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		
低速 [g] Low							低速 [g] Low	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
中速 [g] Medium							中速 [g] Medium	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
高速 [g] High							高速 [g] High	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
2. 1. 1. 6. 1. 2. 試験後 After test							2. 1. 1. 6. 1. 2. 試験後 After test								
	1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		
低速 [g] Low							低速 [g] Low	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
中速 [g] Medium							中速 [g] Medium	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
高速 [g] High							高速 [g] High	pg	pg	pg	pg	pg	pg		
2. 1. 2. 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2. 1. 1. 走行抵抗試験結果 Road Load Test Report							2. 1. 2. 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2. 1. 1. 走行抵抗試験結果 Road Load Test Report								
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)							1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)								
(略)			:					(略)			:				
最高速度 [km/h] Maximum speed			:					最高速度 Maximum speed			:	km/h			
動軸 Powered axle(s)			:					動軸 Powered axle(s)			:				
(略)							(略)								

(案)

新	旧																								
<p>2.1.1. 車両H Vehicle High</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>量産車との相違点 Deviation from production series</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:		量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:		<p>2.1.1. 車両H Vehicle High</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u></td><td>:</td><td><u>MJ or Ws or MWs</u></td></tr><tr><td>量産車との相違点 Deviation from production series</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>走行抵抗測定時の走行距離 Mileage</td><td>:</td><td><u>km</u></td></tr></table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:	<u>MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:																								
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:																								
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:	<u>MJ or Ws or MWs</u>																							
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>																							
<p>2.1.2. 車両L Vehicle Low</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>量産車との相違点 Deviation from production series</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:		量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:		<p>2.1.2. 車両L Vehicle Low</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u></td><td>:</td><td><u>MJ or Ws or MWs</u></td></tr><tr><td>量産車との相違点 Deviation from production series</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>走行抵抗測定時の走行距離 Mileage</td><td>:</td><td><u>km</u></td></tr></table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:	<u>MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:																								
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:																								
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:	<u>MJ or Ws or MWs</u>																							
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>																							
<p>2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		<p>2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:																			
(略)	:																								
(略)	:																								

(案)

新		旧	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand over a complete WLTC	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC	: <u>MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.2. 重量 MASS		2.2. 重量 MASS	
2.2.1. 車両H Vehicle High		2.2.1. 車両H Vehicle High	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: <u>kg</u>
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	: <u>kg</u>
類別 Version	:	類別 Version	:
重量配分 <u>[kg]</u> Weight distribution	:	前軸 <u>Front</u>	: <u>kg</u>
		後軸 <u>Rear</u>	: <u>kg</u>
(略)		(略)	
2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)		2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: <u>kg</u>
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass m _{ave}	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass m _{ave}	: <u>kg</u>

(案)

新			旧		
技術的許容質量(≥ 3000kg) <u>[kg]</u> Technically permissible maximum laden mass (≥3000kg)	:		技術的許容質量(≥ 3000kg) Technically permissible maximum laden mass (≥3000kg)	:	<u>kg</u>
オプション装置重量の算術平均 <u>[kg]</u> Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment	:		オプション装置重量の算術平均 Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment	:	<u>kg</u>
重量配分 <u>[kg]</u> Weight distribution	前軸 <u>Front</u>	:	重量配分 Weight distribution	前軸 <u>Front</u>	<u>kg</u>
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	<u>kg</u>
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両H Vehicle High			2.3.1. 車両H Vehicle High		
タイヤサイズ <u>Tyre size</u>	前軸 <u>Front</u>	:	タイヤサイズ <u>Size designation</u>	前軸 <u>Front</u>	
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	
タイヤ製造者 Make	前軸 <u>Front</u>	:	タイヤ製造者 Make	前軸 <u>Front</u>	
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	
タイヤ型式 Type	前軸 <u>Front</u>	:	タイヤ型式 Type	前軸 <u>Front</u>	
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	
転がり抵抗 <u>[kg/t]</u> Rolling resistance	前軸 <u>Front</u>	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 <u>Front</u>	
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	
タイヤ空気圧 <u>[kPa]</u> Pressure	前軸 <u>Front</u>	:	タイヤ空気圧 Pressure	前軸 <u>Front</u>	<u>kPa</u>
	後軸 <u>Rear</u>	:		後軸 <u>Rear</u>	<u>kPa</u>

(案)

新		旧	
(略)		(略)	
2.4.2. 車両L Vehicle Low		2.4.2. 車両L Vehicle Low	
Repeat §.2.4.1. with V_L data		Repeat §.2.4.1. with V_L data	
$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ <u>[m²]</u> $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:	$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	<u>m²</u>
(略)		(略)	
前面投影面積 <u>[m²]</u> Frontal area A_{fr}	:	前面投影面積 Frontal area A_{fr}	<u>m²</u>
(略)		(略)	
路上試験 ON ROAD		路上試験 ON ROAD	
(略)	:	(略)	
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum reference speed	:	最高速度 Maximum reference speed	<u>km/h</u>
(略)	:	(略)	
風 Wind	:	平均風速 <u>[m/s]</u> Average	<u>m/s</u>
		最大風速 <u>[m/s]</u> Peak	<u>m/s</u>
	:	風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 <u>[kPa]</u> Air pressure	:	大気圧 Air pressure	<u>kPa</u>
温度 <u>[K or °C]</u> Temperature (mean value)	:	温度 Temperature (mean value)	<u>K or °C</u>

(案)

新				旧			
(略)		:		(略)		:	
Or				Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD				風洞法 WIND TUNNEL METHOD			
(略)		:		(略)		:	
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 [km/h] Velocity	C _d *A [m ²]	抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h)	C _d *A (m ²)
	:				:		
(略)		:		(略)		:	
Or				Or			
走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX				走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX			
(略)		:		(略)		:	
最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:			最高速度 Maximum reference speed	:		km/h
(略)		:		(略)		:	
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average		風 Wind	:	平均風速 Average	m/s
	:	最大風速 [m/s] Peak			:	最大風速 Peak	m/s
	:	風向 direction in conjunction with direction of the test track			:	風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 [kPa] Air pressure	:			大気圧 Air pressure	:		kPa
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:			温度 Temperature (mean value)	:		K or °C

(案)

新		旧	
(略)	:	(略)	:
2.6.2. 車両L Vehicle Low Repeat §.2.6.1. with V_L data 試験用紙 Template for Test Sheet		2.6.2. 車両L Vehicle Low Repeat §.2.6.1. with V_L data 試験用紙 Template for Test Sheet	
(略)		(略)	
実走行距離 [km] The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	km
		中速フェーズ M	km
		高速フェーズ H	km
試験サイクルからの逸脱記録 [回], [s] (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle			
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR [%]:Inertial Work Rating ・RMSSE [km/h]:Root Mean Squared Speed Error		IWR	
		RMSSE	
(略)		(略)	
試験室内温度、比湿 [K or °C , g/kg] The air temperature and specific humidity of the test cell			K or °C g/kg
ソーク室内温度、ソーク時間 [K or °C , h] The temperature of the soak area and soak time			K or °C h

(案)

新		旧	
備考 Remarks		備考 Remarks	
TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第 154 号） (略) 試験帳票 Test Report <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> 改訂番号／補足改訂番号 Series number / Supplement number </div> : (略) 1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第 154 号） (略) 試験帳票 Test Report <u>(新設)</u> (略) 1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:	エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:
気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	:
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	:
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min} drive	:	最小エンジン回転数 n _{min} drive	:
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	:
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	:

(案)

新		旧	
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL		1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL	
(略)	:	(略)	:
ウィランズ係数 [gCO₂/MJ] Willans factors for CO ₂ emission	:	ウィランズ係数 Willans factors for CO ₂ emission	: gCO₂/MJ
水素燃料指数 (水素純度) [%] Hydrogen fuel index	:	水素燃料指数 (水素純度) Hydrogen fuel index	: [%]
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	: J
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	: s
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	

(案)

新		旧	
(略)	:	(略)	:
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front / rear	:	タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	mm
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	:	空気圧 Tyre pressure	kPa
(略)		(略)	
1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE		1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
最高出力 [kW/rpm] Peak Power	:	最高出力 Peak Power	kW/rpm
1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS		1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
容量 [Ah] Capacity	:	容量 Capacity	Ah
電圧 [V] Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	V
1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS		1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS	
複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	

(案)

新		旧	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 [kW/rpm] Power	:	出力 Power	: kW/rpm
(略)		(略)	
1. 1. 14. FCV燃料容器 In-vehicle fuel tank for FCV		1. 1. 14. FCV燃料容器 In-vehicle fuel tank for FCV	
本数 Number of tanks	:	本数 Number of tanks	:
内容積 [L] Internal volume	:	内容積 Internal volume	: L
公称圧力 [MPa] Nominal operation pressure	:	公称圧力 Nominal operation pressure	: MPa
1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION		1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION	
1. 2. 1. 車両重量 MASS		1. 2. 1. 車両重量 MASS	
車両H 試験自動車重量 [kg] Test mass of VH	:	車両H 試験自動車重量 Test mass of VH	: kg
1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f_0 [N]	:	f_0	: N
f_1 [N/(km/h)]	:	f_1	: N/(km/h)
f_2 [N/(km/h) ²]	:	f_2	: N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MJs] Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	: J or MJ or Ws or MJs

(案)

新		旧	
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (Classの別) Cycle	:	走行サイクル (Classの別) Cycle	:
車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	: <u>km/h</u>
(略)		(略)	
1. 3. 車両L VEHICLE LOW DESCRIPTION		1. 3. 車両L VEHICLE LOW DESCRIPTION	
1. 3. 1. 車両重量 MASS		1. 3. 1. 車両重量 MASS	
車両L 試験自動車重量 [kg] Test mass of VL	:	車両L 試験自動車重量 Test mass of VL	: <u>kg</u>
1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f_0 [<u>N</u>]	:	f_0	: <u>N</u>
f_1 [<u>N/(km/h)</u>]	:	f_1	: <u>N/(km/h)</u>
f_2 [<u>N/(km/h)²</u>]	:	f_2	: <u>N/(km/h)²</u>
サイクルエネルギー要求量 [<u>J or MJ or Ws or MWs</u>] Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:
$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$ [<u>m²</u>]	:	$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$: <u>m²</u>

(案)

新	旧																								
1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS																								
<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>km/h</u></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>												
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																								
車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:																								
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																								
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																							
(略)	(略)																								
2. 試験結果 TEST RESULTS	2. 試験結果 TEST RESULTS																								
2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST	2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST																								
<table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting</td> <td>:</td> <td>惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	(略)			<table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting</td> <td>:</td> <td>惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	(略)														
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method																							
(略)																									
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method																							
(略)																									
2. 1. 1. 車両H Vehicle high	2. 1. 1. 車両H Vehicle high																								
<table border="1"> <tr> <td>試験日 Date of tests</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験場所 Place of the test</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冷却ファン下端の高さ [cm] Height of the lower edge above ground of cooling fan</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両前部からのファンまでの距離 [cm] Distance from the front of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験日 Date of tests	:		試験場所 Place of the test	:		冷却ファン下端の高さ [cm] Height of the lower edge above ground of cooling fan	:		車両前部からのファンまでの距離 [cm] Distance from the front of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>試験日 Date of tests</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験場所 Place of the test</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan</td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>cm</u></td> </tr> <tr> <td>車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle</td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>cm</u></td> </tr> </table>	試験日 Date of tests	:		試験場所 Place of the test	:		冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	<u>cm</u>	車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	<u>cm</u>
試験日 Date of tests	:																								
試験場所 Place of the test	:																								
冷却ファン下端の高さ [cm] Height of the lower edge above ground of cooling fan	:																								
車両前部からのファンまでの距離 [cm] Distance from the front of the vehicle	:																								
試験日 Date of tests	:																								
試験場所 Place of the test	:																								
冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	<u>cm</u>																							
車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	:	<u>cm</u>																							
2. 1. 1. 1. CO/THC排出量 CO/THC emission	2. 1. 1. 1. CO/THC排出量 CO/THC emission																								

(案)

新					旧				
排出ガス値 Pollutants	CO		THC		排出ガス値 Pollutants	CO		THC	
最終排出ガス値 [g/km] Final values					最終排出ガス値 Final values	<u>g/km</u>		<u>g/km</u>	
2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission 2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、 WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合のCO ₂ 排出量 ⁽¹⁾ CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test Test 1					2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission 2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、 WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合のCO ₂ 排出量 ⁽¹⁾ CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test Test 1				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード 値 WLTC mode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード 値 WLTC mode
測定値 [g/km] Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$					測定値 Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) [g/km] RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)					RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
補正係数 (K_{CO_2}) [g/km] correction coefficients (K_{CO_2})					補正係数 (K_{CO_2}) correction coefficients (K_{CO_2})	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) [Wh/km] Electric energy consumption ($EC_{DC, CS, p}$)					電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) Electric energy consumption ($EC_{DC, CS, p}$)	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
再生調整係数 (Ki) : 加法 [g/km] Regeneration factors(Ki) : Additive					再生調整係数 (Ki) : 加法 Regeneration factors(Ki) : Additive				

(案)

新					旧				
再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative					再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative				
$M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$AF_{KI} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$					$AF_{KI} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
申告値 [g/km] Declared value					申告値 Declared value	<u>g/km</u>			
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode
平均値 [g/km] Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$					平均値 Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
調整値 [g/km] Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$					調整値 Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
最終値 [g/km] Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$					最終値 Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
2.1.1.2.2. CD試験 OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test					2.1.1.2.2. CD試験 OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode				CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode			

(案)

新					旧				
最終値 <u>[g/km]</u> Final Value $M_{CO_2, CD}$					最終値 Final Value $M_{CO_2, CD}$ <u>g/km</u>				
2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION					2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION				
2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率 ⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVIC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test					2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率 ⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVIC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test				
燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[km/L]</u> Final values $FE_{p,H}/FE_{c,H}$ (2)					最終値 Final values $FE_{p,H}/FE_{c,H}$ (2)	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>
申告値 <u>[km/L]</u> Declared value					申告値 Declared value	<u>km/L</u>			
(2) 調整後CO ₂ からの算出 Calculated from aligned CO ₂ values					(2) 調整後CO ₂ からの算出 Calculated from aligned CO ₂ values				
2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test					2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test				
燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode				燃料消費率 Fuel Consumption	WLTCモード値 WLTC mode			
最終値 <u>[km/L]</u> Final value FE_{CD}					最終値 Final value FE_{CD}	<u>km/L</u>			
(略)					(略)				
2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All Electric Range					2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All Electric Range				
全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode				全電気航続距離 AER	WLTCモード値 WLTC mode			
最終値 <u>[km]</u> Final values AER					最終値 Final values AER	<u>km</u>			

(案)

新	旧																																
<p>2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All Electric Range</p> <table border="1" data-bbox="197 276 1048 424"><tr><td>等価全電気航続距離 EAER</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>最終値 <u>[km]</u> Final values EAER</td><td></td></tr></table> <p>2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range</p> <p>Test 1</p> <table border="1" data-bbox="197 603 1048 834"><tr><td>充電消費航続距離 R_{CDA}</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>測定値 / 計算値 <u>[km]</u> Measured / Calculated values R_{CDA}</td><td></td></tr><tr><td>申告値 <u>[km]</u> Declared value</td><td></td></tr></table> <p>(略)</p> <p>結果 Conclusion</p> <table border="1" data-bbox="197 1013 1048 1244"><tr><td>充電消費航続距離 R_{CDA}</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>平均値 <u>[km]</u> Averaging R_{CDA} (If applicable)</td><td></td></tr><tr><td>最終値 <u>[km]</u> Final Value R_{CDA}</td><td></td></tr></table> <p>2.1.1.4.1.4. 充電消費サイクル航続距離 Charge-Depleting Cycle Range</p>	等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 <u>[km]</u> Final values EAER		充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	測定値 / 計算値 <u>[km]</u> Measured / Calculated values R _{CDA}		申告値 <u>[km]</u> Declared value		充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	平均値 <u>[km]</u> Averaging R _{CDA} (If applicable)		最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDA}		<p>2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All Electric Range</p> <table border="1" data-bbox="1169 276 2020 424"><tr><td>等価全電気航続距離 EAER</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>最終値 Final values EAER</td><td><u>km</u></td></tr></table> <p>2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range</p> <p>Test 1</p> <table border="1" data-bbox="1169 603 2020 834"><tr><td>充電消費航続距離 R_{CDA}</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R_{CDA}</td><td><u>km</u></td></tr><tr><td>申告値 Declared value</td><td><u>km</u></td></tr></table> <p>(略)</p> <p>結果 Conclusion</p> <table border="1" data-bbox="1169 1013 2020 1244"><tr><td>充電消費航続距離 R_{CDA}</td><td>WLTCモード値 WLTC mode</td></tr><tr><td>平均値 Averaging R_{CDA} (If applicable)</td><td><u>km</u></td></tr><tr><td>最終値 Final Value R_{CDA}</td><td><u>km</u></td></tr></table> <p>2.1.1.4.1.4. 充電消費サイクル航続距離 Charge-Depleting Cycle Range</p>	等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode	最終値 Final values EAER	<u>km</u>	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R _{CDA}	<u>km</u>	申告値 Declared value	<u>km</u>	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	平均値 Averaging R _{CDA} (If applicable)	<u>km</u>	最終値 Final Value R _{CDA}	<u>km</u>
等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode																																
最終値 <u>[km]</u> Final values EAER																																	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode																																
測定値 / 計算値 <u>[km]</u> Measured / Calculated values R _{CDA}																																	
申告値 <u>[km]</u> Declared value																																	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode																																
平均値 <u>[km]</u> Averaging R _{CDA} (If applicable)																																	
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDA}																																	
等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode																																
最終値 Final values EAER	<u>km</u>																																
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode																																
測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R _{CDA}	<u>km</u>																																
申告値 Declared value	<u>km</u>																																
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode																																
平均値 Averaging R _{CDA} (If applicable)	<u>km</u>																																
最終値 Final Value R _{CDA}	<u>km</u>																																

(案)

新		旧	
充電消費サイクル航続距離 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費サイクル航続距離 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDC}		最終値 Final Value R _{CDC}	<u>km</u>
移行サイクル Index Number of the transition cycle		移行サイクル Index Number of the transition cycle	
確定サイクル REEC of confirmation-cycle		確定サイクル REEC of confirmation-cycle	
2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure Electric Range		2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure Electric Range	
Test 1		Test 1	
純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode	純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode
計算値 <u>[km]</u> Calculated values PER		計算値 Calculated values PER	<u>km</u>
申告値 <u>[km]</u> Declared value		申告値 Declared value	<u>km</u>
(略)		(略)	
結果 Conclusion		結果 Conclusion	
純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode	純電気航続距離 PER	WLTCモード値 WLTC mode
計算値 <u>[km]</u> Calculated values PER		計算値 Calculated values PER	<u>km</u>
申告値 <u>[km]</u> Declared value		申告値 Declared value	<u>km</u>
2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)		2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)	

(案)

新					旧				
2.1.1.5.1. OVCハイブリッド自動車の電力消費率 Electric Consumption of OVC-HEVs					2.1.1.5.1. OVCハイブリッド自動車の電力消費率 Electric Consumption of OVC-HEVs				
2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC					2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[Wh/km]</u> Final values EC					最終値 Final values EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率 Electric Consumption of PEVs					2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率 Electric Consumption of PEVs				
Test 1					Test 1				
電力消費率 EC	WLTCモード値 WLTC mode				電力消費率 EC	WLTCモード値 WLTC mode			
計算値 <u>[Wh/km]</u> Calculated value EC					計算値 Calculated value EC	<u>Wh/km</u>			
申告値 <u>[Wh/km]</u> Declared value					申告値 Declared value	<u>Wh/km</u>			
Test2 同様の帳票 Same paragraph					Test2 同様の帳票 Same paragraph				
Test3 同様の帳票 Same paragraph					Test3 同様の帳票 Same paragraph				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 <u>[Wh/km]</u> Averaging EC					平均値 Averaging EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
最終値 <u>[Wh/km]</u> Final values EC					最終値 Final values EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
2.1.1.6. FCV燃料消費率					2.1.1.6. FCV燃料消費率				

(案)

新					旧				
Fuel Consumption for FCV					Fuel Consumption for FCV				
Test 1					Test 1				
燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
消費量* [g] Fuel consumption in weight g1-g2 (g)					消費量* Fuel consumption in weight g1-g2 (g)	g	g	g	g
消費率 [km/kg] Fuel Consumption FEcs, p, 1/ FEcs, c, 1					消費率 Fuel Consumption FEcs, p, 1/ FEcs, c, 1	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
補正係数 [kg/100 km]/[Wh/km] $K_{fuel,FEHV}/K_{fuel,FEHV,p}$ correction coefficients					補正係数 $K_{fuel,FEHV}/K_{fuel,FEHV,p}$ correction coefficients	$\frac{(kg/100km)}{(Wh/km)}$	$\frac{(kg/100km)}{(Wh/km)}$	$\frac{(kg/100km)}{(Wh/km)}$	$\frac{(kg/100km)}{(Wh/km)}$
電気エネルギー消費量 [Wh/km] electric energy consumption (EC _{DC,CS,p})					電気エネルギー消費量 electric energy consumption (EC _{DC,CS,p})	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km
FEcs, p, 2/ FEcs, c, 2 [km]					FEcs, p, 2/ FEcs, c, 2	km	km	km	km
一時的な値 [km/kg] Temporary values FEcs, p, 3/ FEcs, c, 3					一時的な値 Temporary values FEcs, p, 3/ FEcs, c, 3	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
申告値 [km/kg] Declared value					申告値 Declared value				km/kg
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Fuel Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode

(案)

新							旧							
平均值 [km/kg] Average FEcs, p, 4/ FEcs, c, 4							平均值 Average FEcs, p, 4/ FEcs, c, 4	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
調整値 [km/kg] Alignment FEcs, p, 5/ FEcs, c, 5							調整値 Alignment FEcs, p, 5/ FEcs, c, 5	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
最終値 [km/kg] Final value FEcs							最終値 Final value FEcs	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg	km/kg
2.1.1.6.1. 燃料容器質量測定 Mass measurement of the fuel tank							2.1.1.6.1. 燃料容器質量測定 Mass measurement of the fuel tank							
2.1.1.6.1.1. 試験前 Before test							2.1.1.6.1.1. 試験前 Before test							
	1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average	
低速 [g] Low								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
中速 [g] Medium								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
高速 [g] High								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
2.1.1.6.1.2. 試験後 After test							2.1.1.6.1.2. 試験後 After test							
	1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average		1回目 1st	2回目 2nd	3回目 3rd	4回目 4th	5回目 5th	平均* Average	
低速 [g] Low								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
中速 [g] Medium								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
高速 [g] High								nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
2.1.2. 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2.1.1.							2.1.2. 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2.1.1.							

(案)

新	旧																								
走行抵抗試験結果 Road Load Test Report 1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)	走行抵抗試験結果 Road Load Test Report 1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)																								
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed </td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 駆動軸 Powered axle(s) </td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed	:		駆動軸 Powered axle(s)	:		<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 最高速度 Maximum speed </td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>km/h</u></td> </tr> <tr> <td> 駆動軸 Powered axle(s) </td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		最高速度 Maximum speed	:	<u>km/h</u>	駆動軸 Powered axle(s)	:							
(略)	:																								
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed	:																								
駆動軸 Powered axle(s)	:																								
(略)	:																								
最高速度 Maximum speed	:	<u>km/h</u>																							
駆動軸 Powered axle(s)	:																								
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES 2.1. 全般 GENERAL 2.1.1. 車両H Vehicle High	2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES 2.1. 全般 GENERAL 2.1.1. 車両H Vehicle High																								
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand </td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 量産車との相違点 Deviation from production series </td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage </td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:		量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:		<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u> </td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td> 量産車との相違点 Deviation from production series </td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 走行抵抗測定時の走行距離 Mileage </td> <td>:</td> <td style="text-align: right;"><u>km</u></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:																								
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:																								
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																							
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>																							
2.1.2. 車両L Vehicle Low	2.1.2. 車両L Vehicle Low																								
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:																			
(略)	:																								
(略)	:																								

(案)

新		旧	
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage <u>[km]</u>	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)		2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC</u>	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.2. 重量 MASS		2.2. 重量 MASS	
2.2.1. 車両H Vehicle High		2.2.1. 車両H Vehicle High	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: <u>kg</u>
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	: <u>kg</u>
類別 Version	:	類別 Version	:
重量配分 <u>[kg]</u> Weight distribution	: <u>前軸</u> <u>Front</u>	重量配分 Weight distribution	: <u>前軸</u> <u>Front</u> <u>kg</u>

(案)

新			旧		
	後軸 Rear			後軸 Rear	kg
(略)			(略)		
2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)			2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)		
試験自動車重量 [kg] Test mass		:			kg
走行抵抗測定時の平均重量 [kg] Average mass m_{ave}		:			kg
技術的最大許容質量(≥ 3000kg) [kg] Technically permissible maximum laden mass (≥3000kg)		:			kg
オプション装置重量の算術平均 [kg] Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment		:			kg
重量配分 [kg] Weight distribution	前軸 Front	:		前軸 Front	kg
	後軸 Rear			後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両H Vehicle High			2.3.1. 車両H Vehicle High		
タイヤサイズ Tyre size	前軸 Front	:		前軸 Front	
	後軸 Rear			後軸 Rear	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:		前軸 Front	
	後軸 Rear			後軸 Rear	
タイヤ型式 Tyre type	前軸 Front	:		前軸 Front	
	後軸 Rear			後軸 Rear	

(案)

新			旧																		
<table border="1"> <tr> <td>転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance</td> <td>前軸 Front</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>後軸 Rear</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:			後軸 Rear	:				<table border="1"> <tr> <td>転がり抵抗 Rolling resistance</td> <td>前軸 Front</td> <td>:</td> <td>kg/t</td> </tr> <tr> <td></td> <td>後軸 Rear</td> <td>:</td> <td>kg/t</td> </tr> </table>	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	:	kg/t		後軸 Rear	:	kg/t		
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:																			
	後軸 Rear	:																			
転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	:	kg/t																		
	後軸 Rear	:	kg/t																		
<table border="1"> <tr> <td>タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure</td> <td>前軸 Front</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>後軸 Rear</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	前軸 Front	:			後軸 Rear	:				<table border="1"> <tr> <td>タイヤ空気圧 Pressure</td> <td>前軸 Front</td> <td>:</td> <td>kPa</td> </tr> <tr> <td></td> <td>後軸 Rear</td> <td>:</td> <td>kPa</td> </tr> </table>	タイヤ空気圧 Pressure	前軸 Front	:	kPa		後軸 Rear	:	kPa		
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	前軸 Front	:																			
	後軸 Rear	:																			
タイヤ空気圧 Pressure	前軸 Front	:	kPa																		
	後軸 Rear	:	kPa																		
2.3.2. 車両L Vehicle Low			2.3.2. 車両L Vehicle Low																		
Repeat §.2.3.1. with V_L data			Repeat §.2.3.1. with V_L data																		
2.3.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)			2.3.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)																		
Repeat §.2.3.1. with the representative vehicle data			Repeat §.2.3.1. with the representative vehicle data																		
(略)			(略)																		
2.4.2. 車両L Vehicle Low			2.4.2. 車両L Vehicle Low																		
Repeat §.2.4.1. with V_L data			Repeat §.2.4.1. with V_L data																		
<table border="1"> <tr> <td>$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ [m²] $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ [m ²] $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:				<table border="1"> <tr> <td>$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH</td> <td>:</td> <td>m²</td> </tr> </table>	$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:	m ²												
$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ [m ²] $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:																				
$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:	m ²																			
(略)			(略)																		
<table border="1"> <tr> <td>前面投影面積 [m²] Frontal area A_{fr}</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	前面投影面積 [m ²] Frontal area A_{fr}	:				<table border="1"> <tr> <td>前面投影面積 Frontal area A_{fr}</td> <td>:</td> <td>m²</td> </tr> </table>	前面投影面積 Frontal area A_{fr}	:	m ²												
前面投影面積 [m ²] Frontal area A_{fr}	:																				
前面投影面積 Frontal area A_{fr}	:	m ²																			
(略)			(略)																		
路上試験 ON ROAD			路上試験 ON ROAD																		
(略)			(略)																		

(案)

新			旧		
最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:		最高速度 Maximum reference speed	:	km/h
(略)	:		(略)	:	
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average	:	平均風速 Average	m/s
		最大風速 [m/s] Peak		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 [kPa] Air pressure	:		大気圧 Air pressure	:	kPa
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:		温度 Temperature (mean value)	:	K or °C
(略)	:		(略)	:	
Or			Or		
風洞法 WIND TUNNEL METHOD			風洞法 WIND TUNNEL METHOD		
(略)	:		(略)	:	
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 [km/h] Velocity	:	速度 Velocity (km/h)	C _d *A [m ²]
(略)	:		(略)	:	
Or			Or		
走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX			走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX		
(略)	:		(略)	:	

(案)

新		旧	
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum reference speed	:	最高速度 Maximum reference speed	: <u>km/h</u>
(略)	:	(略)	:
風 Wind	:	平均風速 <u>[m/s]</u> Average	平均風速 Average <u>m/s</u>
		最大風速 <u>[m/s]</u> Peak	最大風速 Peak <u>m/s</u>
		風向 direction in conjunction with direction of the test track	風向 direction in conjunction with direction of the test track
大気圧 <u>[kPa]</u> Air pressure	:	大気圧 Air pressure	: <u>kPa</u>
温度 <u>[K or °C]</u> Temperature (mean value)	:	温度 Temperature (mean value)	: <u>K or °C</u>
(略)	:	(略)	:
2.6.2. 車両L Vehicle Low		2.6.2. 車両L Vehicle Low	
Repeat §.2.6.1. with V_L data		Repeat §.2.6.1. with V_L data	
試験用紙 Template for Test Sheet		試験用紙 Template for Test Sheet	
(略)	:	(略)	:
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 <u>[km/h]</u> Vehicle speed	惰行時間 <u>[s]</u> Coastdown time
		(略)	(略)
実走行距離 <u>[km]</u> The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	<u>km</u>
		中速フェーズ M	<u>km</u>
(略)	:	(略)	:
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 <u>(km/h)</u> Vehicle speed	惰行時間 <u>(s)</u> Coastdown time
		(略)	(略)
実走行距離 The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	<u>km</u>
		中速フェーズ M	<u>km</u>

(案)

新			旧		
	高速フェーズ H			高速フェーズ H	km
試験サイクルからの逸脱記録 [回], [s] (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:		試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:	
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR [%] :Inertial Work Rating ・RMSSE [km/h]:Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE	ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): (a)IWR :Inertial Work Rating (b)RMSSE :Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE
(略)	:		(略)	:	
試験室内温度、比湿 [K or °C, g/kg] The air temperature and specific humidity of the test cell	:		試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell	:	K or °C g/kg
ソーク室内温度、ソーク時間 [K or °C, h] The temperature of the soak area and soak time	:		ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time	:	K or °C h
備考 Remarks	:		備考 Remarks	:	
TRIAS 08-002-04 燃料消費率試験 (WLTC モード) (略) 試験帳票 Test Report			TRIAS 08-002-04 燃料消費率試験 (WLTC モード) (略) 試験帳票 Test Report		

(案)

新		旧	
(略)		(略)	
1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー 等) Working principle	:	エンジン形式 (4サイクル、ロータリー 等) Working principle	:
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	: L
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	: rpm + -
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min} drive	:	最小エンジン回転数 n _{min} drive	: rpm
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	: kW/rpm
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	: Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL		1.1.3. 試験燃料 TEST FUEL	
(略)	:	(略)	:
ウィランズ係数 [gCO ₂ /MJ] Willans factors for CO ₂ emission	:	ウィランズ係数 Willans factors for CO ₂ emission	: gCO ₂ /MJ
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	

(案)

新	旧																																				
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph																																				
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="165 280 510 344">蓄熱装置 Heat storage device</td> <td data-bbox="519 280 573 344">:</td> <td data-bbox="582 280 1084 344"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 351 510 446">蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)</td> <td data-bbox="519 351 573 446">:</td> <td data-bbox="582 351 1084 446"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 453 510 517">放熱時間 [s] Time for heat release</td> <td data-bbox="519 453 573 517">:</td> <td data-bbox="582 453 1084 517"></td> </tr> </table>	蓄熱装置 Heat storage device	:		蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:		放熱時間 [s] Time for heat release	:		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1137 280 1505 344">蓄熱装置 Heat storage device</td> <td data-bbox="1514 280 1568 344">:</td> <td data-bbox="1576 280 2051 344"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 351 1505 446">蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)</td> <td data-bbox="1514 351 1568 446">:</td> <td data-bbox="1576 351 2051 446">J</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 453 1505 517">放熱時間 Time for heat release</td> <td data-bbox="1514 453 1568 517">:</td> <td data-bbox="1576 453 2051 517">s</td> </tr> </table>	蓄熱装置 Heat storage device	:		蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:	J	放熱時間 Time for heat release	:	s																		
蓄熱装置 Heat storage device	:																																				
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:																																				
放熱時間 [s] Time for heat release	:																																				
蓄熱装置 Heat storage device	:																																				
蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:	J																																			
放熱時間 Time for heat release	:	s																																			
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)																																				
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph																																				
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="165 734 645 791">(略)</td> <td data-bbox="654 734 680 791">:</td> <td data-bbox="689 734 1084 791"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 794 645 852">タイヤサイズ Tyre size</td> <td data-bbox="654 794 680 852">:</td> <td data-bbox="689 794 1084 852"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 855 645 912">タイヤ製造者 Make</td> <td data-bbox="654 855 680 912">:</td> <td data-bbox="689 855 1084 912"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 916 645 973">タイヤ型式 Tyre type</td> <td data-bbox="654 916 680 973">:</td> <td data-bbox="689 916 1084 973"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 976 645 1034">タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front/rear</td> <td data-bbox="654 976 680 1034">:</td> <td data-bbox="689 976 1084 1034"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 1037 645 1101">タイヤ空気圧 [kPa] Tire pressure</td> <td data-bbox="654 1037 680 1101">:</td> <td data-bbox="689 1037 1084 1101"></td> </tr> </table>	(略)	:		タイヤサイズ Tyre size	:		タイヤ製造者 Make	:		タイヤ型式 Tyre type	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front/rear	:		タイヤ空気圧 [kPa] Tire pressure	:		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1137 734 1617 791">(略)</td> <td data-bbox="1626 734 1653 791">:</td> <td data-bbox="1662 734 2056 791"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 794 1617 852">タイヤサイズ Tire size</td> <td data-bbox="1626 794 1653 852">:</td> <td data-bbox="1662 794 2056 852"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 855 1617 912">タイヤ製造者 Make</td> <td data-bbox="1626 855 1653 912">:</td> <td data-bbox="1662 855 2056 912"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 916 1617 973">タイヤ型式 Tire type</td> <td data-bbox="1626 916 1653 973">:</td> <td data-bbox="1662 916 2056 973"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 976 1617 1034">タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tires front/rear</td> <td data-bbox="1626 976 1653 1034">:</td> <td data-bbox="1662 976 2056 1034">mm</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1137 1037 1617 1101">空気圧 Tire pressure (kPa)</td> <td data-bbox="1626 1037 1653 1101">:</td> <td data-bbox="1662 1037 2056 1101"></td> </tr> </table>	(略)	:		タイヤサイズ Tire size	:		タイヤ製造者 Make	:		タイヤ型式 Tire type	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tires front/rear	:	mm	空気圧 Tire pressure (kPa)	:	
(略)	:																																				
タイヤサイズ Tyre size	:																																				
タイヤ製造者 Make	:																																				
タイヤ型式 Tyre type	:																																				
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front/rear	:																																				
タイヤ空気圧 [kPa] Tire pressure	:																																				
(略)	:																																				
タイヤサイズ Tire size	:																																				
タイヤ製造者 Make	:																																				
タイヤ型式 Tire type	:																																				
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tires front/rear	:	mm																																			
空気圧 Tire pressure (kPa)	:																																				
(略)	(略)																																				
1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE	1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE																																				
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph																																				

(案)

新		旧	
型式 Type	:	型式 Type	:
最高出力 [kW/rpm] Peak Power	:	最高出力 Peak Power	: kW/rpm
1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
容量 [Ah] Capacity	:	容量 Capacity	: Ah
電圧 [V] Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	: V
1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS 複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS 複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 [kW/rpm] Power	:	出力 Power	: kW/rpm
1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION 1. 2. 1. 車両重量 MASS		1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION 1. 2. 1. 車両重量 MASS	
車両H 試験自動車重量 [kg] Test mass of VH	:	車両H 試験自動車重量 Test mass of VH	: kg

(案)

新	旧																														
1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS																														
<table border="1"> <tr> <td>f_0 [N]</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_1 [N/(km/h)]</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_2 [N/(km/h)²]</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	f_0 [N]	:		f_1 [N/(km/h)]	:		f_2 [N/(km/h) ²]	:		サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand	:		走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:		<table border="1"> <tr> <td>f_0</td> <td>:</td> <td><u>N</u></td> </tr> <tr> <td>f_1</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)</u></td> </tr> <tr> <td>f_2</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)²</u></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	f_0	:	<u>N</u>	f_1	:	<u>N/(km/h)</u>	f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	
f_0 [N]	:																														
f_1 [N/(km/h)]	:																														
f_2 [N/(km/h) ²]	:																														
サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand	:																														
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														
f_0	:	<u>N</u>																													
f_1	:	<u>N/(km/h)</u>																													
f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>																													
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																													
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS																														
<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td><u>km/h</u></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																		
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																														
車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:																														
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																														
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																													
(略)	(略)																														
1. 3. 車両L VEHICLE LOW DESCRIPTION	1. 3. 車両L VEHICLE LOW DESCRIPTION																														
1. 3. 1. 車両重量 MASS	1. 3. 1. 車両重量 MASS																														
<table border="1"> <tr> <td>車両L 試験自動車重量 [kg] Test mass of VL</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	車両L 試験自動車重量 [kg] Test mass of VL	:		<table border="1"> <tr> <td>車両L 試験自動車重量 Test mass of VL</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> </table>	車両L 試験自動車重量 Test mass of VL	:	<u>kg</u>																								
車両L 試験自動車重量 [kg] Test mass of VL	:																														
車両L 試験自動車重量 Test mass of VL	:	<u>kg</u>																													
1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	1. 3. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS																														
<table border="1"> <tr> <td>f_0 [N]</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_1 [N/(km/h)]</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	f_0 [N]	:		f_1 [N/(km/h)]	:		<table border="1"> <tr> <td>f_0</td> <td>:</td> <td><u>N</u></td> </tr> <tr> <td>f_1</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)</u></td> </tr> </table>	f_0	:	<u>N</u>	f_1	:	<u>N/(km/h)</u>																		
f_0 [N]	:																														
f_1 [N/(km/h)]	:																														
f_0	:	<u>N</u>																													
f_1	:	<u>N/(km/h)</u>																													

(案)

新		旧	
f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:	f_2	<u>N/(km/h)²</u>
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	
$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$ <u>[m²]</u>	:	$\Delta (C_D \times A_f)_{LH}$	<u>m²</u>
1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 3. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (Classの別) Cycle	:	走行サイクル (Classの別) Cycle	
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	<u>km/h</u>
(略)		(略)	
2. 試験結果 TEST RESULTS		2. 試験結果 TEST RESULTS	
2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST		2. 1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	
(略)		(略)	
2. 1. 1. 車両H Vehicle high		2. 1. 1. 車両H Vehicle high	
試験日 Date of tests	:	試験日 Date of tests	
試験場所 Place of the test	:	試験場所 Place of the test	
冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground	:	冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of	<u>cm</u>

(案)

新					旧				
of cooling fan					cooling fan				
車両前部からのファンまでの距離 [cm]		:			車両前部からのファンまでの距離		:		
Distance from the front of the vehicle					Distance from the front of the vehicle		cm		
2.1.1.1. CO/THC排出量 CO/THC emission					2.1.1.1. CO/THC排出量 CO/THC emission				
排出ガス値 Pollutants		CO	THC		排出ガス値 Pollutants		CO	THC	
最終排出ガス値 [g/km]					最終排出ガス値		g/km	g/km	
Final values					Final values				
2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission					2.1.1.2. CO ₂ 排出量 CO ₂ emission				
2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載する ICE, NOVC-HEV および OVC-HEV で、 WLTC 試験 (ハイブリッド車においては CS 試験) を実施する場合の CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test					2.1.1.2.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載する ICE, NOVC-HEV および OVC-HEV で、 WLTC 試験 (ハイブリッド車においては CS 試験) を実施する場合の CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test				
Test 1					Test 1				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 [g/km] Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$					測定値 Measured value $M_{CO_2, p, 1} / M_{CO_2, c, 2}$	g/km	g/km	g/km	g/km
RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) [g/km] RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)					RCB補正值 ($\Delta M_{CO_2, j}$) RCB correction value ($\Delta M_{CO_2, j}$)	g/km	g/km	g/km	g/km
補正係数 (K_{CO_2}) [g/km] correction coefficients (K_{CO_2})					補正係数 (K_{CO_2}) correction coefficients (K_{CO_2})	g/km	g/km	g/km	g/km
電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) [Wh/km] Electric energy consumption ($EC_{DC, CS, p}$)					電気エネルギー消費量 ($EC_{DC, CS, p}$) Electric energy consumption ($EC_{DC, CS, p}$)	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km

(案)

新					旧				
$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 3} / M_{CO_2, c, 3}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
再生調整係数 (Ki) : 加法 [g/km] Regeneration factors (Ki) : Additive					再生調整係数 (Ki) : 加法 Regeneration factors (Ki) : Additive				
再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative					再生調整係数 (Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) : Multiplicative	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$AF_{K1} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$					$AF_{K1} = M_{CO_2, c, 3} / M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 4} / M_{CO_2, c, 4}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$ [g/km]					$M_{CO_2, p, 5} / M_{CO_2, c, 5}$	<u>g/km</u>			
申告値 [g/km] Declared value					申告値 Declared value				<u>g/km</u>
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode	CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode
平均値 [g/km] Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$					平均値 Averaging $M_{CO_2, p, 6} / M_{CO_2, c, 6}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
調整値 [g/km] Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$					調整値 Alignment $M_{CO_2, p, 7} / M_{CO_2, c, 7}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
最終値 [g/km] Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$					最終値 Final Values $M_{CO_2, p, H} / M_{CO_2, c, H}$	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>	<u>g/km</u>
2.1.1.2.2. CD試験 OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test					2.1.1.2.2. CD試験OVCハイブリッド自動車のCO ₂ 排出量 CO ₂ Mass Emission of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test				
CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTC mode				CO ₂ 排出量 CO ₂ Emission	WLTCモード値 WLTCmode			

(案)

新					旧				
最終値 <u>[g/km]</u> Final Value $M_{CO_2, CD}$					最終値 Final Value $M_{CO_2, CD}$ <u>g/km</u>				
2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION					2.1.1.3. 燃料消費率 FUEL CONSUMPTION				
2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率 ⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test					2.1.1.3.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE, NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率 ⁽²⁾ Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test				
燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	燃料消費率 Consumption	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTCmode
最終値 <u>[km/L]</u> Final values $FE_{p,H}/FE_{e,H}$ (2)					最終値 Final values $FC_{p,H}/FC_{e,H}$ (2)	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>	<u>km/L</u>
申告値 <u>[km/L]</u> Declared value					申告値 Declared value	<u>km/L</u>			
(2) 調整後CO ₂ からの算出 Calculated from aligned CO ₂ values					(2) 調整後CO ₂ からの算出 Calculated from aligned CO ₂ values				
2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test					2.1.1.3.2. OVCハイブリッド自動車でCD試験WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test				
燃料消費率 Fuel Consumption		WLTCモード値 WLTCmode			燃料消費率 Fuel Consumption		WLTCモード値 WLTCmode		
最終値 <u>[km/L]</u> Final value FC_{CD}					最終値 Final value FC_{CD}		<u>km/L</u>		
(略)					(略)				
2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All Electric Range					2.1.1.4.1.1. 全電気航続距離 All electric Range				
全電気航続距離 AER		WLTCモード値 WLTC mode			全電気航続距離 AER		WLTCモード値 WLTC mode		
最終値 <u>[km]</u> Final values AER					最終値 Final values AER		<u>km</u>		
2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All Electric Range					2.1.1.4.1.2. 等価全電気航続距離 Equivalent All electric Range				

(案)

新		旧	
等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode	等価全電気航続距離 EAER	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 <u>[km]</u> Final values EAER		最終値 Final values EAER	<u>[km]</u>
2.1.1.4.1.3. 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range		2.1.1.4.1.3 充電消費航続距離 Actual Charge-Depleting Range	
Test 1		Test 1	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
測定値 / 計算値 <u>[km]</u> Measured / Calculated values R _{CDA}		測定値 / 計算値 Measured / Calculated values R _{CDA}	<u>[km]</u>
申告値 <u>[km]</u> Declared value		申告値 Declared value	<u>[km]</u>
(略)		(略)	
結果 Conclusion		結果 Conclusion	
充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode	充電消費航続距離 R _{CDA}	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 <u>[km]</u> Averaging R _{CDA} (If applicable)		平均値 Averaging R _{CDA} (If applicable)	<u>[km]</u>
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDA}		最終値 Final Value R _{CDA}	<u>[km]</u>
2.1.1.4.1.4. 充電消費サイクル航続距離 Charge-Depleting Cycle Range		2.1.1.4.1.4. 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 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTCmode	充電消費サイクル航続距離 R _{CDC}	WLTCモード値 WLTCmode
最終値 <u>[km]</u> Final Value R _{CDC}		最終値 Final Value R _{CDC}	<u>[km]</u>
移行サイクル Index Number of the transition cycle		移行サイクル Index Number of the transition cycle	<u>[km]</u>

(案)

新					旧				
確定サイクル REEC of confirmation-cycle (%)					確定サイクル REEC of confirmation-cycle (%)		km		
2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure Electric Range					2.1.1.4.2. 純電気航続距離 Ranges for PEVs-Pure electric Range				
Test 1					Test 1				
純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode			純電気航続距離 PER (km)		WLTCモード値 WLTCmode		
計算値 [km] Calculated values PER					計算値 Calculated values PER		km		
申告値 [km] Declared value					申告値 Declared value		km		
(略)					(略)				
結果 Conclusion					結果 Conclusion				
純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode			純電気航続距離 PER		WLTCモード値 WLTC mode		
計算値 [km] Calculated values PER					計算値 Calculated values PER		km		
申告値 [km] Declared value					申告値 Declared value		km		
2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)					2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)				
2.1.1.5.1. OVCハイブリッド自動車の電力消費率 Electric Consumption of OVC-HEVs					2.1.1.5.1. OVCハイブリッド自動車の電力消費率 Electric Consumption of OVC-HEVs				
2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC					2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
最終値 [Wh/km] Final values EC					最終値 Final values EC	Wh/km	Wh/km	Wh/km	Wh/km

(案)

新					旧				
2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率 Electric Consumption of PEVs					2.1.1.5.2. 純電気自動車の電力消費率 Electric Consumption of PEVs				
Test 1					Test 1				
電力消費率 EC		WLTCモード値 WLTC mode			電力消費率 EC <u>Wh/km</u>		WLTCモード値 WLTC mode		
計算値 <u>Wh/km</u> Calculated value EC					計算値 Calculated value EC		<u>Wh/km</u>		
申告値 <u>Wh/km</u> Declared value					申告値 Declared value		<u>Wh/km</u>		
Test2 同様の帳票 Same paragraph					Test2 同様の帳票 Same paragraph				
Test3 同様の帳票 Same paragraph					Test3 同様の帳票 Same paragraph				
電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode	電力消費率 EC	低速 Low	中速 Medium	高速 High	WLTCモード値 WLTC mode
平均値 <u>Wh/km</u> Averaging EC					平均値 Averaging EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
最終値 <u>Wh/km</u> Final values EC					最終値 Final values EC	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>	<u>Wh/km</u>
2.1.1.2 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2.1.1.					2.1.1.2 車両L VEHICLE LOW Repeat § 2.1.1.				
走行抵抗試験結果 Road Load Test Report					走行抵抗試験結果 Road Load Test Report				
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)					1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)				
(略)		:			(略)		:		
最高速度 <u>km/h</u>		:			最高速度		:		

(案)

新		旧	
Maximum speed		Maximum speed <u>(km/h)</u>	
駆動軸 Powered axle(s)	:	駆動軸 Powered axle(s)	:
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES		2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES	
2.1. 全般 GENERAL		2.1. 全般 GENERAL	
2.1.1. 車両H Vehicle High		2.1.1. 車両H Vehicle High	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.1.2. 車両L Vehicle Low		2.1.2. 車両L Vehicle Low	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両		2.1.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両	

(案)

新		旧	
Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)		Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC</u>	:
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:
			<u>km</u>
2.2. 重量 MASS		2.2. 重量 MASS	
2.2.1. 車両H Vehicle High		2.2.1. 車両H Vehicle High	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	:
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:
類別 Version	:	類別 Version	:
重量配分 <u>[kg]</u> Weight distribution	:	重量配分 Weight distribution	:
	<u>前軸</u> <u>Front</u>		<u>kg</u>
	<u>後軸</u> <u>Rear</u>		<u>kg</u>
2.2.2. 車両L Vehicle Low		2.2.2. 車両L Vehicle Low	
Repeat §.2.2.1. with VL data		Repeat §.2.2.1. with VL data	
2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)		2.2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family (if applicable)	

(案)

新			旧		
試験自動車重量 [kg] Test mass	:		試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 [kg] Average mass m_{ave}	:		走行抵抗測定時の平均重量 Average mass m_{ave}	:	kg
技術的許容質量(≥ 3000kg) [kg] Technically permissible maximum laden mass (≥3000kg)	:		技術的許容質量(≥ 3000kg) Technically permissible maximum laden mass (≥3000kg)	:	kg
オプション装置重量の算術平均 [kg] Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment	:		オプション装置重量の算術平均 Estimated arithmetic average of the mass of optional equipment	:	kg
重量配分 [kg] Weight distribution	前軸 Front	:	重量配分 Weight distribution	前軸 Front	kg
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両H Vehicle High			2.3.1. 車両H Vehicle High		
タイヤサイズ <u>Tyre size</u>	前軸 Front	:	タイヤサイズ <u>Size designation</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	タイヤ製造者 Make	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	前軸 Front	:	タイヤ型式 <u>Type</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	(kg/t)
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	(kg/t)
タイヤ空気圧 [kPa] <u>Tyre pressure</u>	前軸 Front	:	タイヤ空気圧 <u>Pressure (kPa)</u>	前軸 Front	kPa

(案)

新			旧		
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kPa
(略)			(略)		
2.4.2. 車両L Vehicle Low			2.4.2. 車両L Vehicle Low		
Repeat §.2.4.1. with V_L data			Repeat §.2.4.1. with V_L data		
	$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ [m ²] $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	:		$\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ $\Delta (C_d \times A_t)_{LH}$ compared to VH	m ²
2.4.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family			2.4.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両 Representative vehicle of the road load matrix family		
(略)			(略)		
Repeat §.2.4.1. with the representative vehicle date			Repeat §.2.4.1. with the representative vehicle date		
	前面投影面積 [m ²] Frontal area A_{Fr}	:		前面投影面積 Frontal area A_{Fr}	m ²
(略)			(略)		
路上試験 ON ROAD			路上試験 ON ROAD		
	(略)			(略)	
	最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:		最高速度 Maximum reference speed	km/h
	(略)	:		(略)	
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average		平均風速 Average	m/s
		最大風速 [m/s] Peak		最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in		風向 direction in	

(案)

新				旧			
		conjunction with direction of the test track				conjunction with direction of the test track	
大気圧 [kPa] Air pressure	:			大気圧 Air pressure	:		kPa
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:			温度 Temperature (mean value)	:		K or °C
(略)				(略)			
Or				Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD				風洞法 WIND TUNNEL METHOD			
(略)	:			(略)	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 [km/h] Velocity	C _a *A [m ²]	抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h)	C _a *A (m ²)
(略)	:			(略)	:		
Or				Or			
走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX				走行抵抗マトリクス ROAD LOAD MATRIX			
(略)				(略)			
最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:			最高速度 Maximum reference speed	:		km/h
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average		風 Wind	:	平均風速 Average	m/s
		最大風速 [m/s] Peak				最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the				風向 direction in conjunction with direction of the	

(案)

新		旧													
	test track		test track												
大気圧 [kPa] Air pressure	:	大気圧 Air pressure	: kPa												
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:	温度 Temperature (mean value)	: K or °C												
(略)		(略)													
2.6.2. 車両L Vehicle Low		2.6.2. 車両L Vehicle Low													
Repeat §.2.6.1. with V_L data		Repeat §.2.6.1. with V_L data													
試験用紙 Template for Test Sheet		試験用紙 Template for Test Sheet													
(略)		(略)													
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	<table border="1"> <tr> <td>車速 [km/h] Vehicle speed</td> <td>惰行時間 [s] Coastdown time</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time	(略)	(略)	<table border="1"> <tr> <td>車速 (km/h) Vehicle speed</td> <td>惰行時間 (s) Coastdown time</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time	(略)	(略)					
車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time														
(略)	(略)														
車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time														
(略)	(略)														
実走行距離 [km] The distance actually driven by the vehicle	: <table border="1"> <tr> <td>低速フェーズ L</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中速フェーズ M</td> <td></td> </tr> <tr> <td>高速フェーズ H</td> <td></td> </tr> </table>	低速フェーズ L		中速フェーズ M		高速フェーズ H		: <table border="1"> <tr> <td>低速フェーズ L</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中速フェーズ M</td> <td></td> </tr> <tr> <td>高速フェーズ H</td> <td></td> </tr> </table>	低速フェーズ L		中速フェーズ M		高速フェーズ H		
低速フェーズ L															
中速フェーズ M															
高速フェーズ H															
低速フェーズ L															
中速フェーズ M															
高速フェーズ H															
試験サイクルからの逸脱記録 [回], [s] (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle		試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle													
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR [%]:Inertial Work Rating ・RMSSE [km/h]:Root Mean Squared Speed	<table border="1"> <tr> <td>IWR</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RMSSE</td> <td></td> </tr> </table>	IWR		RMSSE		<table border="1"> <tr> <td>IWR</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RMSSE</td> <td></td> </tr> </table>	IWR		RMSSE		<table border="1"> <tr> <td>(a) IWR :Inertial Work Rating</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(b) RMSSE:Root Mean Squared Speed</td> <td></td> </tr> </table>	(a) IWR :Inertial Work Rating		(b) RMSSE:Root Mean Squared Speed	
IWR															
RMSSE															
IWR															
RMSSE															
(a) IWR :Inertial Work Rating															
(b) RMSSE:Root Mean Squared Speed															

(案)

新					旧																																		
Error					Error																																		
(略)					(略)																																		
試験室内温度、比湿 [K or °C , g/kg] The air temperature and specific humidity of the test cell					試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell				K or °C g/kg																														
ソーク室内温度、ソーク時間 [K or °C , h] The temperature of the soak area and					ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and				K or °C h																														
(略)					(略)																																		
TRIAS 09-R117-02 タイヤの車外騒音・ウェット路面上での摩擦力・転がり抵抗に係る試験 (協定規則第 117 号) 1.～3.(略) 別表					TRIAS 09-R117-01 タイヤの車外騒音・ウェット路面上での摩擦力・転がり抵抗に係る試験 (協定規則第 117 号) 1.～3.(略) 別表																																		
(略) 試験における測定記録					(略) 試験における測定記録																																		
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>騒音値</td> <td></td> <td>小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB(A)) 尚、最終結果の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					(略)					騒音値		小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB(A)) 尚、最終結果の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載			(略)					<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>騒音値</td> <td></td> <td>小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB) 尚、最終結果 <u>である温度補正済み</u> の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					(略)					騒音値		小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB) 尚、最終結果 <u>である温度補正済み</u> の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載			(略)				
(略)																																							
騒音値		小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB(A)) 尚、最終結果の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載																																					
(略)																																							
(略)																																							
騒音値		小数第 2 位を切り捨て 小数第 1 位まで記載 (dB) 尚、最終結果 <u>である温度補正済み</u> の騒音レベルについては小数を切り捨て、整数を記載																																					
(略)																																							
付表 1 Attached table1 附則 3 Annex3 1.(略) 2. 試験車両及び試験機器、試験走行路 <u>Test vehicle, Test equipment, Test track</u>					付表 1 Attached table1 附則 3 Annex3 1.(略) 2. 試験車両及び試験機器、試験走行路 Test track																																		
走行路認証日 (ISO10844:2014)		発行機関 Issued by		認証方法 Method of certification	走行路認証日 (ISO10844)		発行機関 Issued by		認証方法 Method of certification																														

(案)

新					旧				
Date of track certification					Date of track certification				
車名・型式 Make・Type		軸距 (mm) Wheel-base		試験リムサイズ Test rim size	車名・型式 Make・Type		軸距 (mm) Wheel-base		試験リムサイズ Test rim size
騒音計 Sound level meter		速度測定装置 Speed measuring device		温度センサ Temp. sensor	騒音計 Sound level meter		速度測定装置 Speed measuring device		温度センサ Temp. sensor
3. (略)					3. (略)				
4. 試験データ Test data					4. 試験データ Test data				
	前方左側 Front left	前方右側 Front right	後方左側 Rear left	後方右側 Rear right		前方左側 Front left	前方右側 Front right	後方左側 Rear left	後方右側 Rear right
試験車両質量 Test mass (kg)					試験荷重 Test load (kg)				
タイヤ負荷率 Tyre load index (%)					タイヤ負荷率 Tyre load index (%)				
試験空気圧 (冷間時) Test inflation pressure (cold) (kPa)					試験空気圧 (冷間時) Test inflation pressure (cold) (kPa)				
5. 試験結果 Test results					5. 試験結果 Test results				
試験番号 Test No.	(略)	(削除)	(略)		試験番号 Test No.	(略)	暗騒音 Ambient noise	(略)	
		(削除)					(dB(A))		
1					1				
2					2				

(案)

新					旧				
3					3				
4					4				
5					5				
6					6				
7					7				
8					8				
<u>暗騒音</u> <u>Ambient noise (dB(A))</u>			<u>左</u> <u>Left</u>	<u>右</u> <u>Right</u>	<u>(新設)</u>				
		<u>開始時</u> <u>Start</u>							
		<u>終了時</u> <u>End</u>							

(案)

新				旧			
回帰線の傾き Regression line slope		温度補正後の騒音レベル Sound level after temperature correction (dB(A))		回帰線の傾き Regression line slope		温度補正後の騒音レベル Sound level after temperature correction (dB(A))	
温度補正後より 1dB(A)減じた騒音レベル 1dB(A) reduced sound level (dB(A))		最終結果の騒音レベル Sound level of final result (dB(A))		温度補正後より 1dB(A)減じた騒音レベル 1dB(A) reduced sound level (dB(A))		最終結果の騒音レベル Sound level of final result (dB(A))	
判定 Judgment		備考 Remarks		判定 Judgment		備考 Remarks	
付表 2 Attached table2 附則 5 Annex5 <u>新品タイヤの</u> ウェットグリップ試験の記録及び成績 Test result of measuring wet grip <u>of new tyres</u>				付表 2 Attached table2 附則 5 Annex5 ウェットグリップ試験の記録及び成績 Test result of measuring wet grip			
1. ～2. (略)				1. ～2. (略)			
3. 試験走行路 Test track				3. 試験走行路 Test track			
テクスチャ深さ Texture depth (mm)				テクスチャ深さ Texture depth (mm)			
<u>路面の湿潤摩擦特性を測定する方法</u> <u>Methods to measure the wetted frictional properties of the surface</u>				<u>μ peak(SRTT14 E1136)又は BPN</u> <u>mu peak (SRTT14 E1136) or BPN</u>			

(案)

新						旧					
水深 Water depth (mm)						水深 Water depth (mm)					
4. (略)						4. (略)					
<u>(削除)</u>						<u>附則 5</u> <u>Annex5</u>					
5. トレーラー法による試験結果 Test result of trailer method						5. トレーラー法による試験結果 Test result of trailer method					
試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準 タイヤ SRTT	1	2	3	基準 タイヤ SRTT	試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準 タイヤ SRTT	1	2	3	基準 タイヤ SRTT
(略)						(略)					
μ peak 平均値 mu peak average value						μ peak 平均値 <u>:Ra</u> mu peak average value <u>:Ra</u>					
標準偏差 Standard deviation						標準偏差 Standard deviation					
変動係数 Coefficient of variation						変動係数 Coefficient of variation					
<u>平均制動力係数の算術平均</u> <u>CVal(μ peak)</u>						<u>平均ピーク制動力係数(調整済み)</u> <u>Ra, Adjusted</u>					
<u>μ peak, corr</u>						<u>(新設)</u>					
<u>μ peak, adj</u>						<u>(新設)</u>					
ウェットグリップ指数 Wet grip index						ウェットグリップ指数 Wet grip index					
判定 Judgment						判定 Judgment					
備考 Remarks						備考 Remarks					

(案)

新										旧													
<u>(削除)</u>										<u>附則 5</u> <u>Annex5</u>													
6. 実車法による試験結果 Test result of passenger car method										6. 実車法による試験結果 Test result of passenger car method													
試験タイヤ番号 Test tyre No.		基準タイヤ SRTT		1		2		3		基準タイヤ SRTT		試験タイヤ番号 Test tyre No.		基準タイヤ SRTT		1		2		3		基準タイヤ SRTT	
(略)																							
		制動 距離 Braki ng distan ce (m)	制動 力係 数 BFC	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	制動 力係 数 BFC	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	制動 力係 数 BFC	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	制動 力係 数 BFC	制動 距離 Braki ng distan ce (m)	制動 力係 数 BFC			制動 距離 Braki ng dista nce (m)	平均 減速 度 Avera ge decel erati on (m/s 2)	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	平均 減速 度 Avera ge decele ration (m/s2)	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	平均 減速 度 Avera ge decele ration (m/s2)	制動 距離 Brakin g distan ce (m)	平均 減速 度 Avera ge decele ration (m/s2)	制動 距離 Braki ng dista nce (m)	平均 減速 度 Avera ge decel erati on (m/s 2)
測定 Measureme nt	1											1											
	2											2											
	3											3											
	4											4											
	5											5											
	6											6											
平均制動力係数 BFC _{ave}												平均 AD Average AD (m/s2)											
標準偏差 Standard deviation (削除)												標準偏差 Standard deviation (m/s2)											
変動係数 Coefficient of variation												変動係数 Coefficient of variation											
平均制動力係数の算術平均 CVal(μ peak)												基準タイヤの調整済み AD AD, Adjusted (m/s2)											
温度補正済み平均制動力係数 BFC _{ave,corr}												基準タイヤ(SRTT16)の BFC(R) BFC(R) Reference tyre											
												候補タイヤの BFC(T)											

(案)

新						旧					
<u>調整済み平均制動力係数</u> BFC _{adj}						<u>BFC(T) Candidate tyre</u>					
ウェットグリップ指数 Wet grip index (%)						ウェットグリップ指数 Wet grip index (%)					
判定 Judgment						判定 Judgment					
備考 Remarks						備考 Remarks					
付表 3 Attached table3 附則 6 Annex6 転がり抵抗試験の記録及び成績 Test result of measuring rolling resistance 1. ～3. (略) 4. 試験データ Test data						付表 3 Attached table3 附則 6 Annex6 転がり抵抗試験の記録及び成績 Test result of measuring rolling resistance 1. ～3. (略) 4. 試験データ Test data					
(略)						(略)					
<u>試験荷重時のタイヤ軸からドラム外面までの距離</u> Distance from tyre axis to the drum outer surface during test load (m)						<u>タイヤ軸からドラム外面までの距離</u> Distance from the tyre axis to the drum outer surface (m)					
(略)						(略)					
スキム試験荷重(惰行法を除く) Skim test load (except deceleration method) (N)						スキム試験荷重(惰行法を除く) Skim test load (except deceleration method)					
5. (略) 付表 4 Attached table4 (略) <u>付表 5～6</u>						5. (略) 付表 4 Attached table4 (略) <u>(新設)</u>					
<u>【別紙 1 参照】</u>											

(案)

新			旧		
TRIAS 11(2)-R161-01 施錠装置試験 (協定規則第 161 号) (略)			TRIAS 11(2)-R161-01 施錠装置試験 (協定規則第 161 号) (略)		
付表			付表		
施錠装置の試験記録及び成績(協定規則第 161 号)			施錠装置の試験記録及び成績(協定規則第 161 号)		
1. ~3. (略)			1. ~3. (略)		
4. 試験成績			4. 試験成績		
(略)		(略)	(略)		(略)
5. 3.	<p>電気機械式および電子式の施錠装置は、<u>5.1 項および 5.2 項の要件に適合するものとし</u>、附則 6 に説明する<u>テストを準用</u>実施するものとする。</p> <p><u>車両に組み込まれていない構成部品 (たとえば作動/不動作に使用されるキー) は、附則 6 に説明する要件に適合する必要はない。</u></p> <p><u>当該装置の技術が 5 項および附則 6 に該当しないようなものである場合は、車両の安全に注意が払われていることを検証するものとする。これらの装置の作用プロセスには、車両の安全を損なう可能性があるブロッキングまたは偶発的な誤動作のリスクを防止するための安全確実な手段が含まれるものとする。</u></p> <p>Electromechanical and electronic devices to prevent unauthorized use shall <u>comply with the requirements of paragraphs 5.1. and 5.2. and</u> shall be submitted to the tests described in Annex 6, <u>mutatis mutandi</u>.</p> <p><u>Components that are not embedded in the vehicle (e.g. keys, which are used for activation/deactivation) need not to comply with the requirements described in Annex 6.</u></p> <p><u>If the technology of the device is such that Paragraph 5. and Annex 6 are not applicable it shall be verified that care has been taken to preserve safety of the vehicle. The functioning process of these devices shall incorporate secure means to prevent any risk of blocking or accidental malfunctioning which could compromise the safety of the vehicle.</u></p>	(略)	5. 3.	<p>電気機械式および電子式の施錠装置<u>に対して</u>、附則 6 に説明する<u>試験を</u>実施するものとする。</p> <p><u>(追加)</u></p> <p>Electromechanical and electronic devices to prevent unauthorized use shall be submitted to the tests described in Annex 6.</p> <p><u>(追加)</u></p>	(略)
(略)		(略)	(略)		(略)
附則 6	(略)		附則 6	(略)	

(案)

新			旧																				
1.	<p>(略)</p> <p>(a) ロックシステム装着の有無にかかわらず、車両の一部として装着され、テストされる構成部品 (例：ランプ、警報システム、イモビライザ)、</p> <p>(b) 車両の一部として以前にテストされ、文書証拠が提出されている構成部品、<u>または</u></p> <p><u>(c) 車両に組み込まれていない構成部品 (例：キー)。</u></p> <p>(略)</p> <p>(a) Those components that are fitted and tested as part of the vehicle, whether or not a locking system is fitted (e.g. lamps, alarm system, immobilizer);</p> <p>(b) Those components that have previously been tested as part of the vehicle and documentary evidence has been provided, <u>or</u></p> <p><u>(c) Components that are not embedded in the vehicle, e.g. keys.</u></p> <p>(略)</p>	(略)	1.	<p>(略)</p> <p>(a) ロックシステム装着の有無にかかわらず、車両の一部として装着され、テストされる構成部品 (例：ランプ、警報システム、イモビライザ)、<u>または</u></p> <p>(b) 車両の一部として以前にテストされ、文書証拠が提出されている構成部品。<u>。</u></p> <p><u>(追加)</u></p> <p>(略)</p> <p>(a) Those components that are fitted and tested as part of the vehicle, whether or not a locking system is fitted (e.g. lamps, alarm system, immobilizer); <u>or</u></p> <p>(b) Those components that have previously been tested as part of the vehicle and documentary evidence has been provided. <u>。</u></p> <p><u>(追加)</u></p> <p>(略)</p>	(略)																		
<p>TRIAS 11(2)-R162-01</p> <p>イモビライザの試験記録及び成績(協定規則第 162 号)</p> <p>(Uniform technical prescriptions concerning approval of immobilizers and approval of a vehicle with regard to its immobilizer Test Data Record Form)</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 試験成績</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>附則 6</td> <td>(略)</td> <td></td> </tr> </table>			(略)			(略)			附則 6	(略)		<p>TRIAS 11(2)-R162-01</p> <p>イモビライザの試験記録及び成績(協定規則第 162 号)</p> <p>(Uniform technical prescriptions concerning approval of immobilizers and approval of a vehicle with regard to its immobilizer Test Data Record Form)</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>4. 試験成績</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>附則 6</td> <td>(略)</td> <td></td> </tr> </table>			(略)			(略)			附則 6	(略)	
(略)																							
(略)																							
附則 6	(略)																						
(略)																							
(略)																							
附則 6	(略)																						
1.	<p>(略)</p> <p>(a) イモビライザ装着の有無にかかわらず、車両の一部として装着され、テストされる構成部品 (例：ランプ、警報システム、ロックシステムによる不正使用防止装置)、</p> <p>(b) 車両の一部として以前にテストされ、文書証拠が提出されている構成部品、<u>または</u></p> <p><u>(c) 車両に組み込まれていない構成部品 (例：キー)。</u></p> <p>(略)</p> <p>(a) Those components that are fitted and tested as part of the vehicle, whether or not an immobilizer is fitted (e.g. lamps, alarm system, device to prevent</p>	(略)	1.	<p>(略)</p> <p>(a) イモビライザ装着の有無にかかわらず、車両の一部として装着され、テストされる構成部品 (例：ランプ、警報システム、ロックシステムによる不正使用防止装置)、<u>または</u></p> <p>(b) 車両の一部として以前にテストされ、文書証拠が提出されている構成部品。<u>。</u></p> <p><u>(追加)</u></p> <p>(略)</p> <p>(a) Those components that are fitted and tested as part of the vehicle, whether or not an immobilizer is fitted (e.g. lamps, alarm system, device to prevent</p>	(略)																		

(案)

新		旧																																							
<p>unauthorized use by mean of a locking system); (b)Those components that have previously been tested as part of the vehicle and documentary evidence has been provided, <u>or</u> <u>(c)Components that are not embedded in the vehicle, e.g. keys.</u> All components of the <u>immobilizer</u> shall operate without any failure under the following conditions.</p>		<p>unauthorized use by mean of a locking system); <u>or</u> (b)Those components that have previously been tested as part of the vehicle and documentary evidence has been provided. <u>(追加)</u> All components of the <u>locking system</u> shall operate without any failure under the following conditions.</p>																																							
<p>TRIAS 12-J014-<u>02</u> 制動液漏れ警報装置試験</p> <p>1. ～5. (略) 6. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。 6.1～6.2 (略) 6.3 操作力の最小読取りは5N <u>以下</u>とする。 6.4 サプライタンク正規最大量と制動液残留量の単位は <u>mL</u> とし、小数第1位以下を切り捨てる。 6.5 残留率の単位は <u>%</u> とし、小数第1位以下を切り捨てる。 6.6 (略)</p> <p>付表 制動液漏れ警報装置の試験記録及び成績</p> <table border="1"><tr><td><u>試験期日</u></td><td></td></tr><tr><td><u>試験場所</u></td><td></td></tr><tr><td><u>試験担当者</u></td><td></td></tr></table> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1"><tr><td><u>車名・型式(類別)</u></td><td></td></tr><tr><td><u>車台番号</u></td><td></td></tr><tr><td><u>警報装置の形式</u></td><td></td></tr><tr><td><u>警報の種類</u></td><td><u>音響 / 灯火</u></td></tr><tr><td><u>サプライタンク</u></td><td><u>系統1 (A₁)</u></td></tr><tr><td><u>正規最大量 (mL)</u></td><td><u>系統2 (A₂)</u></td></tr></table> <p>2. 試験機器</p>	<u>試験期日</u>		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>		<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>		<u>警報装置の形式</u>		<u>警報の種類</u>	<u>音響 / 灯火</u>	<u>サプライタンク</u>	<u>系統1 (A₁)</u>	<u>正規最大量 (mL)</u>	<u>系統2 (A₂)</u>		<p>TRIAS 12-J014-<u>01</u> 制動液漏れ警報装置試験</p> <p>1. ～5. (略) 6. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。 6.1～6.2 (略) 6.3 操作力の最小読取りは5N とする。 6.4 サプライタンク正規最大量と制動液残留量の単位は <u>mL</u> とし、小数第1位以下を切り捨てる。 6.5 残留率の単位は <u>%</u> とし、小数第1位以下を切り捨てる。 6.6 (略)</p> <p>付表 制動液漏れ警報装置の試験記録及び成績</p> <table border="1"><tr><td><u>車名・型式(類別)</u></td><td><u>試験期日</u></td><td><u>年</u></td><td><u>月</u></td><td><u>日</u></td></tr><tr><td><u>警報装置の形式</u></td><td><u>試験場所</u></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td><u>警報の種類</u></td><td><u>試験担当者</u></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td><u>サプライタンク正規最大量 (A₁)</u></td><td><u>mL</u></td><td><u>(A₂)</u></td><td><u>mL</u></td><td></td></tr></table> <p><u>(新設)</u></p>	<u>車名・型式(類別)</u>	<u>試験期日</u>	<u>年</u>	<u>月</u>	<u>日</u>	<u>警報装置の形式</u>	<u>試験場所</u>				<u>警報の種類</u>	<u>試験担当者</u>				<u>サプライタンク正規最大量 (A₁)</u>	<u>mL</u>	<u>(A₂)</u>	<u>mL</u>		
<u>試験期日</u>																																									
<u>試験場所</u>																																									
<u>試験担当者</u>																																									
<u>車名・型式(類別)</u>																																									
<u>車台番号</u>																																									
<u>警報装置の形式</u>																																									
<u>警報の種類</u>	<u>音響 / 灯火</u>																																								
<u>サプライタンク</u>	<u>系統1 (A₁)</u>																																								
<u>正規最大量 (mL)</u>	<u>系統2 (A₂)</u>																																								
<u>車名・型式(類別)</u>	<u>試験期日</u>	<u>年</u>	<u>月</u>	<u>日</u>																																					
<u>警報装置の形式</u>	<u>試験場所</u>																																								
<u>警報の種類</u>	<u>試験担当者</u>																																								
<u>サプライタンク正規最大量 (A₁)</u>	<u>mL</u>	<u>(A₂)</u>	<u>mL</u>																																						

(案)

新					旧					
メスシリンダー										
騒音計										
デジタルマルチメーター										
3. 試験記録					1. 試験記録					
系統の別	操作回数	操作力 (N)	流出量 (mL)	制動液残留量 (mL)	備考	系統の別	操作回数	操作力 (N)	サプライタンクの制動液 残留量 (ml)	備考
1	<u>1</u>		<u>(T₁)</u>	<u>(B₁=A₁-T₁)</u>		1	<u>1</u>		<u>(B₁)</u> 合計 <u>ml</u>	
	<u>2</u>						<u>2</u>			
	<u>3</u>						<u>3</u>			
	<u>4</u>						.			
	<u>5</u>						.			
	<u>6</u>						.			
	<u>7</u>						.			
	<u>8</u>						.			
	<u>9</u>						.			
	<u>10</u>						.			
2	<u>1</u>		<u>(T₂)</u>	<u>(B₂=A₂-T₂)</u>		2	<u>1</u>		<u>(B₂)</u> 合計 <u>ml</u>	
	<u>2</u>						<u>2</u>			
	<u>3</u>						<u>3</u>			
	<u>4</u>						.			
	<u>5</u>						.			
	<u>6</u>						.			
	<u>7</u>						.			
	<u>8</u>						.			
	<u>9</u>						.			
	<u>10</u>						.			
警報発生時の制動液残留率 (%)		系統1 $(B_1 / A_1 \times 100)$								
		系統2 $(B_2 / A_2 \times 100)$								
2. 成績					1. 試験記録					
(1) 残留率					(1) 残留率					
$(B_1 / A_1) \times 100 = (\quad \quad \quad) \quad \quad \quad \%$					$(B_2 / A_2) \times 100 = (\quad \quad \quad) \quad \quad \quad \%$					
(2) a. 音によるもの					(2) a. 音によるもの					
					音 量 dB(A)					
					測定時暗騒音 dB(A)					
b. 灯火によるもの					b. 灯火によるもの					
					燈光の色 色 W数 W					

(案)

新			旧		
警報の性能	a. 音響による警報	音量 (dB(A))			
		暗騒音 (dB(A))			
	b. 灯火による警報	灯光の色			
		取り付け位置			
備考			備考		
TRIAS 12-R013-02 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)			TRIAS 12-R013-02 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. ～6. (略) 付表 Attachment 7. 試験成績 Test result			1. ～6. (略) 付表 Attachment 7. 試験成績 Test result		
5. ～ 5.2.1.26.4.	(略)	(略)	5. ～ 5.2.1.26.4.	(略)	(略)
<u>5.2.1.26.5.</u>	<u>(自動的にまたは運転者により)駐車制動装置が要求を検出した場合:</u> <u>If the parking braking system detects a request (generated automatically or by the driver):</u> <u>(a) 駐車制動を完全に作動させる (つまり、駐車制動の機械的ロック位置に到達する)、または</u> <u>To fully apply the parking brake (i.e. to reach the mechanically locked position of the parking brake), or</u> <u>(b) 駐車制動を徐々に作動させる</u> <u>To gradually control the parking brake action,</u> <u>附則 8 の 2.6.項 で要求される警告は、駐車制動装置の正確な作動を検知するまで遅らせることができる。安定した状態に達していない場合は、完全な駐車制動の適用を要求してから遅くとも 10 秒後に表示されるものとする。本規則 5.2.1.29.1.2.項 で指定された黄色の警告信号は安定した状態に達しない場合、駐車制動を完全に作動させる要求後、遅くとも 10 秒後に表示されるものとする。</u>	Pass Fail	<u>5.2.1.26.5.</u>	<u>(追加)</u>	

(案)

新			旧																												
	<u>The actuation of the warning as required in paragraph 2.6. of Annex 8 may be delayed until the parking brake system has detected the correct clamping of the parking brake. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.2. shall be displayed at the latest 10s after the request for a full parking brake application, in the case the stable state is not reached.</u>																														
5.2.1.27.～ 5.2.2.25.2.	(略)	(略)	5.2.1.27.～ 5.2.2.25.2.	(略)	(略)																										
TRIAS 12-001-02 急制動試験 1.～6. (略) 付表 急制動の試験記録及び成績			TRIAS 12-001-01 急制動試験 1.～6. (略) 付表 急制動の試験記録及び成績																												
<table border="1"> <tr><td><u>試験期日</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>試験場所</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>試験担当者</u></td><td></td></tr> </table>			<u>試験期日</u>		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>		<table border="1"> <tr> <td><u>試験期日</u></td> <td><u>年</u></td> <td><u>月</u></td> <td><u>日</u></td> <td><u>試験場所</u></td> <td><u>試験担当者</u></td> </tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>			<u>試験期日</u>	<u>年</u>	<u>月</u>	<u>日</u>	<u>試験場所</u>	<u>試験担当者</u>														
<u>試験期日</u>																															
<u>試験場所</u>																															
<u>試験担当者</u>																															
<u>試験期日</u>	<u>年</u>	<u>月</u>	<u>日</u>	<u>試験場所</u>	<u>試験担当者</u>																										
1. 試験自動車 <table border="1"> <tr><td><u>車名・型式(類別)</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>車台番号</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>制動装置形式(前/後)</u></td><td>∟</td></tr> <tr><td><u>制動力制御装置形式</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>制動倍力装置形式(倍率)</u></td><td></td></tr> </table>			<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>		<u>制動装置形式(前/後)</u>	∟	<u>制動力制御装置形式</u>		<u>制動倍力装置形式(倍率)</u>		1. 試験自動車 <table border="1"> <tr> <td><u>車名・型式(類別)</u></td> <td><u>車台番号</u></td> </tr> <tr> <td><u>制動装置形式</u></td> <td><u>前</u> <u>後</u></td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量</u></td> <td><u>諸元値</u> <u>kg</u> <u>実測値</u> <u>kg</u></td> </tr> <tr> <td><u>軸重(実測値)</u></td> <td><u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u></td> </tr> <tr> <td><u>トラクタ</u></td> <td><u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u></td> </tr> <tr> <td><u>トレーラ</u></td> <td><u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u></td> </tr> <tr> <td><u>タイヤ空気圧</u></td> <td><u>前輪</u> <u>kPa</u> <u>後輪</u> <u>kPa</u></td> </tr> <tr> <td><u>(諸元値)</u></td> <td></td> </tr> </table>			<u>車名・型式(類別)</u>	<u>車台番号</u>	<u>制動装置形式</u>	<u>前</u> <u>後</u>	<u>車両総重量</u>	<u>諸元値</u> <u>kg</u> <u>実測値</u> <u>kg</u>	<u>軸重(実測値)</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>	<u>トラクタ</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>	<u>トレーラ</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>	<u>タイヤ空気圧</u>	<u>前輪</u> <u>kPa</u> <u>後輪</u> <u>kPa</u>	<u>(諸元値)</u>	
<u>車名・型式(類別)</u>																															
<u>車台番号</u>																															
<u>制動装置形式(前/後)</u>	∟																														
<u>制動力制御装置形式</u>																															
<u>制動倍力装置形式(倍率)</u>																															
<u>車名・型式(類別)</u>	<u>車台番号</u>																														
<u>制動装置形式</u>	<u>前</u> <u>後</u>																														
<u>車両総重量</u>	<u>諸元値</u> <u>kg</u> <u>実測値</u> <u>kg</u>																														
<u>軸重(実測値)</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>																														
<u>トラクタ</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>																														
<u>トレーラ</u>	<u>前軸</u> <u>kg</u> <u>後軸</u> <u>kg</u>																														
<u>タイヤ空気圧</u>	<u>前輪</u> <u>kPa</u> <u>後輪</u> <u>kPa</u>																														
<u>(諸元値)</u>																															

(案)

新	旧																																																																																		
<p>2. <u>重量条件等</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;"></th> <th style="width:15%; text-align: center;"><u>前軸</u></th> <th style="width:15%; text-align: center;"><u>後軸</u></th> <th style="width:20%; text-align: center;"><u>合計</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><u>車両総重量(諸元値) (kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量(実測値) (kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>トラクタ(実測値) (kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>トレーラ(実測値) (kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>タイヤサイズ(呼び)</u></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">/</td> </tr> <tr> <td><u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">/</td> </tr> </tbody> </table> <p>3. <u>試験条件</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width:50%;"><u>天候</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>風向・風速 (m/s)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>試験路面</u></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>4. <u>試験機器</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width:20%;"><u>重量計</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>速度測定装置</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>停止距離測定装置</u></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>5. <u>試験記録</u> (1) <u>停止距離</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>測定回数</th> <th>指定速度 (km/h)</th> <th>測定速度 (km/h)</th> <th><u>制動</u>停止距離測定値 (m)</th> <th><u>制動</u>停止距離補正值 (m)</th> <th>停止距離 (m)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) <u>連結車両の停止姿勢</u></p>		<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>	<u>車両総重量(諸元値) (kg)</u>				<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>				<u>トラクタ(実測値) (kg)</u>				<u>トレーラ(実測値) (kg)</u>				<u>タイヤサイズ(呼び)</u>			/	<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>			/	<u>天候</u>		<u>風向・風速 (m/s)</u>		<u>試験路面</u>		<u>重量計</u>		<u>速度測定装置</u>		<u>停止距離測定装置</u>		測定回数	指定速度 (km/h)	測定速度 (km/h)	<u>制動</u> 停止距離測定値 (m)	<u>制動</u> 停止距離補正值 (m)	停止距離 (m)	備考															<p>2. <u>試験条件</u></p> <p><u>天候</u> _____ <u>風向</u> _____</p> <p><u>風速</u> _____ m/s</p> <p>3. <u>試験機器</u> <u>速度測定装置</u> <u>光電管</u> ・ <u>第5輪</u> ・ <u>レーダー</u> ・ <u>GPS</u> ・ <u>停止距離測定装置</u> <u>スタンプ</u> ・ <u>スプレー</u> ・ <u>第5輪</u> ・</p> <p>4. <u>試験成績</u> (1) <u>停止距離</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>測定回数</th> <th>指定速度 (km/h)</th> <th>測定速度 (km/h)</th> <th>停止距離測定値 (m)</th> <th>停止距離補正值 (m)</th> <th>停止距離 (m)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><u>1</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><u>2</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	測定回数	指定速度 (km/h)	測定速度 (km/h)	停止距離測定値 (m)	停止距離補正值 (m)	停止距離 (m)	備考	<u>1</u>							<u>2</u>						
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>																																																																																
<u>車両総重量(諸元値) (kg)</u>																																																																																			
<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>																																																																																			
<u>トラクタ(実測値) (kg)</u>																																																																																			
<u>トレーラ(実測値) (kg)</u>																																																																																			
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>			/																																																																																
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>			/																																																																																
<u>天候</u>																																																																																			
<u>風向・風速 (m/s)</u>																																																																																			
<u>試験路面</u>																																																																																			
<u>重量計</u>																																																																																			
<u>速度測定装置</u>																																																																																			
<u>停止距離測定装置</u>																																																																																			
測定回数	指定速度 (km/h)	測定速度 (km/h)	<u>制動</u> 停止距離測定値 (m)	<u>制動</u> 停止距離補正值 (m)	停止距離 (m)	備考																																																																													
測定回数	指定速度 (km/h)	測定速度 (km/h)	停止距離測定値 (m)	停止距離補正值 (m)	停止距離 (m)	備考																																																																													
<u>1</u>																																																																																			
<u>2</u>																																																																																			

(案)

新	旧																																																										
<p>(略)</p> <p>6. 備考</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	<p>(2) 連結車両の停止姿勢 (略)</p> <p>備考</p>																																																										
<p>TRIAS 12-002-02</p> <p style="text-align: center;">制動能力試験</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>付表 1</p> <p style="text-align: center;">制動能力の試験記録及び成績 <u>(ローラ駆動型ブレーキテスタによる試験方法)</u></p> <table border="1" data-bbox="165 595 1102 734"> <tr> <td>試験期日</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験場所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験担当者</td> <td></td> </tr> </table> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1" data-bbox="226 798 1102 1088"> <tr> <td>車名・型式 (類別)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車台番号</td> <td></td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td></td> </tr> <tr> <td>制動力制御装置形式</td> <td></td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置形式 (倍率)</td> <td></td> </tr> </table> <p>2. 重量条件等</p> <table border="1" data-bbox="226 1198 1102 1385"> <thead> <tr> <th></th> <th>前軸</th> <th>後軸</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両総重量(諸元値) W (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両総重量(実測値) (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	試験期日		試験場所		試験担当者		車名・型式 (類別)		車台番号		制動装置形式		制動力制御装置形式		制動倍力装置形式 (倍率)			前軸	後軸	合計	車両総重量(諸元値) W (kg)				車両総重量(実測値) (kg)				<p>TRIAS 12-002-01</p> <p style="text-align: center;">制動能力試験</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>付表</p> <p style="text-align: center;">制動能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1. 試験自動車</p> <table border="0" data-bbox="1131 813 2083 1093"> <tr> <td>車名・型式 (類別)</td> <td>車台番号</td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td>制動力制御装置形式</td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置形式</td> <td>制動倍力装置倍率</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W)</td> <td>軸重 諸元値 (前軸)</td> </tr> <tr> <td>実測値</td> <td>(後軸)</td> </tr> <tr> <td>車両重量 諸元値 (W_1)</td> <td>実測値 (前軸)</td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 (W_r)</td> <td>(後軸)</td> </tr> <tr> <td>タイヤサイズ 前輪</td> <td>タイヤ空気圧諸元値 前輪</td> </tr> <tr> <td>後輪</td> <td>後輪</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kPa</td> </tr> <tr> <td></td> <td>kPa</td> </tr> </table>	車名・型式 (類別)	車台番号	制動装置形式	制動力制御装置形式	制動倍力装置形式	制動倍力装置倍率	車両総重量 諸元値 (W)	軸重 諸元値 (前軸)	実測値	(後軸)	車両重量 諸元値 (W_1)	実測値 (前軸)	回転部分相当重量 (W_r)	(後軸)	タイヤサイズ 前輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪	後輪	後輪		kg		kg		kg		kg		kPa		kPa
試験期日																																																											
試験場所																																																											
試験担当者																																																											
車名・型式 (類別)																																																											
車台番号																																																											
制動装置形式																																																											
制動力制御装置形式																																																											
制動倍力装置形式 (倍率)																																																											
	前軸	後軸	合計																																																								
車両総重量(諸元値) W (kg)																																																											
車両総重量(実測値) (kg)																																																											
車名・型式 (類別)	車台番号																																																										
制動装置形式	制動力制御装置形式																																																										
制動倍力装置形式	制動倍力装置倍率																																																										
車両総重量 諸元値 (W)	軸重 諸元値 (前軸)																																																										
実測値	(後軸)																																																										
車両重量 諸元値 (W_1)	実測値 (前軸)																																																										
回転部分相当重量 (W_r)	(後軸)																																																										
タイヤサイズ 前輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪																																																										
後輪	後輪																																																										
	kg																																																										
	kg																																																										
	kg																																																										
	kg																																																										
	kPa																																																										
	kPa																																																										

(案)

新								旧							
(2) 後進								(2) 後進							
操作力 (N)	各 輪 の 読 み (N)				制動力 (合計) F (N)	制 動 効 率 e	備 考								
	前左 F ₁	前右 F ₂	後左 F ₃	後右 F ₄				前左 f ₁	前右 f ₂	後左 f ₃	後右 f ₄	0	0	f ₀ : 初期値	
0	f ₁	f ₂	f ₃	f ₄	0	0	f ₀ : 初期値	(略)							
(3) 制動能力線図 (略)								(3) 制動能力線図 (略)							
参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $F = F_1 - f_1$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G}$ G: 重力加速度 (9.8m/s ²) $W_f = 0.07W_1$ 普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車の場合 $= 0.05W_1$ 乗用車、小型トラック又はバスの場合								参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $F = F_1 - f_1$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G}$ G: 重力加速度 (9.8m/s ²) $W_f = 0.07W_1$ 普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車の場合 $= 0.05W_1$ 乗用車、小型トラック又はバスの場合 ただし、車輪がロックした場合は、計算しない。							
<u>(削除)</u>								<u>備考</u>							
<u>付表 2</u>								<u>(新設)</u>							
制動能力の試験記録及び成績 <u>(牽引による試験方法)</u>															
<u>試験期日</u>															
<u>試験場所</u>															
<u>試験担当者</u>															
1. <u>試験自動車</u>															
<u>車名・型式(類別)</u>															

(案)

新		旧	
<u>車台番号</u>			
<u>制動装置形式</u>			
<u>制動力制御装置形式</u>			
<u>制動倍力装置形式</u> (倍率)			
2. 重量条件等			
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>
<u>車両総重量(諸元値)</u> <u>W (kg)</u>			
<u>車両総重量(実測値)</u> (kg)			
<u>タイヤサイズ(呼</u> <u>び)</u>			
<u>タイヤ空気圧諸元値</u> (kPa)			
<u>車両重量(諸元値) W_1</u> (kg)			
<u>回転部分相当重量 W_r</u> (kg)			
3. 試験条件			
<u>天候</u>			
<u>気温 (°C)</u>			
<u>試験路面</u>			
4. 試験機器			
<u>重量計</u>			
<u>ロードセル</u>			
5. 試験記録			

(案)

新				旧					
TRIAS 12-003-02				TRIAS 12-003-01					
駐車制動能力試験				駐車制動能力試験					
1. ～5. (略) 付表 1				1. ～5. (略) 付表 1					
駐車制動装置能力の試験記録及び成績 <u>(ローラ駆動型ブレーキテスタによる試験方法)</u>				駐車制動装置能力の試験記録及び成績					
<u>試験期日</u>				<u>試験期日</u>	<u>年</u> <u>月</u> <u>日</u>	<u>試験場所</u>	<u>試験担当者</u>		
<u>試験場所</u>									
<u>試験担当者</u>									
1. 試験自動車				1. 試験自動車					
<u>車名・型式(類別)</u>				<u>車名・型式(類別)</u>	<u>車台番号</u>				
<u>車台番号</u>				<u>制動装置形式</u>					
<u>制動装置形式</u>									
<u>操作方式</u>									
2. 重量条件等				(新設)					
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>	<u>車両総重量</u>	<u>諸元値 (W)</u>	<u>kg</u>	<u>軸重</u>	<u>諸元値 (前軸)</u>	<u>kg</u>
<u>車両総重量(諸元値) W (kg)</u>				<u>実測値</u>	<u>kg</u>			<u>(後軸)</u>	<u>kg</u>
<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>								<u>実測値 (前軸)</u>	<u>kg</u>
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>								<u>(後軸)</u>	<u>kg</u>
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>				<u>タイヤサイズ</u>	<u>前輪</u>		<u>タイヤ空気圧諸元値</u>	<u>前輪</u>	<u>kPa</u>
					<u>後輪</u>			<u>後輪</u>	<u>kPa</u>
3. 試験条件				2. 試験条件					
<u>天候</u>				<u>天候</u>	<u>気温</u>	<u>℃</u>			
<u>気温 (℃)</u>									
4. 試験機器				3. 試験機器					
<u>重量計</u>				_____					
<u>制動力測定装置</u>									

(案)

新							旧								
<u>5. 試験記録</u> <u>別紙参照</u>							<u>4. 試験成績</u> <u>(別紙に移動)</u>								
<u>別紙</u>							<u>(新設)</u> <u>(4. から移動)</u>								
(1) 前進							(1) 前進								
操作力 (N)	各輪の読み (N)		各輪の制動力 (N)		制動力 (合計) F (N)	制動 効率 e	備考	操作力 (N)	各輪の読み (N)		各輪の制動力 (N)		制動力 (合計) F (N)	制動効率 e	備考
	左 F ₁	右 F ₂	左 F ₁ - f ₁	右 F ₂ - f ₂					左 F ₁ - f ₂	右 F ₁ - f ₂					
0	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	0	0	f ₁ : 初期値	0	<u>f₁</u>	<u>f₂</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	0	0	<u>(削除)</u>
(略)							(略)								
(2) 後進							(2) 後進								
操作力 (N)	各輪の読み (N)		各輪の制動力 (N)		制動力 (合計) F (N)	制動 効率 e	備考	操作力 (N)	各輪の読み (N)		各輪の制動力 (N)		制動力 (合計) F (N)	制動効率 e	備考
	左 F ₁	右 F ₂	左 F ₁ - f ₁	右 F ₂ - f ₂					左 F ₁ - f ₂	右 F ₁ - f ₂					
0	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	0	0	f ₁ : 初期値	0	<u>f₁</u>	<u>f₂</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	0	0	<u>(削除)</u>
(略)							(略)								
(3) 制動能力線図 (略)							(3) 制動能力線図 (略)								
備考							備考								
<u>付表 2</u> <u>駐車制動装置能力の試験記録及び成績</u> <u>(牽引による試験方法)</u>							<u>(新設)</u>								
<u>試験期日</u>															
<u>試験場所</u>															
<u>試験担当者</u>															
<u>1. 試験自動車</u>															
<u>車名・型式(類別)</u>															

(案)

新		旧		
<u>車台番号</u>				
<u>制動装置形式</u>				
<u>操作方式</u>				
<u>2. 重量条件等</u>				
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>	
<u>車両総重量(諸元値) W (kg)</u>				
<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>				
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>				
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>				
<u>3. 試験条件</u>				
<u>天候</u>				
<u>気温 (°C)</u>				
<u>試験路面</u>				
<u>4. 試験機器</u>				
<u>重量計</u>				
<u>ロードセル</u>				
<u>5. 試験記録</u>				
<u>別紙参照</u>				
<u>6. 備考</u>				
<u>別紙</u>				
<u>(1) 前進</u>				
<u>操作力</u> (N)	<u>ロードセルの読み</u> (N) <u>F</u>	<u>車両の制動力</u> (N) <u>F - f</u>	<u>制動効率</u> <u>e</u>	<u>備考</u>
<u>0</u>			<u>0</u>	<u>f₀ : 初期値</u>
<u>(新設)</u>				

(案)

新					旧						
→ 0											
→ 0											
<u>(2) 後進</u>											
操作力 (N)	ロードセルの読み (N) F	車両の制動力 (N) F - f	制動効率 e	備考							
0			0	f_0 : 初期値							
→ 0											
→ 0											
<u>(3) 制動能力図</u>											
制	◎ : 前進	▲ (→0)									
動	○ : 後進	△ (→0)									
効											
率											
e											
1.0	100	200	300	400		500	600	700	800	900	1000
0.8											
0.6											
0.4											
0.2											
0.0											
	操 作 力 (N)										

(案)

新	旧																																																																							
<p>注. (1) 操作力AN→とは、ANを加えて、操作力を解放した状態で測定する。</p> <p>(2) 計算式 $e = \frac{F}{W \times G}$</p> <p>ただし、車輪がロックした場合には、計算しない。</p> <p>G：重力加速度 (9.8m/s²)</p> <p><u>付表 3</u></p> <p style="text-align: center;">駐車制動装置能力の試験記録及び成績 (傾斜面又は傾斜角度測定器による試験方法)</p> <table border="1" data-bbox="165 584 1079 683"><tr><td>試験期日</td><td></td></tr><tr><td>試験場所</td><td></td></tr><tr><td>試験担当者</td><td></td></tr></table> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1" data-bbox="165 778 1079 919"><tr><td>車名・型式(類別)</td><td></td></tr><tr><td>車台番号</td><td></td></tr><tr><td>制動装置形式</td><td></td></tr><tr><td>操作方式</td><td></td></tr></table> <p>2. 重量条件等</p> <table border="1" data-bbox="165 983 1079 1171"><thead><tr><th></th><th>前軸</th><th>後軸</th><th>合計</th></tr></thead><tbody><tr><td>車両総重量(諸元値)W (kg)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>車両総重量(実測値) (kg)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>タイヤサイズ(呼び)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> <p>3. 試験条件</p> <table border="1" data-bbox="165 1235 1079 1343"><tr><td>天候</td><td>-</td></tr><tr><td>気温 (°C)</td><td>-</td></tr><tr><td>試験路面</td><td></td></tr></table> <p>4. 試験機器</p>	試験期日		試験場所		試験担当者		車名・型式(類別)		車台番号		制動装置形式		操作方式			前軸	後軸	合計	車両総重量(諸元値)W (kg)				車両総重量(実測値) (kg)				タイヤサイズ(呼び)				タイヤ空気圧諸元値 (kPa)				天候	-	気温 (°C)	-	試験路面		<p><u>付表 2</u></p> <p style="text-align: center;">駐車制動装置能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1. 試験自動車</p> <table data-bbox="1182 753 2069 1123"><tr><td>車名・型式(類別)</td><td>車台番号</td></tr><tr><td>制動装置形式</td><td></td></tr><tr><td>車両総重量 諸元値 (W)</td><td>kg</td><td>軸重 諸元値 (前軸)</td><td>kg</td></tr><tr><td>実測値</td><td>kg</td><td>(後軸)</td><td>kg</td></tr><tr><td></td><td></td><td>実測値 (前軸)</td><td>kg</td></tr><tr><td></td><td></td><td>(後軸)</td><td>kg</td></tr><tr><td>タイヤサイズ 前輪</td><td>タイヤ空気圧諸元値 前輪</td><td>後輪</td><td>kPa</td></tr><tr><td>後輪</td><td></td><td></td><td>kPa</td></tr></table> <p>2. 試験条件</p> <table data-bbox="1182 1219 2069 1251"><tr><td>天候</td><td>気温</td><td>°C</td></tr></table>	車名・型式(類別)	車台番号	制動装置形式		車両総重量 諸元値 (W)	kg	軸重 諸元値 (前軸)	kg	実測値	kg	(後軸)	kg			実測値 (前軸)	kg			(後軸)	kg	タイヤサイズ 前輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪	後輪	kPa	後輪			kPa	天候	気温	°C
試験期日																																																																								
試験場所																																																																								
試験担当者																																																																								
車名・型式(類別)																																																																								
車台番号																																																																								
制動装置形式																																																																								
操作方式																																																																								
	前軸	後軸	合計																																																																					
車両総重量(諸元値)W (kg)																																																																								
車両総重量(実測値) (kg)																																																																								
タイヤサイズ(呼び)																																																																								
タイヤ空気圧諸元値 (kPa)																																																																								
天候	-																																																																							
気温 (°C)	-																																																																							
試験路面																																																																								
車名・型式(類別)	車台番号																																																																							
制動装置形式																																																																								
車両総重量 諸元値 (W)	kg	軸重 諸元値 (前軸)	kg																																																																					
実測値	kg	(後軸)	kg																																																																					
		実測値 (前軸)	kg																																																																					
		(後軸)	kg																																																																					
タイヤサイズ 前輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪	後輪	kPa																																																																					
後輪			kPa																																																																					
天候	気温	°C																																																																						

(案)

新				旧			
<u>重量計</u>							
<u>角度(傾斜)計</u>							
<u>5. 試験記録</u>				<u>3. 試験成績</u>			
<u>傾斜面の角度</u>	<u>自動車の向き</u>	<u>操作力 (N)</u>	<u>試験結果</u>	<u>傾斜面角度</u>	<u>自動車の向き</u>	<u>試験結果</u>	<u>操作力 (N)</u>
	登坂方向		<u>Pass</u> <u>Fail</u>		登坂方向		
	降坂方向		<u>Pass</u> <u>Fail</u>		降坂方向		
<u>6. 備考</u>				<u>備考</u>			
TRIAS 12-004- <u>02</u>				TRIAS 12-004- <u>01</u>			
制動用空気容量試験				制動用空気容量試験			
1.～4. (略)				1.～4. (略)			
付表				付表			
制動用空気容量の試験記録及び成績				制動用空気容量の試験記録及び成績			
<u>試験期日</u>				<u>試験期日</u>	<u>年</u> <u>月</u> <u>日</u>	<u>試験場所</u>	<u>試験担当者</u>
<u>試験場所</u>							
<u>試験担当者</u>							

(案)

新				旧			
1. 試験自動車				1. 試験自動車			
<u>車名・型式(類別)</u>				<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>	
<u>車台番号</u>				<u>制動装置形式</u>		<u>制動倍力装置</u> <u>形式</u>	
<u>制動装置形式</u>				<u>制動力制御装置形式</u>		<u>倍率</u>	
<u>制動力制御装置形式</u>				<u>圧力調整器の上限圧力</u>		<u>MPa</u> <u>原動機最高回転数</u>	
<u>制動倍力装置形式(倍率)</u>				<u>車両総重量 諸元値 (W)</u>		<u>kg</u> <u>軸重 諸元値 (前軸)</u>	
				<u>kg</u> <u>(後軸)</u> <u>kg</u>			
				<u>実測値</u> <u>kg</u>			
2. 重量条件等							
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>				
<u>車両総重量(諸元値) W (kg)</u>				<u>実測値 (前軸)</u> <u>kg</u>			
<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>				<u>(後軸)</u> <u>kg</u>			
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>				<u>車両重量 諸元値 (W₁)</u> <u>kg</u> <u>回転部分相当重量 (W_f)</u> <u>kg</u>			
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>				<u>タイヤサイズ 前輪</u> <u>kPa</u>			
<u>車両重量(諸元値) W₁ (kg)</u>				<u>後輪</u> <u>kPa</u>			
<u>回転部分相当重量 W_f (kg)</u>							
3. 試験条件				2. 試験条件			
<u>天候</u>				<u>天候</u>		<u>気温</u> <u>℃</u>	
<u>気温 (℃)</u>							
<u>試験路面</u>							
4. 試験機器				3. 試験機器			
<u>重量計</u>				_____			
<u>制動力測定装置</u>							
5. 試験記録				4. 試験成績			
<u>別紙参照</u>				<u>(別紙に移動)</u>			
6. 備考							

(案)

新					旧					
別紙										
(1) ブレーキペダルを踏みこんだ状態におけるタンク圧力					(4. から移動)					
<u>回数</u>		<u>タンク圧力 (MPa)</u>			<u>ブレーキペダルを踏み込んだ状態におけるタンク圧力 (MPa)</u>					
<u>1</u>					<u>9回</u>					
<u>2</u>					<u>10回</u>					
<u>3</u>					<u>11回</u>					
<u>4</u>					<u>12回</u>					
<u>5</u>					<u>13回</u>					
<u>6</u>					<u>14回</u>					
<u>7</u>					<u>15回</u>					
<u>8</u>										
<u>9</u>										
<u>10</u>										
<u>11</u>										
<u>12</u>										
<u>13</u>										
<u>14</u>										
<u>15</u>										
(2) 制動能力の測定										
操作力 (N)	各輪の読み (N)				制動力 (合計) F (N)	制動 効率 e	備考			
	前左 F ₁	前右 F ₂	後左 F ₃	後右 F ₄						
0	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	0	0	<u>f₀</u> : 初期値			
(略)					(略)					
TRIAS 12-005-02 非常制動装置試験 1. ~4. (略) 付表 非常制動装置の試験記録及び成績					TRIAS 12-004-01 非常制動装置試験 1. ~4. (略) 付表 非常制動装置の試験記録及び成績					

(案)

新				旧					
<u>試験期日</u>				<u>試験期日</u>	<u>年</u>	<u>月</u>	<u>日</u>	<u>試験場所</u>	<u>試験担当者</u>
<u>試験場所</u>									
<u>試験担当者</u>									
1. 試験自動車				1. 試験自動車					
<u>車名・型式(類別)</u>				<u>車名・型式</u>	<u>(類別)</u>	<u>車台番号</u>			
<u>車台番号</u>				<u>制動装置形式</u>	<u>(非常)</u>	<u>(常用)</u>			
<u>制動装置形式</u>				<u>制動倍力装置形式</u>			<u>制動倍力装置倍率</u>		
<u>制動力制御装置形式</u>				<u>最高速度</u>		<u>km/h</u>	<u>失陥条件(系)</u>		
<u>制動倍力装置形式(倍率)</u>				<u>車両総重量</u>	<u>諸元値(W)</u>	<u>kg</u>	<u>軸重</u>	<u>諸元値</u>	<u>(前軸)</u>
<u>失陥条件又は失陥系統</u>					<u>実測値</u>	<u>kg</u>		<u>(後軸)</u>	<u>kg</u>
<u>最高速度(km/h)</u>							<u>実測値</u>	<u>(前軸)</u>	<u>kg</u>
								<u>(後軸)</u>	<u>kg</u>
				<u>タイヤサイズ</u>	<u>前輪</u>		<u>タイヤ空気圧諸元値</u>	<u>前輪</u>	<u>kPa</u>
					<u>後輪</u>			<u>後輪</u>	<u>kPa</u>
2. 重量条件等									
		<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>					
<u>車両総重量(諸元値) W (kg)</u>									
<u>車両総重量(実測値) (kg)</u>									
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>									
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>									
<u>車両重量(諸元値) W₁ (kg)</u>									
<u>回転部分相当重量 W_r (kg)</u>									
3. 試験条件				2. 試験条件					
<u>天候</u>				<u>天候</u>			<u>気温</u>		
<u>気温(℃)</u>								<u>℃</u>	
<u>試験路面</u>									
4. 試験機器									
<u>重量計</u>									
<u>制動力測定装置</u>									
4. 試験記録				3. 試験成績					
<u>別紙参照</u>				<u>(別紙に移動)</u>					

(案)

新					旧																																																																																			
<p>別紙</p> <p>(1) 試験成績</p> <table border="1"> <tr> <td>指定制動初速度 (km/h)</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">試験回数</th> <th rowspan="2">制動初速度 (km/h)</th> <th colspan="4">操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)</th> <th rowspan="2">(略)</th> </tr> <tr> <th>初期値</th> <th>中期値</th> <th>終期値</th> <th>平均値</th> </tr> <tr> <td colspan="7">(略)</td> </tr> </table> <p>(略)</p>					指定制動初速度 (km/h)					試験回数	制動初速度 (km/h)	操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)				(略)	初期値	中期値	終期値	平均値	(略)							<p>(新設)</p> <p>(3. から移動)</p> <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">試験回数</th> <th rowspan="2">指定制動初速度 (km/h)</th> <th colspan="4">操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)</th> <th rowspan="2">(略)</th> </tr> <tr> <th>初期値</th> <th>中期値</th> <th>終期値</th> <th>平均値</th> </tr> <tr> <td colspan="7">(略)</td> </tr> </table> <p>(略)</p>					試験回数	指定制動初速度 (km/h)	操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)				(略)	初期値	中期値	終期値	平均値	(略)																																												
指定制動初速度 (km/h)																																																																																								
試験回数	制動初速度 (km/h)	操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)				(略)																																																																																		
		初期値	中期値	終期値	平均値																																																																																			
(略)																																																																																								
試験回数	指定制動初速度 (km/h)	操作力 (N) 又は 作動圧力 (MPa)				(略)																																																																																		
		初期値	中期値	終期値	平均値																																																																																			
(略)																																																																																								
<p>TRIAS 12-006-02</p> <p>ブレーキ警報時制動能力試験</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>付表</p> <p>ブレーキ警報時制動能力の試験記録及び成績</p> <table border="1"> <tr> <td>試験期日</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>試験場所</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>試験担当者</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1"> <tr> <td>車名・型式(類別)</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>車台番号</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>制動力制御装置形式</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置形式(倍率)</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>低圧警報時作動圧力 (kPa)</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table> <p>2. 重量条件等</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>前軸</td> <td>後軸</td> <td>合計</td> </tr> <tr> <td>車両総重量(諸元値) W (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両総重量(実測値) (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					試験期日					試験場所					試験担当者					車名・型式(類別)					車台番号					制動装置形式					制動力制御装置形式					制動倍力装置形式(倍率)					低圧警報時作動圧力 (kPa)						前軸	後軸	合計	車両総重量(諸元値) W (kg)				車両総重量(実測値) (kg)				<p>TRIAS 12-006-01</p> <p>ブレーキ警報時制動能力試験</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>付表</p> <p>ブレーキ警報時制動能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1"> <tr> <td>車名・型式(類別)</td> <td>車台番号</td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td>制動力制御装置形式</td> </tr> <tr> <td>低圧警報作動圧力 kPa</td> <td>最高速度 km/h</td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置形式</td> <td>制動倍力装置倍率</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W) kg</td> <td>軸重 諸元値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>実測値 kg</td> <td>実測値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 (W_r) kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤサイズ 前輪 後輪</td> <td>タイヤ空気圧諸元値 前輪 後輪 kPa</td> </tr> <tr> <td></td> <td>後輪 kPa</td> </tr> </table>					車名・型式(類別)	車台番号	制動装置形式	制動力制御装置形式	低圧警報作動圧力 kPa	最高速度 km/h	制動倍力装置形式	制動倍力装置倍率	車両総重量 諸元値 (W) kg	軸重 諸元値 (前軸) kg		(後軸) kg	実測値 kg	実測値 (前軸) kg		(後軸) kg	回転部分相当重量 (W _r) kg		タイヤサイズ 前輪 後輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪 後輪 kPa		後輪 kPa
試験期日																																																																																								
試験場所																																																																																								
試験担当者																																																																																								
車名・型式(類別)																																																																																								
車台番号																																																																																								
制動装置形式																																																																																								
制動力制御装置形式																																																																																								
制動倍力装置形式(倍率)																																																																																								
低圧警報時作動圧力 (kPa)																																																																																								
	前軸	後軸	合計																																																																																					
車両総重量(諸元値) W (kg)																																																																																								
車両総重量(実測値) (kg)																																																																																								
車名・型式(類別)	車台番号																																																																																							
制動装置形式	制動力制御装置形式																																																																																							
低圧警報作動圧力 kPa	最高速度 km/h																																																																																							
制動倍力装置形式	制動倍力装置倍率																																																																																							
車両総重量 諸元値 (W) kg	軸重 諸元値 (前軸) kg																																																																																							
	(後軸) kg																																																																																							
実測値 kg	実測値 (前軸) kg																																																																																							
	(後軸) kg																																																																																							
回転部分相当重量 (W _r) kg																																																																																								
タイヤサイズ 前輪 後輪	タイヤ空気圧諸元値 前輪 後輪 kPa																																																																																							
	後輪 kPa																																																																																							

(案)

新							旧								
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>															
<u>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</u>															
<u>車両重量(諸元値) W_1 (kg)</u>															
<u>回転部分相当重量 W_r (kg)</u>															
3. 試験条件							2. 試験条件								
<u>天候</u>							<u>天候</u>								
<u>気温 (°C)</u>							<u>気温</u> °C								
<u>試験路面</u>															
4. 試験機器															
<u>重量計</u>															
<u>制動力測定装置</u>															
5. 試験記録							3. 試験成績								
<u>操作力 (N)</u>	<u>各輪の読み (N)</u>				<u>制動力 (合計) F (N)</u>	<u>制動効率 e</u>	<u>備考</u>	<u>踏力 (N)</u>	<u>各輪の読み (N)</u>				<u>制動力(合計) F (N)</u>	<u>制動効率 e</u>	<u>備考</u>
	<u>前左 F_1</u>	<u>前右 F_2</u>	<u>後左 F_3</u>	<u>後右 F_4</u>				<u>前左 f_1</u>	<u>前右 f_2</u>	<u>後左 f_3</u>	<u>後右 f_4</u>				
0	<u>(省略)</u>	<u>(省略)</u>	<u>(省略)</u>	<u>(省略)</u>	0	0	<u>f_0: 初期値</u>	0	<u>f_1</u>	<u>f_2</u>	<u>f_3</u>	<u>f_4</u>	0	0	<u>f: 初期値</u>
(略)							(略)								
TRIAS 15-R034(2)-02 自動車用燃料タンク試験 (協定規則第 34 号 (車両))							TRIAS 15-R034(2)-01 自動車用燃料タンク試験 (協定規則第 34 号 (車両))								
1. 総則 <u>自動車用燃料タンク試験</u> 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 34 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。							1. 総則 <u>燃料タンク及び配管の燃料漏れ防止</u> の試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号)に定める「協定規則第 34 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。								
2. 測定等の取扱い							2. 測定等の取扱い								
2.1 <u>燃料タンクの容量</u> <u>タンク毎の容量を「+」の記号を間に入れ記入する。</u> <u>記入値は小数第1位以下を切り捨て整数位までとする。ただし、容量が10L未満のものにあつては小数第2位以下を切り捨て小数第1位までとする。</u>							2.1 <u>試験自動車重量</u> <u>整数位までとする。</u>								
(2.2~2.6を削除)							2.2 <u>燃料タンクの容量</u> <u>タンク毎の容量を「+」の記号を間に入れ記入する。</u> <u>記入値は小数第1位以下を切り捨て整数位までとする。ただし、容量が10L未満のものにあつては小数第2位以下を切り捨て小数第1位までとする。</u>								

(案)

新	旧
<p>3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p>付表自動車用燃料タンク試験の試験記録及び成績 (車両) Fuel Leakage Test Collision Test Record Form (Vehicle) 協定規則第34号 Regulation No. 34 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. 試験自動車 Test Vehicle 車名 Make: _____</p> <p>型式 Type: _____ 種別 : Variant: _____</p> <p>車台番号 Chassis No. : _____</p> <p>原動機の型式 内燃機関 Type of Engine Internal combustion engine: _____ 電動機 Motor: _____</p> <p>燃料の種類 Kind of fuel: _____</p>	<p><u>2.3 衝突速度</u> <u>小数第2位以下を切り捨て、小数第1位までとする。</u></p> <p><u>2.4 中心ずれ</u> <u>1mm 単位の整数位までとする。</u></p> <p><u>2.5 代用液体の性状</u> <u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする。</u></p> <p><u>2.6 燃料漏れ量</u> <u>小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。</u></p> <p>3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p>付表自動車用燃料タンク試験の試験記録及び成績 (車両) Fuel Leakage Test Collision Test Record Form (Vehicle) 協定規則第34号 Regulation No. 34 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. 試験自動車 Test Vehicle 車名 Make: _____</p> <p>型式 Type: _____ 種別 : Variant: _____</p> <p>車台番号 Chassis No. : _____</p> <p>原動機の型式 内燃機関 Type of Engine Internal combustion engine: _____ 電動機 Motor: _____</p> <p>燃料の種類 Kind of fuel: _____</p>

(案)

新	旧									
<p>燃料タンクの容量 Capacity of fuel tank: _____ L</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>改訂番号 Series No. : _____</p> <p>補足改訂番号 Supplement No. : _____</p> <p><u>(附則4 後面衝突試験を削除)</u></p>	<p>燃料タンクの容量 Capacity of fuel tank: _____ L</p> <p><u>試験自動車重量</u> <u>Test vehicle weight:</u> _____ kg</p> <p>改訂番号 Series No. : _____</p> <p>補足改訂番号 Supplement No. : _____</p> <p><u>附則4 後面衝突試験</u> <u>Annex4 Rear-end collision test</u></p> <p><u>衝突速度</u> <u>Collision speed</u> 50±2km/h: _____ km/h</p> <p><u>中心ずれ</u> <u>Deviation</u> ≤300mm: _____ mm</p> <p><u>使用した代用液体</u> 名称 <u>Substitute fluid used</u> <u>Nomenclature:</u> <u>粘性</u> <u>Viscosity:</u> <u>比重</u> <u>Specific gravity:</u></p> <table border="1" data-bbox="1131 1220 2056 1284"><thead><tr><th colspan="2">要件(Requirements)</th><th>適合性</th></tr><tr><th>Paragrap</th><th>Contents</th><th>Conformity</th></tr></thead><tbody><tr><td>h</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	要件(Requirements)		適合性	Paragrap	Contents	Conformity	h		
要件(Requirements)		適合性								
Paragrap	Contents	Conformity								
h										

(案)

新	旧												
	<p>9.2. 衝突後に燃料設備から継続的に液体が漏れる場合、漏れ率は、30 g/分を超えないものとする。燃料設備から出た液体が他のシステムの液体と混ざってしまう場合に、これらの液体を容易に分離および識別することができないときは、すべての回収された液体によって継続的な漏出量を評価するものとする。</p> <p><u>If there is continuous leakage in the fuel installation after the collision, the rate-of leakage shall not exceed 30 g/min; if the liquid from the fuel installation mixes with liquids from the other systems, and if the several liquids cannot be easily separated and identified, the continuous leakage shall be evaluated from all the fluids collected</u></p> <p style="text-align: right;">適 / 否 Pass / Fail</p>												
	<p>9.3. 燃料の燃焼による火災が起こらないものとする。</p> <p><u>No fire maintained by the fuel shall occur.</u></p> <p style="text-align: right;">適 / 否 Pass / Fail</p>												
	<p>9.4. 衝突中、衝突後にバッテリーはその固定具によって所定位置に保持されるものとする。</p> <p><u>During and after the impacts, the battery shall be kept in position by its securing device.</u></p> <p style="text-align: right;">適 / 否 Pass / Fail</p>												
	<p>燃料漏れが有る場合には、次表に必要な事項を記入すること</p> <p><u>If fuel leakage should occur, make necessary entries in the table below.</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">燃料漏れ箇所 Fuel leaking point</th> <th style="text-align: center;">合計漏れ量 (g) total Amount of leakage</th> <th style="text-align: center;">測定時間 (min)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">g</td> <td style="text-align: center;">min</td> <td style="text-align: center;">g/min</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>燃料系の概略説明図 (燃料漏れ箇所があった場合のみ記入すること。)</p> <p><u>Brief description diagram of fuel system (This entry is required only for cases where fuel leakage occurs.)</u></p> <div style="border: 1px dashed red; height: 100px; width: 100%;"></div> <p>説明図</p>	燃料漏れ箇所 Fuel leaking point	合計漏れ量 (g) total Amount of leakage	測定時間 (min)		1	g	min	g/min	2			
燃料漏れ箇所 Fuel leaking point	合計漏れ量 (g) total Amount of leakage	測定時間 (min)											
1	g	min	g/min										
2													
<p>8. 液体燃料タンクの取付に関する要件</p> <p>Requirements for the installation of liquid fuel tanks</p> <p>以下 (略)</p>	<p>8. 液体燃料タンクの取付に関する要件</p> <p>Requirements for the installation of liquid fuel tanks</p> <p>以下 (略)</p>												

(案)

新	旧																														
<p>TRIAS 17(2)-R155-01 サイバーセキュリティシステム試験 (協定規則第 155 号 (同規則の規則 7.3. (7.3.1.を除く)に限る)) 1.～3.3. (略)</p> <p>付表 Attached Table サイバーセキュリティシステム試験記録及び成績 CYBER SECURITY TEST DATE RECORD FORM (協定規則第 155 号 (規則 7.3.車両型式に関する要件 (規則 7.3.1.を除く))) 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe Regulation No.155 (Restricted to paragraphs 7.3. Requirements for vehicle types(Except for paragraphs 7.3.1.))</p> <p>(略)</p> <p>附則 5 Annex5</p> <p>Part A. Vulnerability or attack method related to the threats (略)</p> <p>Part B. Mitigations to the threats intended for vehicles 1. (略)</p> <p>2. Mitigations for "Update process" Mitigations to the threats which are related to "Update process" are listed in Table B2.</p> <p>Table B2 Mitigations to the threats which are related to "Update process"</p> <table border="1" data-bbox="165 1187 1077 1406"> <thead> <tr> <th><i>Table A1 reference</i></th> <th><i>Threats to "Update process"</i></th> <th><i>Ref</i></th> <th><i>Mitigation</i></th> <th>Included in analysis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12.1 ～ 12.4</td> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats to "Update process"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	Included in analysis	12.1 ～ 12.4	(略)									<p>TRIAS 17(2)-R155-01 サイバーセキュリティシステム試験 (協定規則第 155 号 (同規則の規則 7.3. (7.3.1.を除く)に限る)) 1.～3.3. (略)</p> <p>付表 Attached Table サイバーセキュリティシステム試験記録及び成績 CYBER SECURITY TEST DATE RECORD FORM (協定規則第 155 号 (規則 7.3.車両型式に関する要件 (規則 7.3.1.を除く))) 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe Regulation No.155 (Restricted to paragraphs 7.3. Requirements for vehicle types(Except for paragraphs 7.3.1.))</p> <p>(略)</p> <p>附則 5 Annex5</p> <p>Part A. Vulnerability or attack method related to the threats (略)</p> <p>Part B. Mitigations to the threats intended for vehicles 1. (略)</p> <p>2. Mitigations for "Update process" Mitigations to the threats which are related to "Update process" are listed in Table B2.</p> <p>Table B2 Mitigations to the threats which are related to "Update process"</p> <table border="1" data-bbox="1137 1187 2049 1406"> <thead> <tr> <th><i>Table A1 reference</i></th> <th><i>Threats to "Update process"</i></th> <th><i>Ref</i></th> <th><i>Mitigation</i></th> <th>Included in analysis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12.1 ～ 12.4</td> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats to "Update process"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	Included in analysis	12.1 ～ 12.4	(略)								
<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats to "Update process"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	Included in analysis																											
12.1 ～ 12.4	(略)																														
<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats to "Update process"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	Included in analysis																											
12.1 ～ 12.4	(略)																														

(案)

新					旧				
13.1				included / not included	13.1				included / not included <u>/ N.A</u>
3. ～8. (略)					3. ～8. (略)				
Part C. Mitigations to the threats outside of vehicles					Part C. Mitigations to the threats outside of vehicles				
1. Mitigations for "Back-end servers"					1. Mitigations for "Back-end servers"				
Mitigations to the threats which are related to "Back-end servers" are listed in Table C1.					Mitigations to the threats which are related to "Back-end servers" are listed in Table C1.				
Table C1 Mitigations to the threats which are related to "Back-end servers"					Table C1 Mitigations to the threats which are related to "Back-end servers"				
Table A1 reference	Threats to "Back-end servers"	Ref	Mitigation	Included in analysis	Table A1 reference	Threats to "Back-end servers"	Ref	Mitigation	Included in analysis
1.1 & 3.1	(略)			included / not included	1.1 & 3.1	(略)			included / not included <u>/ N.A</u>
1.2 & 3.3				included / not included	1.2 & 3.3				included / not included <u>/ N.A</u>
1.3 & 3.4				included / not included	1.3 & 3.4				included / not included <u>/ N.A</u>
2.1				included / not included	2.1				included / not included <u>/ N.A</u>
3.2				included / not included	3.2				included / not included <u>/ N.A</u>
3.5				included / not included	3.5				included / not included <u>/ N.A</u>
2. Mitigations for "Unintended human actions"					2. Mitigations for "Unintended human actions"				
Mitigations to the threats which are related to "Unintended human actions" are listed in Table C2.					Mitigations to the threats which are related to "Unintended human actions" are listed in Table C2.				

(案)

新					旧				
Table C2 Mitigations to the threats which are related to "Unintended human actions"					Table C2 Mitigations to the threats which are related to "Unintended human actions"				
<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats relating to "Unintended human actions"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	<i>Include in consideration</i>	<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats relating to "Unintended human actions"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	<i>Include in consideration</i>
15.1	(略)			included / not included	15.1	(略)			included / not included <u>/ N.A</u>
15.2				included / not included	15.2				included / not included <u>/ N.A</u>
3. Mitigations for "Physical loss of data" Mitigations to the threats which are related to "Physical loss of data" are listed in Table C3.					3. Mitigations for "Physical loss of data" Mitigations to the threats which are related to "Physical loss of data" are listed in Table C3.				
Table C3 Mitigations to the threats which are related to "Physical loss of data loss"					Table C3 Mitigations to the threats which are related to "Physical loss of data loss"				
<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats of "Physical loss of data"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	<i>Include in consideration</i>	<i>Table A1 reference</i>	<i>Threats of "Physical loss of data"</i>	<i>Ref</i>	<i>Mitigation</i>	<i>Include in consideration</i>
30.1	(略)			included / not included	30.1	(略)			included / not included <u>/ N.A</u>
30.2					30.2				
30.3					30.3				
備考 Remarks (略)					備考 Remarks (略)				
TRIAS 17(2)-R156-01 プログラム等改変システム試験 (協定規則第 156 号 (同規則の規則 7.2.に限る)) 1. ~3.3. (略)					TRIAS 17(2)-R156-01 プログラム等改変システム試験 (協定規則第 156 号 (同規則の規則 7.2.に限る)) 1. ~3.3. (略)				

(案)

新			旧		
付表 Attached Table プログラム等改変システム試験記録及び成績 SOFTWARE UPDATE TEST DATE RECORD FORM (協定規則第 156 号 (規則 7.2. 車両型式に関する要件)) 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe Regulation No. 156 (Restricted to paragraphs 7.2. Requirements for vehicle types) (略)			付表 Attached Table プログラム等改変システム試験記録及び成績 SOFTWARE UPDATE TEST DATE RECORD FORM (協定規則第 156 号 (規則 7.2. 車両型式に関する要件)) 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe Regulation No. 156 (Restricted to paragraphs 7.2. Requirements for vehicle types) (略)		
○試験成績 Test Results			○試験成績 Test Results		
要件 Requirements		適合性 Conformity	要件 Requirements		適合性 Conformity
段落 Paragraph	内容 Contents		段落 Paragraph	内容 Contents	
7.2.1.	(略)		7.2.1.	(略)	
7.2.2.			7.2.2.		
7.2.2.1.			7.2.2.1.		
7.2.2.2.			7.2.2.2.		
(a)		pass / fail ∠ N.A.	(a)		pass / fail
(b)		pass / fail ∠ N.A.	(b)		pass / fail
(c)		pass / fail ∠ N.A.	(c)		pass / fail
(d)		pass / fail ∠ N.A.	(d)		pass / fail
(e)		pass / fail ∠ N.A.	(e)		pass / fail
7.2.2.3.			7.2.2.3.		
(a)		pass / fail ∠ N.A.	(a)		pass / fail
(b)			(b)		pass / fail

(案)

新				旧			
			pass / fail / N.A.				
7.2.2.4.				7.2.2.4.			
	(a)		pass / fail / N.A.		(a)		pass / fail
	(b)		pass / fail / N.A.		(b)		pass / fail
7.2.2.5.			pass / fail / N.A.	7.2.2.5.			pass / fail
備考 Remarks (略)				備考 Remarks (略)			
TRIAS 17(2)-R012-03 前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 12 号） 1. (略) 2. 測定値等の取扱い 2. 1. ~2. 4. (略) 2. 5. 電解液の漏れ量 質量(g)は小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。 容量(l)は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする。 2. 6. ~2. 10. (略) 3. 試験記録及び成績 3. 1. ~3. 3. (略) <u>3. 4. を削除</u> 3. <u>4.</u> (略)				TRIAS 17(2)-R012-02 前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 12 号） 1. (略) 2. 測定値等の取扱い 2. 1. ~2. 4. (略) 2. 5. 電解液の漏れ量 質量(g)は小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。 容量(l)は小数 <u>点</u> 第2位を四捨五入し、小数 <u>点</u> 第1位までとする。 2. 6. ~2. 10. (略) 3. 試験記録及び成績 3. 1. ~3. 3. (略) <u>3. 4. (略)</u> 3. <u>5.</u> (略)			
付表 前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Full-lap Frontal				付表 前面衝突後の高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績 Occupant Protection against Electrical Shock in the Event of Full-lap Frontal			

(案)

新	旧
<p style="text-align: center;">Collision Test Data Record Form 協定規則第12号 Regulation No. 12 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. (略) <u>電気パワートレインの調整(附則3 2.4.4.)</u> <u>Electric power train adjustment (Annex 3 2.4.4.)</u> <u>車両のテスト時には、SOC は、外部充電されるように設計されたREESS については</u> <u>2.4.4.1.1 項および2.4.4.1.2 項に従ってSOC の95%以上、車載エネルギー源から</u> <u>のみ充電されるように設計されたREESS については2.4.4.1.1 項および2.4.4.1.2</u> <u>項に従ってSOC の90%以上とする。SOC は、メーカーが提供する方法によって確認す</u> <u>る。</u> <u>(附則3 2.4.4.1.3.)</u> <u>When the vehicle is tested, SOC shall be no less than 95 per cent of SOC</u> <u>according to paragraphs 2.4.4.1.1. and 2.4.4.1.2. for REESS designed to be</u> <u>externally charged and shall be no less than 90 per cent of SOC according to</u> <u>paragraphs 2.4.4.1.1. and 2.4.4.1.2. for REESS designed to be charged only</u> <u>by an energy source on the vehicle. SOC will be confirmed by a method provided</u> <u>by the manufacturer. (Annex 3 2.4.4.1.3.)</u></p> <p><u>SOC調整時の周囲温度(附則3 2.4.4.1.1.)</u> <u>Ambient temperature during SOC adjustment (Annex 3 2.4.4.1.1.)</u> °C(20 <u>±10°C)</u></p> <p><u>外部充電されるように設計された REESS(附則3 2.4.4.1.2.(a))</u> <u>SOC % (95%以上)</u> <u>REESS designed to be externally charged (Annex 3 2.4.4.1.2.(a))</u></p> <p><u>車載エネルギー源からのみ充電されるように設計された REESS</u> <u>SOC % (90%以上)</u> <u>(附則3 2.4.4.1.2.(b))</u> <u>REESS designed to be charged only by an energy source on the vehicle</u> <u>(Annex 3 2.4.4.1.2.(b))</u></p> <p>2. (1)～(2) (略) 2. (3)①車室内への電解液漏出の状況 State of electrolyte spillage into compartment ② (略) ③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。</p>	<p style="text-align: center;">Collision Test Data Record Form 協定規則第12号 Regulation No. 12 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. (略) <u>新規</u></p> <p>2. (1)～(2) (略) 2. (3)①客室内への電解液漏出の状況 State of electrolyte spillage into compartment ② (略) ③車両外部に電解液の漏出が「有り」の場合には、次に必要事項を記入すること。</p>

(案)

新				旧			
If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below. 主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量 : g Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)				If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below. 主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量 : g Total capacity of electrolyte (Propulsion battery)			
電解液漏出箇所 Electrolyte spillage point	60 分後の漏出量[g] Total amount of spillage after 60 min [g]	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount [%]	漏出量[ℓ] Spillage [ℓ]	電解液漏出箇所 Electrolyte spillage point	30 分後の漏出量[g] Total amount of spillage after 30 min	総電解液に対する漏出量の割合[%] Ratio of spillage against total amount	漏出量[ℓ] Spillage
(4) (略)				(4) (略)			
(5) <u>駆動用蓄電池モジュールの火災の危険に関する要件(5.5.4.)</u> <u>Requirement for fire hazards battery modules (5.5.4.)</u> <u>衝突後、その衝突から60 分後までの期間、REESS からの火災または爆発 適・否の形跡が認められないものとする。</u> <u>Pass/Fail</u> <u>For a period from the impact until 60 minutes after the impact, there shall be no evidence of fire or explosion from the REESS.</u>				<u>新規</u>			
(6) 感電に対する保護に関する要件(5.5.1.) Requirements for the protection against an electric shock (5.5.1.)				(5) 感電に対する保護に関する要件(5.5.1.) Requirements for the protection against an electric shock (5.5.1.)			
A	5.5.1.1 高電圧の消失 Absence of high voltage	C	5.5.1.3 接触保護 Physical protection	A	5.5.1.1 高電圧の消失 Absence of high voltage	C	5.5.1.3 接触保護 Physical protection
B	5.5.1.2 低電気エネルギー Low electrical energy	D	5.5.1.4 絶縁抵抗 Isolation resistance	B	5.5.1.2 低電気エネルギー Low electrical energy	D	5.5.1.4 絶縁抵抗 Isolation resistance
直流電氣的に分割される各回路の名称 Name of each circuit which is divided by galvanic isolation		確認する要件 Selected requirement(s)	感電保護に関する要件の適否 Pass or Fail	直流電氣的に分割される各回路の名称 Name of each circuit which is divided by galvanic isolation		確認する要件 Selected requirement(s)	感電保護に関する要件の適否 Pass or Fail
			適・否 Pass/Fail				適・否 Pass/Fail

(案)

新	旧																		
<p>(注) 確認する要件の記号を記載すること (Note) 高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して<u>5.5.1.3.</u>項又は<u>5.5.1.4.</u>項のいずれかによって判定するものとする。 保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合には、<u>5.5.1.4.</u>項に規定する要件は適用しない。 Enter alphabet in the selected requirement(s). In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph <u>5.5.1.3.</u> or paragraph <u>5.5.1.4.</u> for the relevant part(s). Criteria defined in <u>5.5.1.4.</u> shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.</p> <p>①高電圧の消失(5.5.1.1.) Absence of high voltage (5.5.1.1.)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="3">衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision[s]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><u>U_b</u></td> <td style="text-align: center;"><u>U₁</u></td> <td style="text-align: center;"><u>U₂</u></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>②低電気エネルギー(5.5.1.2.) Low electrical energy (5.5.1.2.)</p> <p>(a) 総エネルギーTE Total energy (TE) 放電抵抗器 Discharge resistor $Re= ______ \Omega$ $th-tc= ______ s$ $TE = \int_{t_c}^{t_h} U_b \times I_e dt = ______ J$ Xキャパシタの静電容量</p>	衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision[s]			<u>U_b</u>	<u>U₁</u>	<u>U₂</u>				<p>(注) 確認する要件の記号を記載すること (Note) 高電圧システムの一部が通電しない状態で衝突実施する場合には、感電に対する保護は、関連する部位に対して<u>5.3.3.</u>項又は<u>5.3.4.</u>項のいずれかによって判定するものとする。 保護等級IPXXBで保護されていない異なる電位を有する高電圧回路の部位が2ヶ所以上存在する場合には、<u>5.3.4.</u>項に規定する要件は適用しない。 Enter alphabet in the selected requirement(s). In the case that the test is performed under the condition that part(s) of the high voltage system are not energized, the protection against electrical shock shall be proved by either paragraph <u>5.3.3.</u> or paragraph <u>5.3.4.</u> for the relevant part(s). Criteria defined in <u>5.2.8.1.4.</u> shall not apply if more than a single potential of a part of the high voltage bus is not protected under the conditions of protection IPXXB.</p> <p>①高電圧の消失(5.5.1.1.) Absence of high voltage (5.5.1.1.)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="3">衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><u>V_b</u></td> <td style="text-align: center;"><u>V₁</u></td> <td style="text-align: center;"><u>V₂</u></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>②低電気エネルギー(5.5.1.2.) Low electrical energy (5.5.1.2.)</p> <p>(a) 総エネルギーTE Total energy (TE) 放電抵抗器 Discharge resistor $Re= ______ \Omega$ $th-tc= ______ s$ $TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e dt = ______ J$ Xキャパシタの静電容量</p>	衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision			<u>V_b</u>	<u>V₁</u>	<u>V₂</u>			
衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision[s]																			
<u>U_b</u>	<u>U₁</u>	<u>U₂</u>																	
衝突から直流60V又は交流30V(実効値)以下になるのに要した時間 [s] Time that the voltage becomes less than DC60V or AC30V(rms) from a collision																			
<u>V_b</u>	<u>V₁</u>	<u>V₂</u>																	

(案)

新	旧												
<p>Capacitance of the X capacitor $C_x = \text{___} \mu\text{F}$</p> $TE = \frac{1}{2} \times C_x \times U_b^2 = \text{___} \text{J}$ <p>(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected confirmation method.</p> <p>(b) 総エネルギーTEy1、TEy2 Total energy (TEy1、TEy2) Yキャパシタの静電容量 Capacitance of the Y capacitor $C_{y1} = \text{___} \mu\text{F}$ $C_{y2} = \text{___} \mu\text{F}$</p> $TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times U_1^2 = \text{___} \text{J}$ $TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times U_2^2 = \text{___} \text{J}$ <p>③(a) (略)</p> <p>(b) 露出導電部と電気的シャシの間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値 The resistance between all exposed conductive parts and the electrical chassis when there is current flow of at least 0.2 A. (略)</p> <p><u>(c) 2.5m未満で同時に触れることができる電気保護バリヤ/エンクロージャの2 つの露出導電部の間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値</u> <u>That are less than 2.5 m from each other shall be less than 0.2 Ω when there is current flow of at least 0.2 A.</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) <u>Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</u></th> <th>測定値または計算値[Ω] <u>Measured value or calculation value [Ω]</u></th> <th>全ての抵抗値が0.2[Ω]未満 <u>All resistances less than 0.2[Ω]</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">適 : 否 <u>Pass/Fail</u></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) <u>露出導電部と電気的シャシとの直流電気的な接続が溶接により確保されている箇所は測定値欄又は計算値欄に「溶接」と記載する。</u></p>	測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) <u>Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</u>	測定値または計算値[Ω] <u>Measured value or calculation value [Ω]</u>	全ての抵抗値が0.2[Ω]未満 <u>All resistances less than 0.2[Ω]</u>			適 : 否 <u>Pass/Fail</u>							<p>Capacitance of the X capacitor $C_x = \text{___} \mu\text{F}$</p> $TE = \frac{1}{2} \times C_x \times 10^{-6} \times (V_b^2 - 3600) = \text{___} \text{J}$ <p>(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected confirmation method.</p> <p>(b) 総エネルギーTEy1、TEy2 Total energy (TEy1、TEy2) Yキャパシタの静電容量 Capacitance of the Y capacitor $C_{y1} = \text{___} \mu\text{F}$ $C_{y2} = \text{___} \mu\text{F}$</p> $TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times 10^{-6} \times (V_1^2 - 3600) = \text{___} \text{J}$ $TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times 10^{-6} \times (V_2^2 - 3600) = \text{___} \text{J}$ <p>③(a) (略)</p> <p>(b) 露出導電部と電気的シャシの間で0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値 The resistance between all exposed conductive parts and the electrical chassis when there is current flow of at least 0.2 <u>amperes</u>. (略)</p> <p><u>新規</u></p>
測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) <u>Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</u>	測定値または計算値[Ω] <u>Measured value or calculation value [Ω]</u>	全ての抵抗値が0.2[Ω]未満 <u>All resistances less than 0.2[Ω]</u>											
		適 : 否 <u>Pass/Fail</u>											

(案)

新				旧			
<p><u>(Note) In the case of points where direct current connection is secured with electric chassis, welding, "Welding" shall be entered in the column for "Measured value or calculation value".</u></p>							
<p>④ (a) (略) (b) 絶縁抵抗の測定 Measurement of the isolation resistance (i) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合(5.5.1.4.1.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.5.1.4.1.)</p>				<p>④ (a) (略) (b) 絶縁抵抗の測定 Measurement of the isolation resistance (i) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合(5.5.1.4.1.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.5.1.4.1.)</p>			
<p>直流側 DC side</p>				<p>直流側 DC side</p>			
測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value[MΩ]	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria	測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	100 [Ω/V]	外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	100 [Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source							
<p>交流側 AC side</p>				<p>交流側 AC side</p>			
測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value[MΩ]	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria	測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	500 [Ω/V]	外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	500 [Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source							

(案)

新				旧			
(略)				(略)			
(ii) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されていない場合(5.5.1.4.2.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.5.1.4.2.)				(ii) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されていない場合(5.5.1.4.2.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.5.1.4.2.)			
測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value[MΩ]	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria	測定方法 Measurement method	測定値 [MΩ] Measured value	作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage	判定基準 Criteria
外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	[Ω/V]	外部から直流電圧を印加 Using DC voltage from off-vehicle sources		_____ [Ω/V]	[Ω/V]
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source				内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			
(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。 分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method. In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.				(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。 分割測定をした場合は、各測定値の合成抵抗を算出し記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method. In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.			
<u>削除</u>				<u>判定基準を100[Ω/V]とした場合には以下の要件も満たすこと。</u> <u>If the criteria is 100 [Ω/V], the following requirements shall be satisfied.</u>			
				<u>車両の衝突後に全ての交流高電圧バスについて保護等級IPXXBが満たされているかまたは交流電圧が30V以下である。</u> <u>適・否</u> <u>The protection IPXXB is satisfied for all AC high voltage buses or the AC voltage is equal or less than 30 V after the vehicle impact.</u> <u>Pass/Fail</u>			

(案)

新	旧						
<p><u>AC 高電圧バスと DC 高電圧バスが導電接続されている場合には、いずれも以下の要件のうちの1つを満たすものとする。</u> <u>If the AC high voltage buses and the DC high voltage buses are conductively connected, they shall meet one of the following requirements.</u></p> <table border="1"><tr><td data-bbox="163 316 250 475">(a)</td><td data-bbox="250 316 1104 475"><u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</u></td></tr><tr><td data-bbox="163 475 250 699">(b)</td><td data-bbox="250 475 1104 699"><u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.3 項で説明した物理的保護の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.5.1.3.</u></td></tr><tr><td data-bbox="163 699 250 917">(c)</td><td data-bbox="250 699 1104 917"><u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.1 項で説明した高電圧不在の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.5.1.1.</u></td></tr></table>	(a)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</u>	(b)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.3 項で説明した物理的保護の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.5.1.3.</u>	(c)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.1 項で説明した高電圧不在の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.5.1.1.</u>	<p>新規</p>
(a)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 500 Ω/V の最小値を有するものとする。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</u>						
(b)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.3 項で説明した物理的保護の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the physical protection as described in paragraph 5.5.1.3.</u>						
(c)	<u>高電圧バスと電気シャシー間の絶縁抵抗は、動作電圧に対して 100 Ω/V の最小値を有するものとし、AC バスは 5.5.1.1 項で説明した高電圧不在の要件を満たす。</u> <u>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 100 Ω/V of the working voltage and the AC bus meets the absence of high voltage as described in paragraph 5.5.1.1.</u>						
<p><u>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。</u> <u>(Note) Enter "○" in the selected measurement method.</u></p> <p>以下 (略)</p>	<p>以下 (略)</p>						

(案)

新	旧																																
<p>TRIAS 18-R127-02 歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第 127 号）</p> <p>1. (略)</p> <p>2. (略)</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 試験記録及び成績 4.1.～4.2. (略)</p> <p>4.3. 各試験領域および範囲に対する測定点は、略図を用いて付表に添付する。 また、試験領域に子供頭部インパクト試験領域と大人頭部インパクト試験領域 <u>及びボンネットトップ試験領域とウィンドスクリーンガラス試験領域</u>がある場合、 付表及び略図に明記する。</p> <p>4.4.～4.7. (略)</p> <p>4.8. 歩行者と衝突した場合に歩行者の被害を軽減する装置を備えているが、当該装置を作動させずに試験を実施する場合は、その旨を各付表の備考欄に記入すること。 <u>ただし、A ピラーおよびフロントガラスのヘッダーに備える装置は作動時の測定を必要とする。</u></p> <p><u>4.9. 非定型的ウィンドスクリーン破壊が生じた場合は備考欄に記録を行うこと。</u></p> <p>付表1 Attached Table 1 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form (頭部保護試験) (Head Protection Test) 協定規則第127号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験領域の面積 (mm²) Examination zone</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">HIC1000ゾーン HIC1000 zone</th> <th style="text-align: center;">HIC1700ゾーン HIC1700 zone</th> <th style="text-align: center;">合計 Total zone</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人頭部インパクト領域 Test zone for adult</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>子供頭部インパクト領域 Test zone for child</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		HIC1000ゾーン HIC1000 zone	HIC1700ゾーン HIC1700 zone	合計 Total zone	大人頭部インパクト領域 Test zone for adult				子供頭部インパクト領域 Test zone for child				合計				<p>TRIAS 18-R127-01 歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第 127 号）</p> <p>1. (略)</p> <p>2. (略)</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 試験記録及び成績 4.1.～4.2. (略)</p> <p>4.3. 各試験領域および範囲に対する測定点は、略図を用いて付表に添付する。 また、試験領域に子供頭部インパクト試験領域と大人頭部インパクト試験領域がある場合、 付表及び略図に明記する。S</p> <p>4.4.～4.7. (略)</p> <p>4.8. 歩行者と衝突した場合に歩行者の被害を軽減する装置を備えているが、当該装置を作動させずに試験を実施する場合は、その旨を各付表の備考欄に記入すること。</p> <p><u>新規</u></p> <p>付表1 Attached Table 1 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form (頭部保護試験) (Head Protection Test) 協定規則第127号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験領域の面積 (mm²) Examination zone</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">HIC1000ゾーン HIC1000 zone</th> <th style="text-align: center;">HIC1700ゾーン HIC1700 zone</th> <th style="text-align: center;">合計 Total zone</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人頭部インパクト領域 Test zone for adult</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>子供頭部インパクト領域 Test zone for child</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		HIC1000ゾーン HIC1000 zone	HIC1700ゾーン HIC1700 zone	合計 Total zone	大人頭部インパクト領域 Test zone for adult				子供頭部インパクト領域 Test zone for child				合計			
	HIC1000ゾーン HIC1000 zone	HIC1700ゾーン HIC1700 zone	合計 Total zone																														
大人頭部インパクト領域 Test zone for adult																																	
子供頭部インパクト領域 Test zone for child																																	
合計																																	
	HIC1000ゾーン HIC1000 zone	HIC1700ゾーン HIC1700 zone	合計 Total zone																														
大人頭部インパクト領域 Test zone for adult																																	
子供頭部インパクト領域 Test zone for child																																	
合計																																	

(案)

新					旧				
Total zone					Total zone				
	HIC1000ゾーン HIC1000 zone		HIC1700ゾーン HIC1700 zone		合計 Total zone				
ボンネットトップ試験領域 Test zone for bonnet top									
ウィンドスクリーン試験領域 Test zone for windscreen									
合計 Total zone									
試験領域全体/HIC1700ゾーン ≥ 3 Whole Examination/HIC1700 zone					試験領域全体/HIC1700ゾーン ≥ 3 Whole Examination/HIC1700 zone				
子供頭部インパクト領域/HIC1700ゾーン* ≥ 2 Whole Examination/HIC1700 zone					子供頭部インパクト領域/HIC1700ゾーン* ≥ 2 Whole Examination/HIC1700 zone				
ボンネットトップ試験領域/HIC1700ゾーン ≥ 3 Test zone for bonnet top /HIC1700 zone									
3. 試験成績 Test results					3. 試験成績 Test results				
HIC1000ゾーン HIC1000 zone					HIC1700ゾーン HIC1700 zone				
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
	
	
* 子供及び大人頭部インパクト試験領域がある際に記載を行う。					* 子供及び大人頭部インパクト試験領域がある際に記載を行う。				
* Entry shall be made when there are child and adult test areas.					* Entry shall be made when there are child and adult test areas.				
** 試験領域に子供インパクト試験エリアと大人インパクト試験エリアがある場合は、大人インパクト試験エリアの測定点番号を○印で囲む。 <u>ウィンドスクリーンテスト領域の記載は測定点番号の上にウィンドスクリーン(W.S)と記載を行う。</u>					** 試験領域に子供インパクト試験エリアと大人インパクト試験エリアがある場合は、大人インパクト試験エリアの測定点番号を○印で囲む。				
** If the test zone has both impactor test zones for children and for adult, the number of the impact point of adult impactor test zone shall be with circle. <u>The description of the windscreen test area shall be described as windscreen(W.S) the measurement point number.</u>					** If the test zone has both impactor test zones for children and for adult, the number of the impact point of adult impactor test zone shall be with circle.				
以下 (略)					以下 (略)				

(案)

新	旧																														
<p><u>TRIAS 21-R167-01</u> <u>直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号）</u></p> <p><u>【別紙 2 参照】</u></p>	<p><u>(新設)</u></p>																														
<p>TRIAS 30-J038-02 近接排気騒音試験</p> <p>1. ～7. (略) 別表 (略)</p> <p>付表 近接排気騒音の試験記録及び成績</p> <table border="1" data-bbox="165 592 1104 691"><tr><td><u>試験期日</u></td><td></td></tr><tr><td><u>試験場所</u></td><td></td></tr><tr><td><u>試験担当者</u></td><td></td></tr></table> <p>1. <u>試験自動車</u></p> <table border="1" data-bbox="165 754 1104 983"><tr><td><u>車名・型式(類別)</u></td><td></td></tr><tr><td><u>車台番号</u></td><td></td></tr><tr><td><u>原動機型式</u></td><td></td></tr><tr><td><u>最高出力(kW 又は PS)</u></td><td></td></tr><tr><td><u>最高出力時回転数(min⁻¹)</u></td><td></td></tr><tr><td><u>過回転防止装置の有無</u></td><td><u>有 無</u></td></tr><tr><td><u>過回転防止装置作動回転数(min⁻¹)</u></td><td></td></tr></table> <p>2. <u>試験条件</u></p> <table border="1" data-bbox="165 1046 1104 1114"><tr><td><u>天候</u></td><td></td></tr><tr><td><u>風向・風速(m/s)</u></td><td></td></tr></table> <p>3. <u>試験機器</u></p> <table border="1" data-bbox="165 1177 1104 1275"><tr><td><u>風向・風速計</u></td><td></td></tr><tr><td><u>騒音計</u></td><td></td></tr><tr><td><u>自動記録装置</u></td><td></td></tr></table>	<u>試験期日</u>		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>		<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>		<u>原動機型式</u>		<u>最高出力(kW 又は PS)</u>		<u>最高出力時回転数(min⁻¹)</u>		<u>過回転防止装置の有無</u>	<u>有 無</u>	<u>過回転防止装置作動回転数(min⁻¹)</u>		<u>天候</u>		<u>風向・風速(m/s)</u>		<u>風向・風速計</u>		<u>騒音計</u>		<u>自動記録装置</u>		<p>TRIAS 30-J038-01 近接排気騒音試験</p> <p>1. ～7. (略) 別表 (略)</p> <p>付表 近接排気騒音の試験記録及び成績</p> <p><u>試験期日</u> <u>年</u> <u>月</u> <u>日</u> <u>試験場所</u> <u>試験担当者</u></p> <p>◎<u>試験自動車</u></p> <p><u>車名・型式(類別)</u></p> <p><u>車台番号</u></p> <p><u>原動機型式・最高出力</u> <u>kW{PS}/min⁻¹{rpm}</u></p> <p><u>過回転防止装置</u></p> <p><u>過回転原動機回転速度(設計値)</u> <u>min⁻¹{rpm}</u></p> <p>◎<u>試験条件</u></p> <p><u>天候</u> <u>風向</u> <u>風速</u> <u>m/s</u></p> <p>◎<u>試験機器</u></p> <p><u>騒音計</u> <u>自動記録装置</u></p>
<u>試験期日</u>																															
<u>試験場所</u>																															
<u>試験担当者</u>																															
<u>車名・型式(類別)</u>																															
<u>車台番号</u>																															
<u>原動機型式</u>																															
<u>最高出力(kW 又は PS)</u>																															
<u>最高出力時回転数(min⁻¹)</u>																															
<u>過回転防止装置の有無</u>	<u>有 無</u>																														
<u>過回転防止装置作動回転数(min⁻¹)</u>																															
<u>天候</u>																															
<u>風向・風速(m/s)</u>																															
<u>風向・風速計</u>																															
<u>騒音計</u>																															
<u>自動記録装置</u>																															

(案)

新								旧									
<u>原動機型式</u>								<u>原動機型式・最高出力</u> \cdot $\text{kW}\{\text{PS}\}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$ <u>実測値</u> kg									
<u>最高出力(kW又はPS)</u>								<u>変速機の種類</u> <u>手動・半自動・自動・その他</u> <u>段</u> <u>タイヤの呼び</u>									
<u>最高出力時回転数(min⁻¹)</u>								<u>減速比</u>									
<u>変速機の種類及び段数</u>				<u>手動・半自動・自動・その他()/ 段</u>													
<u>減速比</u>																	
2. 重量条件等																	
		<u>前軸</u>		<u>後軸</u>		<u>合計</u>											
<u>車両総重量(諸元値)(kg)</u>																	
<u>車両総重量(実測値)(kg)</u>																	
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>																	
<u>タイヤ空気圧諸元値(kPa)</u>																	
3. 試験条件								◎試験条件									
<u>天候</u>								<u>天候</u>									
<u>風向・風速(m/s)</u>								<u>風向</u>				<u>風速</u> m/s					
4. 試験機器								◎試験機器									
<u>重量計</u>								<u>騒音計</u>				<u>自動記録装置</u>					
<u>風向・風速計</u>								<u>速度測定装置(光電管・第5輪・レーダー・レーザー・GPS)</u>									
<u>騒音計</u>																	
<u>自動記録装置</u>																	
<u>速度測定装置(測定方式)</u>																	
5. 試験記録								◎試験成績									
								○定常走行騒音試験									
<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	<u>測定回数</u>	<u>指定速度(km/h)</u>	<u>試験速度(km/h)</u>	<u>暗騒音の大きさ(dB(A))</u>	<u>自動車の騒音の大きさ(dB(A))</u>		<u>成績(dB(A))</u>	<u>備考</u>	<u>測定回数</u>	<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	<u>指定速度(km/h)</u>	<u>試験速度(km/h)</u>	<u>暗騒音の大きさ(dB)</u>	<u>自動車騒音の大きさ(dB)</u>		<u>成績(dB)</u>	<u>備考</u>
					<u>測定値</u>	<u>補正值</u>							<u>測定値</u>	<u>補正值</u>			
	1								1								
	2								2								
6. 備考								備考									

(案)

新										旧																																																																																													
<u>速度測定装置(測定方式)</u>					<u>(光電管・第5輪・レーダー・レーザー・GPS)</u>																																																																																																		
<p><u>5. 試験記録</u></p> <p><u>(1) 加速走行騒音試験</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;"><u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u></th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">測定回数</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">指定速度(km/h)</th> <th colspan="2" style="width: 15%;">試験速度(km/h)</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">暗騒音の大きさ(dB(A))</th> <th colspan="2" style="width: 15%;">自動車の騒音の大きさ(dB(A))</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">成績(dB(A))</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">備考</th> </tr> <tr> <th>進入</th> <th>脱出</th> <th>測定値</th> <th>補正值</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>(2) オーバーランの確認</u></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <u>有 ・ 無(有の場合：別紙参照)</u> </div> <p><u>6. 備考</u></p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>										<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	測定回数	指定速度(km/h)	試験速度(km/h)		暗騒音の大きさ(dB(A))	自動車の騒音の大きさ(dB(A))		成績(dB(A))	備考	進入	脱出	測定値	補正值		1										2									<p><u>◎試験成績</u></p> <p><u>○加速走行騒音試験</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 5%;">測定回数</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;"><u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u></th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">指定速度(km/h)</th> <th colspan="2" style="width: 15%;">試験速度(km/h)</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">暗騒音の大きさ(dB)</th> <th colspan="2" style="width: 15%;">自動車騒音の大きさ(dB)</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">成績(dB)</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">備考</th> </tr> <tr> <th>進入</th> <th>脱出</th> <th>測定値</th> <th>補正值</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>○オーバーランの確認</u> (別紙へ)</p> <p><u>備考</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(付表より)</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">変速段</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">進 入</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">脱 出</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">備考</th> </tr> <tr> <th>指定速度(km/h)</th> <th></th> <th>原動機の最高出力時の回転速度で走行した場合の速度(km/h)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>実測速度(km/h)</td> <td></td> <td>実測速度(km/h)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>オーバーランの確認により決定した加速走行騒音試験の使用変速段</p>										測定回数	<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	指定速度(km/h)	試験速度(km/h)		暗騒音の大きさ(dB)	自動車騒音の大きさ(dB)		成績(dB)	備考	進入	脱出	測定値	補正值	1										2										変速段	進 入		脱 出		備考	指定速度(km/h)		原動機の最高出力時の回転速度で走行した場合の速度(km/h)			実測速度(km/h)		実測速度(km/h)		
<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	測定回数	指定速度(km/h)	試験速度(km/h)		暗騒音の大きさ(dB(A))	自動車の騒音の大きさ(dB(A))		成績(dB(A))	備考																																																																																														
			進入	脱出		測定値	補正值																																																																																																
	1																																																																																																						
	2																																																																																																						
測定回数	<u>使用変速段又は使用レンジ・モード</u>	指定速度(km/h)	試験速度(km/h)		暗騒音の大きさ(dB)	自動車騒音の大きさ(dB)		成績(dB)	備考																																																																																														
			進入	脱出		測定値	補正值																																																																																																
1																																																																																																							
2																																																																																																							
変速段	進 入		脱 出		備考																																																																																																		
	指定速度(km/h)		原動機の最高出力時の回転速度で走行した場合の速度(km/h)																																																																																																				
	実測速度(km/h)		実測速度(km/h)																																																																																																				
<p><u>別紙</u></p> <p style="text-align: center;"><u>オーバーランの確認</u></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%;"><u>前軸</u></th> <th style="width: 20%;"><u>後軸</u></th> <th style="width: 10%;"><u>合計</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><u>車両総重量(諸元値)(kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量(実測値)(kg)</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">変速段</th> <th style="width: 20%;">進入</th> <th style="width: 20%;">脱出</th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>指定速度(km/h)</td> <td>原動機の最高出力時回転数で走行した場合の速度(km/h)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>実測速度(km/h)</td> <td>実測速度(km/h)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> オーバーランの確認により決定した加速走行騒音試験の使用変速段 </div>											<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>	<u>車両総重量(諸元値)(kg)</u>				<u>車両総重量(実測値)(kg)</u>				変速段	進入	脱出			指定速度(km/h)	原動機の最高出力時回転数で走行した場合の速度(km/h)			実測速度(km/h)	実測速度(km/h)																																																																							
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>																																																																																																				
<u>車両総重量(諸元値)(kg)</u>																																																																																																							
<u>車両総重量(実測値)(kg)</u>																																																																																																							
変速段	進入	脱出																																																																																																					
	指定速度(km/h)	原動機の最高出力時回転数で走行した場合の速度(km/h)																																																																																																					
	実測速度(km/h)	実測速度(km/h)																																																																																																					

(案)

新		旧	
TRIAS 31-J041(1)-02		TRIAS 31-J041(1)-01	
重量車排出ガス試験 (JE05 モード)		重量車排出ガス試験 (JE05 モード)	
1. ～表 1 (略)		1. ～表 1 (略)	
別表 1		別表 1	
計算値の末尾処理 (重量車排出ガス試験記録関係 (JE05 モード))		計算値の末尾処理 (重量車排出ガス試験記録関係 (JE05 モード))	
項 目	末尾処理	項 目	末尾処理
◎試験エンジン		◎試験エンジン	
最高出力	諸元表記載値 (kW/ min ⁻¹)	最高出力	諸元表記載値 (kW/ min ⁻¹)
最大トルク	諸元表記載値 (N・m/ min ⁻¹)	最大トルク	諸元表記載値 (N・m/ min ⁻¹)
総排気量	諸元表記載値 (L)	総排気量	諸元表記載値 (L)
走行距離	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)	走行距離	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)
◎燃料及び潤滑油粘度		◎燃料及び潤滑油粘度	
密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm ³) 天然ガスの場合 (kg/m ³)	密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm ³) 天然ガスの場合 (kg/m ³)
体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (K ⁻¹ 又は °C ⁻¹)	体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 (K ⁻¹ 又は °C ⁻¹)
潤滑油	SAE 粘度グレードを記載	潤滑油	SAE 粘度グレードを記載
◎試験用装置		◎試験用装置	
採取量設定値	有効桁数 2 桁まで記載 (m ³ /min)	採取量設定値	有効桁数 2 桁まで記載 (m ³ /min)
1/サンプル率設定値	有効桁数 2 桁まで記載	1/サンプル率設定値	有効桁数 2 桁まで記載
◎試験室及び試験に関わる大気条件		◎試験室及び試験に関わる大気条件	
試験室内大気圧	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	試験室内大気圧	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
乾球温度及び湿球温度 (θ_1 、 θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)	乾球温度及び湿球温度 (θ_1 、 θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)
大気補正係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	大気補正係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
吸気温度 (T _a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)	吸気温度 (T _a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は °C)
試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)	試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
試験室内水蒸気圧 (P _w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)	試験室内水蒸気圧 (P _w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録		◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録	
吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)	吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)

(案)

新		旧	
排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
給気冷却器出口の空気温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)	給気冷却器出口の空気温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
別表 2 計算値の末尾処理 (排出ガス試験記録関係)		別表 2 計算値の末尾処理 (排出ガス試験記録関係)	
項 目	末尾処理	項 目	末尾処理
○アイドリングにおける排出ガス		○アイドリングにおける排出ガス	
エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})	エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})
吸気マニホールド内圧力	小数第 1 位まで記載 (kPa)	吸気マニホールド内圧力	小数第 1 位まで記載 (kPa)
排出ガス中の CO 濃度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)	排出ガス中の CO 濃度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)
排出ガス中の THC 濃度	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (ppm)	排出ガス中の THC 濃度	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (ppm)
排出ガス中の CO ₂ 濃度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)	排出ガス中の CO ₂ 濃度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)
CO の濃度補正值	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)	CO の濃度補正值	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (%)
THC の濃度補正值	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (ppm)	THC の濃度補正值	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (ppm)
○JE05 モードの測定試験における排出ガス		○JE05 モードの測定試験における排出ガス	
希釈排出ガスの湿潤質量 (M_{totw})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)	希釈排出ガスの湿潤質量 (M_{totw})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)
希釈率 (DF)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	希釈率 (DF)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
NO _x の湿度補正係数 (K_H)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	NO _x の湿度補正係数 (K_H)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
メタン効率 (C_{EM})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	メタン効率 (C_{EM})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
エタン効率 (C_{EE})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	エタン効率 (C_{EE})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
FID の感度係数 (γ)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	FID の感度係数 (γ)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
CO 等の湿潤状態への換算係数 (K_w)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	CO 等の湿潤状態への換算係数 (K_w)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
希釈空気中の CO 等の湿潤状態への換算係数 (K_{wd})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	希釈空気中の CO 等の湿潤状態への換算係数 (K_{wd})	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載

(案)

新		旧	
	載 (g/test)		載 (g/test)
THC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)	THC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)
CH ₄ (NMC-FID) の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)	CH ₄ (NMC-FID) の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)
NMHC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)	NMHC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)
NO _x の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)	NO _x の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)
CO ₂ の排出量	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g/ test)	CO ₂ の排出量	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g/ test)
CO の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)	CO の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)
THC の平均排出量	小数第 4 位を切り捨て、小数第 3 位まで記載 (g/kW・h)	THC の平均排出量	小数第 4 位を切り捨て、小数第 3 位まで記載 (g/kW・h)
NMHC の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)	NMHC の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)
NO _x の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)	NO _x の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)
CO ₂ の平均排出量	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g/kW・h)	CO ₂ の平均排出量	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (g/kW・h)
別表 3 計算値の末尾処理 (粒子状物質試験記録関係)		別表 3 計算値の末尾処理 (粒子状物質試験記録関係)	
○JE05 モードの測定試験における粒子状物質		○JE05 モードの測定試験における粒子状物質	
フィルタ表面流速	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (cm/s)	フィルタ表面流速	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (cm/s)
測定中の捕集フィルタの圧力損失の増加分	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	測定中の捕集フィルタの圧力損失の増加分	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
仕事量 (W_{act})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)	仕事量 (W_{act})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
(全流希釈による場合)		(全流希釈による場合)	
希釈排出ガス：捕集質量(浮力補正後) (M_f)	小数第 4 位まで記載 (mg)	希釈排出ガス：捕集質量(浮力補正後) (M_f)	小数第 4 位まで記載 (mg)
希釈排出ガス：湿潤質量 (M_{totw})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)	希釈排出ガス：湿潤質量 (M_{totw})	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)

(案)

新		旧	
希釈排出ガス：サンプル質量流量 (M_{sam})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	希釈排出ガス：サンプル質量流量 (M_{sam})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
希釈排出ガス：捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 (M_{tot})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	希釈排出ガス：捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 (M_{tot})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
希釈排出ガス：二次希釈空気の質量 (M_{sec})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	希釈排出ガス：二次希釈空気の質量 (M_{sec})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
希釈空気：捕集質量(浮力補正後) (M_d)	小数第 4 位まで記載 (mg)	希釈空気：捕集質量(浮力補正後) (M_d)	小数第 4 位まで記載 (mg)
希釈空気：サンプル質量流量 (M_{dil})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	希釈空気：サンプル質量流量 (M_{dil})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
排出量 (PM_{mass})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (g/ test)	排出量 (PM_{mass})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (g/ test)
PM の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)	PM の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)
(分流希釈による場合)		(分流希釈による場合)	
捕集質量(浮力補正後) (M_f)	小数第 4 位まで記載 (mg)	捕集質量(浮力補正後) (M_f)	小数第 4 位まで記載 (mg)
サンプル率の平均値の逆数 ($1/r_s$)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載	サンプル率の平均値の逆数 ($1/r_s$)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
サンプル質量 (M_{se})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	サンプル質量 (M_{se})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
排出ガス質量の合計値 (M_{ew})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kg)	排出ガス質量の合計値 (M_{ew})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kg)
捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 (M_{sep})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 (M_{sep})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量 (M_{sed})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量 (M_{sed})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)
<u>粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量 (m_{ex})</u>	<u>小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg)</u>	<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>
排出量 (PM_{mass})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (g/ test)	排出量 (PM_{mass})	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (g/ test)
<u>SPN 計測時流量補正前の排出量 (PM_{mass})</u>	<u>小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)</u>	<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>
<u>SPN 計測時流量補正後の排出量</u>	<u>小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載</u>	<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>

(案)

新		旧	
<u>($m_{PM, corr}$)</u>	<u>載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/ test)</u>		
PM の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)	PM の平均排出量	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載 (g/kW・h)
◎捕集フィルタゾークの記録		◎捕集フィルタゾークの記録	
秤量室内温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は°C)	秤量室内温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は°C)
秤量室内湿度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)	秤量室内湿度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
秤量室内大気圧	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	秤量室内大気圧	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
◎捕集フィルタの秤量		◎捕集フィルタの秤量	
PM 捕集フィルタ (浮力補正前) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)	PM 捕集フィルタ (浮力補正前) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)
試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)	試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)
PM 捕集フィルタ (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)	PM 捕集フィルタ (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)
試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)	試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)
PM b 捕集フィルタ (浮力補正前) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)	PM b 捕集フィルタ (浮力補正前) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)
試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)	試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)
PM b 捕集フィルタ (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)	PM b 捕集フィルタ (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)
試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)	試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)
◎標準フィルタの質量変化		◎標準フィルタの質量変化	
標準フィルタの質量 (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)	標準フィルタの質量 (浮力補正後) : 試験前	小数第 1 位まで記載 (μ g)
試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)	試験後	： 小数第 1 位まで記載 (μ g)
平均質量	小数第 1 位まで記載 (μ g)	平均質量	小数第 1 位まで記載 (μ g)
平均質量の差	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (μ g)	平均質量の差	小数第 1 位を四捨五入し、整数位まで記載 (μ g)

(案)

新		旧
別表 4		(新設)
計算値の末尾処理 (固体粒子数試験記録関係)		
項 目	末尾処理	
<u>仕事量 (W_{act})</u>	<u>小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載又は小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (kWh)</u>	
<u>粒子平均濃度 (C_p)</u>	<u>小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載 (個/cm³)</u>	
<u>総希釈排出ガス質量 (m_{ed})</u>	<u>小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載、小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載又は小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg/test)</u>	
<u>等価希釈排出ガス質量 (m_{edf})</u>	<u>小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載、小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載又は小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg/test)</u>	
<u>校正係数 (k)</u>	<u>小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載又は小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載</u>	
<u>平均粒子濃度減少係数 (f_r)</u>	<u>小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載</u>	
<u>データサンプリング周波数 (f)</u>	<u>整数値まで記載 (Hz)</u>	
<u>粒子数 (N)</u>	<u>有効桁数3桁まで記載し、10の累乗で記載 (個/test)</u>	
<u>仕事量比粒子数 (e_{SPN})</u>	<u>規制値の下位2桁目を切り捨て、下位1桁目まで記載 (#10¹¹ 個/kWh)</u>	

(案)

新		旧	
別表 5 計算値の末尾処理 (運転精度検証記録関係 (JE05 モード))		別表 4 計算値の末尾処理 (運転精度検証記録関係 (JE05 モード))	
項 目	末尾処理	項 目	末尾処理
○マッピングトルク曲線の測定結果		○マッピングトルク曲線の測定結果	
最大軸トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (N・m)	最大軸トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (N・m)
最大軸出力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW)	最大軸出力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW)
○仕事量		○仕事量	
仕事量 (W_{act})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)	仕事量 (W_{act})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
試験仕事量 (W_{ref})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)	試験仕事量 (W_{ref})	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kW・h)
W_{act}/W_{ref}	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	W_{act}/W_{ref}	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
○運転精度 ガソリン、LPG 又は CNG を燃料とする場合、及び軽油を燃料とする場合		○運転精度 ガソリン、LPG 又は CNG を燃料とする場合、及び軽油を燃料とする場合	
エンジン回転速度		エンジン回転速度	
: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)	: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)
: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載	: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)	: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)
軸トルク		軸トルク	
: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)	: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載	: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (N・m 又は%)	: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (N・m 又は%)
軸出力		軸出力	
: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)	: 標準誤差 (SE)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)

(案)

新		旧	
: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	: 勾配 (a)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載	: 決定係数 (r^2)	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kW 又は%)	: 切片 (b)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kW 又は%)
別表 6 計算値の末尾処理 (マッピングトルク曲線測定記録関係 (JE05 モード))		別表 5 計算値の末尾処理 (マッピングトルク曲線測定記録関係 (JE05 モード))	
項 目	末尾処理	項 目	末尾処理
◎変換プログラムに用いる入力値		◎変換プログラムに用いる入力値	
空車時車両質量 (W_0)	整数位まで記載 (kg)	空車時車両質量 (W_0)	整数位まで記載 (kg)
最大積載質量	整数位まで記載 (kg)	最大積載質量	整数位まで記載 (kg)
乗車定員	整数位まで記載 (人)	乗車定員	整数位まで記載 (人)
全高	小数第 3 位まで記載 (m)	全高	小数第 3 位まで記載 (m)
全幅	小数第 3 位まで記載 (m)	全幅	小数第 3 位まで記載 (m)
タイヤ動的負荷半径 (r)	小数第 3 位まで記載 (m)	タイヤ動的負荷半径 (r)	小数第 3 位まで記載 (m)
変速機ギヤ比 (i_m): 1 速	小数第 3 位まで記載	変速機ギヤ比 (i_m): 1 速	小数第 3 位まで記載
: 2 速	小数第 3 位まで記載	: 2 速	小数第 3 位まで記載
: 3 速	小数第 3 位まで記載	: 3 速	小数第 3 位まで記載
: 4 速	小数第 3 位まで記載	: 4 速	小数第 3 位まで記載
: 5 速	小数第 3 位まで記載	: 5 速	小数第 3 位まで記載
: 6 速	小数第 3 位まで記載	: 6 速	小数第 3 位まで記載
: 7 速	小数第 3 位まで記載	: 7 速	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比 (i_f)	小数第 3 位まで記載	終減速機ギヤ比 (i_f)	小数第 3 位まで記載
アイドリングエンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})	アイドリングエンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})
最高出力エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})	最高出力エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})
有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})	有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載 (min^{-1})
◎マッピングトルク曲線測定		◎マッピングトルク曲線測定	
試験室内大気圧 (P_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	試験室内大気圧 (P_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
試験室内乾球温度 (θ_1) 及び試験室内湿球温度 (θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)	試験室内乾球温度 (θ_1) 及び試験室内湿球温度 (θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)
大気条件係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	大気条件係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
エンジン吸入空気温度 (T_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)	エンジン吸入空気温度 (T_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は $^{\circ}\text{C}$)

(案)

新		旧	
試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)	試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
試験室内水蒸気圧 (P _w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)	試験室内水蒸気圧 (P _w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)
○マッピングトルク曲線の測定結果		○マッピングトルク曲線の測定結果	
最低エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)	最低エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)
最高エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)	最高エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min ⁻¹)

付表 1

Attached Table1

重量車排出ガスの試験記録及び成績 (JE05 モード)

Heavy-Duty Motor Vehicle Exhaust Emission Test Data Record Form (JE05 Mode)

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

◎試験エンジン

Test Engine

エンジン型式

エンジン番号

Engine type

Engine No.

最高出力

最大トルク

Maximum output kW/min⁻¹Maximum torque N・m/min⁻¹

総排気量

気筒数、サイクル

Total displacement L

No. of cylinders, cycle

走行距離

Running Distance km

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and Lubricating Oil Viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel

Density

Volume expansion rate

K⁻¹ (°C⁻¹)

潤滑油

Lubricating oil

◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法

Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters

排出ガス

希釈測定法 (CFV, PDP)直接測定法

Exhaust emissions

Dilution exhaust measurement (CFV, PDP)Raw exhaust measurement

粒子状物質

全流希釈法 (単段、二段)分流希釈法 (全量捕集、部分捕

集)

付表 1

Attached Table1

重量車排出ガスの試験記録及び成績 (JE05 モード)

Heavy-Duty Motor Vehicle Exhaust Emission Test Data Record Form (JE05 Mode)

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

◎試験エンジン

Test Engine

エンジン型式

エンジン番号

Engine type

Engine No.

最高出力

最大トルク

Maximum output kW/min⁻¹Maximum torque N・m/min⁻¹

総排気量

気筒数、サイクル

Total displacement L

No. of cylinders, cycle

走行距離

Running Distance km

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and Lubricating Oil Viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel

Density

Volume expansion rate

K⁻¹ (°C⁻¹)

潤滑油

Lubricating oil

◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法

Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters

排出ガス

希釈測定法 (CFV, PDP)直接測定法

Exhaust emissions

Dilution exhaust measurement (CFV, PDP)Raw exhaust measurement

粒子状物質

全流希釈法 (単段、二段)分流希釈法 (全量捕集、部分捕

集)

(案)

新				旧			
Particulate matters	<input type="checkbox"/> Full flow dilution (Single dilution, Double dilution)	<input type="checkbox"/> Partial flow dilution (Total sampling, Fractional sampling)		Particulate matters	<input type="checkbox"/> Full flow dilution (Single dilution, Double dilution)	<input type="checkbox"/> Partial flow dilution (Total sampling, Fractional sampling)	
◎試験用装置				◎試験用装置			
Test Equipment				Test Equipment			
エンジンダイナモメータ	型式			エンジンダイナモメータ	型式		
Engine dynamometer	Type			Engine dynamometer	Type		
排出ガス分析計	型式			排出ガス分析計	型式		
Exhaust gas analyzer	Type			Exhaust gas analyzer	Type		
希釈装置	全流希釈	型式	(採取量設定値)	希釈装置	全流希釈	型式	(採取量設定値)
Dilution system	Full flow dilution	Type	(Sampling amount set value m ³ /min)	Dilution system	Full flow dilution	Type	(Sampling amount set value m ³ /min)
	分流希釈	型式	(1/サンプル率設定値)		分流希釈	型式	(1/サンプル率設定値)
	Partial flow dilution	Type	(1/Sample ratio set value)		Partial flow dilution	Type	(1/Sample ratio set value)
精密天秤	型式			精密天秤	型式		
Analytical balance	Type			Analytical balance	Type		
固体粒子数計測器	型式			<u>(新設)</u>			
Solid Particle Counter	Type						
◎試験室及び試験に関わる大気条件				◎試験室及び試験に関わる大気条件			
Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test				Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test			
測定開始時刻	時	分		測定開始時刻	時	分	
Measurement start time	H	M		Measurement start time	H	M	
試験室内大気圧 (P _a)			吸入空気温度 (T _a)	試験室内大気圧 (P _a)			吸入空気温度 (T _a)
Atmospheric pressure			Intake air	Atmospheric pressure			Intake air
at test room	kPa		temperature	at test room	kPa		temperature
			K (°C)				K (°C)
試験室内乾球温度 (θ ₁)			試験室内相対湿度 (U)	試験室内乾球温度 (θ ₁)			試験室内相対湿度 (U)
Dry-bulb temperature			Relative humidity	Dry-bulb temperature			Relative humidity
at test room	K (°C)		at test room	at test room	K (°C)		at test room
			%				%
試験室内湿球温度 (θ ₂)			試験室内水蒸気圧 (P _w)	試験室内湿球温度 (θ ₂)			試験室内水蒸気圧 (P _w)
Wet-bulb temperature			Water vapor pressure	Wet-bulb temperature			Water vapor pressure
at test room	K (°C)		at test room	at test room	K (°C)		at test room
			%				%
大気条件係数 (F)				大気条件係数 (F)			
Atmospheric condition factor				Atmospheric condition factor			
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録				◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録			
Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc.				Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc.			
吸入空気圧力				吸入空気圧力			
Intake air pressure			kPa	Intake air pressure			kPa
排気圧力				排気圧力			
Exhaust pressure			kPa	Exhaust pressure			kPa
給気冷却器出口の空気温度				給気冷却器出口の空気温度			

(案)

新								旧							
仕事量 (W _{act}) Actual cycle work kW・h								仕事量 (W _{act}) Actual cycle work kW・h							
排出ガス成分 Exhaust emission components	CO	THC	CH ₄ (NMC-FID)	CH ₄ (GC-FID)	NMHC	NOx	CO ₂	排出ガス成分 Exhaust emission components	CO	THC	CH ₄ (NMC-FID)	CH ₄ (GC-FID)	NMHC	NOx	CO ₂
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Background concentration	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Background concentration	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%
補正濃度 Corrected concentration	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%	補正濃度 Corrected concentration	ppm	ppmC	/	ppmC	ppmC	ppm	%
排出量 Emission mass flow	g/test	g/test	g/test	/	g/test	g/test	g/test	排出量 Emission mass flow	g/test	g/test	g/test	/	g/test	g/test	g/test
平均排出量 Specific emission	g/kW・h	g/kW・h	/	/	g/kW・h	g/kW・h	g/kW・h	平均排出量 Specific emission	g/kW・h	g/kW・h	/	/	g/kW・h	g/kW・h	g/kW・h
備考 Remarks								備考 Remarks							
付表 3 Attached Table 3								付表 3 Attached Table 3							
◎粒子状物質の試験成績 Particulate Matters Test Data Record Form ○JE05 モードの測定試験における粒子状物質 JE05-Mode Particulate Matters 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M フィルタ表面流速 測定中の捕集フィルタの圧力損失の増加分 Increase of pressure loss of								◎粒子状物質の試験成績 Particulate Matters Test Data Record Form ○JE05 モードの測定試験における粒子状物質 JE05-Mode Particulate Matters 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M フィルタ表面流速 測定中の捕集フィルタの圧力損失の増加分 Increase of pressure loss of							

(案)

新								旧								
Filter face velocity _____ cm/s				sampling filter during measurement _____ kPa				Filter face velocity _____ cm/s				sampling filter during measurement _____ kPa				
仕事量 (W_{act})								仕事量 (W_{act})								
Actual cycle work _____ kW·h				(全流希釈法による場合)				Actual cycle work _____ kW·h				(全流希釈法による場合)				
(For full flow dilution)								(For full flow dilution)								
希釈排出ガス Diluted exhaust gas					希釈空気 Dilution air			排出量 Emission	希釈排出ガス Diluted exhaust gas					希釈空気 Dilution air		排出量 Emission
捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected)	希釈排出ガスの 湿潤質量 Mass of the diluted exhaust gas on wet basis	サンプル質量 Sample mass	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 Mass of secondary dilution air that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量 Mass of secondary dilution air	捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected)	サンプル質量 Sample mass	mass		捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected)	希釈排出ガスの 湿潤質量 Mass of the diluted exhaust gas on wet basis	サンプル質量 Sample mass	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスの質量 Mass of secondary dilution air that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量 Mass of secondary dilution air	捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected)	サンプル質量 Sample mass	
M_f	M_{totw}	M_{sam}	M_{tot}	M_{sec}	M_d	M_{dil}	PM_{mass}	M_f	M_{totw}	M_{sam}	M_{tot}	M_{sec}	M_d	M_{dil}	PM_{mass}	
mg	kg	kg	kg	kg	mg	kg	g/test	mg	kg	kg	kg	kg	mg	kg	g/test	
						平均排出量 Specific emission	g/kW·h							平均排出量 Specific emission	g/kW·h	

(案)

新								旧								
(分流希釈法による場合) (For partial flow dilution)								(分流希釈法による場合) (For partial flow dilution)								
捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected) M_f	サンプル率の 平均値の 逆数 Inverse number of mean value of sample ratio $1/r_s$	サン ブル 質 量 Sample mass M_{se}	排出ガ ス質量 の 合計値 Total sum of exhaus t gas mass M_{ex}	捕集フ ィルタ を 通過し た希釈 排出ガ スの質 量 Mass of diluted exhaust gas that has passed through samplin g filter M_{sed} M_{sep}	希釈ト ンネル を 通過し た希釈 排出ガ ス質量 Mass of diluted exhaust gas that has passed through dilutio n tunnel M_{sed}	排出量又は SPN計測時 流量補正前 の排出量 Emission mass or Emission mass uncorrecte d for SPN measuremen t flow PM _{mass}	粒子数サ ンプル ングのため に希釈ト ンネルか ら抽出し た希釈排 出ガスの 総質量 Total mass of diluted exhaust gas extracte d from the dilution tunnel for particle number sampling m_{ex}	SPN計測時 流量補正後 の排出量 Emission mass corrected for SPN measuremen t flow $m_{ex,corr}$	捕集質量 (浮力補正後) Collected mass (Buoyancy corrected) M_f	サンプル率 の 平均値の逆 数 Inverse number of mean value of sample ratio $1/r_s$	サンブル質 量 Sample mass M_{se}	排出ガス質 量の 合計値 Total sum of exhaust gas mass M_{ew}	捕集フィルタ を 通過した希釈 排出ガスの質 量 Mass of diluted exhaust gas that has passed through sampling filter M_{sep}	希釈トンネル を 通過した希釈 排出ガス質量 Mass of diluted exhaust gas that has passed through dilution tunnel M_{sed}	排出量 Emission mass <u>flow</u> PM _{mass}	
mg		kg	kg	kg	kg	g/test	kg	g/test	mg		kg	kg	kg	kg	g/test	
							平均排出 量 Specific emission								平均排出量 Specific emission	
							g/kW・h								g/kW・h	

(案)

新	旧
<p>◎捕集フィルタの材質 Material of Sampling Filter <input type="checkbox"/>炭化フッ素皮膜ガラス繊維フィルタ <u>Teflon coated glass fiber filter</u> <input type="checkbox"/>PTFE 薄膜フィルタ (PMP サポートリング付き) <u>Teflon membrane filter with PMP support ring</u> <input type="checkbox"/>PTFE 薄膜フィルタ (PTFE サポートリング付き) <u>Teflon membrane filter with PTFE support ring</u></p> <p>◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ソーク時間 時間 (日 時 分～ 日 時 分) <u>Soak time before test hours (D H M— D H M)</u> 試験後ソーク時間 時間 (日 時 分～ 日 時 分) <u>Soak time after test hours (D H M— D H M)</u> 秤量室内温度 最大値 ～最小値 <u>Temperature at weighing chamber Max. K (°C) — Min. K (°C)</u> 秤量室内湿度 最大値 ～最小値 <u>Humidity at weighing chamber Max. %— Min. %</u> 試験前秤量時 <u>Before test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber (°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u> 試験後秤量時 <u>After test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber (°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>◎捕集フィルタの秤量 <u>Weighing of Sampling Filter</u> PM捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> PM b 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM b Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u></p> <p>◎標準フィルタの質量変化</p>	<p>◎捕集フィルタの材質 Material of Sampling Filter <input type="checkbox"/>炭化フッ素皮膜ガラス繊維フィルタ <u>Teflon coated glass fiber filter</u> <input type="checkbox"/>PTFE 薄膜フィルタ (PMP サポートリング付き) <u>Teflon membrane filter with PMP support ring</u> <input type="checkbox"/>PTFE 薄膜フィルタ (PTFE サポートリング付き) <u>Teflon membrane filter with PTFE support ring</u></p> <p>◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ソーク時間 時間 (日 時 分～ 日 時 分) <u>Soak time before test hours (D H M— D H M)</u> 試験後ソーク時間 時間 (日 時 分～ 日 時 分) <u>Soak time after test hours (D H M— D H M)</u> 秤量室内温度 最大値 ～最小値 <u>Temperature at weighing chamber Max. K (°C) — Min. K (°C)</u> 秤量室内湿度 最大値 ～最小値 <u>Humidity at weighing chamber Max. %— Min. %</u> 試験前秤量時 <u>Before test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber (°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u> 試験後秤量時 <u>After test</u> 秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber (°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>◎捕集フィルタの秤量 <u>Weighing of Sampling Filter</u> PM捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> PM b 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM b Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg after test μg</u></p> <p>◎標準フィルタの質量変化</p>

(案)

新	旧												
<p>Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)</p> <p>試験前(浮力補正後) 試験前(浮力補正後) 平均質量(浮力補正後)</p> <p>Before test ① μg Before test ② μg Mean mass ⑤ = (①+②) / 2 μg</p> <p>試験後(浮力補正後) 試験後(浮力補正後) 平均質量(浮力補正後)</p> <p>After test ③ μg After test ④ μg Mean mass ⑥ = (③+④) / 2 μg</p> <p style="text-align: center;">平均質量の差(浮力補正後)</p> <p style="text-align: center;">Difference in mean mass ⑤-⑥ μg</p> <p>備考</p> <p>Remarks</p> <hr/> <hr/>	<p>Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)</p> <p>試験前(浮力補正後) 試験前(浮力補正後) 平均質量(浮力補正後)</p> <p>Before test ① μg Before test ② μg Mean mass ⑤ = (①+②) / 2 μg</p> <p>試験後(浮力補正後) 試験後(浮力補正後) 平均質量(浮力補正後)</p> <p>After test ③ μg After test ④ μg Mean mass ⑥ = (③+④) / 2 μg</p> <p style="text-align: center;">平均質量の差(浮力補正後)</p> <p style="text-align: center;">Difference in mean mass ⑤-⑥ μg</p> <p>備考</p> <p>Remarks</p> <hr/> <hr/>												
<p><u>付表 4</u></p> <p><u>Attached Table 4</u></p> <p style="text-align: center;"><u>SPN 測定記録 (JE05 モード)</u></p> <p style="text-align: center;"><u>SPN Emission Record (JE05 Mode)</u></p> <p>◎固体粒子数の試験成績</p> <p><u>Solid Particulate Number Test Results</u></p> <p>試験開始時刻 時 分</p> <p>Measurement start time H M</p> <p>仕事量 (W_{act})</p> <p>Actual cycle work kWh</p> <p><u>全流希釈法による場合</u></p> <p><u>For full flow dilution</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><u>粒子平均</u> <u>濃度 [C_p]</u> <u>Average</u> <u>concentration of</u> <u>particles</u></th> <th style="text-align: center;"><u>総希釈排出ガス質</u> <u>量 [m_g]</u> <u>Total mass of</u> <u>diluted exhaust</u> <u>gas</u></th> <th style="text-align: center;"><u>校正係数 [k]</u> <u>Calibration</u> <u>factor</u></th> <th style="text-align: center;"><u>平均粒子濃度減少</u> <u>係数 [f_p]</u> <u>Particle</u> <u>concentration</u> <u>reduction factor</u></th> <th style="text-align: center;"><u>粒子数</u> <u>[N]</u> <u>Particle number</u></th> <th style="text-align: center;"><u>仕事量比粒子数</u> <u>[e_{SPN}]</u> <u>Particle number</u> <u>per kWh</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">個/cm³</td> <td style="text-align: center;">kg/test</td> <td style="text-align: center;">=</td> <td style="text-align: center;">=</td> <td style="text-align: center;">個/test</td> <td style="text-align: center;">個/kWh</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>分流希釈法による場合</u></p> <p><u>For partial flow dilution</u></p>	<u>粒子平均</u> <u>濃度 [C_p]</u> <u>Average</u> <u>concentration of</u> <u>particles</u>	<u>総希釈排出ガス質</u> <u>量 [m_g]</u> <u>Total mass of</u> <u>diluted exhaust</u> <u>gas</u>	<u>校正係数 [k]</u> <u>Calibration</u> <u>factor</u>	<u>平均粒子濃度減少</u> <u>係数 [f_p]</u> <u>Particle</u> <u>concentration</u> <u>reduction factor</u>	<u>粒子数</u> <u>[N]</u> <u>Particle number</u>	<u>仕事量比粒子数</u> <u>[e_{SPN}]</u> <u>Particle number</u> <u>per kWh</u>	個/cm ³	kg/test	=	=	個/test	個/kWh	<p style="text-align: center;"><u>(新設)</u></p>
<u>粒子平均</u> <u>濃度 [C_p]</u> <u>Average</u> <u>concentration of</u> <u>particles</u>	<u>総希釈排出ガス質</u> <u>量 [m_g]</u> <u>Total mass of</u> <u>diluted exhaust</u> <u>gas</u>	<u>校正係数 [k]</u> <u>Calibration</u> <u>factor</u>	<u>平均粒子濃度減少</u> <u>係数 [f_p]</u> <u>Particle</u> <u>concentration</u> <u>reduction factor</u>	<u>粒子数</u> <u>[N]</u> <u>Particle number</u>	<u>仕事量比粒子数</u> <u>[e_{SPN}]</u> <u>Particle number</u> <u>per kWh</u>								
個/cm ³	kg/test	=	=	個/test	個/kWh								

(案)

新						旧
<u>粒子平均濃度 [C_a]</u> <u>Average concentration of particles</u>	<u>等価希釈排出ガス質量 [m_{air}]</u> <u>Mass of equivalent diluted exhaust gas</u>	<u>校正係数 [k]</u> <u>Calibration factor</u>	<u>平均粒子濃度減少係数 [f_r]</u> <u>Particle concentration reduction factor</u>	<u>粒子数 [N]</u> <u>Particle number</u>	<u>仕事量比粒子数 [e_{spv}]</u> <u>Particle number per kWh</u>	
個/cm ³	kg/test	=	=	個/test	個/kWh	
<u>ダイレクトサンプリング法による場合</u> <u>For Direct Sampling</u>						
<u>校正係数 [k]</u> <u>Calibration factor</u>	<u>データサンプリング周波数 [f]</u> <u>Data sampling frequency</u>	<u>粒子数 [N]</u> <u>Particle number</u>	<u>仕事量比粒子数 [e_{spv}]</u> <u>Particle number per kWh</u>			
=	Hz	個/test	個/kWh			
<input type="checkbox"/> <u>校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は k に 1 を用いること</u> <u>Where the calibration factor is applied internally within the particle number counter, a value of 1 shall be used for k</u>						
<u>備考</u> <u>Remarks</u>						

(案)

新						旧					
付表 5 Attached Table 5 運転精度の検証記録 (JE05 モード) Verification Record of Driving Precision (JE05 Mode)						付表 4 Attached Table 4 運転精度の検証記録 (JE05 モード) Verification Record of Driving Precision (JE05 Mode)					
試験期日 年 月 日 Test date Y. M. D.						試験期日 年 月 日 Test date Y. M. D.					
エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.			エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.		
<input type="checkbox"/> マッピングトルク曲線の測定結果 Results of Mapping Torque Curve						<input type="checkbox"/> マッピングトルク曲線の測定結果 Results of Mapping Torque Curve					
最大軸トルク Maximum torque		最大軸出力 Maximum power		最大軸トルク Maximum torque		最大軸出力 Maximum power		最大軸トルク Maximum torque		最大軸出力 Maximum power	
N・m		kW		N・m		kW		N・m		kW	
◎仕事量 Calculation of the cycle work						◎仕事量 Calculation of the cycle work					
仕事量 (W _{act}) Actual cycle work		試験仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} 0.85 以上かつ 1.05 以下 0.85or more, and1.05or less		仕事量 (W _{act}) Actual cycle work		試験仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} 0.85 以上かつ 1.05 以下 0.85or more, and1.05or less	
kW・h		kW・h				kW・h		kW・h			
◎運転精度 ガソリン、LPG 又は CNG を燃料とする場合 Validation statistics of the test cycle In the case of gasoline, LPG or CNG engine						◎運転精度 ガソリン、LPG 又は CNG を燃料とする場合 Validation statistics of the test cycle In the case of gasoline, LPG or CNG engine					
エンジン回転速度 Speed		軸トルク Torque		軸出力 Power		エンジン回転速度 Speed		軸トルク Torque		軸出力 Power	
基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results
標準誤差 (SE) Standard error of estimate	100 min ⁻¹ 以下 max.100min ⁻¹	最大軸トルク の 15%以下 max.15% of max. torque	%	最大軸出力の 15%以下 max.15% of max. power	%	標準誤差 (SE) Standard error of estimate	100 min ⁻¹ 以下 max.100min ⁻¹	最大軸トルク の 15%以下 max.15% of max. torque	%	最大軸出力の 15%以下 max.15% of max. power	%
勾配 (a) Slope of the regression line	0.95~1.03	0.83~1.03		0.83~1.03		勾配 (a) Slope of the regression line	0.95~1.03	0.83~1.03		0.83~1.03	
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.9500 以上 min.0.9500	0.7500 以上 min.0.7500		0.7500 以上 min.0.7500		決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.9500 以上 min.0.9500	0.7500 以上 min.0.7500		0.7500 以上 min.0.7500	

(案)

新							旧						
切片 (b) Y intercept of the regression line	±50 min ⁻¹ 以内 ±50min ⁻¹		±20N・m 又は 最 大軸トルクの ± 3%のいずれか 大 きい方以下 ±20N・m or ± 3 % of max. torque whichever is greater	N・m 又 は% N・m or %	±4kW 又は最 大 軸出力の±3% の いずれか大き い方 以下 ±4kW or ±3% of max. power whichever is greater	kW 又 は% kW or %	切片 (b) Y intercept of the regression line	±50 min ⁻¹ 以内 ±50min ⁻¹		±20N・m 又は 最 大軸トルクの ± 3%のいずれか 大 きい方以下 ±20N・m or ± 3 % of max. torque whichever is greater	N・m 又 は% N・m or %	±4kW 又は最 大 軸出力の±3% の いずれか大き い方 以下 ±4kW or ±3% of max. power whichever is greater	kW 又 は% kW or %
◎運転精度 軽油を燃料とする場合 Validation statistics of the test cycle In the case of diesel engine							◎運転精度 軽油を燃料とする場合 Validation statistics of the test cycle In the case of diesel engine						
	エンジン回転速度 Speed		軸トルク Torque		軸出力 Power			エンジン回転速度 Speed		軸トルク Torque		軸出力 Power	
	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results		基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results	基準 Tolerances	結果 Results
標準誤差 (SE) Standard error of estimate	100 min ⁻¹ 以下 max. 100 min ⁻¹	min ⁻¹	最大軸トルク の 13%以下 max. 13% of max. torque	%	最大軸出力の 8% 以下 max. 8% of max. power	%	標準誤差 (SE) Standard error of estimate	100 min ⁻¹ 以下 max. 100 min ⁻¹	min ⁻¹	最大軸トルク の 13%以下 max. 13% of max. torque	%	最大軸出力の 8% 以下 max. 8% of max. power	%
勾配 (a) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03		勾配 (a) Slope of the regression line	0.95~1.03		0.83~1.03		0.89~1.03	
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.9700 以上 min. 0.9700		0.8800 以上 min. 0.8800		0.9100 以上 min. 0.9100		決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.9700 以上 min. 0.9700		0.8800 以上 min. 0.8800		0.9100 以上 min. 0.9100	
切片 (b) Y intercept of	±50 min ⁻¹ 以内 ±50min ⁻¹	min ⁻¹	±20N・m 又は 最 大軸トルクの	N・m 又 は% N・m	±4kW 又は最 大 軸出力の±2%	kW 又は% kW or %	切片 (b) Y intercept of	±50 min ⁻¹ 以内 ±50min ⁻¹	min ⁻¹	±20N・m 又は 最 大軸トルクの	N・m 又 は% N・m	±4kW 又は最 大 軸出力の±2%	kW 又は% kW or %

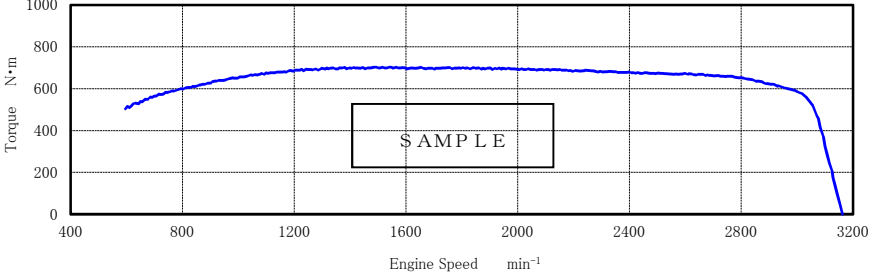
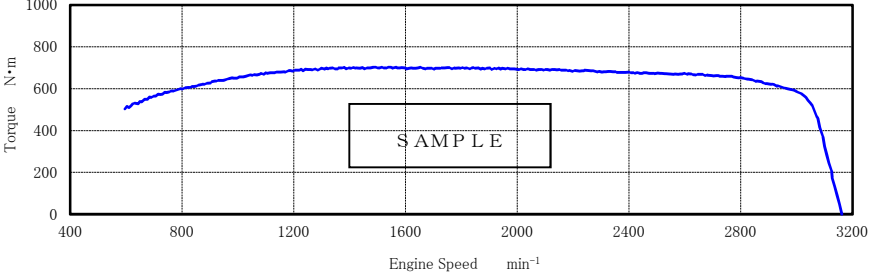
(案)

新							旧						
the regression line			±2%のいずれか大きい方以下 ±20N・m or ±2% of max. torque which ever is greater	or %	のいずれか大きい方以下 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater		the regression line			±2%のいずれか大きい方以下 ±20N・m or ±2% of max. torque which ever is greater	or %	のいずれか大きい方以下 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater	
備考 Remarks							備考 Remarks						
付表 6 Attached Table 6							付表 5 Attached Table 5						
マッピングトルク曲線測定記録 (JE05 モード) Mapping Curve Measurement Record (JE05 Mode)							マッピングトルク曲線測定記録 (JE05 モード) Mapping Curve Measurement Record (JE05 Mode)						
試験期日 年 月 日 Test date Y. M. D.							試験期日 年 月 日 Test date Y. M. D.						
エンジン型式 Engine type							エンジン番号 Engine No.						
◎変換プログラムに用いる入力値 Input Values to Be Used for Conversion Program							◎変換プログラムに用いる入力値 Input Values to Be Used for Conversion Program						
空車時車両質量 (W ₀) Vehicle curb mass kg			変速機ギヤ比 (i _n) Transmission gear ratio		1 速 1 st		空車時車両質量 (W ₀) Vehicle curb mass kg			変速機ギヤ比 (i _m) Transmission gear ratio		1 速 1 st	
最大積載質量 Payload kg					2 速 2 nd		最大積載質量 Payload kg					2 速 2 nd	
乗車定員 人 Passenger capacity persons					3 速 3 rd		乗車定員 人 Passenger capacity persons					3 速 3 rd	
全高 Overall height m					4 速 4 th		全高 Overall height m					4 速 4 th	
全幅 Overall width m					5 速 5 th		全幅 Overall width m					5 速 5 th	
タイヤ動的負荷半径 (r) Tire dynamic loaded radius m					6 速 6 th		タイヤ動的負荷半径 (r) Tire dynamic loaded radius m					6 速 6 th	
					7 速 7 th							7 速 7 th	

(案)

新	旧
終減速機ギヤ比 (i_f) Final gear ratio	終減速機ギヤ比 (i_f) Final gear ratio
アイドリングエンジン回転速度 Engine idling speed min^{-1}	アイドリングエンジン回転速度 Engine idling speed min^{-1}
最高出力エンジン回転速度 Engine speed at maximum output min^{-1}	最高出力エンジン回転速度 Engine speed at maximum output min^{-1}
有負荷最高エンジン回転速度 Maximum full load engine speed min^{-1}	有負荷最高エンジン回転速度 Maximum full load engine speed min^{-1}
◎マッピングトルク曲線測定 Mapping Torque Curve Measurement	◎マッピングトルク曲線測定 Mapping Torque Curve Measurement
運転開始時刻 月 日 時 分 Operation start time M D H M	運転開始時刻 月 日 時 分 Operation start time M D H M
試験室内大気圧 (P_a) 吸入空気温度 (T_a) Atmospheric pressure Intake at test room kPa air temperature K (°C)	試験室内大気圧 (P_a) 吸入空気温度 (T_a) Atmospheric pressure Intake at test room kPa air temperature K (°C)
試験室内乾球温度 (θ_1) 試験室内相対湿度 (U) Dry-bulb temperature Relative humidity at test room K (°C) at test room %	試験室内乾球温度 (θ_1) 試験室内相対湿度 (U) Dry-bulb temperature Relative humidity at test room K (°C) at test room %
試験室内湿球温度 (θ_2) 試験室内水蒸気圧 (P_w) Wet-bulb temperature Water vapor pressure at test room K (°C) at test room kPa	試験室内湿球温度 (θ_2) 試験室内水蒸気圧 (P_w) Wet-bulb temperature Water vapor pressure at test room K (°C) at test room kPa
大気条件係数 (F) Atmospheric condition factor	大気条件係数 (F) Atmospheric condition factor
○マッピングトルク曲線の測定結果 Measured Results of Mapping Torque Curve	○マッピングトルク曲線の測定結果 Measured Results of Mapping Torque Curve
最低エンジン回転速度 Minimum mapping speed min^{-1}	最低エンジン回転速度 Minimum mapping speed min^{-1}
最高エンジン回転速度 Maximum mapping speed min^{-1}	最高エンジン回転速度 Maximum mapping speed min^{-1}
最高エンジン回転速度時のエンジンの状態 Engine condition at maximum mapping speed	最高エンジン回転速度時のエンジンの状態 Engine condition at maximum mapping speed
<input type="checkbox"/> 測定された最高出力時の回転速度の105%エンジン回転速度 Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power	<input type="checkbox"/> 測定された最高出力時の回転速度の105%エンジン回転速度 Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power
<input type="checkbox"/> 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し3%の降下が生じたエンジン回転速度 Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power	<input type="checkbox"/> 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し3%の降下が生じたエンジン回転速度 Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power
<input type="checkbox"/> 測定された無負荷最高エンジン回転速度 Measured maximum engine speed under no load	<input type="checkbox"/> 測定された無負荷最高エンジン回転速度 Measured maximum engine speed under no load
<input type="checkbox"/> マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度	<input type="checkbox"/> マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度

(案)

新	旧
<p>Engine speed at which mapping torque has dropped to zero</p> <p>○マッピングトルク曲線図</p>  <p>備考</p> <p>Remarks</p> <hr/> <hr/> <hr/>	<p>Engine speed at which mapping torque has dropped to zero</p> <p>○マッピングトルク曲線図</p>  <p>備考</p> <p>Remarks</p> <hr/> <hr/> <hr/>
<p>TRIAS 31-J042(4)-03 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード)</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE</p>	<p>TRIAS 31-J042(4)-03 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード)</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE</p>

(案)

新		旧	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:	エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:
気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	:
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	:
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min} drive	:	最小エンジン回転数 n _{min} drive	:
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	:
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	:
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム(水冷、空冷等) Cooling system	:	冷却システム(水冷、空冷等) Cooling system	:
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	:
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	

(案)

新	旧																		
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph																		
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front / rear</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>タイヤ</u>空気圧 <u>[kPa]</u> Tyre pressure</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front / rear	:		<u>タイヤ</u> 空気圧 <u>[kPa]</u> Tyre pressure	:		<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear</td> <td>:</td> <td><u>mm</u></td> </tr> <tr> <td>空気圧 Tyre pressure</td> <td>:</td> <td><u>kPa</u></td> </tr> </table>	(略)	:		タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	:	<u>mm</u>	空気圧 Tyre pressure	:	<u>kPa</u>
(略)	:																		
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front / rear	:																		
<u>タイヤ</u> 空気圧 <u>[kPa]</u> Tyre pressure	:																		
(略)	:																		
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	:	<u>mm</u>																	
空気圧 Tyre pressure	:	<u>kPa</u>																	
(略) 1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	(略) 1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph																		
<table border="1"> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	型式 Type	:		最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power	:		<table border="1"> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>最高出力 Peak Power</td> <td>:</td> <td><u>kW/rpm</u></td> </tr> </table>	型式 Type	:		最高出力 Peak Power	:	<u>kW/rpm</u>						
型式 Type	:																		
最高出力 <u>[kW/rpm]</u> Peak Power	:																		
型式 Type	:																		
最高出力 Peak Power	:	<u>kW/rpm</u>																	
1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph																		
<table border="1"> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>容量 <u>[Ah]</u> Capacity</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	型式 Type	:		容量 <u>[Ah]</u> Capacity	:		電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage	:		<table border="1"> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>容量 Capacity</td> <td>:</td> <td><u>Ah</u></td> </tr> <tr> <td>電圧 Nominal Voltage</td> <td>:</td> <td><u>V</u></td> </tr> </table>	型式 Type	:		容量 Capacity	:	<u>Ah</u>	電圧 Nominal Voltage	:	<u>V</u>
型式 Type	:																		
容量 <u>[Ah]</u> Capacity	:																		
電圧 <u>[V]</u> Nominal Voltage	:																		
型式 Type	:																		
容量 Capacity	:	<u>Ah</u>																	
電圧 Nominal Voltage	:	<u>V</u>																	
1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS	1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS																		

(案)

新	旧																														
複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)																														
<table border="1"> <tr> <td>製造者 Make</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>出力 <u>[kW/rpm]</u> Power</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	製造者 Make	:		型式 Type	:		出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:		<table border="1"> <tr> <td>製造者 Make</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>出力 <u>[kW/rpm]</u> Power</td> <td>:</td> <td><u>kW/rpm</u></td> </tr> </table>	製造者 Make	:		型式 Type	:		出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:	<u>kW/rpm</u>												
製造者 Make	:																														
型式 Type	:																														
出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:																														
製造者 Make	:																														
型式 Type	:																														
出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:	<u>kW/rpm</u>																													
1.2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION	1.2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION																														
1.2.1. 車両重量 MASS	1.2.1. 車両重量 MASS																														
<table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:		<table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 Test mass</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> </table>	試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>																								
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:																														
試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>																													
1.2.2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	1.2.2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS																														
<table border="1"> <tr> <td>f_0 <u>[N]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_1 <u>[N/(km/h)]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_2 <u>[N/(km/h)²]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MJs]</u> Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	f_0 <u>[N]</u>	:		f_1 <u>[N/(km/h)]</u>	:		f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:		サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MJs]</u> Cycle energy demand	:		走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:		<table border="1"> <tr> <td>f_0</td> <td>:</td> <td><u>N</u></td> </tr> <tr> <td>f_1</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)</u></td> </tr> <tr> <td>f_2</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)²</u></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MJs</u></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	f_0	:	<u>N</u>	f_1	:	<u>N/(km/h)</u>	f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MJs</u>	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	
f_0 <u>[N]</u>	:																														
f_1 <u>[N/(km/h)]</u>	:																														
f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:																														
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MJs]</u> Cycle energy demand	:																														
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														
f_0	:	<u>N</u>																													
f_1	:	<u>N/(km/h)</u>																													
f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>																													
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MJs</u>																													
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														
1.2.3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	1.2.3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS																														
<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:		<table border="1"> <tr> <td>走行サイクル (Classの別) Cycle</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 Maximum speed of the vehicle</td> <td>:</td> <td><u>km/h</u></td> </tr> </table>	走行サイクル (Classの別) Cycle	:		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																		
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																														
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:																														
走行サイクル (Classの別) Cycle	:																														
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:	<u>km/h</u>																													

(案)

新		旧	
(略)		(略)	
2. 試験結果 TEST RESULTS		2. 試験結果 TEST RESULTS	
2.1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST		2.1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	
(略)			
2.1.1. 車両 Vehicle		2.1.1. 車両 Vehicle	
試験日 Date of tests	:		
試験場所 Place of the test	:		
冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan	:		<u>cm</u>
車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle	:		<u>cm</u>
2.1.1.1. 排出ガス Pollutant emissions		2.1.1.1. 排出ガス Pollutant emissions	
(略)		(略)	
Test 1		Test 1	

(案)

新						旧					
排出ガス値 Pollutants	CO	THC	NMHC	NOx	Particulate Matter	排出ガス値 Pollutants	CO <u>(g/km)</u>	THC <u>(g/km)</u>	NMHC <u>(g/km)</u>	NOx <u>(g/km)</u>	Particulate Matter <u>(g/km)</u>
測定値 <u>[g/km]</u> Measured values						測定値 Measured values					
再生調整係数 (K _i) : 加法 <u>[g/km]</u> Regeneration factors (K _i) Additive						再生調整係数 (K _i) : 加法 Regeneration factors (K _i) Additive					
再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) Multiplicative						再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) Multiplicative					
劣化補正值(DF) 加法 <u>[g/km]</u> Deterioration factors addition						劣化補正值(DF) 加法 Deterioration factors addition					
劣化補正值(DF) 乗法 Deterioration factors multiplication						劣化補正值(DF) 乗法 Deterioration factors multiplication					
最終排出ガス値 <u>[g/km]</u> Final values						最終排出ガス値 Final values					
規制値 <u>[g/km]</u> Limit values						規制値 Limit values					
(略)						(略)					

(案)

新						旧					
2.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST						2.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST					
試験項目 Test	CO [%]	HC [ppm]	CO ₂ [%]	エンジン 回転数 Engine speed [rpm]	吸気マニホールド 内圧力 Intake manifold Inner pressure [-kPa]	試験項目 Test	CO [%]	HC [ppm]	CO ₂ [%]	エンジン 回転数 Engine speed [rpm]	吸気マニホールド 内圧力 Intake manifold Inner pressure [-kPa]
アイドル Idle						アイドル Idle					
2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable)						2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable)					
Test 1 (略)						Test 1 (略)					
排出ガス値 Pollutants	CO	THC	NMHC	NOx	Particulate Matter	排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)
1 サイクルの測定値 [g/km] Measured single cycle values						1 サイクルの測定値 Measured single cycle values					
1 サイクルの規制値 [g/km] Limit single cycle values						1 サイクルの規制値 Limit single cycle values					
(略)						(略)					
走行抵抗試験結果 Road Load Test Report						走行抵抗試験結果 Road Load Test Report					
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)						1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)					
1.1. 車両						2.1.1. 車両					

(案)

新	旧																								
Vehicle	Vehicle																								
<table border="1"> <tr> <td>(訳)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed</td> <td>:</td> <td><u>km/h</u></td> </tr> <tr> <td>駆動軸 Powered axle(s)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(訳)	:		最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed	:	<u>km/h</u>	駆動軸 Powered axle(s)	:		<table border="1"> <tr> <td>(訳)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>最高速度 Maximum speed</td> <td>:</td> <td><u>km/h</u></td> </tr> <tr> <td>駆動軸 Powered axle(s)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(訳)	:		最高速度 Maximum speed	:	<u>km/h</u>	駆動軸 Powered axle(s)	:							
(訳)	:																								
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed	:	<u>km/h</u>																							
駆動軸 Powered axle(s)	:																								
(訳)	:																								
最高速度 Maximum speed	:	<u>km/h</u>																							
駆動軸 Powered axle(s)	:																								
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES	2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES																								
2.1. 全般 GENERAL	2.1. 全般 GENERAL																								
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td>量産車との相違点 Deviation from production series</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage</td> <td>:</td> <td><u>km</u></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	<u>km</u>	<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u></td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td>量産車との相違点 Deviation from production series</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の走行距離 Mileage</td> <td>:</td> <td><u>km</u></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																							
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	<u>km</u>																							
(略)	:																								
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																							
量産車との相違点 Deviation from production series	:																								
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>																							
2.2. 重量 MASS	2.2. 重量 <u>MASSES</u>																								
2.2.1. 車両 Vehicle	2.2.1. 車両 Vehicle																								
<table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>類別 Version</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:		走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:		類別 Version	:		<table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 Test mass</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> <tr> <td>類別 Version</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	<u>kg</u>	類別 Version	:							
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:																								
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:																								
類別 Version	:																								
試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>																							
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	<u>kg</u>																							
類別 Version	:																								

(案)

新			旧		
重量配分 [kg] Weight distribution	前軸 Front	:	重量配分 Weight distribution	前軸 Front	kg
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両 Vehicle			2.3.1. 車両 Vehicle		
タイヤサイズ Tyre size	前軸 Front	:	タイヤサイズ Size designation	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	タイヤ製造者 Make	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ型式 Tyre type	前軸 Front	:	タイヤ型式 Type	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	kg/t
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg/t
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	前軸 Front	:	タイヤ空気圧 Pressure	前軸 Front	kPa
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kPa
(略)			(略)		
路上試験 ON ROAD			路上試験 ON ROAD		
(略)	:		(略)	:	
最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:		最高速度 Maximum reference speed	:	km/h

(案)

新				旧			
(略)	:			(略)	:		
風 Wind	:	平均風速 <u>[m/s]</u> Average		風 Wind	:	平均風速 Average	<u>m/s</u>
		最大風速 <u>[m/s]</u> Peak				最大風速 Peak	<u>m/s</u>
		風向 direction in conjunction with direction of the test track				風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 <u>[kPa]</u> Air pressure	:			大気圧 Air pressure	:	<u>kPa</u>	
温度 <u>[K or °C]</u> Temperature (mean value)	:			温度 Temperature (mean value)	:	<u>°C or K</u>	
(略)	:			(略)	:		
Or				Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD				風洞法 WIND TUNNEL METHOD			
(略)	:			(略)	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 <u>[km/h]</u> Velocity	$C_d * A$ <u>[m²]</u>	抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity <u>(km/h)</u>	$C_d * A$ <u>(m²)</u>
(略)	:			(略)	:		
試験用紙 Template for Test Sheet				試験用紙 Template for Test Sheet			
(略)	:			(略)	:		
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure	:	車速 <u>[km/h]</u> Vehicle speed	惰行時間 <u>[s]</u> Coastdown time	附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure	:	車速 <u>(km/h)</u> Vehicle speed	惰行時間 <u>(s)</u> Coastdown time

(案)

新			旧		
according Annex B4	(略)	(略)	according Annex B4	(略)	(略)
(略)			(略)		
実走行距離 <u>[km]</u> The distance actually driven by the vehicle	低速フェーズ L		実走行距離 The distance actually driven by the vehicle	低速フェーズ L	<u>km</u>
	中速フェーズ M			中速フェーズ M	<u>km</u>
	高速フェーズ H			高速フェーズ H	<u>km</u>
試験サイクルからの逸脱記録 <u>[回], [s]</u> (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle			試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle		
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR <u>[%]</u> :Inertial Work Rating ・RMSSE <u>[km/h]</u> :Root Mean Squared Speed Error	IWR		ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): <u>(a)</u> IWR :Inertial Work Rating <u>(b)</u> RMSSE :Root Mean Squared Speed Error	IWR	
	RMSSE			RMSSE	
PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 <u>[μg]</u> Filter before the test 試験後重量 <u>[μg]</u> Filter after the test			PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 Filter before the test 試験後重量 Filter after the test		
(略)			(略)		
試験室内温度、比湿 <u>[K or °C, g/kg]</u> The air temperature and specific humidity of the test cell			試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell		<u>K or °C</u> <u>g/kg</u>
ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> The temperature of the soak area and soak time			ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time		<u>K or °C</u> <u>h</u>
(略)			(略)		

(案)

新		旧	
TRIAS 31-J042GTR015-02 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) (略)		TRIAS 31-J042GTR015-02 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) (略)	
試験帳票 Test Report (略)		試験帳票 Test Report (略)	
1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:	エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	: L
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	: rpm + -
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min} drive	:	最小エンジン回転数 n _{min} drive	: rpm
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	: kW/rpm
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	: Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	

(案)

新		旧	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	: J
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	: s
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	
(略)	:	(略)	:
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front / rear	:	タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	: mm
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	:	空気圧 Tyre pressure	: kPa
(略)		(略)	
1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE		1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
最高出力 [kW/rpm] Peak Power	:	最高出力 Peak Power	: kW/rpm
1.1.11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS		1.1.11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	

(案)

新		旧	
型式 Type	:	型式 Type	:
容量 [Ah] Capacity	:	容量 Capacity	Ah
電圧 [V] Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	V
1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS		1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS	
複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 [kW/rpm] Power	:	出力 Power	kW/rpm
1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION		1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION	
1. 2. 1. 車両重量 MASS		1. 2. 1. 車両重量 MASS	
試験自動車重量 [kg] Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	kg
1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f_0 [N]	:	f_0	N
f_1 [N/(km/h)]	:	f_1	N/(km/h)
f_2 [N/(km/h) ²]	:	f_2	N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MJs]	:		

(案)

新		旧	
Cycle energy demand		サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (Classの別) Cycle	:	走行サイクル (Classの別) Cycle	:
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	: <u>km/h</u>
(略)		(略)	
2. 試験結果 TEST RESULTS		2. 試験結果 TEST RESULTS	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	:
(略)		(略)	
2. 1. 1. 車両 Vehicle		2. 1. 1. 車両 Vehicle	
試験日 Date of tests	:	試験日 Date of tests	:
試験場所 Place of the test	:	試験場所 Place of the test	:
冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan	:	冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan	: <u>cm</u>
車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle	:	車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle	: <u>cm</u>
2. 1. 1. 1. 排出ガス		2. 1. 1. 1. 排出ガス	

(案)

新						旧					
Pollutant emissions						Pollutant emissions					
(略)						(略)					
Test 1						Test 1					
排出ガス値 Pollutants	CO	THC	NMHC	NOx	Particulate Matter	排出ガス値 Pollutants	CO <u>(g/km)</u>	THC <u>(g/km)</u>	NMHC <u>(g/km)</u>	NOx <u>(g/km)</u>	Particulate Matter <u>(g/km)</u>
測定値 <u>[g/km]</u> Measured values						測定値 Measured values					
再生調整係数 (K _i) : 加法 <u>[g/km]</u> Regeneration factors (K _i) Additive						再生調整係数 (K _i) : 加法 Regeneration factors (K _i) Additive					
再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) Multiplicative						再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) Multiplicative					
劣化補正值 (DF) 加法 <u>[g/km]</u> Deterioration factors addition		/				劣化補正值 (DF) 加法 Deterioration factors addition		/			
劣化補正值 (DF) 乗法 Deterioration factors multiplication		/				劣化補正值 (DF) 乗法 Deterioration factors multiplication		/			
最終排出ガス値 <u>[g/km]</u> Final values						最終排出ガス値 Final values					
規制値 <u>[g/km]</u> Limit values		/				規制値 Limit values		/			
(略)						(略)					
2.1.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST						2.1.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST					

(案)

新						旧							
試験項目 Test	CO [%]	HC [ppm]	CO ₂ [%]	エンジン 回転数 Engine speed [rpm]	吸気マニホールド 内圧力 Intake manifold Inner pressure [-kPa]	試験項目 Test	CO [%]	HC [ppm]	CO ₂ [%]	エンジン 回転数 Engine speed [rpm]	吸気マニホールド 内圧力 Intake manifold Inner pressure [-kPa]		
アイドル Idle						アイドル Idle							
2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable) Test 1 (略)						2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable) Test 1 (略)							
排出ガス値 Pollutants		CO	THC	NMHC	NOx	Particulate Matter	排出ガス値 Pollutants		CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)
1 サイクルの測定値 [g/km] Measured single cycle values							1 サイクルの測定値 Measured single cycle values						
1 サイクルの規制値 [g/km] Limit single cycle values							1 サイクルの規制値 Limit single cycle values						
(略) 走行抵抗試験結果 Road Load Test Report 1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S) 1.1. 車両 Vehicle						(略) 走行抵抗試験結果 Road Load Test Report 1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S) <u>2.1.1.</u> 車両 Vehicle							

(案)

新		旧	
(略)	:	(略)	:
最高速度 [km/h] Maximum speed	:	最高速度 Maximum speed	: <u>km/h</u>
駆動軸 Powered axle(s)	:	駆動軸 Powered axle(s)	:
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES		2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES	
2.1. 全般 GENERAL		2.1. 全般 GENERAL	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 [km] Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.2. 重量 MASS		2.2. 重量 MASSES	
2.2.1. 車両 Vehicle		2.2.1. 車両 Vehicle	
試験自動車重量 [kg] Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: <u>kg</u>
走行抵抗測定時の平均重量 [kg] Average mass mav	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	: <u>kg</u>
類別 Version	:	類別 Version	:
重量配分 [kg] Weight distribution	<u>前軸</u> <u>Front</u> :	重量配分 Weight distribution	: <u>前軸</u> <u>Front</u> <u>kg</u>

(案)

新			旧		
	後軸 Rear			後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両 Vehicle			2.3.1. 車両 Vehicle		
タイヤサイズ Tyre size	前軸 Front	:	タイヤサイズ Size designation	前軸 Front	:
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	:
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	:
タイヤ型式 Tyre type	前軸 Front	:	タイヤ型式 Type	前軸 Front	:
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	:
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	kg/t
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg/t
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	前軸 Front	:	タイヤ空気圧 Pressure	前軸 Front	kPa
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kPa
(略)			(略)		
路上試験 ON ROAD			路上試験 ON ROAD		
(略)		:	(略)		:
最高速度 [km/h] Maximum reference speed		:	最高速度 Maximum reference speed		km/h

(案)

新			旧			
(略)	:		(略)	:		
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average		平均風速 Average	m/s	
		最大風速 [m/s] Peak		最大風速 Peak	m/s	
		風向 direction in conjunction with direction of the test track		風向 direction in conjunction with direction of the test track		
大気圧 [kPa] Air pressure	:		大気圧 Air pressure	:	kPa	
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:		温度 Temperature (mean value)	:	°C or K	
(略)	:		(略)	:		
Or			Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD			風洞法 WIND TUNNEL METHOD			
(略)	:		(略)	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 [km/h] Velocity	C _d *A [m ²]	抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	速度 Velocity [km/h]	C _d *A [m ²]
(略)	:		(略)	:		
試験用紙 Template for Test Sheet			試験用紙 Template for Test Sheet			
(略)	:		(略)	:		
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time	附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time
		(略)	(略)		(略)	(略)

(案)

新			旧		
試験サイクルからの逸脱記録 [回], [s] (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle			試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle		
実走行距離 [km] The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L 中速フェーズ M 高速フェーズ H	実走行距離 The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L 中速フェーズ M 高速フェーズ H <u>km</u> <u>km</u> <u>km</u>
(略)	:		(略)	:	
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR [%] :Inertial Work Rating ・RMSSE [km/h] :Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE	ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): (a)IWR :Inertial Work Rating (b)RMSSE :Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE
PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 [μ g] Filter before the test 試験後重量 [μ g] Filter after the test			PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 Filter before the test 試験後重量 Filter after the test		
(略)	:		(略)	:	
試験室内温度、比湿 [K or $^{\circ}$ C, g/kg] The air temperature and specific humidity of the test cell	:		試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell		<u>K or $^{\circ}$C</u> <u>g/kg</u>
ソーク室内温度、ソーク時間 [K or $^{\circ}$ C, h] The temperature of the soak area and soak time	:		ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time		<u>K or $^{\circ}$C</u> <u>h</u>
(略)	:		(略)		

(案)

新			旧		
TRIAS 31-J042R154-02 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号） 1.～4.（略） 別表 1 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理 （略）			TRIAS 31-J042R154-02 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号） 1.～4.（略） 別表 1 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理 （略）		
項目		桁表記及び末尾処理	項目		桁表記及び末尾処理
(略)		(略)	(略)		(略)
劣化補正值 (DF) : 加法	(略)	(略)	劣化補正值 (DF) 加法	(略)	(略)
劣化補正值 (DF) : 乗法	(略)	(略)	劣化補正值 (DF) 乗法	(略)	(略)
(略)		(略)	(略)		(略)
重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)	重量配分	前軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
	後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)		後軸	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)	転がり抵抗	前軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)
	後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg/t)		後軸	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kg)
(略)		(略)	(略)		(略)
試験帳票 Test Report <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> 改訂番号／補足改訂番号 Series number／Supplement number </div> :			試験帳票 Test Report (新設)		
(略)			(略)		
1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE			1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		
エンジン型式 Type	:		エンジン型式 Type	:	
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:		エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:	

(案)

新		旧	
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	:
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	:
最小エンジン回転数 [rpm] n_{\min} drive	:	最小エンジン回転数 n_{\min} drive	:
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	:
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	:
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	:
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	:
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	

(案)

新		旧	
(略)	:	(略)	:
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front / rear	:	タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	: mm
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	:	空気圧 Tyre pressure	: kPa
略)		(略)	
1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE		1. 1. 10. 電動機 ELECTRIC MACHINE	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
最高出力 [kW/rpm] Peak Power	:	最高出力 Peak Power	: kW/rpm
1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS		1. 1. 11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
容量 [Ah] Capacity	:	容量 Capacity	: Ah
電圧 [V] Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	: V
1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS		1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS	
複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	

(案)

新		旧	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 [kW/rpm] Power	:	出力 Power	: kW/rpm
1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION		1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION	
1. 2. 1. 車両重量 MASS		1. 2. 1. 車両重量 MASS	
試験自動車重量 [kg] Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: kg
1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f ₀ [N]	:	f ₀	: N
f ₁ [N/(km/h)]	:	f ₁	: N/(km/h)
f ₂ [N/(km/h) ²]	:	f ₂	: N/(km/h) ²
サイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	: J or MJ or Ws or MWs
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (Classの別) Cycle	:	走行サイクル (Classの別) Cycle	:
車両最高速度 [km/h] Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	: km/h
(略)		(略)	

(案)

新							旧								
2. 試験結果 TEST RESULTS							2. 試験結果 TEST RESULTS								
2.1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST							2.1. 排出ガス試験結果 WLTC TEST								
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting			:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method				シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dyne</u> setting			:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method			
(略)							(略)								
2.1.1. 車両 Vehicle							2.1.1. 車両 Vehicle								
試験日 Date of tests			:					試験日 Date of tests			:				
試験場所 Place of the test			:					試験場所 Place of the test			:				
冷却ファン下端の高さ <u>[cm]</u> Height of the lower edge above ground of cooling fan			:					冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan			:	<u>cm</u>			
車両前部からのファンまでの距離 <u>[cm]</u> Distance from the front of the vehicle			:					車両前部からのファンまでの距離 Distance from the front of the vehicle			:	<u>cm</u>			
2.1.1.1. 排出ガス Pollutant emissions							2.1.1.1. 排出ガス Pollutant emissions								
(略)							(略)								
Test 1							Test 1								
排出ガス値 Pollutants	CO	THC	NMHC	NOx	PM	PN	排出ガス値 Pollutants	CO <u>(g/km)</u>	THC <u>(g/km)</u>	NMHC <u>(g/km)</u>	NOx <u>(g/km)</u>	PM <u>(g/km)</u>	PN <u>(#10¹¹/km)</u> <u>)</u>		

(案)

新							旧						
測定値 <u>[g/km]</u> ※PN <u>[#10¹¹/km]</u> Measured values							測定値 Measured values						
再生調整係数(Ki) : 加法 <u>[g/km]</u> Regeneration factors (Ki) Additive							再生調整係数(Ki) : 加法 Regeneration factors (Ki) Additive						
再生調整係数(Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) Multiplicative							再生調整係数(Ki) : 乗法 Regeneration factors (Ki) Multiplicative						
劣化補正值(DF) : 加法 <u>[g/km]</u> ※PN <u>[#10¹¹/km]</u> Deterioration factors addition							劣化補正值(DF) 加法 Deterioration factors addition						
劣化補正值(DF) : 乗法 Deterioration factors multiplication							劣化補正值(DF) 乗法 Deterioration factors multiplication						
最終排出ガス値 <u>[g/km]</u> ※PN <u>[#10¹¹/km]</u> Final values							最終排出ガス値 Final values						
規制値 <u>[g/km]</u> ※PN <u>[#10¹¹/km]</u> Limit values							規制値 Limit values						
(略)							(略)						
2.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST							2.1.1.1.1. アイドリング運転における排出ガス Idling TEST						
試験項目 Test	CO <u>[%]</u>	HC <u>[ppm]</u>	CO ₂ <u>[%]</u>	エンジン 回転数 Engine speed <u>[rpm]</u>	吸気マニホールド内圧力 Intake manifold Inner pressure <u>[-kPa]</u>		試験項目 Test	CO <u>(%)</u>	HC <u>(ppm)</u>	CO ₂ <u>(%)</u>	エンジン 回転数 Engine speed <u>(rpm)</u>	吸気マニホールド内圧力 Intake manifold Inner pressure <u>(-kPa)</u>	

(案)

新							旧						
アイドル Idle							アイドル Idle						
2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable)							2.1.1.1.2. プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合) Pollutant emissions of OVC-HEVs in case of a charge-depleting Type 1 test (If applicable)						
Test 1							Test 1						
(略)							(略)						
排出ガス値 Pollutants	CO	THC	NMHC	NOx	PM	PN	排出ガス値 Pollutants	CO <u>(g/km)</u>	THC <u>(g/km)</u>	NMHC <u>(g/km)</u>	NOx <u>(g/km)</u>	PM <u>(g/km)</u>	PN <u>(#10¹¹/km)</u>
1 サイクルの測定値 <u>[g/km]</u> ※PN [#10 ¹¹ /km] Measured single cycle values							1 サイクルの測定値 Measured single cycle values						
1 サイクルの規制値 <u>[g/km]</u> ※PN [#10 ¹¹ /km] Limit single cycle values		/					1 サイクルの規制値 Limit single cycle values		/				
(略)							(略)						
走行抵抗試験結果 Road Load Test Report							走行抵抗試験結果 Road Load Test Report						
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)							1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)						
(略)							(略)						
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximal speed							最高速度 Maximal speed <u>km/h</u>						
駆動軸 Powered axle(s) [s]							駆動軸 Powered axle(s) [s]						

(案)

新	旧																																				
<p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <p>2.1.1. <u>車両</u> Vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>量産車との相違点 Deviation from production series</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>2.2. 重量 MASS</p> <p>2.2.1. 車両 Vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:		量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:		試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:		走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:		<p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <p>2.1.1. Vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td>量産車との相違点 Deviation from production series</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の走行距離 Mileage</td> <td>:</td> <td><u>km</u></td> </tr> </table> <p>2.2. 重量 MASSES</p> <p>2.2.1. 車両 Vehicle</p> <table border="1"> <tr> <td>試験自動車重量 Test mass</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> </table>	(略)	:		WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	量産車との相違点 Deviation from production series	:		走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>	試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	<u>kg</u>
(略)	:																																				
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:																																				
量産車との相違点 Deviation from production series	:																																				
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:																																				
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:																																				
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:																																				
(略)	:																																				
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																																			
量産車との相違点 Deviation from production series	:																																				
走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	:	<u>km</u>																																			
試験自動車重量 Test mass	:	<u>kg</u>																																			
走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	<u>kg</u>																																			

(案)

新			旧		
類別 Version	:		類別 Version	:	
重量配分 [kg] Weight distribution	前軸 Front	:	重量配分 Weight distribution	前軸 Front	kg
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
2.3.1. 車両 Vehicle			2.3.1. 車両 Vehicle		
タイヤサイズ <u>Tyre size</u>	前軸 Front	:	タイヤサイズ <u>Size designation</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	タイヤ製造者 Make	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	前軸 Front	:	タイヤ型式 <u>Type</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	kg/t

(案)

新				旧			
	後軸 Rear	:				:	後軸 Rear
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	前軸 Front	:		タイヤ空気圧 Pressure		:	前軸 Front
	後軸 Rear	:				:	後軸 Rear
(略)				(略)			
路上試験 ON ROAD				路上試験 ON ROAD			
(略)	:			(略)	:		
最高速度 [km/h] Maximum reference speed	:			最高速度 Maximum reference speed	:	km/h	
(略)	:			(略)	:		
風 Wind	:	平均風速 [m/s] Average		風 Wind	:	平均風速 Average	m/s
		最大風速 [m/s] Peak				最大風速 Peak	m/s
		風向 direction in conjunction with direction of the test track				風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 [kPa] Air pressure	:			大気圧 Air pressure	:	kPa	
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:			温度 Temperature (mean value)	:	°C or K	
(略)	:			(略)	:		
Or				Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD				風洞法 WIND TUNNEL METHOD			

(案)

新		旧	
(略)	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 <u>[km/h]</u> Velocity	$C_d * A$ <u>[m²]</u>
(略)	:		
試験用紙 Template for Test Sheet			
(略)	:		
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 <u>[km/h]</u> Vehicle speed	惰行時間 <u>[s]</u> Coastdown time
(略)	:	(略)	(略)
実走行距離 <u>[km]</u> The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	
		中速フェーズ M	
		高速フェーズ H	
試験サイクルからの逸脱記録 <u>[回]</u> , <u>[s]</u> (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:		
(略)	:		
実走行距離 <u>[km]</u> The distance actually driven by the vehicle	:	低速フェーズ L	<u>km</u>
		中速フェーズ M	<u>km</u>
		高速フェーズ H	<u>km</u>
試験サイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle	:		
(略)	:		
試験用紙 Template for Test Sheet			

(案)

新			旧		
ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): ・IWR [%] :Inertial Work Rating ・RMSSE [km/h]:Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE	ドライビングインデックス Drive trace indices: The following indices shall be calculated according to SAE J2951(Revised JAN2014): (e) IWR :Inertial Work Rating (f) RMSSE :Root Mean Squared Speed Error	:	IWR RMSSE
PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 [μ g] Filter before the test 試験後重量 [μ g] Filter after the test	:		PMフィルタ重量 Particulate sample filter weighing 試験前重量 Filter before the test 試験後重量 Filter after the test	:	
(略)	:		(略)	:	
試験室内温度、比湿 [<u>K or °C</u>], [<u>g/kg</u>] The air temperature and specific humidity of the test cell	:		試験室内温度、比湿 The air temperature and specific humidity of the test cell	:	<u>K or °C</u> <u>%</u>
ソーク室内温度、ソーク時間 [<u>K or °C</u>], [<u>h</u>] The temperature of the soak area and soak time	:		ソーク室内温度、ソーク時間 The temperature of the soak area and soak time	:	<u>K or °C</u> <u>h</u>
(略)	:		(略)	:	
TRIAS 31-J048R154-01 車載式故障診断装置試験 (協定規則第 154 号)			TRIAS 31-J048R154-01 車載式故障診断装置試験 (協定規則第 154 号)		
(略)			(略)		
試験帳票 Test Report			試験帳票 Test Report		
<u>改訂番号/補足改訂番号</u> <u>Series number/Supplement number</u>		:	(新設)		
(略)			(略)		

(案)

新		旧	
1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:	エンジン形式 (4サイクル、ロータリー等)	:
気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列 (直4、V6 等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [L] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity	: L
アイドリング回転数 [rpm] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed	: rpm + -
最小エンジン回転数 [rpm] n _{min} drive	:	最小エンジン回転数 n _{min} drive	: rpm
最高出力 [kW/rpm] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	: kW/rpm
最大トルク [Nm/rpm] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	: Nm/rpm
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:	冷却システム (水冷、空冷 等) Cooling system	:
(略)		(略)	
1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)		1.1.7. 蓄熱装置 HEAT STORAGE DEVICE (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one heat storage device, please repeat the paragraph	
蓄熱装置 Heat storage device	:	蓄熱装置 Heat storage device	:
蓄熱容量 [J] Heat capacity (enthalpy stored)	:	蓄熱容量 Heat capacity (enthalpy stored)	: J
放熱時間 [s] Time for heat release	:	放熱時間 Time for heat release	: s

(案)

新		旧	
1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)		1.1.8. 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	
(略)	:	(略)	:
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) <u>[mm]</u> Circumference of the tyres front / rear	:	タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	<u>mm</u>
<u>タイヤ空気圧 [kPa]</u> Tyre pressure	:	空気圧 Tyre pressure	<u>kPa</u>
(略)		(略)	
1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE		1.1.10. 電動機 ELECTRIC MACHINE	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
<u>最高出力 [kW/rpm]</u> Peak Power	:	最高出力 Peak Power	<u>kW/rpm</u>
1.1.11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS		1.1.11. 駆動用バッテリー TRACTION REESS	
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
<u>容量 [Ah]</u> Capacity	:	容量 Capacity	<u>Ah</u>
<u>電圧 [V]</u> Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	<u>V</u>

(案)

新	旧																														
<p>1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS</p> <p>複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)</p> <table border="1"> <tr> <td>製造者 Make</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>出力 <u>[kW/rpm]</u> Power</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	製造者 Make	:		型式 Type	:		出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:		<p>1. 1. 12. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS</p> <p>複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)</p> <table border="1"> <tr> <td>製造者 Make</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>型式 Type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>出力 <u>[kW/rpm]</u> Power</td> <td>:</td> <td><u>kW/rpm</u></td> </tr> </table>	製造者 Make	:		型式 Type	:		出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:	<u>kW/rpm</u>												
製造者 Make	:																														
型式 Type	:																														
出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:																														
製造者 Make	:																														
型式 Type	:																														
出力 <u>[kW/rpm]</u> Power	:	<u>kW/rpm</u>																													
<p>1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION</p> <p>1. 2. 1. 車両重量 MASS</p> <table border="1"> <tr> <td>車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH	:		<p>1. 2. 車両H VEHICLE HIGH DESCRIPTION</p> <p>1. 2. 1. 車両重量 MASS</p> <table border="1"> <tr> <td>車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH</td> <td>:</td> <td><u>kg</u></td> </tr> </table>	車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH	:	<u>kg</u>																								
車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH	:																														
車両H 試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of VH	:	<u>kg</u>																													
<p>1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS</p> <table border="1"> <tr> <td>f_0 <u>[N]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_1 <u>[N/(km/h)]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>f_2 <u>[N/(km/h)²]</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p> <p>走行抵抗試験結果</p>	f_0 <u>[N]</u>	:		f_1 <u>[N/(km/h)]</u>	:		f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:		サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:		走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:		<p>1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS</p> <table border="1"> <tr> <td>f_0</td> <td>:</td> <td><u>N</u></td> </tr> <tr> <td>f_1</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)</u></td> </tr> <tr> <td>f_2</td> <td>:</td> <td><u>N/(km/h)²</u></td> </tr> <tr> <td>サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td><u>J or MJ or Ws or MWs</u></td> </tr> <tr> <td>走行抵抗測定結果 Road load test report reference</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p> <p>走行抵抗試験結果</p>	f_0	:	<u>N</u>	f_1	:	<u>N/(km/h)</u>	f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	
f_0 <u>[N]</u>	:																														
f_1 <u>[N/(km/h)]</u>	:																														
f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:																														
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:																														
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														
f_0	:	<u>N</u>																													
f_1	:	<u>N/(km/h)</u>																													
f_2	:	<u>N/(km/h)²</u>																													
サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	:	<u>J or MJ or Ws or MWs</u>																													
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:																														

(案)

新		旧	
Road Load Test Report		Road Load Test Report	
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)		1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)	
車名 Make(s) concerned	:	車名 Make(s) concerned	:
型式 Type(s) concerned	:	型式 Type(s) concerned	:
通称名 Commercial description	:	通称名 Commercial description	:
最高速度 [km/h] Maximum speed	:	最高速度 Maximum speed	: <u>km/h</u>
駆動軸 Powered axle(s)	:	駆動軸 Powered axle(s)	:
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES		2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES	
2.1. 全般 GENERAL		2.1. 全般 GENERAL	
車名 Make	:	車名 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
類別 Version	:	類別 Version	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class	: <u>J or MJ or Ws or MWs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 [km] Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>

(案)

新			旧		
2.2. 重量 MASS			2.2. 重量 MASSES		
試験自動車重量 [kg] Test mass	:		試験自動車重量 Test mass	:	kg
走行抵抗測定時の平均重量 [kg] Average mass mav	:		走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	:	kg
類別 Version	:		類別 Version	:	
重量配分 [kg] Weight distribution	前軸 Front	:	重量配分 Weight distribution	前軸 Front	kg
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg
2.3. タイヤ TYRES			2.3. タイヤ TYRES		
タイヤサイズ <u>Tyre size</u>	前軸 Front	:	タイヤサイズ <u>Size designation</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	タイヤ製造者 Make	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	前軸 Front	:	タイヤ型式 <u>Type</u>	前軸 Front	
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	
転がり抵抗 [kg/t] Rolling resistance	前軸 Front	:	転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	kg/t
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kg/t
タイヤ空気圧 [kPa] <u>Tyre pressure</u>	前軸 Front	:	タイヤ空気圧 <u>Pressure</u>	前軸 Front	kPa
	後軸 Rear	:		後軸 Rear	kPa
(略)			(略)		

(案)

新			旧		
路上試験 ON ROAD			路上試験 ON ROAD		
(略)	:		(略)	:	
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum reference speed	:		最高速度 Maximum reference speed	:	<u>km/h</u>
(略)	:		(略)	:	
風 Wind	:	平均風速 <u>[m/s]</u> Average	:	平均風速 Average	<u>m/s</u>
		最大風速 <u>[m/s]</u> Peak		最大風速 Peak	<u>m/s</u>
		風向 direction in conjunction with direction of the test track		風向 direction in conjunction with direction of the test track	
大気圧 <u>[kPa]</u> Air pressure	:		大気圧 Air pressure	:	<u>kPa</u>
温度 <u>[K or °C]</u> Temperature (mean value)	:		温度 Temperature (mean value)	:	<u>K or °C</u>
(略)	:		(略)	:	
Or			Or		
風洞法 WIND TUNNEL METHOD			風洞法 WIND TUNNEL METHOD		
(略)	:		(略)	:	
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 <u>[km/h]</u> Velocity	:	速度 Velocity <u>(km/h)</u>	<u>C_d*A [m²]</u>
(略)	:		(略)	:	

(案)

新	旧																										
<p>試験用紙 Template for Test Sheet</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4</td><td>:</td><td><table border="1"><tr><td>車速 [km/h] Vehicle speed</td><td>惰行時間 [s] Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table></td></tr><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"><tr><td>車速 [km/h] Vehicle speed</td><td>惰行時間 [s] Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table>	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time	(略)	(略)	(略)	:		<p>試験用紙 Template for Test Sheet</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4</td><td>:</td><td><table border="1"><tr><td>車速 (km/h) Vehicle speed</td><td>惰行時間 (s) Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table></td></tr><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table>	(略)	:		附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"><tr><td>車速 (km/h) Vehicle speed</td><td>惰行時間 (s) Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table>	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time	(略)	(略)	(略)	:	
(略)	:																										
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"><tr><td>車速 [km/h] Vehicle speed</td><td>惰行時間 [s] Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table>	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time	(略)	(略)																					
車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time																										
(略)	(略)																										
(略)	:																										
(略)	:																										
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	<table border="1"><tr><td>車速 (km/h) Vehicle speed</td><td>惰行時間 (s) Coastdown time</td></tr><tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr></table>	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time	(略)	(略)																					
車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time																										
(略)	(略)																										
(略)	:																										
<p>TRIAS 31-J049R154-01 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <table border="1"><tr><td>改訂番号／補足改訂番号 Series number／Supplement number</td><td>:</td><td></td></tr></table> <p>(略)</p> <p>1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>排気量 [L] Engine capacity</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table> <p>1. 1. 3. 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM</p>	改訂番号／補足改訂番号 Series number／Supplement number	:		(略)	:		排気量 [L] Engine capacity	:		(略)	:		<p>TRIAS 31-J049R154-01 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(略)</p> <p>1. 1. 2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE</p> <table border="1"><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr><tr><td>排気量 Engine capacity</td><td>:</td><td><u>L</u></td></tr><tr><td>(略)</td><td>:</td><td></td></tr></table> <p>1. 1. 3. 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM</p>	(略)	:		排気量 Engine capacity	:	<u>L</u>	(略)	:						
改訂番号／補足改訂番号 Series number／Supplement number	:																										
(略)	:																										
排気量 [L] Engine capacity	:																										
(略)	:																										
(略)	:																										
排気量 Engine capacity	:	<u>L</u>																									
(略)	:																										

(案)

新			旧		
(略)	:		(略)	:	
キャニスタ容量 [L] Canister capacity	:		キャニスタ容量 Canister capacity	:	<u>L</u>
(略)	:		(略)	:	
2. 試験結果 TEST RESULTS			2. 試験結果 TEST RESULTS		
(略)			(略)		
2.1.2. 振動負荷試験 Ageing through exposure to vibration			2.1.2. 振動負荷試験 Ageing through exposure to vibration		
(略)	:		(略)	:	
最小実効値加速度 [<u>m/s²</u>] Minimum Grms	:		最小実効値加速度 Minimum Grms	:	<u>m/s²</u>
最大周波数 [<u>Hz</u>] Maximum frequency	:		最大周波数 Maximum frequency	:	<u>Hz</u>
最小周波数 [<u>Hz</u>] Minimum frequency	:		最小周波数 Minimum frequency	:	<u>Hz</u>
2.1.3. 燃料蒸発ガス吸脱負荷試験 Ageing through exposure to fuel vapor			2.1.3. 燃料蒸発ガス吸脱負荷試験 Ageing through exposure to fuel vapor		
(略)	:		(略)	:	

(案)

新		旧	
ロード速度 <u>[g/h]</u> Loading rate	:	ロード速度 Loading rate	: <u>g/h</u>
パージ流量 <u>[L/min]</u> Purge flow rate	:	パージ流量 Purge flow rate	: <u>L/min</u>
パージ量 <u>[L]</u> Purge amount	:	パージ量 Purge amount	: <u>L</u>
2.1.4. ブタンワーキングキャパシティ BWC300		2.1.4. ブタンワーキングキャパシティ BWC300	
(略)	:	(略)	:
ロード速度 <u>[g/h]</u> Loading rate	:	ロード速度 Loading rate	: <u>g/h</u>
パージ流量 <u>[L/min]</u> Purge flow rate	:	パージ流量 Purge flow rate	: <u>L/min</u>
パージ量 <u>[L]</u> Purge amount	:	パージ量 Purge amount	: <u>L</u>
2.1.5. 試験結果 Test result		2.1.5. 試験結果 Test result	
BWC300 平均値 <u>[g]</u> BWC300 average	:	BWC300 平均値 BWC300 average	: <u>g</u>
2.2. 燃料タンクの透過率 (PF) の測定試験結果 The PF test of the fuel tank system results		2.2. 燃料タンクの透過率 (PF) の測定試験結果 The PF test of the fuel tank system results	
(略)	:	(略)	:
HC _{3W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Before HC _{3W} measurement(1st) The temperature of the soak area and soak time	:	HC _{3W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{3W} measurement(1st) The temperature of the soak area and soak time	: <u>$\frac{K}{h}$ or $\frac{°C}{h}$</u>

(案)

新		旧	
HC _{3W} 測定前 (2回目) ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Before HC _{3W} measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	:	HC _{3W} 測定前 (2回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{3W} measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
密閉装置内放置時間 <u>[h]</u> Leaving time of enclosure	:	密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	: <u>h</u>
密閉装置内温度偏差(最高、最低) <u>[°C]</u> Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	:	密閉装置内温度偏差(最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	: <u>°C</u>
排出量(HC3W) <u>[g]</u> Mass Emissions	:	排出量(HC3W) Mass Emissions	: <u>g</u>
HC _{20W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Before HC _{20W} measurement (1st) The temperature of the soak area and soak time	:	HC _{20W} 測定前 (1回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{20W} measurement (1st) The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
HC _{20W} 測定前 (2回目) ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Before HC _{20W} measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	:	HC _{20W} 測定前 (2回目) ソーク室内温度、ソーク時間 Before HC _{20W} measurement (2nd) The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
密閉装置内放置時間 <u>[h]</u> Leaving time of enclosure	:	密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	: <u>h</u>
密閉装置内温度偏差(最高、最低) <u>[°C]</u> Temperature deviation of enclosure	:	密閉装置内温度偏差(最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	: <u>°C</u>
排出量(HC20W) <u>[g]</u> Mass Emissions	:	排出量(HC20W) Mass Emissions	: <u>g</u>
2.2.1. 試験結果 Test result		2.2.1. 試験結果 Test result	

(案)

新		旧	
PF (HC20W) - (HC3W) <u>[g/24h]</u>	:	PF (HC20W) - (HC3W)	<u>g/24h</u>
2.3. 燃料蒸発ガス試験結果 Ageing through exposure to temperature cycling		2.3. 燃料蒸発ガス試験結果 Ageing through exposure to temperature cycling	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis <u>dynamometer</u> setting	:	惰行法 / ホイールトルク法 Coast down / Torque meter method	
(略)		(略)	
2.3.1. 車両重量 MASS		2.3.1. 車両重量 MASS	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量	<u>kg</u>
2.3.2. 走行抵抗パラメーター ROAD LOAD PARAMETERS		2.3.2. 走行抵抗パラメーター ROAD LOAD PARAMETERS	
f_0 <u>[N]</u>	:	f_0	<u>N</u>
f_1 <u>[N/(km/h)]</u>	:	f_1	<u>N/(km/h)</u>
f_2 <u>[N/(km/h)²]</u>	:	f_2	<u>N/(km/h)²</u>
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWh]</u> Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand	<u>J or MJ or Ws or MWh</u>
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	
2.3.3. ホットソークロス試験 Hot soak loss test		2.3.3. ホットソークロス試験 Hot soak loss test	

(案)

新		旧	
プレコンディショニング走行前 ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Soak of before preconditioning drive The temperature of the soak area and soak time	:	プレコンディショニング走行前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before preconditioning drive The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
ホットソークロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Soak of before hot soak loss test The temperature of the soak area and soak time	:	ホットソークロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before hot soak loss test The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
密閉装置内放置時間 <u>[h]</u> Leaving time of enclosure	:	密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	: <u>h</u>
密閉装置内温度 (最高、最低) <u>[°C]</u> Temperature of enclosure (Maximum, Minimum)	:	密閉装置内温度 (最高、最低) Temperature of enclosure (Maximum, Minimum)	: <u>°C</u>
排出量(MHS) <u>[g]</u> Mass Emissions	:	排出量(MHS) Mass Emissions	: <u>g</u>
2.3.4. ダイアーナルブリージングロス試験 Diurnal breathing loss test		2.3.4. ダイアーナルブリージングロス試験 Diurnal breathing loss test	
2.3.4.1. 試験期日 (1日目) Test date (1st day)		2.3.4.1. 試験期日 (1日目) Test date (1st day)	
ダイアーナルブリージングロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 <u>[K or °C, h]</u> Soak of before diurnal breathing loss test The temperature of the soak area and soak time	:	ダイアーナルブリージングロス試験前 ソーク室内温度、ソーク時間 Soak of before diurnal breathing loss test The temperature of the soak area and soak time	: <u>K or °C</u> <u>h</u>
密閉装置内放置時間 <u>[h]</u> Leaving time of enclosure	:	密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	: <u>h</u>

(案)

新		旧	
密閉装置内温度偏差 (最高、最低) [°C] Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	:	密閉装置内温度偏差 (最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	°C
排出量 (MD1) [g] Mass Emissions	:	排出量 (MD1) Mass Emissions	g
2.3.4.2. 試験期日 (2日目) Test date (2nd day)		2.3.4.2. 試験期日 (2日目) Test date (2nd day)	
密閉装置内放置時間 [h] Leaving time of enclosure	:	密閉装置内放置時間 Leaving time of enclosure	h
密閉装置内温度偏差 (最高、最低) [°C] Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	:	密閉装置内温度偏差 (最高、最低) Temperature deviation of enclosure (Maximum, Minimum)	°C
排出量 (MD2) [g] Mass Emissions	:	排出量 (MD2) Mass Emissions	g
2.3.5. 総排出量 Total mass emissions		2.3.5. 総排出量 Total mass emissions	
排出量 (MHS) + (MD1) + (MD2) + (2*PF) [g] Mass Emissions	:	排出量 (MHS) + (MD1) + (MD2) + (2*PF) Mass Emissions	g
走行抵抗試験結果 Road Load Test Report		走行抵抗試験結果 Road Load Test Report	
1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)		1. 申請車両 CONCERNED VEHICLE(S)	
(略)	:	(略)	:

(案)

新		旧	
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximal speed	:	最高速度 Maximal speed	: <u>km/h</u>
駆動軸 Powered axle(s)	:	駆動軸 Powered axle(s)	:
2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES		2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES	
2.1.1. 車両 Vehicle		2.1.1. 車両 Vehicle	
(略)	:	(略)	:
WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MJs]</u> Cycle energy demand over	:	WLTCにおけるサイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC cycle independent of the</u> <u>vehicle class</u>	: <u>MJ or Ws or MJs</u>
量産車との相違点 Deviation from production series	:	量産車との相違点 Deviation from production series	:
走行抵抗測定時の走行距離 <u>[km]</u> Mileage	:	走行抵抗測定時の走行距離 Mileage	: <u>km</u>
2.2. 重量 MASS		2.2. 重量 MASSES	
2.2.1. 車両 Vehicle		2. <u>4.2.1.</u> 車両 Vehicle	
試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass	:	試験自動車重量 Test mass	: <u>kg</u>
走行抵抗測定時の平均重量 <u>[kg]</u> Average mass mav	:	走行抵抗測定時の平均重量 Average mass mav	: <u>kg</u>
類別 Version	:	類別 Version	:
重量配分 <u>[kg]</u> Weight distribution	前軸 <u>Front</u>	重量配分 Weight distribution	前軸 Front <u>kg</u>
	後軸 <u>Rear</u>		後軸 Rear <u>kg</u>

(案)

新				旧			
2.3. タイヤ TYRES				2.3. タイヤ TYRES			
2.3.1. 車両 Vehicle				2.3.1. 車両 Vehicle			
タイヤサイズ <u>Tyre size</u>	前軸 Front	:		タイヤサイズ <u>Size designation</u>	前軸 Front	:	
	後軸 Rear	:			後軸 Rear	:	
タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:		タイヤ製造者 Make	前軸 Front	:	
	後軸 Rear	:			後軸 Rear	:	
タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	前軸 Front	:		タイヤ型式 <u>Type</u>	前軸 Front	:	
	後軸 Rear	:			後軸 Rear	:	
転がり抵抗 <u>[kg/t]</u> Rolling resistance	前軸 Front	:		転がり抵抗 Rolling resistance	前軸 Front	:	<u>kg/t</u>
	後軸 Rear	:			後軸 Rear	:	<u>kg/t</u>
タイヤ空気圧 <u>[kPa]</u> <u>Tyre pressure</u>	前軸 Front	:		タイヤ空気圧 <u>Pressure</u>	前軸 Front	:	<u>kPa</u>
	後軸 Rear	:			後軸 Rear	:	<u>kPa</u>
(略)				(略)			
路上試験 ON ROAD				路上試験 ON ROAD			
(略)				(略)			
最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum reference speed				最高速度 Maximum reference speed	<u>km/h</u>		
(略)				(略)			
風 Wind	平均風速 <u>[m/s]</u> Average			風 Wind	平均風速 Average <u>km/h</u>		
	最大風速 <u>[m/s]</u>				最大風速 <u>km/h</u>		

(案)

新				旧			
	Peak				Peak		
	風向 direction in conjunction with direction of the test track				風向 direction in conjunction with direction of the test track		
大気圧 [kPa] Air pressure	:			大気圧 Air pressure	:		kPa
温度 [K or °C] Temperature (mean value)	:			温度 Temperature (mean value)	:		K or °C
(略)	:			(略)	:		
Or				Or			
風洞法 WIND TUNNEL METHOD				風洞法 WIND TUNNEL METHOD			
(略)	:			(略)	:		
抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 [km/h] Velocity	C _d *A [m ²]	抵抗係数と前面投影面積の積 Measured aerodynamic drag coefficient multiplied by the frontal area	:	速度 Velocity (km/h)	C _d *A (m ²)
(略)	:			(略)	:		
試験用紙 Template for Test Sheet				試験用紙 Template for Test Sheet			
(略)	:			(略)	:		
附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 [km/h] Vehicle speed	惰行時間 [s] Coastdown time	附則B4の手順に準じた惰行時間 The coast down times after performing the vehicle coast down procedure according Annex B4	:	車速 (km/h) Vehicle speed	惰行時間 (s) Coastdown time
(略)	:	(略)	(略)	(略)	:	(略)	(略)
TRIAS 31-J119-02 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験				TRIAS 31-J119-02 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験			

(案)

新		旧	
(略)		(略)	
別表 1		別表 1	
測定値及び計算値の桁表記		測定値及び計算値の桁表記	
(略)		(略)	
全走行時の正の累積標高差	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (<u>m/100km</u>)	全走行時の正の累積標高差	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m)
中低速走行時の正の累積標高差	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (<u>m/100km</u>)	中低速走行時の正の累積標高差	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m)
(略)		(略)	
試験帳票 Test Report		試験帳票 Test Report	
(略)		(略)	
1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		1.1.2. 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
エンジン型式 Type	:	エンジン型式 Type	:
エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:	エンジン形式(4サイクル、ロータリー等)	:
気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:	気筒数、配列(直4、V6等) Cylinders number and arrangement	:
排気量 [<u>L</u>] Engine capacity	:	排気量 Engine capacity (<u>L</u>)	:
アイドリング回転数 [<u>rpm</u>] Engine idling speed	:	アイドリング回転数 Engine idling speed (<u>rpm</u>)	: + -
最高出力 [<u>kW/rpm</u>] Rated engine power	:	最高出力 Rated engine power	: <u>kW/rpm</u>
最大トルク [<u>Nm/rpm</u>] Maximum net torque	:	最大トルク Maximum net torque	: <u>Nm/rpm</u>
潤滑方式 Engine lubrication system	:	潤滑方式 Engine lubrication system	:
冷却システム(水冷、空冷等) Cooling system	:	冷却システム(水冷、空冷等) Cooling system	:

(案)

新		旧	
(略) 1.1.7. 変速機 TRANSMISSION (if applicable) 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph		(略) 1.1.7. 変速機 TRANSMISSION (if applicable) 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	
(略)	:	(略)	:
タイヤサイズ Tyre size	:	タイヤサイズ Tire size	:
タイヤ製造者 Make	:	タイヤ製造者 Make	:
タイヤ型式 Tyre type	:	タイヤ型式 Tire type	:
タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) [mm] Circumference of the tyres front / rear	:	タイヤ円周長さ (前輪 / 後輪) Circumference of the tyres front / rear	:
空気圧 [kPa] Tyre pressure	:	空気圧 Tyre pressure	:
(略) 1.1.9. 電動機 ELECTRIC MACHINE 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph		(略) 1.1.9. 電動機 ELECTRIC MACHINE 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Electric Machine, please repeat the paragraph	
型式 Type	:	型式 Type	:
最高出力 [kW/rpm] Peak Power	:	最高出力 Peak Power	:
1.1.10. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph		1.1.10. 駆動用バッテリー TRACTION REESS 2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Traction REESS, please repeat the paragraph	

(案)

新		旧	
型式 Type	:	型式 Type	:
容量 [Ah] Capacity	:	容量 Capacity	:
電圧 [V] Nominal Voltage	:	電圧 Nominal Voltage	:
1. 1. 11. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS		1. 1. 11. パワー・エレクトロニクス POWER ELECTRONICS	
複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)		複数のパワー・エレクトロニクスがある場合 Can be more than one PE (propulsion converter, low voltage system or charger)	
製造者 Make	:	製造者 Make	:
型式 Type	:	型式 Type	:
出力 [kW/rpm] Power	:	出力 Power	:
(略)		(略)	
1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION		1. 2. 車両 VEHICLE DESCRIPTION	
1. 2. 1. 車両重量 MASS		1. 2. 1. 車両重量 MASS	
試験自動車重量 [kg] Test mass of V	:	試験自動車重量 Test mass of V (kg)	:
1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS		1. 2. 2. 走行抵抗パラメータ ROAD LOAD PARAMETERS	
f_0 [N]	:	f_0 (N)	:
f_1 [N/(km/h)]	:	f_1 (N/(km/h))	:
f_2 [N/(km/h) ²]	:	f_2 (N/(km/h) ²)	:

(案)

新		旧	
サイクルエネルギー要求量 <u>[J or MJ or Ws or MWs]</u> Cycle energy demand	:	サイクルエネルギー要求量 Cycle energy demand (<u>Ws</u>)	:
走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:	走行抵抗測定結果 Road load test report reference	:
1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS		1. 2. 3. 走行サイクル選択パラメータ CYCLE SELECTION PARAMETERS	
走行サイクル (<u>Classの別</u>) Cycle	:	走行サイクル Cycle	:
車両最高速度 <u>[km/h]</u> Maximum speed of the vehicle	:	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	:
(略)		(略)	
2. 試験結果 TEST RESULTS		2. 試験結果 TEST RESULTS	
2. 1. 排出ガス試験結果 RDE TEST		2. 1. 排出ガス試験結果 RDE TEST	
2. 1. 1. 車両 Vehicle		2. 1. 1. 車両 Vehicle	
WLTC試験時の試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of vehicle upon WLTC test	:	WLTC試験時の試験自動車重量 Test mass of vehicle upon WLTC test	:
WLTC試験全走行時のCO ₂ 質量 <u>[g/km]</u> Total CO ₂ mass by WLTC test	:	WLTC試験全走行時のCO ₂ 質量 Total CO ₂ mass by WLTC test	:
2. 1. 2. PEMSの妥当性 PEMS validation		2. 1. 2. PEMSの妥当性 PEMS validation	
試験日 Date of tests	:	試験日 Date of tests	:
PEMS妥当性確認時の試験自動車重量 <u>[kg]</u> Test mass of vehicle upon PEMS validation	:	PEMS妥当性確認時の試験自動車重量 Test mass of vehicle upon PEMS validation	:
妥当性確認結果		妥当性確認結果	

(案)

新			旧		
Results of PEMS validation			Results of PEMS validation		
排出ガス値 Pollutants	CVSによる排出ガス値 Pollutants by CVS	PEMSによる排出ガス値 Pollutants by PEMS	排出ガス値 Pollutants	CVSによる排出ガス値 Pollutants by CVS	PEMSによる排出ガス値 Pollutants by PEMS
CO [mg/km]			CO (mg/km)		
CO ₂ [g/km]			CO ₂ (g/km)		
NO _x [mg/km]			NO _x (mg/km)		
2.1.3. RDE試験 RDE test			2.1.3. RDE試験 RDE test		
(略)	:		(略)	:	
RDE試験時の試験自動車重量 [kg] Test mass of vehicle upon RDE test	:		RDE試験時の試験自動車重量 Test mass of vehicle upon RDE test	:	
(略)	:		(略)	:	
NO _x 排出量 NO _x emission according Moving Averaging Window			NO _x 排出量 NO _x emission according Moving Averaging Window		
NO _x 排出量 NO _x emission	市街地及び郊外走行 Urban and rural trip	全走行 All trip	NO _x 排出量 NO _x emission	市街地及び郊外走行 Urban and rural trip	全走行 All trip
測定値 [g/km] Measured values			測定値 Measured values		
再生調整係数 (K _i) : 加法 [g/km] Regeneration factors (K _i) additive			再生調整係数 (K _i) : 加法 Regeneration factors (K _i) additive		
再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) multiplicative			再生調整係数 (K _i) : 乗法 Regeneration factors (K _i) multiplicative		
最終排出ガス値 [g/km] Final values			最終排出ガス値 Final values		

(案)

新			旧		
周囲条件が拡張された際の補正最終排出ガス値 <u>[g/km]</u> Final values when ambient conditions are expanded			周囲条件が拡張された際の補正最終排出ガス値 Final values when ambient conditions are expanded		
規制値×CF <u>[g/km]</u> Limit values×CF			規制値×CF Limit values×CF		
試験用紙 Template for Test Sheet			試験用紙 Template for Test Sheet		
走行要件 Trip requirements			走行要件 Trip requirements		
総走行距離 <u>[km]</u> Total trip distance	:		総走行距離 Total trip distance	:	
総走行時間 <u>[分]</u> Total trip duration	:		総走行時間 Total trip duration	:	
低速時走行距離 <u>[km]</u> Low speed distance	:		低速時走行距離 Low speed distance	:	
中速時走行距離 <u>[km]</u> Medium speed distance	:		中速時走行距離 Medium speed distance	:	
高速時走行距離 <u>[km]</u> High speed distance	:		高速時走行距離 High speed distance	:	
低速走行距離割合 <u>[%]</u> Low speed distance share	:		低速走行距離割合 Low speed distance share	:	
中速走行距離割合 <u>[%]</u> Medium speed distance share	:		中速走行距離割合 Medium speed distance share	:	
高速走行距離割合 <u>[%]</u> High speed distance share	:		高速走行距離割合 High speed distance share	:	
高速走行時80km/h以上の占める時間割合 <u>[%]</u> High speed time share speed above 80 km/h	:		高速走行時80km/h以上の占める時間割合 High speed time share speed above 80 km/h	:	
低速走行時停止時間割合 <u>[%]</u> Low speed stop time	:		低速走行時停止時間割合 Low speed stop time	:	

(案)

新		旧	
始点と終点の海拔標高差 [m] Start and end points elevation absolute difference	:	始点と終点の海拔標高差 Start and end points elevation absolute difference	:
全走行時の正の累積標高差 [m/100km] Cumulative positive elevation gain over the entire trip	:	全走行時の正の累積標高差 Cumulative positive elevation gain over the entire trip	:
中低速走行時の正の累積標高差 [m/100km] Cumulative positive elevation gain over the Low and Medium speed trip	:	中低速走行時の正の累積標高差 Cumulative positive elevation gain over the Low and Medium speed trip	:
その他周囲条件 Other ambient conditions	:	その他周囲条件 Other ambient conditions	:
プレコンディショニングデータ Data of preconditioning	:	プレコンディショニングデータ Data of preconditioning	:
ソークデータ Data of soak	:	ソークデータ Data of soak	:
走行動的条件 Trip dynamic condition		走行動的条件 Trip dynamic condition	
中低速時RPA [m/s ²] Low and Medium speed RPA	:	中低速時RPA Low and Medium speed RPA	:
高速時RPA [m/s ²] High speed RPA	:	高速時RPA High speed RPA	:
中低速時 $v \cdot a_{pos_}[95]$ [m ² /s ²] Low and Medium speed $v \cdot a_{pos_}[95]$:	中低速時 $v \cdot a_{pos_}[95]$ Low and Medium speed $v \cdot a_{pos_}[95]$:
高速時 $v \cdot a_{pos_}[95]$ [m ² /s ²] High speed $v \cdot a_{pos_}[95]$:	高速時 $v \cdot a_{pos_}[95]$ High speed $v \cdot a_{pos_}[95]$:
移動平均ウィンドウによる走行動的条件 Trip dynamic conditions according Moving Averaging Window		移動平均ウィンドウによる走行動的条件 Trip dynamic conditions according Moving Averaging Window	
ウィンドウの完全性の検証 Varification of test completeness		ウィンドウの完全性の検証 Varification of test completeness	
市街地ウィンドウ割合 [%] Share of urban windows	:	市街地ウィンドウ割合 Share of urban windows	:

(案)

新		旧	
郊外ウインドウ割合 [%] Share of rural windows	:	郊外ウインドウ割合 Share of rural windows	:
高速道路ウインドウ割合 [%] Share of motorway windows	:	高速道路ウインドウ割合 Share of motorway windows	:
ウインドウの正規性の検証 Varification of test normality		ウインドウの正規性の検証 Varification of test normality	
市街地正規ウインドウ割合 [%] Share of normal urban windows	:	市街地正規ウインドウ割合 Share of normal urban windows	:
郊外正規ウインドウ割合 [%] Share of normal rural windows	:	郊外正規ウインドウ割合 Share of normal rural windows	:
高速道路正規ウインドウ割合 [%] Share of normal motorway windows	:	高速道路正規ウインドウ割合 Share of normal motorway windows	:
(略)		(略)	
TRIAS 32-J052R048-05 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 1.～3. (略) 別表 (略) 付表 1～付表 6 (略) 付表 7 Attached Table 7 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績 Installation of Lamps, Reflex Reflectors and Direction Indicator Lamps Test Data Record Form 8. すれ違い用前照灯の自動点灯及び消灯に関する要件 Automatic switching conditions dipped-beam headlamps (略)		TRIAS 32-J052R048-05 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 1.～3. (略) 別表 (略) 付表 1～付表 6 (略) 付表 7 Attached Table 7 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績 Installation of Lamps, Reflex Reflectors and Direction Indicator Lamps Test Data Record Form 8. すれ違い用前照灯の自動点灯及び消灯に関する要件 Automatic switching conditions dipped-beam headlamps (略)	
4. 2. 7. 5. すれ違い用前照灯 (三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。) は、別紙 13 に規定する要件に従って、周囲の照度に応じ、自動的に点灯及び消灯する機能を有するものであること。ただし、次に掲げる場合		4. 2. 7. 5. すれ違い用前照灯 (三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。) は、別紙 13 に規定する要件に従って、周囲の照度に応じ、自動的に点灯及び消灯する機能を有するものであること。ただし、次に掲げる場合	

(案)

新	旧
<p>にあつては、<u>自動的に点灯する機能を解除している状態又は手動で消灯させたときに消灯したままの状態であってもよい。</u>なお、自動的に消灯する機能については、手動による解除が可能な構造とすることができる。</p> <p><u>The dipped-beam headlamps (except lamps equipped with three-wheeled motor vehicles, large-sized special motor vehicles, and small-sized special motor vehicles) shall be switched ON and OFF automatically relative to the ambient light conditions according to the requirements of Annex 13. However the function which is automatically switched ON may be canceled or the dipped-beam headlamps may be switched OFF manually and remain while the following conditions exist. In addition the function which is automatically switched OFF may be structured to be manually canceled.</u></p> <p>4. 2. 7. 5. 1. ～4. 2. 7. 5. 3. (略)</p> <p>4. 2. 7. 5. 4. 自動的に点灯する機能を、2回未満の意図的な動作により手動で解除することが不可能となるように設計されていて、かつ、3. 11. に規定する灯火器が点灯している場合。なお、自動車の速度が 15km/h 以下である場合にあっては、3. 11. に規定する灯火器は消灯していてもよいが、これらの灯火器等が消灯している期間全体にわたって、運転者に対して光学的、及び聴覚的又は触覚的警告信号で示すこと。</p> <p>The function which is automatically <u>switched ON</u> is designed in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions and the lamps referred to in paragraph 3.11. shall be switched ON.</p> <p>or</p> <p>If the vehicle speed does not exceed 15 km/h, the lamps referred to in paragraph 3.11. may be switched OFF. However throughout the entire period that these lamps are switched OFF, it is indicated to the driver with anoptical and with an acoustic or haptic warning signal.</p> <p>以下略</p>	<p>にあつては、解除している状態であってもよい。なお、自動的に点灯及び消灯する機能については、手動による解除が可能な構造とすることができる。</p> <p>4. 2. 7. 5. 1. ～4. 2. 7. 5. 3. (略)</p> <p>4. 2. 7. 5. 4. 自動的に点灯及び消灯する機能は、2回未満の意図的な動作により手動によって解除することが不可能となるように設計され、かつ、3. 11. に規定する灯火器が点灯している場合。なお、自動車の速度が 15km/h 以下である場合にあっては3. 11. に規定する灯火器は消灯していてもよいが、これらの灯火器等が消灯している期間全体にわたって、運転者に対して光学的、及び聴覚的又は触覚的警告信号で示すこと。</p> <p>The function which is automatically <u>switched ON and OFF</u> is designed in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions and the lamps referred to in paragraph 3.11. shall be switched ON.</p> <p>or</p> <p>If the vehicle speed does not exceed 15 km/h, the lamps referred to in paragraph 3.11. may be switched OFF. However throughout the entire period that these lamps are switched OFF, it is indicated to the driver with anoptical and with an acoustic or haptic warning signal.</p> <p>以下略</p>
<p>TRIAS 39-001-01 制動灯及び補助制動灯の点灯要件にかかる補助制動装置減速能力試験</p>	<p>TRIAS 39-001-01 制動灯及び補助制動灯の点灯要件にかかる補助制動装置減速能力試験</p>

適・否
Pass・Fail

適・否
Pass・Fail

(案)

新	旧												
<p>1. (略)</p> <p>2. 用語</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 「指定速度」は、80km/hとする。ただし、諸元表記載の最高速度が80km/h未満の自動車にあっては、<u>その最高速度から5km/hを減じた速度とする。</u></p> <p>3. ～4.1(略)</p> <p>4.2 速度測定装置試験による場合</p> <p>(1) 試験自動車を、<u>指定速度を超える速度</u>から補助制動装置を作動させると同時にアクセルペダルから足を離した状態で減速走行する。</p> <p>(2)～6.3 (略)</p>	<p>1. (略)</p> <p>2. 用語</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 「指定速度」は、80km/hとする。ただし、諸元表記載の最高速度が80km/h未満の自動車にあっては、<u>その最高速度とする。</u></p> <p>3. ～4.1. (略)</p> <p>4.2 速度測定装置試験による場合</p> <p>(1) 試験自動車を<u>測定開始速度を超える速度</u>から補助制動装置を作動させると同時にアクセルペダルから足を離した状態で減速走行する。</p> <p>(2)～6.3 (略)</p>												
<p>TRIAS 41-R148-02</p> <p>信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (方向指示器))</p> <p>1.～4. (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表</p> <p>Attached Table</p> <p>灯火信号装置の試験記録及び成績</p> <p>Light Signalling Device Test Data Record Form</p> <p>(略)</p> <p>4.～4.9. (略)</p> <p>方向指示器の試験記録及び成績</p> <p>Test data record form fordirection-indicator lamps</p> <p>5.6.～5.6.2. (略)</p>	<p>TRIAS 41-R148-02</p> <p>信号灯火試験 (協定規則第 148 号 (方向指示器))</p> <p>1.～4. (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表</p> <p>Attached Table</p> <p>灯火信号装置の試験記録及び成績</p> <p>Light Signalling Device Test Data Record Form</p> <p>(略)</p> <p>4.～4.9. (略)</p> <p>方向指示器の試験記録及び成績</p> <p>Test data record form fordirection-indicator lamps</p> <p>5.6.～5.6.2. (略)</p>												
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="165 1109 309 1161"><u>5.6.5.</u></td> <td data-bbox="311 1109 987 1161">特定の追加要件： (略)</td> <td data-bbox="990 1109 1108 1161">(略)</td> </tr> </table>	<u>5.6.5.</u>	特定の追加要件： (略)	(略)	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1133 1109 1276 1161"><u>5.6.2.</u></td> <td data-bbox="1279 1109 1955 1161">特定の追加要件： (略)</td> <td data-bbox="1957 1109 2076 1161">(略)</td> </tr> </table>	<u>5.6.2.</u>	特定の追加要件： (略)	(略)						
<u>5.6.5.</u>	特定の追加要件： (略)	(略)											
<u>5.6.2.</u>	特定の追加要件： (略)	(略)											
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="165 1193 309 1230"><u>5.6.6.</u></td> <td data-bbox="311 1193 987 1230">(略)</td> <td data-bbox="990 1193 1108 1230">(略)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="165 1232 309 1297"><u>5.6.7.</u></td> <td data-bbox="311 1232 987 1297">色彩：発光色はアンバーとする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>amber</u>.</td> <td data-bbox="990 1232 1108 1297">(略)</td> </tr> </table>	<u>5.6.6.</u>	(略)	(略)	<u>5.6.7.</u>	色彩：発光色はアンバーとする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>amber</u> .	(略)	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1133 1193 1276 1230"><u>5.2.6.</u></td> <td data-bbox="1279 1193 1955 1230">(略)</td> <td data-bbox="1957 1193 2076 1230">(略)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1133 1232 1276 1297"><u>5.2.7.</u></td> <td data-bbox="1279 1232 1955 1297">色彩：発光色は赤とする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>red</u>.</td> <td data-bbox="1957 1232 2076 1297">(略)</td> </tr> </table>	<u>5.2.6.</u>	(略)	(略)	<u>5.2.7.</u>	色彩：発光色は赤とする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>red</u> .	(略)
<u>5.6.6.</u>	(略)	(略)											
<u>5.6.7.</u>	色彩：発光色はアンバーとする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>amber</u> .	(略)											
<u>5.2.6.</u>	(略)	(略)											
<u>5.2.7.</u>	色彩：発光色は赤とする。 Colour: The colour of light emitted shall be <u>red</u> .	(略)											
以下略	以下略												
<p>TRIAS 43-J074R028-02</p> <p>警音器の警報音発生装置試験</p>	<p>TRIAS 43-J074R028-01</p> <p>警音器の警報音発生装置試験</p>												

(案)

新	旧																				
<p>1. ～3. (略)</p> <p>付表 Attached table</p> <p>警音器の警報音発生装置の試験記録及び成績 Audible warning devices of horns Test Data Record Form</p> <table border="1" data-bbox="230 406 1041 619"><tr><td><u>試験期日</u> Test date</td><td></td></tr><tr><td><u>試験場所</u> Test site</td><td></td></tr><tr><td><u>試験担当者</u> Tested by</td><td></td></tr></table> <p>1. 警報音発生装置 Audible warning device(s)</p> <table border="1" data-bbox="230 715 1041 1316"><tr><td><u>製作者名</u> Manufacturer name</td><td></td></tr><tr><td><u>型式</u> Type</td><td></td></tr><tr><td><u>商号又は商標</u> Trade name or mark</td><td></td></tr><tr><td><u>動作原理</u> Principles of operation</td><td></td></tr><tr><td><u>形状</u> Shape</td><td></td></tr><tr><td><u>定格電圧 (V)</u> Rated voltage (V)</td><td></td></tr><tr><td><u>定格最高回転速度 (rpm)</u> Rated maximum revolution speed (rpm)</td><td></td></tr></table> <p>2. 試験機器 Test equipment</p>	<u>試験期日</u> Test date		<u>試験場所</u> Test site		<u>試験担当者</u> Tested by		<u>製作者名</u> Manufacturer name		<u>型式</u> Type		<u>商号又は商標</u> Trade name or mark		<u>動作原理</u> Principles of operation		<u>形状</u> Shape		<u>定格電圧 (V)</u> Rated voltage (V)		<u>定格最高回転速度 (rpm)</u> Rated maximum revolution speed (rpm)		<p>1. ～3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p>警音器の警報音発生装置の試験記録及び成績 Audible Warning Devices of Horns Test Data Record Form</p> <p><u>試験期日</u> <u>年</u> <u>月</u> <u>日</u> <u>試験場所</u> <u>試験担当者</u> Test date Y. M. D. Test Site Tested by</p> <p>1. 警報音発生装置 Audible warning devices</p> <p>● <u>製作者名及び型式名</u> Manufacturer name and Trade name</p> <p>● <u>種類</u> <input type="checkbox"/> <u>電気式(直流)</u> <input type="checkbox"/> <u>電気式(交流)</u> <input type="checkbox"/> <u>空気式</u> <input type="checkbox"/> <u>電動空気式</u> Type Electric(DC) Electric(AC) Pneumatic Electro-pneumatic</p> <p><input type="checkbox"/> <u>平型</u> <input type="checkbox"/> <u>渦巻き型</u> <input type="checkbox"/> <u>筒型</u> <input type="checkbox"/> <u>その他 ()</u> Flat type Spiral type Cylindrical type Other</p> <p>2. <u>定格電圧 (V) 又は定格最高回転速度 (rpm)</u> Rated voltage (V) or Rated maximum revolution speed (rpm)</p> <p>3. 試験機器 Test equipment</p> <p>● <u>騒音計</u></p>
<u>試験期日</u> Test date																					
<u>試験場所</u> Test site																					
<u>試験担当者</u> Tested by																					
<u>製作者名</u> Manufacturer name																					
<u>型式</u> Type																					
<u>商号又は商標</u> Trade name or mark																					
<u>動作原理</u> Principles of operation																					
<u>形状</u> Shape																					
<u>定格電圧 (V)</u> Rated voltage (V)																					
<u>定格最高回転速度 (rpm)</u> Rated maximum revolution speed (rpm)																					

(案)

新	旧												
<table border="1"><tr><td>騒音計 Sound level meter</td><td></td></tr><tr><td>音響校正器 Sound calibrator</td><td></td></tr><tr><td>周波数分析器 Spectrum analyzer</td><td></td></tr><tr><td>電圧計 Voltagemeter</td><td></td></tr><tr><td>回転計 Revolution counter</td><td></td></tr><tr><td>空気圧計 Air guage</td><td></td></tr></table>	騒音計 Sound level meter		音響校正器 Sound calibrator		周波数分析器 Spectrum analyzer		電圧計 Voltagemeter		回転計 Revolution counter		空気圧計 Air guage		<p>Sound level meter ●周波数分析器 Spectrum analyzer</p>
騒音計 Sound level meter													
音響校正器 Sound calibrator													
周波数分析器 Spectrum analyzer													
電圧計 Voltagemeter													
回転計 Revolution counter													
空気圧計 Air guage													
<p><u>3. 試験成績</u> <u>Test results</u></p> <table border="1"><tr><td style="text-align: center;"><p>別紙参照</p><p>See attachment(s).</p></td></tr></table>	<p>別紙参照</p> <p>See attachment(s).</p>	<p><u>4. 試験成績</u> <u>Test results</u> (別紙へ)</p>											
<p>別紙参照</p> <p>See attachment(s).</p>													
<p><u>4. 備考</u> <u>Remarks</u></p> <table border="1"><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>													
<p><u>別紙</u> <u>Appendix</u></p>	<p><u>(新設)</u> (4. 試験成績より移動)</p>												

(案)

新				旧			
Audible warning devices powered by compressed air				③ 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices supplied with compressed air			
試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))	立ち上がり時間 Rising time (sec)	試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level	立ち上がり時間 (秒) Build up time (s)
1.3. 周波数帯域音圧レベル Frequency band sound pressure level				4-1-2 周波数帯域音圧レベル測定 Frequency band sound pressure level measurement			
1.3.1. 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices powered by direct current				① 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices supplied with direct current			
試験電圧 Test voltage (V)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))		試験電圧 (V) Test voltage	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level	周波数帯域 (Hz) Frequency band
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)			1800~3550	≥ 3550
1.3.2. 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices powered by alternating current				② 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices supplied with alternating current			
試験回転数 Test revolution speed (rpm)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))		試験回転速度 (rpm) Test revolution speed	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level	周波数帯域 (Hz) Frequency band
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)			1800~3550	≥ 3550
1.3.3. 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices powered by compressed air				③ 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices supplied with compressed air			

(案)

新				旧													
試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))		試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level											
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)			周波数帯域 (Hz) Frequency band											
						1800~3550	≥ 3550										
<p>2. 耐久試験 Endurance test</p> <table border="1"> <tr> <td>試験施設 Test facility</td> <td>無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space</td> </tr> <tr> <td>雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>耐久試験回数 Endurance test frequency</td> <td>10,000 / 50,000</td> </tr> </table> <p>3. 耐久試験後の音響特性の測定 Measurement of sound characteristic after endurance test</p> <p>3.1. 測定条件 Measurement conditions</p> <table border="1"> <tr> <td>試験施設 Test facility</td> <td>無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space</td> </tr> <tr> <td>雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)</td> <td></td> </tr> </table>				試験施設 Test facility	無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space	雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)		耐久試験回数 Endurance test frequency	10,000 / 50,000	試験施設 Test facility	無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space	雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)		<p>4-2 耐久試験 Endurance test</p> <p>●試験場所 (<input type="checkbox"/> 無響室 <input type="checkbox"/> 半無響室 <input type="checkbox"/> 屋外) Test site Anechoic chamber Semi-anechoic chamber Open space</p> <p>●雰囲気温度 Ambient temperature °C</p> <p>●耐久試験回数 Endurance test frequency (<input type="checkbox"/> 10,000 <input type="checkbox"/> 50,000)</p> <p>4-2-1 耐久後の音響特性の測定 Measurement of sound characteristic after endurance</p> <p>(新設)</p>			
試験施設 Test facility	無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space																
雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)																	
耐久試験回数 Endurance test frequency	10,000 / 50,000																
試験施設 Test facility	無響室／半無響室／屋外 Anechoic chamber／Hemi-anechoic chamber／Open space																
雰囲気温度 (°C) Ambient temperature (°C)																	

(案)

新	旧																																																																																
<p><u>3.2. A</u> 特性音圧レベル "A" weighted sound pressure level</p> <p><u>3.2.1.</u> 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>powered by</u> direct current</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>試験電圧 Test voltage (V)</th> <th>暗騒音 Ambient noise level (dB(A))</th> <th>測定値 Measured sound level (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p><u>3.2. 2.</u> 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>powered by</u> alternating current</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>試験回転数</u> Test revolution speed (rpm)</th> <th>暗騒音 Ambient noise level (dB(A))</th> <th>測定値 Measured sound level (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p><u>3.2.3.</u> 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>powered by</u> alternating current</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>試験空気圧 Test air pressure (kPa)</th> <th>暗騒音 Ambient noise level (dB(A))</th> <th>測定値 Measured sound level (dB(A))</th> <th>立ち上がり時間 <u>Rising time</u> (sec)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p><u>3.3.</u> 周波数帯域音圧レベル Frequency band sound pressure level</p> <p><u>3.3. 1.</u> 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning <u>devices powered</u> by direct current</p>	試験電圧 Test voltage (V)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))										<u>試験回転数</u> Test revolution speed (rpm)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))										試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))	立ち上がり時間 <u>Rising time</u> (sec)													<p><u>4-2-1-1</u> A 加重音圧レベル測定 "A" Weighted sound pressure level <u>measurement</u></p> <p>① 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> direct current</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>試験電圧 (V) Test voltage</th> <th>暗騒音 (dB) Ambient noise level</th> <th>測定値 (dB) Measured sound level</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>② 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> alternating current</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>試験回転速度</u> (rpm) Test revolution speed</th> <th>暗騒音 (dB) Ambient noise level</th> <th>測定値 (dB) Measured sound level</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>③ 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> compressed air</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>試験空気圧 (kPa) Test air pressure</th> <th>暗騒音 (dB) Ambient noise level</th> <th>測定値 (dB) Measured sound level</th> <th>立ち上がり時間 (秒) <u>Build up time (s)</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p><u>4-2-1-2</u> 周波数帯域音圧レベル測定 Frequency band sound pressure level <u>measurement</u></p> <p>① 直流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> direct current</p>	試験電圧 (V) Test voltage	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level										<u>試験回転速度</u> (rpm) Test revolution speed	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level										試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level	立ち上がり時間 (秒) <u>Build up time (s)</u>												
試験電圧 Test voltage (V)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))																																																																															
<u>試験回転数</u> Test revolution speed (rpm)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))																																																																															
試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))	立ち上がり時間 <u>Rising time</u> (sec)																																																																														
試験電圧 (V) Test voltage	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level																																																																															
<u>試験回転速度</u> (rpm) Test revolution speed	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level																																																																															
試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level	立ち上がり時間 (秒) <u>Build up time (s)</u>																																																																														

(案)

新				旧																																																																																			
試験電圧 Test voltage (V)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))		試験電圧 (V) Test voltage	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band																																																																																	
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)			1800~3550	≥ 3550																																																																																
<p><u>3.3.2.</u> 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>powered by</u> alternating current</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%; text-align: center;">試験回転数 Test revolution speed (rpm)</th> <th style="width: 15%; text-align: center;">暗騒音 Ambient noise level (dB(A))</th> <th colspan="2" style="width: 30%; text-align: center;">測定値 Measured sound level (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1800 ~ 3550 (Hz)</td> <td style="text-align: center;">≥ 3550 (Hz)</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p><u>3.3.3.</u> 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>powered by</u> compressed air</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%; text-align: center;">試験空気圧 Test air pressure (kPa)</th> <th style="width: 15%; text-align: center;">暗騒音 Ambient noise level (dB(A))</th> <th colspan="2" style="width: 30%; text-align: center;">測定値 Measured sound level (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1800 ~ 3550 (Hz)</td> <td style="text-align: center;">≥ 3550 (Hz)</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p><u>4.</u> 総合判定 適 否 Total judgment Pass Fail</p> <p><u>4.1.</u> 否の状況 Fail situation</p>				試験回転数 Test revolution speed (rpm)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))				1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)													試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))				1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)													<p><u>②</u> 交流を電源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> alternating current</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%; text-align: center;">試験回転速度 (rpm) Test revolution speed</th> <th style="width: 15%; text-align: center;">暗騒音 (dB) Ambient noise level</th> <th colspan="2" style="width: 30%; text-align: center;">測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1800~3550</td> <td style="text-align: center;">≥ 3550</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p><u>③</u> 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices <u>supplied with</u> compressed air</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%; text-align: center;">試験空気圧 (kPa) Test air pressure</th> <th style="width: 15%; text-align: center;">暗騒音 (dB) Ambient noise level</th> <th colspan="2" style="width: 30%; text-align: center;">測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1800~3550</td> <td style="text-align: center;">≥ 3550</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p><u>5.</u> 総合判定 Total judgement 適 ・ 否 (否の状況) Pass Fail Fail situation</p>				試験回転速度 (rpm) Test revolution speed	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band				1800~3550	≥ 3550													試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band				1800~3550	≥ 3550												
試験回転数 Test revolution speed (rpm)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))																																																																																					
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)																																																																																				
試験空気圧 Test air pressure (kPa)	暗騒音 Ambient noise level (dB(A))	測定値 Measured sound level (dB(A))																																																																																					
		1800 ~ 3550 (Hz)	≥ 3550 (Hz)																																																																																				
試験回転速度 (rpm) Test revolution speed	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band																																																																																					
		1800~3550	≥ 3550																																																																																				
試験空気圧 (kPa) Test air pressure	暗騒音 (dB) Ambient noise level	測定値 (dB) Measured sound level 周波数帯域 (Hz) Frequency band																																																																																					
		1800~3550	≥ 3550																																																																																				

(案)

新	旧														
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>備考</u> <u>Remarks</u></p>														
<p>TRIAS 43-J075R028-02</p> <p>警音器の音圧試験</p> <p>1. ～3. (略) 付表 Attached table</p> <p>警音器の音圧の試験記録及び成績 Horn sound pressure Test Data Record Form</p> <table border="1" data-bbox="226 703 1043 900"><tr><td><u>試験期日</u> Test date</td><td></td></tr><tr><td><u>試験場所</u> Test site</td><td></td></tr><tr><td><u>試験担当者</u> Tested by</td><td></td></tr></table> <p>1. 試験自動車 Test vehicle</p> <table border="1" data-bbox="226 995 1043 1126"><tr><td><u>車名・型式 (類別)</u> Make・Type (Variant)</td><td></td></tr><tr><td><u>車台番号</u> Chassis No.</td><td></td></tr></table> <p><u>2. 警報音発生装置</u> <u>Audible warning device(s)</u></p> <table border="1" data-bbox="226 1283 1043 1423"><tr><td><u>装着数</u> Number of mounting</td><td></td></tr><tr><td><u>装置1</u></td><td><u>製作者・型式</u></td></tr></table>	<u>試験期日</u> Test date		<u>試験場所</u> Test site		<u>試験担当者</u> Tested by		<u>車名・型式 (類別)</u> Make・Type (Variant)		<u>車台番号</u> Chassis No.		<u>装着数</u> Number of mounting		<u>装置1</u>	<u>製作者・型式</u>	<p>TRIAS 43-J075R028-01</p> <p>警音器の音圧試験</p> <p>1. ～3. (略) 付表 Attached Table</p> <p>警音器の音圧の試験記録及び成績 Horn Sound Pressure Test Data Record Form</p> <p><u>試験期日</u> <u>年</u> <u>月</u> <u>日</u> <u>試験場所</u> <u>試験担当者</u> <u>Test date</u> <u>Y.</u> <u>M.</u> <u>D.</u> <u>Test Site</u> <u>Tested by</u></p> <p>1. 試験自動車 Test vehicle</p> <p><u>車名・型式 (類別)</u> <u>Make・Type (variant)</u></p> <p><u>車台番号</u> <u>Chassis No.</u></p> <p><u>2. 警報音発生装置の型式</u> <u>Type (s) of Audible warning device (s)</u></p>
<u>試験期日</u> Test date															
<u>試験場所</u> Test site															
<u>試験担当者</u> Tested by															
<u>車名・型式 (類別)</u> Make・Type (Variant)															
<u>車台番号</u> Chassis No.															
<u>装着数</u> Number of mounting															
<u>装置1</u>	<u>製作者・型式</u>														

(案)

新			旧		
<u>Device 1</u>	<u>Manufacturer・Type</u>				
	<u>型式指定番号(対象の場合)</u>				
	<u>Type approval number (if applicable)</u>				
<u>装置 2</u>	<u>製作者・型式</u>				
<u>Device 2</u>	<u>Manufacturer・Type</u>				
	<u>型式指定番号(対象の場合)</u>				
	<u>Type approval number (if applicable)</u>				
3. 試験機器 Test equipment			3. 試験機器 Test equipment		
<u>騒音計</u>			<u>騒音計</u>		
<u>Sound level meter</u>			<u>Sound level meter</u>		
<u>音響校正器</u>					
<u>Sound calibrator</u>					
4. 試験成績 Test results			4. 試験成績 Test results		
<u>暗騒音</u>					
<u>Ambient noise (dB(A))</u>					
<u>測定値</u>					
<u>Measured sound level (dB(A))</u>					
5. 総合判定 Total judgment			5. 総合判定 Total judgment		
<u>適否</u>		<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>適</u> <u>・</u> <u>否</u> (<u>否の状況</u>)		
<u>Propriety</u>			<u>Pass</u> <u>Fail</u> <u>Fail situation</u>		
<u>否の状況</u>					

(案)

新			旧		
<u>Fail situation</u>					
<u>6. 備考</u> <u>Remarks</u>			<u>備考</u> <u>Remarks</u>		
TRIAS 43(5)-R163-01 盗難発生警報装置の試験記録及び成績(協定規則第 163 号)			TRIAS 43(5)-R163-01 盗難発生警報装置の試験記録及び成績(協定規則第 163 号)		
1. ~3. (略)			1. ~3. (略)		
4. 試験成績			4. 試験成績		
(略)			(略)		
12.	(略)		12.	(略)	
7.	<p>動作パラメータおよび<u>テスト</u>条件 <u>光学的警報装置の一部として使用され、標準の車両照明システムに含まれるランプは、7.1 項の動作パラメータに適合する必要はなく、7.2 項に掲出されたテストを実施しないものとする。</u> <u>車両に組み込まれていない構成部品 (たとえば VAS の作動/不動作に使用されるキー) は、7.1 項の動作パラメータに適合する必要はなく、7.2 項に掲出されたテストの実施を要求されない。</u></p> <p>Operation parameters and test conditions <u>Lamps which are used as part of the optical warning devices and which are included in the standard car lighting system need not comply with the operation parameters in paragraph 7.1. and shall not be submitted to tests listed under paragraph 7.2.</u> <u>Components that are not embedded in the vehicle (e.g. keys which are used for activation/deactivation of VAS) need not to comply with the operation parameters in paragraph 7.1. and are not required to be submitted to test listed under paragraph 7.2.</u></p>		7.	<p>動作パラメータおよび<u>試験</u>条件 <u>VAS のすべての構成部品は、以下の条件下でいかなる故障もなく動作するものとする。</u></p> <p>Operation parameters and test conditions <u>All components of the VAS shall operate without any failure under the following conditions.</u></p>	
7.1.	(略)	(略)	7.1.	(略)	(略)

(案)

新	旧
<p>TRIAS 43(8)-R144-01</p> <p>事故自動緊急通報装置試験（協定規則第 144 号）</p> <p>(略)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>付表 1</u> (略)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>付表 2</u> (略)</p>	<p>TRIAS 43(8)-R144-01</p> <p>事故自動緊急通報装置試験（協定規則第 144 号）</p> <p>(略)</p> <p><u>2.4 各付表の適否欄における※印については、試験データを添付すること。</u></p> <p><u>付表 1</u> (略)</p> <p><u>付表 2</u> (略)</p> <p><u>付表 3</u> (略)</p> <p><u>付表 4</u> (略)</p> <p><u>付表 5 (Part I a)</u> (略)</p> <p><u>付表 5 (Part I b)</u> (略)</p> <p><u>付表 5 (Part II)</u> (略)</p> <p><u>付表 5 (Part III)</u> (略)</p>
<p>TRIAS 43(9)-R151-02</p> <p>側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>付表 1</p> <p>側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>別紙 1 (略)</p>	<p>TRIAS 43(9)-R151-02</p> <p>側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）</p> <p>1. ～3. (略)</p> <p>付表 1</p> <p>側方衝突警報装置の試験記録及び成績（協定規則第 151 号）</p> <p>1. ～4. (略)</p> <p>別紙 1 (略)</p>

(案)

新			旧		
5. 試験成績書 Test result			5. 試験成績書 Test result		
5.	仕様 Specifications	判定 judgment	5.	仕様 Specifications	判定 judgment
5.1	<p>上記 2.3. 項の定義に適合する BSIS を装備した全ての車両は、本規則の 5.2. 項から 5.7. 項に記載する要件を満たすものとする。</p> <p>Any vehicle fitted with a BSIS complying with the definition of paragraph 2.3. above shall meet the requirements contained in paragraphs 5.2. to 5.7. of this Regulation.</p> <p><u>道路清掃機器、スノープラウが装着されている、廃棄物コンテナを空にする、外側に扉が開くバスなどで BSIS を自動的に停止させる手段を車両に装備している場合は、以下の規定が適宜適用される。</u></p> <p><u>車両メーカーは、型式認可時に BSIS が自動的に技術機関に対して無効化される状況および対応する基準のリストを提供し、それを成績書に添付するものとする。BSIS は、自動停止の原因となった条件が存在しなくなり次第、自動的に再起動されるものとする。</u></p> <p><u>When the vehicle is equipped with a means to automatically deactivate the BSIS in situations such as, having street cleaning equipment or snowploughs attached, emptying waste containers, or having doors opening to the outside of a bus, the following provisions shall apply as appropriate:</u></p> <p><u>The vehicle manufacturer shall provide a list of situations and corresponding criteria where the BSIS is automatically deactivated to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.</u></p> <p><u>The BSIS shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to the automatic</u></p>	(略)	5.1.	<p>上記 2.3. 項の定義に適合する BSIS を装備した全ての車両は、本規則の 5.2. 項から 5.7. 項に記載する要件を満たすものとする。</p> <p>Any vehicle fitted with a BSIS complying with the definition of paragraph 2.3. above shall meet the requirements contained in paragraphs 5.2. to 5.7. of this Regulation.</p>	(略)

(案)

新			旧		
	<u>deactivation are not present anymore.</u> <u>A constant optical warning signal shall inform the driver that the BSIS has been deactivated. The yellow failure warning signal specified in paragraph 5.6. below may be used for this purpose.</u>				
5.2. ～5.3.1.3.	(略)	(略)	5.2. ～5.3.1.3.	(略)	(略)
5.3.1.4.	(略) ただし、自転車と車両の右前角の相対的な縦方向距離が後方 30 m または前方 7 m を超える場合には、情報信号は要求されない。 <u>さらに、TTC が 9 秒を超える場合は、情報信号は要求されない。</u> However, the information signal is not required when the relative longitudinal distance between bicycle and front right corner of the vehicle is more than 30 m to the rear or 7 m to the front. <u>Furthermore, the information signal is not required if the TTC is higher than 9 s.</u>	(略)	5.3.1.4.	(略) ただし、自転車と車両の右前角の相対的な縦方向距離が後方 30 m または前方 7 m を超える場合には、情報信号は要求されない。 However, the information signal is not required when the relative longitudinal distance between bicycle and front right corner of the vehicle is more than 30 m to the rear or 7 m to the front.	(略)
5.3.1.5 ～6.3.3.	(略)	(略)	5.3.1.5 ～6.3.3.	(略)	(略)
<u>6.3.4.</u>	<u>試験前コンディショニング</u> <u>Pre-Test Conditioning</u> <u>自動車製作者等からの要請があれば、センサシステムの初期化を目的として他の交通および路側備品がある市街地と郊外が混在する道路で被験車両を最大 100 km 走行させてもよい。</u> <u>If requested by the vehicle manufacturer, the subject vehicle may be driven a maximum of 100 km on a mixture of urban and rural roads with other traffic and roadside furniture to initialise the sensor system.</u>	<u>有/無</u> <u>Yes/No</u>	<u>(追加)</u>		
6.5. ～6.9.	(略)	(略)	6.5. ～6.9.	(略)	(略)
TRIAS 43(10)-R165(2)-01 車両後退通報装置の通報音発生装置試験 (協定規則第 165 号)			TRIAS 43(10)-R165(2)-01 車両後退通報装置の通報音発生装置試験 (協定規則第 165 号)		
1.～5. (略)			1.～5. (略)		

(案)

新	旧																																																																						
<p>付表</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 通報音発生装置 Audible reverse warning devices</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td><u>(削除)</u></td> </tr> </table> <p>3. ~5. (略)</p> <p>別紙 1 ~ 3 (略)</p> <p>別紙 4A</p> <p>◎非自己調節式車両通報装置の試験結果</p> <p>Test result for "Non-self adjusting audible warning signal"</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>項目 Item</th> <th>単位 Unit</th> <th>許容範囲 Tolerance</th> <th>測定値 Measured value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">(略)</td> </tr> <tr> <td>低レベル Low level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">通常レベル Normal level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td>音圧レベル報告値 (L_{test corr}) Reported value of SPL (L_{test corr})</td> <td>≥ 60 ≤ 75</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">高レベル High level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td>音圧レベル報告値 (L_{test corr}) Reported value of SPL (L_{test corr})</td> <td>≥ 80 ≤ 95</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>別紙 4B ~ 付録 1 (略)</p>	(略)	<u>(削除)</u>	項目 Item	単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value	(略)				低レベル Low level	(略)			通常レベル Normal level	(略)			音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 60 ≤ 75		(略)			高レベル High level	(略)			音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 80 ≤ 95		(略)			<p>付表</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 通報音発生装置 Audible reverse warning devices</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2">(略)</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: left;"><u>音声信号の有無</u> <u>Voice system</u></td> <td style="width: 50%; text-align: right;"><u>Yes No</u> <u>(If yes, see appendix.)</u></td> </tr> </table> <p>3. ~5. (略)</p> <p>別紙 1 ~ 3 (略)</p> <p>別紙 4A</p> <p>◎非自己調節式車両通報装置の試験結果</p> <p>Test result for "Non-self adjusting audible warning signal"</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>項目 Item</th> <th>単位 Unit</th> <th>許容範囲 Tolerance</th> <th>測定値 Measured value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">(略)</td> </tr> <tr> <td>低レベル Low level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">通常レベル Normal level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td>音圧レベル報告値 (L_{test corr}) Reported value of SPL (L_{test corr})</td> <td>≥ 45 < 60</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">高レベル High level</td> <td colspan="3">(略)</td> </tr> <tr> <td>音圧レベル報告値 (L_{test corr}) Reported value of SPL (L_{test corr})</td> <td>≥ 45 < 60</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>別紙 4B ~ 付録 1 (略)</p>	(略)		<u>音声信号の有無</u> <u>Voice system</u>	<u>Yes No</u> <u>(If yes, see appendix.)</u>	項目 Item	単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value	(略)				低レベル Low level	(略)			通常レベル Normal level	(略)			音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 45 < 60		(略)			高レベル High level	(略)			音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 45 < 60		(略)		
(略)																																																																							
<u>(削除)</u>																																																																							
項目 Item	単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value																																																																				
(略)																																																																							
低レベル Low level	(略)																																																																						
通常レベル Normal level	(略)																																																																						
	音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 60 ≤ 75																																																																					
	(略)																																																																						
高レベル High level	(略)																																																																						
	音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 80 ≤ 95																																																																					
	(略)																																																																						
(略)																																																																							
<u>音声信号の有無</u> <u>Voice system</u>	<u>Yes No</u> <u>(If yes, see appendix.)</u>																																																																						
項目 Item	単位 Unit	許容範囲 Tolerance	測定値 Measured value																																																																				
(略)																																																																							
低レベル Low level	(略)																																																																						
通常レベル Normal level	(略)																																																																						
	音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 45 < 60																																																																					
	(略)																																																																						
高レベル High level	(略)																																																																						
	音圧レベル報告値 (L _{test corr}) Reported value of SPL (L _{test corr})	≥ 45 < 60																																																																					
	(略)																																																																						
<p>TRIAS 44-J081-03</p> <p style="text-align: center;">直前直左確認鏡試験</p> <p>(略)</p> <p>付表</p> <p style="text-align: center;">直前直左確認鏡の試験記録及び成績</p>	<p>TRIAS 44-J081-02</p> <p style="text-align: center;">直前直左確認鏡試験</p> <p>(略)</p> <p>付表</p> <p style="text-align: center;">直前直左確認鏡の試験記録及び成績</p>																																																																						

(案)

新				旧	
<u>Adjustment device for vehicle height</u>				<u>Adjustment device for vehicle height</u> 有 ・ 無 <u>Yes</u> <u>No</u>	
2. 試験機器 <u>Test equipment</u>					
<u>試験機器</u> <u>Test equipment</u>	<u>メーカー・型式・シリアル番号</u> <u>Manufacturer・Type・Serial number</u>	<u>検定日</u> <u>Test date</u>	<u>検定有効日</u> <u>Expiry date</u>		
3. 備考 <u>Remark</u>					

4. 試験成績 <u>Test result</u>					
<u>3.</u>	<u>一般要件</u> <u>General Requirement</u>				
<u>3.1.</u>	<u>鏡その他の装置は、4.に定める試験方法により試験を行った場合に、5.1.及び5.2.に定める要件に適合しなければならない。</u> <u>If the testing is conducted through the testing method specified by Paragraph 4, mirrors and other devices shall satisfy the requirements stipulated in Paragraphs 5.1. and 5.2</u>			<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.2.</u>	<u>取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8m以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造であるものとして協定期則第46号の規則6.3.又は別添79「衝撃緩和式後写鏡の技術基準」の規定に適合するものでなければならない。</u> <u>Regarding any attachment protruding beyond the most</u>			<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
				4. 確認結果 <u>Result of confirming</u>	

(案)

新		旧	
	<u>exterior side surface of the vehicle, the lowest part of which is located 1.8m or less above the ground surface, the said attachment shall structurally comply with regulation 6.3. of Agreement Regulation No. 46 or the provisions in Attachment 79 “Technical Standard for Impact Reduction Type Outside Rear-view Mirrors” so that any impact can be absorbed in cases where the said attachment happens to come into contact with a pedestrian, etc.</u>		
<u>3.3.</u>	<u>車外に取り付けた鏡その他の装置は、自動車の最外側から 250mm (その自動車より幅の広い被牽引自動車を牽引する場合には、被牽引自動車の最外側から 250mm) 以上突出しないものでなければならない。</u> <u>Mirrors and other devices attached onto the exterior of the vehicle shall not protrude 250mm or more beyond the most exterior side surface of the vehicle in case a motor vehicle is towing another vehicle which is wider than the towing motor vehicle, 250 mm as measured from the most exterior side surface of the towed vehicle is applicable, instead).</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.4.</u>	<u>鏡その他の装置の取付方法は、次に掲げるいずれかの要件に適合するものでなければならない。</u>		<u>◎取付要件</u> <u>Mounting requirements</u> <u>鏡その他の装置の取付方法は、次に掲げるいずれかの要件に適合するものでなければならない。</u>
<u>3.4.1.</u>	<u>鏡体部及びその支持部により構成される装置にあつては、確実に取り付けられていること。</u> <u>Devices consisting of a mirror body and its supporting part shall be installed securely.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	<u>The mounting method of mirrors and other devices shall meet one of the following requirements.</u> <u>・鏡体部及びその支持部により構成される装置にあつては、確実に取り付けられていること。</u> <u>The device consisting of the mirror body and its support parts shall be securely attached.</u> <u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>
<u>3.4.2.</u>	<u>カメラ及び画像表示装置により構成される装置にあつては、確実に取り付けられており、かつ、その配線が自動車の外側の表面上に露出していないこと。</u> <u>Devices consisting of a camera and an image display apparatus shall be installed securely and their</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	<u>・カメラ及び画像表示装置により構成される装置にあつては、確実に取り付けられており、かつ、その配線が自動車の外側の表面上に露出していないこと。</u> <u>In the case of a device consisting of a camera and an image display device, the device shall be securely attached and its wiring shall not be exposed on the outer surface of the automobile.</u> <u>適 ・ 否</u>

(案)

新		旧	
	<u>wiring shall not be exposed to the exterior surface of the motor vehicle.</u>		<u>Pass Fail</u> 取付けが不確実な鏡その他の装置及び鏡面に著しいひずみ、曇り又はひび割れのある鏡その他の装置は、前段の基準に適合しないものとする。
3.5.	取付けが不確実な鏡その他の装置及び鏡面に著しいひずみ、曇り又はひび割れのある鏡その他の装置は、3.4.の基準に適合しないものとする。 <u>Mirrors and other devices not installed securely as well as mirrors and other devices whose mirror surface has considerable distortion, cloudiness or cracking shall be regarded as not complying with the requirements of Paragraph 3.4.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	<u>Mirrors and other devices that are uncertainly mounted and mirrors and other devices that have significant distortion, cloudiness or cracks on the mirror surface shall not comply with the standards in the preceding paragraph.</u> <u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u> 画像表示装置 <u>Picture indicator</u> <u>有 ・ 無</u> <u>Yes ・ No</u>
3.6.	カメラ及び画像表示装置を用いて本技術基準の要件に適合させる場合にあつては、カメラ及び画像表示装置は、次の要件に適合するものでなければならない。 <u>In case a camera and an image display apparatus are used in order to meet the requirements specified by this technical standard, the camera and image display apparatus shall satisfy the following requirements:</u>	<u>有・無</u> <u>Yes・No</u>	①原動機が作動し、かつ変速機がニュートラル若しくは前進又は後退の位置にある時に表示できる。 <u>Picture can be indicated, when the engine is running and the transmission is in neutral, drive or reverse.</u> <u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u> ②運転者が運転者席において、容易に、カメラから得られる画像を表示できる。 <u>Picture gained from a camera can be indicated easily by the driver on the driver's seat.</u> <u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>
3.6.1.	画像表示装置は、原動機が作動し、かつ、変速装置の操作装置がニュートラル若しくは前進又は後退の操作位置にあるときに、運転者が運転者席において、容易に、カメラから得られる画像を表示することができるものであること。 <u>The image display apparatus shall be able to make the images taken by the camera easily available to the driver who is seated in the driver's seat, while the engine is running and the operation system of the vehicle's transmission is at the same time in the neutral, forward, or reverse position.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
3.6.2.	直接又は鏡により視認できない範囲の全てを同時に表示することができない画像表示装置は、運転者が運転者席において、カメラ又は画像表示装置を操作することにより運転者が確認しようとしている範囲を表示することができるものであること。 <u>If the image display apparatus is not capable of simultaneously displaying everything which cannot necessarily be seen by the driver directly or even with the help of mirrors, this image display apparatus is required to display such areas which</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	

(案)

新		旧	
	<u>the driver needs to verify by maneuvering the camera or image display apparatus while he/she is seated in the driver's seat.</u>		
<u>3.6.3.</u>	<u>画像表示装置は、3.6.1.及び3.6.2.の規定に適合する限りにおいて、運転者の操作を伴うことなく表示を切り替えるものであってもよい。</u> <u>As long as the image display apparatus meets the requirements provided by Paragraphs 3.6.1. and 3.6.2, this image display apparatus may switch images, even without any involvement of the driver.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.7.</u>	<u>キャブオーバー型大型貨物自動車等に備える鏡その他の装置は、次の基準に適合するもの又はこれと同程度以上の性能を有しているものでなければならない。ただし、協定規則第46号の規則15.に適合する後方等確認装置を備える場合にあってはこの限りでない。</u> <u>Mirrors and other devices equipped onto cab-over type large-sized trucks shall meet the following requirements, or shall have a performance corresponding to or exceeding them: However, this provision shall not apply to cases where a device for confirming rearward vision, etc. complying with regulation 15. of Agreement Regulation No. 46 is mounted.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.7.1.</u>	<u>主に自動車の前面付近にある障害物を確認する鏡の曲率半径は100mm以上であること。</u> <u>Those mirrors used mainly for observing obstacles in front of the vehicle shall have a curvature radius of 100mm or greater.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.7.2.</u>	<u>主に自動車の左側面付近の前方にある障害物を確認する鏡の曲率半径は300mm以上であること。</u> <u>Those mirrors used mainly for observing obstacles showing up around the front portion on the left side of the vehicle shall have a curvature radius of 300mm or greater.</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	
<u>3.7.3.</u>	<u>主に自動車の左側面付近の後方にある障害物を確認する鏡の曲率半径は600mm以上であること。</u> <u>Those mirrors used mainly for observing obstacles showing up around the rear portion on the left side of the vehicle shall have a curvature radius of</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass Fail</u>	

(案)

新		旧
	<u>600mm or greater.</u>	
<u>4.</u>	<u>試験手順</u> <u>Test procedure</u>	
<u>4.1.</u>	<p>専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員 10 人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が 3.5 t 以下のもの（三輪自動車を除く。）</p> <p><u>Motor vehicles used exclusively for carriage of passengers with a passenger capacity of less than 10 persons and motor vehicles used for the transport of goods with a gross vehicle weight of 3.5 tons or less (excluding threewheeled motor vehicles).</u></p> <p>試験自動車の前面から 0.3m の距離にある鉛直面及び試験自動車の左側面（左ハンドル車にあつては「右側面」）から 0.3m の距離にある鉛直面（車体外後写鏡の鏡面中心又は後方等確認装置のカメラレンズ中心より車両前方の範囲に限る。ただし、車体外後写鏡の鏡面中心が車体前面の側端部より前方に位置する自動車にあつては、当該車体外後写鏡側の車体前面の側端部より外側の範囲を除く。）と当該自動車との間にあり、かつ当該自動車に接している障害物(図 1-1 別添参照)を基準アイポイントから直接により、若しくはアイポイントの中心から後写鏡、後方等確認装置又は保安基準第 44 条第 5 項の鏡その他の装置により確認する。この場合において、4.4. に基づき、基準アイポイント及び基準アイポイントの中心の位置を補正することができる。</p> <p><u>Position the obstacle (Fig1-1, See Attachment 81) in such a manner that it will be located within the space enclosed by one vertical plane 0.3m away from the front of the test vehicle, another vertical plane located 0.3m away from the left side exterior surface (for a vehicle in which the steering wheel is installed on the left side of the vehicle, the “right side” exterior surface is applicable) of the vehicle (limited to the area in front of the vehicle from the center of the mirror surface of the rear view mirror outside the vehicle body or the center of the camera lens of the device for confirming rearward vision. However,</u></p>	<p><u>有・無</u> <u>Yes・No</u> <u>適・否</u> <u>Pass Fail</u></p>

(案)

新		旧
	<p><u>in the case of a vehicle in which the center of the mirror surface of the outside rearview mirror is positioned forward of the side edge of the front of the vehicle body, the area outside the side edge of the front of the vehicle on the side of the outside rearview mirror is excluded.) and the test vehicle, and at the same time will be in contact with the test vehicle. Now, look at the obstacle either directly from the reference eye point or with the help of a rear-view mirror, device for confirming rearward vision, etc. or the mirrors and devices defined by Paragraph 5 of Article 44 of the Safety Regulation from the center of the reference eye point. In this case, based on Paragraph 4.4., the position of the reference eye point and that of the center of the reference eye point may be compensated.</u></p>	
<p><u>4.2.</u></p>	<p><u>小型自動車、軽自動車及び普通自動車（4.1.の自動車、4.3.の自動車及び三輪自動車を除く。）</u> <u>Small-sized, mini-sized, and ordinary-sized motor vehicles (excluding automobiles in 4.1., automobiles in 4.3. and three-wheeled vehicles.)</u> <u>試験自動車の前面から0.3mの距離にある鉛直面及び試験自動車の左側面（左ハンドル車にあつては「右側面」）から0.3mの距離にある鉛直面と当該自動車との間にあり、かつ当該自動車に接している障害物（図1-2 別添参照）を基準アイポイントから直接により、若しくはアイポイントの中心から後写鏡、後方等確認装置又は保安基準第44条第5項の鏡その他の装置により確認する。この場合において、4.4.に基づき、基準アイポイント及び基準アイポイントの中心の位置を補正することができる。</u> <u>Position the obstacle (Fig1-2, See Attachment 81) in such a manner that it will be located within the space enclosed by one vertical plane 0.3m away from the front of the test vehicle, another vertical plane located 0.3m away from the left side exterior surface of the vehicle (for a vehicle in which the steering wheel is installed on the left side of the vehicle, the “right side” exterior surface is</u></p>	<p><u>有・無</u> <u>Yes・No</u> <u>適・否</u> <u>Pass Fail</u></p>

(案)

新		旧	
	<p><u>applicable) and the test vehicle, and at the same time will be in contact with the test vehicle. Now, look at the obstacle either directly from the reference eye point or with the help of a rear-view mirror, device for confirming rearward vision, etc. or the mirrors and devices defined by Paragraph 5 of Article 44 of the Safety Regulation from the center of the reference eye point. In this case, based on Paragraph 4.4., the position of the reference eye point and that of the center of the reference eye point may be compensated.</u></p>		
4.3.	<p>キャブオーバー型大型貨物自動車等 Cab-over type large-sized trucks 試験自動車の前端から 2m の距離にある車両中心線に直交する鉛直面及び当該自動車の左最外側面 (左ハンドル車にあつては「右最外側面」) から 3m の距離にある車両中心線に平行な鉛直面と当該自動車との間にある障害物(図 2 別添参照)を基準アイポイントから直接により、若しくは基準アイポイントの中心から後写鏡、後方等確認装置又は保安基準第 44 条第 5 項の鏡その他の装置により確認する。この場合において、4.4.に基づき、基準アイポイント及び基準アイポイントの中心の位置を補正することができる。</p> <p><u>Position the obstacle (Fig2, See Attachment 81) in such a manner that it will be located within the space enclosed by one vertical plane 2m away from the front of the test vehicle and perpendicular to the center line of the said vehicle, another vertical plane 3m away from the most exterior left side surface of the test vehicle (for a vehicle in which the steering wheel is installed on the left side of the vehicle, the "right side" exterior surface is applicable) and parallel to the center line of the said vehicle, and the test vehicle. Now, look at the obstacle either directly from the reference eye point or with the help of a rear-view mirror, device for confirming rearward vision, etc. or the mirrors and devices defined by Paragraph 5. of Article 44 of the Safety Regulation from the center of the reference eye point. In this</u></p>	<p>有・無 <u>Yes・No</u> 適・否 <u>Pass Fail</u></p>	

(案)

新		旧	
	<p><u>case, based on Paragraph 4.4., the position of the reference eye point and that of the center of the reference eye point may be compensated.</u></p>		
4.4.	<p><u>アイポイントの伸び上がり補正</u> <u>Compensation of eye point position affected by body-stretching</u> 4.1.及び4.3.の試験を行う場合において、運転者が発進時に体を前後、左右、または上下に動かす動作の中で車両周辺の確認を行うときのアイポイント（双眼）の補正に相当するものとして、表2(別添参照)の各欄に掲げる補正距離の範囲内に限り、基準アイポイントの中心を基点としてそれぞれ前後方向、左右方向又は上下方向に補正を行い、測定を行うことができるものとする。 <u>While testing in accordance with Paragraphs 4.1. and 4.3., regarding the compensation to be made to the position of eye point (binocular) affected by some body movement when the driver stretches his/her body forward/backward, left/right, or up/down trying to confirm any obstacles in the neighborhood of the vehicle prior to starting off, such compensation can be made in the forward/backward, left/right, or up/down direction within the limited range of the compensation distance as provided in Table 2, (See Attachment 81) taking the centre of the reference eye point as the basic point. Thus, the measurement shall be undertaken in accordance.</u></p>	<p><u>有・無</u> <u>Yes・No</u> <u>適・否</u> <u>Pass Fail</u></p>	
5.	<p><u>判定条件</u> <u>Judgment Criterion</u></p>		
5.1.	<p><u>4.1.の自動車の判定</u> <u>Judgment criterion for the vehicle in Paragraph 4.1.</u> 4.1.の試験を行った際に、4.1.の規定に基づき設置した障害物の少なくとも一部が確認できること。ただし、次に掲げるものによる死角により確認が妨げられた場合にあつては、この限りでない。 <u>When the testing has been conducted in accordance with Paragraph 4.1., at least part of the obstacle, placed according to the requirements specified in</u></p>	<p><u>有・無</u> <u>Yes・No</u> <u>適・否</u> <u>Pass Fail</u></p>	<p><u>◎障害物の確認</u> <u>Confirming the obstacle</u> <u>◎設置した障害物の少なくとも一部が確認できる。</u> <u>At least a part of obstacle settled can be confirmed.</u></p>

(案)

新		旧																	
	Paragraph 4.1., shall be observable. However, this criterion is not applicable if he dead spot created by the following hinders the aforementioned observation:																		
5.1.1.	ワイパー Wiper s	有・無 Yes・No																	
5.1.2.	ステアリングホイール The steering wheel	有・無 Yes・No																	
5.1.3.	A ピラー又は室外後写鏡のうち別紙1(別添参照)で定める部分 The A-pillar or exterior-use back mirrors, whose applicable part will be defined by Annex 1 of this Attachment (See Attachment). 死角の範囲は、次表の式に適合すること。 The range shall be conformed to the following table. (単位:m) (Unit:m)	有・無 Yes・No	◎A ピラー又は室外後写鏡による死角 Dead angle of visibility caused by A-pillar or outer rear-view mirror. 有・無 Yes・No (単位:m) (Unit:m)																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>X</th> <th>L</th> <th>$X \leq 0.292L - 0.203$</th> <th>判定 decision</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>\leq</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	X	L	$X \leq 0.292L - 0.203$	判定 decision			\leq			<table border="1"> <thead> <tr> <th>X</th> <th>L</th> <th>$X \leq 0.292L - 0.203$</th> <th>判定 decision</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>\leq</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	X	L	$X \leq 0.292L - 0.203$	判定 decision			\leq	
X	L	$X \leq 0.292L - 0.203$	判定 decision																
		\leq																	
X	L	$X \leq 0.292L - 0.203$	判定 decision																
		\leq																	
5.2.	4.2.の自動車の判定基準 Judgment criterion for the vehicle in Paragraph 4.2. 4.2.の試験を行った際に、4.2.の規定に基づき設置した障害物の少なくとも一部が確認できること。この場合において、5.1.ただし書きの規定を準用する。 When the testing specified in Paragraph 4.2. has been undertaken, at least part of the obstacle set out according to the requirements specified by Paragraph 4.2. shall be visible. In this case, those remarks or notes provided in Paragraph 5.1. shall be applicable.	有・無 Yes・No 適・否 Pass Fail																	
5.3.	4.3.の自動車の判定基準 Judgment criterion for the vehicle in Paragraph 4.3. 4.3.の試験を行った際に、4.3.の規定に基づき設置した障害物の少なくとも一部が確認できること。この場合において、5.1.ただし書きの規定を準用する。	有・無 Yes・No 適・否 Pass Fail																	

(案)

新			旧		
	<u>When the testing specified in Paragraph 4.3. has been undertaken, at least part of the obstacle set out according to the requirements specified by Paragraph 4.3. shall be visible. In this case, those remarks or notes provided in Paragraph 5.1. shall be applicable.</u>				
TRIAS 44-R166-01 <u>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記録及び成績(協定規則第 166 号)</u> <u>【別紙 3 参照】</u>			<u>(新設)</u>		
TRIAS 44(2)-R158-01 後退時車両直後確認装置試験 (協定規則第 158 号) (略) 付表 1 後退時車両直後確認装置試験記録及び成績 (略)			TRIAS 44(2)-R158-01 後退時車両直後確認装置試験 (協定規則第 158 号) (略) 付表 1 後退時車両直後確認装置試験記録及び成績 (略)		
(略)		(略)	(略)		(略)
15.2.1.	要件 <u>附則 9 に規定された条件でテストしたとき、定義された視界が下記のとおり視認できる場合、近接後方視界に関する要件は満たされたとみなすものとする：</u> (a) 第 1 列のテスト対象物(テスト対象物 A、B 及び C) 0.15 m×0.15 m の領域またはテスト対象物の上部が、各テスト対象物の少なくとも 1 つの位置で視認可能であること。 (b) 第 2 列(テスト対象物 D、E 及び F) 及び第 3 列(テスト対象物 G、H 及び I) のテスト対象物 (略) <u>When tested under the conditions defined in Annex 9 the requirement for close-proximity rear-view field of vision shall be considered to be satisfied if the defined field of vision can be seen:</u> (a) For the test objects in the first row (Test objects A, B, and C): <u>A 0.15 m x 0.15 m area located on the side or the top of the test object shall be visible at least one position on each test object.</u>	(略)	15.2.1.	要件 <u>協定規則第 158 号附則 9 に規定された条件でテストしたとき、定義された視界が下記 15.2.1.1. から 15.2.1.6 のいずれかで視認できる場合、近接後方視界に関する要件は満たされたとみなす。</u> (a) 第 1 列のテスト対象物 0.15 m×0.15 m の領域またはテスト対象物の上部が、各テスト対象物の少なくとも 1 つの位置で視認可能であること。 (b) 第 2 列および第 3 列のテスト対象物 (略) <u>When tested under the conditions specified in Annex 9, if the defined field of view is visible in any of the following 15.2.1.1. To 15.2.1.6, the requirements for close-back view are considered met.</u> (a) for the test objects in the first row <u>A 0.15 m x 0.15 m area or the top of the test object shall be visible at least one position on each test object.</u> (b) for the test objects in the second row-and the third row	(略)

(案)

新			旧		
	(b) For the test objects in the second row (<u>Test objects D, E, and F</u>) and the third row (<u>Test objects G, H, and I</u>): (略)			(略)	
(略)			(略)		
15.2.1.4.	本規則に適合する後方視認性手段 (<u>RVCS または その他、ミラー除く</u>) によって。または Via a means of <u>rear visibility (RVCS or other, except mirrors)</u> complying with this UN Regulation; <u>or</u>	(略)	15.2.1.4	本規則に適合する後方視認性手段 (<u>ミラー または RVCS またはその他</u>) Via a means of <u>indirect vision (mirror or RVCS or other)</u> complying with this Regulation	(略)
(略)			(略)		
付表 2 (略)			付表 2 (略)		
付表 3 (略)			付表 3 (略)		
(略)			(略)		
16.1.1.3	<u>作動停止</u> <u>Deactivation</u> 後方視界像は、後退イベント中、運転者が画面を変更するときまで、または車両方向セレクターがリバース位置から外されたとき、もしくは後退イベントが終了するまで、視認可能であり続けること。 画面を変更するとは、他のカメラの画面に切り替えることを意味する。 車両が後退していないときは当該画面を手動でオフに切り替えることができる。 車両が連結装置による連結を検知したときはシステムをオフに切り替えてもよい。 <u>その場合、モニターを使用して他の画面を表示することができる (例: トレーラの後部に取り付けられたカメラの画面)。</u> The rear-view image shall remain visible during the backing event until either, the driver modifies the view, or the vehicle direction selector is no longer in the reverse position or the backing event is finished. Modifying the view means to switch to any other camera views. The view can be manually switched off when the vehicle is not moving rearward. The system may be switched off when the vehicle detects a coupling by means of a coupling device. <u>In that case the monitor may be used to display other views (e.g. view of a</u>	(略)	16.1.1.3.	後方視界像は、後退イベント中、運転者が画面を変更するときまで、または車両方向セレクターがリバース位置から外されたとき、もしくは後退イベントが終了するまで、視認可能であり続けること。 画面を変更するとは、他のカメラの画面に切り替えることを意味する。 車両が後退していないときは当該画面を手動でオフに切り替えることができる。 車両が連結装置による連結を検知したときはシステムをオフに切り替えてもよい。 The rear-view image shall remain visible during the backing event until either, the driver modifies the view, or the vehicle direction selector is no longer in the reverse position or the backing event is finished. Modifying the view means to switch to any other camera views. The view can be manually switched off when the vehicle is not moving rearward. The system may be switched off when the vehicle detects a coupling by means of a coupling device.	(略)

(案)

新			旧		
(略)	<u>rear-mounted camera on a trailer).</u>		(略)		
16.1.3.1	モニターによって定められた大きさは、 <u>目</u> の基準点からの恒久的に妨害なく視認可能であること。バーチャルテストを行ってもよい。 The monitor defined size shall be visible without any <u>permanent</u> obstruction from the ocular reference point. A virtual testing is acceptable.	(略)	16.1.3.1	モニターによって定められた大きさは、 <u>眼</u> の基準点から妨害なく視認可能であること。バーチャルテストを行ってもよい。 The monitor defined size shall be visible without any obstruction from the ocular reference point. A virtual testing is acceptable.	(略)
(略)			(略)		
付表 4			付表 4		
(略)			(略)		
17.1.	システム起動 システムは、後退イベントの開始時に起動されること。適正な機能が妨げられる場合は、システムが自動で停止するか、または運転者が手動でシステムの作動を停止できること。 検知システムは、車両方向セレクターがリバース位置にあるか、または後退イベントが終了していない限り、作動し続けること。車両が連結装置との連結を検知できる場合は、システムをオフに切り替えてもよい。 <u>その場合、情報信号は後方検出状態を知らせるために使用してもよい。</u> System activation The system shall be activated when the backing event starts. If proper functioning cannot be effected, either the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate the system manually. The detection system shall remain active as long as either the vehicle direction selector is in the reverse position or the backing event is not ended. In case the vehicle can detect coupling with a coupling device, the system may be switched off. <u>In that case the information signal may be used for informing the rear detected status.</u>	(略)	17.1.	システム起動 システムは、後退イベントの開始時に起動されること。適正な機能が妨げられる場合は、システムが自動で停止するか、または運転者が手動でシステムの作動を停止できること。 検知システムは、車両方向セレクターがリバース位置にあるか、または後退イベントが終了していない限り、作動し続けること。車両が連結装置との連結を検知できる場合は、システムをオフに切り替えてもよい。 System activation The system shall be activated when the backing event starts. If proper functioning cannot be effected, either the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate the system manually. The detection system shall remain active as long as either the vehicle direction selector is in the reverse position or the backing event is not ended. In case the vehicle can detect coupling with a coupling device, the system may be switched off.	(略)
(略)			(略)		
17.2.1.	(略) The system shall have at least two kinds of information signal selected from <u>acoustic</u> , optical, and haptics.	(略)	17.2.1.	(略) The system shall have at least two kinds of information signal selected from <u>audible</u> , optical, and haptics.	(略)
(略)			(略)		
17.2.2.	(略)	(略)	17.2.2.	(略)	(略)

(案)

新			旧		
	<p><u>Acoustic</u> information</p> <p>When an object is detected in the rear horizontal area as described in paragraph 1.3. of Annex 10. while the reverse gear is selected/engaged, <u>acoustic</u> information in accordance with ISO 15006:2011 shall be given.</p> <p>In presenting <u>acoustic</u> information, the distance may be identified <u>at</u> two or more acoustic signals. These acoustic signals, differentiating distances and detection <u>widths</u>, may be indicated by changing the frequency of the intermittent sound. A faster intermittent sound or continuous sound shall be used as the distance becomes closer.</p>			<p><u>Audible</u> information</p> <p>When an object is detected in the rear horizontal area as described in paragraph 1.3. of Annex 10. while the reverse gear is selected/engaged, <u>audible</u> information in accordance with ISO 15006:2011 shall be given.</p> <p>In presenting <u>audible</u> information, the distance <u>to the target</u> may be identified <u>by</u> two or more acoustic signals. These acoustic signals, differentiating distances and detection <u>width</u> may be indicated by changing the frequency of the intermittent sound. A faster intermittent sound or continuous sound shall be used as the distance becomes closer.</p>	
17.2.3.	<p>(略)</p> <p>Duration of signalling</p> <p>Signalling for an object shall last as long as the object is detected and shall end when the object is no longer detected or when the system is deactivated.</p> <p>To reduce the driver's discomfort, the <u>acoustic</u> signal can be automatically suspended temporarily after a certain time set by the manufacturer has elapsed, provided that the system remains activated. If, while the <u>acoustic</u> signal is automatically suspended temporarily, the distance to the object becomes <u>shorter</u>, the <u>acoustic</u> signal shall be automatically resumed. If the distance to the object becomes longer, the <u>acoustic</u> signal may remain suspended.</p>	(略)	(略)	<p>(略)</p> <p>Duration of signalling</p> <p>Signalling for an object shall last as long as the object is detected and shall end when the object is no longer detected or when the system is deactivated.</p> <p>To reduce the driver's discomfort, the <u>audible</u> signal can be automatically suspended temporarily after a certain time set by the manufacturer has elapsed, provided that the system remains activated. If, while the <u>audible</u> signal is automatically suspended temporarily, the distance to the object becomes <u>short</u>, the <u>audible</u> signal shall be automatically resumed. If the distance to the object becomes longer, the <u>audible</u> signal may remain suspended.</p>	(略)
(略)			(略)		

(案)

新				旧			
TRIAS 46(2)-R160-02 事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号） 1.～2.（略） 付表 1 事故情報計測・記録装置の試験記録及び成績 （略） <u>車両衝突テスト</u> <u>Vehicle impact test</u>				TRIAS 46(2)-R160-01 事故情報計測・記録装置試験（協定規則第 160 号） 1.～2.（略） 付表 1 事故情報計測・記録装置の試験記録及び成績 （略） <u>（新設）</u>			
<u>試験の種類</u> <u>Variation of test</u>	<u>UN 規則 No.94 又は No.137</u> <u>（前面衝突）</u> <u>UN Regulation No.94 or No.137</u> <u>（Frontal collision）</u>			<u>UN 規則 No.95(側面衝突)</u> <u>UN Regulation No.95(Lateral collision)</u>			
<u>衝突速度</u> <u>(km/h)</u> <u>Collision speed</u>							
<u>ずれ量(mm)</u> <u>Deviation from impact point</u>	<u>左右方向</u> <u>Left / Right</u>			<u>前後方向</u> <u>Forward / Backward</u>			
				<u>上下方向</u> <u>Upward / Downward</u>			
	<u>全体</u>	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>全体</u>	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	
	<u>Total</u>	<u>Front Axle</u>	<u>Rear Axle</u>	<u>Total</u>	<u>Front Axle</u>	<u>Rear Axle</u>	
<u>試験自動車重量(kg)</u> <u>Test vehicle weight</u>							
<u>基準質量(設計値)(kg)</u> <u>Reference</u>							

(案)

新							旧						
<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> <u>mass</u> (Design value) </div>													
(略)							(略)						
付表 2							付表 2						
データ要素	記録区間/ 時間	データサン プル率	最小範囲	精度	分解 能	備考	データ要素	記録区間/ 時間	データサン プル率	最小範囲	精度	分解能	備考
(略)							(略)						
乗用ブレーキ、オン/オフ Service brake, on/off	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		乗用ブレーキ、オン/オフ Service brake, on/off	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	/	/	/	
(略)							(略)						
安全ベルトのステータス、運転者 Safety belt status, driver	適/否 Pass/Fail	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		安全ベルトのステータス、運転者 Safety belt status, driver	適/否 Pass/Fail	/	/	/	/	
エアバッグ警告灯 Air bag warning lamp	適/否 Pass/Fail	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		エアバッグ警告灯 Air bag warning lamp	適/否 Pass/Fail	/	/	/	/	
(略)							(略)						
前部エアバッグ展開、単一段階エアバッグの場合は展開時間、または、多段階エアバッグの場合は第1	適/否 Pass/Fail	/	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		前部エアバッグ展開、単一段階エアバッグの場合は展開時間、または、多段階エアバッグの場合は第1	適/否 Pass/Fail	/	/	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	1

(案)

新							旧						
段階 Frontal air bag deployment, time to deploy, in the case of a single stage air bag, or time to first stage deployment, in the case of a multi-stage air bag, front passenger.							段階 Frontal air bag deployment, time to deploy, in the case of a single stage air bag, or time to first stage deployment, in the case of a multi-stage air bag, front passenger.						
(略)							(略)						
イベント1から2までの時間 Time from event 1 to 2	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	適/否 Pass/Fail		イベント1から2までの時間 Time from event 1 to 2	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail 1		適/否 Pass/Fail 1	
完全ファイルの記録 (有無) Complete file recorded (yes, no)	適/否 Pass/Fail		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		完全ファイルの記録 (有無) Complete file recorded (yes, no)	適/否 Pass/Fail					
(略)							(略)						
デルタV、横方向 Delta-V, lateral	適/否 Pass/Fail	<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		デルタV、横方向 Delta-V, lateral	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail 1	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail 1	
(略)							(略)						

(案)

新						旧							
安全ベルト のステータ ス、助手席 乗員 Safety belt status, front passenger	適/否 Pass/Fail		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		<u>適/否</u> <u>Pass/ Fail</u>		安全ベルト のステータ ス、助手席 乗員 Safety belt status, front passenger	適/否 Pass/Fail					
助手席用エ アバッグ抑 制ステータ ス Passenger air bag suppression status	適/否 Pass/Fail		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		<u>適/否</u> <u>Pass/ Fail</u>		助手席用エ アバッグ抑 制ステータ ス Passenger air bag suppression status	適/否 Pass/Fail					
(略)						(略)							
シートトラ ック位置ス イッチ、最 前部、ステ ータス、運 転者 Seat track position switch, foremost, status, driver.	適/否 Pass/Fail		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		<u>適/否</u> <u>Pass/ Fail</u>		シートトラ ック位置ス イッチ、最 前部、ステ ータス、運 転者 Seat track position switch, foremost, status, driver.	適/否 Pass/Fail					
シートトラ ック位置ス イッチ、最 前部、ステ ータス、助 手席乗員 Seat track position switch,	適/否 Pass/Fail		<u>適/否</u> <u>Pass/Fail</u>		<u>適/否</u> <u>Pass/ Fail</u>		シートトラ ック位置ス イッチ、最 前部、ステ ータス、助 手席乗員 Seat track position switch,	適/否 Pass/Fail					

(案)

新							旧							
foremost, status, front passenger.							foremost, status, front passenger.							
乗員サイズ分類、運転者 Occupant size classification, driver	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/ Fail		乗員サイズ分類、運転者 Occupant size classification, driver	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail				
乗員サイズ分類、助手席乗員 Occupant size classification, front passenger	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/ Fail		乗員サイズ分類、助手席乗員 Occupant size classification, front passenger	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/Fail				
(略)							(略)							
トラクションコントロールステータス Traction Control Status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail		適/否 Pass/ Fail		トラクションコントロールステータス Traction Control Status	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/ Fail		
(略)							(略)							
車両ロールレート Vehicle roll rate	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/ Fail	適/否 Pass/ Fail		<u>(新設)</u>							
(略)							(略)							
クルーズコントロール Cruise Control	適/否 Pass/Fail	適/否 Pass/Fail			適/否 Pass/ Fail		<u>(新設)</u>							

(案)

新							旧
<u>ステータス</u>					<u>Fail</u>		
<u>Cruise</u>							
<u>Control</u>							
<u>System</u>							
<u>status</u>							
TRIAS 48-R157- <u>02</u> 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号） 1. ～3.（略） <u>（削除）</u> <u>付表 1～附則 6</u> <u>【別紙 4 参照】</u>							TRIAS 48-R157- <u>01</u> 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号） 1. ～3.（略） <u>付表 1～附則 5 付録 2</u> <u>（新設）</u>

(案)

新	旧																																																																																																										
<p>TRIAS 99-002-<u>02</u></p> <p style="text-align: center;">最高速度試験</p> <p>1. ～5. (略) 図 1 (略) 図 2 (略) 付表</p> <p style="text-align: center;">最高速度の試験記録及び成績</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:30%;"><u>試験期日</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>試験場所</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>試験担当者</u></td><td></td></tr> </table> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:30%;"><u>車名・型式(類別)</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>車台番号</u></td><td></td></tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>前軸</u></td> <td style="text-align: center;"><u>後軸</u></td> <td style="text-align: center;"><u>合計</u></td> </tr> <tr><td><u>車両総重量(諸元値)W(kg)</u></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td><u>車両総重量(実測値)(kg)</u></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td><u>タイヤサイズ(呼び)</u></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td><u>タイヤ空気圧諸元値(kPa)</u></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td><u>変速比・減速比</u></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p>2. 試験条件</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:30%;"><u>助走距離(m)</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>天候</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>風向・風速(m/s)</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>試験路面</u></td><td></td></tr> </table> <p>3. 試験機器</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:30%;"><u>区間時間測定装置</u></td><td></td></tr> <tr><td><u>速度測定装置</u></td><td></td></tr> </table> <p>4. 試験記録</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;"><u>別紙参照</u></td></tr> </table> <p>5. 備考</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> </table>	<u>試験期日</u>		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>		<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>			<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>	<u>車両総重量(諸元値)W(kg)</u>				<u>車両総重量(実測値)(kg)</u>				<u>タイヤサイズ(呼び)</u>				<u>タイヤ空気圧諸元値(kPa)</u>				<u>変速比・減速比</u>				<u>助走距離(m)</u>		<u>天候</u>		<u>風向・風速(m/s)</u>		<u>試験路面</u>		<u>区間時間測定装置</u>		<u>速度測定装置</u>		<u>別紙参照</u>				<p>TRIAS 99-002-<u>01</u></p> <p style="text-align: center;">最高速度試験</p> <p>1. ～5. (略) 図 1 (略) 図 2 (略) 付表</p> <p style="text-align: center;">最高速度の試験記録及び成績</p> <p><u>試験期日</u> <u>年</u> <u>月</u> <u>日</u> <u>試験場所</u> <u>試験担当者</u> _____</p> <p>◎試験自動車</p> <table style="width:100%;"> <tr> <td style="width:30%;"><u>車名・型式(類別)</u></td> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:20%;"><u>車台番号</u></td> <td style="width:30%;"></td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量 諸元値(W)</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> <td><u>軸重 諸元値(前輪)</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> <tr> <td><u>実測値</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> <td style="text-align: center;"><u>(後軸)</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>実測値(前輪)</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>(後軸)</u></td> <td style="text-align: center;">kg</td> </tr> <tr> <td><u>タイヤサイズ</u></td> <td style="text-align: center;"><u>前輪</u></td> <td><u>タイヤ空気圧諸元値</u></td> <td style="text-align: center;"><u>前輪</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>後輪</u></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>後輪</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">kPa</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">kPa</td> </tr> <tr> <td><u>変速比</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>減速比</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>助走距離</u></td> <td style="text-align: center;">m</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><u>天候</u></td> <td></td> <td><u>風向</u></td> <td style="text-align: center;"><u>風速</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">m/s</td> </tr> </table>	<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>		<u>車両総重量 諸元値(W)</u>	kg	<u>軸重 諸元値(前輪)</u>	kg	<u>実測値</u>	kg	<u>(後軸)</u>	kg			<u>実測値(前輪)</u>	kg			<u>(後軸)</u>	kg	<u>タイヤサイズ</u>	<u>前輪</u>	<u>タイヤ空気圧諸元値</u>	<u>前輪</u>		<u>後輪</u>		<u>後輪</u>				kPa				kPa	<u>変速比</u>				<u>減速比</u>				<u>助走距離</u>	m			<u>天候</u>		<u>風向</u>	<u>風速</u>				m/s
<u>試験期日</u>																																																																																																											
<u>試験場所</u>																																																																																																											
<u>試験担当者</u>																																																																																																											
<u>車名・型式(類別)</u>																																																																																																											
<u>車台番号</u>																																																																																																											
	<u>前軸</u>	<u>後軸</u>	<u>合計</u>																																																																																																								
<u>車両総重量(諸元値)W(kg)</u>																																																																																																											
<u>車両総重量(実測値)(kg)</u>																																																																																																											
<u>タイヤサイズ(呼び)</u>																																																																																																											
<u>タイヤ空気圧諸元値(kPa)</u>																																																																																																											
<u>変速比・減速比</u>																																																																																																											
<u>助走距離(m)</u>																																																																																																											
<u>天候</u>																																																																																																											
<u>風向・風速(m/s)</u>																																																																																																											
<u>試験路面</u>																																																																																																											
<u>区間時間測定装置</u>																																																																																																											
<u>速度測定装置</u>																																																																																																											
<u>別紙参照</u>																																																																																																											
<u>車名・型式(類別)</u>		<u>車台番号</u>																																																																																																									
<u>車両総重量 諸元値(W)</u>	kg	<u>軸重 諸元値(前輪)</u>	kg																																																																																																								
<u>実測値</u>	kg	<u>(後軸)</u>	kg																																																																																																								
		<u>実測値(前輪)</u>	kg																																																																																																								
		<u>(後軸)</u>	kg																																																																																																								
<u>タイヤサイズ</u>	<u>前輪</u>	<u>タイヤ空気圧諸元値</u>	<u>前輪</u>																																																																																																								
	<u>後輪</u>		<u>後輪</u>																																																																																																								
			kPa																																																																																																								
			kPa																																																																																																								
<u>変速比</u>																																																																																																											
<u>減速比</u>																																																																																																											
<u>助走距離</u>	m																																																																																																										
<u>天候</u>		<u>風向</u>	<u>風速</u>																																																																																																								
			m/s																																																																																																								

(案)

新									旧						
別紙															
走行方向	試験回数	測定距離(m)	標点間又は区間の走行時間(s)			速度(km/h)			試験回数	走行向	標点	測定距離 m	区間時間 s	速度 km/h	備考
			第1- 第2	第1- 第3	区間	第1- 第2	第1- 第3	区間							
	1														
	2														
	3														
	4														
	5														
	1														
	2														
	3														
	4														
	5														
平均									平均						
最高速度(km/h) 観察結果									最高速度 観察結果 km/h						
備考									備考						
<u>TRIAS 99-020(1)-01</u> 燃料消費率試験 (天然ガス重量車) (略)									<u>TRIAS 99-020-02</u> 燃料消費率試験 (天然ガス重量車) (略)						
<u>TRIAS 99-020(2)-01</u> 天然ガス重量車燃料消費率試験 (JH25 モード) 【別紙5参照】									<u>(新設)</u>						

附則(令和5年6月5日規程第3号)

この規程は、令和5年6月5日から施行する。

付表5-1

Attached table5-1

附則8

Annex8

クラスC1のアイスグリップタイヤに対するアイス性能試験の記録及び成績
Test result of ice performance for ice grip tyre of class C1

記名日 Signed date		試験担当者 Tested by	
--------------------	--	--------------------	--

1. 試験機器

Test equipment

速度測定装置 Speed measuring device	
距離測定装置 Distance measuring device	
信号処理及び記録システム Signal conditioning and recording system	

2. 試験タイヤ

Test tyre

試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準タイヤ SRTT	1	2
タイヤのメーカー名、ブランド名または商標 The manufacturer's name or the Brand name/trademark			
タイヤの取引表示または商用名(ブランド名または商標と一致する場合は要求されない) The trade description/commercial name (not required when it coincides with the brand name/trademark)			
パターン Pattern			
タイヤの呼び/LI・SS Designation/LI・SS			
用途カテゴリー Category of use			
強化タイヤの表示 Indication of reinforced tyre			
トラクションタイヤの表示 Indication of traction tyre			
シビアスノータイヤの表示 Indication of "Alpine" symbol			

3. 試験結果

Test result

試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準タイヤ SRTT	1	2
$d_{m,adj}(R)$			
アイスグリップ指数	1.00		
判定 Judgment			

付表5-2
Attached table5-2
附則8
Annex8

クラスC1のアイスグリップタイヤに対するアイス性能試験の記録及び成績
Test result of ice performance for ice grip tyre of class C1

試験日 Test date		試験担当者 Tested by	
試験場所 Test site			

	テスト開始時 At start of test	テスト終了時 At end of test
天候 Weather		
周囲温度 Ambient temperature		
氷の温度 Ice Temperature		

1. 試験用車両

Test vehicle

車名・型式 Make・Type			
原動機最高出力 Maximum power of engine		リムアダプターまたはスペーサー rim adapter or spacer	

2. 試験機器

Test equipment

速度測定装置 Speed measuring device	
距離測定装置 Distance measuring device	
信号処理及び記録システム Signal conditioning and recording system	

3. 試験タイヤ

Test tyre

試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準タイヤ SRTT	1	2
タイヤのメーカー名、ブランド名または商標 The manufacturer's name or the Brand name/trademark			
タイヤの取引表示または商用名(ブランド名または商標と一致する場合は要求されない) The trade description/commercial name (not required when it coincides with the brand name/trademark)			
パターン Pattern			
タイヤの呼び/LI・SS Designation/LI・SS			
タイヤクラス Tyre class			
用途カテゴリー Category of use			
シビアスノータイヤの表示 Indication of "Alpine" symbol			
試験リムコード幅 Test rim width code			
試験荷重 Test load (kg)	前方 Front	左側/右側 Left/Right	
	後方 Rear	左側/右側 Left/Right	
タイヤ負荷率 Load-on-tyre rate (%)	前方 Front	左側/右側 Left/Right	
	後方 Rear	左側/右側 Left/Right	
試験空気圧(冷間時) Test inflation pressure (cold) (kPa)			

4. 試験結果
Test result

走行番号 Run number	基準タイヤ SRTT	1	2	基準タイヤ SRTT
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
$d_{m,ave}$ (m/s ²)				
σ_d				
CV _d				
CV _{al} (d _m)				
$d_{m,adj}(R)$ (m/s ²)				
アイスグリップ指数 Ice grip index	1.00			
備考 Remarks				

付表6-1
Attached table6-1
附則9
Annex9

摩耗タイヤ準備レポート
Worn tyre preparation report

1. 試験日及び試験場所
Test date, Test site

試験日 Test date		試験担当者 Tested by	
------------------	--	--------------------	--

2. 試験タイヤ
Test tyre

バッフィング日 Date of buffing	
メーカー manufacturer	
ブランド Brand	
取引表示/商用名 Trade description/commercial name	
タイヤの呼び/LI・SS Designation/LI・SS	
リム幅 Rim width	
空気圧 Inflation pressure	
製造週 Week of manufacture	
タイヤ識別コード Tyre identification code	

溝の深さ Groove depth	中央ゾーン内 (はい/いいえ) in central zone (yes/no)	円周上の位置 Circumferential locations			
		1	2	3	4
横方向の位置 Transversal locations	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				

中央ゾーンの溝の平均深さ Average groove depth in central zone	
--	--

表面粗さプロフィールの絶対値の平均高さ Arithmetical mean height of the absolute values of the roughness profile		セクション Sections			
		1	2	3	4
横方向の位置 Trans. Loc.	1(右/right)				
	2(中央/center)				
	3(左/left)				
平均 Average					

表面粗さプロフィールの算術平均高さの平均 Average of the arithmetical mean height of the absolute values of the roughness profiles	
---	--

付表6-2
Attached table6-2
附則9
Annex9

摩耗状態のタイヤに関するウェットグリップ試験の記録及び成績
Test result of wet grip index for tyres in worn state

1. 試験日及び試験場所
Test date, Test site

試験日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by	
------------------	--	-------------------	--	--------------------	--

2. 試験用車両及び試験機器
Test vehicle, Test equipment

車名・型式 Make・Type			
速度測定装置 Speed measuring device		制動力測定トランスデューサー Braking force-measuring transducers	
垂直負荷測定トランスデューサー Vertical load-measuring transducer		信号処理及び記録システム Signal conditioning and recording system	

3. 試験走行路
Test track

テクスチャ深さ Texture depth (mm)	
路面の湿潤摩擦特性を測定する方法 Methods to measure the wetted frictional properties of the surface	
水深 Water depth (mm)	

4. 試験タイヤ
Test tyre

試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準タイヤ SRTT	1	2	3
タイヤのメーカー名、ブランド名または商標 The manufacturer's name or the Brand name/trademark				
タイヤの取引表示または商用名(ブランド名または商標と一致する場合は要求されない) The trade description/commercial name (not required when it coincides with the brand name/trademark)				
パターン Pattern				
タイヤの呼び/LI・SS Designation/LI・SS				
タイヤクラス Tyre class				
用途カテゴリー Category of use				
強化タイヤの表示 Indication of reinforced tyre				
トラクションタイヤの表示 Indication of traction tyre				
シビアスノータイヤの表示 Indication of "Alpine" symbol				
アイスグリップタイヤの表示 Indication of "Ice grip" symbol				

5. トレーラー法による試験結果

Test result of trailer method

試験タイヤ番号 Test tyre No.	基準タイヤ SRTT	1	2	3	基準タイヤ SRTT
気温 Ambient temp. (°C)					
ウェット路面温度 Wet surface temp. (°C)					
試験リムサイズ Test rim size					
試験荷重 Test load (N)					
試験空気圧(冷間時) Test inflation pressure (cold) (kPa)					
μ peak測定値 mu peak measured	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
μ peak平均値 mu peak average value					
標準偏差 Standard deviation					
変動係数 Coefficient of variation					
平均制動力係数の算術平均 CV _{al} (μ _{peak})					
μ peak,corr					
μ peak,adj					
ウェットグリップ指数 Wet grip index					
判定 Judgment					
備考 Remarks					

6. 実車法による試験結果

Test result of passenger car method

試験タイヤ番号 Test tyre No.		基準タイヤ SRTT		1		2		3		基準タイヤ SRTT	
気温 Ambient temp. (°C)											
ウェット路面温度 Wet surface temp. (°C)											
試験リムサイズ Test rim size											
前輪の空気圧 Front axle pressure (kPa)											
後輪の空気圧 Rear axle pressure (kPa)											
前輪の負荷 Front axle load (kg)											
後輪の負荷 Rear axle load (kg)											
		制動距離 Braking distance (m)	制動力係数 BFC	制動距離 Braking distance (m)	制動力係数 BFC	制動距離 Braking distance (m)	制動力係数 BFC	制動距離 Braking distance (m)	制動力係数 BFC	制動距離 Braking distance (m)	制動力係数 BFC
測定 Measurement	1										
	2										
	3										
	4										
	5										
	6										
BFC _{ave}											
標準偏差 Standard deviation											
変動係数 Coefficient of variation											
平均制動力係数の算術平均 CVal(μ_{peak})		/		/		/		/		/	
温度補正済み平均制動力係数 BFC _{ave,corr}		/		/		/		/		/	
調整済み平均制動力係数 BFC _{adj}		/		/		/		/		/	
ウェットグリップ指数 Wet grip index (%)		/		/		/		/		/	
判定 Judgment											
備考 Remarks											

TRIAS 21-R167-01

直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号）

1. 総則

直接視界試験（協定規則第 167 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 167 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には斜線を引くこと。
- 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。

付表

直接視界に係る自動車(大型車)の試験記録及び成績(協定規則第167号)

(Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision Test Data Record Form)

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

1. 試験自動車及び装置の型式

Test vehicle and Device

自動車の車名及び型式(類別) Make and Type(variant)		
車台番号 Chassis No.		
ステアリングハンドルの位置 Position of steering handle		
車高調整装置 Adjustment device for vehicle height		
ステアリングハンドルの調整装置 Adjustment device for steering handle		
V2ポイントの中心補正 Corrections of the center of V2 point		附則5参照 See Annex5
視認可能体積の数値化 Quantifying the visible volume		
視界に影響する直前鏡等の有無 Presence or absence of a front mirror, etc., that affects visibility		

2. 試験機器

Test equipment

試験機器 Test equipment	メーカー・型式・シリアル番号 Mnufacture・Type・Serial number	検定日 Test date	検定有効日 Expiry date

3. 備考

Remarks

4. 試験成績

Test results

5.	仕様 Specifications			
5.1.	一般仕様 General specifications			
5.1.1.	視認可能体積は、本則6項で定める手順により数値化するものとする。 The visible volume shall be quantified according to the procedures defined in paragraph 6.	適 / 否 Pass Fail		
5.1.2.	車両が3つ以上のAピラーを備える場合には、ニアサイド、フロントおよびオフサイドの視認可能体積間の境界を形成するいずれか2つのピラーを車両メーカーが選択することができる。 Where a vehicle is equipped with more than two A-pillars, then the vehicle manufacturer may select which two pillars will form the boundaries between the nearside, front and offside visible volumes.	適 / 否 Pass Fail		
5.2.	性能要件 Performance requirements			
5.2.1.	附則5に記載の基準一覧表に従い、車両を以下の3つのレベルの中の1つに割り当てるものとする： Vehicles shall be assigned into one of the following three levels in accordance with the table of criteria contained in Annex 5:	適 / 否 Pass Fail		
5.2.1.1.	レベル 1: 頻繁に市街地を走行する車両 Level 1: Vehicles that often travel in urban areas;	有 / 無 Yes No		
5.2.1.2.	レベル 2: 市街地を走行することもあるが、特定の運用上の制限がある車両 Level 2: Vehicles that sometimes travel in urban areas but have specific operational limitations;	有 / 無 Yes No		
5.2.1.3.	レベル 3: 市街地に入ることがほとんどない車両 Level 3: Vehicles that seldom enter urban areas.	有 / 無 Yes No		
5.2.2.	各レベルの車両は、表1に記載の当該レベルと関連づけられた限界値を超える視認可能体積を達成するものとする。 Vehicles of each level shall achieve visible volumes in excess of the limit values associated with that level as laid down in Table 1.	適 / 否 Pass Fail		
	表1 視認可能体積の最小値 Table 1 Minimum Values of Visible Volume	前方視界の最小体積(m ³) Minimum Volume (m ³) of Direct Vision		
		レベル1 Level1	レベル2 Level2	レベル3 Level3
	ニアサイド視認可能体積 Nearside Visible Volume	3.4	規定なし Not Specified	規定なし Not Specified
	フロント視認可能体積 Front Visible Volume	1.8	1.0	1.0
	オフサイド視認可能体積 Offside Visible Volume	2.8	規定なし Not Specified	規定なし Not Specified
	全視認可能体積 Total Visible Volume	11.2	8.0	7.0
5.2.2.1.	附則5 2項に定める基準を満たす車両は、6項に定義された視認可能体積の数値化を行うことなく、当該の限界値に適合するとみなすものとする。 Vehicles that meet the criteria laid down in paragraph 2. of Annex 5 shall be deemed to comply with the relevant limit without undertaking the quantification of visible volume as defined in paragraph 6.	適 / 否 Pass Fail		

4. 試験成績

Test results

5.	仕様 Specifications	
5.3.	<p>車両がフロント方向の限界値を満たすことができない理由として、たとえばAピラー同士の間隔が従来の設計よりも近接しているような革新的設計が原因であることを実証できる場合には、以下の要件に加えて他のすべての当該限界基準に合格すれば、その車両を適合とみなすことができる。これは、5個のテスト対象物を車両のニアサイド面とオフサイド面の間に等間隔で配置することによって実証されるものとする。それらのテスト対象物を縦断面内で動かし、いずれかのウインドウ／ガラス領域を通して対象物の上端が点E2からわずかに視認できる位置まで移動させるものとする。テスト対象物は、直径30 mm、高さ1.40 mのポールとする。VRUの肩部を表すマーカ一点は、縦断面内で、ポールの中心よりも0.130 mだけ車両に近づけた位置とする。上端がわずかに視認できる位置の各ポールについて、縦断面内における車両のフロント面と肩部マーカ一点の平均距離を計算するものとする。肩部マーカ一点がフロント面の後方に位置するテスト対象物については、平均値の計算に0.0 mの距離を用いるものとする。平均距離は、下記の値以下であるものとする：</p> <p>If it can be demonstrated that the reason that a vehicle cannot meet the limit to the front is because of an innovative design, for example where the A-pillars are closer together than in a conventional design, then the vehicle may be deemed to comply if it passes all other applicable limits in addition to the following requirement. This shall be demonstrated by positioning five test objects with equidistant spacing between the vehicle nearside and offside planes. The test objects shall be moved in the longitudinal plane until they are positioned such that the top of the object is just visible from the point E2, through any window/glazed area. The test object shall be a 1.40 m tall pole of 30 mm diameter. A marker point representing a VRU shoulder shall be positioned 0.130 m closer to the vehicle, in the longitudinal plane, than the centre of the pole. The average distance in the longitudinal plane between the vehicle frontal plane and the shoulder marker point for each pole when it is just visible, shall be calculated. For any test object where the shoulder marker point lies to the rear of the frontal plane, a distance of 0.0 m shall be used to calculate the average. The average distance shall be equal to or less than:</p>	有／無 Yes No 適／否 Pass Fail
5.3.1.	レベル1 Level 1: 1.65m	有／無 Yes No
5.3.2.	レベル2 Level 2: 1.97m	有／無 Yes No
5.3.3.	レベル3 Level 3: 1.97m	有／無 Yes No

4. 試験成績

Test results

6.	試験手順 Test Procedure	
6.1.	試験条件 Test Condition	
6.1.1.	アスファルト又はコンクリート構造の平坦な乾燥路面上で試験を行うものとする。 The test shall be performed on a flat, dry surface of asphalt or concrete construction.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.	周囲温度は0°Cから45°Cの間とする。 The ambient temperature shall be between 0° C and 45° C.	適 / 否 Pass Fail
6.1.3.	視界の数値化のために使用する目標物を可視光カメラによって正しく観察できることが明らかな視認性条件の下で試験を実行するものとする。 The test shall be performed under visibility conditions that clearly allows targets used to quantify the field of view to be correctly observed by a visible light camera.	適 / 否 Pass Fail
6.2.	車両条件 Vehicle conditions	
6.2.1.	被験車両は、直接視界に関して同一型式の中の最悪ケース車両であるものとする。 The subject vehicle shall be the worst-case vehicle of its type in respect of Direct Vision.	適 / 否 Pass Fail
6.2.2.	非積載シャシーキャブ(車体なし)の場合の自動車製作者等想定高さ、車両に技術的最大許容設計値まで荷重したときの自動車製作者等想定高さを基準とし、アクセルヒールポイントの地表面からの高さがその中間点よりも下がらない位置で被験車両を評価するものとする。 The subject vehicle shall be assessed with the accelerator heel point positioned at a height from the ground that is no lower than the midpoint between the height that the manufacturer calculates it would be at for an unladen chassis cab (without body) and that which the manufacturer calculates it would be at when the vehicle is loaded to its technically permissible design maximum.	適 / 否 Pass Fail
6.2.2.1.	Hポイントマネキンを使用し、推奨規格SAE J1100 Rev. 2009に従ってアクセルヒールポイントを測定するものとする。フット角(A46)は、HポイントマネキンをRポイントに位置させた状態で最低限87°とする。Rポイントとかがかと間の垂直距離(H30)が405 mmより大きい車両については、自動車製作者等の規定に従ってアクセルペダルを押下してもよい。押下されたペダルを使用する場合、足はアクセルペダル上で平らであるものとする。 The Accelerator Heel Point shall be measured in accordance with Recommended Practice SAE J1100 Rev. 2009 using the H-Point Manikin. The foot angle (A46) shall be at a minimum of 87° when the H-Point manikin is positioned at the R-Point. For vehicles with R-Point to heel vertical (H30) greater than 405 mm, the accelerator pedal may be depressed as specified by the manufacturer. If the depressed pedal is used, the foot must be flat on the accelerator pedal.	適 / 否 Pass Fail
6.2.3.	車両キャブは、所定の取付け角度に位置させるものとする。 The vehicle cab shall be positioned at the intended mounting angle.	適 / 否 Pass Fail
6.2.4.	ステアリングホイールは、すべての調整軸を考慮し、可能範囲の中心に配置するものとする。 The steering wheel shall be located in the centre of the possible range, considering all axes of adjustment.	適 / 否 Pass Fail
6.2.5.	間接視界装置(該当する場合)は、協定規則第46号による視野要件を満たすように調節するものとする。 Devices for indirect vision (where applicable) shall be adjusted to meet the fields of vision required by UN Regulation No. 46.	有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

6.	試験手順 Test Procedure	
6.2.6.	乗員席(装備時): Passenger seat (if fitted):	
6.2.6.1.	さまざまな乗員席設計の指定が可能な車両の場合、評価用に選択されるシートは自動車製作者等の判断によるものとする。 For vehicles where a range of passenger seat designs may be specified, the seat selected for evaluation shall be at the discretion of the manufacturer.	適 / 否 Pass Fail
6.2.6.2.	シート位置が調節可能な場合は、その乗員席を垂直から18°の背もたれ角度にしたときの最後方でもっとも低い位置に設定するものとする。 If the position of the seat is adjustable the passenger seat shall be placed at its rearmost lowest position with a backrest angle of 18° from vertical.	適 / 否 Pass Fail
6.2.6.3.	選択された乗員席が折り畳み式の場合は、自動車製作者等の判断により、そのシートの使用時(展開)又は非使用時(格納)位置で車両を評価することができる。選択された1つのシート位置が評価全体を通して適用されるものとする。 Where the selected passenger seat is foldable, the vehicle may be assessed with the seat in the in-use (deployed) or the not-in-use (stowed) position at the discretion of the manufacturer. The single selected seat position shall be applied throughout the whole assessment.	適 / 否 Pass Fail
6.2.6.4.	アームレストが調節可能な場合は、自動車製作者等の判断により、その使用時(展開)又は非使用時(格納)位置で評価することができる。 Where armrests are adjustable these may be in the in-use (deployed) or the not-in-use (stowed) position at the discretion of the manufacturer.	適 / 否 Pass Fail
6.2.6.5.	ヘッドレストは、設置時の通常使用に適した最も低い位置とし、使用中でないときの格納のみを目的として設けられた位置ではないものとする。 Head restraints shall be in the lowest position suitable for normal use in service. They shall not be in a position provided solely for stowage when not in use.	適 / 否 Pass Fail
6.3.	視認可能体積の数値化 Quantifying the visible volume	
6.3.1.	附則6に定める物理的試験方法により、視認可能体積を間接的に数値化することができる。この方法では、体積の代用として複数平面上のグリッド線の長さを測定し、それを数学的に変換する。この方法はあらゆる設計に対して完全な相関性を有しておらず、そのことを踏まえて0.10 m ³ の許容差が認められるものとする。この値は、物理的試験方法の実行における測定許容差又は試験車両の製造における製造許容差に相当するものではない。 The visible volume can be quantified indirectly via the physical test method defined in Annex 6. This method measures the length of gridlines on multiple planes as a proxy for volume and converts this mathematically. A tolerance of 0.10 m ³ shall be allowed to account for the fact that this method does not correlate perfectly for all designs. This value does not account for measuring tolerances in the execution of the physical test method or for manufacturing tolerances in the construction of the test vehicle.	附則6 Annex6 有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail
6.3.2.	或いは、附則7に定める数値試験方法により、又は少なくともその方法と同程度の正確さで結果が得られることを認可当局が納得するように自動車製作者等が実証できる数値的方法により、視認可能体積を直接的に数値化することができる。 Alternatively, the visible volume can be quantified directly via a numerical test method as defined in Annex 7, or any numerical method which the manufacturer can demonstrate to the satisfaction of the approval authority produces results at least as accurate as the method defined in Annex 7.	附則7 Annex7 有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

6.	試験手順 Test Procedure	
6.4.	自動車製作者等及び認可当局の判断により数値的方法の正確さを実証するために用いることができる1つの方法例に相当するものとして、汎用キャブの詳細および許容差の推奨値を附則7に示す。 Annex 7 provides details of a generic cab and suggested tolerance values that represent one example method that can be used, at the discretion of the manufacturer and approval authority, to demonstrate the accuracy of numerical methods.	適 / 否 Pass Fail

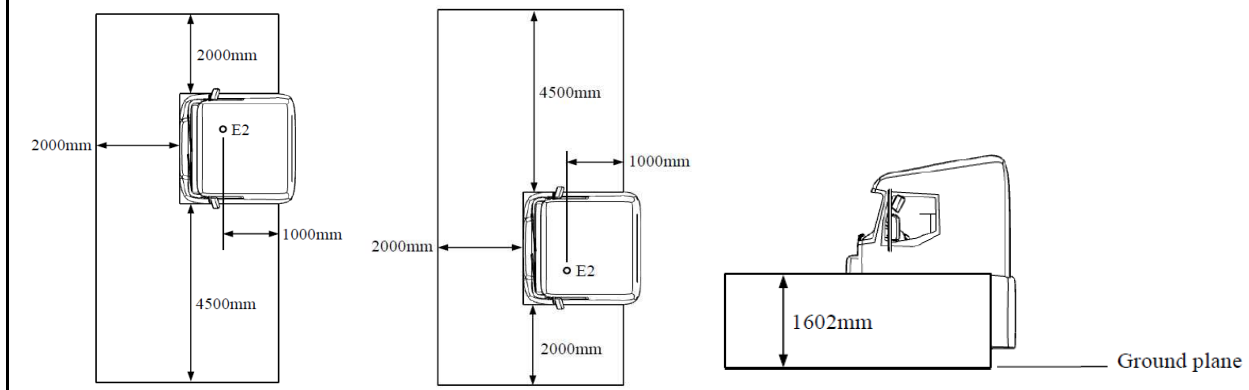
4. 試験成績

Test results

附則4 Annex4	評価体積 Assessment Volume	
1.	<p>評価体積は、車両のフロント、ニアサイドおよびオフサイド面ならびに評価ゾーンの水平および垂直境界の間の空間体積として定義されるものとする。評価ゾーンは以下のとおり定義され、これを図1に図解する。</p> <p>The assessment volume shall be defined as the volume of space between the frontal, nearside and offside plane of the vehicle and the horizontal and vertical boundaries of the assessment zone as defined below and illustrated in Figure 1.</p>	
1.1.	<p>評価ゾーンの前境界は、車両のフロント面と平行な平面によって形成され、車両のフロント面の前方2,000mm に位置するものとする。</p> <p>The forward boundary of the assessment zone shall be formed by a plane parallel to the vehicle frontal plane and positioned 2,000 mm forward of the vehicle frontal plane.</p>	適 / 否 Pass Fail
1.2.	<p>評価ゾーンのニアサイド境界は、車両のニアサイド面に平行な平面によって形成され、そのニアサイド方向に4,500mm 離隔して位置するものとする。</p> <p>The nearside boundary of the assessment zone shall be formed by a plane parallel to the vehicle nearside plane and positioned 4,500 mm further to its nearside.</p>	適 / 否 Pass Fail
1.3.	<p>評価ゾーンのオフサイド境界は、車両のオフサイド面に平行な平面によって形成され、そのオフサイド方向に2,000mm 離隔して位置するものとする。</p> <p>The offside boundary of the assessment zone shall be formed by a plane parallel to the vehicle offside plane and positioned 2,000 mm further to its offside.</p>	適 / 否 Pass Fail
1.4.	<p>評価ゾーンの後方境界は、車両のフロント面と平行な平面によって形成され、運転者のアイポイント(E2)の後方1,000 mmに位置するものとする。</p> <p>The rearward boundary of the assessment zone shall be formed by a plane parallel to the vehicle frontal plane and positioned 1,000 mm behind the driver's eyepoint (E2).</p>	適 / 否 Pass Fail
1.5.	<p>評価ゾーンの垂直境界は、地表面および地表面に平行な平面によって形成され、ただし地上高1,602 mmに位置するものとする。</p> <p>The vertical boundaries of the assessment zone shall be formed by the ground plane and a plane parallel to the ground plane but positioned 1,602 mm above the ground.</p>	適 / 否 Pass Fail


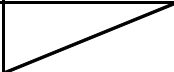

図1 カテゴリーN3の車両を例とした視体積評価の定義

Figure 1 Definition of the Assessment Volume, Based on a Category N3 Vehicle as an Example



4. 試験成績

Test results

<p>附則5 Annex5</p>	<p>直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法 Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods</p>	
<p>1.</p>	<p>直接視界レベルの割り当ては表1によるものとする。 Assignment of direct vision levels shall be according to Table 1.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>2.</p>	<p>適合の代替的実証の使用可能条件 Eligibility for use of the alternative demonstration of compliance</p>	
<p>2.1.</p>	<p>自動車製作者等の選択によるものとして、協定規則第46号によるクラスV又はVIのいずれのミラーも装備していないカテゴリM2およびN2の車両は、2.1.1項又は2.1.2項に定める条件の少なくとも1つを満たすとき、当該要件に適合するとみなされるものとする： Subject to the choice of the manufacturer, vehicles of category M2 and N2 not equipped with either mirrors of Class V or VI according to UN Regulation No. 46 shall be deemed to comply with the requirements when at least one of the conditions defined in paragraph 2.1.1. or 2.1.2. are met:</p>	<p>有 / 無 Yes No 適 / 否 Pass Fail</p>
<p>2.1.1.</p>	<p>2.1.1.1に説明する手順に従って測定したとき、地表面からのベルトラインの垂直距離が1,450 mmよりも低いか、又は車両のベルトラインとアイポイント間の垂直距離が260 mmより大きい。その場合、車両は併せて2.1.1.2項の規定を満たさなければならない。 When measured according to the procedure described in 2.1.1.1. the vertical distance of the beltline from ground is lower than 1,450 mm or the vertical distance between the beltline of the vehicle and the eye point is greater than 260 mm. In these cases, the vehicle must additionally meet the provisions of paragraph 2.1.1.2.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
		

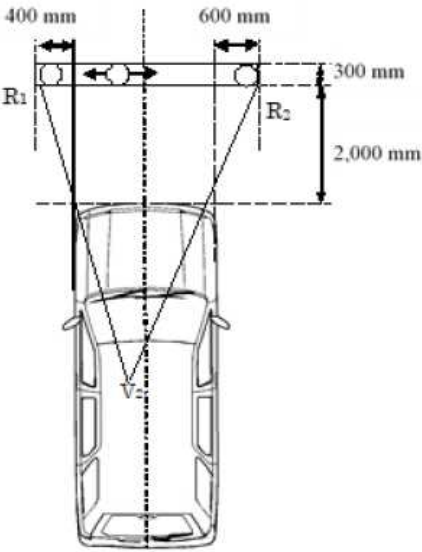
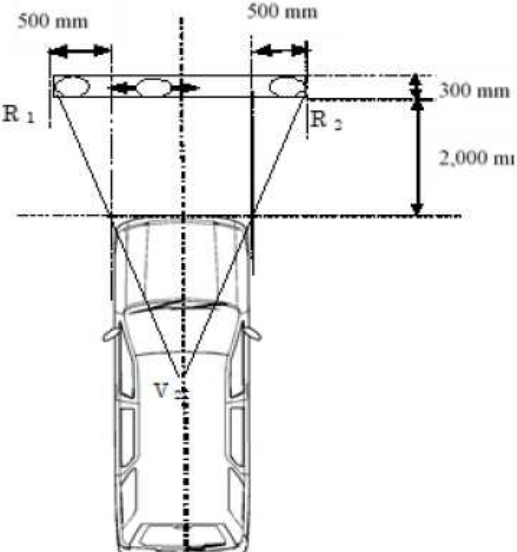
4. 試験成績

Test results

<p>附則5 Annex5</p>	<p>直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法 Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods</p>	
<p>2.1.1.1.</p>	<p>ベルトライン高さの測定: Determination of beltline heights: シートをメーカーが定めるRポイントに調節するものとする。 2.2項の表2および表3に示す距離を用いてRポイントに対するアイポイントV2の位置を生成するものとする。 着座高さの追加調整なしで、シートをRポイント位置から調節幅の最前方位置と最後方位置の中間点まで移動させるものとする。この位置が2つのノッチの間になる場合は、次の後方ノッチを使用するものとする。Rポイントから中間位置までアイポイントをシートに対して共線的に移動させるものとする。 車両の縦方向と直交し、このアイポイントと交わる平面内で測定を行うものとする。 ベルトラインの外部高さは、地表面からの垂直距離である。下記のいずれかの除外部分がこの平面内でベルトラインと交わる場合には、障害物のない次の後方位置でベルトラインの高さを評価するものとする。 ベルトライン距離の測定において、以下を対象から除外するものとする: (a) 固定型又は可動型の通気口 (b) サイドウインドウ分割バー (c) 外部ラジオアンテナ (d) 間接視野の必須範囲を対象とする間接視界装置 (e) 幅0.5 mm以下の埋め込み型又は印刷型の「ラジオアンテナ」導体 (f) 内部又は外部ハンドルバー (g) シート又はコンソールのような運転室の内部に取り付けられた備品 ドット印刷領域で覆われた板ガラスの部分は、不透明とみなされるものとする。 The seat shall be adjusted to the R-point as defined by the manufacturer. The position of the eye point V2 relative to the R-point shall be created using the distances described in Tables 2 and 3 of paragraph 2.2. Without any further adjustments to the seating height, the seat shall be moved from the R-point position to the midpoint between the most forward and most rearward position of travel. If this position is between two notches, the next rearward notch shall be used. The eye point shall be moved colinearly to the seat from the R-point to the mid-position. The measurement shall be done in a plane perpendicular to the longitudinal direction of the vehicle and intersecting with this eye point. The exterior height of the beltline is its vertical distance from the ground. If any of below exempted parts intersect with the beltline in this plane, the height of the beltline shall be assessed at the next rearward unobstructed position. The interior height of the beltline is its vertical distance to the eye point. If any of below exempted parts intersect with the beltline in this plane position, the height of the beltline shall be assessed at the next rearward unobstructed position. When measuring the beltline distances: (a) fixed or movable vents; (b) side window division bars; (c) outside radio aerials; (d) devices for indirect vision, covering the mandatory field of indirect vision; (e) embedded or printed "radio aerial" conductors, no wider than 0.5 mm; (f) inside or outside handlebars; (g) parts mounted to the interior of the driver's compartment, like seats or consoles shall be exempted. Any parts of glazing covered with dot-printed areas shall be considered as non-transparent.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>

4. 試験成績

Test results

附則5 Annex5	直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法 Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods	
2.1.1.2.	<p>車両の前方2,000 mmに置かれた垂直面、車両の前方2,300 mmに置かれた垂直面、車両の運転者側から400 mmに置かれた垂直面、および車両の反対側から600 mmに置かれた垂直面によって囲まれた空間の内部に位置させた直径300 mm、高さ1,200 mmの円柱状物体をV2から直視したとき、その物体が規定空間内のどこに位置するかに関係なく、ただしAピラー、ウインドスクリーンワイパー、又はステアリングホイールによって生じた死角のために視認できない場合を除いて、少なくとも部分的に視認可能であるものとする(図1参照)。</p> <p>運転席が車両の中央運転位置に配置されている場合には、車両の前方2,000 mmに置かれた垂直面、車両の前方2,300 mmに置かれた垂直面、車両の側面から500 mmに置かれた垂直面によって囲まれた空間の内部に高さ1,200 mmの円柱状物体を位置させるものとする(図2参照)。</p> <p>A 1,200 mm tall cylindrical object with a diameter of 300 mm that is situated inside the space bounded by a vertical plane located 2,000 mm in front of the vehicle, a vertical plane located 2,300 mm in front of the vehicle, a vertical plane located 400 mm from the driver's side of the vehicle, and a vertical plane located 600 mm from the opposite side of the vehicle shall be at least partially visible when viewed directly from V2 (see Figure 1), regardless of where the object is within that space, unless it is invisible due to a blind spot(s) created by the A-pillars, windscreen wipers, or steering wheel.</p> <p>If the driver's seat is located in the central driving position of the vehicle, the 1,200 mm tall cylindrical object shall be situated inside the space bounded by a vertical plane located 2,000 mm in front of the vehicle, a vertical plane located 2,300 mm in front of the vehicle, a vertical plane located 500 mm from the side of the vehicle (see Figure 2).</p> <p>図1 Figure1</p>  <p>図2 Figure2</p> 	適 / 否 Pass / Fail

4. 試験成績

Test results

附則5 Annex5	直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法 Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods	
2.1.2.	協定規則第125号により認可されたカテゴリーM1又はN1から派生のカテゴリーM2およびN2車両は、すでに直接視界に関する要件を満たしているものとみなされるものとする。 Vehicles of category M2 and N2, derived from M1 or N1 approved to UN Regulation No. 125, shall be considered to have satisfied the requirements on direct vision.	有 / 無 Yes No 適 / 否 Pass Fail
2.2.	V2ポイントの位置 Position of the V2 point	
2.2.1.	三次元基準グリッドに基づくXYZ座標で示されるものとして、「R」ポイントを基準とするV2ポイントの位置は、以下の表2および表3に記載のとおりである。 The position of the V2 point in relation to the "R" point, as indicated by XYZ coordinates from the three dimensional reference grid, are as shown in Table 2 and Table 3 below.	適 / 否 Pass Fail
2.2.2.	表2は、25° の設計シートバック角に対応する基本座標を示す。 Table 2 indicates the basic coordinates for a design seat-back angle of 25° .	適 / 否 Pass Fail
2.2.3.	25° 以外の設計シートバック角に対する補正 Correction for design seat-back angles other than 25° 表3は、設計シートバック角が25° でない場合に各VポイントのXおよびZ座標に対して行うべき追加補正を示す。 Table 3 indicates the further corrections to be made to the X and Z coordinates of each V point when the design seat-back angle is not 25° .	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

附則5 Annex5	直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法 Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods
---------------	--

表1 直接視界レベルの割り当ては下記の表1によるものとする。

Table1 Assignment of Vehicles to Direct Vision Levels

直接視界 レベル	車両重量	アクスル	エンジン 出力	キャブ タイプ	車両 カテゴリ	適用			
Direct Vision Level	Gross Weight (t)	Chassis Execution	Axle config	Engine Power (kw)	cab type	Vehicle Category	Apply		
Level 1	≤ 7.5	ALL	ALL	ALL	ALL	N2,N2G			
	> 7.5	ALL	ALL	ALL	ALL	N2			
	ALL	ALL	ALL	ALL	ALL	M2			
	ALL	ALL	ALL	ALL	ALL	M3			
	≤ 16	ALL	ALL	4×2	ALL	ALL	N3		
				6×2;6×4	ALL	ALL	N3		
				8×2;8×4	ALL	ALL	N3		
				> 16	Articulated	4×2	ALL	Day	N3
						< 265	Sleeper	N3	
				Rigid	6×2	ALL	Day	N3	
					4×2	ALL	Day	N3	
					< 265	Sleeper	N3		
					6×2	ALL	Day	N3	
					6×4	ALL	Day	N3	
	8×2	< 350	Sleeper		N3				
8×4									
Level2	≥ 7.5	ALL	4×4	ALL	ALL	N2G			
	< 16	ALL	4×2	ALL	ALL	N3G			
			6×4						
			8×4						
			> 16	4×2	ALL	Day	N3G		
	Articulated	< 265	Sleeper	N3G					
		Rigid	4×2	ALL	Day	N3G			
	< 265		Sleeper	N3G					
	6×4	ALL	Day	N3G					
	8×4	< 350	Sleeper	N3G					
Level3	> 16	Articulated	4×2	≥ 265	Sleeper	N3,N3G			
			6×2	ALL	Sleeper	N3			
			6×4	ALL	ALL	N3,N3G			
			8×2						
			8×4						
			Rigid	4×2	≥ 265	Sleeper	N3,N3G		
		6×2		ALL	Sleeper	N3			
		6×4		≥ 350	Sleeper	N3,N3G			
		8×2							
		8×4							
		ALL	ALL	4×4	ALL	ALL	N3,N3G		
				6×6					
				8×6					
		8×8							
		10×X							

4. 試験成績

Test results

附則5	直接視界レベルに対する車両の割り当ておよび適合方法
Annex5	Assigning Vehicles to Direct Vision Levels and Compliance Methods

表2 25° の設計シートバック角に対応する点V2の位置

Table2 Position of the Point V2 for a Design Seat-Back Angle of 25°

V-pont	X	Y	Z
V2	68mm	-5mm	589mm

表3 異なるシートバック角に対する点V2の補正

Table3 Corrections to the Point V2 for Different Seat Back Angles

シートバック 角度 Seat-back Angle (in°)	Horizontal coordinates Δx	Vertical coordinates Δz	適用 Apply
5	-186mm	28mm	
6	-177mm	27mm	
7	-167mm	27mm	
8	-157mm	27mm	
9	-147mm	26mm	
10	-137mm	25mm	
11	-127mm	24mm	
12	-118mm	23mm	
13	-109mm	22mm	
14	-99mm	21mm	
15	-90mm	20mm	
16	-81mm	18mm	
17	-72mm	17mm	
18	-62mm	15mm	
19	-53mm	13mm	
20	-44mm	11mm	
21	-35mm	9mm	
22	-26mm	7mm	
23	-18mm	5mm	
24	-9mm	3mm	
25	0mm	0mm	
26	9mm	-3mm	
27	17mm	-5mm	
28	26mm	-8mm	
29	34mm	-11mm	
30	43mm	-14mm	
31	51mm	-18mm	
32	59mm	-21mm	
33	67mm	-24mm	
34	76mm	-28mm	
35	84mm	-32mm	
36	92mm	-35mm	
37	100mm	-39mm	
38	108mm	-43mm	
39	115mm	-48mm	
40	123mm	-52mm	

4. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	物理的試験方法 Physical Test Method																			
1.	評価領域 Assessment area																			
1.1.	<p>評価領域は、下記の表1に定める高さオフセットで地表面 (X-Y平面) に平行な8個の平面によって画定され、附則4の定義による評価体積を境界とするものとする。</p> <p>The assessment area shall be defined by 8 planes parallel to the ground plane (X-Y plane) at height offsets defined in Table 1 below and bounded by the assessment volume as defined in Annex 4.</p> <p>表1 評価エリア平面の高さ Table1 Height of Assessment Area Planes</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Reference</th> <th style="text-align: center;">地面からの高さ Height above ground plane (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A</td><td style="text-align: center;">200</td></tr> <tr><td>B</td><td style="text-align: center;">400</td></tr> <tr><td>C</td><td style="text-align: center;">600</td></tr> <tr><td>D</td><td style="text-align: center;">800</td></tr> <tr><td>E</td><td style="text-align: center;">1000</td></tr> <tr><td>F</td><td style="text-align: center;">1200</td></tr> <tr><td>G</td><td style="text-align: center;">1400</td></tr> <tr><td>H</td><td style="text-align: center;">1600</td></tr> </tbody> </table>	Reference	地面からの高さ Height above ground plane (mm)	A	200	B	400	C	600	D	800	E	1000	F	1200	G	1400	H	1600	適 / 否 Pass Fail
Reference	地面からの高さ Height above ground plane (mm)																			
A	200																			
B	400																			
C	600																			
D	800																			
E	1000																			
F	1200																			
G	1400																			
H	1600																			
2.	評価領域グリッド Assessment area grid																			
2.1.	<p>評価領域グリッドは、1.1項に定義された評価領域を境界とし、100 mm間隔で離間された、車両の中央縦断面に平行な (X方向) 一連の直線と車両の中央縦断面と直交する (Y方向) 一連の直線によって形成される。</p> <p>The assessment area grid is formed by a series of lines parallel to the median longitudinal plane of the vehicle (X) and perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle (Y) spaced at 100mm intervals, bounded by the assessment areas as defined in paragraph 1.1.</p>	適 / 否 Pass Fail																		
3.	可視線長さ Visible line length																			
3.1.	<p>合計可視線長さは、Eポイントの1つから視認可能な評価領域内に完全に収まるグリッド線の長さである。これは、3.2項、3.3項および3.4項に定義された各側の可視線長さの合計になる。</p> <p>The total visible line length is the length of the gridlines contained entirely within the assessment area that is visible from one of the E-points. It is the sum of the visible line lengths to each side, as defined in paragraphs 3.2., 3.3. and 3.4.</p>	適 / 否 Pass Fail																		
3.2.	<p>ニアサイド可視線長さは、点E1 (右側通行の場合) 又はE3 (左側通行の場合) から、車両のニアサイド側のAピラー後部に位置する透明領域を通して、評価面上で視認可能なグリッド線の長さである。このとき運転席からの視界は、主として車両のニアサイド面の外側に広がる。点E1又はE3から測定した線長さは、車両の中央縦断面と直交する直線のみを含むものとする。</p> <p>The nearside visible line length is the length of grid lines that are visible on the assessment plane from the point E1 for right-hand traffic or E3 for left-hand traffic and through any transparent area positioned to the rear of the A-pillar on the near side of the vehicle, where the view from the driver's seat would predominantly lie outboard of the nearside plane of the vehicle. Line length measured from the point E1 or E3 shall include only lines that are perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle.</p>	適 / 否 Pass Fail																		

4. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	物理的試験方法 Physical Test Method	
3.3.	<p>フロント可視線長さは、点E2から、車両のAピラー間に位置する透明領域を通して、評価面上で視認可能な評価領域内のグリッド線の長さである。このとき運転席からの視界は、主として車両のフロント面の前方に広がる。点E2から測定した線長さは、車両の中央縦断面に平行な直線のみを含むものとする。</p> <p>The front visible line length is the length of gridlines within the assessment area that are visible on the assessment plane from the point E2 and through any transparent area positioned between the A-pillars of the vehicle, where the view from the driver's seat would predominantly lie forward of the frontal plane of the vehicle. Line length measured from the point E2 shall include only lines that are parallel to the median longitudinal plane of the vehicle.</p>	適 / 否 Pass Fail
3.4.	<p>オフサイド可視線長さは、点E3(右側通行の場合)又はE1(左側通行の場合)から、車両のオフサイド側のAピラー後部に位置する透明領域を通して、評価面上で視認可能な評価領域内のグリッド線の長さである。このとき運転席からの視界は、主として車両のオフサイド面の外側に広がる。点E3又はE1から測定した線長さは、車両の中央縦断面と直交する直線のみを含むものとする。</p> <p>The offside visible line length is the length of the gridlines within the assessment area that are visible on the assessment plane from the point E3 for right-hand traffic or E1 for left-hand traffic, and through any transparent area positioned to the rear of the A-pillar on the offside of the vehicle, where the view from the driver's seat would predominantly lie outboard of the offside plane of the vehicle. Line length measured from the point E3 or E1 shall include only lines that are perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle.</p>	適 / 否 Pass Fail
3.5.	<p>可視線長さの定義を図3から図5に示す。</p> <p>The definition of visible line length is illustrated in Figure 3 to Figure 5.</p>	
4.	物理的試験手順のセットアップ Physical test procedure setup	
4.1.	評価装置 Assessment device	
4.1.1.	<p>アイポイントE1、E2およびE3からの視野を各アイポイントに取り付けた適切な装置を使用して評価するものとする。</p> <p>The field of view from each of the eye points E1, E2 and E3 shall be assessed using a suitable device mounted at the relevant eyepoint.</p>	適 / 否 Pass Fail
4.1.2.	<p>装置は、各側について対応するEポイントからすべての透明領域を視認可能にできる十分な視野を有する受光器(例えばカメラ)とすることができる。</p> <p>The device may be a receiver, e.g. a camera, with a sufficient field of view to enable all transparent areas to be visible to a given side from the associated E-point.</p>	適 / 否 Pass Fail
4.1.3.	<p>あるいは、その装置は、マーカー物体(4.3項参照)上の受光器を利用して見通し線を確認する発光器(例えばレーザー)でもよい。</p> <p>Alternatively, the device may be an emitter (e.g. laser) relying on a receiver on the marker object (see paragraph 4.3) to establish line of sight.</p>	適 / 否 Pass Fail
4.2.	各アイポイントへの評価装置の配置 Positioning the assessment device at the eye points	
4.2.1.	<p>評価装置を点E1、E2、およびE3に配置するものとする。</p> <p>The assessment device shall be positioned at the points E1, E2, and E3.</p>	適 / 否 Pass Fail
4.2.2.	<p>これを達成するための方法は、位置決め誤差が最小限に抑えられるように正確かつ堅固であるものとする。</p> <p>The method used to achieve this shall be both accurate and robust such that positioning error is minimised.</p>	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	物理的試験方法 Physical Test Method	
4.2.3.	これは、例えば図6に示すような物理的試験装置の使用によって達成される。 This may be achieved, for example, by use of a physical test apparatus such as that illustrated in Figure 6.	適 / 否 Pass Fail
4.3.	評価グリッドのマーキング Marking the assessment grid	
4.3.1.	適切な手段(例えば恒久的なフロアマーキング、車両に対して適切に位置合わせされた除去可能なマット、フロア上へのレーザー投射、又は可動部品とともに正確な測定制御装置を内蔵した試験リグの使用)により、地表面に評価グリッドを画定するものとする。 The assessment grid shall be defined at the ground plane by any suitable means (e.g. permanent floor markings, a removable mat suitably aligned to the vehicle, a laser projection onto the floor, or using a test rig with movable components and accurate measurement and control built in).	適 / 否 Pass Fail
4.3.2.	適切なマーカー物体の使用により、評価グリッドを要求高さに転移するものとする。例えば、地表面と直角に取り付けた直径30 mmの剛体垂直ポールである。評価面のそれぞれの要求高さを表す点は、当該アイポイントから各点が視認可能という確実な判定が可能であるものとする(例えば、高コントラストの色、又はアイポイントカメラ視野内検出用の高ルーメン光源、又はアイポイントからのレーザー出力に対する高精度受光器)。 The assessment grid shall be transposed to the required height by the use of an appropriate marker object. For example, a rigid vertical 30 mm diameter pole, mounted perpendicular to the ground plane. Points representing the required heights of each of the e assessment planes shall allow confident identification that they will be visible from the relevant eye point (e.g. high contrast colour, or high lumen light source for detection in an eye point camera view, or high accuracy receiver for a laser output from the eye point).	適 / 否 Pass Fail
4.3.3.	マーカー物体の基部は、その中心線を容易にかつ正確に評価グリッドと位置合わせできるとともにグリッドの周りを効率的に移動できるように設計および製造されるべきものとする。 The base of the marker object should be designed and constructed such that it's centreline can be easily and accurately aligned with the assessment grid and efficiently moved around the grid.	適 / 否 Pass Fail
5.	評価手順 Evaluation procedure	
5.1.	評価は、評価グリッドの各直線に沿ってマーカー物体を移動させること、および当該アイポイント(E1、E2、又はE3)から視認可能な各直線の長さを判定することからなる。 The evaluation consists of moving the marker object along each line of the assessment grid and determining the length of each line that is visible from the appropriate eye point (E1, E2, or E3).	適 / 否 Pass Fail
5.2.	ニアサイド可視線長さ、フロント可視線長さおよびオフサイド可視線長さをすべて別々に判定できるように評価を繰り返すものとする。 The assessment shall be repeated such that the nearside visible line length, the frontal visible line length and the offside visible line length can all be identified separately.	適 / 否 Pass Fail
5.3.	評価のための作業順序(例えば前から後ろ、左から右)を決定し、各グリッド線の全長について1本ずつ視認性を評価する。 Determine the working order for the assessment (e.g. front to back, left to right) and incrementally assess the full length of each gridline for visibility.	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	物理的試験方法 Physical Test Method	
5.4.	最初の対象グリッド線上における当該評価グリッドの最大限度にマーカー物体を位置させる。例えば、フロント評価グリッドの場合、それがマットの左下隅になることが考えられる。 Position the marker object at the maximum extent of the relevant assessment grid on the first appropriate grid line. For example, for the front assessment grid, this might be the bottom left corner of the mat.	適 / 否 Pass Fail
5.5.	マーカー物体の基部にあるマーカーの位置をグリッド線に合わせる。 Align the marker at the base of the marker object with the gridline.	適 / 否 Pass Fail
5.6.	評価領域内の各対象直線について、各評価領域の高さを表すマーキングが当該アイポイントから視認できる範囲の直線の長さを判定する: For each relevant line in the assessment area, determine the length of line for which the markings representing each assessment area height are visible from the relevant eye point:	適 / 否 Pass Fail
5.6.1.	対象の各評価高さについて、当該高さを目視できる状態における評価領域グリッドの端からマーカー物体までの距離を記録する。この目的のために表2を用いることができる。マーカー物体が評価領域の端に位置する場合、記録すべき距離は0になる。 For each relevant assessment height, record the distance from the edge of the assessment area grid to the marker object where the relevant height can be seen. Table 2 can be used for this purpose. If the marker object is at the edge of the assessment area, the distance to be recorded will be zero.	適 / 否 Pass Fail
5.6.1.1.	これが当該グリッド線に関する最初の可視線長さの起点になる。 This marks the start of the first visible line length for this gridline.	適 / 否 Pass Fail
5.6.1.2.	直線に沿ってマーカーを動かし、対象の評価面高さがまだ視認できるが車両構造によって隠されかけた位置で止める(図9参照)。この距離を表2に記録する。 Move the marker along the line until it reaches the point at which the relevant assessment plane height is still visible but just about to become obscured by the vehicle structure (see Figure 9). Record this distance in Table 2.	適 / 否 Pass Fail
5.6.1.3.	これが当該グリッド線に関する最初の可視線長さの終点になる。 This marks the end of the first visible line length for this gridline.	適 / 否 Pass Fail
5.6.1.4.	マーカー物体が隠れる前にグリッド線の終点に達してしまう場合は、評価領域の端からグリッド線の末端に位置するマーカー物体までの距離を記録する。 If the marker object reaches the end of the gridline before it becomes obscured, record the distance from the edge of the assessment area to the marker object positioned at the end of the gridline.	適 / 否 Pass Fail
5.6.2.	対象の評価面高さにあるマーカーを目視できない場合は、その評価面高さが視認可能になるか、又は評価領域の限界に達する位置まで、グリッド線に沿ってマーカー物体を動かす: If the marker at the relevant assessment plane height cannot be seen, move the marker object along the gridline until the point at which the assessment plane height is visible or until the limits of the assessment area are reached:	適 / 否 Pass Fail
5.6.2.1.	評価面高さが視認可能になったとき、評価領域グリッドの端からマーカー物体までの距離を表2に記録する。 If the assessment plane height becomes visible, record the distance from the edge of the assessment area grid to the marker object in Table 2.	適 / 否 Pass Fail
5.6.2.2.	グリッド線全体でマーカー物体の上端が視認できないときは、表2に「0」と記録し、次のグリッド線に移動する。 If the top of the marker object is not visible across the entire gridline, record "zero" in Table 2 and move to the next gridline.	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	物理的試験方法 Physical Test Method	
5.6.3.	一部のグリッド線について、同じグリッド線上で複数の可視線長さが存在しうる。視認可能な各線分について、評価領域の端から各可視線の始点まで、および評価領域の端から各可視線の終点までの距離を記録する。 For some gridlines there may be multiple visible line lengths on the same gridline. For each visible segment, record the distance from the edge of the assessment area to the start of each visible line and from the edge of the assessment area to the end of each visible line.	適 / 否 Pass Fail
5.6.4.	場合によっては、グリッド線全体が視認可能になる。この場合に測定値を取り込む必要はなく、単に「全体」と記録するか、又は当該の長さ、例えばフロント方向2,000 mm、オフサイド方向2,000 mm又はニアサイド方向4,500 mmを記録する。 In some instances, the full grid line will be visible. There is no need to capture measurements in this case, merely record "full" or the appropriate length, e.g. 2,000 mm to the front, 2,000 mm to the offside or 4,500 mm to the nearside.	適 / 否 Pass Fail
5.6.5.	1本のグリッド線の評価が完了した時点で、次に移動する。 When assessment of a single gridline is complete, move to the next.	適 / 否 Pass Fail
5.6.6.	一方の端から他端まで、各評価ゾーンのすべてのグリッド線について上記プロセスを繰り返す。 Repeat the process for every gridline for each assessment zone, working from one end to the other.	適 / 否 Pass Fail
5.6.7.	各ゾーンの全範囲を評価しなければならない(図10参照)。 The full extent of each zone must be evaluated (see Figure 10).	適 / 否 Pass Fail
5.7.	すべての可視線長さを記録した後で、ニアサイド、フロントおよびオフサイド可視線長さのそれぞれを次のように計算するものとする: $n \text{ 番目のグリッド線}$ $\text{可視線長さ} = \sum_{i=1}^n (\text{1 番目の可視線長さの終点} - \text{1 番目の可視線長さの起点}) +$ $1 (\text{2 番目の可視線長さの終点} - \text{2 番目の可視線長さの起点}) +$ $(\text{n 番目の可視線長さの終点} - \text{n 番目の可視線長さの起点})$ Once all visible line lengths have been recorded, each of the nearside, front and offside visible line lengths shall be calculated as follows:	適 / 否 Pass Fail
6.	視認可能体積の計算 Calculating the visible volume	
6.1.1.	次式によりニアサイド可視線長さ(mm)をニアサイド視認可能体積(mm ³)に変換する: $\text{ニアサイド視認可能体積} = \frac{\text{ニアサイド可視線長さ}}{0.0000533039} - 12,242.9140675966$ The nearside visible line length (mm) is converted into Nearside Visible Volume (mm ³) as follows:	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.	次式によりフロント可視線長さ(mm)をフロント視認可能体積(mm ³)に変換する: $\text{フロント視認可能体積} = \frac{\text{フロント可視線長さ}}{0.0000593932} - 13,715.5591368016$ The front visible line length (mm) is converted into Front Visible Volume (mm ³) as follows:	適 / 否 Pass Fail
6.1.3.	次式によりオフサイド可視線長さ(mm)をオフサイド視認可能体積(mm ³)に変換する: $\text{オフサイド視認可能体積} = \frac{\text{オフサイド可視線長さ}}{0.0000476507} - 19,740.9599226577$ The offside visible line length (mm) is converted into Offside Visible Volume (mm ³) as follows:	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

附則6	物理的試験方法
Annex6	Physical Test Method

図3 左側通行のための例に基づく各側それぞれの視界を評価するためのグリッド線の使用
 Figure 3 Use of Gridlines for Assessing Different Views to Each Side Based on an Example Intended for Left-hand Traffic

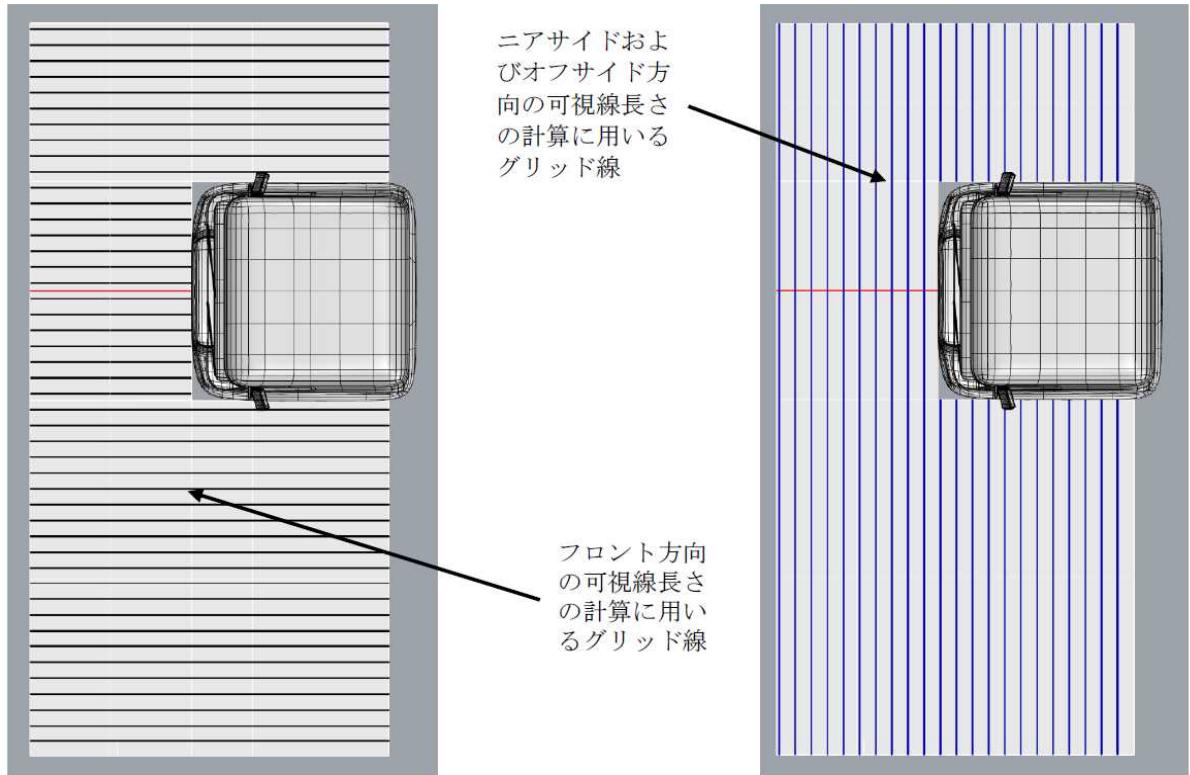
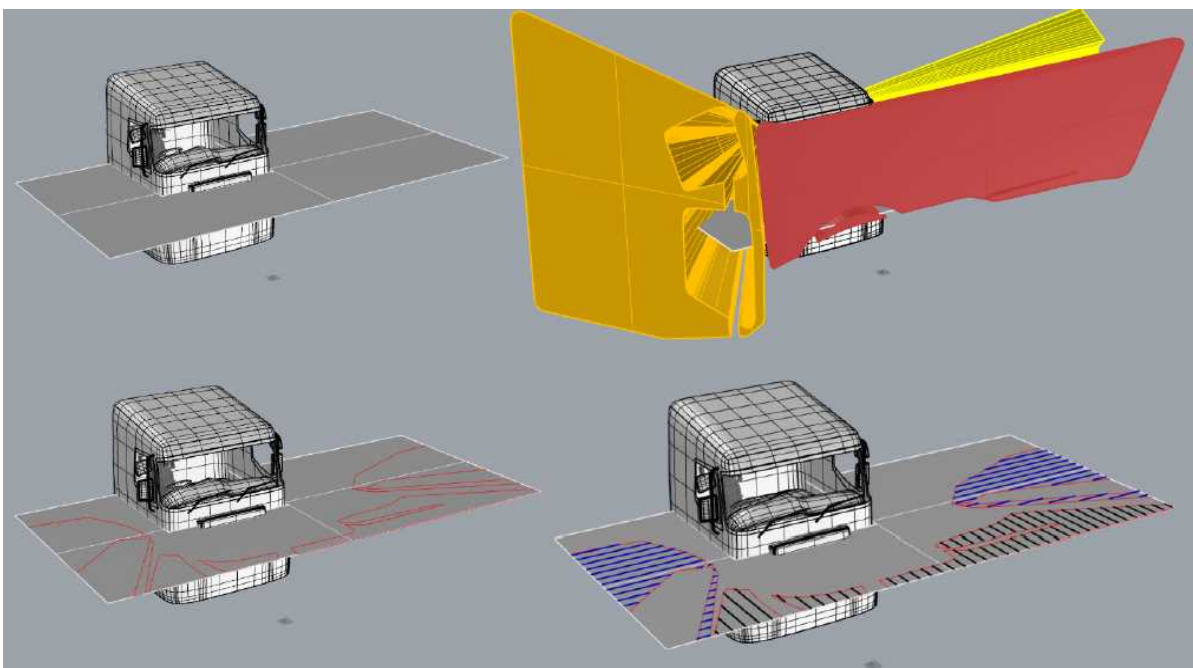


図4 Eポイントから投射された視線と左側通行のための例に基づく評価領域の交わりを表す各側の可視線長さ
 Figure 4 Visible Line Length to Each Side Representing the Intersection of the Sightlines Projected from the E-points and the Assessment Area Based on an Example Intended for Left-hand Traffic



4. 試験成績

Test results

附則6	物理的試験方法
Annex6	Physical Test Method

図5 左側通行のための例に基づく各側の可視線長さ
 Figure 5 Visible Line Lengths to Each Side Based on an Example Intended for Left-Hand Traffic

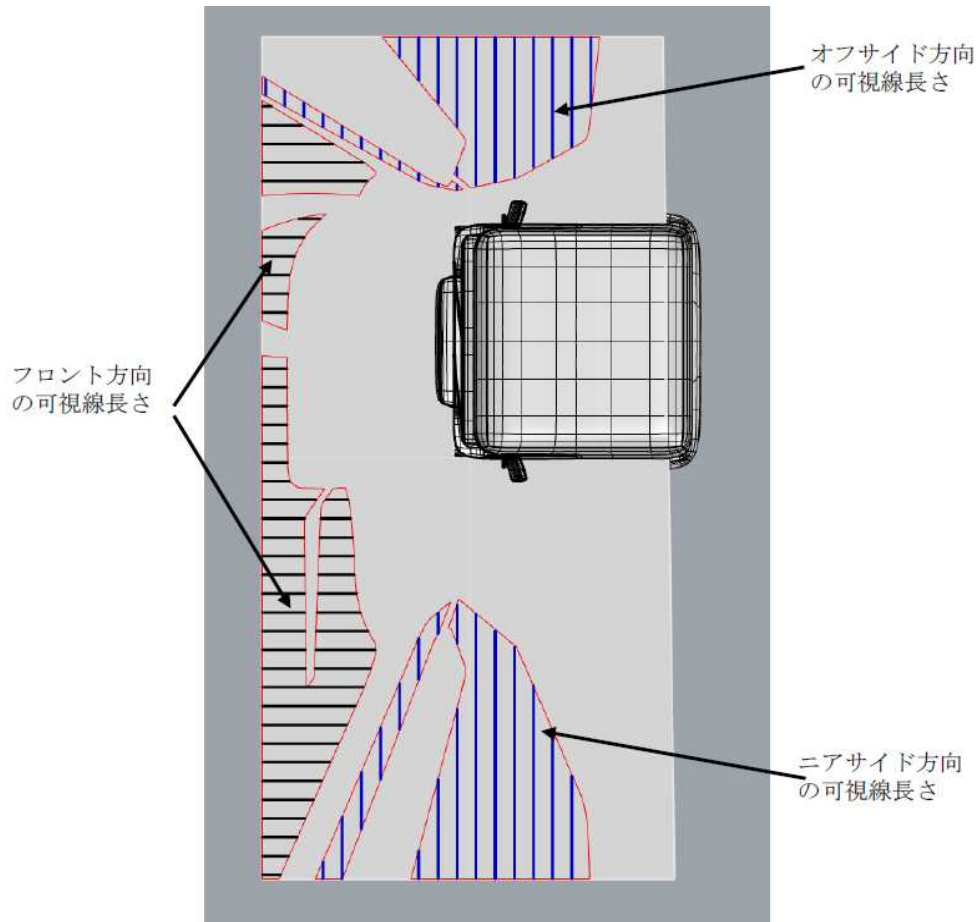
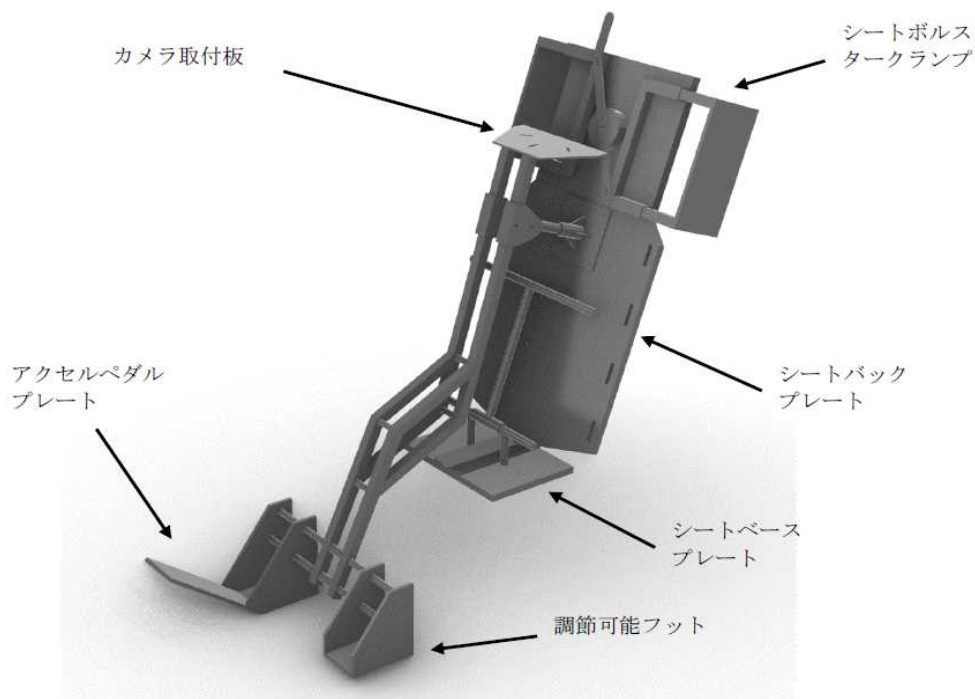


図6 定められたアイポイントE1、E2およびE3へのカメラ配置に適したテスト装置の例
 Figure 6 Example of Test Apparatus Suitable for Positioning Cameras at the Defined Eye Points E1, E2 and E3



4. 試験成績

Test results

附則6	物理的試験方法
Annex6	Physical Test Method

図9 評価面高さの視認可能範囲となるグリッド線の部分を特定するためのマーカー物体の位置決め

Figure 9 Positioning of MO to Identify Portions of Gridlines in Which the Assessment Plane Height is Visible

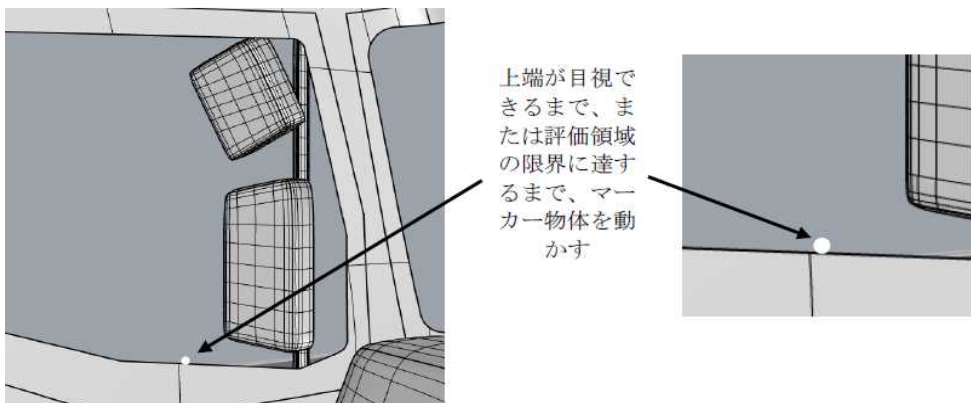
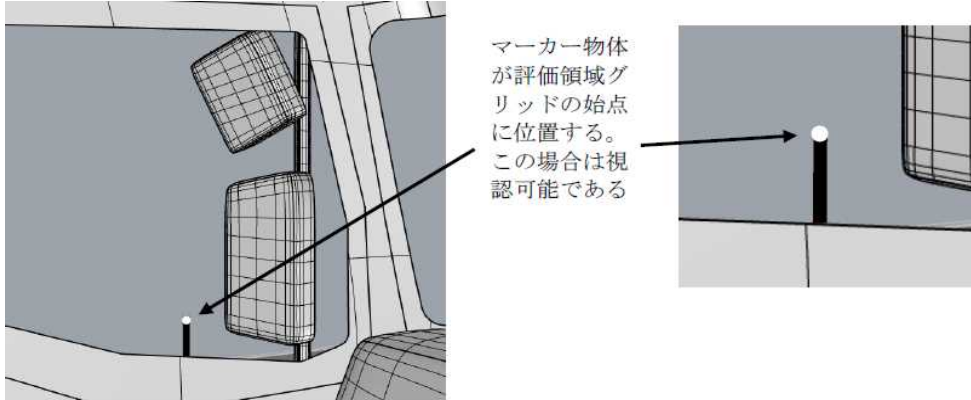
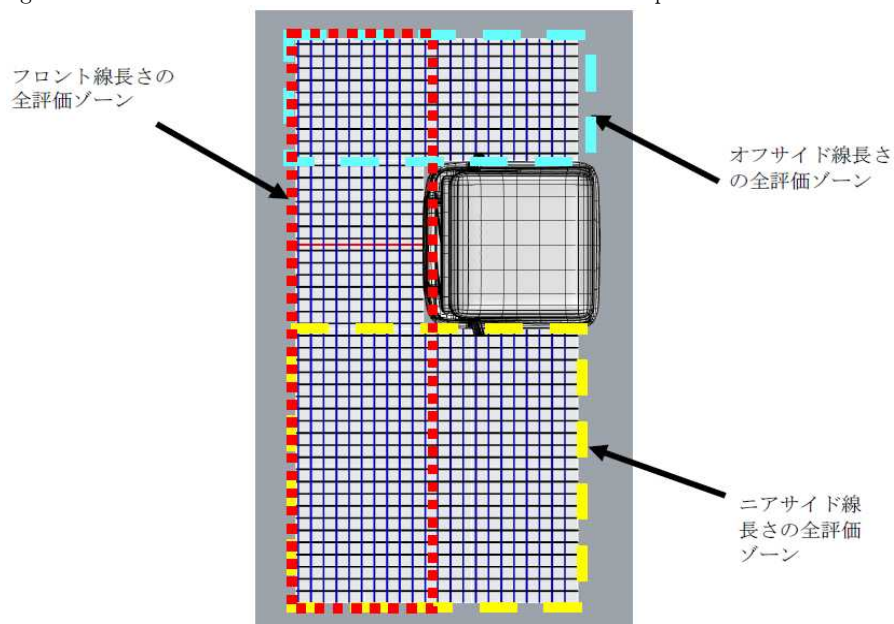


図10 左側通行のための例に基づく評価グリッドゾーンの使用

Figure 10 Use of Assessment Grid Zones Based on an Example Intended for Left-hand Traffic



4. 試験成績

Test results

附則7 Annex7	数値試験方法 Numerical Test Method	
1.	モデルの特性 Properties of the model	
1.1.	評価に使用するCADモデルは、販売に適した実車両内の規定アイポイントから見える視界の正確な表現を与えるために必要なすべてのフィーチャーおよびジオメトリを備えるものとする。 The CAD model used in the assessment shall include all necessary features and geometry to provide an accurate representation of what would be visible from the defined eye points in a physical vehicle suitable for sale.	適 / 否 Pass Fail
1.2.	CADモデルには、起こりうるすべての視野遮蔽が含まれるべきものとする。 The CAD model should include all possible vision occlusions.	適 / 否 Pass Fail
1.3.	使用CADソフトウェアはメーカーの判断によるが、メーカーは出力結果が信頼できることを認可当局に対して実証するものとする。附則7 5項に定める汎用キャブの測定プロセスは、そのために使用できる方法の一例である。 The CAD software used is at the discretion of the manufacturer, but the manufacturer shall demonstrate to the approval authority that the results produced are reliable. The process of measuring the generic cab defined in Annex 7, paragraph 5 is one example of a method that can be used for that purpose.	適 / 否 Pass Fail
2.	評価体積の作成 Create the assessment volume	
2.1.	CAD環境内で評価体積を作成するものとする。 The assessment volume shall be created within the CAD environment.	適 / 否 Pass Fail
3.	視界開口線の画定 Define the vision opening lines	
3.1.	ニアサイド視界開口線を画定するため、モデル内部の視点を点E1(左側通行の場合)又はE3(右側通行の場合)に位置させるものとする。フロント視界開口線についてはモデル内部の視点を点E2に位置させ、オフサイド視界開口線については点E3(左側通行の場合)およびE1(右側通行の場合)に位置させるものとする。 To define the nearside vision opening line, the view point within the model shall be positioned at the point E1 for left-hand traffic or E3 for right-hand traffic. For the frontal vision opening line the view point within the model shall be positioned at the point E2 and for the offside vision opening line at the point E3 for left-hand traffic and E1 for right-hand traffic.	適 / 否 Pass Fail
3.2.	この注視点に基づき、透明領域の境界およびその領域と視野遮蔽が交わる線に沿って視界開口線を引くものとする。その例を次の図1に示す。 From this visual perspective, the vision opening line shall be drawn around the edges of the transparent area and its intersections with vision occlusions. Examples are shown in Figure 1	適 / 否 Pass Fail
4.	三次元運転者視界の画定 Define three-dimensional driver views	
4.1.	アイポイントE1から、車両の左方視界を画定する視界開口線と交わる視線を車両の外部空間に投射し、地表面に到達させるか、又は評価体積外にまで視線を伸ばす。 From the eye point E1, project sight lines that intersect with the vision opening lines defining the left view from the vehicle, into the space outside of the vehicle until they either meet the ground or project beyond the assessment volume.	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

Test results

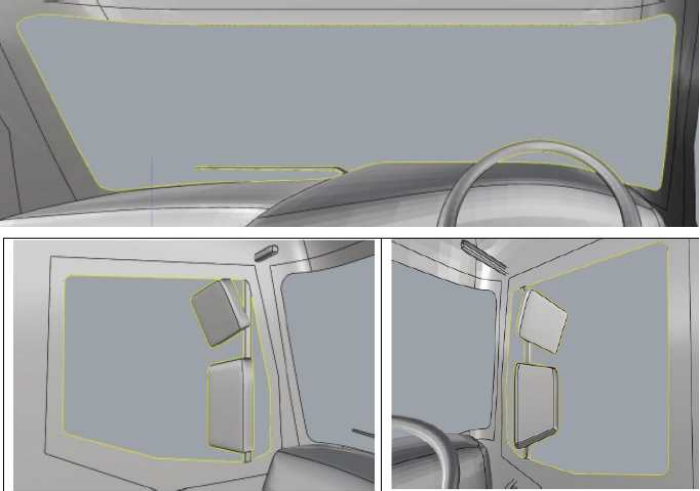
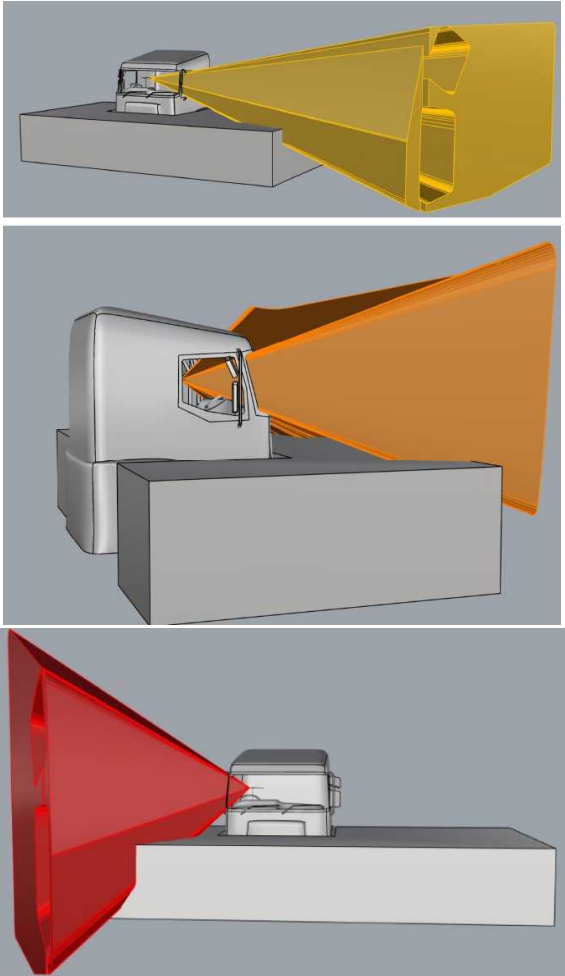
附則7 Annex7	数値試験方法 Numerical Test Method	
4.2.	アイポイントE2から、車両の左前方視界を画定する視界開口線と交わる視線を車両の外部空間に投射し、地表面に到達させるか、又は評価体積外にまで視線を伸ばす。 From the eye point E2, project sight lines that intersect with the vision opening lines defining the frontal left view from the vehicle, into the space outside of the vehicle until they either meet the ground or project beyond the assessment volume.	適 / 否 Pass Fail
4.3.	アイポイントE3から、車両の右方視界を画定する視界開口線と交わる視線を車両の外部空間に投射し、地表面に到達させるか、又は評価体積外にまで視線を伸ばす。 From the eye point E3, project sight lines that intersect with the vision opening lines defining the right view from the vehicle, into the space outside of the vehicle until they either meet the ground or project beyond the assessment volume.	適 / 否 Pass Fail
4.4.	三次元運転者視界の例を次の図2に示す。 Examples of three-dimensional driver's views are shown in Figure 2 below.	適 / 否 Pass Fail
5.	視認可能体積の計算 Calculating the visible volume	
5.1.	運転者のニアサイド、フロントおよびオフサイド方向の各視界は、当該評価ゾーン内部の体積のみに制限されるものとする(各側の視認可能体積)。残りの空間体積は次のように区別されるものとする: Each of the views to the driver's nearside, front, and offside shall be constrained to only those volumes that are within the assessment zone (the visible volume to each side). The remaining volumes of space shall be designated as:	適 / 否 Pass Fail
5.1.1.	ニアサイド視認可能体積 The nearside visible volume	適 / 否 Pass Fail
5.1.2.	フロント視認可能体積 The front visible volume	適 / 否 Pass Fail
5.1.3.	オフサイド視認可能体積 The offside visible volume	適 / 否 Pass Fail
5.2.	全視認可能体積は、各側の視認可能体積の合計である。 The total visible volume is the sum of the visible volumes to each side.	適 / 否 Pass Fail
5.3.	その結果の例を次の図3に示す。 An example of the result is shown in Figure 3 below.	適 / 否 Pass Fail
6.	数値的方法の妥当性確認のための汎用トラックモデルの使用。 Using the generic truck model to validate the use of numerical methods.	
6.1.	本附則の1項から5項に定めるプロセスを標準化された汎用トラックモデルに適用するものとする。 The process defined in paragraphs 1. to 5. of this annex shall be applied to a standardised generic truck model.	適 / 否 Pass Fail
6.2.	汎用モデルを次の図4に図解する。 The generic model is illustrated in Figure 4, below.	適 / 否 Pass Fail
6.3.	この評価用の完全3Dモデルは.stp形式で与えられる*1。 The full 3-D model for use in this assessment is available in .stp format*1. *1 : https://wiki.unece.org/display/trans/Generic+Information+IWG+VRU-Proxi	適 / 否 Pass Fail

4. 試験成績

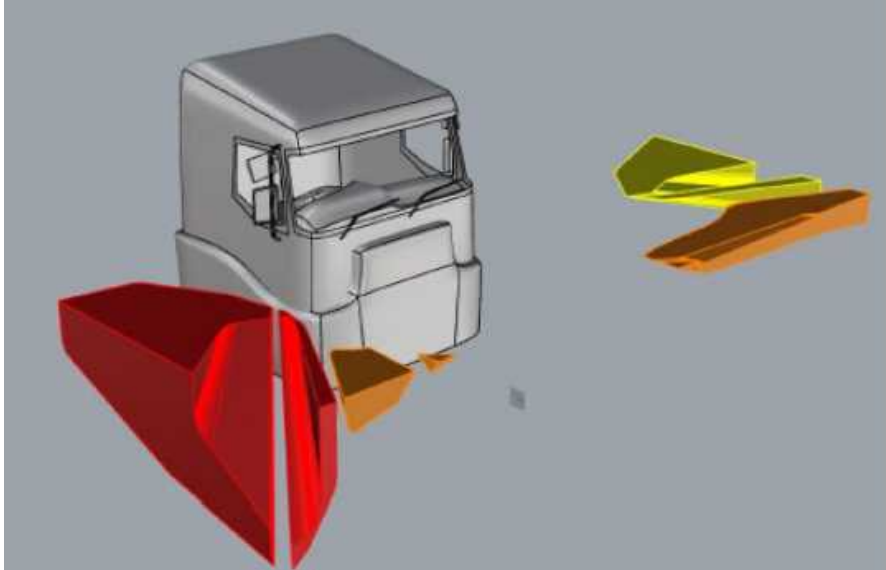
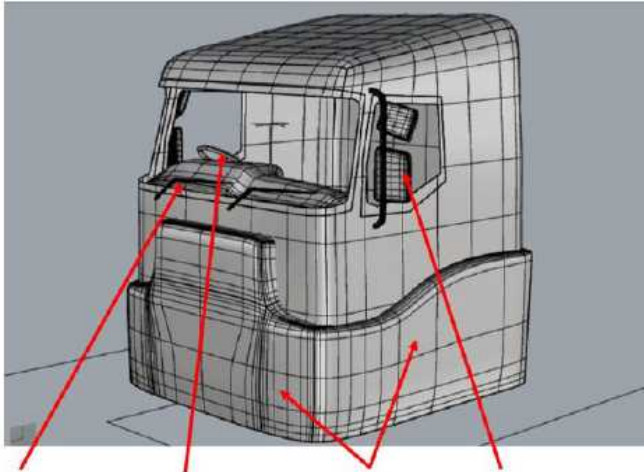
Test results

附則7 Annex7	数値試験方法 Numerical Test Method																																								
6.4.	<p>評価の結果は、表1に定める限界値の範囲内であるものとする。 The results of the assessments shall fall within the limits defined in Table 1.</p> <p>表1 汎用キャブの評価に基づく名目的結果の期待値および許容限界値 Table 1 Expected Nominal Results from the Assessment of the Generic Cab and Permitted Limits</p> <table border="1" data-bbox="395 421 1402 837"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">計算体積の許容範囲 [mm³] Permitted range of calculated volume</th> </tr> <tr> <th>視認可能体積 Visible Volume</th> <th>体積期待値 [mm³] Expected Volume</th> <th>上限 Upper</th> <th>下限 Lower</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>オフサイド Offside</td> <td>1994399020</td> <td>2000382217</td> <td>1988415823</td> </tr> <tr> <td>フロント Front</td> <td>403613803</td> <td>404824644</td> <td>402402961.6</td> </tr> <tr> <td>ニアサイド Nearside</td> <td>667058348</td> <td>669059523</td> <td>665057173</td> </tr> <tr> <td>合計 total</td> <td>3065071171</td> <td>3074266385</td> <td>3055875957</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="395 846 1158 1193"> <thead> <tr> <th>計測結果 Result</th> <th>視認可能体積 Visible Volume</th> <th>体積 [mm³] Volume</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>オフサイド Offside</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>フロント Front</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>ニアサイド Nearside</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計 total</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			計算体積の許容範囲 [mm ³] Permitted range of calculated volume		視認可能体積 Visible Volume	体積期待値 [mm ³] Expected Volume	上限 Upper	下限 Lower	オフサイド Offside	1994399020	2000382217	1988415823	フロント Front	403613803	404824644	402402961.6	ニアサイド Nearside	667058348	669059523	665057173	合計 total	3065071171	3074266385	3055875957	計測結果 Result	視認可能体積 Visible Volume	体積 [mm ³] Volume		オフサイド Offside			フロント Front			ニアサイド Nearside			合計 total		適 / 否 Pass / Fail
		計算体積の許容範囲 [mm ³] Permitted range of calculated volume																																							
視認可能体積 Visible Volume	体積期待値 [mm ³] Expected Volume	上限 Upper	下限 Lower																																						
オフサイド Offside	1994399020	2000382217	1988415823																																						
フロント Front	403613803	404824644	402402961.6																																						
ニアサイド Nearside	667058348	669059523	665057173																																						
合計 total	3065071171	3074266385	3055875957																																						
計測結果 Result	視認可能体積 Visible Volume	体積 [mm ³] Volume																																							
	オフサイド Offside																																								
	フロント Front																																								
	ニアサイド Nearside																																								
	合計 total																																								

4. 試験成績
Test results

<p>附則7 Annex7</p>	<p>数値試験方法 Numerical Test Method</p>	
	<p>図1 左側通行のための例に基づくCAD環境内での前方視(上)、左方視(左)および右方視(右)に関する視界開口線(黄)の描画例 Figure 1 Examples of Drawing Vision Opening Lines (Yellow) for the Frontal View (Top), Left View (Left) and Right View (Right) in a CAD Environment Based on an Example Intended for Left-hand Traffic</p>  <p>図2 左側通行のための例に基づくそれぞれE1、E2、およびE3から投射された運転者の左方視界(上)、前方視界(中)および右方視界(下)の例 Figure 2 Examples of Driver's Left View (Top), Frontal View (Middle) and Right View (Bottom) Projected from E1, E2, and E3 Respectively Based on an Example Intended for Left-hand Traffic</p> 	

4. 試験成績
Test results

附則7 Annex7	数値試験方法 Numerical Test Method		
図3 車両(右ハンドル)視認可能体積の例。左側通行のための例に基づく視認可能体積 Figure 3 Example of Visible Volume (RHD) Vehicle. Visible Volume Based on an Example Intended for Left-hand Traffic			
			
図4 汎用キャブモデルの図解 Figure 4 Illustration of the Generic Cab Model			
			
視界を妨げるウインドスクリーンワイパー	視界を妨げるステアリングホイール部分	他のキャブ部分よりも突き出たホイールアーチのバンパー	視界を妨げるミラーの取付または支持構造

TRIAS 44-R166-01

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)

1. 総則

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）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 166 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には斜線を引くこと。
- 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。

付表

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)

(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)

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

1. 試験自動車又は/及び装置の型式

Test vehicle and/or Device

自動車の車名及び型式(類別) Make and Type(variant)		
車台番号 Chassis No.		
車両カテゴリ Category of vehicle		
ランニングオーダー質量 [kg] Mass of a vehicle in running order		
側方視覚手段用装置の製作者及び型式 Make and Type		
装置の識別 Identification of the device	ミラー Mirror	
	前方および側方視カメラシステム(FLVCS) Front and Lateral Side View Camera System	
	その他の装置 Other device	
	検知システム Detection systems	
情報信号 Information signal	音響 Acoustic	光学 Optical
		触覚 Haptics

2. 試験条件

Vehicle condition

基準アイポイントの中心の補正 Calibration of the center of standard eye points 前後方向(-:前方、+:後方) Front and rear direction(-:front, +: rear) 上下方向(-:下方、+:上方) Up and down direction(-:down, +: up)	バックアングル [°] Back angle	
	補正距離 [mm] Calibration distance	
	前後方向 Front and rear direction	
	上下方向 Up and down direction	
アイポイントの伸び上がり補正を使用 Using the calibration for the extended by point		
車高調整装置 Adjustment device for vehicle height		

3. 試験機器

Test equipment

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

4. 備考

Remarks

5. 試験成績

Test results

6.	要件 Requirement	
6.1.	直近前方および側方視野ミラー Close-proximity front and lateral vision mirrors	
6.1.1.	一般仕様 General specifications	
6.1.1.1.	本規則に従ったすべての鏡面位置を車体に固定し、それを見た運転者が視界を得られるようにするものとする。 Locations of all mirror surface that comply this Regulation shall be fixed to the vehicle body in order to provide the field of vision when the driver sees it.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.	特別な仕様 Special specifications	
6.1.2.1.	寸法 Dimensions	
6.1.2.1.1.	反射面の輪郭は単純な幾何学形状であって、本規則の15.2項に規定された視界がミラーによって与えられるような寸法とする。 The contours of the reflecting surface shall be of simple geometric form and its dimensions such that the mirror provides the field of vision specified in paragraph 15.2. of this UN Regulation.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.2.	反射面および反射係数 Reflecting surface and coefficients of reflection	
6.1.2.2.1.	ミラーの反射面は、平面または球状凸面であるものとする。車外ミラーには、主ミラーが間接視界の要件を満たすことを条件として、付加的な非球面部を装備してもよい。 The reflecting surface of a mirror shall be either flat or spherically convex. Exterior mirrors may be equipped with an additional aspherical part provided that the main mirror fulfils the requirements of the indirect field of vision.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.2.2.	ミラーの曲率半径間の差 Differences between the radii of curvature of mirrors	
6.1.2.2.2.1.	各基準点における r_i または r'_i と r_p の差は、 $0.15 r$ を超えないものとする。 The difference between r_i or r'_i , and r_p at each reference point shall not exceed $0.15 r$.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.2.2.2.	いずれの曲率半径 (r_{p1} , r_{p2} , および r_{p3}) も、 r との差が $0.15 r$ を超えないものとする。 The difference between any of the radii of curvature (r_{p1} , r_{p2} , and r_{p3}) and r shall not exceed $0.15 r$.	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.2.2.3.	r が $3,000$ mm以上の場合、上記6.1.2.2.2.1項および6.1.2.2.2.2項に記載の $0.15 r$ という値を $0.25 r$ に置き換える。 When r is not less than $3,000$ mm, the value of $0.15 r$ quoted in paragraphs 6.1.2.2.2.1. and 6.1.2.2.2.2. above is replaced by $0.25 r$.	適 / 否 Pass Fail

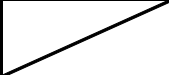
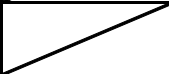
5. 試験成績

Test results

6.	要件 Requirement	
6.1.2.2.3.	<p>附則6に記載の方法によって求めた標準反射係数の値は、40%以上であるものとする。</p> <p>可変反射率を有する反射面の場合は、「昼間」位置で道路交通用の信号の色が認識可能であるものとする。「夜間」位置における標準反射係数の値は、4%以上であるものとする。</p> <p>The value of the normal coefficient of reflection, as determined according to the method described in Annex 6, shall be not less than 40 per cent.</p> <p>In the case of reflecting surfaces with a changeable degree of reflection, the "day" position shall allow the colours of the signals used for road traffic to be recognized. The value of the normal coefficient of reflection in the "night" position shall be not less than 4 per cent.</p>	適 / 否 Pass Fail
6.1.2.2.4.	<p>反射面は、通常使用中に悪天候に対する長時間の曝露が生じて、上記6.1.2.2.3項に定める特性を維持するものとする。</p> <p>The reflecting surface shall retain the characteristics laid down in paragraph 6.1.2.2.3. above in spite of prolonged exposure to adverse weather conditions in normal use.</p>	適 / 否 Pass Fail


5. 試験成績

Test results

<p>附則6 Annex6</p>	<p>反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity</p>	
<p>2.</p>	<p>装置 Apparatus</p>	
<p>2.1.</p>	<p>一般要件 General 装置は、光源、試験サンプルのホルダー、受光装置ユニット(光検出器と指示計で構成)からなり(図1参照)、外部光の作用を除去する手段を備えるものとする。 非平面(凸面)ミラーの反射率の測定を容易にするため、受光装置に光積分球を組み込んでよい(図2参照)。 The apparatus shall consist of a light source, a holder for the test sample, a receiver unit with a photodetector and an indicating meter (see Figure 1), and means of eliminating the effects of extraneous light. The receiver may incorporate a light-integrating sphere to facilitate measuring the reflectance of non-flat (convex) mirrors (see Figure 2).</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>2.2.</p>	<p>光源および受光装置のスペクトル特性 Spectral characteristics of light source and receiver 光源は、近平行光線を出力するためのCIE標準光源Aと関連光学系からなるものとする。計器作動中に一定ランプ電圧を維持する目的で電圧安定装置を推奨する。 受光装置は、CIE (1931) 標準比色観察者の明所視光度関数に比例したスペクトル応答を有する光検出器を備えるものとする(表参照)。CIE標準イルミナントAおよび明所視と全体的に同等である照射-フィルター-受光器の他の組み合わせを用いてもよい。受光装置に積分球を使用する場合は、球の内面をつや消し(散乱性)でスペクトル非選択性の白色被膜によってコーティングするものとする。 The light source shall consist of a CIE standard source A and associated optics to provide a near-collimated light beam. A voltage stabiliser is recommended in order to maintain a fixed lamp voltage during instrument operation. The receiver shall have a photodetector with a spectral response proportional to the photopic luminosity function of the CIE (1931) standard colorimetric observer (see table). Any other combination of illuminate-filter-receptor giving the overall equivalent of CIE standard illuminate A and photopic vision may be used. When an integrating sphere is used in the receiver, the interior surface of the sphere shall be coated with a matt (diffusive) spectrally non-selective white coating.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>



5. 試験成績

Test results

<p>附則6 Annex6</p>	<p>反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity</p>	
<p>2.3.</p>	<p>幾何学的条件 Geometrical conditions</p> <p>入射ビームの角度(θ)は、望ましくは試験面に対する垂線から0.44 ± 0.09 rad (25 ± 5°)とすべきものとし、かつ許容差の上限(すなわち0.53 radまたは30°)を超えないものとする。受光器の軸は、この垂線に対して入射ビームと同じ角度(θ)をなすものとする(図1参照)。試験面に到達した時点の入射ビームは、直径が13 mm (0.5 in) 以上になるものとする。反射ビームは、光検出器の感光領域よりも幅が狭いものとし、感光領域の50%以上を占め、かつ計器キャリブレーション中に使用した領域部分とできる限り同じ範囲を占めるものとする。</p> <p>受光装置部分に積分球を使用する場合、その球の最小直径は127 mm (5 in)とする。球壁面に設けられたサンプルおよび入射ビーム用の開口は、入射光と反射光のビーム全体が入る大きさであるものとする。光検出器は、入射ビームと反射ビームのいずれからも直射光を受けないように配置するものとする。</p> <p>The angle of the incident beam (θ) should preferably be 0.44 ± 0.09 rad (25 ± 5°) from the perpendicular to the test surface and shall not exceed the upper limit of the tolerance (i.e. 0.53 rad or 30°). The axis of the receptor shall make an angle (θ) with this perpendicular equal to that of the incident beam (see Figure 1). The incident beam upon arrival at the test surface shall have a diameter of not less than 13 mm (0.5 inch). The reflected beam shall not be wider than the sensitive area of the photodetector, shall not cover less than 50 per cent of such area, and as nearly as possible shall cover the same area segment as used during instrument calibration.</p> <p>When an integrating sphere is used in the receiver section, the sphere shall have a minimum diameter of 127 mm (5 inch). The sample and incident beam apertures in the sphere wall shall be of such a size as to admit the entire incident and reflected light beams. The photodetector shall be so located as not to receive direct light from either the incident or the reflected beam.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>2.4.</p>	<p>光検出器—指示計ユニットの電気的特性 Electrical characteristics of the photodetector-indicator unit</p> <p>指示計読み値の光検出器出力は、感光領域の光度の線形関数であるものとする。ゼロ調整およびキャリブレーション調整を容易にするための手段(電気的および/または光学的)が提供されるものとする。その手段は、計器の線形性またはスペクトル特性に影響を及ぼさないものとする。受光器指示計ユニットの精度は、フルスケールの±2%または読み値の大きさの±10%のいずれか小さい範囲内であるものとする。</p> <p>The photodetector output as read on the indicating meter shall be a linear function of the light intensity of the photosensitive area. Means (electrical and/or optical) shall be provided to facilitate zeroing and calibration adjustments. Such means shall not affect the linearity or the spectral characteristics of the instrument. The accuracy of the receptor indicator unit shall be within ±2 per cent of full scale, or ±10 per cent of the magnitude of the reading, whichever is the smaller.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>


5. 試験成績

Test results

<p>附則6 Annex6</p>	<p>反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity</p>	
<p>2.5.</p>	<p>サンプルホルダー Sample holder</p> <p>光源アームと受光器の各軸が反射面で交わるように試験サンプルを配置することができる機構とする。反射面の位置は、表面鏡、裏面鏡またはプリズム式「フリップ」型のいずれのミラーであるかに応じ、ミラーサンプルの内部またはそのいずれの面であってもよい。</p> <p>The mechanism shall be capable of locating the test sample so that the axes of the source arm and receptor intersect at the reflecting surface. The reflecting surface may lie within or at either face of the mirror sample, depending on whether it is a first surface, second surface or prismatic "flip" type mirror.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>3.</p>	<p>手順 Procedure</p>	
<p>3.1.</p>	<p>直接キャリブレーション法 Direct calibration method</p> <p>直接キャリブレーション法では、参照基準として空気を用いる。この方法は、光源軸の直上となる位置に受光装置を旋回させることにより100%の点でのキャリブレーションを可能とするように作製された計器に適用される(図1参照)。</p> <p>場合によっては(低反射率の面の測定時など)、この方法で中間キャリブレーション点(目盛の0%から100%の間)を用いた方がよいということもあろう。そのような場合には、既知の透過率を有する減光フィルタを光路に挿入し、読み値が減光フィルタの透過率になるまでキャリブレーション操作を調節するものとする。このフィルタは、反射率測定を実行する前に取り去るものとする。</p> <p>In the direct calibration method, air is used as the reference standard. This method is applicable for those instruments, which are so constructed as to permit calibration at the 100 per cent point by swinging the receiver to a position directly on the axis of the light source (see Figure 1).</p> <p>It may be desired in some cases (such as when measuring low-reflectivity surfaces) to use an intermediate calibration point (between 0 and 100 per cent on the scale) with this method. In these cases, a neutral density filter of known transmittance shall be inserted in the optical path, and the calibration control shall then be adjusted until the meter reads the percentage transmission of the neutral density filter. This filter shall be removed before reflectivity measurements are performed.</p>	<p>有 / 無 Yes/No</p>
<p>3.2.</p>	<p>間接キャリブレーション法 Indirect calibration method</p> <p>間接キャリブレーション法は、光源が固定され、受光装置の形状が変化しない計器の場合に適用される。キャリブレーションおよびメンテナンスが適切に行われた標準反射板を必要とする。この参照基準は、望ましくは反射率の値が可能な限り試験サンプルに近い平面鏡とすべきものとする。</p> <p>The indirect calibration method is applicable in the case of instruments with fixed source and receiver geometry. A properly calibrated and maintained reflectance standard is required. This reference standard should preferably be a flat mirror with a reflectance value as near as possible to that of the test samples.</p>	<p>有 / 無 Yes/No</p>

5. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity	
3.3.	平面ミラーの測定 Flat mirror measurement 平面ミラーサンプルの反射率は、直接または間接キャリブレーション法のいずれかを用いる計器で測定することができる。反射率の値は、指示計から直接読み取る。 The reflectance of flat mirror samples can be measured on instruments employing either the direct or the indirect calibration method. The reflectance value is read directly from the indicating meter.	有 / 無 Yes/No
3.4.	非平面 (凸面)ミラーの測定 Non-flat (convex) mirror measurement 非平面 (凸面)ミラーの反射率の測定には、受光装置ユニットに積分球を組み込んだ計器の使用が必要とされる(図2参照)。その計器—指示計が反射率E%の標準ミラーでne目盛を示した場合、反射率不明のミラーでは、次式により、nx目盛がX%の反射率に相当することになる： $X = E \frac{n_x}{n_e}$ Measurement of the reflectance of non-flat (convex) mirrors requires the use of instruments which incorporate an integrating sphere in the receiver unit (see Figure 2). If the instrument—indicating meter indicates ne divisions with a standard mirror of E per cent reflectance, then, with a mirror of unknown reflectance, nx divisions will correspond to a reflectance of X per cent, in accordance with the formula:	有 / 無 Yes/No

5. 試験成績

Test results

附則6 Annex6	反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity																																																																																																																																																																									
4.	<p> CIE 1931測色標準観察者のスペクトル三刺激値 本表はCIE規格50 (45) (1970) からの抜粋である Spectral tristimulus values for the CIE 1931 standard colorimetric observer This table is taken from CIE publication 50 (45) (1970) </p> <table border="1" data-bbox="375 414 1173 1635"> <thead> <tr> <th>λ nm</th> <th>$\bar{x}(\lambda)$</th> <th>$\bar{y}(\lambda)$</th> <th>$\bar{z}(\lambda)$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>380</td><td>0.001 4</td><td>0.000 0</td><td>0.006 5</td></tr> <tr><td>390</td><td>0.004 2</td><td>0.000 1</td><td>0.020 1</td></tr> <tr><td>400</td><td>0.014 3</td><td>0.000 4</td><td>0.067 9</td></tr> <tr><td>410</td><td>0.043 5</td><td>0.001 2</td><td>0.207 4</td></tr> <tr><td>420</td><td>0.134 4</td><td>0.004 0</td><td>0.645 6</td></tr> <tr><td>430</td><td>0.283 9</td><td>0.011 6</td><td>1.385 6</td></tr> <tr><td>440</td><td>0.348 3</td><td>0.023 0</td><td>1.747 1</td></tr> <tr><td>450</td><td>0.336 2</td><td>0.038 0</td><td>1.772 1</td></tr> <tr><td>460</td><td>0.290 8</td><td>0.060 0</td><td>1.669 2</td></tr> <tr><td>470</td><td>0.195 4</td><td>0.091 0</td><td>1.287 6</td></tr> <tr><td>480</td><td>0.095 6</td><td>0.139 0</td><td>0.813 0</td></tr> <tr><td>490</td><td>0.032 0</td><td>0.208 0</td><td>0.465 2</td></tr> <tr><td>500</td><td>0.004 9</td><td>0.323 0</td><td>0.272 0</td></tr> <tr><td>510</td><td>0.009 3</td><td>0.503 0</td><td>0.158 2</td></tr> <tr><td>520</td><td>0.063 3</td><td>0.710 0</td><td>0.078 2</td></tr> <tr><td>530</td><td>0.165 5</td><td>0.862 0</td><td>0.042 2</td></tr> <tr><td>540</td><td>0.290 4</td><td>0.954 0</td><td>0.020 3</td></tr> <tr><td>550</td><td>0.433 4</td><td>0.995 0</td><td>0.008 7</td></tr> <tr><td>560</td><td>0.594 5</td><td>0.995 0</td><td>0.003 9</td></tr> <tr><td>570</td><td>0.762 1</td><td>0.952 0</td><td>0.002 1</td></tr> <tr><td>580</td><td>0.916 3</td><td>0.870 0</td><td>0.001 7</td></tr> <tr><td>590</td><td>1.026 3</td><td>0.757 0</td><td>0.001 1</td></tr> <tr><td>600</td><td>1.062 2</td><td>0.631 0</td><td>0.000 8</td></tr> <tr><td>610</td><td>1.002 6</td><td>0.503 0</td><td>0.000 3</td></tr> <tr><td>620</td><td>0.854 4</td><td>0.381 0</td><td>0.000 2</td></tr> <tr><td>630</td><td>0.642 4</td><td>0.265 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>640</td><td>0.447 9</td><td>0.175 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>650</td><td>0.283 5</td><td>0.107 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>660</td><td>0.164 9</td><td>0.061 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>670</td><td>0.087 4</td><td>0.032 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>680</td><td>0.046 8</td><td>0.017 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>690</td><td>0.22 7</td><td>0.008 2</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>700</td><td>0.011 4</td><td>0.004 1</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>710</td><td>0.005 8</td><td>0.002 1</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>720</td><td>0.02 9</td><td>0.001 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>730</td><td>0.001 4</td><td>0.000 5</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>740</td><td>0.000 7</td><td>0.000 2 (*)</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>750</td><td>0.000 3</td><td>0.000 1</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>760</td><td>0.000 2</td><td>0.000 1</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>770</td><td>0.000 1</td><td>0.000 0</td><td>0.000 0</td></tr> <tr><td>780</td><td>0.000 0</td><td>0.000 0</td><td>0.000 0</td></tr> </tbody> </table> <p> (*) 1966年に変更 (3から2) Changed in 1966 (from 3 to 2) </p>	λ nm	$\bar{x}(\lambda)$	$\bar{y}(\lambda)$	$\bar{z}(\lambda)$	380	0.001 4	0.000 0	0.006 5	390	0.004 2	0.000 1	0.020 1	400	0.014 3	0.000 4	0.067 9	410	0.043 5	0.001 2	0.207 4	420	0.134 4	0.004 0	0.645 6	430	0.283 9	0.011 6	1.385 6	440	0.348 3	0.023 0	1.747 1	450	0.336 2	0.038 0	1.772 1	460	0.290 8	0.060 0	1.669 2	470	0.195 4	0.091 0	1.287 6	480	0.095 6	0.139 0	0.813 0	490	0.032 0	0.208 0	0.465 2	500	0.004 9	0.323 0	0.272 0	510	0.009 3	0.503 0	0.158 2	520	0.063 3	0.710 0	0.078 2	530	0.165 5	0.862 0	0.042 2	540	0.290 4	0.954 0	0.020 3	550	0.433 4	0.995 0	0.008 7	560	0.594 5	0.995 0	0.003 9	570	0.762 1	0.952 0	0.002 1	580	0.916 3	0.870 0	0.001 7	590	1.026 3	0.757 0	0.001 1	600	1.062 2	0.631 0	0.000 8	610	1.002 6	0.503 0	0.000 3	620	0.854 4	0.381 0	0.000 2	630	0.642 4	0.265 0	0.000 0	640	0.447 9	0.175 0	0.000 0	650	0.283 5	0.107 0	0.000 0	660	0.164 9	0.061 0	0.000 0	670	0.087 4	0.032 0	0.000 0	680	0.046 8	0.017 0	0.000 0	690	0.22 7	0.008 2	0.000 0	700	0.011 4	0.004 1	0.000 0	710	0.005 8	0.002 1	0.000 0	720	0.02 9	0.001 0	0.000 0	730	0.001 4	0.000 5	0.000 0	740	0.000 7	0.000 2 (*)	0.000 0	750	0.000 3	0.000 1	0.000 0	760	0.000 2	0.000 1	0.000 0	770	0.000 1	0.000 0	0.000 0	780	0.000 0	0.000 0	0.000 0	
λ nm	$\bar{x}(\lambda)$	$\bar{y}(\lambda)$	$\bar{z}(\lambda)$																																																																																																																																																																							
380	0.001 4	0.000 0	0.006 5																																																																																																																																																																							
390	0.004 2	0.000 1	0.020 1																																																																																																																																																																							
400	0.014 3	0.000 4	0.067 9																																																																																																																																																																							
410	0.043 5	0.001 2	0.207 4																																																																																																																																																																							
420	0.134 4	0.004 0	0.645 6																																																																																																																																																																							
430	0.283 9	0.011 6	1.385 6																																																																																																																																																																							
440	0.348 3	0.023 0	1.747 1																																																																																																																																																																							
450	0.336 2	0.038 0	1.772 1																																																																																																																																																																							
460	0.290 8	0.060 0	1.669 2																																																																																																																																																																							
470	0.195 4	0.091 0	1.287 6																																																																																																																																																																							
480	0.095 6	0.139 0	0.813 0																																																																																																																																																																							
490	0.032 0	0.208 0	0.465 2																																																																																																																																																																							
500	0.004 9	0.323 0	0.272 0																																																																																																																																																																							
510	0.009 3	0.503 0	0.158 2																																																																																																																																																																							
520	0.063 3	0.710 0	0.078 2																																																																																																																																																																							
530	0.165 5	0.862 0	0.042 2																																																																																																																																																																							
540	0.290 4	0.954 0	0.020 3																																																																																																																																																																							
550	0.433 4	0.995 0	0.008 7																																																																																																																																																																							
560	0.594 5	0.995 0	0.003 9																																																																																																																																																																							
570	0.762 1	0.952 0	0.002 1																																																																																																																																																																							
580	0.916 3	0.870 0	0.001 7																																																																																																																																																																							
590	1.026 3	0.757 0	0.001 1																																																																																																																																																																							
600	1.062 2	0.631 0	0.000 8																																																																																																																																																																							
610	1.002 6	0.503 0	0.000 3																																																																																																																																																																							
620	0.854 4	0.381 0	0.000 2																																																																																																																																																																							
630	0.642 4	0.265 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
640	0.447 9	0.175 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
650	0.283 5	0.107 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
660	0.164 9	0.061 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
670	0.087 4	0.032 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
680	0.046 8	0.017 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
690	0.22 7	0.008 2	0.000 0																																																																																																																																																																							
700	0.011 4	0.004 1	0.000 0																																																																																																																																																																							
710	0.005 8	0.002 1	0.000 0																																																																																																																																																																							
720	0.02 9	0.001 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
730	0.001 4	0.000 5	0.000 0																																																																																																																																																																							
740	0.000 7	0.000 2 (*)	0.000 0																																																																																																																																																																							
750	0.000 3	0.000 1	0.000 0																																																																																																																																																																							
760	0.000 2	0.000 1	0.000 0																																																																																																																																																																							
770	0.000 1	0.000 0	0.000 0																																																																																																																																																																							
780	0.000 0	0.000 0	0.000 0																																																																																																																																																																							

5. 試験成績

Test results

<p>附則6 Annex6</p>	<p>反射率を求めるための試験方法 Test Method to Determine Reflectivity</p>	
	<p>図1 2つのキャリブレーション法のための実験セットアップを示す反射率計概念図 Figure 1 Generalised Reflectometer Showing Experimental Set-Ups for the Two Calibration Methods</p> <p>図2 受光装置に積分球を組み込んだ反射率計概念図 Figure 2 Generalised Reflectometer, Incorporating an Integrating Sphere in the Receiver</p> <p>図3 球面ミラーの反射率測定用装置の例 Figure 3 Example of a Device for Measuring the Reflection Factor of Spherical Mirrors</p>	

5. 試験成績

Test results

15.	要件 Requirement	
15.2.	<p>直近前方および側方視界 Close-proximity front and lateral sides field of vision 視界(下記図参照)は、以下の平面を境界とするものとする: The field of vision (see Figure below) shall be bounded by the following planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 車両側面の輪郭から300 mmの点を通る垂直横断面、 A transverse vertical plane passing through a point 300 mm from the contour of the sides of the vehicle; (b) 車両前部の輪郭から300 mmの点を通る水平横断面、 A transverse horizontal plane passing through a point 300 mm from the contour of the front of the vehicle; (c) 運転席側と助手席側のサイドミラーの中心よりも前方のエリア。協定規則第46号04改訂版に適合するCMSを搭載した車両の場合、自動車製作者等は、サイドミラーを装備した同じ車両を検討するか、またはサイドミラーの中心の代わりにクラスIIIまたはIIのCMSカメラレンズの中心を用いることを検討するものとする。 <p>Areas ahead of the centre of the side mirrors on the driver's seat side and the passenger seat side. In the case of the vehicle that equipped with CMS that comply UN Regulation No. 46, 04 Series of amendments, the manufacturer shall consider the same vehicle equipped with side mirrors or to use the centre of Class III or II CMS camera lens instead of the centre of the side mirrors.</p> <p>輪郭は、本規則の附則9に定義された試験対象物(直径300 mmのポール)を配置できる地面への車両外形の投影によって定められるものとする。細かな外形の凹凸は含まない。 The contour shall be defined by the vehicle outside shape projection to the ground that can place the test object defined in Annex 9 of this Regulation (300mm diameter pole). Small outside shape irregularity is not included.</p> <p>図:直近前方および側方視野 Close-Proximity Front and Lateral Sides View Field of Vision</p> 	適 / 否 Pass Fail
15.2.1.	<p>要件 Requirement 附則9に説明する試験方法で試験した場合、試験対象物が次のいずれかによって視認されるものとする。 When tested under the test method described in Annex 9, the test object shall be revealed.</p>	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

15.	要件 Requirement	
15.2.1.1.	<p>附則10に説明する方法で計算した調整後の運転者の眼の位置からの両眼全視野内または調整後の眼の基準点からの両眼視野内の直接視、</p> <p>Via the direct view from ambinocular vision from the adjusted driver's ocular points, or binocular vision from the adjusted ocular reference point calculated by the methods described in Annex 10;</p>	有 / 無 Yes No
15.2.1.2.	<p>協定規則第46号により認可された間接視界装置(ミラーもしくはCMSまたはその他)、または</p> <p>Via a device of indirect vision (mirror or CMS or other) approved to UN Regulation No. 46; or</p>	有 / 無 Yes No
15.2.1.3.	<p>本規則に適合する前方および側方視覚のための間接視手段(ミラーもしくはカメラシステムまたはその他)、または</p> <p>Via a means of indirect vision for front and lateral vision (mirror or camera system or other) complying with this Regulation; or</p>	有 / 無 Yes No
15.2.1.4.	<p>検知システムの装置、または</p> <p>Via a device of detection system; or</p>	有 / 無 Yes No
15.2.1.5.	<p>15.2.1.1項から15.2.1.4項に説明された手段の自動車製作者等申告による組み合わせ。</p> <p>Via a combination of the means described in the paragraphs 15.2.1.1 to 15.2.1.4. and declared by the manufacturer.</p>	有 / 無 Yes No
15.2.2.	<p>異なる手段による指定エリアの重なり(図の例参照)は許容されるものとする。</p> <p>Overlaps of designated areas by different means (see examples in Figure) shall be permitted.</p> <p>(a) 直接視、検知システム、FLVCSの場合。</p> <div data-bbox="395 1176 1209 1590" style="text-align: center;"> <p>検知システム</p> <p>カメラ</p> <p>直接視</p> <p>(b) 直接視とミラーの場合。</p> <p>前部直近ミラー</p> <p>直接視</p> </div>	適 / 否 Pass Fail
15.2.3.	<p>自動車製作者等は、技術機関が目的に合わせて試験機器をセットアップできるように、どの手段をどの指定エリアに使用するかを技術機関に申告するものとする。それを試験レポートに記録するものとする。</p> <p>The manufacturer shall declare to the technical service which means is used for which designated area, so that the technical service can set up the testing equipment accordingly. This shall be recorded in the test report.</p>	適 / 否 Pass Fail

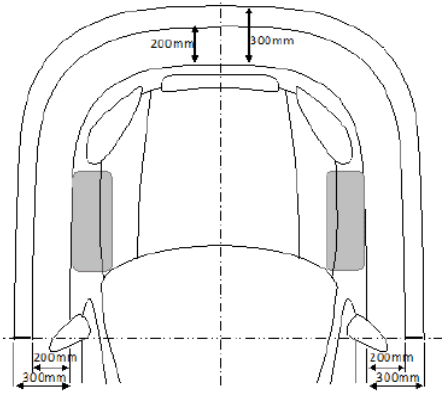
5. 試験成績

Test results

15.	要件 Requirement	
15.2.4.	FLVCSに関する特定要件および検知システムの要件 Particular requirements for FLVCS and detection system requirements	
15.2.4.1.	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。 It shall be possible to easily activate the FLVCS and the detection system when the gear is in the out of parking or neutral range.	適 / 否 Pass Fail
15.2.4.2.	運転者認知手段のすべての領域を同時に監視できないFLVCSまたは検知システムは、運転者の操作により、運転者の関心エリアを簡単に表示するものとする。 FLVCSまたは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。それらの組み合わせによって全視界を監視できない場合は、少なくとも運転者の関心エリアを表示するものとする。 FLVCS or detection system that cannot cover all field of means for driver awareness at the same time shall easily show area of the driver's interest by the driver's operations. It shall be possible to easily activate FLVCS or detection system. In case their combination cannot cover the full field of view, they shall show at least the area of driver's interest.	適 / 否 Pass Fail
15.2.5.	両眼が12.1項に定義された「運転者の眼の位置」にあるときの調整後の運転者の眼の位置からの両眼全視野、または調整後の眼の基準点からの両眼視野を用いて直近前方および側方視界が確立されるものとする。視界を確定する際、車両は車両構造統合決議 (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6、2.2.5.4項) に定義されたランニングオーダの状態にあり、M1およびN1車両については1名のフロントシート乗員 (75 kg) を追加するものとする。窓を通して確立される場合、板ガラスは、協定規則第43号04改訂版、附則24による全光透過率を有するものとする。 The close-proximity front and lateral field of vision shall be established using ambinoocular vision from the adjusted driver's ocular points, the eyes being at the "driver's ocular points" as defined in paragraph 12.1. or binocular vision from the adjusted ocular reference point. The fields of vision shall be determined when the vehicle is in running order as defined in the consolidated Resolution on the Construction of vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraph 2.2.5.4.), plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg). When established through windows, the glazing shall have a total light transmission factor in accordance with UN Regulation No. 43, 04 series of amendments, Annex 24.	適 / 否 Pass Fail
15.2.6.	曲率が異なるか、または同一平面内でない複数の反射面からなるミラーの場合、少なくとも反射面の1つが視界を与え、かつそのミラーが属するクラスの規定寸法を有するものとする。 In the case of mirrors consisting of several reflecting surfaces which are either of different curvature or not in the same plane, at least one of the reflecting surfaces shall provide the field of vision and have the dimensions specified for the class to which they belong.	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

15.	要件 Requirement	
15.3.	<p>検知領域 Field of detection 検知領域は、以下の曲面および平面を境界とする(図参照) The field of detection shall be bounded by the following curved surfaces and planes (see Figure)</p> <p>(a) 車両前部の輪郭から200 mmの点を通る垂直曲面、 A vertical curved surface passing through a point 200 mm from the contour of the front of the vehicle;</p> <p>(b) 車両前部の輪郭から300 mmの点を通る垂直曲面、 A vertical curved surface passing through a point 300 mm from the contour of the front of the vehicle;</p> <p>(c) (a)及び(b)によって定義される面の間で運転席側と助手席側のサイドミラーの中心よりも前方のエリア。協定規則第46号04改訂版に適合するCMSを搭載した車両の場合、自動車製作者等は、サイドミラーを装備した同じ車両を検討するか、またはサイドミラーの中心の代わりにクラスⅢまたはⅡのCMSカメラレンズの中心を用いることを検討するものとする。</p> <p>Areas ahead of the centre of the side mirrors on the driver's seat side and the passenger seat side between defined surface by (a) and (b). In the case of the vehicle that equipped with CMS that comply UN Regulation No. 46, 04 Series of amendments, the manufacturer shall consider the same vehicle equipped with side mirrors or to use the centre of Class III or II CMS camera lens instead of the centre of the side mirrors.</p> <p>輪郭は、本規則の附則9に定義された試験対象物(直径300 mmのポール)を配置できる地面への車両外形の投影によって定められるものとする。細かな外形の凹凸は含まない。 The contour shall be defined by the vehicle outside shape projection to the ground that can place the test object defined in Annex 9 of this regulation (300mm diameter pole). Small outside shape irregularity is not included.</p> <p>図 検知領域 Field of Detection</p> 	適 / 否 Pass Fail
15.3.1.	<p>附則12に説明する試験方法で試験した場合は、17.2項に定義された情報が運転者に与えられるとき、検知領域に関する要件の充足とみなすものとする。 When tested under the test method described in Annex 12 the requirements for field of detection shall be considered satisfied if the information as defined in paragraph 17.2. is provided to the driver.</p>	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

15.	要件 Requirement	
15.4.	前方および側方視覚または検知手段用装置 Devices for means of front and lateral vision or detection	
15.4.1.	位置 Position	
15.4.1.1.	前方および側方視覚または検知手段用装置は、通常の運転位置で運転席に着座したとき、運転者が車両の前方および側方で道路を明確に視認できるように配置されるものとする。 Devices for means of front and lateral vision or detection shall be so placed that the driver, when sitting on the driving seat in a normal driving position, has a clear view of the road to the front and lateral side(s) of the vehicle.	適 / 否 Pass Fail
15.4.1.2.	車両がシャシ／キャブ形態の場合は、視界または検知領域を測定する際、推奨される最小および最大の車体幅、高さおよび長さを自動車製作者等が明示し、必要ならば、ダミーのヘッドボードによって模擬するものとする。試験過程で考慮に入れた車両ならびに前方および側方視覚または検知手段用装置のすべての構成を前方および側方視覚または検知手段用装置の搭載について試験成績書に記載するものとする。これには、さまざまな装置搭載位置に関連した情報(長さ、幅および高さの値)が含まれる。 In the case of any vehicle, which is in chassis/cab form when the field of vision or detection is measured, the minimum and maximum recommended body widths, heights and lengths shall be stated by the manufacturer and, if necessary, simulated by dummy headboards. All vehicles and devices for means of front and lateral vision or detection configurations taken into consideration during the tests shall be shown on this test report for the installation of devices for means of front and lateral vision or detection. This includes information related to a range of device installation positions (in length, width and height).	適 / 否 Pass Fail
15.4.1.3.	前方および側方視覚または検知手段用装置は、視界または検知領域に関する要件への適合に必要とされる範囲を実質的に超えて車両の外部車体から突出しないものとする。 Devices for means of front and lateral vision or detection shall not project beyond the external bodywork of the vehicle substantially more than is necessary to comply with the requirements concerning fields of vision or fields of detection.	適 / 否 Pass Fail
15.4.1.4.	前方および側方視認性または検知手段用装置は、測定対象の視界または検知領域を実質的に変化させるほど装置が動かないように、または知覚された画像の特質を運転者が誤って解釈する原因になるほど振動しないように、堅固に装着されるものとする。装置の配線は、車両の表面に露出しないものとする。 Devices for means of front and lateral side(s) visibility or detection shall be firmly fitted in such a way that the devices do not move so as to significantly change the field of vision or detection as measured or vibrate to an extent which would cause the driver to misinterpret the nature of the image perceived. Wiring of the devices shall not be exposed on the surface of the vehicle.	適 / 否 Pass Fail
15.5.	死角の適用除外 Blind area exemption Aピラーまたは車外リアビューミラーによって生じる死角の範囲は、本規則の附則11に説明する条件を満たすとき、視界または検知領域から除外される。 Range of blind area created by the A-pillar or exterior rear-view mirror that satisfies the conditions described in Annex 11 of this Regulation is excluded from the field of vision or detection.	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

16.	<p>前方および側方視カメラシステムに関する要件 Requirements for Front and Lateral View Camera System</p>	
16.1.	<p>システム作動 System activation 車両は、運転者がシステムを作動および作動停止するための専用手段を備えるものとする。 正常な動作を確保できない場合、システムは自動的に停止するか、または運転者が作動停止させることができるものとする。 The vehicle shall be equipped with dedicated means for the driver to activate and deactivate the system. If proper functioning cannot be ensured, the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate.</p>	適 / 否 Pass Fail
16.2.	<p>デフォルトビュー Default view デフォルトビューにおいて、FLVCSは、15.2項に説明された視界の少なくとも一部を表示するものとする。 FLVCSは、デフォルトで前方および側方視画像を表示しなければならない。その作動指示は運転者によって与えられる。 In default view the FLVCS shall show at least the part of the field of view as described in paragraph 15.2. The FLVCS must default to the front and lateral side(s) view image the instruction to activate it is given by the driver.</p>	適 / 否 Pass Fail
16.2.1.	<p>輝度およびコントラスト調節 Luminance and contrast adjustment 手動調節を可能にする場合は、使用者向けマニュアルに輝度/コントラストの変更方法に関する情報を記載するものとする。 If manual adjustment is provided, the operator's manual shall provide information on how to change the luminance/contrast.</p>	適 / 否 Pass Fail
16.2.2.	<p>要求される視界内のオーバーレイ要件 Overlay requirements within the required field of vision オーバーレイは、前方および側方の運転関連の視覚情報または安全関連の情報のみを表示するものとする。要求視界内における他の目的の情報のためのオーバーレイは容認されない。 Overlays shall display only front and lateral side(s) driving-related visual information or safety-related information. Overlays for other purposes of information in the required field of vision are not allowed.</p>	適 / 否 Pass Fail
16.3.	<p>ビュー調節 View adjustment 前方および側方視画像は、運転者の操作により、または運転者の操作なしに自動的にカメラビューを変化させることができる。 The front and lateral side(s) view image may change the camera view by the driver's operation or automatically without the driver's operations.</p>	適 / 否 Pass Fail
16.4.	<p>作動準備状態(システム可用性) Operating readiness (System availability) システム不動作状態が運転者に示されるものとする(たとえばFLVCSの故障を示すものとして、警告指示、画面表示情報、ブラックスクリーン、ステータスインジケータの消灯)。運転者のための情報を使用者向けマニュアルに説明するものとする。 The system deactivated status shall be indicated to the driver (e.g., FLVCS failure by, i.e., warning indication, display information, black screen, absence of status indicator). The information for the driver shall be explained in the operator's manual.</p>	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

16.	前方および側方視カメラシステムに関する要件 Requirements for Front and Lateral View Camera System	
16.5.	車両内部のモニタ Monitor inside the vehicle モニタは、いかなる妨害物もなく眼の基準点から視認可能であるものとする。バーチャル試験が容認される。 The monitor shall be visible without any obstruction from the ocular reference point. Virtual testing is acceptable.	適 / 否 Pass Fail
16.5.1.	間接視界装置の設置によって生じる運転者の直接視の妨害は最小限に抑えるものとする。 Obstruction of the driver's direct view caused by the installation of a device for indirect vision shall be restricted to a minimum.	適 / 否 Pass Fail
16.6.	追加の間接視界装置を車両に装備してもよい。 Vehicles may be equipped with additional devices for indirect vision.	有 / 無 Yes No
16.7.	上記の規定にかかわらず、その他の設計コンセプトについては、上記の規定に示す安全コンセプトの範囲内で技術機関が納得するように実証されるものとする。 Notwithstanding the provisions above, any other design concept shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service within the safety concept that is provided in the provisions above.	適 / 否 Pass Fail
16.8.	FLVCSの有効性が磁界または電界による悪影響を受けないものとする。協定規則第10号05改訂版以降の改訂版の技術要件および過渡規定への適合により、これが実証されるものとする。 The effectiveness of the FLVCS shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 10, 05 series of amendments or any later series of amendments.	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

17.	検知システムに関する要件 Requirements for Detection Systems	
17.1.	システム作動 System activation 車両は、運転者がシステムを作動および作動停止するための専用手段を備えるものとする。 正常な動作を確保できない場合、システムは自動的に停止するか、または運転者が作動停止させることができるものとする。 The vehicle shall be equipped with dedicated means for the driver to activate and deactivate the system. If proper functioning cannot be ensured, the system shall automatically shut off or the driver shall be able to deactivate.	適 / 否 Pass Fail
17.2.	運転者インターフェースおよび情報提示ストラテジー Driver interface and information presentation strategy	
17.2.1.	システムは、音響、光学および触覚の中から選択される少なくとも2種類の運転者情報信号を備えるものとする。 The system shall have at least two kinds of driver information signal selected from acoustic, optical, and haptics.	適 / 否 Pass Fail
17.2.1.1.	1つの情報信号がアクティブであれば、その間、運転者は他の情報信号を作動停止させることができる。 As long as one information signal remains active, the driver may de-activate the other information signals.	適 / 否 Pass Fail
17.2.2.	聴覚情報 Acoustic information 運転者による作動指示後の期間に附則12の1.3項に説明された前方および側方の水平エリア内で物体が検出されたとき、聴覚情報が与えられるものとする。 When an object is detected in the front and lateral side(s) horizontal area as described in paragraph 1.3. of Annex 12. while the instruction to activate was given by the driver, acoustic information shall be given.	適 / 否 Pass Fail
17.2.3.	信号継続時間 Duration of signalling 物体に関する信号出力は、その物体が検出されている間、継続するものとし、その物体が検出されなくなるか、またはシステムが作動停止された時点で終了するものとする。 一定時間後、システムが作動状態のままであることを条件として、音響信号を自動的に一時停止させることができる。 Signalling for an object shall last as long as the object is detected and shall end when the object is no longer detected or when the system is deactivated. The acoustic signal may be automatically temporarily suspended after a certain time provided that the system remains activated.	適 / 否 Pass Fail
17.2.4.	光学情報 Optical information 光学情報が他の情報のための共通スペースに表示される場合(メータークラスタ表示装置またはその他の表示装置など)、オーバーレイが許容され、かつ本規則16.2.2項のカメラシステムのオーバーレイ要件に適合するものとする。 In the case optical information is displayed on common space used for other information (such as meter cluster display or other displays), overlay is allowed and shall comply with the overlay requirements of the camera system in 16.2.2. of this UN Regulation.	適 / 否 Pass Fail

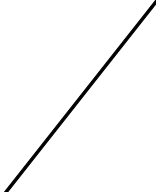
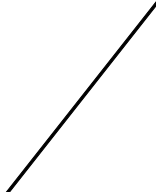
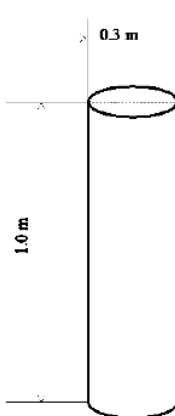
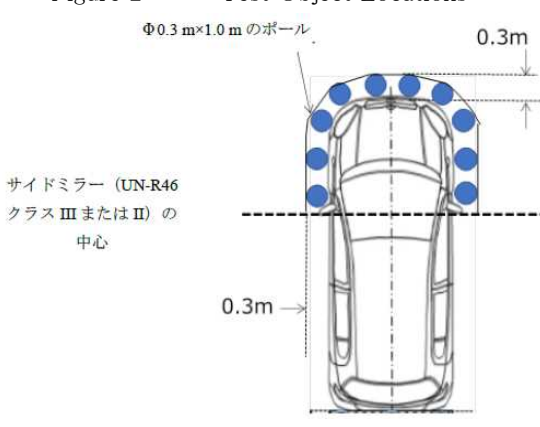
5. 試験成績

Test results

17.	検知システムに関する要件 Requirements for Detection Systems	
17.2.5.	作動準備状態(システム可用性) Operating readiness (System availability) システム不動作状態が運転者に示されるものとする(たとえば検知システムの故障を示すものとして、警告指示、画面表示情報、ブラックスクリーン、ステータスインジケータの消灯)。運転者のための情報を使用者向けマニュアルに説明するものとする。 The system deactivated status shall be indicated to the driver (e.g., Detection system failure by, i.e., warning indication, display information, black screen, absence of status indicator). The information for the driver shall be explained in the operator's manual.	適 / 否 Pass Fail
17.3.	検知システムの有効性が磁界または電界による悪影響を受けないものとする。協定規則第10号05改訂版以降の改訂版の技術要件および過渡規定への適合により、これが実証されるものとする。 The effectiveness of the detection system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the technical requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 10, 05 series of amendments or any later series of amendments.	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

<p>附則9 Annex9</p>	<p>直近前方および側方視界に関する試験方法 Test Methods for Close-Proximity Front and Lateral Field of Vision この方法は、直接的又は間接的(ミラーまたはFLVCS)手段を対象に含むものとして自動車製作者等が指定したエリア内で適用されるものとする。 This method shall be applied in the area that is designated by the manufacturer as covering direct or indirect (mirrors or FLVCS) means.</p>	
<p>1.</p>	<p>視界 Field of vision 本規則の15.2項に定義された視界に関する要件を本附則に説明する条件下で試験することができる。 The requirements of field of vision defined in paragraphs 15.2. of this Regulation can be tested under the conditions described in this Annex.</p>	
<p>1.1.</p>	<p>テスト対象物 Test objects 各試験対象物は、高さ1.0 m、外径0.3 mの直円柱とする。図1参照。 Each test object shall be a right circular cylinder that is 1.0 m high and 0.3 m in external diameter. See figure 1.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>1.2.</p>	<p>試験対象物の配置および向き Test object locations and orientations 試験対象物は、助手席側ミラーの中心から運転者側サイドミラーの中心までの範囲で車両の前面および側面に接触するものとし、直近前方および側方視野内で視認されるものとする。協定規則第46号04改訂版に適合するCMSを搭載した車両の場合、自動車製作者等は、サイドミラーを装備した同じ車両を検討するか、またはサイドミラーの中心の代わりにクラスIIのCMSカメラレンズの中心を用いることを検討するものとする。 The test object shall be in contact with the vehicle's front and lateral side from the centre of passenger side mirror to driver's side mirror shall be seen in the close-proximity front and lateral view field of vision. In the case of the vehicle that equipped with CMS that comply UN Regulation No. 46, 04 Series of amendments, the manufacturer shall consider the same vehicle equipped with side mirrors or to use centres of Class II CMS camera lens instead of the centres of the side mirrors.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>図1 試験対象物 Figure 1 Test Object</p>	<p>図2 試験対象物の配置 Figure 2 Test Object Locations</p>  	

5. 試験成績

Test results

附則9 Annex9	直近前方および側方視界に関する試験方法 Test Methods for Close-Proximity Front and Lateral Field of Vision	
1.3.	試験条件 Test conditions	
1.3.1.	FLVCSの照明条件 Lighting condition for FLVCS. 試験実施の周囲照度条件は、上方から均一に分散し、車両のルーフ外面の中心で測定した光度が7,000 lxから10,000 lxの光からなる。 メーカーの要請により、より低い周囲照度条件で試験を実施してもよい。 The ambient illumination conditions in which testing is conducted consists of light that is evenly distributed from above and is at an intensity of between 7,000 lux and 10,000 lux, as measured at the centre of the exterior surface of the vehicle's roof. At the request of the manufacturer, the test may be carried out at lower ambient illumination intensity conditions.	適 / 否 Pass Fail
1.3.2.	FLVCSの温度 Temperature for FLVCS. 試験中の車内温度は、15℃から25℃までの任意の温度とする。 The temperature inside the vehicle during the test shall be is any temperature between 15℃ and 25℃.	適 / 否 Pass Fail
1.3.3.	車両条件 Vehicle condition	
1.3.3.1.	タイヤ Tyres 車両のタイヤは、自動車製作者等推奨の冷間空気圧に設定するものとする。 The vehicle's tyres shall be set to the vehicle manufacturer's recommended cold inflation pressure.	適 / 否 Pass Fail
1.3.3.2.	車両重量 Vehicle load 車両は車両構造統合決議(R.E.3)(ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6、2.2.5.4項)に定義されたランニングオーダーの状態にあり、M1およびN1車両については1名のフロントシート乗員(75 kg)を追加するものとする。 The vehicle is in running order as defined in the Consolidated Resolution on the Construction of vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraph 2.2.5.4., plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg).	適 / 否 Pass Fail
1.3.3.3.	調節可能なサスペンション Adjustable suspension 車両が調節可能なサスペンションシステムを備える場合は、最悪条件に設定するものとする。 If the vehicle is equipped with adjustable suspension system, it shall be set at worst condition.	有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail
1.4.	試験手順 Test procedure 助手席側ミラーの中心から運転者側サイドミラーの中心までの範囲で車両の前面および側面に接触したポールを順に確認し、各ポールの見え方を試験するものとする。 The vision of each pole shall be tested by sweeping through the pole in contact with the vehicle's front and side from at the centre of passenger side mirror to driver's side mirror.	適 / 否 Pass Fail

5. 試験成績

Test results

附則10 Annex10	運転者の眼の位置の調節方法 Adjustment Methods for the Driver's Ocular Points																																																																																																																		
1.	<p>バック角の補正 Back angle compensation</p> <p>15.2.1.1項による試験において、運転者の眼の位置、または眼の基準点の調整として、表1に示すように試験車両の各バック角に応じて定められた特定の補正距離だけ前後または上下に移動させるものとする。</p> <p>In testing according to paragraph 15.2.1.1., driver's ocular points, or the ocular reference point shall be adjusted in the forward/rearward or upward/downward direction by a specific compensation distance defined according to the respective back angle of the test vehicle, as shown in Table 1.</p> <p>表1 バック角の補正 Table 1 Back angle compensation</p> <table border="1" data-bbox="379 658 1161 2011"> <thead> <tr> <th rowspan="2">バック角[°] Back angle</th> <th colspan="2">補正距離 Compensation distance</th> </tr> <tr> <th>前方／後方[mm] Forward/rearward</th> <th>上方／下方[mm] Upward/downward</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td>-186</td><td>28</td></tr> <tr><td>6</td><td>-177</td><td>27</td></tr> <tr><td>7</td><td>-167</td><td>27</td></tr> <tr><td>8</td><td>-157</td><td>27</td></tr> <tr><td>9</td><td>-147</td><td>26</td></tr> <tr><td>10</td><td>-137</td><td>25</td></tr> <tr><td>11</td><td>-128</td><td>24</td></tr> <tr><td>12</td><td>-118</td><td>23</td></tr> <tr><td>13</td><td>-109</td><td>22</td></tr> <tr><td>14</td><td>-99</td><td>21</td></tr> <tr><td>15</td><td>-90</td><td>20</td></tr> <tr><td>16</td><td>-81</td><td>18</td></tr> <tr><td>17</td><td>-72</td><td>17</td></tr> <tr><td>18</td><td>-62</td><td>15</td></tr> <tr><td>19</td><td>-53</td><td>13</td></tr> <tr><td>20</td><td>-44</td><td>11</td></tr> <tr><td>21</td><td>-35</td><td>9</td></tr> <tr><td>22</td><td>-26</td><td>7</td></tr> <tr><td>23</td><td>-18</td><td>5</td></tr> <tr><td>24</td><td>-9</td><td>3</td></tr> <tr><td>25</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>26</td><td>9</td><td>-3</td></tr> <tr><td>27</td><td>17</td><td>-5</td></tr> <tr><td>28</td><td>26</td><td>-8</td></tr> <tr><td>29</td><td>34</td><td>-11</td></tr> <tr><td>30</td><td>43</td><td>-14</td></tr> <tr><td>31</td><td>51</td><td>-18</td></tr> <tr><td>32</td><td>59</td><td>-21</td></tr> <tr><td>33</td><td>67</td><td>-24</td></tr> <tr><td>34</td><td>76</td><td>-28</td></tr> <tr><td>35</td><td>84</td><td>-32</td></tr> <tr><td>36</td><td>92</td><td>-35</td></tr> <tr><td>37</td><td>100</td><td>-39</td></tr> <tr><td>38</td><td>108</td><td>-43</td></tr> <tr><td>39</td><td>115</td><td>-48</td></tr> <tr><td>40</td><td>123</td><td>-52</td></tr> </tbody> </table> <p>注:表中の記号:前後方向(-:前方、+:後方)、上下方向(-:下方、+:上方) Symbols used in the table: Forward/rearward direction (-: forward, +: rearward); Upward/downward direction (-: downward, +: upward)</p>	バック角[°] Back angle	補正距離 Compensation distance		前方／後方[mm] Forward/rearward	上方／下方[mm] Upward/downward	5	-186	28	6	-177	27	7	-167	27	8	-157	27	9	-147	26	10	-137	25	11	-128	24	12	-118	23	13	-109	22	14	-99	21	15	-90	20	16	-81	18	17	-72	17	18	-62	15	19	-53	13	20	-44	11	21	-35	9	22	-26	7	23	-18	5	24	-9	3	25	0	0	26	9	-3	27	17	-5	28	26	-8	29	34	-11	30	43	-14	31	51	-18	32	59	-21	33	67	-24	34	76	-28	35	84	-32	36	92	-35	37	100	-39	38	108	-43	39	115	-48	40	123	-52	有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail
バック角[°] Back angle	補正距離 Compensation distance																																																																																																																		
	前方／後方[mm] Forward/rearward	上方／下方[mm] Upward/downward																																																																																																																	
5	-186	28																																																																																																																	
6	-177	27																																																																																																																	
7	-167	27																																																																																																																	
8	-157	27																																																																																																																	
9	-147	26																																																																																																																	
10	-137	25																																																																																																																	
11	-128	24																																																																																																																	
12	-118	23																																																																																																																	
13	-109	22																																																																																																																	
14	-99	21																																																																																																																	
15	-90	20																																																																																																																	
16	-81	18																																																																																																																	
17	-72	17																																																																																																																	
18	-62	15																																																																																																																	
19	-53	13																																																																																																																	
20	-44	11																																																																																																																	
21	-35	9																																																																																																																	
22	-26	7																																																																																																																	
23	-18	5																																																																																																																	
24	-9	3																																																																																																																	
25	0	0																																																																																																																	
26	9	-3																																																																																																																	
27	17	-5																																																																																																																	
28	26	-8																																																																																																																	
29	34	-11																																																																																																																	
30	43	-14																																																																																																																	
31	51	-18																																																																																																																	
32	59	-21																																																																																																																	
33	67	-24																																																																																																																	
34	76	-28																																																																																																																	
35	84	-32																																																																																																																	
36	92	-35																																																																																																																	
37	100	-39																																																																																																																	
38	108	-43																																																																																																																	
39	115	-48																																																																																																																	
40	123	-52																																																																																																																	

5. 試験成績

Test results

附則10 Annex10	運転者の眼の位置の調節方法 Adjustment Methods for the Driver's Ocular Points																									
2.	<p>助手席側の可動範囲の補正 Movable range compensation for the passenger's side</p> <p>15.2.1.1項による試験において、車両の始動時に車両の周囲を確認するために身体を前後、左右、または上下方向に移動させる運転者の眼の位置(両眼)または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼の位置または眼の基準点に基づき、それぞれ前後、左右、または上下方向に運転者の眼の位置を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、表2の各列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。</p> <p>調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4点からなる三次元空間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の12.1項に定義された運転者の眼の位置または12.2項に定義された眼の基準点、および表2に定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正によって与えられる。</p> <p>In testing according to paragraph 15.2.1.1., as compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body in forward/rearward, lateral, or upward/downward directions to check the vehicle's surroundings at the start of the vehicle, measurements may be taken with the driver's ocular points adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points or the ocular reference point, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 2.</p> <p>Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a three-dimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 2.</p> <p>表2 助手席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 2 Range of driver's ocular points compensation for the passenger's side stretching</p> <table border="1" data-bbox="379 1265 1321 1467"> <thead> <tr> <th colspan="4">補正距離</th> </tr> <tr> <th>測定単位 [mm]</th> <th colspan="3">Compensation distance</th> </tr> <tr> <th>Measures in</th> <th>前後補正距離 (+: 後方, -: 前方) Forward/rearward (+: rearward, -: forward)</th> <th>左右補正距離 (+: 右, -: 左) Lateral (+: right, -: left)</th> <th>上下補正距離 (+: 上方, -: 下方) Upward/downward</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上方伸展の眼の位置 Upward stretching ocular points</td> <td>0</td> <td>-10</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>前方伸展の眼の位置 Forward stretching ocular points</td> <td>-140</td> <td>-15</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>側方伸展の眼の位置 Lateral stretching ocular points</td> <td>30</td> <td>-110</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p>注: 表中で、左ハンドル車両の場合は「右」を「左」に読み替え、「左」を「右」に読み替えるものとする。 In the table, for the left-hand drive vehicles, "right" shall be read as "left", and "left" shall be read as "right".</p>	補正距離				測定単位 [mm]	Compensation distance			Measures in	前後補正距離 (+: 後方, -: 前方) Forward/rearward (+: rearward, -: forward)	左右補正距離 (+: 右, -: 左) Lateral (+: right, -: left)	上下補正距離 (+: 上方, -: 下方) Upward/downward	上方伸展の眼の位置 Upward stretching ocular points	0	-10	40	前方伸展の眼の位置 Forward stretching ocular points	-140	-15	10	側方伸展の眼の位置 Lateral stretching ocular points	30	-110	15	有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail
補正距離																										
測定単位 [mm]	Compensation distance																									
Measures in	前後補正距離 (+: 後方, -: 前方) Forward/rearward (+: rearward, -: forward)	左右補正距離 (+: 右, -: 左) Lateral (+: right, -: left)	上下補正距離 (+: 上方, -: 下方) Upward/downward																							
上方伸展の眼の位置 Upward stretching ocular points	0	-10	40																							
前方伸展の眼の位置 Forward stretching ocular points	-140	-15	10																							
側方伸展の眼の位置 Lateral stretching ocular points	30	-110	15																							

5. 試験成績

Test results

附則10 Annex10	運転者の眼の位置の調節方法 Adjustment Methods for the Driver's Ocular Points																																					
3.	<p>運転席側の外部視認補正 Looking out compensation for the driver's side</p> <p>15.2.1.1項による試験において、サイドウインドウからの外部視認によって前面角部周辺の交通弱者を確認するために身体を移動させる運転者の眼の位置(両眼)または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼の位置に基づき、それぞれ前後、左右、または上下方向に運転者の眼の位置または眼の基準点を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、表3の各列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。</p> <p>調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4点からなる三次元空間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の12.1項に定義された運転者の眼の位置または12.2項に定義された眼の基準点、および表3に定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正によって与えられる。</p> <p>In testing according to paragraph 15.2.1.1., as compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body for looking out from side window to check vulnerable road users around the front side corner, measurements may be taken with the driver's ocular points or the ocular reference point adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 3.</p> <p>Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a three-dimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 3.</p> <p>表3 運転席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 3 Range of Driver's Ocular Points Compensation for the Driver's Side Stretching</p> <table border="1" data-bbox="379 1160 1321 1368"> <thead> <tr> <th colspan="4">補正距離</th> </tr> <tr> <th>測定単位[mm]</th> <th colspan="3">Compensation distance</th> </tr> <tr> <th>Measures in</th> <th>前後補正距離</th> <th>左右補正距離</th> <th>上下補正距離</th> </tr> <tr> <td></td> <td>(+:後方、-:前方)</td> <td>(+:右、-:左)</td> <td>(+:上方、-:下方)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Forward/rearward</td> <td>Lateral</td> <td>Upward/downward</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(+: rearward, -: forward)</td> <td>(+: right, -: left)</td> <td></td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運転者の上側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching upward side of the driver</td> <td>-100</td> <td>300</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>運転者の前側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching forward side of the driver</td> <td>-200</td> <td>250</td> <td>-50</td> </tr> <tr> <td>運転者の外側最大限の外部視認 Looking out as much as possible for outer side of the driver</td> <td>-50</td> <td>350</td> <td>-50</td> </tr> </tbody> </table> <p>注:表中で、左ハンドル車両の場合は「右」を「左」に読み替え、「左」を「右」に読み替えるものとする。 In the table, for the left-hand drive vehicles, "right" shall be read as "left", and "left" shall be read as "right".</p>	補正距離				測定単位[mm]	Compensation distance			Measures in	前後補正距離	左右補正距離	上下補正距離		(+:後方、-:前方)	(+:右、-:左)	(+:上方、-:下方)		Forward/rearward	Lateral	Upward/downward		(+: rearward, -: forward)	(+: right, -: left)		運転者の上側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching upward side of the driver	-100	300	0	運転者の前側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching forward side of the driver	-200	250	-50	運転者の外側最大限の外部視認 Looking out as much as possible for outer side of the driver	-50	350	-50	有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail
補正距離																																						
測定単位[mm]	Compensation distance																																					
Measures in	前後補正距離	左右補正距離	上下補正距離																																			
	(+:後方、-:前方)	(+:右、-:左)	(+:上方、-:下方)																																			
	Forward/rearward	Lateral	Upward/downward																																			
	(+: rearward, -: forward)	(+: right, -: left)																																				
運転者の上側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching upward side of the driver	-100	300	0																																			
運転者の前側伸展を伴う外部視認 Looking out with stretching forward side of the driver	-200	250	-50																																			
運転者の外側最大限の外部視認 Looking out as much as possible for outer side of the driver	-50	350	-50																																			

5. 試験成績

Test results

<p>附則11 Annex11</p>	<p>Aピラーまたは車外前方および側方ビューミラーによって生じる死角の範囲 Range of Blind Area Created by the A-Pillar or Exterior Front and Lateral Side View Mirror</p>	
<p>1.</p>	<p>定義 Definition</p>	
<p>1.1.</p>	<p>「車外リアビューミラーによって生じる死角」とは、車外リアビューミラーを保持または保護する車両構造および車外リアビューミラーによって生じる死角を指す。 "Blind area created by the exterior rear-view mirror" means a blind area created by the vehicle structure that retains or protects the exterior rear-view mirror and exterior rear-view mirror.</p>	
<p>1.2.</p>	<p>「Aピラーによって生じる死角」とは、眼の基準点の前方を対象範囲として、側面ガラスの透明部分、すなわち車両の左側を確認する際に眼の基準点から側面ガラスを通して地表面を視認できる部分の最下点(a点)と眼の基準点からなる2点を通り、かつ車両中心線に平行な面の上方に配置された車両構造によって生じる死角を指す(図1)。ただし、ドアの下側部分の一部に設けられたウインドウは側面ガラスとはみなさない。左ハンドル車両の場合は、「左」を「右」に読み替えるものとする。 "Blind area created by the A-pillar" means a blind area created by the vehicle structure that is located forward of the ocular reference point and above a plane parallel to the vehicle centre and passing through the two points consisting of the ocular reference point and the lowermost point of the side glazing's transparent area where the ground surface can be viewed through the side glazing when the left side of the vehicle is checked from the ocular reference point (point a) (Figure 1). However, a window provided in a part of the lower area of the door is not considered as the side glazing. For the left-hand drive vehicles, "left" shall be read as "right".</p>	
<p>2.</p>	<p>死角の範囲 Range of the blind area Aピラーまたは車外リアビューミラーによって生じる死角の範囲は、次式を満たすエリアとする。この場合、複数の死角があるときは、各死角が式の条件を満たすものとする。 $X \leq 0.292L - 0.203$ ここで X(m)：除外エリアの限界、すなわち死角の前端に接する円柱の中心とその後端に接する円柱の中心間の距離。 L(m)：Aピラーまたは車外リアビューミラーによって生じる死角の内側に位置する。死角の後端に接する円柱の後端とリアホイールの前端間の距離。(図2参照)。 Where: X (m): is the limit of the excluded area, i.e. the distance between the centre of a cylinder in contact with the front edge of the blind area and the centre of a cylinder in contact with its rear edge. L (m): is located inside the blind area created by the A-pillar or exterior rear-view mirror. Distance between the rear edge of a cylinder in contact with the rear edge of the blind area and the front edge of the rear wheel. (See Figure 2).</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>


5. 試験成績

Test results

<p>附則11 Annex11</p>	<p>Aピラーまたは車外前方および側方ビューミラーによって生じる死角の範囲 Range of Blind Area Created by the A-Pillar or Exterior Front and Lateral Side View Mirror</p>	
<p>2.</p>	<p>図1 Figure1 (右ハンドルの場合)</p> <p>図2 Figure2 (右ハンドルの場合)</p>	

5. 試験成績

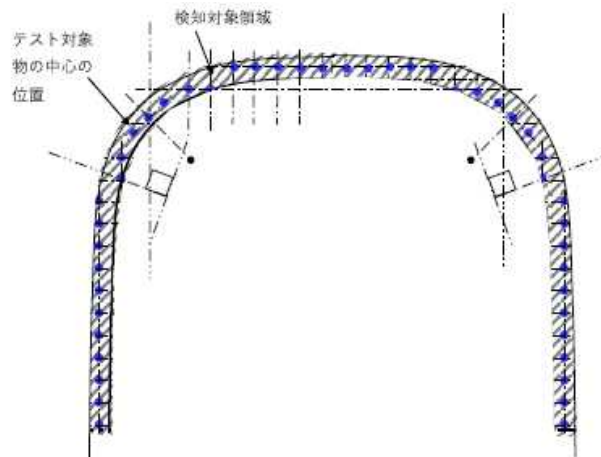
Test results

<p>附則12 Annex12</p>	<p>検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems</p>	
<p>1.</p>	<p>前方および側方水平エリアの検知 Front and lateral horizontal area detection 検知システムは、本附則1.3.1項に規定する試験に適合するものとする。 Detection system shall fulfil the test as specified in paragraph 1.3.1. in this Annex.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>1.1.</p>	<p>試験条件 Test Condition 試験対象物は、ISO 17386:2010の7.1項に準拠するものとする。試験中、風速が1 m/sを超えないものとする。温度は20±5° C、湿度は60±25%であるものとする。降雨または降雪がないものとする。平坦で乾燥したアスファルトまたはコンクリート面上で試験を実行するものとする。壁面、補助試験機器またはその他の環境中の物体からの音波または電磁波の反射によって試験が影響されないものとする。 The test object shall be as per paragraph 7.1. of ISO 17386:2010. During testing, the wind speed shall not exceed 1 m/s. The temperature shall be 20 ± 5 ° C and the humidity shall be 60 ± 25 per cent. There shall be no rain or snow. The test shall be performed on a flat, dry asphalt or concrete surface. The test shall not be affected by the reflection of sound waves or electromagnetic waves from any walls, auxiliary testing equipment or any other objects in the environment.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>
<p>1.2.</p>	<p>試験準備 Test preparation 1つの試験対象物を使用するものとする。試験対象物の位置は、その試験対象物の検出が確保されるように自動車製作者等が選択する。本附則1.3.1項の前方および側方水平エリア内の検知可能グリッドに試験対象物を配置するものとする。初期状態の試験車両を駐車状態にするものとする。ここで、駐車状態とは、オートマチックトランスミッション搭載車両の場合はステアリングがニュートラル位置にあってP(駐車)ポジションが選択されていることを指し、マニュアルトランスミッション搭載車両の場合はニュートラルギアが選択されて駐車ブレーキがかかっている状態を指す。 試験時には、1名(体重75 kg)が運転席に着座し、車両を静止状態に保ちながら、自動車製作者等の説明またはオーナーズマニュアルの記載に従って検知システムの作動操作を実行するものとする。 One test object shall be used. The positions of the test object are selected by the manufacturer to ensure the detection of the test object. The test object shall be located in the detectable grids within the front and lateral horizontal area in 1.3.1. of this annex. The test vehicle in the initial state shall be in the parking condition. Here, the parking condition means that the steering is in the neutral position, and the P (park) position is selected in the case of vehicles equipped with automatic transmissions, whereas it means the neutral gear being selected and the parking brake being engaged in the case of vehicles equipped with manual transmissions. When testing, a person (of 75 kg in weight) shall sit in the driver's seat and, keeping the vehicle in the stationary condition, perform an operation that activates the detection system as described by the manufacturer or in the owner's manual.</p>	<p>適 / 否 Pass Fail</p>

5. 試験成績

Test results

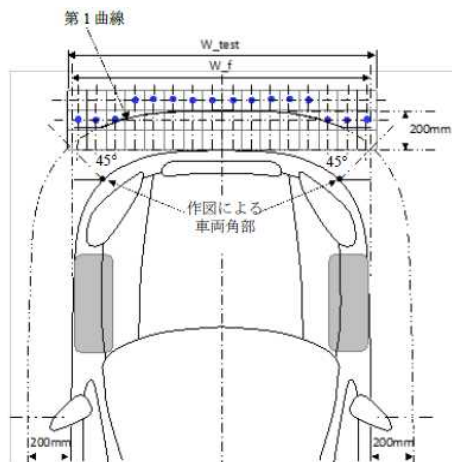
1.3.	試験方法 Test method	
1.3.1.	検知領域 Field of detection 検知領域を前方、角部、および側方の3つのエリアに分割するものとする。前方、角部、および側方に関する試験方法は、1.3.1.1項、1.3.1.2項および1.3.1.3項に規定されるものとする。 検知領域に試験対象物がある状態で試験を実施するものとし、検知領域を外れる最初のグリッドまで実施するものとする(図1参照)。 試験対象物を100 mm間隔に設置して試験を実施するものとするが、測定回数を減少させる目的で、試験対象物の設置間隔を200mmにして試験を実施してもよい。また、検出されないグリッドがある場合は、隣接する両方のグリッドについて試験を実施するものとする。 1.3.1.2項に規定する測定点のグリッドと1.3.1.1項または1.3.1.3項に規定する測定点のグリッドの間の重なったエリアについては、いずれの方法も用いることができる。 The field of detection shall be divided into three areas: front, corners, and sides. The test methods for the front, corners, and sides shall be specified in paragraphs 1.3.1.1., 1.3.1.2., and 1.3.1.3. The test shall be conducted with the test object in the field of detection and shall be conducted until the first grid that exceeds the field of detection (See Figure 1). The test shall be conducted with test objects installed at intervals of 100 mm, but for the purpose of reducing the number of measurements, the test may be conducted with the test objects installed at intervals of 200 mm, and if there is an undetected grid, the test shall be conducted for both neighbouring grids. 図1 検知範囲 Figure 1	適 / 否 Pass / Fail



5. 試験成績

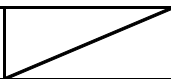
Test results

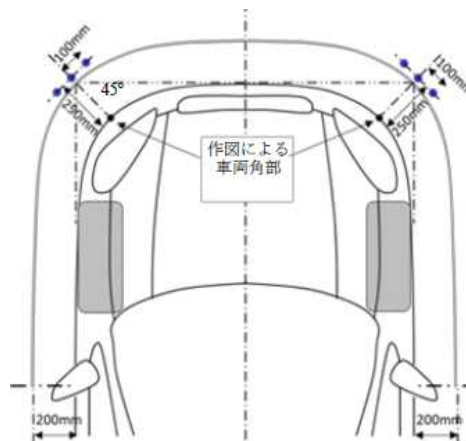
<p>附則12 Annex12</p>	<p>検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems</p>	<p style="text-align: center;">/</p>
<p>1.3.1.1.</p>	<p>前方エリアの検知領域 Field of detection of front area 前方エリアの検知領域を図2に示す。 W_fは、フロントアクスルに沿って測定した車幅に等しい。 W_{test}は、W_fの半分を最も近い100mmに丸めてから2倍した値に等しい。</p> <p>車幅方向をW_{test}、車両の前方方向を300 mmとする前方エリアを車両の前端に基づき車両の中心軸に対して対称的に設定し、そのエリアのフロア上に100 mm×100 mmのグリッド線を引く。 作図による2つの車両角部の間に車両輪郭の形に従って曲線を引く(図2に示す地面上の垂直投影)。車両輪郭の200 mm前方に曲線を設定する。作図による車両角部の外側部分については、車幅全体(W_{test})を含むように車両の中心軸に対して垂直な直線部によって曲線を完結させる。角部の作図については下記1.3.1.2項を参照のこと。車両の中心軸に平行な各グリッド列において、曲線にもっとも近く、かつ前方方向のグリッド交点にテスト対象物の中心を配置する。 第1曲線は、車両の2つの仮想角部の間の部分については車両上面図におけるフロントバンパー形状に従うものとするが、仮想角部の外側部分については前方方向に対して垂直な直線とする。</p> <p>The field of detection of the front area is shown in Figure 2. W_f is equal to the vehicle width measured along the front axle. W_{test} is equal to half of W_f rounded to the nearest 100mm and then multiplied by two.</p> <p>Set a front area of W_{test} in the vehicle width direction and 300 mm in the vehicle forward direction, symmetrically around the vehicle's central axis based on the front end of the vehicle and draw a 100 mm x 100 mm grid on the floor of the area. Draw a curve that follow the shape of the vehicle contour (vertical projection on the ground as shown in Figure 2) between the two constructed vehicle corners. The curve shall be set at 200mm forward of the vehicle contour. For the part outside of the constructed vehicle corners, the curve is completed by straight sections perpendicular to the vehicle's central axis to cover the whole vehicle width (W_{test}). For the construction of corners see paragraph 1.3.1.2. below. Place the test object centre on the grid intersection which is nearest and in the forward direction of the curve, in each grid row parallel to the vehicle's central axis. The first curve shall follow the front bumper shape in the top view of the vehicle for the part between the two virtual corners of the vehicle but shall be a straight line orthogonal to the forward direction for the part outside the virtual corners.</p> <p>図2前方エリアの検知範囲 Figure2</p>	<p>有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail</p>



5. 試験成績

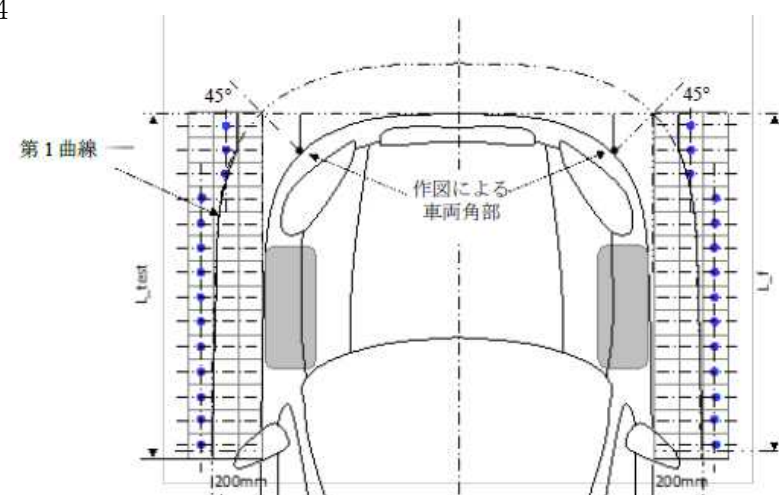
Test results

<p>附則12 Annex12</p>	<p>検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems</p>	
<p>1.3.1.2.</p>	<p>角部エリアの検知領域 Field of detection of corner areas 角部エリアの検知領域を図3に示す。</p> <p>(a) 車両輪郭に近い矩形の枠線を引く。 (b) 枠の各角から車両に45° の角度で線を引く。 (c) これらの線と車両輪郭の交点が車両角部として定義される。 (d) 以下の点に配置された各テスト対象物をテストする: 1つは45° の角度で伸びる線に沿って1つの車両角部から250 mm離れた点、他の2つは45° の線と直交する線に沿って最初の点から両側にそれぞれ100 mm離れた点である。 他方の角部について同じ手順を繰り返す。</p> <p>The field of detection of the corner areas is shown in Figure 3. (a) Draw a rectangular box close to the vehicle contours; (b) Draw a line from each corner of the box to the vehicle at an angle of 45° ; (c) The intersections of these lines and the vehicle contours are defined as the vehicle corners; (d) Test each of the test objects placed at the following points: one 250 mm away from one vehicle corner along a line that rises at a 45° angle, and two others, each 100 mm away from the point on both sides along a line that orthogonally crosses the 45° line. Repeat the same for the other corner.</p> <p>図3角部エリアの検知範囲 Figure3</p>	<p>有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail</p>




5. 試験成績

Test results

<p>附則12 Annex12</p>	<p>検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems</p>	<p style="text-align: center;">/</p>
<p>1.3.1.3.</p>	<p>側方エリアの検知領域 Field of detection of side areas 側方エリアの検知領域を図4に示す。 L_fは、車両の中心軸に平行に測定したサイドミラーの中心から車両前端までの距離に等しい。 L_{test}は、もっとも近い100 mmに丸めたL_fの値である。</p> <p>前端から後方をL_{test}、車幅方向を300 mmとする矩形の側方エリアを車両の前端に基づき車両の中心軸に対して平行かつ対称に設定し、そのエリアのフロア上に100 mm×100 mmのグリッド線を引く。 車両輪郭の形に従って曲線を引く(図4に示す地面上の垂直投影)。曲線と車両輪郭の距離は200 mmとする。作図による車両角部の外側部分については、車幅全体(W_{test})を含むように車両の中心軸に対して垂直な直線部によって曲線を完結させる。 車両の中心軸に平行な各グリッド列において、曲線にもっとも近く、かつ前方方向のグリッド交点にテスト対象物の中心を配置する。 第1曲線は、仮想角部の前の部分については前方方向に平行な直線とし、仮想角部の後方部分は車両上面図における車両側面およびフロントバンパーの形状に従うものとする。</p> <p>The field of detection of the side areas is shown in Figure 4.</p> <p>L_f is equal to the distance from the centre of the side mirror to the front end of the vehicle, measured parallel to the vehicle's central axis. L_{test} is the value of L_f rounded to the nearest 100 mm. Set a rectangular side area of L_{test} in the front-rear direction and 300 mm in the vehicle width direction, parallel to and symmetrical around the vehicle's central axis based on the front end of the vehicle and draw a 100 mm x 100 mm grid on the floor of the area. Draw a curve that follow the shape of the vehicle contour (vertical projection on the ground as shown in Figure 4). The curve has a distance of 200 mm to the vehicle contour. For the part outside of the constructed vehicle corners, the curve is completed by straight sections perpendicular to the vehicle's central axis to cover the whole vehicle width (W_{test}). Place the test object centre on the grid intersection which is nearest and in the forward direction of the curve, in each grid row parallel to the vehicle's central axis. The first curve shall be a straight line parallel to the forward direction for the part in front of the virtual corners, while the part behind the virtual corners shall follow the shapes of the vehicle sides and front bumper in the top view of the vehicle.</p> <p>図4側方エリアの検知範囲 Figure4</p> 	<p>有 / 無 Yes/No 適 / 否 Pass Fail</p>

5. 試験成績

Test results

附則12 Annex12	検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems	
1.4.	<p>検出試験 Detection test</p> <p>検知領域内では、3つ以上の連続的な非検出グリッドが存在しないものとする。 5秒を超えて連続的に警告が出力された場合、テスト対象物が検出されたものと判定する。各テスト対象物について1回検出テストを実行するものとする。ただし、必要ならば、技術機関と自動車製作者等の合意により、5回のテストのうち4回警告が出力された場合には、テスト対象物が検出されたものと判定することができる。</p> <p>In the field of detection, there shall be no more than two consecutive undetected grids. When the warning is provided for more than five seconds continuously, it is judged that the test object is detected. The detection test shall be performed one time for each test object. However, if necessary, according to the agreement of the Technical Service and manufacturer, it can be judged that the test object is detected in case warnings are provided in four out of five tests.</p>	適 / 否 Pass Fail

付表1
 Appendix 1

自動車線維持システム試験(協定規則第157号)
 Automated Lane Keeping Systems (UN Regulation No.157)

改訂番号 / 補足改訂番号 Series number / Supplement number	
試験期日(期間) Test date (Term)	
試験担当者 Tested by	

※基準の適否の判定は原文(英文)に基づき行うものとする。

1. 試験自動車

Test vehicle					
車名・型式(類別) Make・Type(Variant)					
車台番号 Chassis No.					
試験自動車のカテゴリー Category of test vehicle					
自動車製作者の指定質量 Mass declared by the manufacturer	1軸 1st axle	2軸 2nd axle	3軸 3rd axle	4軸 4th axle	合計 Total
車両の最大質量 Maximum mass of vehicle [kg]					
車両の最小質量 Minimum mass of vehicle [kg]					
試験時車両質量 Tested vehicle mass [kg]					
タイヤサイズ Tyre size					/
タイヤ空気圧 Tyre inflation pressure [kPa]					
ステアリングホイール径 Steering wheel diameter [mm]					

2. 自動車線維持システムの仕様 ^{*1}
 Specification of the ALKS system ^{*1}

規定最高速度 Specified maximum speed	[km/h]	
検知システム (コンポーネントを含む) Sensing system (include components) ※製作者、型式、種類並びに 検出範囲及び距離[m] Make, type, kind and FOV and detection range[m]	前方 Forward	
	後方 Rearward	
	側方 Lateralward	
	その他 Others	
検知システムの搭載 Installation of sensing system		
方向指示器状態検知範囲 Direction indicator status detection area		
ソフトウェア識別(該当する場合) Software Identification (if applicable)		
ヒューマンマシンインターフェースの仕様 Specification of the Human Machine Interface		
運転者即応性の検出方法 Methods to detect driver availability		
システムの作動方法 Means to activate the system		
システムの停止方法 Means to deactivate the system		
システムオーバーライドの手段 Means to override the system		
運転者の注意力判定 Methods to determine driver attentiveness		
環境条件によるシステムの限界 System limitations due to environmental conditions		
道路状況によるシステムの限界 System limitations due to road conditions		
運転者に与えられる情報 The information given to the driver including		
システムステータス System status		
引継要求 (TD) Transition demand (TD)		
リスク最小化制御 (MRM) Minimum Risk Manoeuvre (MRM)		
緊急操作 (EM) Emergency Manoeuvre (EM)		
運行設計領域 (ODD) Operational Design Domain (ODD)		
DSSADの記録要素 Recorded element of DSSAD		
ソフトウェア識別方法 (R ₁₅₇ SWIN等) Software identification system (R ₁₅₇ SWIN etc.)		
CS認可番号 Cybersecurity type approval number		
SU認可番号 Software-Update type approval number		

3. 試験条件 *2

Test condition *2

試験期日 Test date	試験項目 Test item	試験実施場所 Test location	天候 Weather

4. 試験機器 *3

Test equipment *3

速度測定装置 Vehicle speed measuring device	
相対距離測定装置 Relative distance measuring device	
車車間距離測定装置 Inter-vehicle distance measuring device	
加(減)速度測定装置 Acceleration (deceleration) measuring device	
操舵力(角)測定装置 Steering effort (angle) measuring device	
操作力測定装置 Control force measuring device	

5. 備考

Remarks

--

*1 附則4付録2の文書に記載している内容については本表への記載を要しない。

Shall not fill out this table if these contents are written in description of Annex4 Appendix2.

*2 別紙を用いても良い。

May be provided as attachment(s).

*3 別紙を用いても良い。

May be provided as attachment(s).

6. 試験成績
Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
	<p>以下の項への適合性は、附則5及び附則6の関連する試験によって、もしくは附則4の評価の一部として、(特に附則5及び附則6の試験に含まれない条件について)安全への取組方法の適合性審査中に自動車製作者が技術機関に対して証明するものとする。</p> <p>The fulfilment of the provisions of this paragraph shall be demonstrated by the manufacturer to the technical service during the inspection of the safety approach as part of the assessment to Annex 4 (in particular for conditions not tested under Annex 5 or Annex 6) and according to the relevant tests in Annex 5 and Annex 6.</p>	
5.1.	一般要件 General Requirements	
5.1.1.	<p>作動中のシステムは、動的運転操作を実行し、故障を含む全ての状況に対処するものとし、かつ乗車人員及び他の道路利用者へ不合理な危険性を及ぼすおそれのないものであること。</p> <p>作動中のシステムは、合理的に予見可能かつ防ぐことができるいかなる衝突を引き起こしてはならない。別の衝突を起こさずに衝突を回避できる場合は、当該衝突を回避しなければならない。</p> <p>The activated system shall perform the DDT shall manage all situations including failures, and shall be free of unreasonable risks for the vehicle occupants or any other road users.</p> <p>The activated system shall not cause any collisions that are reasonably foreseeable and preventable. If a collision can be safely avoided without causing another one, it shall be avoided.</p>	Pass Fail
5.1.1.1.	<p>自動車線維持システム(以下ALKSという)は(例えば車両を停止させるなど)国の交通規則に従って対応すべき衝突及び、適格かつ慎重な人間の運転者であれば認識できる衝突に対して、アクティブ状態の間、対応するものとする。そのような衝突の場合、5.4.4.1.1.項に反することなく、移行要求が既に発出されていない場合は発出するものとする。</p> <p>The ALKS shall respond whilst active to any collision which requires a response according to national traffic rules (e.g. bringing the vehicle to standstill) and which could be expected to be recognised by a competent and careful human driver. In the case of such a collision and without prejudice to paragraph 5.4.4.1.1., a transition demand shall be given, unless one is already being given.</p>	Pass Fail
5.1.1.2.	<p>歩行者やカットイン車両との危機的な状況が差し迫った場合に、安定した低動的な縦方向挙動を保つために、システムは他の道路利用者との相互影響の中で予測的に動くべきである。</p> <p>The system shall demonstrate anticipatory behaviour in interaction with other road user(s), in order to ensure stable, low-dynamic, longitudinal behaviour and risk minimising behaviour when critical situations could become imminent, e.g. with pedestrians or cutting-in vehicles.</p>	Pass Fail
5.1.2.	<p>作動中のシステムは、緊急自動車への対応を含め、運用する対象国のDDTに関する交通規則に適合しなければならない。</p> <p>The activated system shall comply with traffic rules relating to the DDT in the country of operation, including responding to emergency/enforcement vehicles.</p>	Pass Fail
5.1.3.	<p>作動中のシステムは、運転者がいつでも運転を再開できるよう支援するために必要な装置(フロントガラスの窓ふき器及び灯火器等)を制御するとともに運転者がいつでも制御を再開できるよう当該機能を作動又は非作動にしなければならない。</p> <p>The activated system shall exercise control over systems required to support the driver in resuming manual control at any time (e.g. demist, windscreen wipers and lights).</p>	Pass Fail
5.1.4.	<p>引継要求は、乗車人員又は他の道路利用者に危険を及ぼすおそれのあるものであってはならない。</p> <p>A transition demand shall not endanger the safety of the vehicle occupants or other road users.</p>	Pass Fail
5.1.5.	<p>運転者が引継フェーズの間にDDTを再開できない場合、システムはリスク最小化制御を実行しなければならない。リスク最小化制御を実行している間、システムは乗車人員及び他の道路利用者への危害を最小限に抑えなければならない。</p> <p>If the driver fails to resume control of the DDT during the transition phase, the system shall perform a minimum risk manoeuvre. During a minimum risk manoeuvre, the system shall minimise risks to safety of the vehicle occupants and other road users.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.1.6.	<p>システムは、検出範囲として7.1.項およびその副項によって宣言された距離以上の対象を少なくとも1回検出するなどの方法により故障の発生の検出及びシステムの性能を常時確認するための自己診断を行わなければならない。</p> <p>The system shall perform self-checks to detect the occurrence of failures and to confirm system performance at all times (e.g. after vehicle start the system has detected, at least once, an object at the same or a higher distance than what has been declared for detection ranges according to paragraph 7.1. and its subparagraphs).</p>	Pass Fail
5.1.7.	<p>システムの有効性は、電界又は磁界による影響を受けてはならない。この場合において、協定規則第10号第5改訂版又は以降の改訂版への適合によりこれを証明するものとする。</p> <p>The effectiveness of the system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by compliance with the 05 or later series of amendments to UN Regulation No. 10.</p>	Pass Fail
5.1.8.	<p>自動車製作者は、合理的に予見可能な運転者による誤った操作及びシステムの改ざんに対する措置を講じなければならない。</p> <p>The manufacturer shall take measures to guard against reasonably foreseeable misuse by the driver and tampering of the system.</p>	Pass Fail
5.1.9.	<p>システムが本規則の要件に適合しなくなった場合、システムは作動状態にされてはならない。</p> <p>自動車製作者は、自動車線維持システムの安全と継続的な要件への適合性を管理するプロセスを宣言し、システムのライフタイムを通じて実行しなければならない。</p> <p>When the system can no longer meet the requirements of this Regulation, it shall not be possible to activate the system. The manufacturer shall declare and implement a process to manage the safety and continued compliance of the ALKS over lifetime of the system.</p>	Pass Fail
5.1.10.	<p>自動車線維持システムが連結車両の状態においても作動できる場合、連結状態においても本規則の要件を満たす必要がある(車両寸法、検出範囲、臨界距離の評価、車両の動力学、交通規則、試験など)。自動車製作者は、トレーラーの検知方法や適合性を確保する方法などを含む、連結状態で要件を満たすために実装されたストラテジーを実証するものとする。</p> <p>自動車製作者は、附則4による評価の一部としての安全のための取組方法の適合性審査中に、附則5の関連する試験に従い、技術機関に対し本項の規定への適合性を証明するものとする。連結車両に関して、寸法又はその他の制限は自動車製作者によって宣言され、附則4で要求される文書パッケージに含まれるものとする。</p> <p>If the ALKS can be activated whilst operating as a vehicle combination it shall also meet the requirements of this regulation with respect to that vehicle combination (e.g., vehicle dimensions, detection ranges, assessment of critical distances, vehicle dynamics, traffic rules, testing, etc). The manufacturer shall demonstrate the strategies implemented to fulfil the requirements with a trailer, including how the presence of a trailer is detected and how compatibility is ensured.</p> <p>The fulfilment of the provisions of this paragraph shall be demonstrated by the manufacturer to the Technical Service during the inspection of the safety approach as part of the assessment to Annex 4 and according to the relevant tests in Annex 5. Any dimensional or other restrictions with regards to the vehicle combination shall be declared by the vehicle manufacturer and included in the documentation package required in Annex 4.</p>	YES NO Pass Fail
5.2.	動的運転タスク Daynamic Driving Task	
5.2.1.	<p>作動中のシステムは、走行車線内における走行を維持し、かつ、フロントタイヤの外縁が車線標示の外縁からはみ出す等、いかなる車線標示も意図せず越えてはならない。また、システムは、判別困難な他の道路利用者の妨げとならないよう、走行車線において縦横方向の動きを安定的に調整しようとするものでなければならない。</p> <p>システムは、緊急操作を必要としない妨害の後、元の安全な動作状態へ回復することを目指すものとする。</p> <p>The activated system shall keep the vehicle inside its lane of travel and ensure that the vehicle does not unintentionally cross any lane marking (outer edge of the front tyre to outer edge of the lane marking). The system shall aim to keep the vehicle in a stable lateral and longitudinal motion inside the lane of travel to avoid confusing The system shall aim to recover the original safe state of motion after disturbances not requiring an emergency manoeuvre.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.1.1.	<p>自動車線維持システムが有効であって、車線変更の危険度を評価するために十分な前方、側方および後方の検知システムが備えられており、以下に該当する場合に意図的に車線標示を超えることが許容される。</p> <p>(a) 5.2.6. 項に規定されるLCPを実行する場合 (b) 5.3. 項に規定されるEM中の回避のための車線変更を実行する場合 (c) 5.2.1.2. 項に規定される緊急車両の進路を形成する場合 (d) 車線を部分的に塞いでいる障害物を回避するために、5.2.1.3. 項に従って隣接車線に一部進入する場合</p> <p>A vehicle with ALKS enabled, and equipped with a sensing system to the front, side and rear that is sufficient to assess the criticality of crossing into another lane, is permitted to intentionally cross lane markings when:</p> <p>(a) performing an LCP according to paragraph 5.2.6. ; (b) performing an evasive lane crossing during an EM according to paragraph 5.3. ; (c) forming an access corridor for emergency and enforcement vehicles according to paragraph 5.2.1.2. ; (d) partly entering into the adjacent lane according to paragraph 5.2.1.3. in order to drive around an obstacle partly blocking the lane.</p>	YES NO Pass Fail
5.2.1.2.	緊急車両の進路の形成 Forming an access corridor for emergency and enforcement vehicles	
5.2.1.2.1.	<p>国の交通規則によって求められるか、他の道路利用者にとって一般的なことである場合のみ、自動車線維持システムは緊急車両の進路を形成するために現在の走行車線を離れるものとする。</p> <p>The ALKS shall only leave its current lane of travel to form an access corridor for emergency and enforcement vehicles where this is required according to national traffic rules or common practise by other road users.</p>	Pass Fail
5.2.1.2.2.	<p>自動車線維持システムは、道路境界、車両、他の道路利用者に対して十分な横方向および縦方向の距離を確保するものとする。</p> <p>The ALKS shall ensure sufficient lateral and longitudinal distance to road boundaries, vehicles and other road users.</p>	Pass Fail
5.2.1.2.3.	<p>緊急車両の進路が必要な状況が過ぎ去った後は、車両は元の走行車線に完全に戻るものとする。</p> <p>The vehicle shall return completely to its original lane of travel once the situation that required this access corridor has passed.</p>	Pass Fail
5.2.1.3.	障害物を回避するための車線標示の踏み越え Crossing lane markings in order to drive around an obstacle	
5.2.1.3.1.	<p>例えば交通状況や隣接車線が使用できないなどの理由により現在の走行車線からの通常の車線変更が不可能な場合であって、この行動により車両の乗員や他の道路利用者のリスクを増加させないと考えられる場合にのみ、ALKSは隣接車線への部分的な進入により、障害物に対応するものとする。</p> <p>The ALKS shall only respond to an obstacle by entering partly into the adjacent lane if a regular lane change out of its current lane of travel is not possible, e.g. due to the traffic situation or an adjacent lane not being available and if this behaviour can be considered not to increase the risk to the vehicle occupants and other road users.</p>	Pass Fail
5.2.1.3.2.	<p>この行動を必要とする状況が過ぎ去った後は、車両は元の走行車線に完全に戻ることを目指すものとする。</p> <p>The vehicle shall aim at returning completely to its original lane of travel once the situation that required this manoeuvre has passed.</p>	Pass Fail
5.2.1.3.3.	<p>これらの行動は以下により、車両の乗員や他の道路利用者を危険にさらすことがないものとする。</p> <p>(a) 道路の境界、他の車両および他の道路利用者に対して十分な横方向および縦方向の距離を確保すること (b) 車線の曲率によって発生する横加速度に加えて、1.0m/s²の横加速度を超えないようにすること (c) 1.0mを超えて車線標示を超える場合は5.2.6.7.2. 項及びその副項に規定される目標車線の評価に従うこと</p> <p>These manoeuvres shall not endanger the safety of the vehicle occupants or any other road user by:</p> <p>(a) ensuring sufficient lateral and longitudinal distance to road boundaries, other vehicles and other road users; (b) aiming not to exceed a lateral acceleration of 1.0 m/s² in addition to the lateral acceleration generated by the lane curvature; and (c) complying with the assessment of the target lane according to paragraph 5.2.6.7.2. and its sub-paragraphs when crossing the lane marking by more than 1.0 m.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.2.1.4.	<p>システムが5.2.1.2. 項又は5.2.1.3. 項に記載された行動のいずれかを実行できる場合、自動車製作者は技術機関に対して、システムが同項の要求を満たす方法について説明するものとする。</p> <p>The manufacturer shall demonstrate to the Technical Service how the system fulfils the requirements of paragraphs 5.2.1.2. and 5.2.1.3. if the system is capable of performing any of the manoeuvres described therein.</p>	<p>YES NO</p> <p>Pass Fail</p>
5.2.2.	<p>作動中のシステムは、7.1.2. 項に規定する自車の横を走行する車両を検知し、必要に応じ、走行車線内において、速度又は横方向の位置を調整するものでなければならない。</p> <p>The activated system shall detect a vehicle driving beside as defined in paragraph 7.1.2. and, if necessary, adjust the speed and/or the lateral position of the vehicle within its lane as appropriate.</p>	<p>Pass Fail</p>
5.2.3.	<p>作動中のシステムは、自車の速度を制御するものでなければならない。</p> <p>The activated system shall control the speed of the vehicle.</p>	<p>Pass Fail</p>
5.2.3.1.	<p>速度</p> <p>自動車製作者は、7.1.1. 項のシステムの前方向検知範囲に基づいて、規定最高速度を宣言するものとする。</p> <p>システムの作動が許可される最高速度は130km/hである。</p> <p>ALKSが5.2.6. 項に従ってMRM車線変更を実行できる場合にのみ、60km/hを超える規定最高速度が許可される。</p> <p>Speed</p> <p>The manufacturer shall declare the specified maximum speed based on the forward detection range of the system as described in paragraph 7.1.1. The maximum speed up to which the system is permitted to operate is 130 A specified maximum speed of more than 60 km/h shall be permitted only if the ALKS is capable of performing an MRM lane change according to paragraph 5.2.6.</p>	<p>Pass Fail</p>
5.2.3.2.	<p>作動中のシステムは、道路条件及び環境条件(小さな曲率半径及び悪天候等)に車両の速度を適合させるものでなければならない。</p> <p>The activated system shall adapt the vehicle speed to infrastructural and environmental conditions (e.g. narrow curve radii, inclement weather).</p>	<p>Pass Fail</p>
5.2.3.3.	<p>作動中のシステムは、7.1.1. 項に規定する作動範囲内において、一つ前方の他の道路利用者との距離を検知し、衝突を避けるための安全な追従距離を調節するために速度を調整するものでなければならない。</p> <p>自車が停止状態ではなく、60km/h以下で動作中の際、ALKSは、走行車線内における前方車両との距離が以下の表に規定される最小追従距離以上となるように、自車の速度を調整するものでなければならない。</p> <p>速度が60km/hを超える場合、作動中のシステムは5.1.2. 項に従って運用国の最小追従距離に応じる必要がある。</p> <p>他の車両の前方への割り込み、先行する車両の急減速などにより、先行車との追従距離が一時的に乱れた場合、車両は緊急操作が必要でない限り、交通の流れを妨げず車列の不安定性に対処することを目的とした方策を実装するためにいかなる急制動も行わずに次の可能な機会に最小追従距離を再調整しなければならない。</p> <p>速度が60km/h以下の場合、最小追従距離は、次の式により求めるものとする。</p> $d_{\min} = v_{\text{ALKS}} * t_{\text{front}}$ <p>この場合において、d_{\min} (m)とは最小追従距離を、v_{ALKS} (m/s)とは自車の実速度を、t_{front} (秒)とは以下の表に示す自車と前方車両との間の最小時間間隔をいう。</p> <p>60km/h以下で、表に記載されていない速度値については、線形補間を用いて算出することとする。</p> <p>自車の実速度が2m/s未満の場合あつては、上記の式による結果にかかわらず、最小追従距離は$M_1 \cdot N_1$にあつては2m、$M_2 \cdot M_3 \cdot N_2 \cdot N_3$にあつては2.4m未満になつてはならない。</p> <p>この項の要求は本規則の他の要件、特に5.2.4. 項、5.2.5. 項及びその副項の要件を損なうものではない。</p>	<p>Pass Fail</p>

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment																																																		
	<p>The activated system shall detect the distance to the next vehicle in front as defined in paragraph 7.1.1. and shall adapt the vehicle speed to adjust a safe following distance in order to avoid a collision.</p> <p>While the ALKS vehicle is not at standstill and operating in speed range up to 60 km/h, the system shall adapt the speed to adjust the distance to a vehicle in front in the same lane to be equal or greater than the minimum following distance according to the table below.</p> <p>For speeds above 60 km/h the activated system shall comply with minimum following distances in the country of operation as defined in paragraph 5.1.2.</p> <p>In case this following distance to a vehicle in front is temporarily disrupted (e.g. vehicle is cutting in, decelerating lead vehicle, etc.), the vehicle shall readjust the following distance at the next available opportunity without any harsh braking implementing strategies aiming to address significant string instability in order to not disrupt traffic flow, unless an emergency manoeuvre would become necessary.</p> <p>For speeds up to 60 km/h the minimum following distance shall be calculated using the formula:</p> $d_{\min} = v_{\text{ALKS}} * t_{\text{front}}$ <p>Where: d_{\min} = the minimum following distance v_{ALKS} = the present speed of the ALKS vehicle in m/s t_{front} = minimum time gap in seconds between the ALKS vehicle and a leading vehicle in front as per the table below:</p> <p>For speed values up to 60 km/h which are not mentioned in the table, linear interpolation shall be applied.</p> <p>Notwithstanding the result of the formula above for present speeds below 2 m/s the minimum following distance shall never be less than 2 m for M₁, N₁ and 2.4 m for M₂, M₃, N₂, N₃.</p> <p>The requirements of this paragraph are without prejudice to other requirements in this Regulation, most notably paragraphs 5.2.4. and 5.2.5. with subparagraphs.</p> <table border="1" data-bbox="395 1176 1209 1473"> <thead> <tr> <th>自車の実速度 Present speed of the ALKS vehicle</th> <th>最小時間間隔 Minimum time gap</th> <th>最小追従距離 Minimum following distance</th> <th>最小時間間隔 Minimum time gap</th> <th>最小追従距離 Minimum following distance</th> </tr> <tr> <th></th> <th>M1/N1</th> <th>M1/N1</th> <th>M2/M3//N2/N3</th> <th>M2/M3//N2/N3</th> </tr> <tr> <th>(km/h)</th> <th>(s)</th> <th>(m)</th> <th>(s)</th> <th>(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7.2</td> <td>1.0</td> <td>2.0</td> <td>1.2</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>1.1</td> <td>3.1</td> <td>1.4</td> <td>3.9</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1.2</td> <td>6.7</td> <td>1.6</td> <td>8.9</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>1.3</td> <td>10.8</td> <td>1.8</td> <td>15.0</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>1.4</td> <td>15.6</td> <td>2.0</td> <td>22.2</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>1.5</td> <td>20.8</td> <td>2.2</td> <td>30.6</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>1.6</td> <td>26.7</td> <td>2.4</td> <td>40.0</td> </tr> </tbody> </table>	自車の実速度 Present speed of the ALKS vehicle	最小時間間隔 Minimum time gap	最小追従距離 Minimum following distance	最小時間間隔 Minimum time gap	最小追従距離 Minimum following distance		M1/N1	M1/N1	M2/M3//N2/N3	M2/M3//N2/N3	(km/h)	(s)	(m)	(s)	(m)	7.2	1.0	2.0	1.2	2.4	10	1.1	3.1	1.4	3.9	20	1.2	6.7	1.6	8.9	30	1.3	10.8	1.8	15.0	40	1.4	15.6	2.0	22.2	50	1.5	20.8	2.2	30.6	60	1.6	26.7	2.4	40.0	
自車の実速度 Present speed of the ALKS vehicle	最小時間間隔 Minimum time gap	最小追従距離 Minimum following distance	最小時間間隔 Minimum time gap	最小追従距離 Minimum following distance																																																
	M1/N1	M1/N1	M2/M3//N2/N3	M2/M3//N2/N3																																																
(km/h)	(s)	(m)	(s)	(m)																																																
7.2	1.0	2.0	1.2	2.4																																																
10	1.1	3.1	1.4	3.9																																																
20	1.2	6.7	1.6	8.9																																																
30	1.3	10.8	1.8	15.0																																																
40	1.4	15.6	2.0	22.2																																																
50	1.5	20.8	2.2	30.6																																																
60	1.6	26.7	2.4	40.0																																																
5.2.4.	<p>作動中のシステムは、静止車両、他の道路利用者又はふさがれている車線の後方で確実に停止することができるものでなければならない。この場合において、本要件はシステムの最大作動速度まで保証されるものでなければならない。</p> <p>The activated system shall be able to bring the vehicle to a complete stop behind a stationary vehicle, a stationary road user or a blocked lane of travel to avoid a collision. This shall be ensured up to the maximum operational speed of the system.</p>	Pass Fail																																																		

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.5.	<p>作動中のシステムは、前方車両の急な減速又は割り込み、障害物の急な出現等による車両の前方又は側方の他の道路利用者との差し迫った衝突の危険を検知できるものであって、乗車人員及び他の道路利用者の安全に対する危険性を最小化するための操作を自動的に実行するものでなければならない。</p> <p>The activated system shall detect the risk of collision in particular with another road user ahead or beside the vehicle, due to a decelerating lead vehicle, a cutting in vehicle or a suddenly appearing obstacle and shall automatically perform appropriate manoeuvres to minimize risks to safety of the vehicle occupants and other road users.</p>	Pass Fail
5.2.5.1.	<p>作動中のシステムは、全制動によって減速する先行車との衝突を回避するものでなければならない。ただし、この先行車の割り込み操作により、自車が現在の速度で先行車に合わせて調整する最小車間距離の切り詰めが生じないことを条件とする。</p> <p>The activated system shall avoid a collision with a leading vehicle which decelerates up to its full braking performance provided that there was no undercut of the minimum following distance the ALKS vehicle would adjust to a leading vehicle at the present speed due to a cut in manoeuvre of this lead vehicle.</p>	Pass Fail
5.2.5.2.	<p>作動中のシステムは、以下に掲げる場合に割り込み車両との衝突を回避しなければならない。</p> <p>(a) 割り込み車両が自車の縦方向速度よりも低い縦方向速度を維持している場合 (b) TTCLaneIntrusionの基準点に達する前、少なくとも0.72秒間、割り込み車両の横方向の動きが視認可能であったことを条件として、 (c) 車両の前部と割り込み車両の後部の距離が次式によって計算されるTTCと一致した場合</p> $TTC_{LaneIntrusion} > v_{rel} / (2 \times 6m/s^2) + 0.35s$ <p>各記号は以下のとおり。 vrel = 自車が割り込み車両より高速のときに正の値とする車両間の相対速度 TTCLaneIntrusion = 割り込み車両が接近している車線標示であって視認可能なものに対し、最も近いフロントホイールのタイヤの外側が車線標示外縁の0.3mを超える線を横切った時点のTTC値</p> <p>The activated system shall avoid a collision with a cutting in vehicle,</p> <p>(a) provided the cutting in vehicle maintains its longitudinal speed which is lower than the longitudinal speed of the ALKS vehicle and (b) provided that the lateral movement of the cutting in vehicle has been visible for a time of at least 0.72 seconds before the reference point for TTCLaneIntrusion is reached, (c) when the distance between the vehicle's front and the cutting in vehicle's rear corresponds to a TTC calculated by the following</p> $TTC_{LaneIntrusion} > v_{rel} / (2 \cdot 6m/s^2) + 0.35s$ <p>Where: vrel = relative velocity between both vehicles, positive for vehicle being faster than the cutting in vehicle TTCLaneIntrusion = The TTC value, when the outside of the tyre of the intruding vehicle's front wheel closest to the lane markings crosses a line 0.3 m beyond the outside edge of the visible lane marking to which the intruding vehicle is being drifted.</p>	Pass Fail
5.2.5.3.	<p>作動中のシステムは、車両前方に妨害のない横断中の歩行者がいる場合には衝突を回避しなければならない。</p> <p>作動中のALKSは、妨害のない歩行者が横速度成分5km/h以下で横断中であり、予測衝突位置のずれが車両中心面から0.2m以下の状況で、60km/h以下の範囲で衝突を回避しなければならない。</p> <p>それを超える速度では、車道を横断する歩行者を検出した場合、ALKSは衝突の可能性を下げるための方策を実行するものとする。</p> <p>The activated system shall avoid a collision with an unobstructed crossing pedestrian in front of the vehicle.</p> <p>In a scenario with an unobstructed pedestrian crossing with a lateral speed component of not more than 5 km/h where the anticipated impact point is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane, the activated ALKS shall avoid a collision up to 60 km/h.</p> <p>At higher speeds, upon detection of pedestrians crossing the carriageway the ALKS shall implement strategies to reduce the potential for a collision.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.5.4.	上記以外の条件においては、5.2.5.項の要件を必ずしも十分に満足しないことが認められる。ただし、システムはこのような他の条件においても、制御を非作動状態にしたり、不合理に他の制御に切り替えたりしてはならない。本規則の附則4に従って当該要件を証明するものとする。 It is recognised that the fulfilment of the requirement in paragraph 5.2.5. may not be fully achieved in other conditions than those described above. However, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy in these other conditions. This shall be demonstrated in accordance with Annex 4 of this Regulation.	Pass Fail
5.2.6.	車線変更手順 (LCP) この項とその副項の要件は、LCPを実行できるシステムに対して適用される。これらの要件への適合は、附則4の評価中並びに、附則5及び附則6の関連する試験に沿って、技術機関に対して自動車製作者によって証明されるものとする。 Lane Change Procedure (LCP) The requirements of this paragraph and its subparagraphs apply to the system capable of performing a LCP. The fulfilment of the provisions of this paragraph and its subparagraphs shall be demonstrated by the manufacturer to the satisfaction of the technical services during the assessment of Annex 4 and according to the relevant tests in Annex 5 and Annex 6.	YES NO
5.2.6.1.	LCPは乗車人員及び他の道路利用者の安全に不合理な危険を及ぼすものでないこと。LCPは5.2.6.1.1.項及び5.2.6.1.2.項にて説明されている危機的でない方法によってのみ実行されるものとする。 A LCP shall not cause an unreasonable risk to safety of the vehicle occupants and other road users. LCPs shall only be performed in an uncritical way as described in paragraphs 5.2.6.1.1. and 5.2.6.1.2.	Pass Fail
5.2.6.1.1.	介入は、車線変更中に、車両の予測経路上で他の車両又は道路利用者との衝突を引き起こしてはならない。 The intervention shall not cause a collision with other vehicles or other road users in the predicted path of the vehicle during a lane change.	Pass Fail
5.2.6.1.2.	車線変更手順は、他の道路利用者にとって予測が可能で、かつ扱いやすいものとする。 A lane change procedure shall be predictable and manageable for other vehicles or other road users.	Pass Fail
5.2.6.2.	LCPは、過度の遅延なく完了するものとする。 A LCP shall be completed without undue delay.	Pass Fail
5.2.6.3.	システムは運用されている国の交通規則に従って、通常の車線を越えておよび/または路肩まで、単一又は複数の車線変更を実行するものであってもよい。 The system may perform a single or multiple lane change(s) across regular lanes of traffic and/or to the hard shoulder in accordance with national traffic rules in the country of operation.	YES NO Pass Fail
5.2.6.4.	システムは方向指示器を点灯/消灯する信号を生成するものとする。方向指示器はLCPの全ての期間を通じて作動し続けるものとし、車線維持機能が再開後適時に消灯するものとする。 The system shall generate the signal to activate and deactivate the direction indicator signal. The direction indicator shall remain active throughout the whole period of the LCP and shall be deactivated by the system in a timely manner once the lane keeping functionality is resumed.	Pass Fail
5.2.6.5.	作動中のシステムは次の条件が全て満たされた場合にのみLCPを実行できるものとする。 (a) 7.1.項、7.1.1.1.項、7.1.2.1.項及び7.1.3.項に定義された、前方、側方及び後方の検知範囲要件を満たす検知機能が車両に備わっていること (b) LCPを安全に実行するためのシステムの能力を制限するような故障のないこと (c) 目標車線にLCMが許される十分な空き空間が既に利用可能であるか、まもなく利用可能となることが予測されること The activated system may undertake a LCP only if all of the following conditions are fulfilled: (a) The vehicle is equipped with a sensing system capable of fulfilling the front, side and rearward detection range requirements as defined in paragraphs 7.1., 7.1.1.1., 7.1.2.1. and 7.1.3.; (b) There is no failure present limiting the system's capability to perform a LCP safely; (c) Sufficient free space in the target lane allowing a LCM is already available or expected to become available shortly.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.2.6.5.1.	<p>車線変更手順:通常の車線変更に関する追加要件 作動中のシステムは次の条件が全て満たされた場合にのみ通常の車線変更を開始できるものとする。</p> <p>(a) 車線変更の理由がある場合(例えば、国の交通規則により、低速の車両を追い越そうとする時に現在の車線で操作を続行できない場合)</p> <p>(b) 目標車線が通常の走行車線であるか、一時的に通常の走行車線として解放された路肩である場合</p> <p>(c) LCPが車両の停止前に完了することが予想される場合(つまり、前方の交通が停止しているために、自車が2つの通常走行車線にまたがって停止することを避ける)。車両が(周囲の交通などにより)LCM中に2つの通常走行車線の間で停止した場合には、次の可能な機会に、LCPを完了するか又は元の車線に戻る必要がある。</p> <p>Lane Change Procedure: Additional specific requirements for regular lane changes The activated system shall only initiate a regular lane change if the following conditions are fulfilled:</p> <p>(a) There is a reason for a lane change (e.g. Operation cannot be continued in the current lane, for the purpose of overtaking a slower moving vehicle, where a lane change is required by national traffic rules).</p> <p>(b) The target lane is a regular lane of travel, or hard shoulder temporarily opened up as a regular lane of travel.</p> <p>(c) The LCP is anticipated to be completed before the ALKS vehicle comes to standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead). In case the ALKS vehicle becomes stationary between two regular lanes during the LCM (e.g. due to the surrounding traffic), it should at the next available opportunity either complete the LCP or return to its original lane.</p>	Pass Fail
5.2.6.5.2.	<p>車線変更手順:MRM中に関する追加要件 Lane Change Procedure: Additional specific requirements during an MRM</p>	
5.2.6.5.2.1.	<p>MRM中の車線変更は、特定の状況(交通状況、環境条件、システム故障など)の下で、これらの車線変更が乗車人員及び他の道路利用者の安全に対するリスクを最小限に抑えたと見なされる場合にのみ実行されるものとする。</p> <p>Lane changes during an MRM shall be made only if under the given circumstances (e.g., traffic situation, environmental conditions, system failures) these lane changes can be considered to minimise the risk to safety of the vehicle occupants and other road users.</p>	Pass Fail
5.2.6.5.2.2.	<p>車線変更によるリスクを最小限とするために、車線変更手順の開始前に、それが適切だと判断された場合は、システムが車両の速度を下げるものとする(例えば、車両の速度を、目標車線の他車の速度に合わせる)。</p> <p>Before initiating a lane change procedure, the system shall, if deemed appropriate, reduce the vehicle speed to minimise the risk related to that lane change (e.g. by adapting the speed of the vehicle to that of other vehicles in the target lane).</p>	Pass Fail
5.2.6.5.2.3.	<p>MRM介入の開始後、最初の3秒以内に車線変更手順を開始してはならない。ただし、リスクが最小限の目標停止位置に達するために早期の開始が必要な場合(例えば、路肩が前方で終わっている場合や故障の場合)又は、車線変更が通常の車線変更と同等の危険度で実行可能な場合を除く。</p> <p>A lane change procedure shall not start within the first 3 seconds following the start of the MRM intervention, unless an earlier initiation is required in order to reach a minimal risk target stop area (e.g. when the hard shoulder is ending ahead or in case of failure) or if the lane change manoeuvre can be performed with a criticality equal to that of a regular lane change.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.2.6.6.	車線変更操作(LCM) Lane change manoeuvre (LCM)	
5.2.6.6.1.	開始時の車線内で車線マークに接近するための横移動及びLCMの完了に必要な横移動は、1つの連続する移動として完了するものとする。車線変更操作中はシステムが車両の横加速度を、車線の屈曲によって生じた横加速度に加えて、 1m/s^2 を超えないようにするものとする。 LCPの開始から、LCMの開始までの時間間隔は運用されている国の交通規則に従う必要がある。 The lateral movement to approach the lane marking in the starting lane and the lateral movement necessary to complete the LCM shall aim to be one continuous movement. During the lane change manoeuvre, the system shall aim to avoid a lateral acceleration of more than 1 m/s^2 in addition to the lateral acceleration generated by the lane curvature. The duration between initiation of the LCP and start of the LCM shall be in compliance with traffic rules in the country of operation.	Pass Fail
5.2.6.6.2.	目標車線の関連エリアが操作中を通じて空いていることが予想される場合のみ、LCMが開始されるものとする(例えば2車線隣にかち合う軌道で車線変更しようとする車両がない)。交通規則に従い、他の道路利用者が優先されるものとする。 A LCM shall only be initiated when the relevant area of the target lane is expected to remain unoccupied throughout the manoeuvre (e.g. there is no other vehicle in the second to next lane expected to change lanes on a conflicting trajectory). Priority shall be given to other road users in accordance with traffic rules.	Pass Fail
5.2.6.6.3.	LCMは、状況に応じて完了前に放棄される場合がある。この場合、交通状況が許せば、車両を開始時の車線に戻すことでLCMは完了させられるものとする。 LCMの終了時に車両が単一の車線内にあるものとする。 The LCM may be abandoned before being completed if the situation requires it. In this case the LCM shall be completed by steering the ALKS vehicle back into the starting lane if traffic conditions allow it. The ALKS vehicle shall be in a single lane of travel at the end of the LCM.	Pass Fail
5.2.6.6.4.	複数の連続した車線変更が行われる場合、方向指示器はこれらの車線変更の間連続して作動するものであってもよい。一方で、横方向の挙動は後続の交通から、それぞれの車線変更が個々の動きであるように捉えられるものであること。 When several consecutive lane changes are performed, the direction indicator may remain active throughout these lane changes while the lateral behaviour shall ensure that each lane change manoeuvre can be perceived as an individual manoeuvre by following traffic.	Pass Fail
5.2.6.6.5.	車線変更操作:通常の車線変更に関する追加要件 Lane change manoeuvre: Additional specific requirements for regular lane changes	
5.2.6.6.5.1.	システムは、かち合う軌道で目標車線へと車線変更する他車との衝突を引き起こさないこと。 The system shall not cause a collision with another vehicle changing into the target lane on a conflicting trajectory.	Pass Fail
5.2.6.6.5.1.1.	他車の、かち合う軌道で目標車線へと車線変更する可能性は、その車両の方向指示器の状態、挙動及び周囲の交通などに基づいて評価されること。 Another vehicle's potential for changing into the target lane on a conflicting trajectory shall be assessed, based on aspects such as: its direction indicator status, the vehicle's dynamics, the surrounding traffic.	Pass Fail
5.2.6.6.5.1.2.	7.1.4. 項の宣言により、PVPA内にシステムが他車の方向指示器の状態を評価できない領域があり、そこに他車がいる場合、LCMは開始されないものとする。ただし、その他車の動きが自車の軌道と干渉しないと評価できる場合、並びにその他車が合流車線や出口の車線内又は近くの後続車である場合を除く。このような状況では、目標車線の更に隣の車線内を接近してくる車両は、目標車線内を接近してくる車両と同様に扱われるものとする。 If there is an area in the PVPA where the system is not able to assess the status of the direction indicator on another vehicle on the basis of the declaration in 7.1.4., a LCM shall not be initiated if there is another vehicle in that part of the PVPA, except whose movement can be assessed not to conflict with the trajectory of the ALKS vehicle and for following vehicles at and near merging and departing lanes. In such circumstances, an approaching vehicle in the lane next to the target lane shall be treated like an approaching vehicle in the target lane.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.6.6.6.	車線変更操作:MRMに関する追加要件 Lane change manoeuvre: Additional specific requirements in MRM	/
5.2.6.6.6.1.	MRM中の車線変更操作は、非常点滅表示灯の作動から適切な方向指示器の作動への変化をもって、他の道路利用者へ前もって示されるものとする。 A lane change manoeuvre during MRM shall be indicated in advance to other road users by activating the appropriate direction indicator lamps instead of the hazard warning lights.	Pass Fail
5.2.6.6.6.2.	車線変更操作が完了後、方向指示器は適時に消灯し、非常点滅表示灯が再び作動すること。 Once the lane change manoeuvre is completed the direction indicator lamps shall be deactivated in a timely manner, and the hazard warning lights shall become active again.	Pass Fail
5.2.6.6.6.3.	車両全体が収まる幅のない路肩などに停車する場合は、車線標示上で車両が停止してもよい。 When bringing the vehicle to a safe stop beside the road or on a hard shoulder not wide enough to fit the entire vehicle, the vehicle may come to a standstill on the lane marking.	Pass Fail
5.2.6.7.	目標車線の評価 Assessment of the target lane	/
5.2.6.7.1.	自車両の車線変更により、目標車線内を接近中の車両に不当な減速を強いることがない場合にのみLCPが開始されるものとする。 A LCP shall only be initiated if an approaching vehicle in the target lane is not forced to unreasonably decelerate due to the lane change of the ALKS vehicle.	Pass Fail
5.2.6.7.2.	通常の車線変更のための目標車線の評価 Assessment of the target lane for a regular lane change	Pass Fail
5.2.6.7.2.1.	<p>接近中の車両がある場合 特に車線変更が緊急ではない場合(例えば、低速の車両を追い越す目的など)は、自動車線維持システムを備えた車両(以下ALKS車両という)は目標車線内を接近中の車両を減速させてはならない。ただし、交通状況により車線変更が必要な場合であって、より具体的な交通規則がない場合には、自動車線維持システムを備えた車両は、車間距離が自車がC秒間で移動する距離未満にならないようにするために、自車の移動開始からB秒後の時点で、目標車線内を接近中の車両を$A\text{m/s}^2$を超える減速度で減速させないものとする。</p> <p>ここで、</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Aは3.0m/s^2 (b) Bは (i) LCMの開始後0.4秒。ただし、LCM開始前の横移動が1.0秒間以上あり、その間に接近車両の全幅を検出した場合 (ii) LCMの開始後1.4秒 (c) Cは1.0秒である。 <p>When there is an approaching vehicle The ALKS vehicle shall aim not to make an approaching vehicle in the target lane decelerate, particularly in the case where the lane change is not urgent (e.g. for the purpose of overtaking a slower moving vehicle). But where this is necessary due to the traffic situation, in the absence of more specific traffic rules, the ALKS vehicle shall not make an approaching vehicle in the target lane decelerate at a higher level than $A\text{ m/s}^2$, B seconds after the ALKS vehicle starts, to ensure the distance between the two vehicles is never less than that which the ALKS vehicle travels in C seconds.</p> <p>With:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) A equal to 3.0 m/s^2 (b) B equal to: (i) 0.4 seconds after the start of the LCM, provided that the full width of the approaching vehicle was detected by the ALKS vehicle during its lateral movement for at least 1.0 second before the LCM starts; or (ii) 1.4 seconds after the start of the LCM. (c) C equal to 1.0 second. 	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.6.7.2.2.	<p>検知される車両がない場合 目標車線内の接近車両をシステムが検知していない場合、目標車線の評価は以下の仮定のもと5.2.6.7.2.1.項により計算される。</p> <p>(a) 目標車線内の接近車両がALKS車両の実際の後方検知範囲と等しい距離に存在する。</p> <p>(b) 目標車線内の接近車両は制限速度の+30km/h又は160km/hのいずれか低い方で走行している。</p> <p>(c) ALKS車両の横移動が1秒間以上あり、接近車両の全幅がその間に検出される。</p> <p>When there is no vehicle detected If no approaching vehicle is detected by the system in the target lane, the assessment shall be calculated as per 5.2.6.7.2.1. with the assumption that:</p> <p>(a) The approaching vehicle in the target lane is at a distance from the ALKS vehicle equal to the actual rearward detection range;</p> <p>(b) The approaching vehicle in the target lane is travelling with the allowed maximum speed + 30km/h or 160km/h, whichever is lower; and</p> <p>(c) The full width of the approaching vehicle is detected by the ALKS vehicle during its lateral movement for at least 1 second.</p>	Pass Fail
5.2.6.7.2.3.	<p>等速もしくは低速の車両が存在する場合 LCMの開始時において、ALKS車両の後端と、目標車線内を等速もしくは低速の縦速度で走行中の後続車の前端との距離は、目標車線内の後続車が1.0秒間で走行する距離を下回ることがないものとする。</p> <p>When there is an equally fast or slower moving vehicle At the beginning of the LCM, the distance between the rear of the ALKS vehicle and the front of a vehicle following behind in the target lane at equal or lower longitudinal speed shall never be less than the distance which the following vehicle in the target lane travels in 1.0 seconds.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.2.6.7.3.	MRM車線変更のための目標車線の評価 Assessment of the target lane for an MRM lane change	Pass Fail
5.2.6.7.3.1.	<p>接近中の車両がある場合 より具体的な交通規則がない場合には、ALKS車両は、車間距離が自車がC秒間で移動する距離未満にならないようにするために、自車の車線変更操作開始からB秒後の時点で、目標車線内を接近中の車両を$A\text{m/s}^2$を超える減速度で減速させないものとする。 ここで、変数は以下の通り。</p> <p>(a) Aは3.7m/s^2 (b) Bは (i) 0.0秒。ただし、車両が車線標示を超える前の横移動が1秒間以上あり、かつ、車線標示を超える前に3.0秒以上方向指示器が作動し、かつ、後方の接近車両の全幅が検知機能によって検知されている場合 (ii) LCMの開始後0.4秒。ただし、LCM開始前の横移動が1.0秒間以上あり、その間に接近車両の全幅を検出した場合 (iii) LCMの開始後1.4秒。 (c) Cは (i) 0.5秒。ただし、車線変更がより低速な交通を対象とした車線又は路肩に向かって行われる場合。 (ii) 1.0秒。(i)以外の場合。</p> <p>When there is an approaching vehicle In the absence of more specific traffic rules, the ALKS vehicle shall aim not to make an approaching vehicle in the target lane decelerate at a higher level than $A\text{ m/s}^2$, B seconds after the ALKS vehicle starts the lane change manoeuvre, to ensure the distance between the two vehicles is never less than that which the ALKS vehicle travels in C seconds. With: (a) A equal to 3.7 m/s^2 (b) B equal to: (i) 0.0 second, if the lateral movement of the ALKS vehicle continued for at least 1 second while the vehicle had not yet crossed the lane marking and the direction indicator had been active for at least 3.0 seconds prior to crossing of the lane markings while the full width of the vehicle approaching from the rear was detected by the sensing system; (ii) 0.4 seconds after the start of the LCM, provided that the full width of the approaching vehicle was detected by the ALKS vehicle during its lateral movement for at least 1.0 second before the LCM starts; or (iii) 1.4 seconds after the start of the LCM. (c) C equal to: (i) 0.5 second, if the lane change is performed towards a lane intended for slower traffic or towards the hard shoulder; or (ii) 1.0 second, for all other conditions.</p>	Pass Fail
5.2.6.7.3.2.	<p>検知される車両がない場合 目標車線内の接近車両をシステムが検知していない場合、目標車線の評価は以下の仮定のもと5.2.6.7.3.1.項により計算される。</p> <p>(a) 目標車線内の接近車両がALKS車両の実際の後方検知範囲と等しい距離に存在する。 (b) 目標車線内の接近車両は制限速度の$+30\text{km/h}$又は160km/hのいずれか低い方で走行している。 または、目標車線が路肩の場合は、目標車線の接近車両は80km/h又はLCMの開始時においてALKS車両と40km/hの速度差がある速度のいずれか低い方で走行している。 (c) ALKS車両の横移動が1秒間以上あり、接近車両の全幅がその間に検出される。</p> <p>When there is no vehicle detected If no approaching vehicle is detected by the system in the target lane, the assessment shall be calculated as per 5.2.6.7.3.1. with the assumption that: (a) The approaching vehicle in the target lane is at a distance from the ALKS vehicle equal to the actual rearward detection range; (b) The approaching vehicle in the target lane is travelling with the allowed maximum speed $+30\text{ km/h}$ or 160km/h, whichever is lower, or if the target lane is a hard shoulder, The approaching vehicle is travelling at a speed of 80 km/h or has a speed difference to the ALKS vehicle at the start of the LCM of 40 km/h, whichever is the lower speed; and (c) The full width of the approaching vehicle is detected by the ALKS vehicle during its lateral movement for at least 1 second.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.2.6.7.3.3.	<p>等速もしくは低速の車両が存在する場合 LCMの開始時において、ALKS車両の後端と、目標車線内を等速もしくは低速の縦速度で走行中の後続車の前端との距離は、目標車線内の後続車が0.7秒間で走行する距離を下回ることがないものとする。</p> <p>When there is an equally fast or slower moving vehicle At the beginning of the LCM, the distance between the rear of the ALKS vehicle and the front of a vehicle following behind in the target lane at equal or lower longitudinal speed shall never be less than the distance which the following vehicle in the target lane travels in 0.7 seconds.</p>	Pass Fail
5.2.6.7.4.	<p>状況が危機的であるかどうかの決定には、ALKS車両の加減速を考慮するものとする。</p> <p>Determination of whether a situation is critical shall consider any deceleration or acceleration of the ALKS vehicle.</p>	Pass Fail
5.2.6.7.5.	<p>ALKSが通常の走行車線への車線変更中に車両を減速させる場合、この減速は後方からの接近車両との距離を評価する際に考慮されなければならない。また、この減速要求は2m/s^2を超えてはならない。ただし、差し迫った衝突の危険を回避もしくは軽減する目的、又はMRM中に目標停止位置に到達するために必要な場合を除く。</p> <p>この項の規定がシステム設計にどのように実装されているかは、型式認証時に技術機関に対して証明するものとする。</p> <p>In case the ALKS decelerates the vehicle during a lane change procedure into a regular lane of traffic, this deceleration shall be factored in when assessing the distance to a vehicle approaching from the rear, and the deceleration demand shall not exceed 2 m/s^2, except for the purpose of avoiding or mitigating the risk of an imminent collision or when required to ensure reaching the target stop area during an MRM.</p> <p>How the provisions of this paragraph are implemented in the system design shall be demonstrated to the Technical Service during type approval.</p>	Pass Fail
5.2.6.7.6.	<p>車線変更手順の終了後に、後続車との車間時間が十分でない場合には、ALKSは車線変更手順の終了後少なくとも2秒間は減速度を大きくしてはならない。ただし、差し迫った衝突の危険を回避もしくは軽減する目的、本規則の他の要件へ適合させるために必要な場合(例えば、制限速度の変化に対応するため、十分な追従距離を確保するため)、又はMRM中に目標停止位置に到達するために必要な場合を除く。</p> <p>この項の規定がシステム設計にどのように実装されているかは、型式認証時に技術機関に対して証明するものとする。</p> <p>Where there is not sufficient headway time for the vehicle behind at the end of the lane change procedure, the ALKS shall not increase the rate of deceleration for at least 2 seconds after the completion of the lane change procedure, except for the purpose of avoiding or mitigating the risk of an imminent collision, when required to fulfil other requirements of this regulation (e.g., to adapt to changing speed limits, maintain sufficient following distance), or to ensure reaching the target stop area during an MRM.</p> <p>How the provisions of this paragraph are implemented in the system design shall be demonstrated to the Technical Service during type approval.</p>	Pass Fail
5.2.7.	<p>5.2.4.項、5.2.5.項又はその下位の項に規定されていない条件については、適格かつ慎重な人間の運転者であれば危険性を最小化できると考えられるレベルを最低限として、上記を確保しなければならない。附則3の交通外乱重大シナリオにおける、慎重な人間の運転能力モデルと関連する要素は指針として用いることができる。附則4に基づき実施する評価によって当該要件を証明するものとする。</p> <p>For conditions not specified in paragraphs 5.2.4., 5.2.5. or its subparagraphs, the performance of the system shall be ensured at least to the level at which a competent and careful human driver could minimize the risks. The attentive human driver performance models and related parameters in traffic critical disturbance scenarios in Annex 3 may be taken as guidance. The capabilities of the system shall be demonstrated in the assessment carried out under Annex 4.</p>	Pass Fail
5.2.8.	<p>ALKS車両が走行中の車線に対向車がある場合、ALKSは衝突の影響を軽減するための方策を実行するものとする。</p> <p>In the situation where a vehicle is proceeding in the opposite direction in the ALKS vehicle's lane of travel, the ALKS shall implement strategies to react to the vehicle with the aim of mitigating the effects of a potential collision.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.3.	緊急操作 Emergency manoeuvre	
5.3.1.	緊急操作は、差し迫った衝突の危険が生じた場合に行われるものとする。 An Emergency Manoeuvre shall be carried out in case of an imminent collision risk.	Pass Fail
5.3.1.1.	システムの5.0m/s ² を超える縦方向の減速度要求は、EMとみなされるものとする。 Any longitudinal deceleration demand of more than 5.0 m/s ² of the system shall be considered to be an emergency manoeuvre.	Pass Fail
5.3.2.	前項の操作は、必要に応じ、車両を最大の制動力までの制御による車両の減速をしなければならず、又は適切な場合には自動的に回避操作を行うことができる。 故障がシステムの制動又は操舵性能に影響を及ぼす場合、それ以外の性能を考慮して操作を実行しなければならない。 システムが5.3.5.項の規定を満たす場合を除き、当該操舵中、車両の前輪の外縁は車線標示の外縁を越えてはならない。 当該操舵の後、安定した走行を再開するものとする。 This manoeuvre shall decelerate the vehicle up to its full braking performance if necessary and/or may perform an automatic evasive manoeuvre, when appropriate. If failures are affecting the braking or steering performance of the system, the manoeuvre shall be carried out with consideration for the remaining performance. During the evasive manoeuvre the ALKS vehicle shall not cross the lane marking (outer edge of the front tyre to outer edge of the lane marking) unless the system is capable of fulfilling the provisions of paragraph 5.3.5. After the evasive manoeuvre the vehicle shall aim at resuming a stable motion.	Pass Fail
5.3.3.	緊急操作は、差し迫った衝突のおそれがなくなった場合又は運転者によりシステムが非作動状態になった場合にのみ終了することができる。 An emergency manoeuvre shall not be terminated, unless the imminent collision risk disappeared or the driver deactivated the system.	Pass Fail
5.3.3.1.	緊急操作の終了後、システムは作動を継続するものとする。 After an emergency manoeuvre is terminated the system shall continue to operate.	Pass Fail
5.3.3.2.	緊急操作により車両が停止した場合、非常点滅表示灯を点灯させるための信号を発するものでなければならない。車両が再び動き出す場合、非常点滅表示灯を消灯するための信号を自動的に発するものでなければならない。 If the emergency manoeuvre results in the vehicle being at standstill, the signal to activate the hazard warning lights shall be generated. If the vehicle automatically drives off again, the signal to deactivate the hazard warning lights shall be generated automatically.	Pass Fail
5.3.4.	車両は、協定規則第13-H号又は同第13号に規定する緊急制動信号を発するものでなければならない。 The vehicle shall implement a logic signal indicating emergency braking as specified in UN Regulation No. 13-H or 13, as appropriate.	Pass Fail
5.3.5.	回避のための車線標示越え Evasive lane crossing	
5.3.5.1.	7.1.項で宣言された検知範囲内で、差し迫った衝突の危険がすでに存在しているか、起ころうとしている場合には、ALKSはそれらが差し迫った衝突の危険となる前に回避のために車線標示を超えることを避けるよう目指すものとする。 An ALKS shall aim to avoid an evasive lane crossing when the imminent collision risk was present or occurring within the detection ranges declared by paragraph 7.1. before it became an imminent collision risk.	Pass Fail
5.3.5.2.	緊急操作の一部として車線標示を超える場合、ALKSは乗車乗員や他の道路利用者にとって、それがブレーキによる差し迫った衝突の危険の回避と少なくとも同程度に安全であることを保証するものとする。 If utilising an evasive lane crossing as part of an emergency manoeuvre, the ALKS shall ensure that it is at least as safe to the vehicle occupants and other road users as avoiding the imminent collision risk by braking.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.3.5.3.	<p>車両が車線標示を超える危険度について評価するために以下の項に従って、前方、側方及び後方の周辺状況を十分に得ている場合であって、差し迫った衝突の危険に対処する場合にのみ車両は車線標示を超えるものとする。</p> <p>The vehicle shall only cross lane markings in response to an imminent collision risk if the system has sufficient information about its surrounding to the front and side and to the rear according to the following paragraphs in order to assess the criticality of crossing the lane markings.</p>	Pass Fail
5.3.5.4.	<p>システムは、回避のために車線標示を越えるときに、車両の予測経路上で他の車両又は道路利用者との衝突を引き起こしてはならない。</p> <p>The system shall not cause a collision with another vehicle or road user in the predicted path of the vehicle when performing an evasive lane crossing.</p>	Pass Fail
5.3.5.5.	<p>回避先の車線内の他車に制御不能な減速を強いることがない場合にのみ、車両は回避のために車線標示を越えるものとする。</p> <p>The vehicle shall only perform an evasive lane crossing if another vehicle in the evading lane is not forced to unmanageably decelerate due to that manoeuvre.</p>	Pass Fail
5.3.5.6.	<p>回避のために車線標示を越える必要のある状況が過ぎ去った後は、車両は元の走行車線に戻ることを目指すものとする。</p> <p>The vehicle shall aim to return to its original lane of travel once the situation that required the evasive lane crossing has passed.</p>	Pass Fail
5.3.5.7.	<p>回避のために車線標示を越える時は、国の交通規則に従って、他の道路利用者に示されるものとする。</p> <p>より具体的な交通規則がない場合には、回避先の車線に30cmを超えて進入するような場合には、システムは方向指示器を作動させる信号を生成することで、車線変更の意思表示をしなければならない。</p> <p>An evasive lane crossing shall be indicated to other road users in accordance with national traffic rules.</p> <p>In the absence of more specific traffic rules, when initiating an evasive lane crossing that intends to cross into the evading lane by more than 30cm, the system shall indicate its intention to change into the evading lane by generating the signal to activate the direction indicator.</p>	Pass Fail
5.4.	<p>引継要求及び引継フェーズ中のシステムの作動 Transition demand and system operation during transition phase</p>	
5.4.1.	<p>作動中のシステムは、運転者による制御が必要な全ての状況を認識しなければならない。</p> <p>自動車製作者は、車両が運転者に対する引継要求を発する状況の種類を申告し、附則4に規定する文書一式に含めるものとする。</p> <p>The activated system shall recognise all situations in which it needs to transition the control back to the driver.</p> <p>Types of situations in which the vehicle will generate a transition demand to the driver shall be declared by the vehicle manufacturer and included in the documentation package required in Annex 4.</p>	Pass Fail
5.4.2.	<p>引継要求の開始は、運転者による運転操作への安全な引継のために十分な時間が確保されるものでなければならない。</p> <p>The initiation of the transition demand shall be such that sufficient time is provided for a safe transition to manual driving.</p>	Pass Fail
5.4.2.1.	<p>ALKSが作動を続けられない予定事象が発生する場合、運転者が制御を再開しない場合に備えて、当該事象が発生する前にリスク最小化制御が車両を停止させるために十分早く引継要求を発するものでなければならない。</p> <p>In case of a planned event that would prevent the ALKS from continuing the operation, a transition demand shall be given early enough to ensure the minimal risk manoeuvre, in case the driver would not resume control, would bring the vehicle to standstill before the planned event occurs.</p>	Pass Fail
5.4.2.2.	<p>予定外事象の発生を検知した時点で直ちに、引継要求を発するものでなければならない。</p> <p>In case of an unplanned event, a transition demand shall be given upon detection.</p>	Pass Fail
5.4.2.3.	<p>本規則の要件に適合するためのシステムの能力に影響を及ぼす故障が生じた場合、システムは直ちに引継要求を発するものでなければならない。</p> <p>In case of any failure affecting the ability of the system to meet the requirements of this Regulation, the system shall immediately initiate a transition demand upon detection.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.4.2.4.	ALKSが通常の車線変更を実行できるものである場合、通常の車線変更が引継フェーズの一部とならないこと。つまり、車線変更中に引継要求が発生することが分かっている場合には、LCPが開始されないものとする。 Where the ALKS is capable of performing a regular lane change, it shall be aimed that a regular lane change is not part of the transition phase, meaning that a LCP shall not be started when a transition demand is known to occur during the procedure.	Pass Fail
5.4.3.	引継フェーズの期間中、システムは作動を継続しなければならない。この場合において、システムは、その安全な作動を確保するため車両の速度を低下させることができる。ただし、車両の進路をふさいでいる他の車両又は障害物が存在する場合その他の状況に応じ必要とされない場合又は20km/h未満の速度で開始する6.4.1.項の規定に基づく触覚式の警報による場合には、車両を停止させてはならない。 During the transition phase the system shall continue to operate. The system may reduce the speed of the vehicle to ensure its safe operation but shall not bring it to standstill unless required by the situation (e.g. due to vehicles or obstacles obstructing the path of the vehicle) or when caused by a haptic warning according to paragraph 6.4.1 started at speeds below 20 km/h.	Pass Fail
5.4.3.1.	車両が停止した場合、当該車両はこの状態を維持し続けることができ、停止後5秒以内に非常点滅表示灯を作動させる信号を発生しなければならない。 Once in standstill the vehicle may remain in this condition and shall generate the signal to activate the hazard warning lights within 5 s.	Pass Fail
5.4.3.2.	引継フェーズの間、引継要求は、当該要求の開始から遅くとも4秒後に強化されなければならない。 During the transition phase, the transition demand shall be escalated latest after 4 s after the start of the transition demand.	Pass Fail
5.4.4.	引継要求は、システムが非作動状態となるか、又はリスク最小化制御が開始された場合にのみ終了するものとする。 A transition demand shall only be terminated once the system is deactivated or a minimum risk manoeuvre has started.	Pass Fail
5.4.4.1.	運転者が、6.2.4.項又は6.2.5.項の規定によるシステムを非作動状態にすることにより引継要求に応じることがない場合、当該要求の開始から早くとも10秒後に、リスク最小化制御が自動的に開始されるものとする。 In case the driver is not responding to a transition demand by deactivating the system (either as described in paragraph 6.2.4. or 6.2.5.), a minimum risk manoeuvre shall be started, earliest 10 s after the start of the transition demand.	Pass Fail
5.4.4.1.1.	ALKS又は車両の重大な故障が発生した場合、5.4.4.1.の規定にかかわらず、リスク最小化制御を直ちに開始してもよい。 ただし、当該故障により、システムが本規則の要件を満たさなくなる場合にあっては、運転者による運転操作への安全な引継を可能にしようとするものでなければならない。 Notwithstanding paragraph 5.4.4.1. a minimum risk manoeuvre may be initiated immediately in case of a severe ALKS or severe vehicle failure. In case of a severe ALKS or vehicle failure the ALKS may no longer be capable of fulfilling the requirements of this Regulation, but it shall aim at enabling a safe transition of control back to the driver.	Pass Fail
5.4.4.1.2.	自動車製作者は、自動車線維持システムがリスク最小化制御を直ちに開始することとなる車両及び当該システムの重大な故障の種類を宣言するものとする。 The manufacturer shall declare the types of severe vehicle failures and severe ALKS failures that will lead the ALKS to initiate a MRM immediately.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判定 Judgment
5.5.	リスク最小化制御 Minimum Risk Manoeuvre	
5.5.1.	<p>リスク最小化制御は、当該制御中に運転者によりシステムが非作動状態にされない限り、車両を停止させるものとする。</p> <p>5.2.6. 項に従って、目標停止位置に到達するために車線変更が必要で、ALKSがMRM車線変更を実行可能な場合、停止場所は、(交通状況、環境条件、システム故障などの)特定の状況のもとで達成可能な、リスクを最小限に抑えられらる目標停止位置内であること。</p> <p>それ以外の場合は現在の車線内、又は車線標示が見えない場合にあっては他の道路利用者及び道路構造に応じて適切な軌道に沿うものとする。</p> <p>The minimum risk manoeuvre shall bring the vehicle to standstill unless the system is deactivated by the driver during the manoeuvre.</p> <p>This shall be in a target stop area considered to be the greatest minimisation of risk achievable under the given circumstances (e.g. traffic situation, environmental conditions, system failures), performed according to paragraph 5.2.6. if a lane change is required to reach the target stop area and the ALKS is capable of performing an MRM lane change.</p> <p>Otherwise, within its current lane, or in the case the lane markings are not visible, following an appropriate trajectory taking into account surrounding traffic and road infrastructure.</p>	Pass Fail
5.5.2.	<p>リスク最小化制御の間、車両は減速度4.0m/s^2以下で減速しなければならない。ただし、運転者の注意を促すために体感により警報すること等を目的として、非常に短い期間で減速するか又はALKSの重大な故障又は車両の重大な故障が発生した場合には、より高い減速度であってもよい。</p> <p>また、非常点滅表示灯を作動させるための信号を、リスク最小化制御の開始とともに発するものでなければならない。ただし、LCP中は一時中断するものとする。</p> <p>During the minimum risk manoeuvre the vehicle shall be slowed down with an aim of achieving a deceleration demand not greater than 4.0m/s^2.</p> <p>Higher deceleration demand values are permissible for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention, or in case of a severe ALKS or severe vehicle failure.</p> <p>Additionally, the signal to activate the hazard warning lights shall be generated with the start of the minimum risk manoeuvre but suspended during a LCP.</p>	Pass Fail
5.5.3.	<p>リスク最小化制御は、システムが非作動状態となるか、又はシステムが車両を停止させた場合にのみ終了されるものとする。</p> <p>A minimum risk manoeuvre shall only be terminated once the system is deactivated or the system has brought the vehicle to a standstill.</p>	Pass Fail
5.5.4.	<p>システムは、リスク最小化制御の終了時に非作動状態になっていない場合は、非作動状態になるものとする。</p> <p>非常点滅表示灯は、手動で消灯されない限り、作動し続けるものとし、車両は、手動による操作なしで移動するものであってはならない。</p> <p>The system shall be deactivated at the end of any minimum risk manoeuvre.</p> <p>The hazard warning lights shall remain activated unless deactivated manually and the vehicle shall not move away after standstill without manual input.</p>	Pass Fail
5.5.5.	<p>リスク最小化制御が終了した後のシステムの再起動は、原動機の再始動後においてのみ可能であるものとする。</p> <p>Reactivation of the system after the end of any minimum risk manoeuvre shall only be possible after each new engine start/run cycle.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	<p>ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information</p>	<p>判定 Judgment</p>
	<p>自動車製作者は、附則4による評価の一部としての安全のための取組方法の適合性審査中に、附則5及び附則6の関連する試験に従い、技術機関に対し本項の規定への適合性を証明するものとする。 The fulfilment of the provisions of this paragraph shall be demonstrated by the manufacturer to the technical service during the inspection of the safety approach as part of the assessment to Annex 4 and according to the relevant tests in Annex 5 and Annex 6.</p>	
6. 1.	<p>運転者操作対応可能性認識システム Driver Availability Recognition System</p>	
6. 1. 1.	<p>システムは、運転者操作対応可能性認識システムを有しなければならない。運転者操作対応可能性認識システムは、運転者が運転者席に着席していること、運転者の座席ベルトが装着されていること及び運転者が運転操作を引き継ぐことができる状態にあることを検知しなければならない。 The system shall comprise a driver availability recognition system. The driver availability recognition system shall detect if the driver is present in a driving position, if the safety belt of the driver is fastened and if the driver is available to take over the driving task.</p>	<p>Pass Fail</p>
6. 1. 2.	<p>運転者の存在 以下のいずれかに該当する場合、5. 4. 項の規定に基づき引継要求を発するものでなければならない。この場合において、引継要求に係る音による警報に代えて協定規則第16号に規定する第2段階警報を使用してもよい。 －運転者が1秒を超えて運転者席に着席していないことを検出した場合 －運転者が座席ベルトを装着していない場合 Driver presence A transition demand shall be initiated according to paragraph 5. 4. if any of the following conditions is met: - When the driver is detected not to be in the seat for a period of more than one second; or - When the driver's safety belt is unbuckled. The second level warning of the safety-belt reminder according to UN-R16 may be used instead of an acoustic warning of the Transition Demand.</p>	<p>Pass Fail</p>
6. 1. 3.	<p>運転者の操作対応可能性 システムは、運転者を監視することにより、運転者が引継要求に応じて適切な運転姿勢をとることができる状態にあることを検知しなければならない。自動車製作者は、運転者が運転操作を引き継ぐことができる状態にあることを検知する車両の能力を技術機関に証明するものとする。 Driver availability The system shall detect if the driver is available and in an appropriate driving position to respond to a transition demand by monitoring the driver. The manufacturer shall demonstrate to the satisfaction of the technical service the vehicle's capability to detect that the driver is available to take over the driving task.</p>	<p>Pass Fail</p>

6. 試験成績
Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6.1.3.1.	<p>運転者の操作対応可能性に係る判断基準 直前の30秒間、運転者特有の操作、まばたき、目の開度、頭と身体の挙動等のうち少なくとも2つの判断基準に基づき運転者が操作対応可能であると個別に判断されない限り、運転者は操作対応不可能とみなす。 システムは、いかなる時でも運転者が操作対応不可能であると判断することができる。 システムは、2つの判断基準に基づき運転者が操作対応可能か検出できなくなった場合、その直後から、運転者の適切な行動が検知されるか、又は引継要求が発せられるまでの間、固有の警報を発するものとする。この場合において、当該警報が発せられてから15秒を超えるまでの間に、当該システムが運転者の適切な行動を検知しない場合、5.4. 項の引継要求を発するものとする。 自動車製作者は、検出に必要な時間に関する事項その他判断基準の数とその組み合わせの妥当性を、証拠書類により技術機関へ提供しなければならない。ただし、いずれの判断基準についても、要求される時間間隔は30秒を超えてはならない。自動車製作はこれを証明すると共に、技術機関による評価を受けるものとする。</p> <p>Criteria for deeming driver availability The driver shall be deemed to be unavailable unless at least two availability criteria (e.g. input to driver-exclusive vehicle control, eye blinking, eye closure, conscious head or body movement) have individually determined that the driver is available in the last 30 seconds. At any time, the system may deem the driver unavailable. As soon as the driver is deemed to be unavailable, or fewer than two availability criteria can be monitored, the system shall immediately provide a distinctive warning until appropriate actions of the driver are detected or until a transition demand is initiated. At the latest, a transition demand shall be initiated according to paragraph 5.4. if this warning continues for 15s. Justification for the number and combination of availability criteria, in particular with regard to the corresponding time interval, shall be provided by the manufacturer by documented evidence. However, the time interval required for any availability criteria shall not exceed 30 seconds. This shall be demonstrated by the manufacturer and assessed by the technical service according to Annex 4.</p>	Pass Fail
(参考) (Reference)	<p>Legend: ◆ Instant at which criteria determined driver is available → Criteria determined available in last 30 seconds → Criteria not determined available in last 30 seconds</p> <p>Scenario 1: Two or more criteria met in the last 30 seconds (OK)</p> <p>Scenario 2: < 2 criteria in last 30 seconds (Driver deemed unavailable)</p> <p>Scenario 3: Two or more criteria met in last 30 seconds (OK)</p>	
6.1.4.	<p>(i) システムが引継要求を発した時点、又は、(ii) システムが非作動状態となった時点のいずれか早い時点で、自動車線維持システムが作動中に利用が可能となる車載表示器を用いた「運転以外の動作」を自動的に停止しなければならない。 "Other activities than driving" through on-board displays available upon activation of the ALKS shall be automatically suspended (i) as soon as the system issues a transition demand or (ii) as soon as the system is deactivated, whichever comes first.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6. 2.	作動、非作動及び運転者の操作 Activation, Deactivation and Driver Input	
6. 2. 1.	車両は、運転者によりシステムを作動及び非作動状態にするための専用の手段を備えるものであること。ALKSが作動している間、ALKSを非作動とするための手段は、常に運転者が視認可能でなければならない。 The vehicle shall be equipped with dedicated means for the driver to activate (active mode) and deactivate (off mode) the system. When the ALKS is activated, the means to deactivate ALKS shall be permanently visible to the driver.	Pass Fail
6. 2. 2.	原動機始動時にシステムは非作動状態であること。 ただし、アイドリングストップシステムのような原動機の再始動が自動的に行われる場合にあっては、この限りではない。 The default status of the system shall be the off mode at the initiation of each new engine start/run cycle. This requirement does not apply when a new engine start/run cycle is performed automatically, e.g. by the operation of a stop/start system.	Pass Fail
6. 2. 3.	システムは運転者による意図した操作が行われた場合であって、かつ以下に掲げる条件を全て満たす場合にのみ作動するものであること。 (a) 6. 1. 1. 項及び6. 1. 2. 項に従って、運転者が運転者席に着席し、かつ運転者の座席ベルトが締められている (b) 6. 1. 3. 項に従って、運転者が動的な運転操作を引き継ぐことができる状態にあること (c) ALKSの安全な作動及び機能に影響を及ぼす故障がないこと (d) 作動状態記録装置が作動できる状態にあること (e) 環境及び道路条件によりALKSの作動が可能であること (f) 自己診断機能が正常と確認できていること (g) 歩行者及び自転車の通行が禁止され、かつ、反対車線と物理的に分離されている道路を車両が通行していること 以上のいずれかの条件が満足されなくなった場合、システムは本規則に異なる定めのない限り、直ちに引継要求を発しなければならない。 The system shall become active only upon a deliberate action by the driver and if all the following conditions are met: (a) The driver is in the driver seat and the driver's safety belt is fastened according to paragraphs 6.1.1. and 6.1.2. ; (b) The driver is available to take over control of the DDT according to paragraph 6.1.3. ; (c) No failure affecting the safe operation or the functionality of the ALKS is present; (d) DSSAD is operational; (e) The environmental and infrastructural conditions allow the operation; (f) Positive confirmation of system self-check; and (g) The vehicle is on roads where pedestrians and cyclists are prohibited and which, by design, are equipped with a physical separation that divides the traffic moving in opposite directions. If any of the above conditions is no longer fulfilled, the system shall immediately initiate a transition demand unless specified differently in this Regulation.	Pass Fail
6. 2. 4.	6. 2. 1. 項に規定する運転者による当該システムの入力方法と同様の方法によって、運転者の意図的な行動により手動で非作動状態にすることができなければならない。 非作動状態にする手段は、一定の閾値を超える単一の操作、2回の連続したスイッチ等の押下又は2つの独立した同時の操作を必要とすること等により、意図しない手動による非作動を防止するものであること。 また、かじ取ハンドルに非作動状態にする手段を備えていること又は運転者がかじ取ハンドルを保持していることを確認すること等により、非作動状態にする時点において、運転者による横方向の制御が可能な状態を確保しなければならない。 It shall be possible to manually deactivate (off-mode) the system by an intentional action of the driver using the same means as to activate the system, as mentioned in paragraph 6.2.1. The means of deactivating shall provide protection against unintentional manual deactivation for example by requiring a single input exceeding a certain threshold of time or a double press, or two separate but simultaneous inputs. Additionally, it shall be ensured the driver is in lateral control of the vehicle at the time of the deactivation, by e.g. placing the deactivation means on the steering control or confirming the driver is holding the steering control.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6.2.5.	6.2.4.項に加え、後述の6.2.5.1.項から6.2.5.4.項に規定する運転者の操作以外の操作により、非作動状態になるものであってはならない。 In addition to paragraph 6.2.4., the system shall not be deactivated by any driver input other than those described below in paragraphs 6.2.5.1. to 6.2.5.4.	Pass Fail
6.2.5.1.	操作装置への操作による非作動化 次のいずれかに該当する場合には、システムは自動的に非作動状態にならなければならない。 (a) 6.3.1.項の規定に基づき、運転者がかじ取ハンドルの操作を行うことによりオーバーライドし、オーバーライドを抑制しない場合 (b) 運転者がかじ取ハンドルを保持した状態において、6.3.2.項及び6.3.3.項の規定に基づき、制動装置又は加速装置の操作によりオーバーライドした場合 Deactivation by input to driving controls The system shall be deactivated when at least one of the following conditions is met: (a) The driver overrides the system by steering while holding the steering control and this override is not suppressed, as specified in paragraph 6.3.1.; or (b) The driver is holding the steering control and overrides the system by braking or accelerating, as specified in paragraphs 6.3.2. and 6.3.3. below.	Pass Fail
6.2.5.2.	実行中の引継要求中又はリスク最小化制御中の非作動化 引継要求又はリスク最小化制御を実行中の場合、システムは次に掲げるいずれかの条件を満たす場合にのみ非作動状態にならなければならない。 (a) 6.2.5.1.項に掲げる場合 (b) 引継要求又はリスク最小化制御に対する応答として、運転者がかじ取ハンドルを保持していることを検知している場合であって、かつ6.3.1.1.項の規定に従い、運転者が注意を払っていることをシステムが検知する場合 Deactivation during an ongoing transition demand or an ongoing minimum risk manoeuvre In case a transition demand or a minimum risk manoeuvre is on-going, the system shall only be deactivated: (a) As defined in paragraph 6.2.5.1. or (b) Upon detection that the driver has taken hold of the steering control as a response to the transition demand or the minimum risk manoeuvre and provided the system confirms the driver is attentive as defined in paragraph 6.3.1.1.	Pass Fail
6.2.5.3.	実行中の緊急操作中の非作動化 緊急操作を実行中の場合には、衝突の危険がなくなるまでシステムを非作動状態にすることを遅らせることができる。 Deactivation during an ongoing emergency manoeuvre In case of an ongoing emergency manoeuvre, the deactivation of the system may be delayed until the imminent collision risk disappeared.	
6.2.5.4.	車両の重大な故障又はALKSの重大な故障の場合の非作動化 車両の重大な故障又はALKSの重大な故障が発生した場合には、自動車線維持システムの非作動化に関して異なる方策を用いることができる。 自動車製作者はこのような異なる方策を申告するものとし、技術機関はシステムから運転者へ制御を安全に移行することに関し、附則4に従って方策の有効性を評価するものとする。 Deactivation in case of a severe vehicle failure or a severe ALKS failure In case of a severe vehicle failure or a severe ALKS failure the ALKS may employ different strategies with regard to deactivation. These different strategies shall be declared by the manufacturer and their effectiveness shall be assessed by the Technical Service with regard to ensuring a safe transition of control from the system to the human driver according to Annex 4.	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6. 2. 6.	<p>システムが非作動状態になった場合、システムは例えばACSFカテゴリーB1の機能のような車両の縦方向又は横方向のいかなる連続的な機能へ自動的に遷移してはならない。</p> <p>非作動状態になった後、運転者を横方向の制御タスク実行に慣れさせる目的で横方向の制御を徐々に減らす場合に限り補正操舵機能(CSF)を作動させることができる。</p> <p>上記に関わらず、ALKSが非作動状態になった場合であっても、衝突被害軽減制動制御装置(AEBS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシストシステム(BAS)及び緊急操舵機能(ESF)といった縦方向又は横方向の制御を行う他の安全機能は非作動状態にならないものとする。</p> <p>On deactivation of the system, there shall not be an automatic transition to any function, which provides continuous longitudinal and/or lateral movement of the vehicle (e.g. ACSF of Category B1 function).</p> <p>After deactivation, Corrective Steering Function (CSF) may be active with the aim at accustoming the driver to execute the lateral control task by gradually reducing lateral support.</p> <p>Notwithstanding both paragraphs above, any other safety system delivering longitudinal or lateral support in imminent collision situations (e.g. Advanced Emergency Braking System (AEBS), Electronic Stability Control (ESC), Brake Assist System (BAS) or Emergency Steering Function (ESF)) shall not be deactivated in case of deactivation of ALKS.</p>	Pass Fail
6. 2. 7.	<p>6. 4. 2. 3. 項の規定に基づき、あらゆる非作動化を運転者に通知するものとする。</p> <p>Any deactivation shall be indicated to the driver as defined in paragraph 6. 4. 2. 3.</p>	Pass Fail
6. 3.	システムオーバーライド System override	
6. 3. 1.	<p>運転者のかじ取装置への操作が、運転者の意図しないシステムの非作動を防止するために設計された合理的な閾値を超えた場合にあっては、当該操作は横方向制御の機能をオーバーライドしなければならない。</p> <p>この閾値は、操舵力及び継続時間を含み、運転者の6. 3. 1. 1. 項に規定される運転者が注意を払っているかを確認するための判断基準のパラメーターを含むパラメーターに応じて変化しなければならない。</p> <p>この閾値は附則4に基づく評価の中で、技術機関に対して証明するものとする。</p> <p>A driver input to the steering control shall override the lateral control function of the system when the input exceeds a reasonable threshold designed to prevent unintentional override.</p> <p>This threshold shall include a specified force and duration and shall vary depending on parameters that include criteria used for driver attentiveness to be checked during the drivers input as defined in paragraph 6. 3. 1. 1.</p> <p>These thresholds and the rationale for any variation shall be demonstrated to the Technical Service during the assessment according to Annex 4.</p>	Pass Fail
6. 3. 1. 1.	<p>運転者の注意</p> <p>システムは、運転者が注意を払っているかを検知しなければならない。以下に掲げる基準の少なくとも一つが満たされている場合、運転者が注意を払っているとみなす。</p> <p>(a) 運転者の視線方向により主に前方の道路を見ていると確認された場合</p> <p>(b) 運転者の視線方向によりバックミラーを見ていると確認された場合</p> <p>(c) 運転者の頭の動きが主に運転操作に向けられていると確認された場合</p> <p>自動車製作者は、これらの基準又は同等の安全な基準を確認するための仕様を報告し、証拠書類により裏付けなければならない。技術機関はこれらの仕様を附則4の規定に基づき評価するものとする。</p> <p>Driver attentiveness</p> <p>The system shall detect if the driver is attentive. The driver is deemed to be attentive when at least one of the following criteria is met:</p> <p>(a) Driver gaze direction is confirmed as primarily looking at the road ahead;</p> <p>(b) Driver gaze direction is being confirmed as looking at the rear-view mirrors; or,</p> <p>(c) Driver head movement is confirmed as primarily directed towards the driving task.</p> <p>The specification for confirming these or equally safe criteria must be declared by the manufacturer and supported by documented evidence. This shall be assessed by the technical service according to Annex 4.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6.3.2.	システムの制御によって生じる減速よりも大きな減速が生じる運転者による制動装置の操作、又は制動システムにより自動車を停止させ続けるための操作は、縦方向に対するシステムの制御をオーバーライドしなければならない。 A driver input to the braking control resulting in a higher deceleration than that induced by the system or maintaining the vehicle in standstill by any braking system, shall override the longitudinal control function of the system.	Pass Fail
6.3.3.	加速装置への運転者の操作は、システムの進行方向に対する平行方向の制御をオーバーライドすることができる。ただし、操作によりシステムが本規則の要件を満たさなくなるものであってはならない。 A driver input to the accelerator control may override the longitudinal control function of the system. However, such an input shall not cause the system to no longer meet the requirements of this Regulation.	Pass Fail
6.3.4.	加速装置又は制動装置への運転者の操作が、意図しない入力を防止するために設定された閾値を超えた場合にあっては、5.4.の規定に基づき、直ちに引継要求を発するものとする。 Any driver input to the accelerator or brake control shall immediately initiate a transition demand as specified in paragraph 5.4., when the input exceeds a reasonable threshold designed to prevent unintentional input.	Pass Fail
6.3.5.	運転者による方向指示器の作動が、意図しない入力を防止するために設定された閾値を超えた場合にあっては、5.4.の規定に基づき、直ちに引継要求を発するものとする。 Any driver activation of the direction indicator shall initiate a transition demand as specified in paragraph 5.4., when the input exceeds a reasonable threshold designed to prevent unintentional activation.	Pass Fail
6.3.6.	6.3.1.項から6.3.3.項までの規定にかかわらず、システムが運転者の操作により切迫した衝突の危険性を検知した場合、システムによって運転者の操作の影響を低減又は抑制してもよい。 Notwithstanding the provisions laid down in paragraphs 6.3.1. to 6.3.3., the effect of the driver input on any control may be reduced or suppressed by the system in case the system has detected an imminent collision risk due to this driver input.	YES NO
6.3.7.	車両の重大な故障又はALKSの重大な故障が発生した場合には、ALKSのシステムオーバーライドに関し異なる方策を用いることができる。自動車製作者はこのよう異なる方策を申告するものとし、技術機関はシステムから運転者へ制御を安全に移行することに関し、方策の有効性を評価するものとする。 In case of a severe vehicle failure or a severe ALKS failure the ALKS may employ different strategies with regard to system override. These different strategies shall be declared by the manufacturer and their effectiveness shall be assessed by the Technical Service with regard to ensuring a safe transition of control from the system to the human driver.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6. 4.	運転者への情報 Information to the driver	
6. 4. 1.	<p>運転者に対し次に掲げる情報を示さなければならない。</p> <p>6. 4. 2. 項に規定するシステムの状態。</p> <p>(b) 本規則の要件に適合するためのシステムの能力に影響を及ぼす故障(システムが非作動になっていない場合)の場合、少なくとも光学式の信号。</p> <p>(c) 引継要求に関して、少なくとも光学式の警報信号に加えて音響式又は触覚式の警報信号のいずれか。</p> <p>引継要求の開始から遅くとも4秒経過した後に以下の要件を満たさなければならない。</p> <p>(i) 車両が停止していない場合に、連続的又は断続的な触覚式の警報であること。</p> <p>(ii) 強化し、引継要求が終了するまで強化を維持すること。</p> <p>(d) リスク最小化制御に関して、少なくとも光学式の信号に加えて音響式又は触覚式の警報信号のいずれか。</p> <p>(e) 緊急操作に関して、光学式の信号によるものであること。</p> <p>(f) LCPに関して、少なくとも光学式の信号。ただし、ALKSがLCPを実行可能な場合に限る。</p> <p>The following information shall be indicated to the driver:</p> <p>(a) The system status as defined in paragraph 6. 4. 2.</p> <p>(b) Any failure affecting the ability of the system to meet the requirements of this Regulation with at least an optical signal unless the system is deactivated (off mode),</p> <p>(c) Transition demand by at least an optical and in addition an acoustic and/or haptic warning signal.</p> <p>At the latest 4 s after the initiation of the transition demand, the transition demand shall:</p> <p>(i) Contain a constant or intermittent haptic warning unless the vehicle is at standstill; and</p> <p>(ii) Be escalated and remain escalated until the transition demand ends.</p> <p>(d) Minimum risk manoeuvre by at least an optical signal and in addition an acoustic and/or a haptic warning signal and</p> <p>(e) Emergency manoeuvre by an optical signal</p> <p>(f) A LCP, if the ALKS is capable of performing a LCP, by at least an optical signal.</p>	Pass Fail
6. 4. 2.	システムの状態 System status	
6. 4. 2. 1.	<p>システムの使用が不可能である旨の表示</p> <p>システムの使用が不可能であることにより、運転者の意図的な行動による当該システムの作動を当該システムが拒否した場合、その旨は、少なくとも視覚的な方法により運転者に表示されなければならない。</p> <p>System unavailability indication</p> <p>In case activation of the system following the deliberate action of the driver is denied by the system due to system unavailability, this shall be at least visually displayed to the driver.</p>	Pass Fail


6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6.4.2.2.	<p>作動状態時のシステム状態表示 システムの作動に伴い、システムが作動中である旨が専用の光学式の信号により運転者に表示されるものとする。 光学式の信号は次に掲げる明確な表示を含むものとする。</p> <p>(a) 「A」又は「AUTO」の文字を含むかじ取ハンドル又は車両の図を含む表示若しくは協定規則第121号に規定される標準的な記号</p> <p>(b) 運転者の車両前方への視線の近傍領域での明確な表示。例えば、メータ内に明確に表示する、ステアリングコントロール上の運転者に向いている外周縁の一部に表示するなど。</p> <p>光学式の信号は、システムが非作動状態になるまでの間、システムがアクティブ状態である旨を表示しなければならない。 システムが通常の作動をしている間、当該信号は連続的であり、かつ、引継要求の開始により、少なくとも (b) による表示は、断続的な信号若しくは異なる色の信号への変化といった方法によりその特性を変化させなければならない。 断続的な信号を使用する場合、運転者へ不当に警報しないよう低頻度でなければならない。</p> <p>引継ぎフェーズ及びリスク最小化制御の間、(a)における表示を6.4.3.項による手動による制御を行うことを求めるための運転者への指示に置き換えてもよ</p> <p>System status display when activated Upon activation the system status (active mode) shall be displayed by a dedicated optical signal to the driver.</p> <p>The optical signal shall contain an unambiguous indication including:</p> <p>(a) a steering control or a vehicle, with an additional “A” or “AUTO,” or the standardized symbols in accordance with UN Regulation No. 121, and additionally</p> <p>(b) an easily perceptible indication in the peripheral field of vision and located near the direct line of driver’s sight to the outside in front of the vehicle, e.g. prominent indication in the instrument cluster or on the steering control covering part of the outer rim perimeter facing towards the driver.</p> <p>The optical signal shall indicate the active system state until the system is deactivated (off mode). The optical signal shall be constant while the system is in regular operation and with the initiation of a transition demand at least the indication according to b) shall change its characteristics, e.g. to an intermittent signal or a different colour. When an intermittent signal is used, a low frequency shall be used in order to not unreasonably alert the driver. During the transition phase and minimum risk manoeuvre, the indication according to a) may be replaced by the instruction to take over manual control according to paragraph 6.4.3.</p>	Pass Fail
6.4.2.3.	<p>非作動状態時のシステム状態表示 システムの状態が作動から停止の状態へと変化する非作動状態となった場合、運転者に対し少なくとも光学式の警報信号を表示しなければならない。作動状態を表す光学式の信号を非表示にすること、又は手動による制御を行うことを求めるための指示を非表示にすることにより、この光学式の信号を実現するものとする。</p> <p>さらに、音響式の信号を含む引継要求に従って非作動状態にならない限り、音響式の警報信号を発するものでなければならない。</p> <p>System status display when deactivated Upon deactivation when the system status changes from active mode to off mode this shall be indicated to the driver by at least an optical warning signal. This optical signal shall be realized by non-displaying the optical signal used to indicate the active mode or non-displaying the instruction to take over manual control. Additionally, an acoustic warning signal shall be provided unless the system is deactivated following a transition demand which contained an acoustic signal.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

6.	ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報 Human Machine Interface/Operator Information	判定 Judgment
6.4.3.	引継ぎフェーズとリスク最小化制御 Transition phase and minimum risk manoeuvre	
6.4.3.1. (例) (Exsamples)	<p>引継ぎフェーズ及びリスク最小化制御の間、車両の制御を運転者に引き継ぐため、システムは、運転者に対し直感的かつ明確な方法により運転者に引継ぎを指示しなければならない。指示には、以下の例に示す手及びかじ取ハンドルを表す画像情報が含まれるものとし、追加の説明文又は警報記号を組み合わせることができる。</p> <p>During the transition phase and the MRM, the system shall instruct the driver in an intuitive and unambiguous way to take over manual control of the vehicle. The instruction shall include a pictorial information showing hands and the steering control and may be accompanied by additional explanatory text or warning symbols, as shown in the example below.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Example 1. Example 2.</p> </div>	Pass Fail
6.4.3.2.	<p>リスク最小化制御の開始に伴い発せられた表示は、赤色で点滅するかじ取ハンドル及び動く手の画像情報等の方法によって、運転者に対して引継ぎが求められていることを強調するためにその特性を変化させるものとする。</p> <p>With the start of the minimum risk manoeuvre, the given signal shall change its characteristics to emphasize the urgency of an action by the driver. e.g. by red flashing of the steering control and moving hands of the pictorial information.</p>	Pass Fail
6.4.4.	<p>上記6.4.項及びその下位項の例の場合に、適切かつ等しく認知可能な光学式の信号によるインターフェース設計を代わりに使用することができる。自動車製作者はこれを証明し、証拠書類により裏付けなければならない。技術機関は附則4の規定に基づきこれを評価するものとする。</p> <p>Where examples are given in paragraph 6.4. and its subparagraphs above, an adequate and equally perceptible interface design for the optical signals may be used instead. This shall be demonstrated by the manufacturer and shall be supported by documented evidence. This shall be assessed by the Technical Service according to Annex 4.</p>	Pass Fail
6.4.5.	<p>ALKS警報の優先順位 引継ぎフェーズ、リスク最小化制御又は緊急操作に係る警報は、車両の他の警報よりも優先することができる。 自動車製作者は、型式認証の間にALKSの作動中における様々な音響式及び光学式の警報の優先順位を技術機関に対し申告するものとする。</p> <p>Prioritization of ALKS warnings The warnings of an ALKS during a transition phase, a MRM or an EM may be prioritized over other warnings in the vehicle. The prioritization of different acoustic and optical warnings during the ALKS operation shall be declared by the manufacturer to the Technical Service during Type Approval.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

7.	対象物・事象の検出と応答 (OEDR) Object and Event Detection and Response (OEDR)	判定 Judgment
	<p>自動車製作者は、附則4による評価の一部としての安全のための取組方法の適合性審査中に、技術機関に対し附則5及び附則6の関連する試験に従って本項の規定への適合性を証明するものとする。</p> <p>The fulfilment of the provisions of this paragraph shall be demonstrated by the manufacturer to the technical service during the inspection of the safety approach as part of the assessment to Annex 4 and according to the relevant tests in Annex 5 and Annex 6.</p>	
7.1.	<p>検知要件</p> <p>ALKS車両は、少なくとも、前方の道路形状や車線標示といった走行環境及び以下の交通の動的特性を判断できるような検知システムを備えるものとする。</p> <p>(a) 自車線の全幅、自車線の左右に隣接する車線の全幅、前方検知距離の限界まで</p> <p>(b) 車両又は連結状態の全長に沿った、側方検知距離の限界まで</p> <p>自動車線維持システムがLCPを実行できる場合、上記に加えて、検知システムは、前方及び後方の検出範囲内において、ALKS車両の中心から左右に少なくとも9mの幅で交通の動的特性を判断できるものであること。</p> <p>本項の要件は、5.1.1.項及び5.1.2.項の要件を含む本規則の他の要件に影響を及ぼすものではない。</p> <p>Sensing requirements</p> <p>The ALKS vehicle shall be equipped with a sensing system such that, it can at least determine the driving environment (e.g. road geometry ahead, lane markings) and the traffic dynamics:</p> <p>(a) Across the full width of its own traffic lane, the full width of the traffic lanes immediately to its left and to its right, up to the limit of the forward detection range;</p> <p>(b) Along the full length of the vehicle or combination and up to the limit of the lateral detection range.</p> <p>If the ALKS is capable of performing an LCP, in addition to above, a sensing system shall be able to determine the traffic dynamics at a width of at least 9m to each side, measured from the centre of the ALKS vehicle from the limit of the forward detection range to the limit of the rearward detection range.</p> <p>The requirements of this paragraph are without prejudice to other requirements in this Regulation, most notably paragraph 5.1.1. and 5.1.2.</p>	Pass Fail
7.1.1.	<p>前方検知範囲</p> <p>自動車製作者は、車両の前端から測定した前方検知範囲を申告するものとする。この申告値は規定最高速度が60km/hの場合、46m以上でなければならない。</p> <p>宣言された前方検出範囲が、5m/s²の減速度に基づいて算出された下表の、対応する最小値を満たす場合にのみ、60km/hを超える規定最高速度を宣言するものとする。</p> <p>表に記載されていない値については線形補間を適用するものとする。</p> <p>認知されているとおり、最小前方検知範囲及び5m/s²の減速度は全ての状況で達成される訳ではない(例えば、滑りやすい道路上など)。システムは、5.2.4.項に適合させるために実際の検知範囲及び実際の減速能力にあわせて最高速度を調整する方策を実装するものとする。これらの方策は技術機関によって実証及び承認されるものとする。</p> <p>技術機関は、検知システムが他の道路利用者を検知する範囲が申告値以上であることを、附則5の関連する試験の過程で検証するものとする。</p> <p>Forward detection range</p> <p>The manufacturer shall declare the forward detection range measured from the forward most point of the vehicle. This declared value shall be at least 46 metres for a specified maximum speed of 60 km/h.</p> <p>A specified maximum speed above 60 km/h shall only be declared by the manufacturer, if the declared forward detection range fulfils the corresponding minimum value according the following table based on a deceleration of 5m/s²:</p> <p>For values not mentioned in the table, linear interpolation shall be applied.</p> <p>It is recognized that the minimum forward detection range and vehicle deceleration of 5m/s² cannot be achieved under all conditions (e.g. on slippery roads). The system shall implement control strategies to adapt its maximum speed due the actual detection range and the actual deceleration capability to comply with paragraph 5.2.4. Those strategies shall be demonstrated and approved by the Technical Service.</p> <p>The Technical Service shall verify that the distance at which the vehicle sensing system detects a road user during the relevant test in Annex 5 is equal or greater than the declared value.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

7.	対象物・事象の検出と応答 (OEDR) Object and Event Detection and Response (OEDR)	判 定 Judgment																		
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">規定最高速度 specified maximum speed(km/h)</th> <th style="width: 50%;">前方検出範囲の最小値(m) Maximuforward detection range(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0...60</td><td>46</td></tr> <tr><td>70</td><td>50</td></tr> <tr><td>80</td><td>60</td></tr> <tr><td>90</td><td>75</td></tr> <tr><td>100</td><td>90</td></tr> <tr><td>110</td><td>110</td></tr> <tr><td>120</td><td>130</td></tr> <tr><td>130</td><td>150</td></tr> </tbody> </table>	規定最高速度 specified maximum speed(km/h)	前方検出範囲の最小値(m) Maximuforward detection range(m)	0...60	46	70	50	80	60	90	75	100	90	110	110	120	130	130	150	
規定最高速度 specified maximum speed(km/h)	前方検出範囲の最小値(m) Maximuforward detection range(m)																			
0...60	46																			
70	50																			
80	60																			
90	75																			
100	90																			
110	110																			
120	130																			
130	150																			
7.1.1.1.	<p>この項の要件は、LCPを実行できるALKSに適用される。</p> <p>7.1.1.にて宣言された範囲は、最低でも、横方向はALKSがLCPを実行できる方向に自車の車両中心線から9m、縦方向は前方検知距離で構成される領域を含む範囲であること。</p> <p>技術機関は、附則5の関連する試験の過程で車両の検知システムが他車を検出する距離が宣言値以上であることを検証するものとする。</p> <p>The requirements of this paragraph additionally apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP.</p> <p>The declared range in paragraph 7.1.1. shall be sufficient to cover at least an area 9m to the side(s) to which the ALKS performs an LCP measured from the centreline of the ALKS vehicle.</p> <p>The Technical Service shall verify that the distance at which the vehicle sensing system detects a vehicle during the relevant test in Annex 5 is equal or greater than the declared value.</p>	Yes No Pass Fail																		
7.1.2.	<p>側方検知範囲</p> <p>自動車製作者は、側方検知範囲を申告するものとする。この申告値は少なくとも自車又は連結状態の隣接車線の全幅を検知できるものでなければならない。</p> <p>技術機関は、検知システムが車両を検出することを、附則5の関連する試験の過程で検証するものとする。検出値は申告値以上でなければならない。</p> <p>Lateral detection range</p> <p>The manufacturer shall declare the lateral detection range. The declared range shall be sufficient to cover the full width of the lane immediately to the left and of the lane immediately to the right of the vehicle or combination.</p> <p>The Technical Service shall verify that the vehicle sensing system detects vehicles during the relevant test in Annex 5. This range shall be equal or greater than the declared range.</p>	Pass Fail																		
7.1.2.1.	<p>この項の要件は、LCPを実行できるALKSに適用される。</p> <p>自動車製作者は、ALKSがLCPを実行できる方向に自車の車両中心線から9mの領域を含む側方検知距離を最低限宣言しなければならない。</p> <p>技術機関は、附則5の関連する試験の過程で車両の検知システムが他車を検出する距離が宣言値以上であることを検証するものとする。</p> <p>The requirements of this paragraph additionally apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP.</p> <p>The manufacturer shall also declare the lateral detection range that shall be sufficient to cover at least an area 9m to the side(s) to which the ALKS performs an LCP measured from the centreline of the ALKS vehicle.</p> <p>The Technical Service shall verify that the distance at which the vehicle sensing system detects a vehicle during the relevant test in Annex 5 is equal or greater than the declared value.</p>	Yes No Pass Fail																		

6. 試験成績

Test result

7.	対象物・事象の検出と応答 (OEDR) Object and Event Detection and Response (OEDR)	判定 Judgment
7.1.3.	<p>後方検知範囲 この項の要件は、LCPを実行できるALKSに適用される。 自動車製作者は、自車の後端から計測される後方検知範囲を宣言するものとする。後方検知範囲は、最低でも、横方向は自動車線維持システムがLCPを実行できる方向に自車の車両中心線から9m、縦方向は後方検知距離で構成される領域を含む範囲であること。 技術機関は、附則5の関連する試験の過程で車両の検知システムが他車を検出する距離が宣言値以上であることを検証するものとする。 Rearward detection range The requirements of this paragraph apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP. The manufacturer shall declare the rearward detection range measured from the most rearward point of the vehicle. This declared range shall be sufficient to cover at least an area 9m to the side(s) to which the ALKS performs an LCP measured from the centreline of the ALKS vehicle. The Technical Service shall verify that the distance at which the vehicle sensing system detects a vehicle during the relevant test in Annex 5 is equal or greater than the declared value.</p>	Yes No Pass Fail
7.1.4.	<p>方向指示器状態検知範囲 自動車製作者はPVPA内にシステムが他の車両の方向指示器の状態を評価できる領域があれば、それを宣言するものとする。その説明にはシステムの運用可能国においてPVPA内で通常走行する車両の異なる方向指示器の位置を含むものとする。 技術機関は、附則5の関連する試験の過程でこの領域を検証するものとする。 Direction indicator status detection area The manufacturer shall declare the area, if any, within the PVPA in which the system is able to assess the status of other vehicle's direction indicators. This shall account for the different direction indicator positions on vehicles which are normally operated in the PVPA in the system's countries of operation. The Technical Service shall verify this area during the relevant test in Annex 5.</p>	Yes No Pass Fail
7.1.5.	<p>ALKSは、検知範囲が縮小される環境条件を検知し、当該条件に対応するための対策（検知できる距離が極端に短い場合における当該システムの作動の防止、当該システムを非作動の状態にすること、運転者への制御の引継ぎ及び車両の減速等）を行うものとする。自動車製作者はこれらの対策について説明するものとし、附則4に従って評価するものとする。 The ALKS shall implement strategies to detect and compensate for environmental conditions that reduce the detection range, e.g. prevent enabling the system, disabling the system and transferring the control back to the driver, reducing the speed when visibility is too low. These strategies shall be described by the manufacturer and assessed according to Annex 4.</p>	Pass Fail
7.1.6.	<p>自動車製作者は、システム及び車両のライフタイムにわたり、摩耗及び劣化が検知システムの性能を7.1.項に規定する最低要求値を下回るまで減少させないことを技術機関に証明するものとする。 The vehicle manufacturer shall provide evidence that the effects of wear and ageing do not reduce the performance of the sensing system below the minimum required value specified in paragraph 7.1. over the lifetime of the system.</p>	Pass Fail
7.1.7.	<p>7.1.項及び下位項の規定の適合性について、技術機関に対して証明するものとし、附則5の関連する試験に従い試験を行うものとする。 ALKSが連結車両の状態で作動可能な場合、自動車製作者は、取り付けられたトレーラーの長さに対しての検知能力が常に十分であることを保証するために実施した戦略を、型式認証時に技術機関へ証明するものとする。 The fulfilment of the provisions of paragraph 7.1. and its subparagraphs shall be demonstrated to the technical service and tested according to the relevant tests in Annex 5. Where the ALKS can operate with a vehicle combination, the manufacturer shall demonstrate to the Technical Service at the time of type approval the strategies implemented to ensure that the sensing capability is always sufficient for the length of trailer attached.</p>	Pass Fail
7.1.8.	<p>故障を伴わない単一の検知機能の障害により危険な事象を引き起こしてはならない。自動車製作者は、導入した設計による対策を説明し、附則4の規定に基づいて技術機関に対して証明しなければならない。 A single perception malfunction without failure should not induce hazardous event. The design strategies put in place shall be described by the vehicle manufacturer and their safety shall be demonstrated to the satisfaction of the technical service in accordance with Annex 4.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

8.	自動運転用データ記録装置 (DSSAD) Data Storage for Automated Driving (DSSAD)	判定 Judgment
	自動車製作者は、附則4による評価の一部としての安全のための取組方法の適合性審査中に技術機関に対して8. 項の規定への適合性を証明するものとする。 The fulfilment of the provisions of paragraph 8 shall be demonstrated by the manufacturer to the technical service during the inspection of the safety approach as part of the assessment to Annex 4.	
8. 1.	<p>装備 ALKS(システム)を備えた車両ごとに、以下に規定する要件を満たすDSSADを装備しなければならない。</p> <p>本規則は、データ、個人情報及びデータ保護へのアクセスに関し、国内法及び地域法による制限に対し影響を及ぼすものではない。</p> <p>Fitment Each vehicle equipped with ALKS (the system) shall be fitted with a DSSAD that meets the requirements specified below. This Regulation is without prejudice to national and regional laws governing access to data, privacy and data protection.</p>	Pass Fail
8. 2.	オカレンスの記録 Recorded occurrences	
8. 2. 1.	<p>DSSADを装備した車両ごとに、システム作動の時点で少なくとも以下のオカレンスに関するエントリを記録しなければならない。</p> <p>(a) システムの起動 (b) 以下に起因するシステムの停止 (i) 運転者専用のシステムを非作動化する手段の使用 (ii) かじ取ハンドルによるオーバーライド (iii) かじ取ハンドルを保持した状態でのアクセル操作によるオーバーライド (iv) かじ取ハンドルを保持した状態でのブレーキ操作によるオーバーライド (c) 以下に起因するシステムによる引継要求 (i) 予定事象 (ii) 予定外事象 (iii) 運転者の操作対応不可能性 (6. 1. 3. 項による) (iv) 運転者の不在又はバックルの解除 (6. 1. 2. 項による) (v) システムの故障 (vi) ブレーキの入力によるシステムオーバーライド (vii) アクセルの入力によるシステムオーバーライド (viii) 方向指示器の手動作動 (d) 運転者入力の減少又は抑制 (e) 緊急操作の開始 (f) 緊急操作の終了 (g) イベントデータレコーダ(EDR)のトリガーの入力 (h) 衝突に巻き込まれたことの検出 (i) システムによるリスク最小化制御の実行 (j) 重大なALKSの故障 (k) 重大な車両の故障 (l) 車線変更手順の開始 (m) 車線変更手順の終了 (n) 車線変更手順の中断 (o) 5. 2. 1. 1. (d)による意図的な車線標示越えの開始 (p) 5. 2. 1. 1. (d)による意図的な車線標示越えの終了</p> <p>Each vehicle equipped with a DSSAD shall at least record an entry for each of the following occurrences upon activation of the system:</p> <p>(a) Activation of the system (b) Deactivation of the system, due to: (i) Use of dedicated means for the driver to deactivate the system; (ii) Override on steering control; (iii) Override by accelerator control while holding steering control; (iv) Override by braking control while holding steering control. (c) Transition Demand by the system, due to: (i) Planned event; (ii) Unplanned event; (iii) Driver unavailability (as per para. 6. 1. 3.); (iv) Driver not present or unbuckled (as per para. 6. 1. 2.); (v) System failure; (vi) System override by braking input (vii) System override by accelerator input (viii) Manual activation of the direction indicator (d) Reduction or suppression of driver input (e) Start of Emergency Manoeuvre (f) End of Emergency Manoeuvre (g) Event Data Recorder (EDR) trigger input (h) Involved in a detected collision (i) Minimum Risk Manoeuvre engagement by the system</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

8.	自動運転用データ記録装置 (DSSAD) Data Storage for Automated Driving (DSSAD)	判定 Judgment
	(j) Severe ALKS failure (k) Severe vehicle failure (l) Start of Lane Change Procedure (m) End of Lane Change Procedure. (n) Abortion of Lane Change Procedure; (o) Start of intentional lane crossing (5.2.1.1. (d)); (p) End of intentional lane crossing (5.2.1.1. (d)).	
8.2.2.	(1)、(m)、(o)、及び(p)の発生フラグは、以下の発生前30秒間に発生した場合には保存されるものとする。 (a) 緊急操作の開始 (b) 検出された衝突に巻き込まれた (c) 車線変更手順の中断 (d) EDRのトリガーの入力 Occurrences flags for paragraph (1), (m), (o) and (p) are only required to be stored if they happen within 30 seconds before the following occurrences: (a) Start of Emergency Manoeuvre; (b) Involved in a detected collision; (c) Abortion of Lane Change Procedure; or (d) EDR trigger input.	Pass Fail
8.2.3.	(1)の発生フラグは、システムオーバーライドの前5秒間に発生した場合には保存されるものとする。 Occurrences flags for paragraph (1) are only required to be stored if they happen within 5 seconds before a system override.	Pass Fail
8.3.	データ要素 Data elements	
8.3.1.	8.2. 項に掲げる各事象について、DSSADは少なくとも以下のデータ要素を明確に識別可能な方法で記録しなければならない。 (a) 8.2. 項に掲げるオカレンスフラグ (b) 必要に応じ、8.2. 項に掲げるオカレンスの原因 (c) 日付 (形式 : yyyy/mm/dd) (d) タイムスタンプ (i) 形式 : hh/mm/ss タイムゾーン 例 12:59:59 UTC (ii) 精度 : ±1.0秒 For each event listed in paragraph 8.2., the DSSAD shall at least record the following data elements in a clearly identifiable way: (a) The occurrence flag, as listed in paragraph 8.2; (b) Reason for the occurrence, as appropriate, and listed in paragraph 8.2. (c) Date (Resolution: yyyy/mm/dd) (d) Timestamp (i) Resolution: hh/mm/ss timezone e.g. 12:59:59 UTC (ii) Accuracy: +/- 1.0 s	Pass Fail
8.3.2.	8.2. 項に掲げる各事象に関し、事象が発生した時点のALKSのR ₁₅₇ SWIN又は自動車線維持システムに関するソフトウェアバージョンを明確に識別可能なものでなければならない。 For each event listed in paragraph 8.2., the R ₁₅₇ SWIN for ALKS, or the software versions relevant to ALKS, indicating the software that was present at the time when the event occurred, shall be clearly identifiable.	Pass Fail
8.3.3.	特定のデータ要素の時間分解能の範囲内において同時に記録された複数の要素について単一のタイムスタンプを認めることができる。同一のタイムスタンプで2個以上の要素を記録する場合には、個別要素に由来する情報は時系列順を示すものでなければならない。 A single timestamp may be allowed for multiple elements recorded simultaneously within the timing resolution of the specific data elements. If more than one element is recorded with the same timestamp, the information from the individual elements shall indicate the chronological order.	Pass Fail
8.4.	データ可用性 Data availability	
8.4.1.	DSSADのデータは国内法及び地域法の規定に従い、利用可能なものでなければならない。 DSSAD data shall be available subject to requirements of national and regional law.	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

8.	自動運転用データ記録装置 (DSSAD) Data Storage for Automated Driving (DSSAD)	判定 Judgment
8.4.2.	一旦DSSADの保存制限に達した場合、データの可用性に関する関連要件への遵守を原則とし、FIFO方式に従って既存データの上書きのみをするものでなければならない。自動車製作者は保存容量に関する証拠書類を提示しなければならない。 Once the storage limits of the DSSAD are achieved, existing data shall only be overwritten following a first in first out procedure with the principle of respecting the relevant requirements for data availability. Documented evidence regarding the storage capacity shall be provided by the vehicle manufacturer.	Pass Fail
8.4.3.	データの検索性 Retrievability of data	
8.4.3.1.	カテゴリーM ₁ 及びN ₁ の車両の場合、該当する時には協定規則第94号、第95号又は第137号によって設定された重症度の影響を受けた後でも、8.3.1.項に掲げるデータ要素を取得できなければならない。 For vehicles of Category M ₁ and N ₁ the data elements listed in paragraph 8.3.1. shall be retrievable even after an impact of a severity level set by UN Regulations Nos. 94, 95 or 137 as applicable.	Pass Fail
8.4.3.2.	カテゴリーM ₂ 、M ₃ 、N ₂ 及びN ₃ の車両の場合、衝撃の後でも8.3.1.項に掲げるデータ要素を取得可能でなければならない。その能力を実証するために、以下の(a)及び(b)又は(c)のいずれかを適用する。 (a) 車載のデータストレージデバイスに適用可能であるならば、協定規則第100号第03改訂版の附則9Cの部品試験で指定された重症度の機械的衝撃の後で、 (b) 車載のデータストレージデバイスは車両の運転者室、客室又はデータの取得を妨害する物理的損傷から保護するために十分な構造的な一体性のある位置に取り付ける必要がある。計算やシミュレーションといった適切な文書と共に技術機関に対し証明するものとする。 (c) M ₁ /N ₁ から派生したM ₂ /N ₂ の場合等、自動車製作者が8.4.3.1.項の要件を満足することを証明する。 For vehicles of Categories M ₂ , M ₃ , N ₂ and N ₃ , the data elements listed in paragraph 8.3.1 shall be retrievable even after an impact. To demonstrate that capability, the following applies: Either: (a) After a mechanical shock applicable to on-board data storage devices, if any, at a severity level as specified in the component test of Annex 9C of the 03 series of amendment to UN Regulation No. 100, and (b) On-board data storage device(s) shall be mounted in the vehicle cab/passenger compartment or in a position of sufficient structural integrity to protect against physical damage that would prevent the retrieval of data. This shall be demonstrated to the technical service together with appropriate documentation (e.g. calculations or simulations); Or, (c) The manufacturer demonstrates fulfilling the requirements of paragraph 8.4.3.1. (e.g. for M ₂ / N ₂ vehicles derived from M ₁ / N ₁).	Pass Fail
8.4.3.3.	主要な車載電源が利用できない場合であっても、国内及び地域法で義務付けられているようにDSSADに記録されている全てのデータを取得することが可能である。 If the main on-board vehicle power supply is not available, it shall still be possible to retrieve all data recorded on the DSSAD, as required by national and regional law.	Pass Fail
8.4.4.	DSSADに保存されたデータは、少なくとも標準インターフェース(OBDポート)を通じた電子式通信インターフェースを使用して、標準化された方法で容易に読み出せるものでなければならない。 Data stored in the DSSAD shall be easily readable in a standardized way via the use of an electronic communication interface, at least through the standard interface (OBD port).	Pass Fail
8.4.5.	EDRデータと連携した検索 Retrieval in conjunction with EDR data	
8.4.5.1.	協定規則第160号に沿ったEDRを装着した車両の場合、標準インターフェース(OBDポート)を通じて、直前の『イベントデータレコーダトリガー入力』フラグ発生の前少なくとも30秒間の8.3.1.(a)項及び8.3.1.(b)項に記載のDSSADデータ要素を、協定規則第160号附則4(EDRデータ)に規定されたデータ要素と共に取得可能であること。 For vehicles fitted with an EDR in accordance with UN Regulation 160, it shall be possible to retrieve through the standard interface (OBD port) the DSSAD data elements as referred to in paragraphs 8.3.1(a) and 8.3.1.(b) recorded for at least the last 30 seconds before the last setting of the occurrence flag "Event Data Recorder (EDR) trigger input", alongside the data elements specified in UN Regulation 160, Annex 4 (EDR data).	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

8.	自動運転用データ記録装置 (DSSAD) Data Storage for Automated Driving (DSSAD)	判定 Judgment
8.4.5.2.	直前の『イベントデータレコーダトリガー入力』フラグ発生の前30秒間に8.2.1.項に記載の事象が発生していない場合は、最低限、同一パワーサイクル内において最後に発生した8.2.1.(a)及び(b)に記載の事象に関するデータ要素をEDRデータと共に取得することが可能であること。 In the absence of any occurrence referred to in paragraph 8.2.1. within the last 30 seconds before the last setting of the occurrence flag "Event Data Recorder (EDR) trigger input", it shall be possible to retrieve, alongside the EDR data, the data element corresponding to the last occurrences within the same power cycle referred to in paragraphs 8.2.1.(a) and (b), as a minimum.	Pass Fail
8.4.5.3.	国内法又は地域法によって要求される場合、8.4.5.1.項又は8.4.5.2.項に従って取得されるデータ要素は、日付(8.3.1.項(c)に記載)、タイムスタンプ(8.3.1.項(d)に記載)、又は車両、その使用者、所有者の特定につながるその他データ要素を含まないものとする。代わりに、タイムスタンプを『イベントデータレコーダトリガー入力』発生フラグと個別DSSADデータ要素の発生フラグの間の時間差を表す情報に置き換えるものとする。 If required by national or regional law, the data elements retrieved in accordance with paragraph 8.4.5.1. or 8.4.5.2. shall not include the date (as referred to in paragraph 8.3.1.(c)) and the timestamp (as referred to in paragraph 8.3.1.(d)) or any other information allowing for identification of the vehicle, its user or owner. Instead the time stamp shall be replaced with information representing the time difference between the occurrence flag "Event Data Recorder (EDR) trigger input" and the occurrence flag of the respective DSSAD data element.	Pass Fail
8.4.6.	データへの接続方法に関し自動車製作者による取扱説明書を提供するものとする。 Instructions from the manufacturer shall be provided on how to access the data.	Pass Fail
8.5.	不正行為からの保護 Protection against manipulation.	/
8.5.1.	改ざん防止設計等、データ消去といった保存データの改ざんに対して適切な保護がされていることを保証しなければならない。 It shall be ensured that there is adequate protection against manipulation (e.g. data erasure) of stored data such as anti-tampering design.	Pass Fail
8.6.	DSSADの稼動による利用可能性 Availability of DSSAD operation	/
8.6.1.	DSSADは、DSSADが作動していることを通知するため、システムと通信をすることが可能でなければならない。 DSSAD shall be able to communicate with the system to inform that the DSSAD is operational.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

	8.4.1. 項による日本国内法に関する要件 Requirements for Japanese law by paragraph 8.4.1.	判 定 Judgment
	別添123 作動状態記録装置 Attachment 123 : Operational Status Recording Devices	/
3.3.	データ保存 Data storage	/
3.3.1.	協定規則第157号第8.3. 項の情報の記録を次の3.3.1.1. 又は3.3.1.2. に掲げる期間のうちいずれか短い期間保存できること。この場合において、作動状態記録装置のデータの保存量が記録のための容量に達した場合は、追加のデータを保存するために最も早く保存されたデータを消去してもよい。 It shall be able to store the record of information of Paragraph 8.3. of UN Regulation No.157 for a period enumerated in Paragraph 3.3.1.1. or 3.3.1.2, whichever is shorter. In this case, once the storage amount of data of the operational status recording device reaches its capacity for recording, the earliest stored data may be deleted to store additional data.	Pass Fail
3.3.1.1.	6カ月間 6 months.	Pass Fail
3.3.1.2.	当該情報が記録された後に、2500回を超えて協定規則第157号の規則8.3. 項に掲げる情報を記録するまでの間 Period of recording the information enumerated in Paragraph 8.3. of UN Regulation No.157 over 2500 times after the information concerned has been recorded.	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

9.	サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート Cyber Security and Software-Updates	判定 Judgment
9.1.	サイバーセキュリティ及びサイバーセキュリティ管理システム サイバー攻撃、サイバー脅威及び脆弱性により本システムの有効性を損なうものであってはならない。協定規則第155号への適合によってセキュリティの有効性を証明するものとする。 Cyber security and cyber security management system The effectiveness of the system shall not be adversely affected by cyber-attacks, cyber threats and vulnerabilities. The effectiveness of the security measures shall be demonstrated by compliance with UN Regulation No. 155.	Pass Fail
9.2.	ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システム システムがソフトウェアアップデートを許容する場合、協定規則第156号への適合によってソフトウェアアップデート手順及びプロセスの有効性を証明するものとする。 Software update and software updates management system If the system permits software updates, the effectiveness of the software update procedures and processes shall be demonstrated by compliance with UN Regulation No. 156.	Pass Fail
9.3.	ソフトウェア識別に係る要件 Requirements for software identification	/
9.3.1.	自動車製作者は協定規則第156号(ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システム)に従う有効な認可を有しなければならない。 The vehicle manufacturer shall have a valid approval according to UN Regulation No. 156 (Software Update and Software Update Management System).	Pass Fail
9.3.1.1.	ソフトウェアアップデート及びソフトウェアアップデート管理システムの規則で規程されているとおり、システムのソフトウェアを確実に識別できるよう、R ₁₅₇ SWINを用いるものとする。R ₁₅₇ SWINは車両に搭載されていても良いが、R ₁₅₇ SWINが車両に搭載されていない場合には、自動車製作者は、関連する型式認証に対して関係する認証機関へ、車両又は個々のECUのソフトウェアバージョンを宣言するものとする。 As specified in the Software Update and Software Update Management System Regulation, for the purpose of ensuring the software of the System can be identified, an R ₁₅₇ SWIN shall be used. The R ₁₅₇ SWIN may be held on the vehicle or, if R ₁₅₇ SWIN is not held on the vehicle, the manufacturer shall declare the software version(s) of the vehicle or single ECUs with the connection to the relevant type approvals to the Approval Authority.	Pass Fail
(a) (b) (a) (b)	自動車製作者は本規則の通知書に以下の情報を記載するものとする。 R ₁₅₇ SWIN R ₁₅₇ SWINを車両上に保持していない場合には、R ₁₅₇ SWIN又はソフトウェアバージョンを読み出す方法。 The vehicle manufacturer shall provide the following information in the communication form of this Regulation: The R ₁₅₇ SWIN How to read the R ₁₅₇ SWIN or software version(s) in case the R ₁₅₇ SWIN is not held on the vehicle	Pass Fail
9.3.3.	自動車製作者は、R ₁₅₇ SWINが示すソフトウェアに関し、更新可能な車両の識別を可能とする関連パラメータを本規則の通知書に記載することができる。自動車製作者は記載情報を申告するものとし、認可当局はこれを検証しなくともよい。 The vehicle manufacturer may provide in the communication form of this Regulation a list of the relevant parameters that will allow the identification of those vehicles that can be updated with the software represented by the R ₁₅₇ SWIN. The information provided shall be declared by the vehicle manufacturer and may not be verified by an Approval Authority.	Pass Fail
9.3.4.	自動車製作者は、市場で登録済みの車両に使用するソフトウェアバージョンと、新規車両に使用するソフトウェアバージョンを識別する目的において新規の車両認証を取得することができる。この認証には、型式認証規則の改訂又は量産車へのハードウェア変更といった状況を含むことができる。可能な場合には、試験実施機関との合意に基づき試験の重複を回避するものとする。 The vehicle manufacturer may obtain a new vehicle approval for the purpose of differentiating software versions intended to be used on vehicles already registered in the market from the software versions that are used on new vehicles. This may cover the situations where type approval regulations are updated or hardware changes are made to vehicles in series production. In agreement with the testing agency, duplication of tests shall be avoided where possible.	Pass Fail

附則1 付録1

Annex1, Appendix 1

協定規則第157号に基づくALKSの自動車型式の型式認証に関する型式認証通知第...号付録1

Addendum 1 to Type approval Communication No ... concerning the type approval of a vehicle type with regard to ALKS pursuant to Regulation No. 157

自動車線維持システムに関する情報文書

Information document form for automated lane keeping systems

1. 自動車線維持システムのシステム説明

System description Automated Lane Keeping System

1.1. 運行設計領域(速度、道路種別、国、環境、道路状況など)/境界条件/リスク最小化制御及び引継要求の主たる条件

Operational Design Domain (Speed, road type, country, Environment, Road conditions, etc) / Boundary conditions / Main conditions for Minimum risk manoeuvres and transition demands

1.2. 対象物・事象の検出と応答(OEDR)等といった基本性能

Basic Performance (e.g. Object and Event Detection and Response (OEDR) ...)

1.3. 本システムの作動、オーバーライド又は作動停止のための手段。

The means to activate, override or deactivate the system.

2. 制御ストラテジーを含む「本システム」の機能に関する説明

Description of the functions of “The System” including control strategies

2.1. 主な自動運転機能(機能アーキテクチャ、環境認識)

Main automated Driving Functions (functional architecture, environmental perception).

2.1.1. 車両内部

Vehicle-internal

2.1.2. 車両外部(例：後端)

Vehicle-external (e.g. backend)

3. 「本システム」の主要コンポーネント(ユニット)の概要

Overview major components (units) of “The System”

3.1. 制御ユニット

Control Units

3.2. センサ

Sensors

3.3. 地図 / 測位

Maps / Positioning

附則1 付録1

Annex1, Appendix 1

4. システムの配置及び概略図
System layout and schematics
 - 4.1. 環境認識のためのセンサを含むシステム配置の図解(例：ブロック図)
Schematic system layout including sensors for the environmental perception (e.g. block diagram)

 - 4.2. 相互接続の一覧及び図解の概要(例：ブロック図)
List and schematic overview of interconnections (e.g. block diagram)

5. 仕様
Specifications
 - 5.1. システムの正しい動作ステータスを確認するための手段
Means to check the correct operational status of the system

 - 5.2. 単純な不正作動／運用及びシステムへの介入に対して保護するために実装した手段
Means implemented to protect against simple unauthorized activation /operation and interventions into the system

6. 安全コンセプト
Safety Concept
 - 6.1. 安全な運行－自動車製作者の声明
Safe Operation - Vehicle Manufacturer Statement

 - 6.2. ソフトウェアアーキテクチャの概要(例：ブロック図)
Outline software architecture (e.g. block diagram)

 - 6.3. システムロジックの実現を確認するための手段
Means by which the realization of the system logic is determined

 - 6.4. 故障状態、運用上の外乱及びODDを超える計画／計画外条件の発生時における安全な運行及び他の道路利用者とのインタラクションを生じさせるために「本システム」に組み込まれた主な設計上の仕組みの全般的説明。
General explanation of the main design provisions built into “The System” so as to generate safe operation and interaction with other road users under fault conditions, under operational disturbances and the occurrence of planned/unplanned conditions that would exceed the ODD.

 - 6.5. 故障処理の主要原理に加え、リスク緩和ストラテジー(リスク最小化制御)を含むフォールバックレベルストラテジーの概要
General description of failure handling main principles, fall-back level strategy including risk mitigation strategy (minimum risk manoeuvre)

 - 6.6. 運転者へ与える警告信号及び引継要求を含む運転者、車両乗員及び他の道路利用者の振る舞い。
Driver, vehicle occupants and other road users interaction including warning signals and transition demands to be given to driver.

附則1 付録1

Annex1, Appendix 1

- 6.7. OEDR、HMI、交通規則の遵守を含む本規則の他条項に規定された性能要件並びに本システムが運転者、車両乗員及び他の道路利用者に対して不合理な危険性を生じさせないように設計されているという結論に関する製作者による妥当性確認。
Validation by the manufacturer for the performance requirements specified elsewhere in the regulation including the OEDR, the HMI, the respect of traffic rules and the conclusion that that the system is designed in such a way that it is free from unreasonable risks for the driver, vehicle occupants and other road users.

7. **保留**
Reserved

8. **データ保存システム**
Data Storage System

- 8.1. 保存データの種類
Type of Data stored

-
- 8.2. 格納先
Storage location

-
- 8.3. 記録オカレンス及びデータ要素のデータセキュリティ及びデータ保護を確保する手段
Recorded occurrences and data elements means to ensure data security and data protection

-
- 8.4. データのアクセス手段
Means to access the data

9. **サイバーセキュリティ(可能な例としてサイバー規制との相互参照)**
Cyber security (cross reference to the cyber regulation is possible)

- 9.1. サイバーセキュリティ及びソフトウェア更新管理スキームの概要
General description of the cyber security and software update management scheme

-
- 9.2. リスクの種類及びそれらのリスクを緩和するために導入された方策の概要。
General description of the different risks and measures put in place to mitigate these risks.

-
- 9.3. 更新手順の概要。
General description of the update procedure.

10. **ユーザーに対する情報提供**
Information provisions to users

- 10.1. ODD内部及びODDからの離脱時において予想される運転者のタスクを含むユーザーに提供される情報のモデル
Model of the information provided to users (including expected driver's tasks within the ODD and when going out of the ODD).

-
- 10.2. オーナーズマニュアルの関連部分の抽出
Extract of the relevant part of the owner's manual
-

附則3
Annex 3

ALKSの交通外乱重大シナリオに関する指針
Guidance on Traffic disturbance critical scenarios for ALKS

- * <https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html> にて協定規則第157号を参照のこと。
Refer to UN Regulation No.157 at <https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
1.	<p>一般要件</p> <p>本附則の要件は、ALKSの法規が規制する機能を提供する自動システムの機能上及び運用上の安全について、自動車製作者が設計及び開発の過程を通じて十分な検討を行うこと及び引き続き設計、開発、生産、実地運用、廃止といった車両型式のライフサイクルを通して確保することを目的とする。</p> <p>要件には、型式認可の目的及び型式認可当局による検証において、自動車製作者が型式認可当局又はそれに代わって行動する技術機関(以下、型式認可当局と呼ぶ)に開示しなければならない文書を含む。</p> <p>自動車線維持システムが本協定期則の5.、6.、7.及び8.項に規定された性能要件を満たすことと同時に、その運用上、運転者、乗員及び他の道路利用者に対して不合理な安全リスクを生じさせないように設計及び開発がなされていることを、この文書により実証するものとする。</p> <p>認可を付与する型式認可当局は、目標を絞ったスポット検査及び試験を通じて、文書による論証が十分強力であること、並びに自動車製作者が文書中で説明した設計及びプロセスを実際に履行していることを検証するものとする。</p> <p>本規則に関する提出文書、証拠及び型式認可当局が納得するように実施されたプロセス監査/製品評価に基づき、評価済み自動車線維持システムの残存リスクレベルは、当該車両型式の使用開始にとって許容範囲内とみなされるが、本規則の要件に従った自動車線維持システムのライフタイムにおける全体的な車両安全は、当該型式認可を要請する自動車製作者の責任として存続する。</p> <p>General</p> <p>The requirements of this annex are intended to ensure that an acceptable thorough consideration of functional and operational safety for the automated system that provides the function(s) regulated by the ALKS Regulation has been performed by the manufacturer during the design and development processes and will continue to be done throughout the vehicle type lifecycle (design, development, production, field operation, decommissioning).</p> <p>The requirements cover the documentation which must be disclosed by the manufacturer to the type-approval authority or the technical Service acting on its behalf (hereafter referred as type-approval authority), for type approval purposes and verification to be carried out by the type-approval authority.</p> <p>This documentation shall demonstrate that automated lane keeping system meets the performance requirements specified in paragraphs 5.,6.,7. and 8. of this Regulation, as that system is designed and developed to operate in such a way that it is free of unreasonable safety risks to the driver, passengers and other road users.</p> <p>The type approval authority granting the approval shall verify through targeted spot checks and tests that the argumentation provided by the documentation is strong enough and that the design and processes described in documentation are actually implemented by the manufacturer.</p> <p>While based on the provided documentation, evidence and process audits/product assessments carried out to the satisfaction of the type approval authority concerning this Regulation, the residual level of risk of the assessed automated lane keeping system is deemed to be acceptable for the entry into service of the vehicle type, the overall vehicle safety during the automated lane keeping system lifetime in accordance with the requirements of this regulation remains the responsibility of the manufacturer requesting the type-approval.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3.	文書 Documentation	
3.1.	<p>要件 自動車製作者は、「本システム」の基本設計とともに「本システム」を他の車両システムと結びつける手段又は「本システム」によって出力変数を直接制御するための手段を明示した文書パッケージを提供するものとする。 この文書には、自動車製作者が定めた「本システム」の制御ストラテジーを含む機能及び安全コンセプトを説明するものとする。 その内容は簡潔であるものとするが、関係する全てのシステム領域から得た専門知識を生かして設計及び開発が行われた証拠を示すものとする。 定期技術検査について、この文書には「本システム」の現在の動作ステータスを検査できる方法を説明するものとする。 少なくとも標準インターフェース(OBD ポート)を含む電子通信インターフェースの使用により、標準化された方法でソフトウェアバージョン及び故障警告信号ステータスを読み取ることができる操作方法についての情報。 型式認可当局は、「本システム」について文書パッケージに以下が明示されているか評価するものとする。</p> <p>(a) 申告されたODD及び境界内における運転者、乗員及び他の道路利用者に不合理な危険性を生じさせないような運用を目的として設計されており、かつ開発されたこと。 (b) 本協定期則の他条項に規定された性能要件を遵守していること。 (c) 自動車製作者が申告した開発プロセスや方法に従って開発されたこと、及びこれには少なくとも3.4.4. 項に掲出するステップが含まれること。</p> <p>Requirements The manufacturer shall provide a documentation package which gives access to the basic design of “The System” and the means by which it is linked to other vehicle systems or by which it directly controls output variables. The function(s) of “The System”, including the control strategies, and the safety concept, as laid down by the manufacturer, shall be explained. Documentation shall be brief, yet provide evidence that the design and development has had the benefit of expertise from all the system fields which are involved. For periodic technical inspections, the documentation shall describe how the current operational status of “The System” can be checked. Information about how the software version(s) and the failure warning signal status can be readable in a standardized way via the use of an electronic communication interface, at least be the standard interface (OBD port). The Type-approval authority shall assess the documentation package to show that “The System” :</p> <p>(a) Is designed and was developed to operate in such a way that it is free from unreasonable risks for the driver, passengers and other road users within the declared ODD and boundaries; (b) Respects, under the performance requirements specified elsewhere in this UN Regulation; (c) Was developed according to the development process/method declared by the manufacturer and that this includes at least the steps listed in paragraph 3.4.4.</p>	

6. 試験成績

Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3. 1. 1.	<p>提出文書は以下の3つの部分からなるものとする。</p> <p>(a) 型式認可の申請 型式認可申請の時点で型式認可当局に提出される資料文書は、付録2に掲出する項目についての簡潔な情報を含むものとする。これが認可の一部となる。</p> <p>(b) 本3. 項に掲出する資料(3. 4. 4. 項を除く)を含む認可用の正式文書パッケージ。製品評価／プロセス監査の実施を目的として、これを型式認可当局に提出するものとする。この文書パッケージは、型式認可当局により、本附則の4. 項に規定する検証プロセスのための基礎資料として使用されるものとする。型式認可当局は、車両型式の生産が中止された時点から起算して少なくとも10年間という確定された期間中、この文書パッケージの可用性を継続的に確保するものとする。</p> <p>(c) 3. 4. 4. 項の追加機密資料及び分析データ(知的財産)。自動車製作者がこれを保持するものとするが、製品評価／プロセス監査の時点で検査(例えば自動車製作者のエンジニアリング施設における立入り検査)のために開示されるものとする。自動車製作者は、当該車両型式の生産が中止された時点から起算して10年間、この資料及び分析データの可用性を継続的に確保するものとする。</p> <p>Documentation shall be made available in three parts:</p> <p>(a) Application for type approval: The information document which is submitted to the type approval authority at the time of type approval application shall contain brief information on the items listed in Appendix 2. It will become part of the approval.</p> <p>(b) The formal documentation package for the approval, containing the material listed in this paragraph 3. (with the exception of that of paragraph 3. 4. 4.) which shall be supplied to the Type Approval Authority for the purpose of conducting the product assessment / process audit. This documentation package shall be used by the Type Approval Authority as the basic reference for the verification process set out in paragraph 4. of this annex. The Type Approval Authority shall ensure that this documentation package remains available for a period determined of at least 10 years counted from the time when production of the vehicle type is definitely discontinued.</p> <p>(c) Additional confidential material and analysis data (intellectual property) of paragraph 3. 4. 4. which shall be retained by the manufacturer, but made open for inspection (e.g. on-site in the engineering facilities of the manufacturer) at the time of the product assessment / process audit. The manufacturer shall ensure that this material and analysis data remains available for a period of 10 years counted from the time when production of the vehicle type is definitely discontinued.</p>	
3. 2.	<p>制御ストラテジーを含む「本システム」の機能に関する説明</p> <p>概説として、「本システム」の制御ストラテジー並びに自動車線維持システムが動作するように設計されたODD及び境界の範囲内で動的運転タスクを実行するために採用された方法を含む全ての機能について、制御が発動される機構の記述を含め、簡単に説明するものとする。自動車製作者は、本システムと運転者、車両乗員及び他の道路利用者との間の予想されるインタラクションについて、ヒューマンマシンインターフェース(HMI)と併せて説明するものとする。</p> <p>生産の時点で車両内に関連ハードウェア及びソフトウェアが存在する自動運転機能として有効化又は無効化される機能があれば、車両内での使用以前にそれを申告するものとし、かつ本附則の要件の適用を受けるものとする。自動車製作者は、連続的学習アルゴリズムが実装される場合のデータ処理についても文書化するものとする。</p> <p>Description of the functions of “The System” including control strategies A description shall be provided which gives a simple explanation of all the functions including control strategies of “The System” and the methods employed to perform the dynamic driving tasks within the ODD and the boundaries under which the automated lane keeping system is designed to operate, including a statement of the mechanism(s) by which control is exercised. The manufacturer shall describe the interactions expected between the system and the driver, vehicle occupants and other road users as well as Human-Machine-Interface (HMI). Any enabled or disabled automated driving functions for which the hardware and software are present in the vehicle at the time of production, shall be declared and are subject to the requirements of this annex, prior to their use in the vehicle. The manufacturer shall also document the data processing in case of continuous learning algorithms are implemented.</p>	
3. 2. 1.	<p>全ての入力変数及び検知変数の一覧を提示し、各変数がシステムの挙動にどのような影響を与えるかという説明とともに、それらの有効範囲を定めるものとする。</p> <p>A list of all input and sensed variables shall be provided and the working range of these defined, along with a description of how each variable affects system behaviour.</p>	

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3.2.2.	<p>「本システム」によって制御される全ての出力変数の一覧を提示し、個別の場合について、その制御が直接的であるか、又は別の車両システムを介するものかという説明を与えるものとする。かかる各変数に対して発動される制御の範囲(2.7.項)を定めるものとする。</p> <p>A list of all output variables which are controlled by “The System” shall be provided and an explanation given, in each case, of whether the control is direct or via another vehicle system. The range of control (paragraph 2.7.) exercised on each such variable shall be defined.</p>	
3.2.3.	<p>自動車線維持システム性能に適する場合には、ODD限界値を含む機能動作の境界を定める限界値を記述するものとする。</p> <p>Limits defining the boundaries of functional operation including ODD-limits shall be stated where appropriate to automated lane keeping system performance.</p>	
3.2.4.	<p>本システムが運転者に対して引継要求を発生する状況の種類の一覧を含め、ODD限界値に達した時点の運転者とのインタラクションコンセプトを説明するものとする。</p> <p>Interaction concept with the driver when ODD limits are reached shall be explained including the list of types of situations in which the system will generate a transition demand to the driver.</p>	
3.2.5.	<p>意図しない作動停止に対して本システムを保護する方法のストラテジーを含め、本システムの作動、オーバーライド又は作動停止のための手段について、情報を提供するものとする。これには、運転者が運転制御の引き継ぎに即応できることを本システムが検出する方法に加え、運転者の注意力を判別するための使用パラメータの仕様及び文書証拠並びにステアリング閾値に対する影響についての情報も含まれるものとする。</p> <p>Information shall be provided about the means to activate, override or deactivate the system including the strategy how the system is protected against unintentional deactivation. This shall also include information about how the system detects that the driver is available to take over driving control along with specification and documented evidence of the used parameter to identify driver attentiveness as well as the influence on the steering thresholds.</p>	
3.3.	<p>システムの配置及び概略図 System layout and schematics</p>	
3.3.1.	<p>コンポーネントの一覧。 「本システム」の全ユニットを列記し、当該の制御機能を達成するために必要とされる他の車両システムを付記した一覧を提示するものとする。 これらのユニットの組み合わせを概略図に示し、装置の配置と相互接続の両方を明示するものとする。 この概要は以下を含むものとする。</p> <p>(a) マッピング及びポジショニングを含む認識及び物体検出 (b) 意思決定の特性 (c) 遠隔管理センターによる遠隔管理及び遠隔監視(該当する場合) (d) データ保存システム(DSSAD)</p> <p>Inventory of components. A list shall be provided, collating all the units of “The System” and mentioning the other vehicle systems which are needed to achieve the control function in question. An outline schematic showing these units in combination, shall be provided with both the equipment distribution and the interconnections made clear. This outline shall include:</p> <p>(a) Perception and objects detection including mapping and positioning (b) Characterization of Decision-making (c) Remote supervision and remote monitoring by a remote supervision centre (if applicable). (d) The data storage system (DSSAD).</p>	
3.3.2.	<p>各ユニットの機能 「本システム」の各ユニットの機能概要とともに、特定ユニットを他のユニット又は他の車両システムと結合する信号を明記するものとする。この説明には、ラベル付きのブロック図もしくはその他の図式、又はかかる図を補助とする記述を用いることができる。</p> <p>Functions of the units The function of each unit of “The System” shall be outlined and the signals linking it with other units or with other vehicle systems shall be shown. This may be provided by a labelled block diagram or other schematic, or by a description aided by such a diagram.</p>	

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3.3.3.	電気式伝送リンクについては回路図、空気圧若しくは液圧式伝達装置については配管図、機械的結合の場合は簡略配置図によって「本システム」内部の相互接続を示すものとする。他のシステムとの双方向の伝送リンクも図示するものとする。 Interconnections within “The System” shall be shown by a circuit diagram for the electric transmission links, by a piping diagram for pneumatic or hydraulic transmission equipment and by a simplified diagrammatic layout for mechanical linkages. The transmission links both to and from other systems shall also be shown.	
3.3.4.	伝送リンクと各ユニット間の搬送信号との間に明確な対応関係が存在するものとする。優先度が性能又は安全に影響を及ぼす問題になりうる場合には、多重データ経路上の信号の優先度を記載するものとする。 There shall be a clear correspondence between transmission links and the signals carried between Units. Priorities of signals on multiplexed data paths shall be stated wherever priority may be an issue affecting performance or safety.	
3.3.5.	ユニットの識別 各ユニットは、対応するハードウェアと文書の関連を示すために明確かつ一義的に識別可能であるものとする(例えばハードウェアについてはマーキング、ソフトウェアコンテンツについてはマーキングもしくはソフトウェア出力による識別)。マーキング又はコンポーネントの交換を必要とせずにソフトウェアバージョンを変更できる場合には、ソフトウェア識別の手段はソフトウェア出力のみとしなければならない。 複数の機能が単一ユニット内部で組み合わせられているか、又は単一コンピュータ内部に実装されており、しかしブロック図では明確さと説明の容易さのためにそれらを複数のブロック内に示す場合には、1個のハードウェア識別マーキングのみを使用するものとする。自動車製作者は、この識別情報により、供給される装置とそれに対応する文書との一致を確認するものとする。 Identification of units Each unit shall be clearly and unambiguously identifiable (e.g. by marking for hardware, and by marking or software output for software content) to provide corresponding hardware and documentation association. Where software version can be changed without requiring replacement of the marking or component, the software identification must be by software output only. Where functions are combined within a single unit or indeed within a single computer, but shown in multiple blocks in the block diagram for clarity and ease of explanation, only a single hardware identification marking shall be used. The manufacturer shall, by the use of this identification, affirm that the equipment supplied conforms to the corresponding document.	
3.3.5.1.	識別情報によってハードウェア及びソフトウェアのバージョンを示し、本規則が該当する範囲内で当該ユニットの機能変更などに伴いソフトウェアバージョンを変更する場合には、この識別情報も変更するものとする。 The identification defines the hardware and software version and, where the latter changes such as to alter the function of the Unit as far as this Regulation is concerned, this identification shall also be changed.	
3.3.6.	検知システムコンポーネントの搭載 自動車製作者は、検知システムを構成する個別コンポーネントについて採用される搭載オプションに関する情報を提供するものとする。これらのオプションには、車載時における車両内又は車両上の当該コンポーネントの位置、当該コンポーネント周囲の材質、当該コンポーネント周囲の材質の寸法及び形状、並びに当該コンポーネント周囲の材質の表面仕上げが含まれるものとするが、これらに限定されない。この情報には、例えば設置角度の許容差など、本システムの性能にとって特に重要な設置仕様も含まれるものとする。 検知システムの個別コンポーネント、又は搭載オプションに対する変更は、型式認可当局に通知されるとともに追加評価の対象となるものとする。 Installation of sensing system components The manufacturer shall provide information regarding the installation options that will be employed for the individual components that comprise the sensing system. These options shall include, but are not limited to, the location of the component in/on the vehicle, the material(s) surrounding the component, the dimensioning and geometry of the material surrounding the component, and the surface finish of the materials surrounding the component, once installed in the vehicle. The information shall also include installation specifications that are critical to the system’s performance, e.g. tolerances on installation angle. Changes to the individual components of the sensing system, or the installation options, shall be notified to the Type Approval Authority and be subject to further assessment.	

6. 試験成績

Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3. 4.	自動車製作者の安全コンセプト Safety concept of the manufacturer	
3. 4. 1.	自動車製作者は、「本システム」が運転者、乗員及び他の道路利用者に対して不合理な危険性を生じさせないという内容の陳述文を提出するものとする。 The Manufacturer shall provide a statement which affirms that the “The System” is free from unreasonable risks for the driver, passengers and other road users.	Pass Fail
3. 4. 2.	「本システム」に採用されたソフトウェアに関して、アーキテクチャ概要を説明するものとし、使用した設計の方法及びツールを明記するものとする(3.5.1.参照)。自動車製作者は、設計及び開発プロセスの過程でシステムロジックの実現を確認した手段の証拠を示すものとする。 In respect of software employed in “The System”, the outline architecture shall be explained and the design methods and tools used shall be identified (see 3.5.1). The manufacturer shall show evidence of the means by which they determined the realization of the system logic, during the design and development process.	Pass Fail
3. 4. 3.	自動車製作者は、機能及び運用上の安全を確保するために「本システム」に組み込まれた設計上の対策を型式認可当局に説明するものとする。「本システム」内の設計上の仕組みとして、例えば以下が考えられる。 (a) 部分システムを使用する動作へのフォールバック。 (b) 分離したシステムによる冗長性。 (c) 自動運転機能の除外。 The Manufacturer shall provide the Type Approval Authority with an explanation of the design provisions built into “The System” so as to ensure functional and operational safety. Possible design provisions in “The System” are for example: (a) Fall-back to operation using a partial system. (b) Redundancy with a separate system. (c) Removal of the automated driving function(s).	
3. 4. 3. 1.	選択された対策により、重大故障の場合といった特定の故障状態において性能限定の動作モードが選択される場合には、重大故障の種類といったこれらの条件を記載するものとし、運転者に対する警告ストラテジーとともに、これによって生じる最小リスク操作の即時開始といった有効性の制限を明確化するものとする。 If the chosen provision selects a partial performance mode of operation under certain fault conditions (e.g. in case of severe failures), then these conditions shall be stated (e.g. type of severe failure) and the resulting limits of effectiveness defined (e.g. initiation of a minimum risk manoeuvre immediately) as well as the warning strategy to the driver.	
3. 4. 3. 2.	選択された対策により、動的運転タスクの遂行を実現するために2番目(予備)の手段が選択される場合には、その切り替え機構の原理、冗長性の論理及びレベル、並びに予備システムの検査機能を説明するとともに、これによって生じる予備切り替えの有効性の制限を明確化するものとする。 If the chosen provision selects a second (back-up) means to realise the performance of the dynamic driving task, the principles of the change-over mechanism, the logic and level of redundancy and any built in back-up checking features shall be explained and the resulting limits of back-up effectiveness defined.	
3. 4. 3. 3.	選択された対策により、自動運転機能の除外が選択される場合には、本規則の関連規定に従ってこれが実行されるものとする。この機能と関連づけられた全ての対応する出力制御信号が抑止されるものとする。 If the chosen provision selects the removal of the of the automated driving function, this shall be done in compliance with the relevant provisions of this regulation. All the corresponding output control signals associated with this function shall be inhibited.	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3. 4. 4.	<p>運転者、乗員及び他の道路利用者の安全に影響しうる危険を軽減又は回避するために本システムがどのように動作するかを全体的観点から明示した分析により、当該文書を裏付けるものとする。</p> <p>選択される分析手法は自動車製作者が確定して維持するものとし、型式認可の時点で型式認可当局による検査のために開示されるものとする。</p> <p>型式認可当局は、当該分析手法の適用に関する以下の評価を実施するものとする。</p> <p>(a) コンセプト(車両)レベルでの安全方策の検査。 この方策は、システム安全に適した危険/リスク分析に基づくものとする。</p> <p>(b) トップダウン方式(起こりうる危険から設計へ)及びボトムアップ方式(設計から起こりうる危険へ)を含むシステムレベルでの安全方策の検査。この安全方策は、故障モード影響解析(FMEA)、故障の木解析(FTA)及びシステム理論的プロセス解析(STPA)又はシステムの機能及び運用上の安全に適した類似プロセスを基礎とすることができる。</p> <p>(c) 適切な合格判定基準を含む妥当性確認/検証計画及び結果の検査。これには、妥当性確認に適した検証試験、例えばハードウェアインザループ(HIL)試験、車両の路上走行試験、実際のエンドユーザーを伴う試験、又は妥当性確認/検証に適したその他任意の試験が含まれるものとする。各種試験の対象範囲を分析し、様々な尺度の最小範囲閾値を設定することにより、妥当性確認及び検証の結果を評価することができる。検査により、(a)から(c)の該当する場合に少なくとも以下の各項目が対象範囲に含まれることを確認するものとする。</p> <p>(i) 制動、操舵といった、他の車両システムとのインタラクションに関連する問題</p> <p>(ii) 自動車線維持システムの故障及びシステムのリスク緩和反応</p> <p>(iii) 車両環境に関する理解の欠如又は誤った理解、運転者、乗員若しくは他の道路利用者からの反応に関する理解の欠如、不十分な制御、難易度が高いシナリオ等の運用上の外乱が原因でシステムが運転者、乗員及び他の道路利用者にとっての不合理な安全リスクを生じさせる可能性があるODD内部の状況</p> <p>(iv) 境界条件の範囲内における関連シナリオの識別情報並びにシナリオ選択に用いた管理方法及び選ばれた検証ツール</p> <p>(v) 他の道路利用者とのインタラクションについて、交通規則に従って緊急操作のような動的運転タスクの遂行を生じさせる意思決定プロセス</p> <p>(vi) 運転者即応性認識システム及び即応性基準を定めた経緯等の運転者による合理的に予見可能な誤用、意図しないオーバーライド等の運転者による誤操作又は誤認及び本システムの意図的な改ざん</p> <p>(vii) 車両の安全に影響を及ぼすサイバー攻撃(サイバーセキュリティ及びサイバーセキュリティ管理システムに関する協定規則第155号に基づく分析を通じて実行可能)</p> <p>認可当局による評価は、安全コンセプトを裏付ける論証が理解可能かつ論理的であり、本システムの各種機能に組み込まれていることを立証するための選択された危険(又はサイバー脅迫)のスポット検査からなるものとする。この評価では、選択した検証ツールによる選択シナリオの合理的な対象範囲の試験等の検証計画が安全を実証するのに十分な堅牢性を有し、かつ実施済みであることも確認するものとする。</p> <p>以下の方法により、車両が運行設計領域内において運転者、車両乗員及び他の道路利用者に対して不合理な危険性を生じさせないことを実証するものとする。</p> <p>(a) 検証結果によって裏付けられる全体的な検証目標(即ち、妥当性確認の合格判定基準)。これにより手動運転の車両との比較において自動車線維持システムの使用開始が全体的に運転者、車両乗員、及び他の道路利用者に対する危険性のレベルを増加させないことを実証する。</p> <p>(b) 個々の安全関連シナリオに関し、手動運転の車両との比較において本システムが全体的に運転者、乗員及び他の道路利用者に対する危険性のレベルを増加させないことを証明する各シナリオ別の方法。</p> <p>型式認可当局は、安全コンセプトを検証するため4.項に規定する試験を実行するものとし、その実行を義務づけるものとする。</p> <p>The documentation shall be supported, by an analysis which shows, in overall terms, how the system will behave to mitigate or avoid hazards which can have a bearing on the safety of the driver, passengers and other road users. The chosen analytical approach(es) shall be established and maintained by the Manufacturer and shall be made open for inspection by the Type-approval authority at the time of the type approval. The Type-approval authority shall perform an assessment of the application of the analytical approach(es):</p> <p>(a) Inspection of the safety approach at the concept (vehicle) level. This approach shall be based on a Hazard / Risk analysis appropriate to system safety.</p> <p>(b) Inspection of the safety approach at the system level including a top down (from possible hazard to design) and bottom up approach (from design to possible hazards). The safety approach may be based on a Failure Mode and Effect Analysis (FMEA), a Fault Tree Analysis (FTA) and a system-theoretic process analysis (STPA) or any similar process appropriate to system functional and operational safety.</p>	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
	<p>(c) Inspection of the validation/verification plans and results including appropriate acceptance criteria. This shall include validation testing appropriate for validation, for example, Hardware in the Loop (HIL) testing, vehicle on-road operational testing, testing with real end users, or any other testing appropriate for validation/verification. Results of validation and verification may be assessed by analysing coverage of the different tests and setting coverage minimal thresholds for various metrics. The inspection shall confirm that at least each of the following items is covered where applicable under (a)-(c):</p> <p>(i) Issues linked to interactions with other vehicle systems (e.g. braking, steering);</p> <p>(ii) Failures of the automated lane keeping system and system risk mitigation reactions;</p> <p>(iii) Situations within the ODD when a system may create unreasonable safety risks for the driver, passengers and other road users due to operational disturbances (e.g. lack of or wrong comprehension of the vehicle environment, lack of understanding of the reaction from the driver, passenger or other road users, inadequate control, challenging scenarios)</p> <p>(iv) Identification of the relevant scenarios within the boundary conditions and management method used to select scenarios and validation tool chosen.</p> <p>(v) Decision making process resulting in the performance of the dynamic driving tasks (e.g. emergency manoeuvres), for the interaction with other road users and in compliance with traffic rules</p> <p>(vi) Reasonably foreseeable misuse by the driver (e.g. driver availability recognition system and an explanation on how the availability criteria were established), mistakes or misunderstanding by the driver (e.g. unintentional override) and intentional tampering of the system.</p> <p>(vii) Cyber-attacks having an impact on the safety of the vehicle (can be done through the analysis done under the UN Regulation No 155 on Cyber Security and Cyber Security Management System). The assessment by the approval authority shall consist of spot checks of selected hazards (or cyber threats) to establish that argumentation supporting the safety concept is understandable and logical and implemented in the different functions of the systems. The assessment shall also check that validation plans are robust enough to demonstrate safety (e.g. reasonable coverage of chosen scenarios testing by the validation tool chosen) and have been completed. It shall demonstrate that the vehicle is free from unreasonable risks for the driver; vehicle occupants and other road users in the operational design domain, i.e. through:</p> <p>(a) an overall validation target (i.e., validation acceptance criteria) supported by validation results, demonstrating that the entry into service of the automated lane keeping system will overall not increase the level of risk for the driver, vehicle occupants, and other road users compared to a manually driven vehicles; and</p> <p>(b) A scenario specific approach showing that the system will overall not increase the level of risk for the driver, passengers and other road users compared to a manually driven vehicles for each of the safety relevant scenarios; and</p> <p>The Type Approval Authority shall perform or shall require performing tests as specified in paragraph 4. to verify the safety concept.</p>	
3. 4. 4. 1.	<p>本文書には、監視対象のパラメータを項目別に示すものとし、本附則の3. 4. 4. 項に定める種類の各故障状態について、運転者/車両乗員/他の道路利用者又はサービス/技術検査要員に知らせる警告信号を規定するものとする。 This documentation shall itemize the parameters being monitored and shall set out, for each failure condition of the type defined in paragraph 3. 4. 4. of this annex, the warning signal to be given to the driver/vehicle occupants/other road users and/or to service/technical inspection personnel.</p>	/
3. 4. 4. 2.	<p>本文書には、「本システム」の性能が例えば気候、温度、粉塵の侵入、水の侵入、氷充填などの環境条件の影響を受けた際、「本システム」が運転者、車両乗員、及び他の道路利用者に不合理な危険性を生じさせないことを確保する目的で導入された方策も説明するものとする。 This documentation shall also describe the measures in place to ensure the “The System” is free from unreasonable risks for the driver, vehicle occupants, and other road users when the performance of “The System” is affected by environmental conditions e.g. climatic, temperature, dust ingress, water ingress, ice packing.</p>	/

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
3.5.	安全管理システム(プロセス監査) Safety management system (Process Audit)	
3.5.1.	「本システム」に採用されるソフトウェア及びハードウェアについて、自動車製作者は、安全管理システムに関し、効果的なプロセス、方法及びツールが実装され、最新であるとともに、製品ライフサイクル(設計、開発、生産、交通規則の遵守を含む運用、及び廃止)を通じた安全及び継続的適合を管理する組織内の監視対象になっていることを型式認可当局に対して実証するものとする。 In respect of software and hardware employed in “The System”, the manufacturer shall demonstrate to the type approval authority in terms of a safety management system that effective processes, methodologies and tools are in place, up to date and being followed within the organization to manage the safety and continued compliance throughout the product lifecycle (design, development, production, operation including respect of traffic rules, and decommissioning).	Pass Fail
3.5.2.	安全管理システム、要求管理、要求事項の実現、試験、故障追跡、是正及びリリースを含む設計及び開発プロセスを確立するものとする。 The design and development process shall be established including safety management system, requirements management, requirements' implementation, testing, failure tracking, remedy and release	
3.5.3.	自動車製作者は、機能/運用上の安全、サイバーセキュリティその他、車両安全の達成に関連した諸活動について責任を負う自動車製作者部門間の効果的な連絡チャンネルを開設及び維持するものとする。 The manufacturer shall institute and maintain effective communication channels between manufacturer departments responsible for functional/operational safety, cybersecurity and any other relevant disciplines related to the achievement of vehicle safety.	
3.5.4.	自動車製作者は、作動中の自動車線維持システムに起因する安全関連インシデント/重大衝突/軽微衝突を監視するプロセスとともに、登録後の潜在的な安全関連の不備を管理し(フィールド監視のクローズドループ)、車両を更新するプロセスを有するものとする。自動車製作者は、他の道路利用者との衝突及び潜在的な安全関連の不備等の重大インシデントをその発生時に型式認可当局に報告するものとする。 The manufacturer shall have processes to monitor safety-relevant incidents/crashes/collisions caused by the engaged automated lane keeping system and a process to manage potential safety-relevant gaps post-registration (closed loop of field monitoring) and to update the vehicles. They shall report critical incidents (e.g. collision with another road users and potential safety-relevant gaps) to the type-approval authorities when critical incidents.	
3.5.5.	自動車製作者は、3.5.1.項から3.5.4.項に従って確立されたプロセスの着実な遂行を確保するために定期的な独立の内部プロセス監査が実施されていることを実証するものとする。 The manufacturer shall demonstrate that periodic independent internal process audits are carried out to ensure that the processes established in accordance with paragraphs 3.5.1 to 3.5.4. are implemented consistently.	
3.5.6.	自動車製作者は、サプライヤーの安全管理システムが3.5.1.項(「運用」及び「廃止」)のような車両に関連した要素を除く)、3.5.2.項、3.5.3.項及び3.5.5.項の要件に適合することを確保するため、契約上の取り決め、明確な連絡体制、品質管理システムといったサプライヤーとの適切な取り決めを導入するものとする。 Manufacturers shall put in place suitable arrangements (e.g. contractual arrangements, clear interfaces, quality management system) with suppliers to ensure that the supplier safety management system comply with the requirements of paragraphs 3.5.1. (except for vehicle related aspects like “operation” and “decommissioning”), 3.5.2, 3.5.3 and 3.5.5.	

6. 試験成績
Test result

附則4 Annex 4	自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)	判定 Judgment
4.	検証及び試験 Verification and tests	
4.1.	3. 項に規定する文書に記載された「本システム」の機能動作を次のように試験するものとする。 The functional operation of “The System”, as laid out in the documents required in paragraph 3., shall be tested as follows:	
4.1.1.	「本システム」の機能の検証 型式認可当局は、上記3.2. 項の自動車製作者による説明の中から選択した多数の機能を走行路上で試験し、交通規則の遵守を含む実際の走行条件における本システムの全体的な挙動を確認することにより、非故障条件下での「本システム」を検証するものとする。 これらの試験には、運転者が本システムをオーバーライドするシナリオを含むものとする。 これらの試験は、附則5又は附則6に掲げるシナリオ又は、附則5又は附則6では対象外となる追加シナリオに基づくことができる。 Verification of the function of “The System” The Type approval authority shall verify “The System” under non-failure conditions by testing on a track a number of selected functions from those described by the manufacturer in paragraph 3.2. above, and by checking the overall behaviour of the system in real driving conditions including the compliance with traffic rules. These tests shall include scenarios whereby the system is overridden by the driver. These tests can be based on scenarios listed in Annex 5 and Annex 6 and/or on additional scenarios not covered by Annex 5 and Annex 6.	Pass Fail
4.1.1.1.	試験結果は、制御ストラテジーを含め、3.2. 項における自動車製作者の説明内容と一致するものとし、かつ本規則の要件に適合するものとする。 The test results shall correspond with the description, including the control strategies, provided by the manufacturer in paragraph 3.2. and shall comply with the requirements of this regulation.	Pass Fail
4.1.2.	3.4. 項の安全コンセプトの検証 個別ユニットの内部障害の影響を再現するために障害時の出力信号を電気ユニット又は機械要素に適用することにより、個別ユニットの障害の影響下で「本システム」の反応を検査するものとする。型式認可当局は、この検査を少なくとも1つの個別ユニットについて実施するものとするが、個別ユニットの複数の同時故障に対する「本システム」の反応は検査しないものとする。 型式認可当局は、車両の制御性及び移行シナリオなどのHMI要素といったユーザー情報に影響を及ぼし得る要素がこれらの試験に含まれていることを確認するものとする。 Verification of the safety concept of paragraph 3.4. The reaction of “The System” shall be checked under the influence of a faults in any individual unit by applying corresponding output signals to electrical units or mechanical elements in order to simulate the effects of internal failure within the unit. The Type approval authority shall conduct this check for at least one individual unit, but shall not check the reaction of “The System” to multiple simultaneous failures of individual units. The Type Approval Authority shall verify that these tests include aspects that may have an impact on vehicle controllability and user information (HMI aspects e.g. transition scenarios).	Pass Fail
4.1.2.1.	型式認可当局は、本規則に定められた範囲で、対象物・事象の検出と応答(OEDR)並びに本システムの意思決定及び、検出が困難な物体、本システムがODD境界に達した時点、交通外乱シナリオといったHMI機能の特性にとって致命的な多数のシナリオも検査するものとする。 The Type Approval Authorities shall also check a number of scenarios that are critical for the Object and Event Detection and Response (OEDR) and characterization of the decision-making and HMI functions of the system (e.g. object difficult to detect, when the system reaches the ODD boundaries, traffic disturbance scenarios) as defined in the regulation.	Pass Fail
4.1.2.2.	検証結果は、安全コンセプト及び遂行が十分かつ本規則の要件に適合することが確認されるような全体的効果のレベルにおいて、危険分析の文書化された要約と一致しているものとする。 The verification results shall correspond with the documented summary of the hazard analysis, to a level of overall effect such that the safety concept and execution are confirmed as being adequate and in compliance with the requirements of this regulation.	Pass Fail

6. 試験成績
Test result

<p>附則4 Annex 4</p>	<p>自動車線維持システム (ALKS) の機能・運転安全面に適用される特別要件 Special requirements to be applied to the functional and operational safety aspects of Automated Lane Keeping Systems (ALKS)</p>	<p>判定 Judgment</p>
<p>4. 2.</p>	<p>試験走行路上又は実際の走行条件では困難であるシナリオについては、安全コンセプトの検証のためのシミュレーションツール及び数理モデルを1958年協定第3改訂版附則8に従って使用してもよい。自動車製作者は、シミュレーションツールの適用範囲、当該シナリオに関するその有効性ととも、シミュレーションツールチェーンについて実行される妥当性確認(物理試験による結果の相関)を実証するものとする。シミュレーションを本規則の附則5及び附則6に定める物理試験の代用としてはならない。 Simulation tool and mathematical models for verification of the safety concept may be used in accordance with Schedule 8 of Revision 3 of the 1958 Agreement, in particular for scenarios that are difficult on a test track or in real driving conditions. Manufacturers shall demonstrate the scope of the simulation tool, its validity for the scenario concerned as well as the validation performed for the simulation tool chain (correlation of the outcome with physical tests). Simulation shall not be a substitute for physical tests in Annex 5 and Annex 6 to this UN Regulation.</p>	<p>Pass Fail</p>
<p>4. 2. 1.</p>	<p>附則5又は附則6で実行した走行路試験や公道試験結果、その他必要に応じて実行した追加試験の結果を用いて、型式認可当局はシミュレーションツールの精度を検証することができる。 The Type Approval Authority may verify the accuracy of simulation tools used by means of results from track and/or public road test performed under Annex 5 and/or Annex 6, and/or by performing additional tests where needed.</p>	<p>YES NO</p>
<p>5.</p>	<p>報告 評価報告は、トレーサビリティが確保されるように、例えば検査対象文書のバージョンをコード化し、その一覧を技術機関の記録に記載するという形で実行されるものとする。 技術機関から型式認可当局に提出される評価書式の構成例を本附則の付録1に示す。この付録の項目一覧は、対象に含める必要がある項目の概要として最小限の1組を示したものである。 Reporting Reporting of the assessment shall be performed in such a manner that allows traceability, e.g. versions of documents inspected are coded and listed in the records of the Technical Service. An example of a possible layout for the assessment form from the Technical Service to the Type Approval Authority is given in Appendix 1 to this Annex. The listed items in this Appendix are outlined as minimum set of items which need to be covered.</p>	
<p>6.</p>	<p>保留 Reserved</p>	
<p>7.</p>	<p>監査者/評価者の能力 本附則に基づく評価は、その目的に必要な技術的及び実務的な知識を有する監査者/評価者によってのみ実施されるものとする。それらの担当者は、とりわけISO 26262-2018(機能安全-自動車)、及びISO/PAS 21448(自動車の意図した機能の安全性)に関する監査者/評価者としての能力を有するものとし、かつ協定規則第155号及びISO/SAE 21434に従ってサイバーセキュリティ要素との必要な結合を作成できるものとする。この能力は、適切な適格性確認又は他の同等の研修記録によって実証されるべきものとする。 Competence of the auditors/assessors The assessments under this Annex shall only be conducted by auditors/assessors with the technical and administrative knowledge necessary for such purposes. They shall in particular be competent as auditor/assessor for ISO 26262-2018 (Functional Safety - Road Vehicles), and ISO/PAS 21448 (Safety of the Intended Functionality of road vehicles); and shall be able to make the necessary link with cybersecurity aspects in accordance with UN Regulation No 155 and ISO/SAE 21434). This competence should be demonstrated by appropriate qualifications or other equivalent training records.</p>	

自動車線維持システムのモデル評価書
Model assessment form for Automated Lane Keeping System

試験成績書番号 : _____
TEST REPORT NO. : _____

1. 識別
IDENTIFICATION

- 1.1. 車名 : _____
Make
- 1.2. 型式 : _____
Vehicle Type
- 1.3. 車両に表示されている場合は型式識別の手段 : _____
Means of system identification on the vehicle
- 1.4. 当該表示の位置 : _____
Location of that marking
- 1.5. 自動車製作者の名称及び所在地 : _____
Manufacturer's name and address
- 1.6. 自動車製作者の代理人の名前及び住所(該当する場合) : _____
If applicable, name and address of manufacturer's representative
- 1.7. 自動車製作者製作者の正式文書一式 : _____
Manufacturer's formal documentation package
 - 文書参照番号 : _____
Documentation reference No.
 - 初版日 : _____
Date of original issue
 - 最終更新日 : _____
Date of latest update

2. 試験自動車/システムの説明
TEST VEHICLE(S) / SYSTEM(S) DESCRIPTION

- 2.1. 概要 : _____
General description
- 2.2. 「システム」の全ての制御機能及び作動方法の説明 : _____
Description of all the control functions of "The System", and methods of operation
- 2.3. 「システム」内の構成部品及び相互接続図の説明 : _____
Description of the components and diagrams of the interconnections within "The System"
- 2.4. 「システム」の全ての制御機能及び作動方法の説明 : _____
Description of all the control functions of "The System", and methods of operation

試験成績書番号
TEST REPORT NO. : _____

- 2.5. 「システム」内の構成部品及び相互接続図の説明
Description of the components and diagrams of the interconnections within "The System"
:
-
3. **自動車製作者の安全コンセプト**
MANUFACTURER'S SAFETY CONCEPT
- 3.1. 信号の流れ及びデータの作動並びに優先順位の説明
Description of signal flow and operating data and their priorities
:
-
- 3.2. 自動車製作者の宣言
Manufacturer's declaration

自動車製作者である _____ は、
「システム」が運転者、乗車人員及び他の道路利用者に対して不合理な危険性を及ぼす恐れのないものである
ことを宣言する。
The manufacturer(s) _____ affirm(s) that
"The System" is free from unreasonable risks for the driver, vehicle occupants and other road users.
- 3.3. ソフトウェアアーキテクチャの概要及び使用した設計方法並びにツール
Software outline architecture and the design methods and tools used
:
-
- 3.4. 「システム」の安全コンセプトの説明
Explanation of the safety concept of "The System"
:
-
- 3.5. 個別の危険又は故障条件下における「システム」の挙動解析の文書
Documented analyses of the behaviour of "The System" under individual hazard or fault conditions
:
-
- 3.6. 環境条件に関し実施している措置の説明
Description of the measures in place for environmental conditions
:
-
- 3.7. 「システム」の定期技術検査に関する措置
Provisions for the periodic technical inspection of "The System"
:
-
- 3.8. 協定規則第157号、附則4の4.1.1.項に準拠した「システム」の検証試験結果
Results of "The System" verification test, as per para. 4.1.1. of Annex 4 to UN Regulation No. 157
: Pass Fail
-
- 3.9. 協定規則第157号、附則4の4.1.2.項に準拠した安全コンセプトの検証試験結果
Results of safety concept verification test, as per para. 4.1.2. of Annex 4 to UN Regulation No. 157
: Pass Fail
-
- 3.10. 試験実施日
Date of test(s)
:
-

試験成績書番号
TEST REPORT NO. : _____

- 3.11. 改訂版によって最新改訂された協定規則第157号第____改訂版の補足第____改訂版に従って本試験を実施し、結果を報告した。
This test has been carried out and the results reported in accordance with _____
to UN Regulation No. 157 as last amended by the _____ series of amendments.

技術機関の試験実施担当者
Inspector of Technical Service carrying out the

署名
Signed : _____

日付
Date : _____

- 3.12. 備考
Comments : _____

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
4.	<p>動的運転タスクに関する本システムの性能を評価するための試験シナリオ 運行設計領域(ODD)に応じて試験シナリオを選択するものとする。 型式認証時、ALKSの挙動を評価するため、型式認可当局は少なくとも次の試験について実施又は立ち会いを行うものとする。</p> <p>Test scenarios to assess the performance of the system with regard to the dynamic driving task Test scenarios shall be selected depending on the Operational Design Domain (ODD)). At the time of type approval, the type-approval authority shall conduct or shall witness at least the following tests to assess the behaviour of the ALKS:</p>	Pass Fail
4.1.	車線維持 Lane Keeping	
4.1.1.	<p>試験により、システム境界内の速度範囲及び様々な曲率について、ALKSが自車線を離れず、その自車線で安定した動きを維持することを実証するものとする。</p> <p>The test shall demonstrate that the ALKS does not leave its lane and maintains a stable motion inside its ego lane across the speed range and different curvatures within its system boundaries.</p>	Pass Fail
4.1.2.	<p>試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>最小試験時間： (i) 60km/hまでの作動速度に制限されたシステムについては5分 (ii) 60km/hを超えるシステムについては、車線維持の挙動を評価するために十分な長さ</p> <p>(b) 乗用車ターゲットとともにPTW(Powered Two Wheeler)ターゲットを先行車/他車とする。</p> <p>(c) 先行車が車線内で急に進路を変える。 (d) 別の車両が隣接車線内で近接して並走する。 The test shall be executed at least</p> <p>(a) With a minimum test duration of: (i) 5 minutes for systems limited to 60 km/h operational speed; and (ii) sufficient length to allow for an assessment of the lane keeping behaviour for systems with operational speeds above 60 km/h. (b) With a passenger car target as well as a PTW target as the lead vehicle / other vehicle; (c) With a lead vehicle swerving in the lane; and (d) With another vehicle driving close beside in the adjacent lane.</p>	Pass Fail
4.2.	車線を塞いでいる道路利用者又は物体との衝突回避 Avoid a collision with a road user or object blocking the lane	
4.2.1.	<p>試験により、ALKSがシステムの最大規定速度までの範囲で停止車両、道路利用者又は完全もしくは部分的な車線閉塞との衝突を回避することを実証するものとする。</p> <p>The test shall demonstrate that the ALKS avoids a collision with a stationary vehicle, road user or fully or partially blocked lane up to the maximum specified speed of the system.</p>	Pass Fail
4.2.2.	<p>この試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) 静止した乗用車ターゲット (b) 静止した動力二輪車ターゲット (c) 静止した歩行者ターゲット (d) 60km/h以下の自車速に対しては、5km/hの速度で車線を横断中の歩行者ターゲット (e) 車線閉塞を表すターゲット (f) 部分的に車線内に入ったターゲット (g) 車線を塞ぐ複数の連続障害物(例として自車 - PTW - 自動車の順序) (h) 道路のカーブ区間</p> <p>This test shall be executed at least: (a) With a stationary passenger car target; (b) With a stationary powered two-wheeler target; (c) With a stationary pedestrian target; (d) With a pedestrian target crossing the lane with a speed of 5 km/h for speeds of the ALKS vehicle up to 60km/h; (e) With a target representing a blocked lane; (f) With a target partially within the lane; (g) With multiple consecutive obstacles blocking the lane (e.g. in the following order: ALKS vehicle - PTW - car); (h) On a curved section of road.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
4.3.	先行車への追従 Following a lead vehicle	
4.3.1.	試験により、ALKSが前方車両との必要な安全距離を維持及び回復することができ、かつ最大減速度まで減速する先行車との衝突を回避できることを実証するものとする。 The test shall demonstrate that the ALKS is able to maintain and restore the required safety distance to a vehicle in front and is able to avoid a collision with a lead vehicle which decelerates up to its maximum deceleration.	Pass Fail
4.3.2.	この試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。 (a) ALKSの速度範囲全域 (b) 乗用車ターゲットとともにPTWターゲットを先行車とする(試験の安全な実行に適した標準化PTWターゲットとする) (c) 一定及び変化する先行車速度(例として既存の運転データベースに基づく現実的な速度プロファイルに従う) (d) 道路の直線区間及びカーブ区間 (e) 車線内の先行車の様々な横方向位置 (f) 少なくとも 6m/s^2 の平均完全作動減速度による静止するまでの先行車の減速。 This test shall be executed at least: (a) Across the entire speed range of the ALKS (b) Using a passenger car target as well as a PTW target as lead vehicle, provided standardized PTW targets suitable to safely perform the test are available (c) For constant and varying lead vehicle velocities (e.g. following a realistic speed profile from existing driving database) (d) For straight and curved sections of road (e) For different lateral positions of lead vehicle in the lane (f) With a deceleration of the lead vehicle of at least 6m/s^2 mean fully developed deceleration until standstill.	Pass Fail
4.4.	別の車両の車線侵入 Lane change of another vehicle into lane	
4.4.1.	試験により、ALKSが本附則の4.4.2.項に規定のカットイン操作の特定の重大度までの範囲でALKS車両の車線に割り込む車両との衝突を回避できることを実証するものとする。 The test shall demonstrate that the ALKS is capable of avoiding a collision with a vehicle cutting into the lane of the ALKS vehicle up to a certain criticality of the cut-in manoeuvre in accordance with paragraph 4.4.2. of this annex.	Pass Fail
4.4.2.	カットイン操作の重大度は、本規則の5.2.5.項に定めるとおり、TTC、割り込み車両の後端点とALKS車両の先端点の間の縦方向距離、割り込み車両の横方向速度及び割り込み車両の縦方向の動きに基づいて確定されるものとする。 The criticality of the cut-in manoeuvre shall be determined according to TTC, longitudinal distance between rear-most point of the cutting in vehicle and front-most point of the ALKS vehicle, the lateral velocity of the cutting-in vehicle and the longitudinal movement of the cutting-in vehicle, as defined in paragraph 5.2.5. of this Regulation.	Pass Fail
4.4.3.	この試験は、少なくとも以下の条件を考慮に入れて実行されるものとする。 (a) 衝突の回避が可能及び不可能な各種のカットインシナリオに対応したカットイン操作に関する様々なTTC、距離及び相対速度値 (b) 一定の縦方向速度、加速及び減速で走行中の割り込み車両 (c) 割り込み車両のさまざまな横方向速度、横加速度 (d) 乗用車とともにPTWターゲットを割り込み車両とする(試験の安全な実行に適した標準化PTWターゲットとする) This test shall be executed at least with: (a) different TTC, distance and relative velocity values of the cut-in manoeuvre, covering types of cut-in scenarios in which a collision can be avoided and those in which a collision cannot be avoided; (b) cutting-in vehicles travelling at constant longitudinal speed, accelerating and decelerating; (c) different lateral velocities, lateral accelerations of the cut-in vehicle; (d) passenger car as well as PTW targets as the cutting-in vehicle, provided standardized PTW targets suitable to safely perform the test are available.	Pass Fail
4.5.	先行車の車線変更後の静止障害物 Stationary obstacle after lane change of the lead vehicle	
4.5.1.	試験により、ALKSが先行車の回避操作による衝突回避後に視認可能になった停止車両、道路利用者又は車線閉塞との衝突を回避できることを実証するものとする。 The test shall demonstrate that the ALKS is capable of avoiding a collision with a stationary vehicle, road user or blocked lane that becomes visible after a preceding vehicle avoided a collision by an evasive manoeuvre.	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
4.5.2.	<p>この試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) 車線中央の静止した乗用車ターゲット (b) 車線中央の動力二輪車ターゲット (c) 車線中央の静止した歩行者ターゲット (d) 車線中央の車線閉塞を表すターゲット (e) 車線を塞ぐ複数の連続障害物(例えば自転車-ALKS車両-PTW-自動車の順序)</p> <p>The test shall be executed at least with:</p> <p>(a) a stationary passenger car target centred in lane (b) a powered two-wheeler target centred in lane (c) a stationary pedestrian target centred in lane (d) a target representing a blocked lane centred in lane (e) multiple consecutive obstacles blocking the lane (e.g. in the following order: ALKS vehicle - lane change vehicle - PTW - car).</p>	Pass Fail
4.6.	<p>視界試験 Field of View test</p>	
4.6.1.	<p>試験により、ALKSが申告された前方検出範囲まで前方検出領域内の他の道路利用者を検出でき、少なくとも隣接車線の全幅まで横方向検出領域内の並走車両を検出できることを実証するものとする。ALKSが車線変更を実行できる場合、これに加えて7.1.項、7.1.1.1.項、7.1.2.1.項、7.1.3.項で宣言された前後左右の検出範囲の他車をALKSが検出可能なこと、また該当する場合は7.1.4.項で宣言された方向指示器状態検出範囲内の他車の方向指示器の状態をALKSが検出可能なことを実証するものとする。</p> <p>The test shall demonstrate that the ALKS is capable of detecting another road user within the forward detection area up to the declared forward detection range and a vehicle beside within the lateral detection area up to at least the full width of the adjacent lane. If the ALKS is capable of performing lane changes, it shall additionally demonstrate that the ALKS is capable of detecting another vehicle within the front, side and rearward detection range as declared in paragraphs 7.1., 7.1.1.1., 7.1.2.1. and 7.1.3., and, if applicable, the direction indicator status of another vehicle within the direction indicator status detection area as declared in paragraph 7.1.4.</p>	Pass Fail
4.6.2.	<p>前方検知範囲 Forward detection range</p>	
4.6.2.1.	<p>前方検知範囲に関する試験は、少なくとも以下の時点で実行されるものとする。</p> <p>(a) 各隣接車線の外縁に位置するPTWターゲットへの接近時 (b) 各隣接車線の外縁に位置する静止した歩行者ターゲットへの接近時 (c) 自車線内に位置する静止したPTWターゲットへの接近時 (d) 自車線内に位置する静止した歩行者ターゲットへの接近時</p> <p>The test for the forward detection range shall be executed at least when:</p> <p>(a) approaching a PTW target positioned at the outer edge of each adjacent lane; (b) approaching a stationary pedestrian target positioned at the outer edge of each adjacent lane; (c) approaching a stationary PTW target positioned within the ego lane; (d) approaching a stationary pedestrian target positioned within the ego lane.</p>	Pass Fail
4.6.2.2.	<p>この項の要件はALKSがLCPを実行可能な場合に適用される。</p> <p>前方検知範囲の試験は、少なくともALKSがLCPを実行する方向に自車の車両中心線から9m離れた位置で接近するPTWターゲットを用いて実行されるものとする。</p> <p>The requirements of this paragraph apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP.</p> <p>The test for the forward detection range shall be executed at least when approaching a PTW target positioned 9m to the side(s) to which the ALKS performs an LCP, measured from the centreline of the ALKS vehicle.</p>	Yes No Pass Fail
4.6.3.	<p>側方検知範囲 Lateral detection range</p>	
4.6.3.1.	<p>側方検知範囲に関する試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) PTWターゲットが左隣接車線からALKS車両に接近する。 (b) PTWターゲットが右隣接車線からALKS車両に接近する。</p> <p>The test for the lateral detection range shall be executed at least with:</p> <p>(a) a PTW target approaching the ALKS vehicle from the left adjacent lane; (b) a PTW target approaching the ALKS vehicle from the right adjacent lane.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
4. 6. 3. 2.	<p>この項の要件はALKSがLCPを実行可能な場合に適用される。</p> <p>側方検知範囲に関する試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) PTWターゲットがALKS車両の車両中心線から9mの位置で左方から接近する。</p> <p>(b) PTWターゲットがALKS車両の車両中心線から9mの位置で右方から接近する。</p> <p>The requirements of this paragraph apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP.</p> <p>The test for the lateral detection range shall be executed at least with:</p> <p>(a) a PTW target approaching the ALKS vehicle 9m to the left side of the ALKS, measured from the centreline of the ALKS vehicle;</p> <p>(b) a PTW target approaching the ALKS vehicle 9m to the right side of the ALKS, measured from the centreline of the ALKS vehicle.</p>	<p>Yes No Pass Fail</p>
4. 6. 4.	<p>後方検知範囲 Rearward detection range</p>	
4. 6. 4. 1.	<p>この項の要件はALKSがLCPを実行可能な場合に適用される。</p> <p>後方検知範囲に関する試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) ALKS車両の車両中心線から左方9mの位置で後方から接近するPTWターゲット</p> <p>(b) ALKS車両の車両中心線から右方9mの位置で後方から接近するPTWターゲット</p> <p>The requirements of this paragraph apply to the system, if the ALKS is capable to perform an LCP.</p> <p>The test for the rear detection range shall be executed at least with:</p> <p>(a) a PTW approaching the ALKS from the rear within an area 9m to the left of the ALKS vehicle, measured from the centreline of the ALKS vehicle;</p> <p>(b) a PTW approaching the ALKS from the rear within an area 9m to the right of the ALKS vehicle, measured from the centreline of the ALKS vehicle.</p>	<p>Yes No Pass Fail</p>
4. 6. 5.	<p>方向指示器状態検知範囲 Direction indicator status detection area</p>	
4. 6. 5. 1.	<p>この項の規定はALKSが他車の方向指示器の状態を検知可能な場合に適用される。</p> <p>方向指示器状態検知範囲に関する試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) 本規則の7.1.4.項で宣言された範囲内で、無作為な位置の車両における、方向指示器の作動</p> <p>(b) 乗用車及びPTWを含む、異なる種類の車両</p> <p>The provisions of this paragraph apply to the ALKS that has a capability of detecting the direction indicator status of another vehicle.</p> <p>The test for the detection area of direction indicator shall be executed at least with:</p> <p>(a) an activation of direction indicator of a vehicle positioned at random within the area declared in paragraph 7.1.4. of this Regulation;</p> <p>(b) different types of vehicles, including passenger car and PTW.</p>	<p>Yes No Pass Fail</p>
4. 7.	<p>車線変更 Lane changing</p>	
4. 7. 1.	<p>車線変更試験は、ALKSが車線変更を実行可能な場合に要求される。</p> <p>この試験で、自動車線維持システムを備えた車両がLCPの間に乗車人員及び他の道路利用者の安全に不合理な危険を及ぼさないこと、システムが正しく車線変更可能であること、及びLCMの開始前にシステムが周囲の状況の危険度を評価できることを実証するものとする。</p> <p>Lane Change tests are only required if the ALKS is capable of performing lane changes</p> <p>The test shall demonstrate that the ALKS vehicle does not cause an unreasonable risk to safety of the vehicle occupants and other road users during a LCP, that the system is capable of correctly performing lane changes, and is able to assess the criticality of the surrounding situation before starting the LCM.</p>	<p>Yes No Pass Fail</p>
4. 7. 3.	<p>車線変更試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。</p> <p>(a) PTWを含む、異なる複数の車両が後方から接近する</p> <p>(b) 通常作動のLCMが可能であり、実行されるシナリオ</p> <p>(c) 後方から接近する車両により、通常作動のLCMが不可能なシナリオ</p> <p>(d) 隣接車線の自車と同等速度の後続車両により、車線変更が阻止される</p> <p>(e) 隣接車線の並走車両により、車線変更が阻止される</p> <p>(f) MRM中のLCMが可能であり、実行されるシナリオ</p> <p>(g) 潜在的な衝突の危険性を避けるために、ALKS車両が、目標車線の同一位置に車線変更を開始した他車に反応するシナリオ</p> <p>The tests shall be executed at least:</p> <p>(a) with different vehicles, including a PTW approaching from the rear;</p> <p>(b) in a scenario where a LCM in regular operation is possible and executed;</p> <p>(c) in a scenario where a LCM in regular operation is not possible due to a vehicle approaching from the rear;</p> <p>(d) with an equally fast vehicle following behind in the adjacent lane, preventing a lane change;</p>	<p>Pass Fail</p>

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
(e) (f) (g)	with a vehicle driving beside in the adjacent lane preventing a lane change; in a scenario where a LCM during a MRM is possible and executed. in a scenario where the ALKS vehicle reacts to another vehicle that starts changing into the same space within the target lane, to avoid a potential risk of collision.	
4. 8.	車線内の通過可能な物体の手前における緊急操作の回避 Avoid emergency manoeuvre before a passable object in the lane	
4. 8. 1.	この試験により、車線内の通過可能な物体(例えばマンホールの蓋や小枝)の影響で、ALKS車両が、5m/s ² を超える減速要求を伴う緊急操作を開始しないことを実証するものとする。 The test shall demonstrate that the ALKS vehicle is not initiating an emergency manoeuvre with a deceleration demand greater than 5 m/s ² due to a passable object in the lane (e.g., a manhole lid or a small branch).	Pass Fail
4. 8. 2.	車線内の通過可能な物体の手前における緊急操作の回避試験は、少なくとも以下の条件で実行されるものとする。 (a) 先行車両なし (b) 先行車両として乗用車ターゲットを使用する (c) 先行車両としてPTWターゲットを使用する The test shall be executed at least: (a) without a lead vehicle; (b) with a passenger car target as the lead vehicle; (c) with a PTW target as the lead vehicle.	Pass Fail
5.	追加検証 Additional verification	
5. 1.	(保留) (Reserved)	
5. 2.	型式認可の時点で以下の規定への適合を附則4に基づく評価の一部として自動車製作者が実証し、本附則の4項及び附則6の5項の試験の一部として型式認可当局が検証するものとする。 Compliance with the following provisions shall be demonstrated by the manufacturer as part of the assessment under Annex 4 and be verified by the type approval authority as part of the tests under paragraphs 4 of this annex and 5 of annex 6:	Pass Fail
	試験/検査 Test/Check	
6. 2. 2.	新たなエンジン始動/運転後のオフモード Off mode after new engine start/run	Pass Fail
6. 2. 3.	システムは以下の場合にのみ作動可能である (a) 運転者が運転席に着座してベルトを締めている (b) 運転者が即応できる (c) 故障がない (d) DSSADが運用可能 (e) 環境及びインフラの条件がシステム限界値の範囲内 System can only be activated if (a) The driver is in driver seat & belt is fastened (b) The driver is available (c) No failures (d) DSSAD operational (e) Environmental and infrastructural conditions are within system limits	Pass Fail
6. 2. 1.	作動及び作動停止の専用手段 Dedicated means to activate and deactivate	Pass Fail
6. 2. 4.	意図しないアクションに対する作動停止手段の保護 Means of deactivation is protected against unintentional action	Pass Fail
6. 2. 5.	運転操作の入力による停止 (a) 操舵制御及び制動/加速 (b) 運転者が引継要求及びMRMにตอบสนองして操舵制御の運転タスクを行う (c) 操舵制御中の操舵 Deactivation by input to driving controls (a) Holding steering control and brake/accelerate (b) Driver tasks hold of steering control in response to transition and MRM (c) Steering while holding the steering control	Pass Fail
6. 3.	システムオーバーライドの手段 (a) ステアリングコントロール (b) システムより高い制動入力 (c) システム限界値内の速度までの加速 Means to override the system (a) Steering control (b) Braking input higher than system (c) Accelerating to speed within system limits	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則5 Annex 5	ALKS車両の走行路試験に関する仕様 Specifications for track testing of ALKS vehicles	判定 Judgment
6.3.1.1.	運転者の注意力 Driver attentiveness	Pass Fail
6.1.3.1.	運転者の操作対応可能性に係る判断基準 Criteria for deeming driver available	Pass Fail
5.1.3	運転者支援に必要なシステムを制御する Exercise control over systems required to support the driver	Pass Fail
5.5.	リスク最小化制御中のシステム挙動 System behaviour during a MRM (a) 運転者の引き継ぎ又は停止時のみ終了 (b) 静止時の非常点滅表示灯作動 (c) MRM作動後の再始動禁止 (a) Termination only upon driver take over or standstill (b) Activation of hazard warning lights when reaching standstill (c) Re-activation disabled if MRM was triggered	Pass Fail
5.1.4.	引継要求及び挙動/強度引き上げ Transition demand & behaviour/escalation	Pass Fail
5.1.5.	引継要求後のMRMの開始 Initiation of an MRM after Transition Demand	Pass Fail
5.4.	引継要求に至る事象 Events leading to a Transition Demand (a) 計画内の移行 (b) 計画外の移行 (a) Planned transition (b) Unplanned transition	Pass Fail
6.1.2.	運転者不在又はベルト非装着時の引継要求 Transition demand when driver not present or unbuckled	Pass Fail
5.4.2.3.	故障時の引継要求 Transition Demand in case of Failure	Pass Fail
5.1.1.1.	引継要求を生じさせる衝突の場合のシステム挙動 System reaction in case of a collision which results in a transition demand	Pass Fail
5.3.	緊急操作のためのシステム挙動 System behaviour for EM (a) 停止を生じさせる (b) 停止を生じさせない (a) Resulting in standstill (b) Not resulting in standstill	Pass Fail
5.3.	型式認可当局によって妥当とみなされた場合には、ODDの一部であるかにかかわらず、他の追加のシナリオについても、物理的、バーチャル試験又は適切な文書により評価の対象としなければならない。当該ケースの例には以下が含まれる。 Additional other scenarios that may or may not be part of the ODD shall be assessed (e.g. by physical or virtual testing or appropriate documentation) if deemed justified by the type-approval authority. Some of the cases may include: (a) 高速道路車線のY字分岐 (b) 信号機 (c) 緊急車両 (d) 薄れた/消えた/隠れた車線標示 (e) 交通整理する緊急/軍務要員 (f) 道路特性の変化(分離の終了、歩行者の進入許可、ラウンドアバウト、交差点) (g) 対向交通/逆走運転者 (h) 60km/h超のALKS車両の車速に対しては、5km/hで車線を横断する歩行者ターゲット (a) Y-split of highway lanes (b) Traffic lights (c) Emergency vehicles (d) Faded/erased/hidden lane markings (e) Emergency/Service personnel directing traffic (f) Change in road characteristics (no longer divided, pedestrians permitted, roundabout, intersection) (g) Oncoming traffic / wrong way driver (h) Pedestrian target crossing the lane with a speed of 5 km/h for speeds of the ALKS vehicle above 60km/h.	Pass Fail

附則5 付録1

Annex 5, Appendix 1

シミュレーションツール試験

Simulation Tool Test

1. 識別情報

Identification

1.1. シミュレーションツールの製作者の名称及び所在地

Name and address of the simulation tool manufacturer

:

1.2. シミュレーションツールの識別情報: 名称/モデル/番号(ハードウェア及びソフトウェア)

Simulation tool identification: name/model/number (hardware and software)

:

2. シミュレーションツール

Simulation tool

2.1. シミュレーションツール構成/概要(ハードウェアインザループ(HILS)/ソフトウェアインザループ(SILS))

Simulation tool structure/overview (Hardware/software in the loop)

:

3. 適用範囲

Scope of application

3.1. 車両カテゴリー

Vehicle category

:

3.2. 車両構成

Vehicle configurations

:

4. 妥当性確認のための車両試験

Verifying vehicle test

4.1. 車両の説明

Description of vehicle(s)

:

4.2. 車両識別: 名称/モデル/VIN

Vehicle(s) identification: make/model/VIN

:

4.3. 名称、モデル及び番号識別によるサスペンション、ホイール、エンジン、ドライブライン、ブレーキシステム及びステアリングシステム、自動運行装置(センサー、ソフトウェアバージョン等)を含む車両の説明

Vehicle description, including suspension/wheels, engine and drive line, braking system(s), steering system, sensor and software version of automated lane keeping system with name/model/number identification

:

附則5 付録1

Annex 5, Appendix 1

シミュレーションツール試験

Simulation Tool Test

4.4. 試験の説明(場所、道路／試験エリアの表面条件、温度及び日付を含む)

Description of test(s) including location(s), road/test area surface conditions, temperature and date(s):

:

.....

5. 妥当性確認結果

Validation result

5.1. シミュレーションで使用したデータ及びパラメータ(車両、センサ、車線幅、道路勾配、路面 μ)

Data and parameter used in the simulation (vehicle, sensor, width of the lane, road gradient and road surface friction)

:

.....

5.2. 実車試験結果とシミュレーション結果の比較

Comparison of result between actual vehicle test and simulation test

カットインシナリオ

Cut in scenario

:

.....

カットアウトシナリオ

Cut out scenario

:

.....

先行車の減速シナリオ

Deceleration of leading vehicle scenario

:

.....

附則5 付録2
Annex 5, Appendix 2

シミュレーション試験
Simulation Test

1. シミュレーションツール
Simulation tool

1.1. 使用したシミュレーションツール
Used the simulation tool

:

.....

1.2. シミュレーションツールの識別情報:名称/モデル/番号(ハードウェア及びソフトウェア)
Simulation tool identification: name/model/number (hardware and software)

:

.....

2. シミュレーション試験
Simulation test

2.1. シミュレーションで使用了データ及びパラメータ(車両、センサ、車線幅、道路勾配、路面 μ)
Data and parameter used in the simulation (vehicle, sensor, width of the lane, road gradient and road surface friction)

:

.....

2.2. シミュレーション結果
Simulation result

カットインシナリオ
Cut in scenario

:

.....

カットアウトシナリオ
Cut out scenario

:

.....

先行車の減速シナリオ
Deceleration of leading vehicle scenario

:

.....

2.3. 判定
Judgment

カットインシナリオ
Cut in scenario

:

Pass Fail

カットアウトシナリオ
Cut out scenario

:

Pass Fail

先行車の減速シナリオ
Deceleration of leading vehicle scenario

:

Pass Fail

附則5 付録2
Annex 5, Appendix 2

シミュレーション試験
Simulation Test

3. シミュレーション結果の妥当性確認
Validation of simulation result

3.1. シミュレーションで使⽤したデータ及びパラメータ(車両、センサ、車線幅、道路勾配、路面 μ)
Data and parameter used in the simulation (vehicle, sensor, width of the lane, road gradient and road surface friction)

:

.....

3.2. 妥当性確認結果
Validation result

カットインシナリオ
Cut in scenario

:

.....

カットアウトシナリオ
Cut out scenario

:

.....

先行車の減速シナリオ
Deceleration of leading vehicle scenario

:

.....

附則5 付録3

Annex 5, Appendix 3

試験の困難さを決定するための指針

Guidance to determine the difficulty of the test

- * <https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html> にて協定規則第157号を参照のこと。
Refer to UN Regulation No.157 at <https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>

6. 試験成績

Test result

附則6 Annex 6	ALKSの公道試験に関する仕様 Specifications for public road testing of ALKS			判定 Judgment
4.	試験条件 Test conditions			
4.1.	ALKSの作動を可能にする開始条件(例えば、環境や道路形状)の下で試験を実行するものとする。(表A6/1の「システムがODD外であるときの作動禁止」カテゴリを除く。) The tests shall be performed under starting conditions (e.g. environmental, road geometry) that allow the activation of the ALKS (excluding category "Prevention of activation when the system is outside its ODD" of Table A6/1).			Pass Fail
4.2.	システムのODDの範囲に含まれる場合、公道試験の構成は、自由流、軽度混雑、重度混雑の交通条件におけるシステムの検証を行うものとする。 If applicable to the system's ODD, the composition of the public road test shall allow the verification of the system in free-flow, lightly congested and heavily congested traffic conditions.			Pass Fail
4.3.	試験の経路、時刻並びに環境条件は認可当局が決定するものとする。これらの試験は異なる時刻及び光の強さを含むものとする。これらの試験には、ALKSにとって難易度が高いシナリオ(例えば、急カーブ、多彩な道路インフラや交通条件による速度変化、合流の場面など)に遭遇すること、及びALKS作動中に宣言されたODDの境界に近づくこと(検知可能距離の変化、予定事象又は予定外事象によるODDの終了)が想定されるシナリオが含まれること。 The location and selection of the test routes, time-of-day and environmental conditions shall be determined by the type-approval authority. Such tests shall cover different time-of-day and light intensity. They shall include scenarios in which the ALKS is expected to experience challenging scenarios (e.g. tight curvatures, speed changes caused by variable infrastructural or traffic conditions, merging situations) and to approach the limits of its declared ODD during ALKS operation (changes in visibility or road conditions, planned or sudden end of ODD).			Pass Fail
5.	公道上での通常作動におけるシステムの挙動を評価するための試験シナリオ Test scenarios to assess the behaviour of the system under normal operation on public roads			
公道試験には通常作動条件下での公道試験中にDDTに関するシステムの挙動を評価するために、下記の試験シナリオを含むものとする。 試験シナリオはODDに応じて選択するものとする。 表A6/1 公道シナリオ* *型式認可当局は、公道試験の過程で「推奨」のシナリオを含めることを目指すものとする。しかし、ALKSを試験する国でそれらのシナリオが実行できないか、または試験の継続時間内に発生しない場合には、自動車製作者が型式認可当局と合意の上で、適合を実証する証拠文書を提出してもよい。 Public road testing shall include the following test scenarios to assess the behaviour of the system with regard to the DDT during a public road test under normal operating conditions. Test scenarios shall be selected depending on the ODD. Table A6/1 Public road scenarios* * The type approval authority shall aim to cover the 'recommended' scenarios during the public road testing. However, if these are not available in the country where the ALKS is tested or do not occur within the duration of the testing, the manufacturer may, in agreement with the type approval authority, provide documentation to demonstrate compliance.				Pass Fail
カテゴリー Category	シナリオの種類 Type of scenario	必須/推奨 Mandatory/ Recommended	主要適用要件 (非網羅的リスト) Main reference requirements (non-exhaustive list)	
システムがODD外である時の作動禁止 Prevention of activation when the system is outside of its ODD	適切ではない高速道路の区間 On a section of highway that is not suitable	必須 Mandatory	6.2.3.	
	市街地環境内 In an urban environment	必須 Mandatory		
	通常は条件内の道路だが、他の条件(例えば、天候/時刻)が満たされない場合 On a normally suitable road when other conditions (e.g. weather/time of day) are not met	推奨 Recommended		

6. 試験成績

Test result

附則6 Annex 6	ALKSの公道試験に関する仕様 Specifications for public road testing of ALKS	判定 Judgment
運転者によるシステムオーバーライド	ステアリングホイールによる介入 Intervention made by the steering wheel	必須 Mandatory
	アクセルペダルによる介入 Intervention made by the acceleration pedal	必須 Mandatory
System override by the driver	ブレーキペダルによる介入 Intervention made by the brake pedal	必須 Mandatory
	制限速度の遵守 Adheres to speed limits	必須 Mandatory
交通規則に違反しない	60km/h超での複数回の制限速度の変化 Repeated changes in speed limit above 60 km/h	必須 Mandatory
	システムによる反応が要求される各種の道路標識の出現(少なくとも3回) Exposure to different road signs which require system reaction (at least 3 different times)	必須 Mandatory
No violation of traffic rules	前方車両との十分な車間距離 Sufficient distance to vehicle in front	必須 Mandatory
	車線変更が禁止される実線の車線標示を横切らない Does not cross solid lane markings where lane change is prohibited	推奨 Recommended
道路事象に対する反応	トンネル Tunnel	推奨 Recommended
	高速道路の終了 End of motorway	推奨 Recommended
Response to road events	作業区域 Work zone	推奨 Recommended
	料金所 Toll station	推奨 Recommended
閉鎖車線への反応	緊急車両の接近 Emergency vehicle approaching	推奨 Recommended
	環境条件の変化 Change in environmental conditions	推奨 Recommended
前方及び側方検知範囲内の他の道路利用者に対する反応	先行車の加減速に対する反応 Response to the acceleration and deceleration of a lead vehicle	必須 Mandatory
	PTWが先行車 PTW as lead vehicle	推奨 Recommended
Response to other road users within the frontal and lateral detection range	HDVが先行車 HDV as lead vehicle	必須 Mandatory
	他の車両が合流車線から合流 Another vehicle merging at an entry lane	必須 Mandatory
車線減少による他車の合流	自由流及び軽度混雑交通条件 Free flow and lightly congested traffic conditions	必須 Mandatory
	重度混雑交通条件(少なくとも10回) Heavily congested traffic conditions (repetition of at least 10 times)	推奨 Recommended
Another vehicle merging at an ending lane	他車が不十分な縦方向距離でALKS車両と先行車の間に合流 Another vehicle merging into insufficient longitudinal distance between the ALKS vehicle and a directly preceding vehicle	推奨 Recommended

6. 試験成績

Test result

附則6 Annex 6	ALKSの公道試験に関する仕様 Specifications for public road testing of ALKS			判定 Judgment
		他車のカットアウト(例えば高速道路の出口) Cut-out of another vehicle (e.g. at highway exit)	必須 Mandatory	5.2.5.及び5.2.3.3. 5.2.5. and 5.2.3.3.
		ALKSが異なる初期速度で渋滞に接近(少なくとも10パターン) The ALKS approaching stop and go traffic situations with different initial speeds (at least 10 situations)	必須 Mandatory	
車線維持 Lane Keeping		曲率の異なる道路における車線維持 Lane keeping on roads with different lane curvature	必須 Mandatory	5.2.1.
		他車が隣接車線上の近い場所を走行中 Another vehicle driving close beside in the adjacent lane	推奨 Recommended	5.2.2.
システムによる車線変更 Lane changing performed by the system		周囲交通のある場合及びない場合において、ALKSが隣接(目標)車線への車線変更を実行 The ALKS performing lane change in the adjacent (target) lane with and without surrounding traffic	必須 Mandatory	5.2.6.
		高速道路入口での合流 Merging at motorway entry	必須 Mandatory	
車線減少による合流		自由流及び軽度混雑交通条件 Free flow and lightly congested traffic conditions	必須 Mandatory	
Merging at lane end		重度混雑交通条件(少なくとも5回) Heavily congested traffic conditions (repetition of at least 5 times)	必須 Mandatory	
6.	試験時間 Test duration			
6.1.	(a) 試験又は試験の組合せは以下を含むALKSの動作が記録されるように行うものとする。 (b) 重度混雑の交通条件で最低5時間 (b) システムのODDに含まれる場合は、自由流交通条件で最低10時間 The test, or combination of tests, shall be such that allows recording the ALKS operation including: (a) at least 5 operating hours in heavily congested traffic conditions; and, if applicable to the system's ODD, (b) at least 10 operating hours in free-flow traffic conditions.			Pass Fail
6.2.	全ての必須シナリオが包含され、かつ以下のいずれかの条件を満たす場合試験時間は十分だと見なされる。 (a) 上記の継続時間が満たされる (b) 試験が最低16時間継続された Test duration is deemed to be sufficient when all mandatory scenarios have been covered and either: (a) the durations prescribed above are met; or (b) testing has continued for at least 16 hours.			Pass Fail
6.3.	試験スケジュール及び経路は公道試験において可能な限り多くのシステム作動状態を得られるように計画するものとするが、それでも16時間の試験中に遭遇しなかった全ての推奨シナリオについては型式認可当局が納得するように自動車製作者の社内システム評価試験から提供されるものとする。 While test scheduling and route planning shall aim to achieve as much system operation time as possible for the public road test, any recommended scenarios that could not be encountered within 16 hours of testing, shall be provided from the manufacturer's internal system validation tests to the satisfaction of the type approval authority.			Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則6 Annex 6	ALKSの公道試験に関する仕様 Specifications for public road testing of ALKS	判定 Judgment
7.	データの収集 Data collection	
7.1.	<p>最小データチャンネル</p> <p>5項に規定された試験シナリオにおいて、通常作動中のALKSの動的運転タスクによるシステムの性能を検証するために、公道試験において記録されるデータは最低限以下を含むものとする。</p> <p>(a) ALKSの縦加速度 (b) ALKSの横加速度 (c) ALKSの縦方向速度 (d) ALKSの横方向速度 (e) 道路上のALKSの相対位置 (f) ALKSと先行車の距離 (g) 先行車との相対速度 (h) 車線標示とALKSの相対位置 (i) 交通標識の認識とその相対位置 (j) 後続車両とALKSの距離 (k) 後続車との相対速度 (l) 隣接(目標)車線の車両(複数の場合を含む)の位置 (m) 隣接(目標)車線の車両(複数の場合を含む)の速度</p> <p>試験又は試験の組合せによって得られたデータは記録されるものとし、試験車両は非摂動的な機器を搭載するものとする。 外部測定装置を使用しなければこれらのデータを取得できない場合、内部測定データの許容差がすでに評価されている場合に限り、内部測定データを用いてもよい。 試験又は試験の組合せによって得られたデータは、すでに評価済みの試験から修正されたものや抽出されたものでないものとする。</p> <p>Minimum data channels To verify the performance of the system with regard to the dynamic driving task of the ALKS during normal operation on the test scenarios prescribed in paragraph 5, the minimum data to be recorded during the public road test, or series of tests, shall include:</p> <p>(a) ALKS longitudinal acceleration; (b) ALKS lateral acceleration; (c) ALKS longitudinal velocity; (d) ALKS lateral velocity; (e) ALKS relative position on the road; (f) ALKS distance to leading vehicle; (g) Leading vehicle relative speed; (h) Relative position of the ALKS from lane markings; (i) Traffic signs recognition and their relative position; (j) Following vehicle' s distance to ALKS; (k) Follower vehicle' s relative velocity to ALKS; (l) Position of the vehicle/s in the adjacent (target) lane; (m) Velocity of the vehicle/s in the adjacent (target) lane.</p> <p>Data from the test, or combination of tests, shall be recorded and the test vehicle instrumented with non-perturbing equipment. Where data cannot be generated without external measurement equipment, internal measurement data may be used, provided its tolerances have been assessed. Data from the test, or combination of tests, shall not be modified or be removed from the assessed test.</p>	Pass Fail
7.2.	<p>追加データチャンネル</p> <p>7.1.項に記したパラメータは最小のパラメータセットという意味である。型式認可当局による試験後の評価によって必要だと考えられるシステムによって使用され若しくは形成される全てのデータチャンネルが記録されるものとする。ALKSが受け取った関連する警告(例えば通信やライブマップを経由したもの)や、ALKSが見極めた関連する警告(視覚的若しくは聴覚的な緊急車両の認識)が記録されるものとする。</p> <p>Further data channels The parameters listed in paragraph 7.1 are meant to be a minimum set of parameters. Any data channels used or generated by the system as deemed necessary for post-test evaluation by the type-approval authority shall be logged. Relevant warning signals received (e.g., via communication/live maps) or identified by the ALKS (e.g., acoustical or optical emergency vehicle recognition) shall be logged.</p>	Pass Fail

6. 試験成績

Test result

附則6 Annex 6	ALKSの公道試験に関する仕様 Specifications for public road testing of ALKS	判定 Judgment
7.3.	データの評価 Data evaluation	
7.3.1.	作動中のシステムから記録されたデータは、偶発的にODD外にも関わらず正常にシステムが終了しなかった場合についても、宣言されたODD内のものと同様に評価するものとする。 The data recorded from the activated system shall be assessed for the sections falling within the declared ODD as well as those sections when the system has left the ODD inadvertently without correctly ending its operation.	
7.3.2.	万が一公道試験中に、衝突や緊急操作が避けられないものであったとしても、収集されたデータは検証のために用いられるものとする。 Even if a collision or emergency manoeuvre cannot be avoided during the public road testing, the collected data shall be used for the verification.	
7.3.3.	試験又は試験の組合せ中に、少なくとも以下についてALKSが本規則の要件に適合することを定性的に評価するものとする。 (a) 交通規則を遵守すること (b) 環境条件によってALKSの動作を調整すること ALKSについて (a) ALKSが制動灯不点灯状態での制動や、理由のない車線変更など、周囲の交通にとって危険を生じさせる予測不可能な挙動を示さないこと (b) ALKSが、混雑した交通への合流など、関連する状況に対して協調的な挙動を示すこと During the test, or combination of tests, it shall be evaluated at least qualitatively that the ALKS complies with requirements of the Regulation including that it: (a) complies with the traffic rules; (b) adapts its operations to environmental conditions. And that the ALKS: (a) does not show an unpredictable behaviour creating a danger to surrounding traffic, such as: Phantom-breaks, unreasonable lane-changes etc. ; (b) shows reasonable cooperative behaviour in relevant situations (i.e. merging in dense traffic).	Pass Fail
7.3.4.	先行車との時間間隔、車線変更の場合における目標車線で接近中の車両との時間間隔の猶予、及び横方向位置の偏差を本規則の5項の技術的要件に従って定性的に評価するものとする。 Time gap to leading vehicle, time gap left to the approaching vehicle in the target lane in case of lane-change and lateral position deviation shall be quantitatively evaluated according to the technical requirements in paragraph 5 in this Regulation.	
7.4.	試験レポート 所定のデータ報告ファイルに従って試験レポートを作成するものとし、型式認可当局にそれを開示するものとする。 Test report A test report shall be prepared in accordance with a Data Reporting File and shall be made available to the type-approval authority.	

TRIAS 99-020(2)-01

天然ガス重量車燃料消費率試験 (JH25 モード)

1. 総則

天然ガス重量車燃料消費率試験 (JH25 モード) の実施にあたっては、本規定によるものとする。

2. 試験エンジン

試験エンジンは、「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。以下「細目告示」という。)別添41「重量車排出ガスの測定方法」(以下「別添41」という。)Ⅲの2.の規定によること。ただし、同規定2.(4)の規定に替えて、本規定の2.1.の規定を適用するものとする。

2.1. 別表1の左欄に掲げる付属装置を試験エンジンに取り付けること。なお、別表1の左欄に掲げる付属装置に応じてそれぞれ同別表の右欄に定める取扱内容に従うこと。

3. 試験自動車

試験自動車は、別添41Ⅲの3.の規定によること。

4. 転がり抵抗計測用試験タイヤ

転がり抵抗計測用試験タイヤは、別添41Ⅲの4.の規定によること。

5. 試験路

試験路は、別添41Ⅲの5.の規定によること。

6. 試験燃料

試験に使用する燃料は別紙1のとおりとする。なお、必要に応じて補助の温度調節装置により燃料温度を調節することができる。

7. 測定装置の精度、校正等

測定装置の精度、校正等は、別添41Ⅲの7.の規定によること。なお、同規定表1の測定装置の直線性及び要求精度は、別添41Ⅱの別紙4により計算すること。

8. 試験室と試験に係る大気条件

試験室と試験に係る大気条件は、別添41Ⅲの8.の規定によること。ただし、同規定の8.1.(1)の規定に替えて、本規定の8.1.の規定を適用するものとする。

8.1. 大気条件

9.に規定するマッピングトルク曲線の測定及び12.に規定するエンジン燃費マップ測定において、測定されるエンジン吸入空気温度 T_a 及び別添41Ⅲの8.1.(2)の規定により求められる乾燥大気圧 P_s を用い、以下の式によって求める大気条件係数 F の値が0.96以上かつ1.06以下であること。

火花点火エンジンの場合

$$F = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1.2} \times \left(\frac{T_a}{298} \right)^{0.6}$$

9. マッピングトルク曲線の測定

マッピングトルク曲線の測定は、別添41Ⅲの9.の規定によること。

10. エンジン摩擦トルクの測定

エンジン摩擦トルクの測定は、別添41Ⅲの10.の規定によること。ただし、同規定の10.2.の規定に替えて、本規定の10.1.の規定を適用するものとする。

10.1. エンジンの摩擦トルクの測定

エンジンの摩擦トルクは、冷却液温度、潤滑油温度及び潤滑油圧力が安定するまで試験エンジンを十分暖機した後、アクセル開度0%かつ燃料供給を停止し、エンジンダイナモメータから試験エンジンを駆動し、最低エンジン回転速度から最高エンジン回転速度までの範囲における6条件以上で測定すること。

11. 排気圧力等の確認

排気圧力等の確認は、別添41Ⅰの10.2.1.の規定によること。なお、同規定中8.及び別表2はそれぞれ本規定の9.及び別表1に読み替えるものとする。

12. エンジン燃費マップの測定

エンジン燃費マップの測定は、別添41Ⅲの11.の規定によること。ただし、同規定の11.2.(3)の規定に替えて、本規定の12.1.の規定を適用するものとする。

12.1. 燃料消費量の測定は、燃料の流量を質量で測定することにより行い、原則として40秒以上積算し、0.1gの単位以下まで測定すること。エンジン回転速度は別紙4に規定の1%正規化エンジン回転速度から最高エンジン回転速度までの範囲において、最大軸トルクエンジン回転速度及び最高出力エンジン回転速度を含む10条件以上、軸トルクは5%負荷程度のトルクから全負荷運転状態のトルクまでの範囲における5条件以上とし、計50条件以上及び最低エンジン回転速度での燃料流量を測定すること。ただし、トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両については、最低エンジン回転速度で4条件以上の負荷における測定を追加すること。

なお、試験設備の能力等により1%正規化エンジン回転速度で安定した運転ができない場合は、アイドリングエンジン回転速度又は5%正規化エンジン回転速度以下で安定して計測できる最低の正規化エンジン回転速度で計測するものとし、トルクの制御が困難な場合は、制御可能な範囲でトルクを設定すること。また、トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両であってアイドリング回転速度でエンジン燃費マップの計測を行った場合は、本項で規定する4条件以上の負荷における測定を省略することができる。

13. トルクコンバータ性能等の測定

トルクコンバータ性能等の測定は、別添41Ⅲの12.の規定によること。

14. オイルポンプ損失トルクの測定

オイルポンプ損失トルクの測定は、別添41Ⅲの13.の規定によること。

15. 空気抵抗係数の測定

空気抵抗係数の測定は、別添41Ⅲの14.の規定によること。

16. タイヤ転がり抵抗係数の測定

タイヤ転がり抵抗係数の測定は、別添41Ⅲの15.の規定によること。

17. 重量車燃料消費率の算出

手動変速機を備えた車両の燃料消費率は、9.で測定したマッピングトルク曲線、10.で測定したエンジン摩擦トルク、12.で測定したエンジン燃費マップ、15.で測定した空気抵抗係数、16.で測定したタイヤ転がり抵抗係数並びに別紙7に規定する当該エンジンを搭載する自動車の車両総重量等の区分に応じてそれぞれ定める標準車両諸元、変速機、終減速機及びタイヤ諸元を用いて別紙2の都市内走行モード及び別紙3の都市間走行モードにおける燃料1kg当たりの走行距離をkmで表した数値（以下「燃料消費率」という。）を別紙4の重量車燃料消費率の計算用プログラム（手動変速機を備えた車両用）により算出する。

機械式自動変速機を備えた車両の燃料消費率は、9.で測定したマッピングトルク曲線、10.で測定したエンジン摩擦トルク、12.で測定したエンジン燃費マップ、15.で測定した空気抵抗係数、16.で測定したタイヤ転がり抵抗係数、機械式自動変速機の入力データ並びに別紙7に規定する当該エンジンを搭載する自動車の車両総重量等の区分に応じてそれぞれ定める標準車両諸元、変速機、終減速機及びタイヤ諸元を用いて別紙2の都市内走行モード及び別紙3の都市間走行モードにおける燃料消費率を別紙5の重量車燃料消費率の計算用プログラム（機械式自動変速機を備えた車両用）により算出する。なお、機械式自動変速機の制御ロジックが不明な場合等であって、機械式自動変速機の入力データが作成できないときは、別紙4の重量車燃料消費率の計算用プログラム（手動変速機を備えた車両用）により算出する。

トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両の燃料消費率は、9.で測定したマッピングトルク曲線、12.で測定したエンジン燃費マップ、13.で測定したトルクコンバータ性能、14.で測定したオイルポンプ損失トルク、15.で測定した空気抵抗係数、16.で測定したタイヤ転がり抵抗係数、自動変速機の入力データ並びに別紙7に規定する当該エンジンを搭載する自動車の車両総重量等の区分に応じてそれぞれ定める標準車両諸元、変速機、終減速機及びタイヤ諸元を用いて別紙2の都市内走行モード及び別紙3の都市間走行モードにおける燃料消費率を別紙6の重量車燃料消費率の計算用プログラム（トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用）により算出する。

終減速機及びタイヤについては、最高段ギヤにおけるエンジン回転速度1000rpm時の速度（以下「V1000」という。）を指標とし、同エンジン及び変速機を用いた全ての車両申請上の諸元に基づき計算されるV1000の算術平均値に最も近いV1000値を持つ実在終減速機ギヤ比及びタイヤ動的負荷半径を当該エンジン及び変速機の諸元として使用する。

モード（変速にかかわり燃料消費率に影響を及ぼすものとして、運転者が選択可能な自動車の設定をいう。以下同じ。）を有するトルクコンバータ付自動変速機及び機械式自

動変速機において、主モード（直前の運転停止時に選択されていたモードにかかわらず、自動車の始動時に常に選択されるモードをいう。以下同じ。）がない、又は主モードが認められない場合には、燃料消費率について最良のモードと最悪のモードにてシミュレーション計算を行い、両モードにおける計算結果の算術平均を燃料消費率とする。

なお、CNGの燃料消費率は別紙8より算出した燃料温度273K {0℃}、大気圧101.3kPaにおける燃料密度(kg/Nm³)で、燃料1Nm³当たりの走行距離をkmで表した数値に換算する。

また、トルクコンバータ付自動変速機を備えた自動車については、同じギヤ段数及びギヤ比を持つ手動変速機と見なしてシミュレーション計算した燃料消費率に、都市内走行モードにあつては0.91、都市間走行モードにあつては0.96を乗じたものを当該自動車の燃料消費率とすることができる。

得られた都市内走行モード及び都市間走行モードにおける燃料消費率に対し、都市内走行モードにおける過渡運転状態に対する補正として1.03で除する補正を行い、別紙7に示す都市間走行割合に基づき次式により重量車燃料消費率を算出する。

$$E = 1 / ((1 - \alpha / 100) / E_u + \alpha / 100 / E_h)$$

$$E_u = E_{uc} / 1.03$$

E : 重量車燃料消費率（燃料 CNG:km/Nm³、LNG:km/kg）

E_u : 過渡補正後の都市内走行燃料消費率（燃料 CNG:km/Nm³、LNG:km/kg）

E_{uc} : 過渡補正前の都市内走行燃料消費率（燃料 CNG:km/Nm³、LNG:km/kg）

E_h : 都市間走行燃料消費率（燃料 CNG:km/Nm³、LNG:km/kg）

α : 都市間走行割合（%）

18. アイドリングストップシステム付きの重量車燃料消費率の算出

アイドリングストップシステム付きの重量車燃料消費率の算出は、別添41Ⅲの18.の規定によること。なお、同規定中17.、別紙4、別紙5及び別紙6はそれぞれ本規定の17.、別紙4、別紙5及び別紙6に読み替えるものとする。

19. 測定値及び計算値の末尾処理

19.1. データ処理に用いる測定値及びデータ処理の過程における計算値は、特に指示のない限り四捨五入等の末尾処理を行わないものとする。

19.2. 各付表の記入にあたっての末尾処理は別表2により行うものとする。

19.3. 自動変速機試験記録、空気抵抗計測に関する試験成績、タイヤ転がり抵抗算出記録及び機械式自動変速機(AMT)を備えた車両のシフト位置の各付表の記入にあたっての末尾処理は、TRIAS 08-J041(1)-01の別表により行うものとする。

20. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、TRIAS 08-J041(1)-01の3.の規定によること。なお、同規定3.4.、別紙6及び各付表はそれぞれ本規定の20.1.、別紙6及び各付表に読み替えるものとする。

20.1. 付表1の燃料の密度欄には、使用燃料の273K {0℃}、101.3kPaの状態における1m³

当たりの密度 (kg/Nm³) を記入すること。

- 20.2. 自動変速機試験記録、空気抵抗計測に関する試験成績、タイヤ転がり抵抗算出記録及び機械式自動変速機 (AMT) を備えた車両のシフト位置の各付表については、TRIAS 08-J041 (1)-01 に規定される付表を使用すること。

別紙 1

試験燃料

試験に使用する燃料は、別添41 I の別紙1-3に規定する性状を有するものとする。

別紙2

都市内走行モード

都市内走行モードは、別添41 I の別紙2に規定するJE05モードとする。

別紙3

都市間走行モード

都市間走行モードは、細目告示第10条第1表に掲げる縦断勾配付き80km毎時定速モードとする。

別紙 4

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム

(手動変速機を備えた車両用)

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム(手動変速機を備えた車両用)は、別添41Ⅲの別紙4の規定によること。ただし、同規定の1.1.、1.13.及び2.の規定に替えて、本別紙の1.1.、1.2.及び2.の規定を適用するものとする。

1.1. 変換アルゴリズムについて

自動車及びエンジンの諸元に関する下記の情報を入力することにより、時間ごとの速度からなる運転条件を時間ごとのエンジン回転速度及び軸トルクからなる運転条件に変換する。

- ・空車時車両重量 (kg)、最大積載重量 (kg)、乗車定員 (人)
- ・全高 (m)、全幅 (m)
- ・アイドリングエンジン回転速度 (rpm)、最高出力エンジン回転速度 (rpm)、有負荷最高エンジン回転速度 (rpm)
- ・タイヤ動的負荷半径 (m)
- ・発進ギヤ段
- ・変速機、終減速機、ギヤ比及びギヤ段数
- ・全負荷運転している状態の軸トルク (N・m)
- ・アイドリングを含む各エンジン回転速度及び軸トルクにおける燃料消費量 (kg/h)
- ・アイドリングストップシステム：装備の有無、アイドル状態から作動までの時間、都市内モード開始時の作動の有無、都市内モード開始時の作動時間、車両発進時のエンジン始動タイミング

1.2. 燃料消費率の計算

得られた1秒毎のエンジン回転数及び軸トルクにおける燃料消費量は、燃料消費量データから区分三次エルミート補間により求め、次式により都市内走行モード燃料消費率及び都市間走行モード燃料消費率を計算する。なお、軸トルクがエンジン摩擦トルク以下の場合は、燃料消費量はゼロとする。また、都市内走行モードを、次に掲げる運転操作で走行した際に、アイドリングストップシステムの作動中については、エンジンが停止するとみなされる期間の燃料消費量はゼロとする。

- (1) アイドリング運転のときは、変速機の変速位置を中立としてアクセルペダルは操作しない状態とし、アイドリング運転から加速運転に移るときは、その5秒前に変速位置を1.5. で指定された発進段とする運転操作とすること。

$$\text{燃料消費率 (km/kg)} = \frac{\text{走行距離 (km)}}{\sum_{t=\text{start}}^{\text{end}} \text{F. C. (t)}}$$

F. C. : 瞬時燃料消費量 (kg/s)

2. 重量車燃料消費率計算用プログラム

重量車燃料消費率計算用プログラムは、国土交通省ホームページに掲載するもの又はこれと同等のものを使用すること。なお、本規定では都市内走行補正係数Kf1及び都市間走行補正係数Kf2は用いないため1を入力すること。また、燃料消費量L/hはkg/h、燃料消費率km/Lはkm/kgに読み替えること。

別紙5

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム

(機械式自動変速機を備えた車両用)

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム（機械式自動変速機を備えた車両用）は、別添41Ⅲの別紙5の規定によること。ただし、同規定の1.1.、1.8.及び2.の規定に替えて、本別紙の1.1.、1.2.及び2.の規定を適用するものとする。

1.1. 変換アルゴリズムについて

自動車及びエンジンの諸元に関する下記の情報を入力することにより、時間ごとの速度からなる運転条件を時間ごとのエンジン回転速度及び軸トルクからなる運転条件に変換する。

- ・空車時車両重量 (kg)、最大積載重量 (kg)、乗車定員 (人)
- ・全高 (m)、全幅 (m)
- ・アイドリングエンジン回転速度 (rpm)、最高出力エンジン回転速度 (rpm)、有負荷最高エンジン回転速度 (rpm)
- ・タイヤ動的負荷半径 (m)
- ・発進ギヤ段
- ・変速機、終減速機、ギヤ比及びギヤ段数

- ・全負荷運転している状態の軸トルク (N・m)
- ・アイドリングを含む各エンジン回転速度及び軸トルクにおける燃料消費量 (kg/h)
- ・機械式自動変速機シフト位置
- ・発進クラッチ接時の正規化エンジン回転速度
- ・停車クラッチ断時の正規化エンジン回転速度
- ・最低正規化エンジン回転速度
- ・アイドリングストップシステム：装備の有無、アイドル状態から作動までの時間、都市内モード開始時の作動の有無、都市内モード開始時の作動時間、車両発進時のエンジン始動タイミング

1.2. 燃料消費率の計算

得られた1秒毎のエンジン回転数及び軸トルクにおける燃料消費量は、燃料消費量データから区分三次エルミート補間により求め、次式により都市内走行モード燃料消費率、都市間走行モード燃料消費率を計算する。なお、軸トルクがエンジン摩擦トルク以下の場合は、燃料消費量はゼロとする。また、都市内走行モードを、次に掲げる運転操作で走行した際に、アイドリングストップシステムの作動中については、エンジンが停止するとみなされる期間の燃料消費量はゼロとする。

- (1) 発進時にクラッチ操作を必要としないものは、変速位置をドライブ位置とし、変速操作は行わない運転操作とすること。
- (2) 発進時にクラッチ操作が必要なものは、アイドリング運転のときは、変速機の変速位置をドライブ位置としてアクセルペダルは操作しない状態とし、アイドリング運転から加速運転に移るときは、その5秒前にクラッチペダルを踏む運転操作とすること。

$$\text{燃料消費率 (km/kg)} = \frac{\text{走行距離 (km)}}{\sum_{t=\text{start}}^{\text{end}} \text{F. C. (t)}}$$

F. C. : 瞬時燃料消費量 (kg/s)

2. 重量車燃料消費率計算用プログラム

重量車燃料消費率計算用プログラムは、国土交通省ホームページに掲載するもの又はこれと同等のものを使用すること。なお、本規定では都市内走行補正係数Kf1及び都市間走行補正係数Kf2は用いないため1を入力すること。また、燃料消費量L/hはkg/h、燃料消費率km/Lはkm/kgに読み替えること。

別紙6

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム

(トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用)

重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム(トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用)は、別添41Ⅲの別紙6の規定によること。ただし、同規定の1.1.、1.12.及び2.の規定に替えて、本別紙の1.1.、1.2.及び2.の規定を適用するものとする。

1.1. 変換アルゴリズムについて

本アルゴリズムは、以下に示す自動車、エンジン、トルクコンバータ及び自動変速機の各諸元を入力することにより、1秒ごとの速度からなる運転条件をエンジン回転速度及び軸トルクからなる運転条件に変換する。

- ・空車時車両重量 (kg)、最大積載重量 (kg)、乗車定員 (人)
- ・全高 (m)、全幅 (m)
- ・タイヤ動的負荷半径 (m)
- ・アイドリングエンジン回転速度 (rpm)、最高出力エンジン回転速度 (rpm) 及び有負荷最高エンジン回転速度 (rpm)
- ・アイドリングを含む各エンジン回転速度及び軸トルクにおけるアクセル開度 (%)
- ・アイドリングを含む各エンジン回転速度及び軸トルクにおける燃料消費量 (kg/h)
- ・トルクコンバータのトルク比、容量係数
- ・オイルポンプ損失トルク
- ・変速機、終減速機、ギヤ比及びギヤ段数
- ・変速マップ、ロックアップマップ
- ・アイドリングストップシステム：装備の有無、アイドル状態から作動までの時間、都市内モード開始時の作動の有無、都市内モード開始時の作動時間、車両発進時のエンジン始動タイミング
- ・ニュートラルアイドル制御：装備の有無等、作動時の速度比

1.2. 燃料消費率の計算

得られた1秒毎のエンジン回転数及び軸トルクにおける燃料消費量を燃費マップから区分三次エルミート補間により求め、次式により都市内走行モード燃料消費率、都市間走行モード燃料消費率を計算する。なお、軸トルクがエンジン摩擦トルク以下の場合は、燃料消費量はゼロとする。また、都市内走行モードを、変速位置をドライブ位置とし、変速操作は行わない運転操作で走行した際に、アイドリングストップシステムの作動中については、エンジンが停止するとみなされる期間の燃料消費量はゼロとする。また、ニュートラルアイドル機構を有する場合は、作動を考慮し計算を行うこと。

$$\text{燃料消費率 (km/kg)} = \frac{\text{走行距離 (km)}}{\sum_{t=\text{start}}^{\text{end}} \text{F. C. (t)}}$$

F. C. (t) : 瞬時燃料消費量 (kg/s)

2. 重量車燃料消費率計算用プログラム

重量車燃料消費率計算用プログラムは、国土交通省ホームページに掲載するもの又はこれと同等のものを使用すること。なお、本規定では都市内走行補正係数Kf1及び都市間走行補正係数Kf2は用いないため1を入力すること。また、燃料消費量L/hはkg/h、燃料消費率km/Lはkm/kgに読み替えること。

別紙7

車両総重量3.5t超の自動車に係る燃料消費率測定における標準車両諸元及び都市間走行割合
車両総重量3.5t超の自動車に係る燃料消費率測定における標準車両諸元及び都市間走行割合は、別添41Ⅲの別紙7の規定によること。

別紙8

試験燃料の密度計算方法

算出に使用する各値は次表に掲げるとおりとする。

成分 [vol%]	分子量
メタン CH ₄	16.04
エタン C ₂ H ₆	30.07
プロパン C ₃ H ₈	44.10
ブタン C ₄ H ₁₀	56.12
ペンタン C ₅ H ₁₂	72.15
窒素 N ₂	26.02
二酸化炭素 CO ₂	44.01

試験時燃料密度計算方法

$$\rho_a = (\text{CH}_4 \text{分子量} \times \text{CH}_4 \text{体積比率} + \text{C}_2\text{H}_6 \text{分子量} \times \text{C}_2\text{H}_6 \text{体積比率} + \text{C}_3\text{H}_8 \text{分子量} \times \text{C}_3\text{H}_8 \text{体積比率} \\ + \text{C}_4\text{H}_{10} \text{分子量} \times \text{C}_4\text{H}_{10} \text{体積比率} + \text{C}_5\text{H}_{12} \text{分子量} \times \text{C}_5\text{H}_{12} \text{体積比率} + \text{N}_2 \text{分子量} \times \text{N}_2 \text{体積比率} \\ + \text{CO}_2 \text{分子量} \times \text{CO}_2 \text{体積比率}) / 100 / 22.4$$

各成分の分子量は表から選定し、体積比率は試験時の値とする。

別表1 試験エンジンの付属装置

付属装置	取扱内容
吸気予熱装置	吸気予熱装置を備えた吸気装置にあつては、当該予熱装置を作動させない状態において試験を行うことができる。
空気清浄器 吸気消音器 空気流量計	空気清浄器、吸気消音器又は空気流量計が実車装備状態で取り付けられない場合は、外部装置により試験を行うことができる。この場合、当該装置は最高出力時エンジン回転速度で全負荷運転している状態で、実車装備状態と比べて、空気清浄器（外部装置を用いる場合は、空気清浄器に相当するもの）の下流約0.15mの位置又は自動車製作者等が指定した位置において測定した吸入空気圧力の差が±0.3kPa以下であること。
吸気装置 吸気マニホールド ブローバイガス還元装置 速度抑制装置	—
排気管 排気消音器 テール管	排気管、排気消音器又はテール管が実車装備状態で取り付けられない場合は、外部装置により試験を行うことができる。この場合、当該装置は最高出力時エンジン回転速度で全負荷運転している状態で、実車装備状態と比べて、排気マニホールド出口（過給機を備えた試験エンジンにあつては、過給機出口）の下流約0.15mの位置又は自動車製作者等が指定した位置において測定した排気圧力の差が±1.0kPa以下であること。
排気ブレーキ	排気ブレーキの絞り弁は実車装備状態での作動と同じ状態にすること。
排気装置 排気マニホールド 排気後処理装置	—
燃料ポンプ	燃料流量の測定を円滑に行うため、必要に

	<p>応じ、燃料供給圧力の調整を行うことができる。</p>
<p>燃料供給装置 プレフィルタ フィルタ 気化器 インジェクタ 減圧器 蒸発器 混合器 噴射ポンプ 高圧管 噴射ノズル</p>	<p>—</p>
<p>放熱器</p>	<p>放熱器は外部装置に置き換えることができる。なお、放熱器にシャッターが装備されている場合は、全開に固定すること。</p>
<p>ファン</p>	<p>動力源との接続を断つことができる構造のファンにあつては接続を断つ状態とし、滑りを発生する機構を有するファンにあつては滑りを最大にした状態とすること。また、ファンが取り付けられない場合は、ファンの消費動力を測定し、別紙2の都市内走行モード及び別紙3の都市間走行モードにおける軸出力を補正すること。</p>
<p>ファンカウル</p>	<p>放熱器を外部装置に置き換える場合は、ファンカウルを取り外すことができる。</p>
<p>サーモスタット</p>	<p>冷却液温度の管理のため、必要に応じ、サーモスタットを全開の状態に固定することができる。</p>
<p>冷却装置 循環ポンプ</p>	<p>—</p>
<p>潤滑油冷却器</p>	<p>—</p>
<p>電気装置</p>	<p>発電機出力は、試験エンジンの運転に必要な最小出力とすること。なお、蓄電池を接続する場合は、充電状態の良好なものを使用す</p>

	ること。
電子制御装置	—
給気冷却器	必要に応じ、圧力損失及び温度降下が給気冷却器と同等な外部装置に置き換えることができる。給気冷却器の冷媒温度は288K以上のこと。当該装置は最高出力時エンジン回転速度で全負荷運転している状態で、実車装備状態と比べて、給気冷却器出口の空気温度の差が±5K以下であること。
過給装置 過給機 冷却剤流量調節装置 冷却剤ポンプ、ファン	—
後処理装置等	排気管、排気消音器又はテール管を外部装置に置き換えて試験を行う場合、排気後処理装置の上流側の管径の4倍以上の長さに相当する排気管部分は、実車装備状態での排気管径と同じであること。また、マッピングトルク曲線の測定及び暖機運転においては、排気後処理装置を当該装置に相当する構造物に置き換えることができる。
EGR装置 酸化、三元触媒 二次空気供給装置 DPF等	—
変速機 減速機	変速機及び減速機は取り外すこと。なお、変速機及び減速機を取り外すことにより運転ができない試験エンジン又はエンジンダイナモメータとの接続に支障をきたす試験エンジンについては、変速比、減速比又は伝達効率の明らかな変速機又は減速機を取り付けることができる。また、試験エンジンとエンジンダイナモメータの切り離しのためのクラッチ機構を用いることができる。
動力伝達装置	—

その他の付属装置	パワーステアリング等、試験エンジンの運転に必要な付属装置は、原則として取り外すこと。なお、取り外せない場合は、当該装置の消費動力を測定し、別紙2の都市内走行モード及び別紙3の都市間走行モードにおける軸出力に加えることができる。
----------	---

別表 2 試験の記録及び成績表の末尾処理

項 目	末尾処理
◎試験エンジン	
最高出力	諸元表記載値(kW/min ⁻¹ {rpm})
最大トルク	諸元表記載値(N・m/min ⁻¹ {rpm})
総排気量	諸元表記載値(L)
アイドリングエンジン回転速度	整数位まで記載(min ⁻¹ {rpm})
最高出力時エンジン回転速度	諸元表記載値(min ⁻¹ {rpm})
有負荷最高エンジン回転速度	整数位まで記載(min ⁻¹ {rpm})
◎燃料及び潤滑油粘度	
密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載(kg/Nm ³)
体積膨張率	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載(K ⁻¹ 又は°C ⁻¹)
潤滑油	SAE 粘度グレードを記載
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録	
吸入空気圧力	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載(kPa)
排気圧力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(kPa)
給気冷却器出口の温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(K 又は°C)
◎車両諸元等	
空車時車両重量(W ₀)	整数位まで記載(kg)
最大積載重量	整数位まで記載(kg)
乗車定員	整数位まで記載(人)
全高	小数第 3 位まで記載(m)
全幅	小数第 3 位まで記載(m)

タイヤ動的負荷半径(r)	小数第 3 位まで記載 (m)
ギヤ段数	整数位まで記載 (段)
発進ギヤ段	整数位まで記載 (段)
変速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
副変速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
V1000	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (km/h)
エンジン停止までの待ち時間	整数位まで記載 (s)
車両発進時始動タイミング	整数位まで記載 (s)
都市内走行開始時アイドリングストップ時間	整数位まで記載 (s)
◎燃料消費率のシミュレーション結果	
都市内走行燃料消費率 (E_{uc}) 過渡補正前	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (燃料 CNG: km/Nm ³ 、LNG: km/kg)
都市内走行燃料消費率 (E_u) 過渡補正後	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (燃料 CNG: km/Nm ³ 、LNG: km/kg)
都市間走行燃料消費率 (E_h)	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (燃料 CNG: km/Nm ³ 、LNG: km/kg)
重量車燃料消費率 (E)	有効数字 6 桁目を四捨五入し、5 桁目まで記載 (燃料 CNG: km/Nm ³ 、LNG: km/kg)
◎マッピングトルク曲線、エンジン摩擦トルク及びエンジン燃費マップの記録	
試験室内大気圧 (P_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
試験室内乾球温度 (θ_1)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は°C)
試験室内湿球温度 (θ_2)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は°C)
大気条件係数 (F)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
吸入空気温度 (T_a)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は°C)
試験室内相対湿度 (U)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)
試験室内水蒸気圧 (P_w)	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (kPa)
エンジン回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (min)

	$^{-1}\{\text{rpm}\}$)
エンジントルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N・m)
エンジン摩擦トルク	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N・m)
燃料消費量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載 (kg/h)

付表 1

Attached Table 1

燃料消費率の試験記録及び成績 (天然ガス重量車)

Fuel Consumption Rate Test Data Form (Heavy-Duty Natural Gas Vehicles)

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

◎試験自動車

Test Vehicle

車名・型式

Make・Type

◎試験エンジン

Test engine

エンジン型式

Engine type

最高出力

Maximum Output

総排気量

Total displacement

アイドリングエンジン回転速度

Engine idling speed

最高出力時エンジン回転速度

Engine speed at maximum output

有負荷最高エンジン回転速度

Maximum full load engine speed

エンジン番号

Engine No.

最大トルク

Maximum torque

気筒数、サイクル

No. of cylinder, cycle

$\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

$\text{N}\cdot\text{m}/\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

L

$\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

$\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

$\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

◎燃料及び潤滑油粘度

Fuel and lubricating oil viscosity

燃料

密度

体積膨張率

Fuel

Density

kg/Nm^3

Volume expansion rate

$\text{K}^{-1}(\text{C}^{-1})$

潤滑油

Lubricating oil

◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録

Record of intake air pressure, exhaust pressure, etc

吸入空気圧力

排気圧力

Intake air pressure

kPa

Exhaust pressure

kPa

給気冷却器出口の温度

Air temperature at intercooler outlet

K($^{\circ}\text{C}$)

◎車両諸元等

Vehicle specification, etc

○燃費区分

Category

貨物自動車(トラクタ、トラック等)No.

Truck(tractor-trailer, others)No.

乗用自動車(路線バス、一般バス)No.

Bus(regular-route bus, others)No.

○車両諸元

Vehicle specification

空車時車両重量(W_0)

Vehicle curb mass

kg

最大積載重量

Payload

kg

乗車定員

人

Passenger capacity

persons

全高		全幅	
Overall height	m	Overall width	m
タイヤ動的負荷半径(r)			
Dynamic tire radius	m		

○変速機

Transmission

手動変速機 トルコン付自動変速機 機械式自動変速機

Manual transmission Automatic transmission with torque converter Automated manual transmission

変速機型式

Transmission type

主変速機	ギヤ段数	発進ギヤ段
Main transmission	No. of gears	Start gear
ギヤ比	1 速	2 速
Gear ratio	1st	2nd
	3 速	4 速
	3rd	4th
	5 速	6 速
	5th	6th
	7 速	8 速
	7th	8th
	9 速	10 速
	9th	10th

副変速機	ギヤ段数
Auxiliary transmission	No. of gears
ギヤ比	(H) (L)
Gear ratio	High Low

終減速機ギヤ比

Final gear ratio

V1000 km/h

○アイドリングストップシステム

Start-Stop System

アイドリングストップシステム付

アイドリングストップシステム無

Use Start-Stop System

Not-Use Start-Stop System

エンジン停止までの待ち時間

車両発進時始動タイミング

Engine stop wait time s Engine start timing s

都市内走行モード開始時アイドリングストップ有無

Start-Stop System at JE05 start

都市内走行モード開始時アイドリングストップ作動時間

Start-Stop Time at JE05 start s

◎燃料消費率のシミュレーション結果

Simulated fuel economy

○燃料消費率(LNG)

Fuel economy (LNG)

都市内走行燃料消費率(E_{uc}) 過渡補正前

都市内走行燃料消費率(E_c) 過渡補正後

JE05 fuel economy(uncorrect) km/kg

JE05 fuel economy(correct) km/kg

都市間走行燃料消費率(E_h)

Intercity highway fuel economy km/kg

都市間走行割合(α)

Intercity highway ratio %

$$\text{重量車燃料消費率}(E) = \frac{1}{\frac{1 - \alpha/100}{E_u} + \frac{\alpha/100}{E_h}}$$

Heavy-duty motor vehicle fuel economy km/kg

○燃料消費率(CNG)

Fuel economy (CNG)

都市内走行燃料消費率(E_{uc}) 過渡補正前

都市内走行燃料消費率(E_c) 過渡補正後

JE05 fuel economy(uncorrect) km/Nm³

JE05 fuel economy(correct) km/Nm³

都市間走行燃料消費率(E_h)

Intercity highway fuel economy km/Nm³

都市間走行割合(α)

Intercity highway ratio %

$$\text{重量車燃料消費率}(E) = \frac{1}{\frac{1 - \alpha/100}{E_u} + \frac{\alpha/100}{E_h}}$$

Heavy-duty motor vehicle fuel economy km/Nm³

備考

Remarks

付表 2

Attached Table 2

マッピングトルク曲線測定記録 (天然ガス重量車)
Mapping Curve Measurement Record (Heavy-Duty Natural Gas Vehicles)

◎マッピングトルク曲線測定 (手動変速機又は機械式自動変速機を備えた車両用)

Mapping Torque Curve Measurement for MT or AMT vehicle

運転開始時刻 月 日 時 分

Operation start time M. D. H. M.

試験室内大気圧 (P_a) Atmospheric pressure at test room _____ kPa	吸入空気温度 (T_a) Intake air temperature _____ K(°C)
試験室内乾球温度 (θ_1) Dry-bulb temperature at test room _____ K(°C)	試験室内相対湿度 (U) Relative humidity at test room _____ %
試験室内湿球温度 (θ_2) Wet-bulb temperature at test room _____ K(°C)	試験室内水蒸気圧 (P_w) Water vapor pressure at test room _____ kPa
大気条件係数 (F) Atmospheric condition factor _____	

○マッピングトルク曲線の測定結果

Measured Results of Mapping Torque Curve

最低エンジン回転速度

Minimum mapping speed _____ $\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

最高エンジン回転速度

Maximum mapping speed _____ $\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

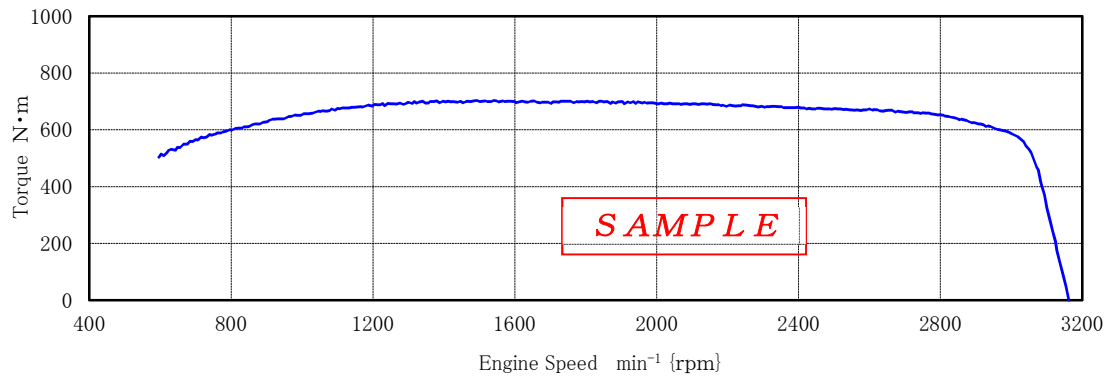
最高エンジン回転速度時のエンジンの状態:

Engine condition at maximum mapping speed:

- 測定された最高出力時の回転速度の 105%エンジン回転速度
Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power
- 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し 3%の降下が生じたエンジン回転速度
Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power
- 測定された無負荷最高エンジン回転速度
Measured maximum engine speed under no load
- マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度
Engine speed at which mapping torque has dropped to zero

○マッピングトルク曲線図

Mapping Torque Curve



◎マッピングトルク曲線測定（トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用）

Mapping Torque Curve Measurement for AT vehicle

運転開始時刻 月 日 時 分
 Operation start time M. D. H. M.

試験室内大気圧 (P_a)
 Atmospheric pressure at test room
 _____ kPa

試験室内乾球温度 (θ_1)
 Dry-bulb temperature at test room
 _____ K(°C)

試験室内湿球温度 (θ_2)
 Wet-bulb temperature at test room
 _____ K(°C)

大気条件係数 (F)
 Atmospheric condition factor

吸入空気温度 (T_a)
 Intake air temperature
 _____ K(°C)

試験室内相対湿度 (U)
 Relative humidity at test room
 _____ %

試験室内水蒸気圧 (P_w)
 Water vapor pressure at test room
 _____ kPa

○マッピングトルク曲線の測定結果

Measured Results of Mapping Torque Curve

最低エンジン回転速度
 Minimum mapping speed _____ $\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

最高エンジン回転速度
 Maximum mapping speed _____ $\text{min}^{-1}\{\text{rpm}\}$

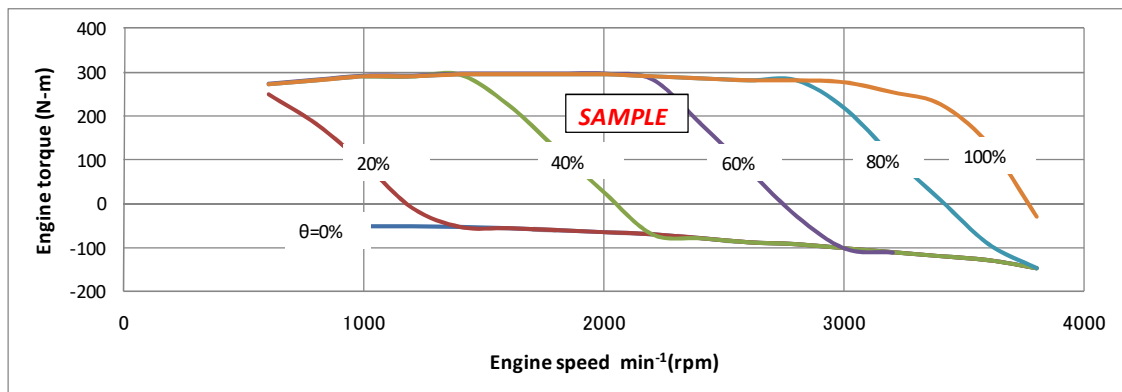
最高エンジン回転速度時のエンジンの状態：

Engine condition at maximum mapping speed:

- 測定された最高出力時の回転速度の 105%エンジン回転速度
 Engine speed equal to 105% of measured engine speed at which it produces maximum power
- 測定された最高出力時の回転速度を超え、同出力に対し3%の降下が生じたエンジン回転速度
 Engine speed that exceeds measured engine speed at which it produces maximum power and in which a drop of 3% has occurred in relation to the said power
- 測定された無負荷最高エンジン回転速度
 Measured maximum engine speed under no load
- マッピングトルクがゼロまで低下したエンジン回転速度
 Engine speed at which mapping torque has dropped to zero

○マッピングトルク曲線図

Mapping Torque Curve



付録1 重量車燃料消費率試験手順（手動変速機又は機械式自動変速機を備えた車両用）
重量車燃料消費率試験手順（手動変速機又は機械式自動変速機を備えた車両用）は、別添41Ⅲの付録1によること。

付録2 重量車燃料消費率試験手順（トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用）
重量車燃料消費率試験手順（トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用）は、別添41Ⅲの付録2によること。