

## 審査事務規程（交通研部分）の一部改正について

### 1. 審査事務規程 改正概要

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

1. 「審査事務規程」（平成28年4月1日 規程第2号） 別添1（試験規程（TRIAS））の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（4項目）

- ① TRIAS 17(2)-R135-01                      ポール側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第135号）
- ② TRIAS 38(3)-R150-01                      再帰反射試験（協定規則第150号（再帰反射材））
- ③ TRIAS 44(2)-J129-01                      後方視界看視装置試験
- ④ TRIAS 44(2)-J130-01                      後方視界看視装置取付装置等試験

(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（13項目）

- ① TRIAS 09-R030-01                      乗用車用空気入タイヤ試験（協定規則第30号）
- ② TRIAS 12-R078-04                      二輪車等の制動装置試験（協定規則第78号）
- ③ TRIAS 12-R131-03                      衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第131号）
- ④ TRIAS 12-R152-02                      乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第152号）
- ⑤ TRIAS 17-R134(1)-02                      圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験（協定規則第134号）
- ⑥ TRIAS 17(2)-R136(1)-02                      電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第136号（車両））
- ⑦ TRIAS 17(2)-R136(2)-02                      電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第136号（単品））
- ⑧ TRIAS 18-R127-03                      歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第127号）
- ⑨ TRIAS 21-R125-02                      直接前方視界試験（協定規則第125号）
- ⑩ TRIAS 25-R011-02                      とびらの開放防止試験（協定規則第11号）
- ⑪ TRIAS 32-R053-01                      二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験（協定規則第53号）
- ⑫ TRIAS 43(7)-R138-02                      車両接近通報装置試験（協定規則第138号）
- ⑬ 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等（22項目）

- ① TRIAS 02-001-01                      諸元測定試験
- ② TRIAS 08-J125-01                      車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験
- ③ TRIAS 08-J042GTR015-02                      燃料消費率試験（WLTCモード）
- ④ TRIAS 08-J042R154-01                      燃料消費率試験（協定規則第154号）
- ⑤ TRIAS 08-002-04                      燃料消費率試験（WLTCモード）
- ⑥ TRIAS 12-R013H-03                      乗用車の制動装置試験（協定規則第13H号）

⑦TRIAS 12-002-02	制動能力試験
⑧TRIAS 12-R140-02	横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）
⑨TRIAS 15-R034 (1)-02	自動車用燃料タンク試験（協定規則第 34 号（単品））
⑩TRIAS 15-R034 (2)-02	自動車用燃料タンク試験（協定規則第 34 号（車両））
⑪TRIAS 22 (4)-J034R025-01	頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号）
⑫TRIAS 31-J042R154-02	軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号）
⑬TRIAS 31-J044GTR002-01	二輪車排出ガス試験（世界統一技術規則第 2 号（WMTC））
⑭TRIAS 31-J048R154-01	車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）
⑮TRIAS 31-J049R154-01	燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）
⑯TRIAS 31-J117 (2)-01	燃料蒸発ガス試験（WMTC モード）
⑰TRIAS 31-J119-02	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験
⑱TRIAS 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
⑲TRIAS 43-J074R028-02	警音器の警報音発生装置試験
⑳TRIAS 44-J081-03	直前直左確認鏡試験
㉑TRIAS 44 (2)-R158-01	後退時車両直後確認装置試験（協定規則第 158 号）
㉒TRIAS 99-002-02	最高速度試験

2. その他、項ずれによる修正等所要の改正。

## 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 9 月 22 日国土交通省告示第 969 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 6 月 4 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 9 月 28 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 ～ 97	(略)		1 ～ 97	(略)	
	<u>98</u>	<u>ポール側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験(協定規則第135号)</u>		<u>(新設)</u>		
	<u>99</u> ～ <u>242</u>	(略)		<u>98</u> ～ <u>241</u>	(略)	(略)
	<u>243</u>	<u>再帰反射試験(協定規則第150号(再帰反射材))</u>		<u>(新設)</u>		
	<u>244</u> ～ <u>274</u>	(略)		<u>242</u> ～ <u>272</u>	(略)	(略)
	<u>275</u>	(略)		<u>273</u>	(略)	(6) <u>271</u> 及び(6) <u>272</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	<u>276</u> ～ <u>279</u>	(略)		<u>274</u> ～ <u>277</u>	(略)	(略)

新			旧		
	<u>280</u>	後方視界看視装置試験		<u>(新設)</u>	
	<u>281</u>	後方視界看視装置取付装置等試験		<u>(新設)</u>	
	<u>282</u> ～ <u>303</u>	(略)	(略)	<u>278</u> ～ <u>299</u>	(略)
(7) ～ (11)	(略)	(略)	(略)	(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 ～ 22	(略)	(略)
23	(略)	TRIAS 09-J002-0 <u>2</u>
24 ～ 65	(略)	(略)
66	(略)	TRIAS 15-R034(1)-0 <u>2</u>
67 ～ 76	(略)	(略)
77	(略)	TRIAS 17-R134(1)-0 <u>2</u>
78 ～ 97	(略)	(略)
98	<u>ポール側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 135 号)</u>	<u>TRIAS 17(2)-R135-01</u>
<u>99</u>	(略)	TRIAS 17(2)-R136(1)-0 <u>2</u>
<u>100</u>	(略)	TRIAS 17(2)-R136(2)-0 <u>2</u>
<u>101</u> ～ <u>114</u>	(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 ～ 22	(略)	(略)
23	(略)	TRIAS 09-J002-0 <u>1</u>
24 ～ 65	(略)	(略)
66	(略)	TRIAS 15-R034(1)-0 <u>1</u>
67 ～ 76	(略)	(略)
77	(略)	TRIAS 17-R134(1)-0 <u>1</u>
78 ～ 97	(略)	(略)
	<u>(新設)</u>	
<u>98</u>	(略)	TRIAS 17(2)-R136(1)-0 <u>1</u>
<u>99</u>	(略)	TRIAS 17(2)-R136(2)-0 <u>1</u>
<u>100</u> ～ <u>113</u>	(略)	(略)

新			旧		
<u>115</u>	(略)	TRIAS 18-R127-0 <u>3</u>	<u>114</u>	(略)	TRIAS 18-R127-0 <u>2</u>
<u>116</u> ～ <u>142</u>	(略)	(略)	<u>115</u> ～ <u>141</u>	(略)	(略)
<u>143</u>	(略)	TRIAS 22(4)- <u>J034</u> R025-01	<u>142</u>	(略)	TRIAS 22(4)-R025-01
<u>144</u> ～ <u>150</u>	(略)	(略)	<u>143</u> ～ <u>149</u>	(略)	(略)
<u>151</u>	(略)	TRIAS 25-R011-0 <u>2</u>	<u>150</u>	(略)	TRIAS 25-R011-0 <u>1</u>
<u>152</u> ～ <u>242</u>	(略)		<u>151</u> ～ <u>241</u>	(略)	
<u>243</u>	<u>再帰反射試験(協定規則第 150 号(再帰反射材))</u>	<u>TRIAS 38(3)-R150-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>244</u> ～ <u>279</u>	(略)	(略)	<u>242</u> ～ <u>277</u>	(略)	(略)
<u>280</u>	<u>後方視界看視装置試験</u>	<u>TRIAS 44(2)-J129-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>281</u>	<u>後方視界看視装置取付装置試験</u>	<u>TRIAS 44(2)-J130-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>282</u> ～ <u>308</u>	(略)	(略)	<u>278</u> ～ <u>304</u>	(略)	(略)

新	旧								
<p>TRIAS 02-001-01</p> <p style="text-align: center;">諸元測定試験</p> <p>1. ～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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・周辺監視装置（<u>当該自動車の最外側から（自動車の左右に備える場合にあっては、それぞれの側面において最外側からの突出量が最大となる突出の合計について）100mm を超える又は当該自動車の高さから 100mm を超える突出があるものを除く。</u>）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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・周辺監視装置（<u>当該自動車の最外側から（自動車の左右に備える場合にあっては、それぞれの側面において最外側からの突出量が最大となる突出の合計について）100mm を超える又は当該自動車の高さから 100mm を超える突出があるものを除く。</u>）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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・周辺監視装置（<u>当該自動車の最外側から（自動車の左右に備える場合にあっては、それぞれの側面において最外側からの突出量が最大となる突出の合計について）100mm を超える又は当該自動車の高さから 100mm を超える突出があるものを除く。</u>）を除く。）の基準面からの高さを測定する。</p> <p>3.4. ～4.2. (略)</p> <p>図 1～3 (略)</p> <p>付表 (略)</p>	<p>TRIAS 02-001-01</p> <p style="text-align: center;">諸元測定試験</p> <p>1. ～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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・<u>側面</u>周辺監視装置（<u>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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・<u>側面</u>周辺監視装置（<u>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・後方等確認装置・直前直左(右)鏡・たわみ式アンテナ・<u>側面</u>周辺監視装置（<u>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>3.4. ～4.2. (略)</p> <p>図 1～3 (略)</p> <p>付表 (略)</p>								
<p>TRIAS 08-J042GTR015-02</p> <p style="text-align: center;">燃料消費率試験 (WLTC モード)</p> <p>(略)</p> <p>別表 1</p> <p style="text-align: center;">測定値及び計算値の桁表記</p> <table border="1" data-bbox="165 1283 1093 1407"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>純電気航続距離 (PER)</td> <td>小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)</td> </tr> </table>	(略)		純電気航続距離 (PER)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)	<p>TRIAS 08-J042GTR015-02</p> <p style="text-align: center;">燃料消費率試験 (WLTC モード)</p> <p>(略)</p> <p>別表 1</p> <p style="text-align: center;">測定値及び計算値の桁表記</p> <table border="1" data-bbox="1137 1283 2065 1407"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>純電気航続距離 (PER)</td> <td>小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)</td> </tr> </table>	(略)		純電気航続距離 (PER)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)
(略)									
純電気航続距離 (PER)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)								
(略)									
純電気航続距離 (PER)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)								

新		旧	
<u>一充電電力消費量 (Eac)</u>	<u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (kWh)</u>	<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>
(略)		(略)	
(略)		(略)	
試験帳票 Test Report		試験帳票 Test Report	
(略)		(略)	
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)	:
<u>タイヤ空気圧 [kPa]</u> Tyre pressure	:	空気圧 [kPa] Tyre pressure	:
(略)		(略)	
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	
(略)	:	(略)	:
f2 [N/(km/h) <sup>2</sup> ]	:	f2 [N/(km/h) <sup>2</sup> ]	:
(略)	:	(略)	:
(略)		(略)	
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	

新		旧	
(略)	:	(略)	:
f2 [N/(km/h) <sup>2</sup> ]	:	f2 [N/(km/h) <sup>2</sup> ]	:
(略)	:	(略)	:
(略)		(略)	
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	
<u>2.1.1.5.1.1. 一充電電力消費量 Eac</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>		<u>(新設)</u>	
<u>一充電電力消費量 Eac [kWh]</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>			
2.1.1.5.1.2. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC (略)		2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC (略)	
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 [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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand <u>over a complete</u> <u>WLTC</u>	:
(略)	:	(略)	:
(略)		(略)	



新	旧																
<p>2.3.1. 車両H Vehicle High</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤ型式 <u>Tyre type</u></td> <td>: 前軸 Front 後軸 Rear</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧 [kPa] <u>Tyre pressure</u></td> <td>: 前軸 Front 後軸 Rear</td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(略)		タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear	(略)	:	タイヤ空気圧 [kPa] <u>Tyre pressure</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear	<p>2.3.1. 車両H Vehicle High</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤ型式 <u>Type</u></td> <td>: 前軸 Front 後軸 Rear</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧 <u>Pressure</u></td> <td>: 前軸 Front 後軸 Rear</td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(略)		タイヤ型式 <u>Type</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear	(略)	:	タイヤ空気圧 <u>Pressure</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear
(略)																	
タイヤ型式 <u>Tyre type</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear																
(略)	:																
タイヤ空気圧 [kPa] <u>Tyre pressure</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear																
(略)																	
タイヤ型式 <u>Type</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear																
(略)	:																
タイヤ空気圧 <u>Pressure</u>	: 前軸 Front 後軸 Rear																
<p>TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第 154 号）</p> <p>別表 1 測定値及び計算値の桁表記</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>純電気航続距離（PER）</td> <td>小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）</td> </tr> <tr> <td><u>一充電電力消費量（Eac）</u></td> <td><u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（kWh）</u></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(略)		純電気航続距離（PER）	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）	<u>一充電電力消費量（Eac）</u>	<u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（kWh）</u>	(略)		<p>TRIAS 08-J042R154-01 燃料消費率試験（協定規則第 154 号）</p> <p>別表 1 測定値及び計算値の桁表記</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>純電気航続距離（PER）</td> <td>小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）</td> </tr> <tr> <td><u>(新設)</u></td> <td><u>(新設)</u></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(略)		純電気航続距離（PER）	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）	<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>	(略)	
(略)																	
純電気航続距離（PER）	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）																
<u>一充電電力消費量（Eac）</u>	<u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（kWh）</u>																
(略)																	
(略)																	
純電気航続距離（PER）	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（km）																
<u>(新設)</u>	<u>(新設)</u>																
(略)																	

新	旧																				
<p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)</p> <p>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</p> <p><u>2.1.1.5.1.1. 一充電電力消費量 Eac</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u></p> <table border="1" data-bbox="197 628 1050 703"> <tr> <td><u>一充電電力消費量 Eac [kWh]</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u></td> <td></td> </tr> </table> <p>2.1.1.5.1.2. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC</p> <p>(略)</p> <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" data-bbox="181 971 1099 1200"> <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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	<u>一充電電力消費量 Eac [kWh]</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>		(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	:		(略)	:		<p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2.1.1.5. 電力消費率 (該当する場合) ELECTRIC CONSUMPTION (IF APPLICABLE)</p> <p>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</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC</p> <p>(略)</p> <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" data-bbox="1146 962 2069 1203"> <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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand <u>over</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(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 <u>over</u>	:		(略)	:	
<u>一充電電力消費量 Eac [kWh]</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>																					
(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	:																				
(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 <u>over</u>	:																				
(略)	:																				
<p>TRIAS 08-002-04</p> <p>燃料消費率試験 (WLTC モード)</p> <p>別表 1</p>	<p>TRIAS 08-002-04</p> <p>燃料消費率試験 (WLTC モード)</p> <p>別表 1</p>																				

新 測定値及び計算値の桁表記					旧 測定値及び計算値の桁表記				
(略)					(略)				
純電気航続距離 (PER)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)			純電気航続距離 (PER)		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km)		
<u>一充電電力消費量 (Eac)</u>		<u>小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (kWh)</u>			<u>(新設)</u>		<u>(新設)</u>		
(略)					(略)				
(略)					(略)				
4. 1. 1. 1.					4. 1. 1. 1.				
(略)					(略)				
表 5 最終的な充電維持ガス状排出量値の計算					表 5 最終的な充電維持ガス状排出量値の計算				
発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号	発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号
別添 42 II 別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別添 42 II 別紙 7、3 項から 3. 2. 2 項 (両項を含む)	$M_{i,CS,p,1}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$ , g/km.	1	別添 42 II 別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別添 42 II 別紙 7、3 項から 3. 2. 2 項 (両項を含む)	$M_{i,CS,p,1}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$ , g/km.	1
	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>	<u>(削除)</u>		<u><math>M_{CO_2,CS,p,1}</math></u> , g/km;	<u>フェーズ毎 CO<sub>2</sub> の REESS 電気エネルギー変化の補正</u> 別紙 8、4. 1. 1. 4 項又は 4. 1. 1. 5 項	<u><math>M_{CO_2,CS,p,1a}</math></u> , g/km;	<u>1a</u>
本表のステップ 1 からの出力。	$M_{i,CS,p,1}$ (g/km) $M_{CO_2,CS,p,1}$ (g/km)	充電維持サイクル合算値の計算： $M_{i,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO_2,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{CO_2,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ ここで、 $M_{i,CS,c,2}$ は、総サイクル全体の充電維持排出量結果である。 $M_{CO_2,CS,c,2}$ は、総サイクル全体の充電維持中の CO <sub>2</sub> 排出量結果である。 $d_p$ は、当該サイクルフェーズ p の走行距離である。	$M_{i,CS,c,2}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,c,2}$ , g/km.	2	本表のステップ 1 からの出力。	$M_{i,CS,p,1}$ (g/km) $M_{CO_2,CS,p,1a}$ (g/km)	充電維持サイクル合算値の計算： $M_{i,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO_2,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{CO_2,CS,p,1a} \times d_p}{\sum_p d_p}$ ここで、 $M_{i,CS,c,2}$ は、総サイクル全体の充電維持排出量結果である。 $M_{CO_2,CS,c,2}$ は、総サイクル全体の充電維持中の CO <sub>2</sub> 排出量結果である。 $d_p$ は、当該サイクルフェーズ p の走行距離である。	$M_{i,CS,c,2}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,c,2}$ , g/km.	2

新					旧				
本表のステップ 1 および 2 からの出力。	$M_{CO_2,CS,p,1}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,c,2}$ , g/km.	充電維持中の CO <sub>2</sub> 排出量の REESS 電気エネルギー変化の補正実施  別紙 8、4.1.1.2 項 <u>から</u> 4.1.1.5 項 <u>(両項を含む)</u>	<del><math>M_{CO_2,CS,p,3}</math></del> → <u>g/km;</u> $M_{CO_2,CS,c,3}$ , g/km.	3	本表のステップ 1 および 2 からの出力。	$M_{CO_2,CS,p,1}$ , g/km; $M_{CO_2,CS,c,2}$ , g/km.	<u>必要に応じ、総サイクル全体の</u> 充電維持中の CO <sub>2</sub> 排出量の REESS 電気エネルギー変化の補正実施 <u>補正を行う場合、</u> $M_{CO_2,CS,c,3} = \frac{\sum_p M_{CO_2,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ <u>補正</u> <u>を行わない場合</u> $M_{CO_2,CS,c,3} = M_{CO_2,CS,c,2}$  別紙 8、4.1.1.2 項 <u>又は</u> 4.1.1.3 項	$M_{CO_2,CS,c,3}$ , g/km.	3
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
4.1.1.3. (略) KC02：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>1</u> 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) である。					4.1.1.3. (略) KC02：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>2</u> 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) である。				
4.1.1.4. (略) KC02：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>1</u> 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) である。					4.1.1.4. (略) KC02：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>2</u> 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) である。				
4.1.1.5. (略) KC02, p：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>1</u> .2 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km)					4.1.1.5. (略) KC02, p：本別紙、付録 2 の 2.3. <u>2</u> .2 項による CO2 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km)				
(略)					(略)				
試験帳票 Test Report					試験帳票 Test Report				
(略)					(略)				
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				

新			旧				
(略)	:		(略)	:			
タイヤ空気圧 [kPa] Tyre pressure	:		タイヤ空気圧 [kPa] Tire pressure	:			
(略)			(略)				
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				
<u>2.1.1.5.1.1. 一充電電力消費量 Eac</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>			<u>(新設)</u>				
<u>一充電電力消費量 Eac [kWh]</u> <u>Electric energy of one charge Eac</u>							
2.1.1.5.1.2. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC			2.1.1.5.1.1. 電力消費率 EC Electric Consumption: EC				
(略)			(略)				
TRIAS 08-J125-01 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験			TRIAS 08-J125-01 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験				
(略)			(略)				
試験帳票 Test Report			試験帳票 Test Report				
(略)			(略)				
4. 記録項目検証試験結果 RECORD ITEM VERIFICATION TEST RESULTS			4. 記録項目検証試験結果 RECORD ITEM VERIFICATION TEST RESULTS				
(略)	:	対象:PHEV, EV Applicable:PHEV, EV	適 / 否 Pass / Fail	(略)	:	対象:PHEV, EV Applicable:PHEV, EV	適 / 否 Pass / Fail

新			旧						
毎秒電力量消費率 (Wh/s) Electricity consumption rate per second	:	対象:PHEV, EV Applicable:PHEV, EV	適 / 否 Pass / Fail	毎秒電力量消費率 ( <u>k</u> Wh/s) Electricity consumption rate per second	:	対象:PHEV, EV Applicable:PHEV, EV	適 / 否 Pass / Fail		
(略)	:	対象:全て Applicable:All	適 / 否 Pass / Fail	(略)	:	対象:全て Applicable:All	適 / 否 Pass / Fail		
(略)			(略)						
TRIAS 09-R030-01 乗用車用空気入タイヤ試験 (協定規則第 30 号) 1. ~3. (略) 別表 (略) 付表 Attached Table 乗用車用空気入タイヤの試験記録及び成績 Pneumatic Tyres for Passenger Motor Vehicles Test Data Record Form 協定規則第30号 Regulation No. 30 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe			TRIAS 09-R030-01 乗用車用空気入タイヤ試験 (協定規則第 30 号) 1. ~3. (略) 別表 (略) 付表 Attached Table 乗用車用空気入タイヤの試験記録及び成績 Pneumatic Tyres for Passenger Motor Vehicles Test Data Record Form 協定規則第30号 Regulation No. 30 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe						
<u>試験期日</u> Test date				<u>試験期日</u> 年 月 日		<u>試験場所</u>		<u>試験担当者</u>	
<u>試験場所</u> Test Site				Test date Y. M. D.		Test Site		Tested by	
<u>試験担当者</u> Tested by									
1.			1. <u>改訂番号</u>			<u>補足改訂番号</u>			
<u>改訂番号</u>				Series No.		<u>補足改訂番号</u>		Supplement No.	

新				旧		
<u>Series No.</u>		<u>Supplement No.</u>				
2. 試験タイヤ Test Tyre				2. 試験タイヤ Test Tyre		
<u>タイヤ製作者</u> <u>Manufacturer's name on the tyre</u>				<u>タイヤ製作者</u> <u>Manufacturer's name on the tyre</u>	<u>タイヤの呼び</u> <u>Tyre size designation</u>	<u>用途区分</u> <u>Category of use</u>
<u>タイヤの呼び</u> <u>Tyre size designation</u>						
<u>用途区分</u> <u>Category of use</u>				<u>トレッドパターン</u> <u>Tread pattern</u>	<u>チューブ付・チューブなし</u> <u>TUBE TYPE・TUBELESS</u>	<u>タイヤのリム組立形状「A」又は「U」での識別</u> <u>有(記号)・無</u>
<u>プロフェッショナルオフロードタイヤであるか</u> <u>For special use tyres, whether professional off-road tyre</u>	<u>Yes・No</u>					<u>Identification of tyre to rim fitment configuration, symbol "A" or "U"</u>
<u>トレッドパターン</u> <u>Tread pattern</u>						<u>Yes(Type )・No</u>
<u>構造</u> <u>Structure</u>				<u>特別な保護リブ又はバンド</u> <u>有・無</u>	<u>X</u> <u>Factor 'X'</u>	<u>測定リム及び試験リム</u> <u>Measuring rim and Test rim</u>
<u>拡張ラジアル構造を有するか</u> <u>the tyre have "Extended Radial Structure"</u>	<u>Yes・No</u>			<u>Having special protective ribs or bands</u>	<u>Yes・No</u>	
<u>チューブ付・チューブなし</u> <u>TUBE TYPE・TUBELESS</u>						
<u>タイヤのリム組立形状「A」又は「U」での識別</u> <u>Identification of tyre to rim fitment configuration, symbol "A" or "U"</u>	<u>Yes(Type )・No</u>					
<u>特別な保護リブ又はバンド</u> <u>Having special protective</u>	<u>Yes・No</u>					
<u>X</u> <u>Factor 'X'</u>						
<u>測定リム及び試験リム</u> <u>Measuring rim and Test rim</u>						

新		旧	
3. タイヤに表示する事項(全ての表示について協定規則30号3.4項の要件を満たしていること) Item marked on tyres(All indications must satisfy Regulation No.30 <a href="#">paragraph</a> 3.4)		3. タイヤに表示する事項(全ての表示について協定規則30号3.4項の要件を満たしていること) Item marked on tyres(All indications must satisfy Regulation No.30 <a href="#">Section</a> 3.4)	
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	Yes・No	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	Yes・No
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)	Yes・No	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)	Yes・No
タイヤサイズ記号 Tyre size designation	Yes・No	タイヤサイズ記号 Tyre size designation	Yes・No
タイヤの構造表示 Indication of tyre <a href="#">construction</a>	Yes・No	タイヤの構造表示 Indication of tyre <a href="#">structure</a>	Yes・No
ロードインデックス Load-capacity index	Yes・No	ロードインデックス Load-capacity index	Yes・No
タイヤの速度カテゴリー記号の表示 Indication of the tyre's speed category symbol	Yes・No	タイヤの速度カテゴリー記号の表示 Indication of the tyre's speed category symbol	Yes・No
スノータイヤの用途カテゴリーに分類される場合の表示 Indication when classified as "snow tyre" category	Yes・No	スノータイヤの用途カテゴリーに分類される場合の表示 Indication when classified as "snow tyre" category	Yes・No
タイヤが特殊用途のカテゴリーに分類される場合の表示 Indication when classified as "Special use tyre" category	Yes・No	タイヤが特殊用途のカテゴリーに分類される場合の表示 Indication when classified as "Special use tyre" category	Yes・No
タイヤがインナーチューブ無しで使用するように設計されている場合の表示 Indication if the tyre is designed for use without an inner tube	Yes・No	タイヤがインナーチューブ無しで使用するように設計されている場合の表示 Indication if the tyre is designed for use without an inner tube	Yes・No
強化タイヤである場合の表示 Indication if the tyre is a reinforced tyre	Yes・No	強化タイヤである場合の表示 Indication if the tyre is a reinforced tyre	Yes・No
タイヤの製造時期を示す表示 Indication of the date of manufacture of the tyre	Yes・No	タイヤの製造時期を示す表示 Indication of the date of manufacture of the tyre	Yes・No
リム取付けが標準構成と異なる場合の表示 Indication when the rim mounting is different from the standard configuration	Yes・No	リム取付けが標準構成と異なる場合の表示 Indication when the rim mounting is different from the standard configuration	Yes・No
応急用スペアタイヤ又はTタイプの応急用スペアタイヤの場合の表示 Indication of temporary use spare or T-type temporary use spare tyre	Yes・No	応急用スペアタイヤ又はTタイプの応急用スペアタイヤの場合の表示 Indication of temporary use spare or T-type temporary use spare tyre	Yes・No



新		旧	
ランフラットタイヤ又はセルフサポーティングタイヤの場合の表示 Indication of "Run flat" or "self supporting"	Yes・No	ランフラットタイヤ又はセルフサポーティングタイヤの場合の表示 Indication of "Run flat" or "self supporting"	Yes・No
<u>EMT(Extended Mobility Tyre)の場合の表示</u> <u>Indication of "EMT(Extended Mobility Tyre)"</u>	<u>Yes・No</u>	<u>(追加)</u>	
<u>拡張ラジアル構造を有する場合の表示</u> <u>Indication if the tyre have "Extended Radial Structure"</u>	<u>Yes・No</u>	<u>(追加)</u>	
協定規則30号附則3に基づく表示 Indication according to Annex 3 of Regulation No. 30	Pass・Fail	協定規則30号附則3に基づく表示 Indication according to Annex 3 of Regulation No. 30	Pass・Fail
4. タイヤの寸法 (計算値/附則5) Dimensions of tyres (Calculated/Annex5) 断面幅 Section width $(S) \text{ mm} = (S_1) \text{ mm} + (K) \times ((A) \text{ mm} - (A_1) \text{ mm})$ <u>※K=0.4 ただし、タイヤのリム組立形状がA又はUで識別されるものはK=0.6</u> 外径 Outer diameter $(D) \text{ mm} = (d) \text{ mm} + 2 \times (H) \text{ mm}$		4. タイヤの寸法 (計算値/附則5) Dimensions of tyres (Calculated/Annex5) 断面幅 Section width $(S) \text{ mm} = (S_1) \text{ mm} + (K) \times ((A) \text{ mm} - (A_1) \text{ mm})$ <u>(追加)</u> 外径 Outer diameter $(D) \text{ mm} = (d) \text{ mm} + 2 \times (H) \text{ mm}$	
5. (略)		5. (略)	
<u>6. トレッドパターンの要件</u> <u>Requirements for Tread pattern of a tyre</u>		<u>(新設)</u>	
<u>6. 1. 特殊用途タイヤ又はプロフェッショナルオフロードタイヤへの要件</u> <u>Requirement for special use tyre or professional off-road tyre</u>		<u>(新設)</u>	
<u>トレッド深さ</u> <u>a tread depth (mm)</u>		<u>Pass・Fail</u>	
<u>間隔比</u> <u>a void-to-fill ratio (%)</u>		<u>Pass・Fail</u>	
<u>最大速度</u> <u>a speed category (km/h)</u>		<u>Pass・Fail</u>	
<u>6. 2. トレッドウェアインジケータの要件</u> Requirements for tread wear indicators	Pass・Fail	<u>6. トレッドウェアインジケータの要件</u> Requirements for tread wear indicators	Pass・Fail
7. ~7.(1)(略)		7. ~7.(1)(略)	

新					旧					
(2) (略)					(2) (略)					
試験速度 Speed (km/h)	<u>(列削除)</u>	累計時間 Total (min)	試験室温度 Room temp (°C)		試験速度 Speed (km/h)	<u>ステップ時間 Step (min)</u>	累計時間 Total (min)	試験室温度 Room temp (°C)		
(3) (略)					(3) (略)					
試験速度 Speed (km/h)	<u>(列削除)</u>	累計時間 Total (min)	試験室温度 Room temp (°C)		試験速度 Speed (km/h)	<u>ステップ時間 Step (min)</u>	累計時間 Total (min)	試験室温度 Room temp (°C)		
(略)					(略)					
TRIAS 12-R013H-03 乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）					TRIAS 12-R013H-03 乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）					
1. ～3. (略)					1. ～3. (略)					
付表 1 (略)					付表 1 (略)					
付表 2-1					付表 2-1					
◎5. 2. 8. 1. ～◎5. 2. 19. (略)					◎5. 2. 8. 1. ～◎5. 2. 19. (略)					
◎5. 2. 20. 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置の追加要件 Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission					◎5. 2. 20. 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置の追加要件 Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission					
5.2.20.1. 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置試験の静的性能試験 Static performance test for the service braking system with electric control transmission					5.2.20.1. 電気式制御伝達装置をもつ主制動装置試験の静的性能試験 Static performance test for the service braking system with electric control transmission					
	操作力 Force applied to control [N]	ブレーキ圧力 Braking pressure [MPa] 前軸   後軸 Front axle   Rear axle		制動力 Braking force [N]		操作力 Force applied to control [N]	ブレーキ圧力 Braking pressure [MPa] 前軸   後軸 Front axle   Rear axle		制動力 Braking force [N]	Type-0 判定基準相当制動力 Braking force corresponding to the prescribed type-0 test [N]

新								旧							
		右 Right	左 Left	右 Right	左 Left					右 Right	左 Left	右 Right	左 Left		
(a)								(a)							
(b)								(b)							
(c)								(c)							
(a)	始動スイッチ ON 時 Propulsion system on/off control in the "On" ("Run") position							(a)	始動スイッチ ON 時 Propulsion system on/off control in the "On" ("Run") position						
(b)	始動スイッチ OFF 時、又はキー抜き取り時から <u>最初の 60 秒間</u> During the first 60 seconds after the propulsion system on/off control has been deactivated to the "Off" or "Lock" position and/or the ignition key has been removed							(b)	始動スイッチ OFF 時又はキー抜き取り時から <u>60 秒経過後</u> During the first 60 seconds after the propulsion system on/off control has been deactivated to the "Off" or "Lock" position and/or the ignition key has been removed						
(c)	<u>上記期間後、又は 60 秒間のうち 4 回目のブレーキ操作のいずれか早い時点から</u> After the period mentioned above, or as from the fourth brake application within the 60 second period, whichever occurs first							(c)	<u>(b)の状態から 60 秒経過後又は 60 秒以内に 1 回の制動操作後</u> After the period mentioned above, or as from the fourth brake application within the 60 second period, whichever occurs first						
5. 2. 20. 3. ～5. 2. 20. 7. (略)								5. 2. 20. 3. ～5. 2. 20. 7. (略)							
◎5. 2. 22. ～◎5. 2. 23. (略) 付表 2-2～付表 6-2 5. 3. 2 (略)								◎5. 2. 22. ～◎5. 2. 23. (略) 付表 2-2～付表 6-2 5. 3. 2 (略)							
5. 3. 3. 低 $\mu$ 路→高 $\mu$ 路 Low to High adhesion				Pass Fail	Pass Fail	Pass Fail	Pass Fail	5. 3. 3. 低 $\mu$ 路→高 $\mu$ 路 Low to High adhesion				Pass Fail	Pass Fail	Pass Fail	Pass Fail
	<u>(削除)</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>
(略)								(略)							
付表 7～8 (略)								付表 7～8 (略)							

新					旧				
TRIAS 12-R078-04 二輪車等の制動装置試験（協定規則第 78 号）					TRIAS 12-R078-04 二輪車等の制動装置試験（協定規則第 78 号）				
1. ～4. (略)					1. ～4. (略)				
別表 1 (略)					別表 1 (略)				
別表 2 (略)					別表 2 (略)				
付表 1 (略)					付表 1 (略)				
試験期日		試験場所		試験担当者	試験期日		試験場所		試験担当者
Test date		Test site		Tested by	Test date		Test site		Tested by
<u>※基準の適否の判断は原文(英文)に基づき行う為、日本語訳は参考として下さい。</u>					<u>(追加)</u>				
(略)					(略)				
別紙 1 (略)					別紙 1 (略)				
付表 2					付表 2				
Attach table 2					Attach table 2				
制動装置の要件及び耐久性（協定規則第 78 号 5.）					制動装置の要件及び耐久性（協定規則第 78 号 5.）				
Brake system requirements and durability (UNECE Regulation No. 78, 5.)					Brake system requirements and durability (UNECE Regulation No. 78, 5.)				
5. 1. ～5. 1. 16. (略)					5. 1. ～5. 1. 16. (略)				
5. 1. 17. (略)				Pass	5. 1. 17. (略)				Pass
				Fail					Fail
5. 1. 17. 1. (略)					5. 1. 17. 1. (略)				
5. 1. 17. 2. さらに、 <u>自動指令制動</u> や減速力を発生させる電気式回生制動システムを装備した車両の場合、制動信号は下記の規定に従って発生するものとする。					5. 1. 17. 2. さらに、 <u>アクセルコントロール解除時に減速力を発生させる電気式回生制動システム</u> を装備した車両の場合、制動信号は下記の規定に従って発生するものとする。				
In addition, in case of vehicles equipped with <u>automatically commanded braking and/or electric regenerative braking systems, which produces a retarding force (e.g. upon release of the accelerator control)</u> , the braking signal shall be generated also according to the following provisions :					In addition, in case of vehicles equipped with <u>electric regenerative braking systems, which produces a retarding force upon release of the accelerator control</u> , the braking signal shall be generated also according to the following provisions :				

新		旧											
<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> <u>自動指令制動/回生制動</u> による車両減速度 Vehicle deceleration by <u>automatically commanded braking</u> <u>and/or</u> regenerative braking </td> <td style="text-align: center;">           信号の発生 Signal generation </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <math>\leq 1.3 \text{ m/s}^2</math> </td> <td style="text-align: center;">           信号を発生してもよい The signal may be generated </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <math>&gt; 1.3 \text{ m/s}^2</math> </td> <td style="text-align: center;">           信号を発生しなければなら ない The signal shall be generated </td> </tr> </table> <p>ストップランプのフリッカー発生の原因となる信号の急速な変化を回避するために、適切な措置（例えば、ヒステリシスの切り替え、アベレージング、時間遅延）を講じるものとする。</p> <p>An appropriate measure (e.g. switch-of-hysteresis, averaging, time delay) shall be implemented in order to avoid fast changes of the signal resulting in flickering of the stop lamps.</p>	<u>自動指令制動/回生制動</u> による車両減速度 Vehicle deceleration by <u>automatically commanded braking</u> <u>and/or</u> regenerative braking	信号の発生 Signal generation	$\leq 1.3 \text{ m/s}^2$	信号を発生してもよい The signal may be generated	$> 1.3 \text{ m/s}^2$	信号を発生しなければなら ない The signal shall be generated	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">           回生制動による車両減速度 Vehicle deceleration by regenerative braking </td> <td style="text-align: center;">           信号の発生 Signal generation </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <math>\leq 1.3 \text{ m/s}^2</math> </td> <td style="text-align: center;">           信号は発生してもよい The signal may be generated </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <math>&gt; 1.3 \text{ m/s}^2</math> </td> <td style="text-align: center;">           信号は発生しなければなら ない The signal shall be generated </td> </tr> </table> <p>ストップランプのフリッカー発生の原因となる信号の急速な変化を回避するために、適切な措置（例えば、ヒステリシスの切り替え、アベレージング、時間遅延）を講じるものとする。</p> <p>An appropriate measure (e.g. switch-of-hysteresis, averaging, time delay) shall be implemented in order to avoid fast changes of the signal resulting in flickering of the stop lamps.</p>	回生制動による車両減速度 Vehicle deceleration by regenerative braking	信号の発生 Signal generation	$\leq 1.3 \text{ m/s}^2$	信号は発生してもよい The signal may be generated	$> 1.3 \text{ m/s}^2$	信号は発生しなければなら ない The signal shall be generated
<u>自動指令制動/回生制動</u> による車両減速度 Vehicle deceleration by <u>automatically commanded braking</u> <u>and/or</u> regenerative braking	信号の発生 Signal generation												
$\leq 1.3 \text{ m/s}^2$	信号を発生してもよい The signal may be generated												
$> 1.3 \text{ m/s}^2$	信号を発生しなければなら ない The signal shall be generated												
回生制動による車両減速度 Vehicle deceleration by regenerative braking	信号の発生 Signal generation												
$\leq 1.3 \text{ m/s}^2$	信号は発生してもよい The signal may be generated												
$> 1.3 \text{ m/s}^2$	信号は発生しなければなら ない The signal shall be generated												
<p>5.1.17.3. <u>信号の発生後、</u>信号は<u>自動指令制動または電気式回生制動</u>による減速要求が続く限り維持されるものとする。ただし、<u>停止状態において、または減速要求が <math>1.3 \text{ m/s}^2</math> もしくは信号を発生させた値のいずれか低い値を下回った時点で、信号を抑止</u>してもよい。減速がエンジンの自然制動効果、空気抵抗／転がり抵抗、<u>道路勾配</u>によってのみ生じる場合には信号は発生しないものとする。</p> <p>Once generated, the signal shall be kept as long as a deceleration demand by the <u>automatically commanded braking and/or electric regenerative</u> braking persists. However, the signal may be suppressed at standstill <u>or when the deceleration demand falls below <math>1.3 \text{ m/s}^2</math> or that value which generated the</u></p>	<p>5.1.17.3. <u>信号が発生したら、</u>信号は電気式回生制動による減速要求が続く限り維持されるものとする。ただし、<u>信号を停止状態で抑制</u>してもよい。減速がエンジンの自然制動効果、空気抵抗／転がり抵抗<u>および/または道路勾配</u>によってのみ生じる場合には信号は発生しないものとする。</p> <p>Once generated, the signal shall be kept as long as a deceleration demand by the <u>electric regenerative</u> braking persists. However, the signal may be suppressed at standstill. The signal shall not be generated when retardation is solely produced by the natural braking effect of the engine, air-</p>												

新		旧																			
	<p><u>signal, whichever is lower.</u> The signal shall not be generated when retardation is solely produced by the natural braking effect of the engine, air-/rolling resistance and/or road slope.</p>		<p>/rolling resistance and/or road slope.</p>																		
5.1.18.～5.4. (略)		5.1.18.～5.4. (略)																			
<p>TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 131 号)</p> <p>1.～4. (略) 付表 (略)</p> <p>5. 試験成績 Test results</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>5.</th> <th>仕様 Specifications</th> <th>判定 Judgment</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5.1.～ 5.4.1.</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>5.4.1.1.</td> <td> <p>AEBS 機能は、<u>新たなエンジン始動 (または稼働サイクル)</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。<u>この要件は、新たなエンジン始動 (または稼働サイクル) が自動的に実行される場合 (たとえばアイドルリングストップシステムの動作) には適用しない。</u></p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p> </td> <td>Pass Fail</td> </tr> </tbody> </table>		5.	仕様 Specifications	判定 Judgment	5.1.～ 5.4.1.	(略)	(略)	5.4.1.1.	<p>AEBS 機能は、<u>新たなエンジン始動 (または稼働サイクル)</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。<u>この要件は、新たなエンジン始動 (または稼働サイクル) が自動的に実行される場合 (たとえばアイドルリングストップシステムの動作) には適用しない。</u></p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p>	Pass Fail	<p>TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 131 号)</p> <p>1.～4. (略) 付表 (略)</p> <p>5. 試験成績 Test results</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>5.</th> <th>仕様 Specifications</th> <th>判定 Judgment</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5.1.～ 5.4.1.</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>5.4.1.1.</td> <td> <p>AEBS 機能は、<u>新しいイグニッションサイクル</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。</p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p> </td> <td>Pass Fail</td> </tr> </tbody> </table>		5.	仕様 Specifications	判定 Judgment	5.1.～ 5.4.1.	(略)	(略)	5.4.1.1.	<p>AEBS 機能は、<u>新しいイグニッションサイクル</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。</p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p>	Pass Fail
5.	仕様 Specifications	判定 Judgment																			
5.1.～ 5.4.1.	(略)	(略)																			
5.4.1.1.	<p>AEBS 機能は、<u>新たなエンジン始動 (または稼働サイクル)</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。<u>この要件は、新たなエンジン始動 (または稼働サイクル) が自動的に実行される場合 (たとえばアイドルリングストップシステムの動作) には適用しない。</u></p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p>	Pass Fail																			
5.	仕様 Specifications	判定 Judgment																			
5.1.～ 5.4.1.	(略)	(略)																			
5.4.1.1.	<p>AEBS 機能は、<u>新しいイグニッションサイクル</u>の開始の都度、自動的に復帰するものとする。</p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated</p>	Pass Fail																			

新		旧		
	at the initiation of each new <u>engine start (or run cycle, as relevant)</u> . This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.		at the initiation of each new <u>ignition cycle</u> .	
5.1.1.2. ～ 5.6.2.	(略)	(略)	(略)	
6.	試験手順 Test procedure	結果 Result	6. 試験手順 Test procedure	結果 Result
6.4. ～ 6.9.	(略)	(略)	6.4. ～ 6.9.	(略)
6.9.1.	<p>上記のいずれのテストシナリオについても、そのシナリオ(車両対車両、車両対歩行者)に 1 つのカテゴリに関する 1 つの積載条件及び 1 つの被験車両速度で 1 つのテストセットアップが記述されている場合には、それを 2 回実行するものとする。2 回のテスト走行の一方が要求性能を満たさなかった場合には、そのテストを 1 回繰り返すことができる。2 回のテスト走行で要求性能を満たしたとき、そのテストシナリオは合格とみなすものとする。1 つのカテゴリ内で実行されたテストの不合格回数が下記を超えないものとする：</p> <p>(a) 車両対車両テストのために実行したテスト走行の 10.0%、</p> <p>(b) 車両対歩行者テストのために実行したテスト走行の 10.0%<sup>5</sup>。</p> <p>Any of the above test scenarios, where a scenario describes one test setup at one subject vehicle speed at one load condition of one category (Vehicle to Vehicle, Vehicle to Pedestrian), shall be performed two times. If one of the two test runs fails to meet the required performance, the test may be repeated once. A test scenario shall be accounted as passed if the required performance is met in two test runs. The number of failed tests runs within one category shall not exceed:</p> <p>(a) 10.0 per cent of the performed test runs for the Vehicle to Vehicle tests; and</p> <p>(b) 10.0 per cent of the performed test runs for the</p>	<p>6.9.1.</p> <p>上記のいずれのテストシナリオについても、そのシナリオ(車両対車両、車両対歩行者)に 1 つのカテゴリに関する 1 つの積載条件及び 1 つの被験車両速度で 1 つのテストセットアップが記述されている場合には、それを 2 回実行するものとする。2 回のテスト走行の一方が要求性能を満たさなかった場合には、そのテストを 1 回繰り返すことができる。2 回のテスト走行で要求性能を満たしたとき、そのテストシナリオは合格とみなすものとする。1 つのカテゴリ内で実行されたテストの不合格回数が下記を超えないものとする：</p> <p>(a) 車両対車両テストのために実行したテスト走行の 10.0%、</p> <p>(b) 車両対歩行者テストのために実行したテスト走行の 10.0%。</p> <p>Any of the above test scenarios, where a scenario describes one test setup at one subject vehicle speed at one load condition of one category (Vehicle to Vehicle, Vehicle to Pedestrian), shall be performed two times. If one of the two test runs fails to meet the required performance, the test may be repeated once. A test scenario shall be accounted as passed if the required performance is met in two test runs. The number of failed tests runs within one category shall not exceed:</p> <p>(a) 10.0 per cent of the performed test runs for the Vehicle to Vehicle tests; and</p> <p>(b) 10.0 per cent of the performed test runs for the</p>		

新			旧																																												
Vehicle to Pedestrian tests <sup>5</sup> . <u>5 1つのカテゴリ内のテスト走行の総数がなおも10回未満である場合には、不合格テストシナリオを非限定的に含め、テスト走行の総数10回以上に達するように、そのカテゴリの追加テスト走行を実行することができる。</u> <u>5 In case the total number of test runs within a category would still be less than 10, additional test runs of that category may be performed, including but not limited to the failed test scenario, to reach a total number of test runs at least equal to 10.</u>			Vehicle to Pedestrian tests. <u>(追加)</u>																																												
TRIAS 12-R140-02 横滑り防止装置試験（協定規則第140号）  1.～3.（略） 別表（略） 付表1 1.～5.（略）  6. 試験成績 <table border="1"> <tr><td>5.1.～ 5.1.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>5.1.1.</td><td>(略)</td><td><u>Yes No</u></td></tr> <tr><td>5.2.～ 7.4.1.5.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>7.4.2.</td><td>(略)</td><td><u>Yes No</u></td></tr> <tr><td>7.4.3.</td><td>(略)</td><td><u>Yes No</u></td></tr> <tr><td>7.4.4.～ 7.5.1.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>7.5.1.1.</td><td>(略)</td><td><u>Yes No</u></td></tr> </table>			5.1.～ 5.1.	(略)	(略)	5.1.1.	(略)	<u>Yes No</u>	5.2.～ 7.4.1.5.	(略)	(略)	7.4.2.	(略)	<u>Yes No</u>	7.4.3.	(略)	<u>Yes No</u>	7.4.4.～ 7.5.1.	(略)	(略)	7.5.1.1.	(略)	<u>Yes No</u>	TRIAS 12-R140-02 横滑り防止装置試験（協定規則第140号）  1.～3.（略） 別表（略） 付表1 1.～5.（略）  6. 試験成績 <table border="1"> <tr><td>5.1.～ 5.1.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>5.1.1.</td><td>(略)</td><td><u>Pass Fail</u></td></tr> <tr><td>5.2.～ 7.4.1.5.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>7.4.2.</td><td>(略)</td><td><u>Pass Fail</u></td></tr> <tr><td>7.4.3.</td><td>(略)</td><td><u>Pass Fail</u></td></tr> <tr><td>7.4.4.～ 7.5.1.</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>7.5.1.1.</td><td>(略)</td><td><u>Pass Fail</u></td></tr> </table>			5.1.～ 5.1.	(略)	(略)	5.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>	5.2.～ 7.4.1.5.	(略)	(略)	7.4.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>	7.4.3.	(略)	<u>Pass Fail</u>	7.4.4.～ 7.5.1.	(略)	(略)	7.5.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>
5.1.～ 5.1.	(略)	(略)																																													
5.1.1.	(略)	<u>Yes No</u>																																													
5.2.～ 7.4.1.5.	(略)	(略)																																													
7.4.2.	(略)	<u>Yes No</u>																																													
7.4.3.	(略)	<u>Yes No</u>																																													
7.4.4.～ 7.5.1.	(略)	(略)																																													
7.5.1.1.	(略)	<u>Yes No</u>																																													
5.1.～ 5.1.	(略)	(略)																																													
5.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>																																													
5.2.～ 7.4.1.5.	(略)	(略)																																													
7.4.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>																																													
7.4.3.	(略)	<u>Pass Fail</u>																																													
7.4.4.～ 7.5.1.	(略)	(略)																																													
7.5.1.1.	(略)	<u>Pass Fail</u>																																													



新			旧		
7.5.1.2.	(略)	<u>Yes No</u>	7.5.1.2.	(略)	<u>Pass Fail</u>
7.5.2.～ 7.5.3.	(略)	(略)	7.5.2.～ 7.5.3.	(略)	(略)
7.5.4.	(略)	<u>Yes No</u>	7.5.4.	(略)	<u>Pass Fail</u>
7.6.～ 7.6.1.	(略)	(略)	7.6.～ 7.6.1.	(略)	(略)
7.6.2.	(略)		7.6.2.	(略)	
7.6.2.1. ～ 7.6.2.4.	(略)	(略)	7.6.2.1. ～ 7.6.2.4.	(略)	(略)
7.6.3.	(略)		7.6.3.	(略)	
7.6.4.	(略)		7.6.4.	(略)	
7.6.5.	(略)	<u>Yes No</u>	7.6.5.	(略)	<u>Pass Fail</u>
7.7.～ 7.7.4.	(略)	(略)	7.7.～ 7.7.4.	(略)	(略)
8.	(略)		8.	(略)	
8.1.	(略)		8.1.	(略)	

新			旧		
8.1.1. ~ 8.1.2.	(略)	(略)	8.1.1. ~ 8.1.2.	(略)	(略)
8.2.	(略)		8.2.	(略)	
8.2.1. ~ 8.2.3.	(略)	(略)	8.2.1. ~ 8.2.3.	(略)	(略)
8.3.	(略)		8.3.	(略)	
8.3.1. ~ 8.3.5.	(略)	(略)	8.3.1. ~ 8.3.5.	(略)	(略)
6. 試験成績 (略)			6. 試験成績 (略)		
付表 2 (略)			付表 2 (略)		
TRIAS 12-R152-02 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号)			TRIAS 12-R152-02 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号)		
1. ~3. (略)			1. ~3. (略)		
別表 (略)			別表 (略)		
付表 1 1. (略)			付表 1 1. (略)		
付表 2 2. ~4. (略)			付表 2 2. ~4. (略)		
5. 試験成績			5. 試験成績		
Test result			Test result		
5. 仕様		判定	5. 仕様		判定
Specifications		Judgment	Specifications		Judgment
5.1. ~	(略)	(略)	5.1. ~	(略)	(略)
5.1.3.			5.1.3.		
5.1.4.	警告 <u>及び情報</u>	(略)	5.1.4.	警告	(略)
	(略)			(略)	
	Warnings <u>and information</u>			Warnings	
	(略)			(略)	

新		旧		
5.1.4.1.～ 5.2.1.	(略)	(略)	(略)	
5.2.1.1.	衝突警告 <u>(5.2.1.4.項に規定の条件内において、)同一車線内のカテゴリM1の先行車との差し迫った衝突が検知され、相対速度が被験車両による衝突回避が可能な上限速度を上回る場合、</u> 5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告を発するものとし、その作動は遅くとも緊急制動開始の0.8秒前とする。 (略) Collision warning When <u>an imminent</u> collision with a preceding vehicle of Category M <sub>1</sub> , in the same lane <u>is detected with a relative speed above that speed up to which the subject vehicle is able to avoid the collision (within the conditions specified in paragraph 5.2.1.4.)</u> , a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1., and shall be triggered at the latest 0.8 seconds before the start of emergency braking. (略)	Pass Fail	5.2.1.1.	
			衝突警告 <u>カテゴリM1の先行車が同一車線にあつて相対速度が被験車両による衝突回避が可能な上限速度を上回り、その車両との衝突が切迫している場合、</u> 5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告を発するものとし、その作動は遅くとも緊急制動開始の0.8秒前とする。 (略) Collision warning When <u>a</u> collision with a preceding vehicle of Category M <sub>1</sub> , in the same lane <u>with a collision, is imminent</u> , a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1., and shall be triggered at the latest 0.8 seconds before the start of emergency braking. (略)	Pass Fail
5.2.1.2.	緊急制動 切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0 m/s <sup>2</sup> の制動要求を生じるものとする。 <u>これは運転者への注意喚起のための触覚警告のような、ごく短時間の 5m/s<sup>2</sup>を超える制動要求を禁止するものではない。</u> 衝突をもたらす状態が解消されたとき、 <u>又は衝突のリスクが低下したときは、緊急制動を停止するか、減速要求を(リスクの低下と関連させて)上記閾値未満に低減してもよい。</u> 本規則の 6.4. 項および 6.5. 項に従ってこれをテストするものとする。 Emergency braking When the system has detected the possibility of an imminent collision, there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s <sup>2</sup> to the service braking system of the vehicle.	Pass Fail	5.2.1.2.	
			緊急制動 切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0 m/s <sup>2</sup> の制動要求を生じるものとする。  衝突をもたらす状態が解消されたときは、緊急制動を停止してもよい。  本規則の 6.4. 項および 6.5. 項に従ってこれをテストするものとする。 Emergency braking When the system has detected the possibility of an imminent collision, there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s <sup>2</sup> to the service braking system of the vehicle.	Pass Fail

新		旧		
	<p><u>This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s<sup>2</sup> during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention.</u></p> <p>The emergency braking may be aborted <u>or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant),</u> if the conditions prevailing a collision are no longer present <u>or the risk of a collision has decreased.</u></p> <p>This shall be tested in accordance with paragraphs 6.4. and 6.5. of this Regulation.</p>		<p>The emergency braking may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present.</p> <p>This shall be tested in accordance with paragraphs 6.4. and 6.5. of this Regulation.</p>	
5.2.1.3.	<p>速度範囲</p> <p>システムは、少なくとも 10 km/h から 60 km/h までの車速範囲内で、かつ 5.4 項により手動で無効化されない限り、あらゆる車両積載条件において、能動状態であるものとする。</p> <p>Speed range</p> <p>The system shall be active at least within the vehicle speed range between 10 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions, unless manually deactivated as per paragraph 5.4.</p>	(略)	<p>5.2.1.3.</p>	(略)
5.2.1.4.	<p>制動要求による減速</p> <p>5.3.2. 項による中断を生じさせる運転者の入力が必要であれば、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の相対衝突速度を達成できるものとする：</p> <p><u>(a) 要求された減速が可能な環境条件であること、</u></p> <p><u>(i) 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である</u></p> <p><u>(ii) 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例：嵐でない、0℃を下回らない)</u></p> <p><u>(b) 要求された減速が可能な車両の状態であること、</u></p> <p><u>(i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である</u></p> <p><u>(ii) 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など)</u></p> <p><u>(iii) 著しく偏った重量配分でない</u></p> <p><u>(iv) 自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である</u></p> <p><u>(c) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではない</u></p>	Pass Fail	<p>5.2.1.4.</p>	Pass Fail

新	旧
<p><u>こと、</u>  <u>(i) 極端なセンサの眩惑が生じない1,000 lx 以上の周囲照度条件である(例:まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)</u>  <u>(ii) ターゲット車両のレーダー反射断面積(RCS)、形状、輪郭が極端な値(例:全てのM1 車両に対して RCS が5パーセント未満)ではない</u>  <u>(iii) 車両の検知能力に影響のある気象条件(例:大雨、濃霧、降雪、塵埃)ではない</u>  <u>(iv) 車両近傍の上方に障害物がない</u>  <u>(d) 状況に不明瞭さがないこと、</u>  <u>(i) カテゴリーM1 の先行車両が、遮蔽なく、車線内の他の物体と明確に区別された状態で一定速度で走行、又は停止している</u>  <u>(ii) 車両の縦方向中心面のずれが0.2m 以下である</u>  <u>(iii) 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではなく車線に従っている</u>  <u>上記条件外の場合、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。</u>  <u>6.4. 項及び6.5. 項に従って減速を実証するものとする。</u>  メーカーの要請により、当該の<math>\alpha</math> 値にかかわらず、<math>\alpha &gt; 1.3</math> に対する要件に従ってカテゴリ<math>N_1</math> の車両を評価してもよい。  Speed reduction by braking demand  In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve a relative impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, <u>provided:</u>  <u>(a) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.:</u>  <u>(i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;</u>  <u>(ii) The weather conditions do not affect the</u></p>	<p><u>上記以外の条件においては、この表で要求される性能を必ずしも完全に達成しえないことが了解されている。しかし、それらの別条件において、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとする。</u>  メーカーの要請により、当該の<math>\alpha</math> 値にかかわらず、<math>\alpha &gt; 1.3</math> に対する要件に従ってカテゴリ<math>N_1</math> の車両を評価してもよい。  Speed reduction by braking demand  In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve a relative impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table:  <u>(a) For collisions with unobstructed and constantly travelling or stationary targets;</u>  <u>(b) On flat, horizontal and dry roads affording good adhesion;</u>  <u>(c) In maximum mass and mass in running order conditions;</u></p>

新	旧
<p><u>dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0°C);</u></p> <p><u>(b) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g. :</u></p> <p><u>(i) The tyres are in an appropriate state and properly inflated;</u></p> <p><u>(ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);</u></p> <p><u>(iii) There is no severe uneven load distribution;</u></p> <p><u>(iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e. :</u></p> <p><u>(i) The ambient illumination conditions are at least 1000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);</u></p> <p><u>(ii) The target vehicle is not extreme with regard to the Radar Cross Section (RCS) or the shape/silhouette (e.g. below fifth percentile of RCS of all M1 vehicles)</u></p> <p><u>(iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);</u></p> <p><u>(iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle;</u></p> <p><u>(d) The situation is unambiguous, i.e. :</u></p> <p><u>(i) The preceding vehicle belongs to Category M1, is unobstructed, clearly separated from other objects in the driving lane and constantly travelling or stationary;</u></p> <p><u>(ii) The vehicle longitudinal centre planes are displaced by not more than 0.2 m;</u></p> <p><u>(iii) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.</u></p> <p><u>When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be</u></p>	<p><u>(d) In situations where the vehicle longitudinal centre planes are displaced by not more than 0.2 m;</u></p> <p><u>(e) In ambient illumination conditions of at least 1000 Lux without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight);</u></p> <p><u>(f) In absence of weather conditions affecting the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0 deg. C) ; and</u></p> <p><u>(g) When driving straight with no curve, and not turning at an intersection.</u></p> <p> </p> <p><u>It is recognised that the performances required in this table may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy in these other conditions.</u></p>

新		旧		
	<p>demonstrated <u>by the manufacturer</u> in accordance with Annex 3 of this Regulation <u>and, if deemed justified, may be followed by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report. The speed reduction shall be demonstrated according to paragraphs 6.4. and 6.5.</u></p> <p>At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N1 may be assessed according to the Requirements for alpha &gt;1.3 regardless of its alpha value. (略)</p>		<p>This shall be demonstrated in accordance with Annex 3 of this Regulation.</p> <p>At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N1 may be assessed according to the Requirements for alpha &gt;1.3 regardless of its alpha value. (略)</p>	
5.2.2.	(略)	(略)	(略)	
5.2.2.1.	<p>衝突警告 <u>(5.2.2.4.項に規定の条件内において、)</u>AEBS が 5km/h の一定速度で道路を横断中の歩行者との衝突の可能性を検知したときは、5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告が与えられるものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられるものとする。 衝突をもたらず状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。</p> <p>Collision warning When the AEBS has detected the possibility of a collision with a pedestrian crossing the road at a constant speed of 5 km/h <u>(within the conditions specified in paragraph 5.2.2.4.)</u> a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention. The collision warning may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present.</p>	Pass Fail	<p>5.2.2.1. 衝突警告 AEBS が 5km/h の一定速度で道路を横断中の歩行者との衝突の可能性を検知したときは、5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告が与えられるものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられるものとする。 衝突をもたらず状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。</p> <p>Collision warning When the AEBS has detected the possibility of a collision with a pedestrian crossing the road at a constant speed of 5 km/h. a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention. The collision warning may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present.</p>	Pass Fail
5.2.2.2.	<p>緊急制動 切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0m/s<sup>2</sup>の制動要求を生じるものとする。 <u>これは運転者への注意喚起のための触覚警告のような、</u></p>	Pass Fail	<p>5.2.2.2. 緊急制動 切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0m/s<sup>2</sup>の制動要求を生じるものとする。</p>	Pass Fail

新		旧	
	<p><u>ごく短時間の 5m/s<sup>2</sup> を超える制動要求を禁止するものではない。</u></p> <p>衝突をもたらす状態が解消されたとき、<u>又は衝突のリスクが低下したときは、緊急制動を停止するか、減速要求を(リスクの低下と関連させて)上記閾値未満に低減してもよい。</u></p> <p>本規則の 6.6_項に従って、これをテストするものとする。</p> <p>Emergency braking</p> <p>When the system has detected the possibility of an imminent collision. there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s<sup>2</sup> to the service braking system of the vehicle.</p> <p><u>This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s<sup>2</sup> during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention.</u></p> <p>The emergency braking may be aborted <u>or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant).</u> if the conditions prevailing a collision are no longer present <u>or the risk of a collision has decreased.</u></p> <p>This shall be tested in accordance with paragraph 6.6. of this Regulation.</p>		
5.2.2.3.	(略).	Pass	Fail
5.2.2.4.	<p>制動要求による減速</p> <p>5.3.2. 項による中断を生じさせる運転者の入力が必要であれば、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の<u>相対</u>衝突速度を達成できるものとする：</p> <p><u>(a) 歩行者は遮蔽なく、横方向速度成分が 5 km/h 以下で直角に横断中であること</u></p> <p><u>(b) 要求された減速が可能な環境条件であること、</u></p> <p><u>(i) 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である</u></p> <p><u>(ii) 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例：嵐でない、0°Cを下回らない)</u></p> <p><u>(c) 要求された減速が可能な車両の状態であること、</u></p> <p><u>(i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である</u></p>	Pass	Fail
5.2.2.3.	(略).	Pass	Fail
5.2.2.4.	<p>制動要求による減速</p> <p>5.3.2 項による中断を生じさせる運転者の入力が必要であれば、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の衝突速度を達成できるものとする：</p> <p><u>(a) 横方向速度成分が 5 km/h 以下である遮断されていない直角に横断中の歩行者との衝突、</u></p> <p><u>(b) 不明確でない状況(例：複数の歩行者ではない)、</u></p> <p><u>(c) 良好な粘着性が得られる平坦な水平の乾燥路上、</u></p> <p><u>(d) 最大質量条件およびランニングオーダー質量条件、</u></p> <p><u>(e) 予測される衝撃点のずれが車両の中央縦断面から 0.2 m 以下である状況、</u></p> <p><u>(f) センサの眩惑(例：まぶしい直射日光)が生じない 2,000 lx 以上の周囲照度条件、</u></p>	Pass	Fail



新	旧
<p>(ii) 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など)</p> <p>(iii) 著しく偏った重量配分でない</p> <p>(iv) 自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である</p> <p>(d) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと、</p> <p>(i) 極端なセンサの眩惑が生じない2,000 lx 以上の周囲照度条件である(例:まぶしい直射日光、レーザー反射率の高い環境条件)</p> <p>(ii) 車両の検知能力に影響のある気象条件(例:大雨、濃霧、降雪、塵埃)ではない</p> <p>(iii) 車両近傍の上方に障害物がない</p> <p>(e) 状況に不明瞭さがないこと、</p> <p>(i) 車両前方を横断する歩行者は複数ではない</p> <p>(ii) 歩行者の輪郭及び動き方が人間然としている</p> <p>(iii) 仮想衝突点と車両の縦方向中心面のずれが0.2m以下である</p> <p>(iv) 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではなく車線に従っている</p> <p>(v) 歩行者近傍に他の物体が無く、明確に物体の区別ができる状況である</p> <p>上記条件外の場合、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。</p> <p>6.6 項に従って減速を実証するものとする。 メーカーの要請により、当該の<math>\alpha</math>値にかかわらず、<math>\alpha &gt; 1.3</math> に対する要件に従ってカテゴリ-N<sub>1</sub>の車両を評価してもよい。</p> <p>Speed reduction by braking demand In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, <u>provided</u>:</p> <p>(a) <u>Pedestrians are unobstructed and</u></p>	<p>(g) 車両の動的性能に影響する気象条件ではない(例:荒天でない、0℃を下回らない)、および</p> <p>(h) カーブがない直線の走行中、かつ交差点での右左折がないとき。</p> <p>上記以外の条件においては、この表で要求される性能を必ずしも完全に達成しえないことが了解されている。しかし、それらの別条件において、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとする。</p> <p>6.6 項に従って減速を実証するものとする。メーカーの要請により、当該の<math>\alpha</math>値にかかわらず、<math>\alpha &gt; 1.3</math> に対する要件に従ってカテゴリ-N<sub>1</sub>の車両を評価してもよい。</p> <p>Speed reduction by braking demand In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table:</p> <p>(a) <u>With unobstructed perpendicularly crossing</u></p>

新	旧
<p><u>perpendicularly crossing with a lateral speed component of not more than 5 km/h;</u></p> <p><u>(b) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;</u></p> <p><u>(ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0°C);</u></p> <p><u>(c) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.:</u></p> <p><u>(i) The tyres in an appropriate state and properly inflated;</u></p> <p><u>(ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);</u></p> <p><u>(iii) There is no severe uneven load distribution;</u></p> <p><u>(iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(d) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The ambient illumination conditions are at least 2000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);</u></p> <p><u>(ii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);</u></p> <p><u>(iii) There are no overhead obstructions close to the vehicle;</u></p> <p><u>(e) The situation is unambiguous, i.e.:</u></p> <p><u>(i) There are not multiple pedestrians crossing in front of the vehicle.</u></p> <p><u>(ii) The silhouette of the pedestrian and the type of movement relate to a human being.</u></p> <p><u>(iii) The anticipated impact point is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane.</u></p> <p><u>(iv) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an</u></p>	<p><u>pedestrians with a lateral speed component of not more than 5 km/h;</u></p> <p><u>(b) In unambiguous situations (e.g. not multiple pedestrians);</u></p> <p><u>(c) On flat, horizontal and dry roads affording good adhesion;</u></p> <p><u>(d) In maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(e) In situations where the anticipated impact point is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane;</u></p> <p><u>(f) In ambient illumination conditions of at least 2000 Lux without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight).</u></p> <p><u>(g) In absence of weather conditions affecting the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0 deg. C) and</u></p> <p><u>(h) When driving straight with no curve, and not turning at an intersection.</u></p>

新		旧	
	<p><u>intersection and following its lane.</u>  <u>(v) There are no multiple objects close by to the pedestrian and an unambiguous object separation is given.</u>  <u>When conditions deviate from those listed above,</u>  the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated <u>by the manufacturer</u> in accordance with Annex 3 of this Regulation <u>and, if deemed justified, may be followed by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report.</u>  The speed reduction shall be demonstrated according to paragraph 6.6.  At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N<sub>1</sub> may be assessed according to the Requirements for alpha &gt;1.3 regardless of its alpha value.  (略)</p>		
5.2.3. (略)	(略)	(略)	(略)
5.2.3.1.	<p>衝突警告  <u>(5.2.3.4.項に規定の条件内において、)</u>AEBSが15 km/hの一定速度で道路を横断中の自転車との衝突の可能性を検知したときは、5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告が与えられるものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられるものとする。  衝突をもたらす状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。  <u>Collision warning</u>  When the AEBS has detected the possibility of a collision with a bicycle crossing the road at a constant speed of 15 km/h <u>(within the conditions specified in paragraph 5.2.3.4.)</u> a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention.</p>	Pass Fail	<p><u>It is recognised that the performances required in this table may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However</u> the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy in these other conditions. This shall be demonstrated in accordance with Annex 3 of this Regulation.   The speed reduction shall be demonstrated according to paragraph 6.6.  At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N<sub>1</sub> may be assessed according to the Requirements for alpha &gt;1.3 regardless of its alpha value.  (略)</p>
5.2.3.1.	<p>衝突警告  AEBSが15 km/hの一定速度で道路を横断中の自転車との衝突の可能性を検知したときは、5.5.1.項に規定されたとおり衝突警告が与えられるものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられるものとする。  衝突をもたらす状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。  <u>Collision warning</u>  When the AEBS has detected the possibility of a collision with a bicycle crossing the road at a constant speed of 15 km/h <u>(within the conditions specified in paragraph 5.2.3.4.)</u> a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention.</p>	Pass Fail	<p><u>It is recognised that the performances required in this table may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However</u> the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy in these other conditions. This shall be demonstrated in accordance with Annex 3 of this Regulation.   The speed reduction shall be demonstrated according to paragraph 6.6.  At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N<sub>1</sub> may be assessed according to the Requirements for alpha &gt;1.3 regardless of its alpha value.  (略)</p>

新		旧		
	The collision warning may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present.		conditions prevailing a collision are no longer present.	
5.2.3.2.	<p>緊急制動</p> <p>切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0 m/s<sup>2</sup> の制動要求を生じるものとする。</p> <p><u>これは運転者への注意喚起のための触覚警告のような、ごく短時間の 5m/s<sup>2</sup> を超える制動要求を禁止するものではない。</u></p> <p>衝突をもたらす状態が解消されたとき、<u>又は衝突のリスクが低下したときは、緊急制動を停止するか、減速要求を(リスクの低下と関連させて)上記閾値未満に低減してもよい。</u></p> <p>本規則の 6.7. 項に従って、これをテストするものとする。</p> <p><u>Emergency braking</u></p> <p>When the system has detected the possibility of an imminent collision. there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s<sup>2</sup> to the service braking system of the vehicle.</p> <p><u>This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s<sup>2</sup> during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention.</u></p> <p>The emergency braking may be aborted <u>or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant),</u> if the conditions prevailing a collision are no longer present <u>or the risk of a collision has decreased.</u></p> <p>This shall be tested in accordance with paragraph 6.7. of this Regulation.</p>	Pass Fail	<p>5.2.3.2. 緊急制動</p> <p>切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも 5.0 m/s<sup>2</sup> の制動要求を生じるものとする。</p> <p>衝突をもたらす状態が解消されたときは、緊急制動を停止してもよい。</p> <p>本規則の 6.7. 項に従って、これをテストするものとする。</p> <p>When the system has detected the possibility of an imminent collision. there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s<sup>2</sup> to the service braking system of the vehicle.</p> <p>The emergency braking may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present</p> <p>This shall be tested in accordance with paragraph 6.7. of this Regulation.</p>	Pass Fail
5.2.3.3.	<p>速度</p> <p>システムは、少なくとも 20 km/h から 60 km/h までの車速範囲内で、かつ 5.4 項 により無効化されない限り、あらゆる車両積載条件において、能動状態であるものとする。</p> <p>Speed range</p> <p>The system shall be active at least within the</p>	Pass Fail	<p>5.2.3.3. 速度</p> <p>システムは、少なくとも 20 km/h から 60 km/h までの車速範囲内で、かつ 5.4 項 により無効化されない限り、あらゆる車両積載条件において、能動状態であるものとする。</p> <p>Speed range</p> <p>The system shall be active at least within the</p>	Pass Fail

新		旧		
	vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions., unless deactivated as per paragraph 5.4.		vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions., unless deactivated as per paragraph 5.4.	
5.2.3.4.	<p>制動要求による減速</p> <p>5.3.2. 項による中断を生じさせる運転者の入力がないければ、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の<u>相対</u>衝突速度を達成できるものとする：</p> <p><u>(a) 自転車は遮蔽なく、速度 10 から 15km/h の一定速度で直角に横断中であること</u></p> <p><u>(b) 要求された減速が可能な環境条件であること、</u></p> <p><u>(i) 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である</u></p> <p><u>(ii) 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例：風でない、0°Cを下回らない)</u></p> <p><u>(c) 要求された減速が可能な車両の状態であること、</u></p> <p><u>(i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である</u></p> <p><u>(ii) 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など)</u></p> <p><u>(iii) 著しく偏った重量配分でない</u></p> <p><u>(iv) 自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である</u></p> <p><u>(d) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと、</u></p> <p><u>(i) 極端なセンサの眩惑が生じない 2,000 lx 以上の周囲照度条件である(例：まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)</u></p> <p><u>(ii) 車両の検知能力に影響のある気象条件(例：大雨、濃霧、降雪、塵埃)ではない</u></p> <p><u>(iii) 車両近傍の上方に障害物がない</u></p> <p><u>(e) 状況に不明瞭さがなく、</u></p> <p><u>(i) 車両前方を横断するサイクリストは複数ではない</u></p> <p><u>(ii) サイクリストの輪郭及び動き方が人間然としている</u></p> <p><u>(iii) 自転車のクランクシャフトの仮想衝突点と車両の縦方向中心面のずれが 0.2m 以下である</u></p> <p><u>(iv) 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではなく車線に従っている</u></p> <p><u>(v) サイクリスト近傍に他の物体が無く、明確に物体の区別ができる状況である</u></p>	Pass Fail	<p>5.2.3.4.</p>	Pass Fail

新	旧
<p><u>上記条件外</u>のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。<u>メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び 6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。</u></p> <p><u>Speed reduction by braking demand</u></p> <p>In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, <u>provided:</u></p> <p><u>(a) Cyclists are unobstructed and perpendicularly crossing with constant speeds between 10 and 15 km/h;</u></p> <p><u>(b) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;</u></p> <p><u>(ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0°C);</u></p> <p><u>(c) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.:</u></p> <p><u>(i) The tyres in an appropriate state and properly inflated;</u></p> <p><u>(ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);</u></p> <p><u>(iii) There is no severe uneven load distribution;</u></p> <p><u>(iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(d) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The ambient illumination conditions are at least 2000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);</u></p> <p><u>(ii) There are no significant weather conditions</u></p>	<p><u>上記以外の条件においては、この表で要求される性能を必ずしも完全に達成しえないことが了解されている。しかし、それらの別条件において、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとする。</u></p> <p>In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table:</p> <p><u>(a) With unobstructed perpendicularly crossing bicycles with constant speeds from 10 to 15 km/h;</u></p> <p><u>(b) In unambiguous situations (e.g. not multiple bicycles);</u></p> <p><u>(c) On flat, horizontal and dry roads;</u></p> <p><u>(d) In maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(e) In situations where the anticipated impact point of the crankshaft of the bicycle is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane;</u></p> <p><u>(f) In ambient illumination conditions of at least 2000 Lux without blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight).</u></p> <p><u>(g) In absence of weather conditions affecting the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 273.15K or 0°C) and</u></p> <p><u>(h) When driving straight with no curve, and not turning at an intersection.</u></p>

新		旧	
	<p><u>affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);</u></p> <p><u>(iii) There are no overhead obstructions close to the vehicle;</u></p> <p><u>(e) The situation is unambiguous, i.e.:</u></p> <p><u>(i) There are not multiple cyclists crossing in front of the vehicle.</u></p> <p><u>(ii) The silhouette of the cyclist and the type of movement relate to a human being.</u></p> <p><u>(iii) The anticipated impact point of the crankshaft of the bicycle is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane.</u></p> <p><u>(iv) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.</u></p> <p><u>(v) There are no multiple objects close to the cyclist and an unambiguous object separation is given.</u></p> <p><u>When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation and, if deemed justified, may be followed by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report.</u></p>		
5.3. ~ 5.4.1.	(略)	(略)	<p><u>It is recognised that the performances required in this table may not be fully achieved in other conditions than those listed above. However</u> the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy in these other conditions. This shall be demonstrated in accordance with Annex 3 of this Regulation.</p>
5.4.1.1.	(略)	Pass Fail	<p>5.3. ~ (略)</p> <p>5.4.1. (略)</p> <p>5.4.1.1. (略)</p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start <u>(or run cycle, as relevant)</u>. This requirement does not apply when a new engine start <u>(or run cycle, as relevant)</u> is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</p>
			<p>5.3. ~ (略)</p> <p>5.4.1. (略)</p> <p>5.4.1.1. (略)</p> <p>The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start/<u>run cycle</u>. This requirement does not apply when a new engine start/<u>run cycle</u> is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</p>

新		旧		
5.4.1.2. ～ 5.6.2.	(略)	(略)	(略)	
6.4.	<p>静止車両ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Stationary Vehicle Target</p> <p>被験車両は、ターゲットの中心線に対するずれが0.2m以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2秒間、静止ターゲットにまっすぐ接近するものとする。 それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、5.2.1.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.1.4. 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。 テストの機能部分は、<u>以下の条件により開始されるものとする：</u> <u>(a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で走行中、かつ</u> <u>(b) ターゲットから少なくとも4秒間の衝突余裕時間(TTC)に相当する距離。</u> <u>許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。</u> (略) The subject vehicle shall approach the stationary target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2 m. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> Categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the tables in paragraph 5.2.1.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraph 5.2.1.3. The functional part of the test shall start <u>with:</u> <u>(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and</u></p>	結果 Result Pass Fail	<p>5.4.1.2. ～ 5.6.2.</p> <p>6.4.</p> <p>静止車両ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Stationary Vehicle Target</p> <p>被験車両は、ターゲットの中心線に対するずれが0.2 m以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2秒間、静止ターゲットにまっすぐ接近するものとする。 それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、5.2.1.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.1.4. 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。 テストの機能部分は、<u>被験車両の定速走行中、少なくとも4秒間の衝突余裕時間(TTC)に相当する距離までターゲットに接近した時点で開始するものとする。</u> <u>機能部分の開始から衝突時点までの間、横ずれに対処するためのステアリングコントロールのわずかな調整以外、被験車両のコントロールに対して運転者はいかなる調整も行わないものとする。</u> (略) The subject vehicle shall approach the stationary target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2 m. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> Categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the tables in paragraph 5.2.1.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraph 5.2.1.3. The functional part of the test shall start <u>when the subject vehicle is travelling at a constant speed and is at a distance corresponding to a Time To Collision (TTC) of at least 4 seconds from the</u></p>	結果 Result Pass Fail



新			旧		
	<p><u>(b) A distance corresponding to a Time To Collision (TTC) of at least 4 seconds from the target.</u>  <u>The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.</u>            (略)</p>			<p><u>target.</u>  <u>From the start of the functional part until the point of collision there shall be no adjustment to any control of the subject vehicle by the driver other than slight adjustments to the steering control to counteract any drifting.</u>            (略)</p>	
6.5.	<p>移動中の車両ターゲットを用いた警告および作動テスト            Warning and Activation Test with a Moving Vehicle Target</p> <p>被験車両と移動ターゲットは、ターゲットの中心線に対する被験車両のずれが 0.2 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも 2 秒間、同じ方向に直進するものとする。            それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行し、ターゲットが 20 km/h で走行している状態で（ターゲット車両の許容差は+0/-2 km/h）テストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、5.2.1.3.項に定める速度範囲内において被験車両とターゲット車両に関する他の任意の速度でテストすることができる。  <u>テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする：</u>  <u>(a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で走行中、かつ</u>  <u>(b) ターゲットから少なくとも 4 秒間の TTC に相当する距離。</u>  <u>許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。</u>            (略)            The subject vehicle and the moving target shall travel in a straight line, in the same direction, for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2m.            Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> categories and target</p>	結果 Result  Pass Fail	6.5.	<p>移動中の車両ターゲットを用いた警告および作動テスト            Warning and Activation Test with a Moving Vehicle Target</p> <p>被験車両と移動ターゲットは、ターゲットの中心線に対する被験車両のずれが 0.2 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも 2 秒間、同じ方向に直進するものとする。            それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行し、ターゲットが 20 km/h で走行している状態で（ターゲット車両の許容差は+0/-2 km/h）テストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、5.2.1.3.項に定める速度範囲内において被験車両とターゲット車両に関する他の任意の速度でテストすることができる。  <u>テストの機能部分は、被験車両の定速走行中、少なくとも 4 秒間の TTC に相当する距離までターゲットに接近した時点で開始するものとする。</u>  <u>テストの機能部分の開始から被験車両の速度がターゲット速度に等しくなるまでの間、横ずれに対処するためのわずかなステアリング調整以外、被験車両のコントロールに対して運転者はいかなる調整も行わないものとする。</u>            (略)            The subject vehicle and the moving target shall travel in a straight line, in the same direction, for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2m.            Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> categories and target</p>	結果 Result  Pass Fail

新			旧		
	<p>travelling at 20 km/h (with a tolerance of +0/-2 km/h for the target vehicles). If this is deemed justified, the Technical Service may test any other speeds for subject vehicle and target vehicle within the speed range as defined in paragraph 5.2.1.3.</p> <p>The functional part of the test shall start <u>with:</u></p> <p><u>(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and</u></p> <p><u>(b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.</u></p> <p><u>The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.</u></p> <p>(略)</p>			<p>travelling at 20 km/h (with a tolerance of +0/-2 km/h for the target vehicles). If this is deemed justified, the Technical Service may test any other speeds for subject vehicle and target vehicle within the speed range as defined in paragraph 5.2.1.3.</p> <p>The functional part of the test shall start <u>when</u></p> <p><u>the subject vehicle is travelling at a constant speed and is at a distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.</u></p> <p><u>From the start of the functional part of the test until the subject vehicle comes to a speed equal to that of the target there shall be no adjustment to any subject vehicle control by the driver other than slight steering adjustments to counteract any drifting.</u></p> <p>(略)</p>	
6. 6.	歩行者ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Pedestrian Target	結果 Result	6. 6.	歩行者ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Pedestrian Target	結果 Result
6. 6. 1.	<p>被験車両は、予測される衝突点の中心線とのずれが 0.1 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも 2 秒間、歩行者ターゲットとの衝突点にまっすぐ接近するものとする。</p> <p>テストの機能部分は、<u>以下の条件により開始されるものとする：</u></p> <p><u>(a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で走行中、かつ</u></p> <p><u>(b) ターゲットから少なくとも 4 秒間の TTC に相当する距離。</u></p> <p><u>許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。</u></p> <p>歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h+0/-0.4km/h (※2) の一定速度で被験車両の移動方向と直角に直進するものとする。被験車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が被験車両の縦方向中心線上になるように歩行者ターゲットと被験車両の位置関係を調整するものとする。その許容差は、テストの機能部分を通して被験車両が規定テスト速度を維持</p>	Pass Fail	6. 6. 1.	<p>被験車両は、予測される衝突点の中心線とのずれが 0.1 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも 2 秒間、歩行者ターゲットとの衝突点にまっすぐ接近するものとする。</p> <p>テストの機能部分は、<u>被験車両の定速走行中、少なくとも 4 秒間の TTC に相当する距離まで衝突点に接近した時点で開始するものとする。</u></p> <p>歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h +0/-0.4km/h (※2) の一定速度で被験車両の移動方向と直角に直進するものとする。被験車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が被験車両の縦方向中心線上になるように歩行者ターゲットと被験車両の位置関係を調整するものとする。その許容差は、テストの機能部分を通して被験車両が規定テスト速度を維持</p>	Pass Fail

新		旧	
<p>することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。</p> <p>それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、<u>妥当だと認められる場合</u>、5.2.2.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。</p> <p>上記のテストは、6.3.2. 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (略)</p> <p>The subject vehicle shall approach the impact point with the pedestrian target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m.</p> <p>The functional part of the test shall start <u>with:</u> (a) <u>The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and</u> (b) <u>A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.</u></p> <p><u>The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.</u></p> <p>The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the</p>		<p>持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。</p> <p>それぞれ M<sub>1</sub> カテゴリーと N<sub>1</sub> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、5.2.2.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。</p> <p><u>機能部分の開始から被験車両が衝突を回避した時点まで、または被験車両が歩行者ターゲットとの衝突点を通過した時点までの間、横ずれに対処するためのステアリングコントロールのわずかな調整以外、被験車両のコントロールに対して運転者はいかなる調整も行わないものとする。</u></p> <p>上記のテストは、6.3.2. 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (略)</p> <p>The subject vehicle shall approach the impact point with the pedestrian target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m.</p> <p>The functional part of the test shall start when the subject vehicle is travelling at a constant speed and is at a distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the collision point.</p> <p>The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the</p>	

新		旧			
	<p>subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake.</p> <p>Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively <math>M_1</math> and <math>N_1</math> categories. <u>If this is deemed justified</u>, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3.</p> <p>The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target" defined in 6.3.2.</p>				
6.6.2.	<p>衝突速度の評価は、<u>6.2.4.項により許容された追加の保護装備のない状態の</u>車両の形状を考慮に入れ、ターゲットと車両間の実際の接触点に基づくものとする。</p> <p>The assessment of the impact speed shall be based on the actual contact point between the target and the vehicle, taking into account the vehicle shape <u>without additional protective equipment as permitted per paragraph 6.2.4.</u></p> <p>(略)</p>	Pass Fail	6.6.2.	<p>衝突速度の評価は、車両の形状を考慮に入れ、ターゲットと車両間の実際の接触点に基づくものとする。</p> <p>The assessment of the impact speed shall be based on the actual contact point between the target and the vehicle, taking into account the vehicle shape.</p> <p>(略)</p>	Pass Fail
6.7. (第2改訂版以降)	<p>自転車ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Bicycle Target</p>	<u>結果</u> <u>Result</u>	6.7. (第2改訂版以降)	<p>自転車ターゲットを用いた警告および作動テスト Warning and Activation Test with a Bicycle Target</p>	
6.7.1.	<p>(略)</p> <p>それぞれ <math>M_1</math> カテゴリーと <math>N_1</math> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、<u>妥当だと認められる場合</u>、5.2.3.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.3.4. 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。</p>	Yes No	6.7.1.	<p>(略)</p> <p>それぞれ <math>M_1</math> カテゴリーと <math>N_1</math> カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、5.2.3.3. 項に定める規定速度の範囲内で5.2.3.4. 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。</p>	Yes No

新			旧		
	<p>テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする：</p> <p>(a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で走行中、かつ</p> <p>(b) 自転車ターゲットが本項に規定された要求速度の許容内の速度で移動中、かつ</p> <p>(c) ターゲットから少なくとも4秒間のTTCに相当する距離。</p> <p>許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。</p> <p>上記のテストは、6.3.3.項に定める自転車「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> Categories. <u>If this is deemed justified</u>, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.3.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.3.3.</p> <p><u>The functional part of the test shall start with</u></p> <p>(a) <u>The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph,</u></p> <p>(b) <u>The bicycle target travelling at the required test speed within the tolerances specified in this paragraph and</u></p> <p>(c) <u>A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.</u></p> <p><u>The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.</u></p> <p>The test prescribed above shall be carried out with a bicycle "soft target" defined in paragraph 6.3.3.</p>			<p><u>機能部分の開始から被験車両が衝突を回避した時点まで、または被験車両が自転車ターゲットとの衝突点を通過した時点までの間、横ずれに対処するためのステアリングコントロールのわずかな調整以外、被験車両のコントロールに対して運転者はいかなる調整も行わないものとする。</u></p> <p>上記のテストは、6.3.3.項に定める自転車「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in tables below for respectively M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> Categories. The technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.3.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.3.3.</p> <p><u>From the start of the functional part until the subject vehicle has avoided the collision or the subject vehicle has passed the impact point with the bicycle target there shall be no adjustment to any control of the subject vehicle by the driver other than slight adjustments to the steering control to counteract any drifting.</u></p> <p>The test prescribed above shall be carried out with a bicycle "soft target" defined in paragraph 6.3.3.</p>	
6.7.2.～ 附則3付録2 2.3.	(略)	(略)	6.7.2.～ 附則3付録2 2.3.	(略)	(略)
附則3 (略) 6. (略)			附則3 (略) 6. (略)		

新	旧																																																								
TRIAS 12-002-02 制動能力試験  (略) 付表 1  制動能力の試験記録及び成績 (ローラ駆動型ブレーキテスタによる試験方法)  (略) 2. 重量条件等	TRIAS 12-002-02 制動能力試験  (略) 付表 1  制動能力の試験記録及び成績 (ローラ駆動型ブレーキテスタによる試験方法)  (略) 2. 重量条件等																																																								
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;"></th> <th style="width:12.5%;">前軸</th> <th style="width:12.5%;">後軸</th> <th style="width:12.5%;">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 style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>車両重量(諸元値) W<sub>1</sub> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u>(kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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)			/	車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)				回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)				<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;"></th> <th style="width:12.5%;">前軸</th> <th style="width:12.5%;">後軸</th> <th style="width:12.5%;">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 style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>車両重量(諸元値) W<sub>1</sub> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u>(kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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)			/	車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)				回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)			
	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)			/																																																						
車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)																																																									
回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)																																																									
	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)			/																																																						
車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)																																																									
回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)																																																									
(略)  参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$  $F = F_1 - f_1$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G} \quad G: \text{重力加速度} (9.8\text{m/s}^2)$ $\underline{W_f} = 0.07W_1 \quad \text{普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車の場合}$ $= 0.05W_1 \quad \text{乗用車、小型トラック又はバスの場合}$	(略)  参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$  $F = F_1 - f_1$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G} \quad G: \text{重力加速度} (9.8\text{m/s}^2)$ $\underline{W_f} = 0.07W_1 \quad \text{普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車の場合}$ $= 0.05W_1 \quad \text{乗用車、小型トラック又はバスの場合}$																																																								

新	旧																																																								
付表 2 制動能力の試験記録及び成績 (牽引による試験方法)	付表 2 制動能力の試験記録及び成績 (牽引による試験方法)																																																								
(略)	(略)																																																								
2. 重量条件等	2. 重量条件等																																																								
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:40%;"></th> <th style="width:15%;">前軸</th> <th style="width:15%;">後軸</th> <th style="width:30%;">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 style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>車両重量(諸元値) W<sub>1</sub> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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)			/	車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)				回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)				<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:40%;"></th> <th style="width:15%;">前軸</th> <th style="width:15%;">後軸</th> <th style="width:30%;">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 style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>タイヤ空気圧諸元値 (kPa)</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>車両重量(諸元値) W<sub>1</sub> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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)			/	車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)				回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)			
	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)			/																																																						
車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)																																																									
回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)																																																									
	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)			/																																																						
車両重量(諸元値) W <sub>1</sub> (kg)																																																									
回転部分相当重量 <u>W<sub>f</sub></u> (kg)																																																									
(略)	(略)																																																								
別紙	別紙																																																								
(1) 前進	(1) 前進																																																								
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">操作力 (N)</th> <th style="width:15%;">ロードセルの読み (N)</th> <th style="width:15%;">車両の制動力 (N) F-f</th> <th style="width:15%;">制動効率</th> <th style="width:40%;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">f</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td>f:初期値</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	操作力 (N)	ロードセルの読み (N)	車両の制動力 (N) F-f	制動効率	備考	0	f	0	0	f:初期値	(略)					<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width:15%;">操作力 (N)</th> <th colspan="4" style="width:40%;">各輪の読み(N)</th> <th rowspan="2" style="width:15%;">制動力 (合計) F(N)</th> <th rowspan="2" style="width:10%;">制動 効率 e</th> <th rowspan="2" style="width:15%;">備考</th> </tr> <tr> <th>前左</th> <th>前右</th> <th>後左</th> <th>後右</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">F<sub>1</sub></td> <td style="text-align: center;">F<sub>2</sub></td> <td style="text-align: center;">F<sub>3</sub></td> <td style="text-align: center;">F<sub>4</sub></td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td>f:初期値</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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	前右	後左	後右	0	F <sub>1</sub>	F <sub>2</sub>	F <sub>3</sub>	F <sub>4</sub>	0	0	f:初期値	(略)																				
操作力 (N)	ロードセルの読み (N)	車両の制動力 (N) F-f	制動効率	備考																																																					
0	f	0	0	f:初期値																																																					
(略)																																																									
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	前右	後左	後右																																																					
0	F <sub>1</sub>	F <sub>2</sub>	F <sub>3</sub>	F <sub>4</sub>	0	0	f:初期値																																																		
(略)																																																									
(2) 後進	(2) 後進																																																								
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">操作力 (N)</th> <th style="width:15%;">ロードセルの読み (N)</th> <th style="width:15%;">車両の制動力 (N) F-f</th> <th style="width:15%;">制動効率</th> <th style="width:40%;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">f</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td>f:初期値</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	操作力 (N)	ロードセルの読み (N)	車両の制動力 (N) F-f	制動効率	備考	0	f	0	0	f:初期値	(略)					<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width:15%;">操作力 (N)</th> <th colspan="4" style="width:40%;">各輪の読み(N)</th> <th rowspan="2" style="width:15%;">制動力 (合計) F(N)</th> <th rowspan="2" style="width:10%;">制動 効率 e</th> <th rowspan="2" style="width:15%;">備考</th> </tr> <tr> <th>前左</th> <th>前右</th> <th>後左</th> <th>後右</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">f<sub>1</sub></td> <td style="text-align: center;">f<sub>2</sub></td> <td style="text-align: center;">f<sub>3</sub></td> <td style="text-align: center;">f<sub>4</sub></td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td>f:初期値</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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	前右	後左	後右	0	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	f <sub>3</sub>	f <sub>4</sub>	0	0	f:初期値	(略)																				
操作力 (N)	ロードセルの読み (N)	車両の制動力 (N) F-f	制動効率	備考																																																					
0	f	0	0	f:初期値																																																					
(略)																																																									
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	前右	後左	後右																																																					
0	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	f <sub>3</sub>	f <sub>4</sub>	0	0	f:初期値																																																		
(略)																																																									
参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$  $F = F_1 - f_1$	参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$  $F = F_1 - f_1$																																																								

新	旧
$e = \frac{F}{(W+W_f) \times G}$ <p style="text-align: right;">G: 重力加速度 (9.8m/s<sup>2</sup>)</p> <p><math>W_f = 0.07W_1</math> 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</p> <p><math>= 0.05W_1</math> 乗用車、小型トラック又はバスの場合</p>	$e = \frac{F}{(W+W_f) \times G}$ <p style="text-align: right;">G: 重力加速度 (9.8m/s<sup>2</sup>)</p> <p><math>W_f = 0.07W_1</math> 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</p> <p><math>= 0.05W_1</math> 乗用車、小型トラック又はバスの場合</p>
<p>TRIAS 15-R034(1)-0<del>2</del></p> <p style="text-align: center;">自動車用燃料タンク試験 (協定規則第 34 号 (単品))</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">自動車用燃料タンクの試験記録及び成績 (単品) Fuel Tank of Motor Vehicles Test Data Record Form (Fuel Tank) 協定規則第34号 Regulation No. 34 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date : Y. M. D. Tested by :</p> <p>試験場所 : Test site :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の車名 : Make of vehicle fitted with fuel tank :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の型式 : 類別 : Type of vehicle fitted with fuel tank Variant :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の車台番号 : Chassis No. of vehicle fitted with fuel tank :</p> <p>改訂番号 : 補足改訂番号 Series No. : Supplement No. :</p>	<p>TRIAS 15-R034(1)-0<del>1</del></p> <p style="text-align: center;">自動車用燃料タンク試験 (協定規則第 34 号 (単品))</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">自動車用燃料タンクの試験記録及び成績 (単品) Fuel Tank of Motor Vehicles Test Data Record Form (Fuel Tank) 協定規則第34号 Regulation No. 34 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date : Y. M. D. Tested by :</p> <p>試験場所 : Test site :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の車名 : Make of vehicle fitted with fuel tank :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の型式 : 類別 : Type of vehicle fitted with fuel tank Variant :</p> <p>当該燃料タンク装着自動車の車台番号 : Chassis No. of vehicle fitted with fuel tank :</p> <p>改訂番号 : 補足改訂番号 Series No. : Supplement No. :</p>



新			旧		
燃料タンク製作者名 Manufacturer of fuel tank	:	_____	燃料タンク製作者名 Manufacturer of fuel tank	:	_____
燃料タンク製造方式 Manufacturing method of fuel tank	:	_____	燃料タンク製造方式 Manufacturing method of fuel tank	:	_____
燃料タンクの材質 Material of fuel tank	:	_____	燃料タンクの材質 Material of fuel tank	:	_____
燃料タンクの公称容量 (L) Nominal capacity of fuel tank	:	_____	燃料タンクの公称容量 (L) Nominal capacity of fuel tank	:	_____
基準燃料の種類 Kind of reference fuel	:	_____	基準燃料の種類 Kind of reference fuel	:	_____
5. ～ 6 (略)			5. ～ 6 (略)		
附則5 (略)			附則5 (略)		
13. 液体燃料タンクの取付に関する要件 Requirements for the installation of liquid fuel tanks			13. 液体燃料タンクの取付に関する要件 Requirements for the installation of liquid fuel tanks		
要件(Requirements)		適合性 Conformity	要件(Requirements)		適合性 Conformity
Paragra ph	Contents		Paragra ph	Contents	
13.1.	上記5.4項、5.5項、5.6項、5.7項、5.8項、5.10項及び5.11項に記載された要件に適合するものとする。 <u>総許容質量が2.8tを超えないものについて、カテゴリ M<sub>1</sub>及びN<sub>1</sub>の車両は、さらに8項にも適合するものとする。</u>  The requirements stated in paragraphs 5.4., 5.5., 5.6., 5.7., 5.8., 5.10., and 5.11. above shall be complied with. <u>Vehicles of categories M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub>, which are of a total permissible mass not exceeding 2.8 tonnes, shall additionally comply with paragraph 8.</u>	適 / 否 Pass / Fail	13.1.	上記5.4項、5.5項、5.6項、5.7項、5.8項、5.10項及び5.11項に記載された要件に適合するものとする。  The requirements stated in paragraphs 5.4., 5.5., 5.6., 5.7., 5.8., 5.10., and 5.11. above shall be complied with.	適 / 否 Pass / Fail
13.2.	アクセサリを含めずにタンクが認可される場合、タンク上でのテスト中に使用されるアクセサリで、上記11.2項に従ってメーカーの文書で特定されているものは、メーカーの要請により、本規則のパートIVに従った認可に含めるものとする。車両が本規則のパートIII及びIVの要件に適合し	適 / 否 Pass / Fail	13.2.	アクセサリを含めずにタンクが認可される場合、タンク上でのテスト中に使用されるアクセサリで、上記11.2項に従ってメーカーの文書で特定されているものは、メーカーの要請により、本規則のパートIVに従った認可に含めるものとする。車両が本規則のパートIII及びIVの要件に適合し	適 / 否 Pass / Fail

新		旧	
<p>ていることを技術機関が確信している場合には、追加のアクセサリーを含めるものとする。</p> <p>In case the tanks are approved without their accessories, those accessories used during the tests on the tanks and identified in the manufacturer's documentation according to paragraph 11.2. above shall, at the request of the manufacturer, be included in the approval pursuant to Part IV of this Regulation. Additional accessories shall be included provided that the Technical Service is satisfied that the vehicle complies with the requirement of Parts III and IV of this Regulation.</p>	<p>ていることを技術機関が確信している場合には、追加のアクセサリーを含めるものとする。</p> <p>In case the tanks are approved without their accessories, those accessories used during the tests on the tanks and identified in the manufacturer's documentation according to paragraph 11.2. above shall, at the request of the manufacturer, be included in the approval pursuant to Part IV of this Regulation. Additional accessories shall be included provided that the Technical Service is satisfied that the vehicle complies with the requirement of Parts III and IV of this Regulation.</p>		
以下 (略)		以下 (略)	
<p>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))</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">自動車用燃料タンクの試験記録及び成績 (車両) Fuel Tank of Motor Vehicles Test Data 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>試験期日           :           年           月           日    試験担当者           : Test date            :           Y.           M.           D.    Tested by            : 試験場所            : Test site             : _____</p> <p>1. 試験自動車 Test Vehicle</p>		<p>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))</p> <p>1. ~ 3. (略)</p> <p>付表 Attached Table</p> <p style="text-align: center;">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</p>	

新	旧
<p>車名 Make: _____</p> <p>型式 <span style="color: red;">類別:</span> Type: _____ Variant: _____</p> <p>車台番号 Chassis No. : _____</p> <p>原動機の型式 <span style="margin-left: 20px;">内燃機関</span> Type of Engine <span style="margin-left: 20px;">Internal combustion engine: _____</span> <span style="margin-left: 20px;">電動機</span> Motor: _____</p> <p>燃料の種類 Kind of fuel: _____</p> <p>燃料タンクの容量 Capacity of fuel tank: _____ L</p> <p>改訂番号 <span style="margin-left: 150px;">補足改訂番号</span> Series No. : _____ Supplement No. : _____</p> <p>以下 (略)</p>	<p>車名 Make: _____</p> <p>型式 <span style="color: red;">種別:</span> Type: _____ Variant: _____</p> <p>車台番号 Chassis No. : _____</p> <p>原動機の型式 <span style="margin-left: 20px;">内燃機関</span> Type of Engine <span style="margin-left: 20px;">Internal combustion engine: _____</span> <span style="margin-left: 20px;">電動機</span> Motor: _____</p> <p>燃料の種類 Kind of fuel: _____</p> <p>燃料タンクの容量 Capacity of fuel tank: _____ L</p> <p>改訂番号 <span style="margin-left: 150px;">補足改訂番号</span> Series No. : _____ Supplement No. : _____</p> <p>以下 (略)</p>
<p>TRIAS 17-R134(1)-02 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験 (協定規則第 134 号)</p> <p>1. ~3. (略)</p> <p>付表 Attached Table 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の試験記録及び成績 Test Data Record Form for Fuel Systems of Vehicles Fueled by Compressed Hydrogen Gas 協定規則第134号 Regulation No.134 of the 1958 agreement of the United Nations Economic</p>	<p>TRIAS 17-R134(1)-01 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験 (協定規則第 134 号)</p> <p>1. ~3. (略)</p> <p>付表 Attached Table 圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の試験記録及び成績 Test Data Record Form for Fuel Systems of Vehicles Fueled by Compressed Hydrogen Gas 協定規則第134号 Regulation No.134 of the 1958 agreement of the United Nations Economic</p>

新	旧
<p style="text-align: center;">Commission for Europe</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験成績 Test results</p> <p>(1)～(6) (略)</p> <p><u>(7) 水素燃料車の識別 (7.1.7.)</u> <u>Identification of hydrogen fuelled vehicles. (7.1.7.)</u></p> <p><u>カテゴリーM2/N2及びM3/N3の車両には附則6に規定するラベルを装着すること。</u> <u>On vehicles of the categories M2/N2 and M3/N3, labels shall be installed as specified in Annex 6.</u></p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 <u>Pass / Fail</u></p>	<p style="text-align: center;">Commission for Europe</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験成績 Test results</p> <p>(1)～(6) (略)</p> <p><u>(新設)</u></p>
<p><u>TRIAS 17(2)-R135-01</u></p> <p style="text-align: center;"><u>ポール側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 135 号)</u></p> <p>1. <u>総則</u> <u>ポール側面衝突後の高電圧からの乗員保護試験 (協定規則第 135 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 135 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。</u></p> <p>2. <u>測定値等の取扱い</u></p> <p>2.1. <u>主電池 (駆動用蓄電池モジュール) の総電解液量 (g)</u> <u>小数第 1 位を四捨五入し、整数位までとする。</u></p> <p>2.2. <u>試験自動車重量及び非積載質量 (kg)</u> <u>小数第 1 位を四捨五入し、整数位までとする。</u></p> <p>2.3. <u>試験速度 (km/h)</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>(新設)</u></p>

新	旧
<p>2.4. <u>衝突点のずれ (mm)</u>  <u>小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。</u></p> <p>2.5. <u>電解液の漏れ量</u>  <u>質量(g)は小数第1位を四捨五入し、整数位までとする。</u>  <u>容量(Q)は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする。</u></p> <p>2.6. <u>電圧が直流 60V 以下、交流 30V (実効値) 以下になるまでの時間 (s)</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>2.7. <u>電気エネルギー (J)</u>  <u>小数第3位を四捨五入し、小数第2位までとする。</u></p> <p>2.8. <u>露出導電部と電氣的シャシ間の抵抗値 (<math>\Omega</math>)</u>  <u>小数第4位を四捨五入し、小数第3位までとする。</u></p> <p>2.9. <u>作動電圧 (V)</u>  <u>小数第1位を切り捨て、整数位までとする。</u></p> <p>2.10. <u>作動電圧 1V あたりの絶縁抵抗値 (<math>\Omega/V</math>)</u>  <u>有効桁数 3 桁とし、次桁を切り捨てる。</u></p> <p>3. <u>試験記録及び成績</u>  <u>試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。</u>  <u>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。</u></p> <p>3.1. <u>当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</u></p> <p>3.2. <u>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。</u></p> <p>3.3. <u>付表の備考欄には、間接接触要件確認時の計測器 (製作者、型式、使用レンジ、測定電流)、絶縁抵抗測定時の計測器 (製作者、型式、測定電圧 (メガオームテスタを用いる場合)) を記入する。</u></p> <p>3.4. <u>感電に対する保護に関する要件 (5.6.1.) において高電圧の消失 (5.6.1.1.) の要件を選択する場合には、衝突後から交流 30V (実効値) 以下または直流 60V 以下になるまでの電圧を示す波形図 (横軸-時間、縦軸-電圧) を添付すること。</u></p>	





新	旧												
<p><u>(3) 駆動用蓄電池モジュールの電解液漏れに関する要件(5.6.2.)</u>  <u>Requirement for electrolyte leakage from propulsion battery modules (5.6.2.)</u></p> <p><u>①車室内への電解質漏出の状況</u>  <u>State of electrolyte spillage into passenger compartment</u>            有り / 無し  <u>Occurred Not occurred</u></p> <p><u>②車両外部への電解液漏出の状況</u>  <u>State of electrolyte spillage to outside of vehicle</u>            有り / 無し  <u>Occurred Not occurred</u></p> <p><u>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。</u>  <u>If electrolyte spillage should occur, make necessary entries in below.</u></p> <p><u>主電池(駆動用蓄電池)の総電解液量</u>            :  <u>Total capacity of electrolyte (Propulsion battery) _____g</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>電解液漏出箇所</u> <u>Electrolyte spillage point</u></th> <th><u>60分後の漏出量</u> <u>Total amount of spillage after 60 min [g]</u></th> <th><u>総電解液に対する漏出量の割合</u> <u>Ratio of spillage against total amount [%]</u></th> <th><u>漏出量</u> <u>Spillage [ℓ]</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> </tbody> </table>	<u>電解液漏出箇所</u> <u>Electrolyte spillage point</u>	<u>60分後の漏出量</u> <u>Total amount of spillage after 60 min [g]</u>	<u>総電解液に対する漏出量の割合</u> <u>Ratio of spillage against total amount [%]</u>	<u>漏出量</u> <u>Spillage [ℓ]</u>									
<u>電解液漏出箇所</u> <u>Electrolyte spillage point</u>	<u>60分後の漏出量</u> <u>Total amount of spillage after 60 min [g]</u>	<u>総電解液に対する漏出量の割合</u> <u>Ratio of spillage against total amount [%]</u>	<u>漏出量</u> <u>Spillage [ℓ]</u>										
<p><u>(4) 駆動用蓄電池モジュールの固定に関する要件(5.6.3.)</u>  <u>Requirement for fixation of propulsion battery modules (5.6.3.)</u></p> <p><u>①駆動用蓄電池モジュールの固定状況</u>  <u>Fixed state of propulsion battery modules</u>            適 / 否  <u>Pass Fall</u></p>													



新		旧																																																													
<p>②駆動用蓄電池モジュールの客室への侵入の有無  <u>Entering to the passenger compartment of the battery modules</u></p> <p style="text-align: right;">有り / 無し  <u>Yes / No</u></p>																																																															
<p>(5) 駆動用蓄電池モジュールの火災の危険に関する要件(5.6.4.)  <u>Requirement for fire hazards battery modules (5.6.4.)</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の形跡が認められないものとする。</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></p> <p style="text-align: right;">適 / 否  <u>Pass / Fail</u></p>																																																															
<p>(6) 感電に対する保護に関する要件(5.6.1.)  <u>Requirements for the protection against an electric shock (5.6.1.)</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">A</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">5.6.1.1.</td> <td style="width: 30%;"> <u>高電圧の消失</u>  <u>Absence of high voltage</u> </td> <td style="width: 5%; text-align: center;">C</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">5.6.1.3.</td> <td style="width: 30%;"> <u>接触保護</u>  <u>Physical protection</u> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">5.6.1.2.</td> <td> <u>低電気エネルギー</u>  <u>Low electrical energy</u> </td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">5.6.1.4.</td> <td> <u>絶縁抵抗</u>  <u>Isolation resistance</u> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <u>直流電氣的に分割される各回路の名称</u>  <u>Name of each circuit which is divided by galvanic isolation</u> </td> <td colspan="2"> <u>確認する要件</u>  <u>Selected requirement(s)</u> </td> <td colspan="2"> <u>要件の適否</u>  <u>Pass or Fail</u> </td> </tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> <tr><td colspan="6"> </td></tr> </table>				A	5.6.1.1.	<u>高電圧の消失</u> <u>Absence of high voltage</u>	C	5.6.1.3.	<u>接触保護</u> <u>Physical protection</u>	B	5.6.1.2.	<u>低電気エネルギー</u> <u>Low electrical energy</u>	D	5.6.1.4.	<u>絶縁抵抗</u> <u>Isolation resistance</u>	<u>直流電氣的に分割される各回路の名称</u> <u>Name of each circuit which is divided by galvanic isolation</u>		<u>確認する要件</u> <u>Selected requirement(s)</u>		<u>要件の適否</u> <u>Pass or Fail</u>																																											
A	5.6.1.1.	<u>高電圧の消失</u> <u>Absence of high voltage</u>	C	5.6.1.3.	<u>接触保護</u> <u>Physical protection</u>																																																										
B	5.6.1.2.	<u>低電気エネルギー</u> <u>Low electrical energy</u>	D	5.6.1.4.	<u>絶縁抵抗</u> <u>Isolation resistance</u>																																																										
<u>直流電氣的に分割される各回路の名称</u> <u>Name of each circuit which is divided by galvanic isolation</u>		<u>確認する要件</u> <u>Selected requirement(s)</u>		<u>要件の適否</u> <u>Pass or Fail</u>																																																											

新

旧


(注) 確認する要件の記号を記載すること

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5.6.1.3.項または5.6.1.4.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、5.6.1.4.項に規定する要件は適用しない。

(Note) 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 5.6.1.3. or paragraph 5.6.1.4. for the relevant part(s).

Criteria defined in 5.6.1.4. 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.

①高電圧の消失(5.6.1.1.)

Absence of high voltage (5.6.1.1.)

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>U<sub>b</sub></u>	<u>[s]</u>	<u>U<sub>1</sub></u>	<u>[s]</u>	<u>U<sub>2</sub></u>	<u>[s]</u>

②低電気エネルギー(5.6.1.2.)

Low electrical energy (5.6.1.2.)

(a)総エネルギーTE

Total energy (TE)

<p><u>放電抵抗器</u></p> <p><u>Discharge resistor</u></p> $R_e = \Omega \quad t_h - t_c = s$ $TE = \int_{t_c}^{t_h} U_b \times I_e dt = J$
---

新		旧
<u>Xキャパシタの静電容量</u> $C_x = \quad \mu F$ Capacitance of the X capacitor $TE = \frac{1}{2} \times C_x \times U_b^2 = \quad J$		
(注) 選択した確認方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected confirmation method.		
(b) 総エネルギー-TE <sub>y1</sub> 、TE <sub>y2</sub> Total energy (TE <sub>y1</sub> 、TE <sub>y2</sub> ) <u>Yキャパシタの静電容量</u> Capacitance of the Y capacitor $C_{y1} = \quad \mu F \quad C_{y2} = \quad \mu F$ $TE_{y1} = \frac{1}{2} \times C_{y1} \times U_1^2 = \quad J$ $TE_{y2} = \frac{1}{2} \times C_{y2} \times U_2^2 = \quad J$		
③接触保護(5.6.1.3.) <u>Physical protection (5.6.1.3.)</u>		
(a) 活電部への直接接触に対する保護 Protection against direct contacts with live parts of the power train		
<u>保護等級</u>		<u>IPXXB</u>
<u>Degree of protection</u>		有り / 無し Yes No
<u>活電部への接触</u>		有り / 無し Yes No
<u>Contact with live parts</u>		有り / 無し Yes No
<u>近接プローブの停止面がエンクロージャー等の開口を通った完全な侵入</u>		有り / 無し Yes No
<u>Complete penetration through openings (e.g. Enclosures)</u>		有り / 無し / 該当なし Yes No NA
<u>信号表示回路法による場合</u>	<u>ランプの点灯</u>	有り / 無し / 該当なし Yes No NA
<u>Signal-Circuit method</u>	<u>Lighting of the lamp</u>	

新		旧																								
<p><u>(b) 露出導電部と電氣的シャシの間で 0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値</u>  <u>The resistance between all exposed conductive parts and the electrical chassis when there is current flow of at least 0.2 amperes.</u></p>																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</th> <th>測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value</th> <th>全ての抵抗値が 0.1Ω未満 All resistances less than 0.1Ω</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> <tr><td> </td><td> </td><td>適 / 否</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td>PASS FALL</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が 0.1Ω未満 All resistances less than 0.1Ω												適 / 否			PASS FALL								
測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が 0.1Ω未満 All resistances less than 0.1Ω																								
		適 / 否																								
		PASS FALL																								
<p><u>(注) 露出導電部と電氣的シャシとの直流電氣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> <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><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 ohms 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) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</th> <th>測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value</th> <th>全ての抵抗値が 0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω</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> <tr><td> </td><td> </td><td>適 / 否</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td>PASS FALL</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が 0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω												適 / 否			PASS FALL								
測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値[Ω] Measured value or calculation value	全ての抵抗値が 0.2Ω未満 All resistances less than 0.2Ω																								
		適 / 否																								
		PASS FALL																								

新

旧


(注) 2つの露出導電部の直流電氣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。

(Note) In the case of points where direct current connection is secured with welding, "Welding" shall be entered in the column for "Measured value or calculation value".

④絶縁抵抗(5.6.1.4.)

Isolation resistance(5.6.1.4.)

(a) 作動電圧

: ① \_\_\_\_\_ [V] ② \_\_\_\_\_ [V] ③ \_\_\_\_\_ [V]

Working voltage

(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(5.6.1.4.1.)

In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.6.1.4.1.)

直流側

DC side

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			100
内部の直流電源を利用 Using the vehicle's own REESS as DC voltage source		_____ [Ω/V]	_____ [Ω/V]

交流側

新				旧
<u>AC side</u>				
<u>測定方法</u> <u>Measurement method</u>	<u>測定値</u> <u>[MΩ]</u> <u>Measured</u> <u>value</u>	<u>作動電圧 1V あたり</u> <u>の絶縁抵抗値</u> <u>Isolation</u> <u>resistance per</u> <u>working voltage</u>	<u>判定基準</u> <u>Criteria</u>	
外部から直流電圧を印加 <u>Using DC voltage from off-</u> <u>vehicle sources</u>			<u>500</u>	
内部の直流電源を利用 <u>Using the vehicle's own</u> <u>REESS as DC voltage source</u>		<u>                  [Ω/V]</u>	<u>                  [Ω/V]</u>	
<u>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。</u> <u>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。</u>				
<u>(Note) Enter "○" in the selected measurement method.</u> <u>In the case of divided measurement, combined resistance of each</u> <u>measurements shall be calculated and entered.</u>				
<u>(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(5.6.1.4.2.)</u> <u>In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are</u> <u>galvanically isolated from each other. (5.6.1.4.2.)</u>				
<u>測定方法</u> <u>Measurement method</u>	<u>測定値</u> <u>[MΩ]</u> <u>Measured</u> <u>value</u>	<u>作動電圧 1V あたり</u> <u>の絶縁抵抗値</u> <u>Isolation</u> <u>resistance per</u> <u>working voltage</u>	<u>判定基準</u> <u>Criteria</u>	
外部から直流電圧を印加 <u>Using DC voltage from off-</u> <u>vehicle sources</u>				
内部の直流電源を利用 <u>Using the vehicle's own</u> <u>REESS as DC voltage source</u>		<u>                  [Ω/V]</u>	<u>                  [Ω/V]</u>	
<u>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。</u> <u>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。</u>				
<u>(Note) Enter "○" in the selected measurement method.</u> <u>In the case of divided measurement, combined resistance of each</u> <u>measurements shall be calculated and entered.</u>				

新	旧
<p>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。</p> <p>If the AC high voltage buses and the DC high voltage buses are conductively connected, they shall meet one of the following requirements.</p> <p>(a) 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。</p> <p>Isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall have a minimum value of 500 Ω/V of the working voltage.</p> <p>(b) 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 5.6.1.3 項で説明した物理的保護の要件を満たす。</p> <p>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 5.6.1.3.</p> <p>(c) 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 5.6.1.1 項で説明した高電圧不在の要件を満たす。</p> <p>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 5.6.1.1.</p> <p>(注) 選択した要件に「○」を記載すること。</p> <p>(Note) Enter "○" in the selected requirements.</p> <p>備考</p> <p>Remarks</p> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>TRIAS 17(2)-R136(1)-0<del>2</del></p> <p>電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 136 号（車両））</p> <p>1.～3.（略）</p> <p>付表</p>	<p>TRIAS 17(2)-R136(1)-0<del>1</del></p> <p>電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第136号（車両））</p> <p>1.～3.（略）</p> <p>付表</p>

新	旧																																																								
<p>Attached Table 1 電気二輪自動車等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 Test Data Record Form for L Category</p> <p style="text-align: center;">協定規則第 136 号 (車両)</p> <p>Regulation No. 136 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (Part I)</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験成績 Test results (1) 感電からの保護に対する要件 (5.1 項) Requirements for protection against electric shock</p> <p>① 直接接触に対する保護(5.1.1 項) Protection against direct contacts (a)～(b) (略)</p> <p>(c) コネクタ (車両インレットを含む) は以下のいずれかに適合すること。(5.1.1.3.) Connectors (including vehicle inlet) are deemed to meet this requirement. (5.1.1.3.)</p>	<p>Attached Table 1 電気二輪自動車等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 Test Data Record Form for L Category</p> <p style="text-align: center;">協定規則第136号 (車両)</p> <p>Regulation No. 136 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (Part I)</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験成績 Test results (1) 感電からの保護に対する要件 (5.1 項) Requirements for protection against electric shock</p> <p>① 直接接触に対する保護(5.1.1 項) Protection against direct contacts (a)～(b) (略)</p> <p>(c) コネクタ (車両インレットを含む) は以下のいずれかに適合すること。(5.1.1.3.) Connectors (including vehicle inlet) are deemed to meet this requirement. (5.1.1.3.)</p>																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>確認箇所</th> <th>確認項目</th> <th>結果</th> <th>測定値[ms]</th> </tr> <tr> <th>Confirmation parts</th> <th>Confirmation item</th> <th>Result</th> <th>time [ms]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> </tbody> </table>	確認箇所	確認項目	結果	測定値[ms]	Confirmation parts	Confirmation item	Result	time [ms]	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>確認箇所</th> <th>確認項目</th> <th>結果</th> <th>測定値[ms]</th> </tr> <tr> <th>Confirmation parts</th> <th>Confirmation item</th> <th>Result</th> <th>time [ms]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> <tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr> </tbody> </table>	確認箇所	確認項目	結果	測定値[ms]	Confirmation parts	Confirmation item	Result	time [ms]	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
確認箇所	確認項目	結果	測定値[ms]																																																						
Confirmation parts	Confirmation item	Result	time [ms]																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
確認箇所	確認項目	結果	測定値[ms]																																																						
Confirmation parts	Confirmation item	Result	time [ms]																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
(略)	(略)	(略)	(略)																																																						
<p>(注) 選択した確認項目の記号を記載すること。 (Note) Enter alphabet in the selected confirmation item. 確認項目「<u>C</u>」を選択した場合には「測定値」欄に電圧が直流 60V 以下、交流 30V(実効値) 以下になるまでに要する時間を記載すること。 When confirmation item "<u>C</u>" is selected, enter the time that the voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) in "time" column. 確認項目</p>	<p>(注) 選択した確認項目の記号を記載すること。 (Note) Enter alphabet in the selected confirmation item. 確認項目「<u>D</u>」を選択した場合には「測定値」欄に電圧が直流60V以下、交流30V(実効値) 以下になるまでに要する時間を記載すること。 When confirmation item "<u>D</u>" is selected, enter the time that the voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) in "time" column. 確認項目</p>																																																								



新	旧
<p>Confirmation item</p> <p>A 工具を使用せずに分離した時に客室又は荷室内の活電部に対する保護については IPXXD、客室及び荷室内以外の活電部に対する保護については IPXXB を満たすこと。 They comply with IPXXD for protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment and IPXXB for protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, when separated without the use of tools.</p> <p><u>B コネクタを分離するために少なくとも 2 つの異なる操作を必要とするロック機構を備えており、コネクタを分離するためには工具を使用してその他の構成部品を除去するものとされている場合。</u> <u>At least two distinct actions are needed to separate the connector from its mating component. other components, not being part of the connector, and other components shall be removed with the use of tools in order to separate the connector</u></p> <p><u>C コネクタ分離後 1 秒以内に活電部の電圧が直流 60V 以下、または交流 30V (実効値) 以下になる場合。</u> <u>The voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) within one second after the connector is separated.</u> <u>削除</u></p> <p>(d) 工具を使用せずに開放、分解または除去できるサービスプラグへの直接接保護 (5.1.1.4.) Protection against direct contacts with live parts of the service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools. (5.1.1.4.) (略)</p> <p>②間接接触に対する保護(5.1.2.) Protection against indirect contact(5.1.2.) (a) (略)</p> <p>(b) 露出導電部と電氣的シャシの間で 0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値 (5.1.2.2.) The resistance between all exposed conductive parts and the electrical chassis when there is current flow of at least 0.2 amperes. (5.1.2.2.)</p>	<p>Confirmation item</p> <p>A 工具を使用せずに分離した時に客室又は荷室内の活電部に対する保護については IPXXD、客室及び荷室内以外の活電部に対する保護については IPXXB を満たすこと。 They comply with IPXXD for protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment and IPXXB for protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, when separated without the use of tools.</p> <p><u>B 床下に位置し、かつロック機構を備えている。</u> <u>They are located underneath the floor and are provided with a locking mechanism.</u></p> <p><u>C ロック機構を備えており、コネクタを分離するためには工具を使用してその他の構成部品を除去するものとされている場合。</u> They are provided with a locking mechanism and other components shall be removed with the use of tools in order to separate the connector</p> <p><u>D コネクタ分離後 1 秒以内に活電部の電圧が直流 60V 以下、または交流 30V (実効値) 以下になる場合。</u> <u>The voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) within one second after the connector is separated.</u></p> <p>(d) 工具を使用せずに開放、分解または除去できるサービスプラグへの直接接保護 (5.1.1.4.) Protection against direct contacts with live parts of the service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools. (5.1.1.4.) (略)</p> <p>②間接接触に対する保護(5.1.2.) Protection against indirect contact(5.1.2.) (a) (略)</p> <p>(b) 露出導電部と電氣的シャシの間で 0.2[A]以上の電流を流したときの抵抗値 (5.1.2.2.) The resistance between all exposed conductive parts and the electrical chassis when there is current flow of at least 0.2 amperes. (5.1.2.2.)</p>

新			旧																
測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値 [Ω] Measured value or calculation value[Ω]	全ての抵抗値が 0.1[Ω]未満 All resistances less than 0.1[Ω]	測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値 [Ω] Measured value or calculation value[Ω]	全ての抵抗値が 0.1[Ω]未満 All resistances less than 0.1[Ω]														
		適・否 Pass/Fall			適・否 Pass/Fall														
<p>(注) 露出導電部と電氣的シャシとの直流電氣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。</p> <p>(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".</p> <p><u>(c)間隔が2.5 m 未満で同時に触れることができる電気保護バリヤの露出導電部間の抵抗値(5.1.2.2.)</u>  <u>The resistance between any two simultaneously reachable exposed conductive parts of the electrical protection barriers that are less than 2.5 m from each other. (5.1.2.2.)</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)</th> <th>測定値または計算値 [Ω] Measured value or calculation value[Ω]</th> <th>全ての抵抗値が 0.2[Ω]を超えないこと All resistances less than 0.2[Ω]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>～</td><td></td><td rowspan="5">適・否 Pass/Fall</td></tr> <tr><td>～</td><td></td></tr> <tr><td>～</td><td></td></tr> <tr><td>～</td><td></td></tr> <tr><td>～</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(注) 露出導電部と電氣的シャシとの直流電氣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。</p> <p>(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".</p>			測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値 [Ω] Measured value or calculation value[Ω]	全ての抵抗値が 0.2[Ω]を超えないこと All resistances less than 0.2[Ω]	～		適・否 Pass/Fall	～		～		～		～		<p>(注) 露出導電部と電氣的シャシとの直流電氣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。</p> <p>(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".</p> <p>(新規)</p>		
測定箇所 (部品、装置、場所等の名称) Measured point (Name of parts, Devices, Place, etc)	測定値または計算値 [Ω] Measured value or calculation value[Ω]	全ての抵抗値が 0.2[Ω]を超えないこと All resistances less than 0.2[Ω]																	
～		適・否 Pass/Fall																	
～																			
～																			
～																			
～																			

新				旧					
(d)～(h) (略)									
③絶縁抵抗(5.1.3.) Isolation resistance(5.1.3.) (a) (略)				(a)略					
(b) 絶縁抵抗(附則4) Isolation resistance (Annex 4) (i) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合(5.1.3.1.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.1.3.1.)				(b) 絶縁抵抗(附則4) Isolation resistance (Annex 4) (i) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されている場合(5.1.3.1.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are galvanically isolated from each other. (5.1.3.1.)					
直流側 DC side				直流側 DC side					
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	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(附則5A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5A 2.1.)			_____ [Ω/V]	100 [Ω/V]	外部から直流電圧を 印加(附則4A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 4A 2.1.)			_____ [Ω/V]	100 [Ω/V]
内部の直流電源を利用(附則5A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5A 2.2.)					内部の直流電源を利用(附則4A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 4A 2.2.)				
交流側 AC side				交流側 AC side					
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	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

新				旧			
	外部から直流電圧を印加(附則5A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5A 2.1.)		_____ [Ω/V]		外部から直流電圧を印加(附則4A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 4A 2.1.)		_____ [Ω/V]
	内部の直流電源を利用(附則5A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5A 2.2.)				内部の直流電源を利用(附則4A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 4A 2.2.)		
(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method. 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。 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。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method. 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。 In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.			
(ii) 交流側と直流側が直流電氣的に絶縁されていない場合 (5.1.3.2.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are not galvanically isolated from each other. (5.1.3.2.)				(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 (5.1.3.2.) In the case of AC high voltage buses and DC high voltage buses are not galvanically isolated from each other. (5.1.3.2.)			
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	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(附則5A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5A 2.1.)		_____ [Ω/V]	500 [Ω/V]	外部から直流電圧を印加(附則4A 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 4A 2.1.)		_____ [Ω/V]	500 [Ω/V]
内部の直流電源を利用(附則5A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source				内部の直流電源を利用(附則4A 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source			

新	旧						
(Annex 5A 2.2.)	(Annex 4A 2.2.)						
<p>(略)</p> <p>(C) 燃料電池自動車(5.1.3.3.) Fuel cell vehicles(5.1.3.3.) 燃料電池車において、DC 高電圧バスは、絶縁抵抗が要求最小値の100 Ω/V を下回った場合に運転者に警告する車載絶縁抵抗監視システムを備えるものとする。 その車載絶縁抵抗監視システムの機能は、附則6 の説明に従って確認されるものとする。</p> <p style="text-align: right;">適・否・該当無し Pass/Fail/NA</p> <p>In fuel cell vehicles, DC high voltage buses shall have an on-board isolation resistance monitoring system together with a warning to the driver if the isolation resistance drops below the minimum required value of 100 ohms /V. The function of the on-board isolation resistance monitoring system shall be confirmed as described in Annex 6. The isolation resistance between the high voltage bus of the coupling system for charging the REESS, which is not energized in conditions other than that during the charging of the REESS, and the electrical chassis need not to be monitored.</p>	<p>(略)</p> <p>(C) 燃料電池自動車 (絶縁抵抗要件の最小値を長時間維持することができない場合に適用) (5.1.3.3.) Fuel cell vehicles (If the minimum isolation resistance requirement cannot be maintained over time) (5.1.3.3.)</p> <table border="1" data-bbox="1133 440 2080 850"> <thead> <tr> <th data-bbox="1133 440 1765 504">判定方法 Test method</th> <th data-bbox="1765 440 2080 504">判定結果 Test result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1133 504 1765 691">個別に5.1.1. 項の要件を満たす2層以上の固体の絶縁体、バリヤ又はエンクロージャ。 Double or more layers of solid insulators, barriers or enclosures that meet the requirement in paragraph 5.1.1. independently</td> <td data-bbox="1765 504 2080 691">適・否・該当無し Pass/Fail/NA</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1133 691 1765 850">絶縁抵抗監視システムを装備し、附則5による方法で警報を発する。 An isolation resistance monitoring system should be equipped with, and it alerts as described in Annex 5.</td> <td data-bbox="1765 691 2080 850"></td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method.</p>	判定方法 Test method	判定結果 Test result	個別に5.1.1. 項の要件を満たす2層以上の固体の絶縁体、バリヤ又はエンクロージャ。 Double or more layers of solid insulators, barriers or enclosures that meet the requirement in paragraph 5.1.1. independently	適・否・該当無し Pass/Fail/NA	絶縁抵抗監視システムを装備し、附則5による方法で警報を発する。 An isolation resistance monitoring system should be equipped with, and it alerts as described in Annex 5.	
判定方法 Test method	判定結果 Test result						
個別に5.1.1. 項の要件を満たす2層以上の固体の絶縁体、バリヤ又はエンクロージャ。 Double or more layers of solid insulators, barriers or enclosures that meet the requirement in paragraph 5.1.1. independently	適・否・該当無し Pass/Fail/NA						
絶縁抵抗監視システムを装備し、附則5による方法で警報を発する。 An isolation resistance monitoring system should be equipped with, and it alerts as described in Annex 5.							
<p>④ REESS 充電用連結システムに関する絶縁抵抗要件 接地された外部AC 電源との導電接続を目的とする車両のコンダクティブ接続装置については、REESS の充電中に車両のコンダクティブ接続装置に導電的に接続される電気回路とともに、コンダクティブ接続が切り離された状態で当該高電圧バスと電気的シャシー間の絶縁抵抗が最低500 Ω/V であるものとし、その絶縁抵抗は車両のコンダクティブ接続装置の高電圧活電部（接点）で測定する。測定中はREESS を切り離してもよい。(5.1.3.4.) Isolation resistance requirement for the coupling system used to charge the REESS for the vehicle conductive connection device intended to be conductively connected to the grounded external AC power supply and the electrical circuit</p>	<p>④ REESS 充電中に車両インレットに直流電氣的に接続されている高電圧バスと電気的シャシーとの絶縁抵抗は、充電器カプラーの接続が外れている時に少なくとも1MΩとする。 (接地された外部交流電源に接続するものに限る。)(5.1.3.4.) [MΩ] The isolation resistance between the high voltage bus that is galvanically connected to the vehicle inlet during charging of the REESS and the electrical chassis shall be at least 1 megohm when the charger coupler is disconnected. (Limited to the high voltage buses intended to be connected to the grounded external A.C. power supply.) (5.1.3.4)</p> <p style="text-align: right;">適・否・該当無し Pass/Fail/ NA</p>						

新		旧													
<p><u>that is galvanically connected to the vehicle conductive connection device during charging of the REESS, the isolation resistance between the high voltage bus and the electrical chassis shall be minimum 500 Ω/V when the conductive connection is disconnected and the isolation resistance is measured at the high voltage live parts (contacts) of the vehicle conductive connection device. During the measurement, the REESS may be disconnected.</u></p>		<p><u>(2) (c)が「該当無し」の場合は、本項目は「該当無し」とする。</u></p>													
<p>直流側 DC side</p>		<p>(新規)</p>													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>測定方法 Measurement method</th> <th>測定値 [MΩ] Measured value</th> <th>作動電圧1Vあたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance per working voltage</th> <th>判定基準 Criteria</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <u>外部から直流電圧を印加(附則5 2.1.)</u> Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5 2.1.) </td> <td></td> <td></td> <td>100</td> </tr> <tr> <td> <u>内部の直流電源を利用(附則5 2.2.)</u> Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5 2.2.) </td> <td></td> <td>[Ω/V]</td> <td>[Ω/V]</td> </tr> </tbody> </table>	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	<u>外部から直流電圧を印加(附則5 2.1.)</u> Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5 2.1.)			100	<u>内部の直流電源を利用(附則5 2.2.)</u> Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5 2.2.)		[Ω/V]	[Ω/V]			
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												
<u>外部から直流電圧を印加(附則5 2.1.)</u> Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5 2.1.)			100												
<u>内部の直流電源を利用(附則5 2.2.)</u> Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5 2.2.)		[Ω/V]	[Ω/V]												
<p>交流側</p>		<p>(新規)</p>													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>測定方法 Measurement method</th> <th>測定値 [MΩ] Measured value</th> <th>作動電圧1Vあたりの絶縁抵抗値 Isolation resistance</th> <th>判定基準 Criteria</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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	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	判定基準 Criteria												

新				旧
AC side			per working voltage	
	外部から直流電圧を印加(附則5 2.1.) Using DC voltage from off-vehicle sources (Annex 5 2.1.)			500
	内部の直流電源を利用(附則5 2.2.) Using the vehicle's own REESS as DC voltage source (Annex 5 2.2.)		[Ω/V]	[Ω/V]
<p>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。            (Note) Enter "○" in the selected measurement method.            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。            In the case of divided measurement, combined resistance of each measurements shall be calculated and entered.</p>				
⑤被水作用に対する保護 (5.1.4.) Protection against water effects (5.1.4.)		適・否・該当無し Pass/ Fail / NA		(新規)
<p>車両の電気設計について、または客室の外部に配置され、もしくは外付けされた構成部品について、被水後にどのように安全性を維持し、附則7A に説明する要件に適合するかという証拠および/または文書を提出するものとする。(5.1.4.2.)            The vehicle manufacturers shall provide evidence and/or documentation to the regulatory or testing entity as applicable on how the electrical design or the components of the vehicle located outside the passenger compartment or</p>				

新	旧
<p><u>externally attached, after water exposure remain safe and comply with the requirements described in Annex 7A. (5.1.4.2.)</u></p> <p><u>附則7B に規定されたテストを実行した場合、各回の曝露の直後、車両がまだ濡れた状態で車両は附則5A の絶縁抵抗テストに適合するものとし、かつ5.1.3.項に示す絶縁抵抗要件を満たすものとする。さらに、24 時間の休止後、附則5A の絶縁抵抗テストを再び実行するものとし、5.1.3.項に示す絶縁抵抗要件を満たすものとする。(5.1.4.3.)</u></p> <p><u>If the test procedures specified in Annex 7B are performed, just after each exposure, and with the vehicle still wet, the vehicle shall then comply with isolation resistance test given in Annex 5A, and the isolation resistance requirements given in paragraph 5.1.3. shall be met. In addition, after a 24 hour pause, the isolation resistance test specified in Annex 5A shall again be performed, and the isolation resistance requirements given in paragraph 5.1.3. shall be met. (5.1.4.3.)</u></p> <p><u>絶縁抵抗監視システムを備え、5.1.3.項に示す要件を下回る絶縁抵抗が検出された場合には、運転者に対して警告を与えるものとする。車載絶縁抵抗監視システムの機能は附則6 の説明に従って確認するものとする。(5.1.4.4.)</u></p> <p><u>If an isolation resistance monitoring system is provided, and the isolation resistance less than the requirements given in paragraph 5.1.3. is detected, a warning shall be indicated to the driver. The function of the on-board isolation resistance monitoring system shall be confirmed as described in Annex 6. (5.1.4.4.)</u></p> <p>(注) 選択した測定方法に「○」を記載すること。 (Note) Enter "○" in the selected measurement method.</p> <p>(2) 充電式エネルギー貯蔵システム (REESS) の要件 (5.2.) Requirements for rechargeable energy storage system (REESS) (5.2.)</p> <p>REESSを装備した車両については、① (5.2.1.1項)、または② (5.2.1.2項) のいずれかの要件を満たすものとする。 For a Vehicle with a REESS, the requirement of either paragraph 5.2.1.1. or paragraph 5.2.1.2. shall be satisfied.</p>	
	<p>(2) 充電式エネルギー貯蔵システム (REESS) の要件 (5.2.) Requirements for rechargeable energy storage system (REESS) (5.2.)</p> <p>REESSを装備した車両については、① (5.2.1.1項)、または② (5.2.1.2項) のいずれかの要件を満たすものとする。 For a Vehicle with a REESS, the requirement of either paragraph 5.2.1.1. or paragraph 5.2.1.2. shall be satisfied.</p>



新	旧
<p>①REESSのメーカーが提供した指示に従って、かつ本規則の<u>附則1の付録2</u>に記載した説明に適合するように取り付けるものとする。(5.2.1.1.)</p> <p>5.2.1.1. For a REESS which has been type approved in accordance with Part II of this series of Amendments to this Regulation, installation shall be in accordance with the instructions provided by the manufacturer of the REESS, and in conformity with the description provided <u>Annex 1, Appendix 2</u> to this Regulation.</p> <p>②～⑤略</p> <p><u>⑥REESS 内の故障発生時の警告 (5.2.5.)</u>  <u>Warning in the event of failure in REESS (5.2.5.)</u>  <u>自走可能モードにある車両は、6.13項から6.15項に規定のいずれかに 適・否</u>  <u>該当する場合、運転者に警告を与えるものとする。 Pass/Fail</u>  <u>The vehicle shall provide a warning to the driver when the vehicle is in</u>  <u>active driving possible mode in the event specified in paragraphs 6.13. to</u>  <u>6.15. (5.2.5.)</u></p> <p><u>光学警告の場合、点灯時のテルテールは、昼間と夜間</u>  <u>の両方の走行条件の下で、運転者が道路の周囲光条件に 適・否・該当無し</u>  <u>順応した後、運転者にとって視認可能な十分な明るさであること。 Pass/Fail/NA</u>  <u>In case of optical warning, the tell-tale shall, when ill</u>  <u>uminated, be sufficiently bright to be visible to the driver under both</u>  <u>daylight and night-</u>  <u>time driving conditions, when the driver has adapted to the ambient roadway</u>  <u>light conditions.</u></p> <p><u>このテルテールは、推進システムのスイッチが「ON」位置になったとき</u>  <u>、または推進システムがメーカーによりチェック位置として 適・否・該当無し</u>  <u>指定された「ON」と「START」の間の位置にあるときは、ランプ Pass/Fail/NA</u>  <u>チェック機能として作動すること。</u>  <u>This tell-tale shall be activated as a check of lamp function either when the</u>  <u>propulsion system is turned to the "On" position, or when the propulsion</u>  <u>system is in a position between "On" and "Start" that is designated by the</u>  <u>manufacturer as a check position.</u></p>	<p>①REESSのメーカーが提供した指示に従って、かつ本規則の<u>附則6</u>  <u>のパート2</u>に記載した説明に適合するように取り付けるものとする。(5.2.1.1.)  <u>適・否・該当無し</u>  <u>Pass/Fail/ NA</u></p> <p>5.2.1.1. For a REESS which has been type approved in accordance with Part II of this series of Amendments to this Regulation, installation shall be in accordance with the instructions provided by the manufacturer of the REESS, and in conformity with the description provided <u>in Part 2 of Annex 6</u> to this Regulation.</p> <p>②～⑤略</p> <p>(新規)</p>

新	旧
<p><u>⑦REESS のエネルギー含量低下時の警告 (5.2.6.)</u>  <u>Warning in the event of low energy content of REESS (5.2.6.)</u></p> <p><u>純電気自動車は、REESS 充電状態の低下時に運転者に警告をすること。 適・否</u>  <u>For pure electric vehicles, a warning to the driver in the event of low REESS state of charge shall be provided. Pass/Fail</u></p> <p><u>光学警告の場合、点灯時のテルテールは、昼間と夜間の両方の走行条件の下で、運転者が道路の周囲光条件に順応した後、運転者にとって視認可能な十分な明るさであること。 適・否・該当無し</u>  <u>In case of optical warning, the tell-tale shall, when illuminated, be sufficiently bright to be visible to the driver under both daylight and night-time driving conditions, when the driver has adapted to the ambient roadway light conditions. Pass/Fail/NA</u></p> <p>(3)機能安全(5.3.)  Functional safety (5.3.)</p> <p><u>①推進システムの作動後車両が最初に「自走可能モード」に、切り替わるたびに、運転者に対して少なくとも一時的な表示を与えるものとする。(5.3.1.) 適・否</u>  <u>At least a momentary indication shall be given to the driver each time when the vehicle is first placed in "active driving possible mode" after activation of the propulsion system. Pass/Fail</u></p> <p><u>However, this provision is optional under conditions where an internal combustion engine directly or indirectly provides the vehicle's propulsion power upon vehicle start up.". (5.3.1.)</u></p> <p>② 運転者が車両を離れる時、車両が依然として自走可能状態にある場合には、信号（例：光学信号または音声信号）により運転者に知らせるものとする。(5.3.2.) 適・否  Pass/Fail</p> <p>When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode. (5.3.2.)</p> <p>③ユーザーによるREESS の外部充電が可能な場合には、外部電源のコネクタが車両インレットに物理的に接続されている限り、車両自体の推進システムによる車両の動きは 適・否・該当無し  Pass/Fail/NA</p>	<p>(新規)</p> <p>(3)機能安全(5.3.)  Functional safety (5.3.)</p> <p>①車両が「自走可能状態」にある時は、運転者に対し、少なくとも一時的な表示がなされるものとする。 適・否  Pass/Fail</p> <p>At least a momentary indication shall be given to the driver when the vehicle is in "active driving possible mode".</p> <p>② 運転者が車両を離れる時、車両が依然として自走可能状態にある場合には、信号（例：光学信号または音声信号）により運転者に知らせるものとする。 適・否  Pass/Fail</p> <p>When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode.</p> <p>③ユーザーによる<b>車載</b>REESS の外部充電が可能な場合には、外部電源のコネクタが車両インレットに物理的に接続されている限り、車両自体の推進システムによる車両の動きは 適・否  Pass/Fail</p>

新	旧
<p>不可能であるものとする。(5.3.3.) If the REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet.(5.3.3.)</p>	<p>不可能であるものとする。 If the on-board REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet.</p>
<p>④(略)</p>	<p>④(略)</p>
<p>⑤運転者は、始動時に自走可能モードを選択するために少なくとも2つの意図的かつ特有の操作を行うものとする。(5.3.4.1.) At least two deliberate and distinctive actions shall be performed by the driver at the start-up to select the active driving possible mode. (5.3.4.1.)</p>	<p>⑤運転者は、始動時に自走可能モードを選択するために少なくとも2つの意図的かつ特有の操作を行うものとする。(5.3.1.1.) At least two deliberate and distinctive actions shall be performed by the driver at the start-up to select the active driving possible mode. (5.3.1.1.)</p>
<p>⑥自走可能モードを不動作にするためには単一の操作のみが要求されるものとする。(5.3.4.2.) Only a signal action shall be required to deactivate the active driving possible mode. (5.3.4.2.)</p>	<p>⑥自走可能モードを不動作にするためには単一の操作のみが要求されるものとする。(5.3.1.2.) Only a signal action shall be required to deactivate the active driving possible mode. (5.3.1.2.)</p>
<p>⑦車両は電力が自動的に所定のレベルを低下した場合または低SOCが生じた場合に運転者にそれを表示する機能/装置を有するものとする。(5.3.4.3.1.) The vehicle shall have a function/device that indicates to the driver if the power is automatically reduced below a certain level, (e.g. due to activation of the output controller to protect the REESS or the propulsion system or due to a low SOC). (5.3.4.3.1.)</p>	<p>⑦車両は電力が自動的に所定のレベルを低下した場合または低SOCが生じた場合に運転者にそれを表示する機能/装置を有するものとする。(5.3.1.3.1.) The vehicle shall have a function/device that indicates to the driver/rider if the power is automatically reduced below a certain level, or due to a low SOC. (5.3.1.3.1.)</p>
<p>⑧車両が前進している間は車両後退制御機能を起動することは可能でないものとする。(5.3.4.4.) It shall not be possible to activate the vehicle reverse control function whilst the vehicle is in forward motion. (5.3.4.4.)</p>	<p>⑧車両が前進している間は車両後退制御機能を起動することは可能でないものとする。(5.3.1.4.) It shall not be possible to activate the vehicle reverse control function whilst the vehicle is in forward motion. (5.3.1.4.)</p>
<p>以下(略)</p>	<p>以下(略)</p>

新	旧																											
<p>TRIAS 17(2)-R136(2)-02 電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第136号（単品））</p> <p>1.～3.（略） 付表 Attached Table 電気二輪自動車等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 Test Data Record Form for L Category (Requirements of a Rechargeable Energy Storage System (REESS) with regard to its safety) 協定規則第136号（単品） Regulation No. 136 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (Part II)</p> <p>1.（略）</p> <p>2. 試験成績 Test results (1) 振動（6.2項） Vibration 試験中に以下の痕跡がないものとする。（6.2.2.1項） During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合） Venting (for REESS other than open- type traction battery)</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(d)</u></td> <td><u>火炎 Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(e)</u></td> <td><u>爆発 Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。（6.2.2.2項） Measured value [Ω/V] For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be Pass / Fail less than 100 ohm/Volt.</p>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合） Venting (for REESS other than open- type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	<u>(e)</u>	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	<p>TRIAS 17(2)-R136(2)-01 電気二輪自動車等の高電圧からの乗員保護試験（協定規則第136号（単品））</p> <p>1.～3.（略） 付表 Attached Table 電気二輪自動車等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 Test Data Record Form for L Category (Requirements of a Rechargeable Energy Storage System (REESS) with regard to its safety) 協定規則第136号（単品） Regulation No. 136 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (Part II)</p> <p>1.（略）</p> <p>2. 試験成績 Test results (1) 振動（6.2項） Vibration 試験中に以下の痕跡がないものとする。（6.2.2.1項） During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>火炎 Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(d)</u></td> <td><u>爆発 Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。（6.2.2.2項） Measured value [Ω/V] For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be Pass / Fail</p>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																										
(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																										
<u>(c)</u>	<u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合） Venting (for REESS other than open- type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																										
<u>(d)</u>	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																										
<u>(e)</u>	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																										
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																										
(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																										
<u>(c)</u>	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																										
<u>(d)</u>	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																										

新	旧																																							
<p>(2) サーマルショックおよびサイクルテスト (6.3項) Thermal shock and cycling 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.3.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(c)</td> <td><u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合) Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td>(d)</td> <td><u>火炎 Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td>(e)</td> <td><u>爆発 Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.3.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(3) 機械的テスト (6.4項) Mechanical test ① 着脱式REESSの落下試験 (6.4.1項) Drop test for removable REESS</p> <p>REESSの取り付け形態 着脱式・非着脱式 Installation type of REESS <u>removable/non-removable</u></p> <p>試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.1.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> </table>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	(c)	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合) Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(d)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(e)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<p>less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(2) サーマルショックおよびサイクルテスト (6.3項) Thermal shock and cycling 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.3.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(c)</td> <td><u>火炎 Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td>(d)</td> <td><u>爆発 Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否 Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.3.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(3) 機械的テスト (6.4項) Mechanical test ① 着脱式REESSの落下試験 (6.4.1項) Drop test for removable REESS</p> <p>REESSの取り付け形態 着脱式・非着脱式 Installation type of REESS <u>removable/non-removable</u></p> <p>試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.1.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> </table>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	(c)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(d)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(c)	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合) Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																																						
(d)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																																						
(e)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																																						
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(c)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																																						
(d)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>																																						
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																						
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																						

新			旧		
<u>(c)</u>	<u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合）</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>			
<p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.4.1.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V]</p> <p>For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p>			<p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.4.1.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V]</p> <p>For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p>		
<p>②機械的衝撃 (6.4.2項) Mechanical shock センタースタンドおよび/またはサイドスタンドの有無 有り・無し Existence of center and/or side stand Yes / No 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.2.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p>			<p>②機械的衝撃 (6.4.2項) Mechanical shock センタースタンドおよび/またはサイドスタンドの有無 有り・無し Existence of center and/or side stand Yes / No 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.4.2.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p>		
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail
(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail
<u>(c)</u>	<u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合）</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>			
<p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.4.2.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V]</p> <p>For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u></p>			<p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.4.2.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V]</p> <p>For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u></p>		

新	旧																																													
<p>less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(4)略</p> <p>(5)外部短絡保護 (6.6項) External short circuit protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.6.2項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(d)</u></td> <td><u>火炎</u> <u>Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(e)</u></td> <td><u>爆発</u> <u>Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.6.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V] For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(6)過充電保護 (6.7項) Overcharge protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.7.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> </table>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<p>less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(4)略</p> <p>(5)外部短絡保護 (6.6項) External short circuit protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.6.2.項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>火炎</u> <u>Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td><u>(d)</u></td> <td><u>爆発</u> <u>Explosion</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> </table> <p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.6.2.2項) <u>Measured value</u> [Ω/V] For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.</p> <p>(6)過充電保護 (6.7項) Overcharge protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.7.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.</p> <table border="1"> <tr> <td>(a)</td> <td>電解液漏れ Electrolyte leakage</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</td> <td>適 ・ 否 Pass / Fail</td> </tr> <tr> <td><u>(c)</u></td> <td><u>火炎</u> <u>Fire</u></td> <td><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> </table>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
<u>(c)</u>	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
<u>(c)</u>	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外のREESS の場合)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
(b)	破裂 (高電圧REESSのみ適用) Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail																																												
<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>																																												

新			旧		
	<u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>				
<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>			
試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.7.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.			試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.7.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.		
(7)過放電保護 (6.8項) Over-discharge protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.8.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.			(7)過放電保護 (6.8項) Over-discharge protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.8.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.		
<u>(a)</u>	<u>電解液漏れ</u> <u>Electrolyte leakage</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(a)</u>	<u>電解液漏れ</u> <u>Electrolyte leakage</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(b)</u>	<u>破裂 (高電圧REESSのみ適用)</u> <u>Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(b)</u>	<u>破裂 (高電圧REESSのみ適用)</u> <u>Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(c)</u>	<u>ベント (開放式駆動用バッテリー以外の REESS の場合)</u> <u>Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(c)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(d)</u>	<u>火炎</u> <u>Fire</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<u>(d)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>
<u>(e)</u>	<u>爆発</u> <u>Explosion</u>	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>			
試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.8.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.			試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.8.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.		
(8)過昇温保護 (6.9項) Over-temperature protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.9.2.1項)			(8)過昇温保護 (6.9項) Over-temperature protection 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.9.2.1項)		



新			旧											
During the test, there shall be no following evidence.			During the test, there shall be no following evidence.											
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail									
(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail									
(c)	<u>ベント（開放式駆動用バッテリー以外のREESSの場合） Venting (for REESS other than open-type traction battery)</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(c)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>									
(d)	<u>火炎 Fire</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>	(d)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>									
(e)	<u>爆発 Explosion</u>	<u>適 ・ 否 Pass / Fail</u>												
試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.9.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.			試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は 測定値 100Ω/V以上であること。(6.9.2.2項) <u>Measured value [Ω/V]</u> For a high voltage REESS, the insulation 適 ・ 否 resistance measured after test shall not be <u>Pass / Fail</u> less than 100 ohm/Volt.											
(9) <u>過電流保護 (6.10.項)</u> <u>Overcurrent protection</u> 試験中に以下の痕跡がないものとする。(6.10.2.1項) During the test, there shall be no following evidence.			(9) <u>エミッション (6.10項)</u> <u>Emission</u> 本試験車両は、開放式駆動用バッテリーを採用している。 該当有り・該当無し <u>Test vehicle adopted the open type traction batteries. Apply/NA</u>											
(a)	電解液漏れ Electrolyte leakage	適 ・ 否 Pass / Fail	①充電中のエミッションテスト Hydrogen emission test during a charge											
(b)	破裂（高電圧REESSのみ適用） Rupture (applicable to high voltage REESS (s) only)	適 ・ 否 Pass / Fail	<table border="1"> <thead> <tr> <th>充電手順 Charge procedure</th> <th>5h中 During 5 h</th> <th>t2中 During t2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>正常充電手順(5.4.3.) During a normal charge procedure (5.4.3.)</td> <td>_____ [g]</td> <td>_____ [g]</td> </tr> <tr> <td>故障を示す車載充電器による充電中(5.4.4.) During a charge carried out by an on-board charger presenting a failure (5.4.4.)</td> <td>_____ [g]</td> <td>_____ [g]</td> </tr> </tbody> </table>			充電手順 Charge procedure	5h中 During 5 h	t2中 During t2	正常充電手順(5.4.3.) During a normal charge procedure (5.4.3.)	_____ [g]	_____ [g]	故障を示す車載充電器による充電中(5.4.4.) During a charge carried out by an on-board charger presenting a failure (5.4.4.)	_____ [g]	_____ [g]
充電手順 Charge procedure	5h中 During 5 h	t2中 During t2												
正常充電手順(5.4.3.) During a normal charge procedure (5.4.3.)	_____ [g]	_____ [g]												
故障を示す車載充電器による充電中(5.4.4.) During a charge carried out by an on-board charger presenting a failure (5.4.4.)	_____ [g]	_____ [g]												
(c)	ベント（開放式駆動用バッテリー以外のREESSの場合） Venting (for REESS other than open-type traction battery)	適 ・ 否 Pass / Fail												
(d)	火炎 Fire	適 ・ 否 Pass / Fail												
(e)	爆発 Explosion	適 ・ 否 Pass / Fail												

新	旧												
<p>試験後に測定する高電圧REESSの絶縁抵抗は100Ω/V以上 測定値であること。(6.9.2.2項)  <u>For a high voltage REESS, the insulation resistance measured after test shall not be less than 100 ohm/Volt.</u></p>	<p>測定値  <u>Measured value [Ω/V]</u>            適 ・ 否  <u>Pass / Fail</u></p> <p>②バッテリー充電に関連する操作はすべて、充電停止を含み、自動的に制御される。(5.4.5.)  <u>適 ・ 否</u>  <u>Pass / Fail</u></p> <p>③充電中の手動制御は可能でないものとする。(5.4.6.)  <u>It shall not be possible to take a manual control of the charging phases. (5.4.6.)</u>  <u>適 ・ 否</u>  <u>Pass / Fail</u></p> <p>④電源または電力切断装置への接続および接続切断を行う通常の操作は、充電中のコントロールシステムに影響を及ぼさないものとする。(5.4.7.)  <u>適 ・ 否</u>  <u>Pass / Fail</u></p> <p>⑤重大な充電故障は、常時、運転者に信号により知らせるものとする。(5.4.8.)  <u>適 ・ 否</u>  <u>Pass / Fail</u></p>												
<p>(10)低温保護 (6.11.項)  <u>Low-temperature protection</u>  <u>REESSメーカーはREESSの安全境界限度においてREESSがREESS動作を監視して適切に制御することを実証するために当該車両のシステムレベルまたはサブシステムレベルの安全性能を説明した以下の文書を開示しなければならない。</u>  <u>REESS manufacturer must make available, at the request of the Technical Service with its necessity, the following documentations explaining safety performance of the system level or subsystem level of the vehicle to demonstrate that the REESS monitors and appropriately controls REESS operations at low temperatures at the safety boundary limits of the REESS.</u></p> <table border="1" data-bbox="212 997 1086 1412"> <tr> <td data-bbox="212 997 280 1061">(a)</td> <td data-bbox="280 997 907 1061"><u>システム図</u> A system diagram</td> <td data-bbox="907 997 1086 1061"><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 1061 280 1157">(b)</td> <td data-bbox="280 1061 907 1157"><u>REESS の安全動作のための下限温度に関する記述説明</u> Written explanation on the lower boundary temperature for safe operation of REESS</td> <td data-bbox="907 1061 1086 1157"><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 1157 280 1220">(c)</td> <td data-bbox="280 1157 907 1220"><u>REESS 温度の検出方法</u> Method of detecting REESS temperature</td> <td data-bbox="907 1157 1086 1220"><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 1220 280 1412">(d)</td> <td data-bbox="280 1220 907 1412"><u>REESS 温度がREESS の安全動作のための下限以下になったときに講じる措置</u> Action taken when the REESS temperature is at or lower than the lower boundary for safe operation of the REESS</td> <td data-bbox="907 1220 1086 1412"><u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u></td> </tr> </table>	(a)	<u>システム図</u> A system diagram	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	(b)	<u>REESS の安全動作のための下限温度に関する記述説明</u> Written explanation on the lower boundary temperature for safe operation of REESS	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	(c)	<u>REESS 温度の検出方法</u> Method of detecting REESS temperature	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	(d)	<u>REESS 温度がREESS の安全動作のための下限以下になったときに講じる措置</u> Action taken when the REESS temperature is at or lower than the lower boundary for safe operation of the REESS	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>	<p>(新規)</p>
(a)	<u>システム図</u> A system diagram	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>											
(b)	<u>REESS の安全動作のための下限温度に関する記述説明</u> Written explanation on the lower boundary temperature for safe operation of REESS	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>											
(c)	<u>REESS 温度の検出方法</u> Method of detecting REESS temperature	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>											
(d)	<u>REESS 温度がREESS の安全動作のための下限以下になったときに講じる措置</u> Action taken when the REESS temperature is at or lower than the lower boundary for safe operation of the REESS	<u>適 ・ 否</u> <u>Pass / Fail</u>											

新	旧
<p><u>(11) REESS から排出されるガスの管理 (6.12. 項)</u>  <u>Management of gases emitted from REESS</u></p> <p><u>故障動作を含む車両運転下において、車両乗員がREESS からのエミッションによって生じる危険な環境に曝露されないものとする。</u>  <u>Under vehicle operation including the operation with a failure, the vehicle occupants shall not be exposed to any hazardous environment caused by emissions from REESS.</u></p> <p><u>開放式駆動用バッテリーは、水素エミッションに関して本規則の5.4. 項の要件を満たすものとする。</u>  <u>Open-type traction batteries shall meet the requirements of paragraph 5.4. of this Regulation with regard to hydrogen emissions.</u></p> <p><u>開放式駆動用バッテリー以外のREESS については、以下のテストの適用要件をすべて満たす場合、6.12.1. 項の要件を充足するものとみなされる：6.2. 項 (振動)、6.3. 項 (サーマルショックおよびサイクル)、6.6. 項 (外部短絡保護)、6.7. 項 (過充電保護)、6.8. 項 (過放電保護)、6.9. 項 (過昇温保護) および6.10. 項 (過電流保護)。</u>  <u>For REESS other than open-type traction battery, the requirement of paragraph 6.12.1. is deemed to be satisfied, if all applicable requirements of the following tests are met:</u>  <u>paragraph 6.2. (vibration), paragraph 6.3. (thermal shock and cycling), paragraph 6.6. (external short circuit protection), paragraph 6.7. (overcharge protection), paragraph 6.8. (over-discharge protection), paragraph 6.9. (over-temperature protection) and paragraph 6.10. (overcurrent protection).</u></p>	<p>(新規)</p>
<p><u>(12) REESS の安全動作を管理する車両制御装置の動作故障発生時の警告 (6.13. 項)</u>  <u>Warning in the event of operational failure of vehicle controls that manage REESS safe operation.</u></p> <p><u>REESS の動作を管理するすべての車両制御装置を識別したシステム図。この図には、1 つ以上の基本動作を実施する目的で車両制御装置の動作故障時の警告発生にどの構成部品が使用されるかを明記しなければならない。</u></p>	<p>(新規)</p>

新	旧
<p><u>A system diagram that identifies all the vehicle controls that manage REESS operations. The diagram must identify what components are used to generate a warning due to operational failure of vehicle controls to conduct one or more basic operations.</u></p> <p>REESS の動作を管理する車両制御装置の基本動作を記載した記述説明。この説明には、車両制御システムの構成部品を明記し、それぞれの働きおよびREESSの管理機能を記述するとともに、警告の発動を引き起こす条件の論理図および記述を含めなければならない。</p> <p><u>A written explanation describing the basic operation of the vehicle controls that manage REESS operation. The explanation must identify the components of the vehicle control system, provide description of their functions and capability to manage the REESS, and provide a logic diagram and description of conditions that would lead to triggering of the warning.</u></p>	
<p><u>(13) REESS 内部の熱事象発生時の警告 (6.14. 項)</u></p> <p><u>Warning in the case of a thermal event within the REESS</u></p> <p>警告を発動させる熱事象 (たとえば温度、温度上昇速度、SOC レベル、電圧低下、電流など) を示すために使用されるパラメータおよび関連閾値レベル。</p> <p><u>The parameters and associated threshold levels that are used to indicate a thermal event (e.g. temperature, temperature rise rate, SOC level, voltage drop, electrical current, etc.) to trigger the warning.</u></p> <p>熱事象の発生時にREESS を管理する車両制御装置のセンサおよび動作を記載したシステム図および記述説明。</p> <p><u>A system diagram and written explanation describing the sensors and operation of the vehicle controls to manage the REESS in the event of a thermal event.</u></p>	<p>(新規)</p>
<p><u>(14) 熱伝播 (6.15. 項) このテストは、客室がある車両にのみ適用する。</u></p> <p><u>Thermal propagation This test applies for vehicles with a passenger compartment only.</u></p> <p>① <u>REESSまたは車両システムが車内の事前警告表示を作動させるための信号出力に関する要件</u></p> <p><u>The REESS or vehicle system shall provide a signal to activate the advance warning indication in the vehicle.</u></p> <p>警告表示を発生させるパラメータ (たとえば、温度、電圧または電流)</p>	<p>(新規)</p> <p>(新規)</p>

新	旧
<p><u>The parameters (for example, temperature, voltage or electrical current) which trigger the warning indication.</u></p>	
<p><u>警告システムの説明</u> <span style="float: right;"><u>適 ・ 否</u></span>  <u>Description of the warning system</u> <span style="float: right;"><u>Pass / Fail</u></span></p>	
<p><u>②車両乗員を保護するための電池またはREESS 内の機能または特性に関する要件</u>  <u>The REESS or vehicle system shall have functions or characteristics in the cell or REESS intended to protect vehicle occupants</u></p>	(新規)
<p><u>適切な業界標準の方法を用いたリスク低減分析。これにより、内部短絡後の単電池の熱暴走をきっかけとした熱伝播によって生じる車両乗員にとってのリスクを明らかにし、特定されたリスク緩和機能または特性の実装によるリスクの低下を実証する。</u>  <u>A risk reduction analysis using appropriate industry standard methodology which documents the risk to vehicle occupants caused by thermal propagation which is triggered by an internal short circuit leading to a single cell thermal runaway and documents the reduction of risk resulting from implementation of the identified risk mitigation functions or characteristics.</u></p>	
<p><u>関連するすべての物理的システムおよび構成部品のシステム図。関連システムおよび構成部品とは、単電池の熱暴走をきっかけとした熱伝播によって生じる危険効果からの車両乗員の保護に寄与するものを指す。</u>  <u>A system diagram of all relevant physical systems and components. Relevant systems and components are those which contribute to protection of vehicle occupants from hazardous effects caused by thermal propagation triggered by a single cell thermal runaway.</u></p>	
<p><u>関連システム及び構成部品の機能動作を示し、全てのリスク緩和機能または特性を明示した図。</u>  <u>A diagram showing the functional operation of the relevant systems and components, identifying all risk mitigation functions or characteristics</u></p>	
<p><u>明示されたそれぞれのリスク緩和機能または特性の動作方法の説明</u>  <u>A description of its operation strategy</u></p>	
<p><u>明示されたそれぞれのリスク緩和機能または特性を実施する</u></p>	

新	旧				
<p><u>物理的システムまたは構成部品の識別</u> <u>Pass / Fail</u>  <u>Identification of the physical system or component which implements the function</u></p> <p><u>リスク緩和機能の有効性を実証する、メーカーの設計に関係した以下の1つ以上の技術文書</u> <u>適 ・ 否</u>  <u>One or more of the following engineering documents relevant to the manufacturers design which demonstrates the effectiveness of the risk mitigation function</u></p> <table border="1" data-bbox="168 499 1055 659"> <tr> <td data-bbox="168 499 257 595"></td> <td data-bbox="257 499 1055 595"><u>使用手順および条件を含む実施テストとその結果データ</u> <u>Tests performed including procedure used and conditions and resulting data</u></td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 595 257 659"></td> <td data-bbox="257 595 1055 659"><u>分析または検証済み再現テストの方法とその結果データ</u> <u>Analysis or validated simulation methodology and resulting data.</u></td> </tr> </table> <p>以下(略)</p>		<u>使用手順および条件を含む実施テストとその結果データ</u> <u>Tests performed including procedure used and conditions and resulting data</u>		<u>分析または検証済み再現テストの方法とその結果データ</u> <u>Analysis or validated simulation methodology and resulting data.</u>	<p>以下(略)</p>
	<u>使用手順および条件を含む実施テストとその結果データ</u> <u>Tests performed including procedure used and conditions and resulting data</u>				
	<u>分析または検証済み再現テストの方法とその結果データ</u> <u>Analysis or validated simulation methodology and resulting data.</u>				
<p>TRIAS 18-R127-03 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. 9. (略)</p> <p><u>4. 10. 協定規則第 127 号 5. 3. に規定する仕様による試験を実施する場合は、その旨を備考欄に記入すること。</u></p> <p><u>4. 11. 協定規則第 127 号 5. 3. 1. に規定する ARHSS を装備した場合は、その旨を備考欄に記入すること。</u></p>	<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. 9. (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p>				

新	旧
付表1 Attached Table 1  (略)  1. 試験自動車 Test Vehicle 車名・型式 (類別)                      車台番号 Make・Type (variant) : _____ Chassis number : _____  歩行者保護装置 Pedestrian protection device : _____  <u>ARHSSの装備</u> 有 ・ 無 <u>Existence of ARHSS</u> : <u>Yes / No</u>  <u>フロントアクスル高さ変化量 (mm)</u> <u>Height change amount of front axle</u> : _____  2. 試験領域の面積 (mm <sup>2</sup> ) Examination zone  (略)  3. 試験成績 Test results (略)	付表1 Attached Table 1  (略)  1. 試験自動車 Test Vehicle 車名・型式 (類別)                      車台番号 Make・Type (variant) : _____ Chassis number : _____  歩行者保護装置 Pedestrian protection device : _____  <u>(新設)</u>  <u>(新設)</u>  2. 試験領域の面積 (mm <sup>2</sup> ) Examination zone  (略)  3. 試験成績 Test results (略)
付表2 Attached Table 2  (略)  1. 試験自動車    車名                      型式 Test Vehicle    Make : _____    Type : _____  類別                      車台番号 Variant : _____    Chassis number : _____	付表2 Attached Table 2  (略)  1. 試験自動車    車名                      型式 Test Vehicle    Make : _____    Type : _____  類別                      車台番号 Variant : _____    Chassis number : _____

新		旧	
歩行者保護装置 Pedestrian protection device	試験範囲 Examination zone	歩行者保護装置 Pedestrian protection device	試験範囲 Examination zone
基準緩和領域 Relaxation zone	mm ≤ 264mm	基準緩和領域 Relaxation zone	mm ≤ 264mm
ARHSSの装備 Existence of ARHSS	有・無 : Yes / No	(新設)	
フロントアクスル高さ変化量 (mm) Height change amount of front axle	: _____	(新設)	
2. 試験成績 Test results	(略)	2. 試験成績 Test results	(略)
TRIAS 21-R125-02 (略) 付表	直接前方視界試験(協定規則第 125 号)  直接前方視界の試験記録及び成績 協定規則第 125 号	TRIAS 21-R125-02 (略) 付表	直接前方視界試験(協定規則第 125 号)  直接前方視界の試験記録及び成績 協定規則第 125 号
1. ~2. (略)		1. ~2. (略)	
3. 確認結果 Result of confirming		3. 確認結果 Result of confirming	
5. 1. 3. 5. 5. 連続ステップが最大 2 回までの少なくとも 1 つの手動オプションからなる意図的操作によって運転者が FVA をオフにすることが可能であるものとする。直感的操作(たとえばダブルプレス、スワイプおよびプレス)は、単一ステップとみなされる。 <u>この規定は、車両が協定規則第 158 号で定義する後退イベントにある場合には適用されないものとする。</u> It shall be possible for the driver to switch off the FVA by a deliberate action consisting of at least	(略)	5. 1. 3. 5. 5. 連続ステップが最大 2 回までの少なくとも 1 つの手動オプションからなる意図的操作によって運転者が FVA をオフにすることが可能であるものとする。直感的操作(たとえばダブルプレス、スワイプおよびプレス)は、単一ステップとみなされる。 It shall be possible for the driver to switch off the FVA by a deliberate action consisting of at least one	(略)



新			旧		
	one manual option with maximum of 2 consecutive steps. Intuitive action (e.g. double press, swipe and press) is considered as a single step. <u>This provision does not apply when the vehicle is in a backing event as defined in UN Regulation No. 158.</u>			manual option with maximum of 2 consecutive steps. Intuitive action (e.g. double press, swipe and press) is considered as a single step.	
(略)			(略)		
<u>5.1.3.7.</u>	<u>協定規則により義務付けられている運転手への情報は、FVA システム経由で提供される情報に置き換えられないものとする。 FVA システムを介して、このような必須情報を複製することが可能。</u> <u>Information to the driver, mandated by any UN Regulations, shall not be replaced by Information given via the FVA system. A duplication of such mandatory information via the FVA system is possible.</u>	<u>適 / 否</u> <u>Pass Fail</u>	<u>(追加)</u>		
(略)			(略)		
TRIAS 22(4)- <u>J034</u> R025-01 頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号） (略)			TRIAS 22(4)-R025-01 頭部後傾抑止装置試験（協定規則第 25 号） (略)		
TRIAS 25-R011- <u>02</u> とびらの開放防止試験（協定規則第 11 号） 1.～3. (略) 付表1 Attached Table 1 とびらの開放防止の試験記録及び成績 Door Latches and Door Retention Components Test Data Record Form 協定規則第11号 Regulation No.11 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe			TRIAS 25-R011- <u>01</u> とびらの開放防止試験（協定規則第 11 号） 1.～3. (略) 付表1 Attached Table 1 とびらの開放防止の試験記録及び成績 Door Latches and Door Retention Components Test Data Record Form 協定規則第11号 Regulation No.11 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe		

新	旧			
<p>1.～2. (略)</p> <p>3. 試験成績 Test results</p> <p>3.1. (略)</p> <p>3.2. 個別要件 Particular requirements</p> <p>3.2.1. (略)</p> <p>3.2.1.1. (略)</p> <p><u>3.2.1.2. フルロックシステム</u> <u>Full locking system</u></p> <table border="1" data-bbox="168 624 1099 1002"> <tr> <td data-bbox="168 624 808 783"> <p>フルロックシステムが取り付けられている場合、イグニッションキーがエンジン作動モードに入っていない時のみ起動してよく、少なくとも以下のいずれかと組み合わせて搭載する（車室内検出機能付警報システム、乗員の動きを検知する装置、警音装置）</p> </td> <td data-bbox="813 624 1099 1002" rowspan="2"> <p>適・否・該当なし <u>Pass / Fail / N/A</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 786 808 1002"> <p>If fitted, a full locking system may only be activated when the ignition key is not in the engine running mode and shall be installed in combination with at least one of the following measures (An alarm system with interior detection in accordance, equipment which is able to detect an occupant's movement, an acoustic warning device)</p> </td> </tr> </table> <p>3.2.1.3. (略)</p> <p>3.2.1.4. (略)</p> <p>3.2.1.5. (略)</p> <p>以下略</p>	<p>フルロックシステムが取り付けられている場合、イグニッションキーがエンジン作動モードに入っていない時のみ起動してよく、少なくとも以下のいずれかと組み合わせて搭載する（車室内検出機能付警報システム、乗員の動きを検知する装置、警音装置）</p>	<p>適・否・該当なし <u>Pass / Fail / N/A</u></p>	<p>If fitted, a full locking system may only be activated when the ignition key is not in the engine running mode and shall be installed in combination with at least one of the following measures (An alarm system with interior detection in accordance, equipment which is able to detect an occupant's movement, an acoustic warning device)</p>	<p>1.～2. (略)</p> <p>3. 試験成績 Test results</p> <p>3.1. (略)</p> <p>3.2. 個別要件 Particular requirements</p> <p>3.2.1. (略)</p> <p>3.2.1.1. (略)</p> <p><u>新規</u></p> <p>3.2.1.2. (略)</p> <p>3.2.1.3. (略)</p> <p>3.2.1.4. (略)</p> <p>以下略</p>
<p>フルロックシステムが取り付けられている場合、イグニッションキーがエンジン作動モードに入っていない時のみ起動してよく、少なくとも以下のいずれかと組み合わせて搭載する（車室内検出機能付警報システム、乗員の動きを検知する装置、警音装置）</p>	<p>適・否・該当なし <u>Pass / Fail / N/A</u></p>			
<p>If fitted, a full locking system may only be activated when the ignition key is not in the engine running mode and shall be installed in combination with at least one of the following measures (An alarm system with interior detection in accordance, equipment which is able to detect an occupant's movement, an acoustic warning device)</p>				
<p>TRIAS 31-J042R154-02 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号） (略)</p>	<p>TRIAS 31-J042R154-02 軽・中量車排出ガス試験（協定規則第 154 号） (略)</p>			

新	旧																		
<p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <p>2.1.1. 車両 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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(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	:		(略)	:		<p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <p>2.1.1. 車両 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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u></td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table> <p>(略)</p>	(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 <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:		(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	:																		
(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 <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:																		
(略)	:																		
<p>TRIAS 31-J044GTR002-01 二輪車排出ガス試験 (世界統一技術規則第2号 (WMTC モード))</p> <p>1. ~4. (略) 別表 1~別表 2 (略) 付表 1-1</p> <p style="text-align: right;">負荷設定記録 (楕行法)</p> <p>◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 _____ kW {PS} / min<sup>-1</sup> {rpm}</p>	<p>TRIAS 31-J044GTR002-01 二輪車排出ガス試験 (世界統一技術規則第2号 (WMTC モード))</p> <p>1. ~4. (略) 別表 1~別表 2 (略) 付表 1-1</p> <p style="text-align: right;">負荷設定記録 (楕行法)</p> <p>◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 _____ kW {PS} / min<sup>-1</sup> {rpm}</p>																		

新	旧
車台番号 _____ 変速機 _____ 走行キロ数 _____ km タイヤサイズ 前輪 _____ 後輪 _____ 車両重量 _____ kg タイヤの空気圧 前輪 _____ kPa 後輪 _____ kPa 最高速度 _____ km/h <u>((EU)No 134/2014 TRIAS)</u>  (略)  付表 1-2  負荷設定記録 (走行抵抗表設定法)  ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車台番号 _____ 変速機 _____ 走行キロ数 _____ km _____ タイヤサイズ 後輪 _____ 車両重量 _____ kg 最高速度 _____ km/h <u>((EU)No 134/2014 TRIAS)</u> タイヤの空気圧後輪 _____ kPa (略)  付表 2-1  二輪車排出ガスの試験記録及び成績 (WMTC)  試験期日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____ ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車両クラス _____ 車台番号 _____ サイクル _____ 気筒 _____ 総排気量 _____ L _____ 走行キロ数 _____ km 変速機 _____ 車両重量 _____ kg _____ 使用燃料 密度 _____ g/cm <sup>3</sup> (温度 K (°C) ) _____ 最高速度 _____ km/h <u>((EU)No 134/2014 TRIAS)</u> 等価慣性重量 (設定値) _____ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 _____ kPa (略)  付表 2-2  二輪車排出ガスの試験記録 (WMTC (タイプ I))  試験期日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____ ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車両クラス _____ 車台番号 _____ サイクル _____ 気筒 _____ 総排気量 _____ L _____ 走行キロ数 _____ km 変速機 _____ 車両重量 _____ kg _____	車台番号 _____ 変速機 _____ 走行キロ数 _____ km タイヤサイズ 前輪 _____ 後輪 _____ 車両重量 _____ kg タイヤの空気圧 前輪 _____ kPa 後輪 _____ kPa 最高速度 _____ km/h <u>((EC)No 134/2014 TRIAS)</u>  (略)  付表 1-2  負荷設定記録 (走行抵抗表設定法)  ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車台番号 _____ 変速機 _____ 走行キロ数 _____ km _____ タイヤサイズ 後輪 _____ 車両重量 _____ kg 最高速度 _____ km/h <u>((EC)No 134/2014 TRIAS)</u> タイヤの空気圧後輪 _____ kPa (略)  付表 2-1  二輪車排出ガスの試験記録及び成績 (WMTC)  試験期日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____ ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車両クラス _____ 車台番号 _____ サイクル _____ 気筒 _____ 総排気量 _____ L _____ 走行キロ数 _____ km 変速機 _____ 車両重量 _____ kg _____ 使用燃料 密度 _____ g/cm <sup>3</sup> (温度 K (°C) ) _____ 最高速度 _____ km/h <u>((EC)No 134/2014 TRIAS)</u> 等価慣性重量 (設定値) _____ kg 駆動輪のタイヤ空気圧 _____ kPa (略)  付表 2-2  二輪車排出ガスの試験記録 (WMTC (タイプ I))  試験期日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____ ◎試験二輪自動車 車名・型式 (類別) _____ 原動機型式 _____ 最高出力 kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} _____ 車両クラス _____ 車台番号 _____ サイクル _____ 気筒 _____ 総排気量 _____ L _____ 走行キロ数 _____ km 変速機 _____ 車両重量 _____ kg _____

新	旧						
<p>使用燃料 密度 <math>\text{g/cm}^3</math> (温度 <math>\text{K}</math> (<math>^{\circ}\text{C}</math>)) 最高速度 <math>\text{km/h}</math> ((EU)No 134/2014 TRIAS)</p> <p>等価慣性重量 (設定値) <math>\text{kg}</math> 駆動輪のタイヤ空気圧 <math>\text{kPa}</math></p> <p>(略)</p> <p>付表 2-3</p> <p style="text-align: center;">二輪車排出ガスの試験記録 (WMTc (タイプII))</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>◎試験二輪自動車</p> <p>車名・型式 (類別) 原動機型式 最高出力 <math>\text{kW}</math> {PS} / <math>\text{min}^{-1}</math> {rpm} 車両クラス</p> <p>車台番号 サイクル 気筒 総排気量 L</p> <p>走行キロ数 <math>\text{km}</math> 変速機 車両重量 <math>\text{kg}</math></p> <p>使用燃料 密度 <math>\text{g/cm}^3</math> (温度 <math>\text{K}</math> (<math>^{\circ}\text{C}</math>)) 最高速度 <math>\text{km/h}</math> ((EU)No 134/2014 TRIAS)</p> <p>等価慣性重量 (設定値) <math>\text{kg}</math> 駆動輪のタイヤ空気圧 <math>\text{kPa}</math></p> <p>付表 2-4 (略)</p>	<p>使用燃料 密度 <math>\text{g/cm}^3</math> (温度 <math>\text{K}</math> (<math>^{\circ}\text{C}</math>)) 最高速度 <math>\text{km/h}</math> ((EC)No 134/2014 TRIAS)</p> <p>等価慣性重量 (設定値) <math>\text{kg}</math> 駆動輪のタイヤ空気圧 <math>\text{kPa}</math></p> <p>(略)</p> <p>付表 2-3</p> <p style="text-align: center;">二輪車排出ガスの試験記録 (WMTc (タイプII))</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>◎試験二輪自動車</p> <p>車名・型式 (類別) 原動機型式 最高出力 <math>\text{kW}</math> {PS} / <math>\text{min}^{-1}</math> {rpm} 車両クラス</p> <p>車台番号 サイクル 気筒 総排気量 L</p> <p>走行キロ数 <math>\text{km}</math> 変速機 車両重量 <math>\text{kg}</math></p> <p>使用燃料 密度 <math>\text{g/cm}^3</math> (温度 <math>\text{K}</math> (<math>^{\circ}\text{C}</math>)) 最高速度 <math>\text{km/h}</math> ((EC)No 134/2014 TRIAS)</p> <p>等価慣性重量 (設定値) <math>\text{kg}</math> 駆動輪のタイヤ空気圧 <math>\text{kPa}</math></p> <p>付表 2-4 (略)</p>						
<p>TRIAS 31-J048R154-01</p> <p style="text-align: center;">車載式故障診断装置試験 (協定規則第 154 号)</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">(略)</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	(略)	:		<p>TRIAS 31-J048R154-01</p> <p style="text-align: center;">車載式故障診断装置試験 (協定規則第 154 号)</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票 Test Report</p> <p>(略)</p> <p>2. 試験車両概要 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLES</p> <p>2.1. 全般 GENERAL</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">(略)</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	(略)	:	
(略)	:						
(略)	:						

新		旧	
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 [J or MJ or Ws or MWs] Cycle energy demand <u>over a complete WLTC cycle independent of the vehicle class</u>	:
(略)	:	(略)	:
(略)		(略)	
TRIAS 31-J049R154-01 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）  (略)  測定値及び計算値の桁表記		TRIAS 31-J049R154-01 燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）  (略)  測定値及び計算値の桁表記	
(略)	:	(略)	:
密閉装置内温度	:	密閉装置内温度	:
	:	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (K又は℃)	:
<u>パフスロード量</u>	:	<u>小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (g)</u>	:
(略)	:	(略)	:
(略)		(略)	
試験帳票 Test Report  (略)  <u>2.3.3. パフロスオーバーフローの測定</u> <u>Measurement of puff loss overflow</u>		試験帳票 Test Report  (略)  <u>(新設)</u>	
<u>パフスロード量 [g]</u> <u>Puff loss loading value</u>	:		:
2.3.4. 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	

新	旧
<p>(略)</p> <p>2.3.5. <u>ダイアーナルブリージングロス試験</u> Diurnal breathing loss test</p> <p>2.3.5.1. <u>試験期日 (1日目)</u> Test date (1st day)</p> <p>(略)</p> <p>2.3.5.2. <u>試験期日 (2日目)</u> Test date (2nd day)</p> <p>(略)</p> <p>2.3.6. <u>総排出量</u> Total mass emissions</p> <p>(略)</p>	<p>(略)</p> <p>2.3.4. <u>ダイアーナルブリージングロス試験</u> Diurnal breathing loss test</p> <p>2.3.4.1. <u>試験期日 (1日目)</u> Test date (1st day)</p> <p>(略)</p> <p>2.3.4.2. <u>試験期日 (2日目)</u> Test date (2nd day)</p> <p>(略)</p> <p>2.3.5. <u>総排出量</u> Total mass emissions</p> <p>(略)</p>
<p>TRIAS 31-J117(2)-01 燃料蒸発ガス試験 (WMTC モード)</p> <p>1.～2. (略)</p> <p>3. 測定値及び計算値の末尾処理</p> <p><u>3.1 測定値及び計算値の桁表記は別表1及び別表2により行うものとする。</u></p> <p><u>3.2 別表2「試験機器」中、密閉装置容積のデータ処理に用いる桁数は、小数第3位を四捨五入 (m<sup>3</sup>) とする。</u></p> <p>4.～4.2 (略)</p> <p>4.3 最高速度はEU <u>Regulation No 134/2014</u> 又は「最高速度試験」(TRIAS)の規程に基づき測定した値を記載し、使用しない試験法を二重線で消すこと。</p> <p>4.4 (略)</p> <p><u>4.5 負荷設定記録 (付表1-1、付表1-2) 含め、必要に応じて日本語表記又は英語表記のみでもよいこととする。</u></p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>別表1</u></p> <p><u>測定値及び計算値の桁表記</u> <u>(負荷設定記録関係)</u></p>	<p>TRIAS 31-J117(2)-01 燃料蒸発ガス試験 (WMTC モード)</p> <p>1.～2. (略)</p> <p>3. 測定値及び計算値の末尾処理</p> <p><u>測定値及び計算値の末尾処理は別表1-1、別表1-2及び別表2により行うものとする。</u></p> <p>4.～4.2 (略)</p> <p>4.3 最高速度はEU <u>ダイレクティブ 95/1/EC</u> 又は「最高速度試験」(TRIAS)の規程に基づき測定した値を記載し、使用しない試験法を二重線で消すこと。</p> <p>4.4 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>別表1-1～別表1-2</u></p> <p><u>(新設)</u></p>

新		旧
<u>項目</u>	<u>桁表記</u>	
<u>最高出力</u>	<u>諸元表記載値 (kW {PS} / min<sup>-1</sup> {rpm})</u>	
<u>総排気量</u>	<u>諸元表記載値 (L)</u>	
<u>走行キロ数</u>	<u>整数値まで記載 (km)</u>	
<u>車両重量</u>	<u>諸元表記載値 (kg)</u>	
<u>タイヤの空気圧</u>	<u>製作者の指定した値 (kPa)</u>	
<u>最高速度</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)</u>	
<u>m<sub>ref</sub>: ランニングオーダー重量</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)</u>	
<u>m: 走行抵抗測定時の重量</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)</u>	
<u>P<sub>T</sub>: 大気圧</u>	<u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (kPa)</u>	
<u>T<sub>T</sub>: 気温</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は°C)</u>	
<u>U: 相対湿度</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (%)</u>	
<u>d<sub>T</sub>: 相対空気密度</u>	<u>小数第5位を四捨五入し、小数第4位まで記載</u>	
<u>平均風速</u>	<u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (m/s)</u>	
<u>最大風速</u>	<u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (m/s)</u>	
<u>惰行時間</u>	<u>小数第3位又は小数第2位まで記載 (s)</u>	
<u>走行抵抗</u>	<u>小数第3位を四捨五入し、小数第2位まで記載 (N)</u>	
<u>走行抵抗式 惰行法 (補正後)</u>	<u>f<sub>0</sub>*</u>	<u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (N)</u>
	<u>f<sub>2</sub>*</u>	<u>小数第6位を四捨五入し、小数第5位まで記載 (N / (km/h)<sup>2</sup>)</u>
<u>m<sub>r</sub>: 回転部分の相当慣性重量</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)</u>	
<u>m<sub>r1</sub>: 駆動系の回転部分の相当慣性重量</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)</u>	
<u>m<sub>i</sub>: 等価慣性重量 (設定値)</u>	<u>小数第1位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)</u>	
<u>設定誤差 (シャシダイナモメータ負荷)</u>	<u>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載 (%)</u>	
別表 2		別表 2
測定値及び計算値の <u>桁表記</u> (燃料蒸発ガス試験記録関係 (WMTC モード))		測定値及び計算値の <u>末尾処理</u> (燃料蒸発ガス試験記録関係 (WMTC モード))



新		旧	
◎試験二輪自動車		◎試験二輪自動車	
項目	桁表記	項目	末尾処理
最高出力	諸元表記載値 (kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm})	試 最高出力	諸元表記載値 (kW/min <sup>-1</sup> )
総排気量	諸元表記載値 (L)	試 総排気量	諸元表記載値 (L)
走行キロ数	整数値まで記載 (km)	試 走行キロ数	整数値まで記載 (km)
(削除)	(削除)	試 減速比	諸元表記載値
車両重量	諸元表記載値 (kg)	試 車両重量	諸元表記載値 (kg)
使用燃料密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/cm <sup>3</sup> )	試 使用燃料密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (g/cm <sup>3</sup> )
m <sub>i</sub> : 等価慣性重量 (設定値)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)	試 m <sub>i</sub> : 等価慣性重量 (設定値)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (kg)
駆動輪のタイヤ空気圧	製作者の指定した値 (kPa)	試 駆動輪のタイヤ空気圧	諸元表記載値 (kPa)
最高速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (km/h)	試 最高速度	整数値まで記載 (km/h)
燃料蒸発ガス抑止装置容量 (キャニスタ容量)	諸元表記載値 (L)	試 燃料蒸発ガス抑止装置容量 (キャニスタ容量)	諸元表記載値 (L)
燃料タンク容量	諸元表記載値 (L)	試 燃料タンク容量	諸元表記載値 (L)
(削除)			注) 試 : 試験成績表に記載する桁数
◎試験機器		◎試験機器	
項目	桁表記	項目	末尾処理
密閉装置容積	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (m <sup>3</sup> )	デ 密閉装置容積	小数第 3 位を四捨五入 (m <sup>3</sup> ) 小数第 2 位まで記載 (m <sup>3</sup> )
燃料温度 (注入時)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)	試 燃料温度 (注入時)	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
(削除)			注) デ : データ処理に用いる桁数 試 : 試験成績表に記載する桁数
◎ダイアーナブルリージングロス試験における測定記録		◎ダイアーナブルリージングロス試験における測定記録	
項目	桁表記	項目	末尾処理
ソーク室内温度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は℃)	試 ソーク室内温度	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
T : 密閉装置内温度	(削除)	デ T : 密閉装置内温度	測定した値を使用し、末尾処理は行わない (K 又は℃) 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
C <sub>HC</sub> : 密閉装置内 HC 濃度	(削除)	デ C <sub>HC</sub> : 密閉装置内 HC 濃度	測定した値を使用し、末尾処理は行わない (ppmC) 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (ppmC)
P : 密閉装置内気圧	(削除)	デ P : 密閉装置内気圧	測定した値を使用し、末尾処理は行わない (kPa) 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載

新		旧	
	(kPa)		(kPa)
M <sub>TH</sub> : 排出量	<u>(削除)</u> 小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g)	<u>デ</u> M <sub>TH</sub> : 排出量	<u>末尾処理は行わない</u> 小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g)
<u>(削除)</u>		<u>注) デ : データ処理に用いる桁数 試 : 試験成績表に記載する桁数</u>	
◎ホットソークロス試験における測定記録		◎ホットソークロス試験における測定記録	
項目	<u>桁表記</u>	項目	<u>末尾処理</u>
ソーク室内温度	<u>小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (K 又は℃)</u>	<u>試</u> ソーク室内温度	<u>小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)</u>
T : 密閉装置内温度	<u>(削除)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)	<u>デ</u> T : 密閉装置内温度	<u>測定した値を使用し、末尾処理は行わない (K 又は℃)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (K 又は℃)
C <sub>HC</sub> : 密閉装置内 HC 濃度	<u>(削除)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (ppmC)	<u>デ</u> C <sub>HC</sub> : 密閉装置内 HC 濃度	<u>測定した値を使用し、末尾処理は行わない (ppmC)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (ppmC)
P : 密閉装置内気圧	<u>(削除)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)	<u>デ</u> P : 密閉装置内気圧	<u>測定した値を使用し、末尾処理は行わない (kPa)</u> 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kPa)
M <sub>HS</sub> : 排出量	<u>(削除)</u> 小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g)	<u>デ</u> M <sub>HS</sub> : 排出量	<u>末尾処理は行わない</u> 小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載 (g)
<u>(削除)</u>		<u>注) デ : データ処理に用いる桁数 試 : 試験成績表に記載する桁数</u>	
◎総排出量		◎総排出量	
項目	<u>桁表記</u>	項目	<u>末尾処理</u>
M <sub>total</sub> : 燃料蒸発ガス排出量	規制値の下位 1 桁目を四捨五入し、規制値桁数まで記載 (g)	<u>試</u> M <sub>total</sub> : 燃料蒸発ガス排出量	規制値の下位 1 桁目を四捨五入し、規制値桁数まで記載 (g)
<u>(削除)</u>		<u>注) 試 : 試験成績表に記載する桁数</u>	

新	旧
付表 1-1 Attached table 1-1 負荷設定記録 (惰行法) Load Setting Record Form (Coast-Down Method) ◎試験二輪自動車 <u>Test motorcycle</u> 車名・型式 (類別) 原動機型式 最高出力 Make・Type (variant) Engine type Maximum power kW {PS} / min <sup>-1</sup> {rpm} 車台番号 変速機 Chassis No. Transmission 走行キロ数 タイヤサイズ 前輪 後輪 Running distance km Tyre size Front Rear 車両重量 タイヤの空気圧 前輪 後輪 Motorcycle mass kg Tyre air pressure Front kPa Rear kPa 最高速度 Maximum speed km/h ((EU)No 134/2014 TRIAS) 原動機始動方式 <u>Engine start method</u> チョーク弁機構の種類 自動 半自動 手動 その他 Choke valve mechanism type Automatic Semi-automatic Manual Other( ) 始動方法 (チョーク弁操作方法を含む。) Start method (Including choke valve operating method) <hr/> ◎試験路における走行抵抗測定記録 <u>Measured results of running resistance at proving ground</u> 測定期日 年 月 日 測定場所 天候 測定担当者 Test date Y M D Test site Weather Tested by 走行抵抗測定時の重量 大気圧 Mass at time of running resistance measurement kg Atmospheric pressure kPa 気温 相対湿度 相対空気密度 Ambient temperature K (°C) Relative humidity % Relative air density 回転部分の相当慣性重量 平均風速 (平行成分/垂直成分) Equivalent inertia mass of rotating sections kg Avg. Wind speed (Parallel / Perpendicular) / m/s <u>最大風速</u> Maximum wind speed m/s	付表 1-1 Attached table 1-1 負荷設定記録 (惰行法) Load Setting Record Form (Coast-Down Method) ◎試験二輪自動車 <u>Test motorcycle</u> 車名・型式 (類別) 原動機型式 最高出力 Make・Type (variant) Engine type Maximum power kW {PS} /min <sup>-1</sup> {rpm} 車台番号 変速機 <u>減速比</u> Chassis No. Transmission <u>Reduction ratio</u> 走行キロ数 タイヤサイズ Running distance km Tyre size 車両重量 タイヤの空気圧 前輪 後輪 Motorcycle mass kg Tyre air pressure Front kPa Rear kPa <u>試験二輪自動車重量</u> 最高速度 <u>Test Motorcycle mass</u> kg Maximum speed km/h (95/1/EC TRIAS) 原動機始動方式 <u>Engine start method</u> チョーク弁機構の種類 自動 半自動 手動 その他 ( ) Choke valve mechanism type Automatic Semi-automatic Manual Other( ) 始動方法 (チョーク弁操作方法を含む。) Start method (Including choke valve operating method) <hr/> ◎試験路における走行抵抗測定記録 <u>Measured results of running resistance at proving ground</u> 測定期日 年 月 日 測定場所 天候 測定担当者 Test date Y M D Test site Weather Tested by 走行抵抗測定時の重量 大気圧 Mass at time of running resistance measurement kg Atmospheric pressure kPa 気温 相対湿度 相対空気密度 Ambient temperature K (°C) Relative humidity % Relative air density g/cm <sup>3</sup> 回転部分の相当慣性重量 <u>最大風速</u> Equivalent inertia mass of rotating sections kg <u>Maximum wind speed</u> m/s <u>風速 (平行成分/垂直成分)</u> <u>Wind speed (Parallel / Perpendicular) / m/s</u>

新						旧											
指定速度 Specified speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				平均惰行時間 Average coast down time (s)	走行抵抗 Running resistance (N)	目標走行抵抗 Target running resistance $F^*$ (N)	備考 Note	指定速度 Specified speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				平均惰行時間 Average coast down time (s)	走行抵抗 Running resistance (N)	目標走行抵抗 Target running resistance (N)	備考 Note
	往路 First									往路 First							
120	往路 First								120	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									
100	往路 First								100	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									
80	往路 First								80	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									
60	往路 First								60	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									
40	往路 First								40	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									
20	往路 First								20	往路 First							
	復路 Second							復路 Second									

$$F^* (v_0) = \quad + \quad \times v_0^2$$

◎シャシダイナモメータにおける負荷設定記録

Record of chassis dynamometer load setting

設定期日 年 月 日 設定場所

Setting date Y M D Setting site

シャシダイナモメータ (DC/DY、EC/DY、AC/DY) (多点設定、係数設定、1点設定)

Chassis dynamometer (DC/DY、EC/DY、 ) (Multi-point setting, Coefficient setting, Single point setting)

等価慣性重量 (設定値) 駆動輪のタイヤ空気圧

Equivalent inertia mass (set value) kg Tyre air pressure of driving wheels kPa

駆動系の回転部分の相当慣性重量

$$F (v_0) = \quad + \quad \times v_0^2$$

◎シャシダイナモメータにおける負荷設定記録

Record of chassis dynamometer load setting

設定期日 年 月 日 設定場所

Setting date Y M D Setting site

シャシダイナモメータ (DC/DY、EC/DY、AC/DY) (多点設定、係数設定、1点設定)

Chassis dynamometer (DC/DY、EC/DY、 ) (Multi-point setting, Coefficient setting, Single point setting)

等価慣性重量 (設定値) 駆動車輪のタイヤ空気圧

Equivalent inertia mass (set value) kg Tire air pressure of driving wheels kPa

駆動系の回転部分の相当慣性重量

新									旧														
Equivalent inertia mass of rotating section of powertrain system kg									Equivalent inertia mass of rotating section of powertrain system kg														
速度 Vehicle speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				走行抵抗 Running resistance (N)		設定誤差 Setting error (%)	備考 Note		速度 Vehicle speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				走行抵抗 Running resistance (N)		設定誤差 Setting error (%)	ダイヤル 目盛 Dial graduation	備考 Note				
	1回目 Test1	2回目 Test2	3回目 Test3	平均 Average	設定 Setting value	目標 Target value					1回目 Test1	2回目 Test2	3回目 Test3	平均 Average	設定 Setting value	目標 Target value							
120									120														
100									100														
80									80														
60									60														
40									40														
20									20														
備考 Remarks									備考 Remarks														
付表 1-2 Attached table 1-2									付表 1-2 Attached table 1-2														
負荷設定記録 (走行抵抗表設定法) Load Setting Record Form (By table method)									負荷設定記録 (走行抵抗表設定法) Load Setting Record Form (By table method)														
◎試験二輪自動車									◎試験二輪自動車														
Test motorcycle									Test motorcycle														
車名・型式 (類別) Make・Type (variant)			原動機型式 Engine type			最高出力 Maximum power kW {PS} /min <sup>-1</sup> {rpm}			車名・型式 (類別) Make・Type (variant)			原動機型式 Engine type			最高出力 Maximum power kW {PS} /min <sup>-1</sup> {rpm}								
車台番号 Chassis No.		変速機 Transmission		走行キロ数 Running distance km		車台番号 Chassis No.		変速機 Transmission		減速比 Reduction ratio		走行キロ数 Running distance km											
タイヤサイズ Tyre size		後輪 Rear		車両重量 Motorcycle mass kg		最高速度 Maximum speed km/h		タイヤサイズ Tyre size		前輪 Front		後輪 Rear		試験二輪自動車重量 Test motorcycle mass kg									
タイヤの空気圧 Tyre air pressure		後輪 Rear		kPa		原動機始動方式 Engine start method		タイヤの空気圧 Tyre air pressure		前輪 Front		後輪 Rear		kPa									
原動機始動方式 Engine start method		チョーク弁機構の種類 Choke valve mechanism type		自動 Automatic		半自動 Semi-automatic		手動 Manual		その他 ( ) Other ( )		原動機始動方式 Engine start method		チョーク弁機構の種類 Choke valve mechanism type		自動 Automatic		半自動 Semi-automatic		手動 Manual		その他 ( ) Other ( )	
始動方法 (チョーク弁操作方法を含む。)									始動方法 (チョーク弁操作方法を含む。)														

新

Start method (Including choke valve operation method)

(削除)

旧

Start method (Including choke valve operation method)

◎走行抵抗表による設定値

Setting values from running resistance table

算出期日 年 月 日 設定場所 計算者

Calculation date Y M D Setting site Name of recorder

ランニングオーダー重量

Mass in running order kg

指定速度 Specified speed (km/h)	目標走行抵抗 Target running resistance (N)	備考 Note
120		
110		
100		
90		
80		
70		
60		
50		
40		
30		
20		
10		

$$FT = \quad + \quad \times V^2$$

◎シャシダイナモメータにおける負荷検証記録

Record of chassis dynamometer load setting

設定期日 年 月 日 設定者

Setting date Y M D Name of recorder

ランニングオーダー重量

等価慣性重量 (設定値)

Mass in running order kg Equivalent inertia mass (set value) kg

シャシダイナモメータ (DC/DY、EC/DY、AC/DY) (多点設定、係数設定)

Chassis dynamometer (DC/DY, EC/DY, ) (Multi-point setting, Coefficient setting)

◎シャシダイナモメータにおける負荷検証記録

Record of chassis dynamometer load setting

設定期日 年 月 日 設定者 等価慣性重量 (設定値)

Setting date Y M D Name of recorder Equivalent inertia mass (set value) kg

シャシダイナモメータ (DC/DY、EC/DY、AC/DY) (多点設定、係数設定)

Chassis dynamometer (DC/DY, EC/DY, ) (Multi-point setting, Coefficient setting)

新									旧										
速度 Vehicle speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				走行抵抗 Running resistance (N)		設定誤差 Setting error (%)	備考 Note		速度 Vehicle speed (km/h)	惰行時間 Coast down time (s)				走行抵抗 running resistance (N)		設定誤差 Setting error (%)	ダイヤル目盛り Dial graduation	備考 Note
	1回目 Test 1	2回目 Test 2	3回目 Test 3	平均 Average	設定 Setting value	目標 Target value					1回目 Test 1	2回目 Test 2	3回目 Test 3	平均 Average	設定 Setting value	目標 Target value			
120									120										
110									110										
100									100										
90									90										
80									80										
70									70										
60									60										
50									50										
40									40										
30									30										
20									20										
10									10										

$FT = \frac{\quad}{\quad} + \frac{\quad}{\quad} \times v^2$

備考  
Remarks

---

付表 2  
Attached table 2

燃料蒸発ガスの試験記録及び成績 (WMTC モード)  
Evaporative Emission Test Data Record Form (WMTC 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

◎試験二輪自動車  
Test Motorcycle

車名・型式 (類別) 原動機型式 最高出力 車両クラス  
Make・Type (variant) Engine type Maximum power kW {PS} /min<sup>-1</sup> {rpm} Class of vehicle

車台番号 サイクル 気筒 総排気量

新	旧
<p>Chassis No. _____ Cycle _____ No. of cylinders _____ Engine displacement _____ L  走行キロ数 変速機 車両重量  Running Distance _____ km Transmission _____ Test vehicle mass _____ kg  使用燃料 (密度 _____ ) 最高速度  Fuel _____ (Density _____ g/cm<sup>3</sup> ) Maximum speed _____ km/h ((EU)No 134/2014 TRIAS)  等価慣性重量 (設定値) 駆動輪のタイヤ空気圧  Equivalent inertia weight (set value) _____ kg Tyre air pressure of driving wheels _____ kPa  燃料蒸発ガス抑制装置 形式 容量  Fuel Evaporative Emission control system type _____ Capacity _____ L  燃料タンク 材質 容量 露出型 又は 非露出型  Fuel Tank Materials _____ Capacity _____ L exposed type or non-exposed type</p> <p>(略)</p> <p>付表 3 (略)</p>	<p>Chassis No. _____ Cycle _____ No. of cylinders _____ Engine displacement _____ L  走行キロ数 変速機 <u>減速比</u> 車両重量  Running Distance _____ km Transmission _____ <u>Reduction ratio</u> _____ Test vehicle mass _____ kg  使用燃料 (密度 _____ ) 最高速度  Fuel _____ (Density _____ g/cm<sup>3</sup> ) Maximum speed _____ km/h (95/1/EC TRIAS)  等価慣性重量 (設定値) 駆動輪のタイヤ空気圧  Equivalent inertia weight (set value) _____ kg Tyre air pressure of driving wheels _____ kPa  燃料蒸発ガス抑制装置 形式 容量  Fuel Evaporative Emission control system type _____ Capacity _____ L  燃料タンク 材質 容量 露出型 又は 非露出型  Fuel Tank Materials _____ Capacity _____ L exposed type or non-exposed type</p> <p>(略)</p> <p>付表 3 (略)</p>
<p>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</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票  Test Report</p> <p>(略)</p> <p>1.1.7. 変速機  TRANSMISSION (if applicable)</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> <p>(略) :</p>	<p>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</p> <p>(略)</p> <p>試験帳票  Test Report</p> <p>(略)</p> <p>1.1.7. 変速機  TRANSMISSION (if applicable)</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> <p>(略) :</p>



新				旧			
<u>タイヤ</u> 空気圧 [kPa] Tyre pressure		:		空気圧 [kPa] Tyre pressure		:	
(略)				(略)			
走行動的条件 Trip dynamic condition				走行動的条件 Trip dynamic condition			
(略)		:		(略)		:	
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 $v \cdot a_{pos\_}[95]$ [ $m^2/s^2$ ] 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 $v \cdot a_{pos\_}[95]$ [ $m^2/s^2$ ] High speed $v \cdot a_{pos\_}[95]$		:	
(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				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)				1. ～3. (略) 別表 (略)			
付表 1 Attached1 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				付表 1 Attached1 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			
(略)				(略)			
1. 一般規定 (略)				1. 一般規定 (略)			
2. 個別規定 Individual				2. 個別規定 Individual			
項番号 Operation No.	(略)	点灯操作状態表示装置 又は 点灯作動状態表示装置 Tell-Tail	(略)	項番号 Operation No.	(略)	点灯操作状態表示装置 又は 点灯作動状態表示装置 Tell-Tail	(略)

新					旧												
(略)					(略)												
4.4	(略)	<u>有・無</u> <u>Y / N</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>	(略)	4.4	(略)	<u>＝</u>	<u>＝</u>	(略)								
(略)					(略)												
以下略					以下略												
TRIAS 32-R053-01 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (協定規則第 53 号)  1.～3. (略)  付表 1-1. Attached Table 1-1.  二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績 (協定規則第 53 号)  (略)  ◎試験成績 Test results 1. 一般仕様 1.General specifications					TRIAS 32-R053-01 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験 (協定規則第 53 号)  1.～3. (略)  付表 1-1. Attached Table 1-1.  二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の試験記録及び成績 (協定規則第 53 号)  (略)  ◎試験成績 Test results 1. 一般仕様 1.General specifications												
項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks		項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks									
(略)					(略)												
5.13.	灯火の色 本規則で言及する灯火等の灯光及び 反射光の色は、以下の通りとする。 (略) <table border="1"> <tr> <td>配光可変型前照 灯 (ADB)</td> <td>白色</td> </tr> <tr> <td><u>後面衝突警告信 号</u></td> <td><u>橙色</u></td> </tr> </table> Colours of the lights	配光可変型前照 灯 (ADB)	白色	<u>後面衝突警告信 号</u>	<u>橙色</u>	(略)			5.13.	灯火の色 本規則で言及する灯火等の灯光及び 反射光の色は、以下の通りとする。 (略) <table border="1"> <tr> <td>配光可変型前照 灯 (ADB)</td> <td>白色</td> </tr> <tr> <td><u>(新設)</u></td> <td></td> </tr> </table> Colours of the lights	配光可変型前照 灯 (ADB)	白色	<u>(新設)</u>		(略)		
配光可変型前照 灯 (ADB)	白色																
<u>後面衝突警告信 号</u>	<u>橙色</u>																
配光可変型前照 灯 (ADB)	白色																
<u>(新設)</u>																	

新				旧			
The colours of the lights referred to in this Regulation shall be as follows:				The colours of the lights referred to in this Regulation shall be as follows:			
(略)				(略)			
Adaptive Driving-Beam (ADB)	white			Adaptive Driving-Beam (ADB)	white		
<u>Rear-end collision alert signal</u>	<u>amber</u>			<u>(新設)</u>			
(略)				(略)			
<u>5.15.8.</u>	<u>後面衝突警告信号 (6.17 項) Rear-end collision alert signal (paragraph 6.17.)</u>	<u>有・無</u> <u>Yes・No</u>		<u>(新設)</u>			
(略)				(略)			
5.19. (略)				5.19. (略)			
5.19.4.	上記 5.19. 項に言及する機能が相互依存型灯火装置によって得られる場合にあつては、以下のいずれかの条件に適合するもので <u>あ</u> ればよい。				上記 5.19. 項に言及する機能が相互依存型灯火装置によって得られる場合にあつては、以下のいずれかの条件に適合するものでればよい。		
(略)				(略)			
付表 2-3. ~2-8. (略)				付表 2-3. ~2-8. (略)			
付表 2-9. Attached Table 2-9.				付表 2-9. Attached Table 2-9.			
◎試験成績 Test results 2. 個別仕様 2. Individual specifications				◎試験成績 Test results 2. 個別仕様 2. Individual specifications			
項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks	項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks
(略)				(略)			
6.9.2.	電気結線 本信号は、すべての方向指示器に電流を同時に供給できる独立した操作によって作動させるものとする。	(略)		6.9.2.	電気結線 本信号は、すべての方向指示器に電流を同時に供給できる独立した操作によって作動させるものとする。	(略)	

新				旧			
	<p>さらに、本信号は、車両が衝突に巻き込まれた場合または下記 6.14 項に規定された緊急制動表示灯の作動が停止した後は、自動的に作動してもよい。かかる場合、手動で「作動停止」に切り替えることができる。</p> <p><u>さらに、他の道路利用者に対し規則に定められた差し迫った危険のリスクを知らせるために、非常点滅表示灯を自動的に作動してもよい。この場合、当該信号は、手動または自動で作動停止に切り替わるまで作動したままであるものとする。</u></p> <p>Electrical connections The signal shall be given by means of a separate control enabling all the direction indicators to be supplied with current simultaneously.</p> <p>In addition, it may be activated automatically in the event of a vehicle being involved in a collision or after the deactivation of the emergency stop signal, as specified in paragraph 6.14. below.</p> <p>In such cases, it may be turned OFF manually.</p> <p><u>In addition, the hazard warning signal may be switched ON automatically to indicate to other road-users the risk of imminent danger as defined by Regulations; in this case, the signal shall remain switched ON until it is manually or automatically switched OFF.</u></p>				<p>さらに、本信号は、車両が衝突に巻き込まれた場合又は下記 6.14. 項に規定された緊急制動表示灯の作動が停止した後は、自動的に作動してもよい。かかる場合、手動で「作動停止」に切り替えてもよい。</p> <p>Electrical connections The signal shall be given by means of a separate control enabling all the direction indicators to be supplied with current simultaneously.</p> <p>In addition, it may be activated automatically in the event of a vehicle being involved in a collision or after the deactivation of the emergency stop signal, as specified in paragraph 6.14. below.</p> <p>In such cases, it may be turned OFF manually.</p>		
(略)				(略)			
付表 2-10. ~2-16-1. (略)				付表 2-10. ~2-16-1. (略)			

新		旧	
<p>付表 2-17. Attached Table 2-17.</p> <p>◎試験成績 Test results 2. 個別仕様 2. Individual specifications</p>		(新設)	
項番号 Operation No.	項目 Items	判定 Determination	備考 Remarks
6.17.	後面衝突警告信号 Rear-end collision alert signal		
6.17.1.	有無 任意。 後面衝突警告信号は、6.17.7項に規定されたとおり装着されたすべての方向指示器の同時点灯によって与えられるものとする。 Presence Optional. The rear-end collision alert signal shall be given by the simultaneous operation of all the direction indicator lamps fitted as described in paragraph 6.17.7.	適・否 Pass・Fail	
6.17.2.	数 6.3.1項に規定されたとおり。 Number As specified in paragraph 6.3.1.	適・否 Pass・Fail	
6.17.3.	配置 6.3.2項に規定されたとおり。 Arrangement As specified in paragraph 6.3.2.	適・否 Pass・Fail	
6.17.4.	位置 6.3.3項に規定されたとおり。 Position As specified in paragraph 6.3.3.	適・否 Pass・Fail	
6.17.5.	幾何学的視認性	適・否	

新			旧		
	<u>6.3.4項に規定されたとおり。</u> <u>Geometric visibility</u> <u>As specified in paragraph 6.3.4.</u>	<u>Pass・Fail</u>			
<u>6.17.6.</u>	<u>方向</u> <u>6.3.5項に規定されたとおり。</u> <u>Orientation</u> <u>As specified in paragraph 6.3.5.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>			
<u>6.17.7.</u>	<u>電気結線</u> <u>申請者は、再現テストにより、または</u> <u>型式認可について責任を有する技術</u> <u>機関が容認した他の検証方法によっ</u> <u>て、これらの要件への適合を実証する</u> <u>ものとする。</u> <u>Electrical connections</u> <u>Compliance with these requirements</u> <u>shall be demonstrated by the</u> <u>applicant, by simulation or other</u> <u>means of verification accepted by</u> <u>the Technical Service responsible</u> <u>for type approval.</u>				
<u>6.17.7.1</u> -	<u>後面衝突警告信号のすべての灯火は、</u> <u>4.0±1.0Hz の周波数で同期して点滅</u> <u>するものとする。</u> <u>All the lamps of the rear-end</u> <u>collision alert signal shall flash</u> <u>in phase at a frequency of 4.0 +/-</u> <u>1.0 Hz.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>			
<u>6.17.7.1.1</u> -	<u>ただし、車両後部の後面衝突警告信号</u> <u>の灯火のいずれかにフィラメント光</u> <u>源を使用している場合は、周波数は</u> <u>4.0+0.0/-1.0Hz とする。</u> <u>However, if any of the lamps of the</u> <u>rear-end collision alert signal to</u> <u>the rear of the vehicle use</u> <u>filament light sources the</u> <u>frequency shall be 4.0 +0.0/-1.0</u> <u>Hz.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>			
<u>6.17.7.2</u> -	<u>後面衝突警告信号は、他の灯火から独</u> <u>立して作動するものとする。</u> <u>Pass・Fail</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>			

新			旧													
	<u>The rear-end collision alert signal shall operate independently of other lamps.</u>															
6.17.7.3 -	<u>後面衝突警告信号は、自動的に作動/作動停止されるものとする。</u> <u>The rear-end collision alert signal shall be switched ON and OFF automatically.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>														
6.17.7.4 -	<u>後面衝突警告信号は、方向指示器、非常点滅表示灯または非常停止信号の作動時には作動しないものとする。</u> <u>The rear-end collision alert signal shall not be switched ON if the direction indicator lamps, the hazard warning signal or the emergency stop signal is activated.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>														
6.17.7.5 -	<u>後面衝突警告信号は、以下の条件下でのみ ON にすることができる：</u> <table border="1" data-bbox="383 786 786 882"> <tr> <td><u>V<sub>r</sub></u></td> <td><u>作動</u></td> </tr> <tr> <td><u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u></td> <td><u>TTC ≤ 1.4</u></td> </tr> <tr> <td><u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u></td> <td><u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u></td> </tr> </table> <u>「V<sub>r</sub> (相対速度)」：後面衝突警告信号を実装した車両と、同じレーン内の後続車両との速度の差を指す。</u> <u>「TTC (衝突余裕時間)」：推定時点の相対速度が一定であると仮定したときの、後面衝突警告信号を実装した車両と後続車両が衝突するまでの推定時間を指す。</u> <u>The rear-end collision alert signal may only be switched ON under the following conditions:</u> <table border="1" data-bbox="383 1230 786 1326"> <tr> <td><u>V<sub>r</sub></u></td> <td><u>Activation</u></td> </tr> <tr> <td><u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u></td> <td><u>TTC ≤ 1.4</u></td> </tr> <tr> <td><u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u></td> <td><u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u></td> </tr> </table> <u>"V<sub>r</sub> (Relative Speed)": means the difference in speed between a vehicle with rear-end collision</u>	<u>V<sub>r</sub></u>	<u>作動</u>	<u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4</u>	<u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u>	<u>V<sub>r</sub></u>	<u>Activation</u>	<u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4</u>	<u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>		
<u>V<sub>r</sub></u>	<u>作動</u>															
<u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4</u>															
<u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u>															
<u>V<sub>r</sub></u>	<u>Activation</u>															
<u>V<sub>r</sub> &gt; 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4</u>															
<u>V<sub>r</sub> ≤ 30km/h</u>	<u>TTC ≤ 1.4/30 × V<sub>r</sub></u>															

新				旧			
		<u>alert signal and a following vehicle in the same lane.</u> <u>"TTC (Time to collision)": means the estimated time for a vehicle with rear-end collision alert signal and a following vehicle to collide assuming the relative speed at the time of estimation remains constant.</u>					
	<u>6.17.7.6</u> :	<u>後面衝突警告信号の作動時間は3秒以下とする。</u> <u>The switch ON period of the rear-end collision alert signal shall be not more than 3 seconds.</u>	<u>適・否</u> <u>Pass・Fail</u>				
	<u>6.17.8.</u>	<u>テルテール</u> <u>任意。</u> <u>Tell-tale</u> <u>Optional.</u>	<u>有・無</u> <u>Yes・No</u>				
以下略				以下略			
<u>TRIAS 38(3)-R150-01</u> <u>再帰反射試験（協定規則第150号（再帰反射材））</u>  <u>【新旧対照表別紙1参照】</u>				<u>(新設)</u>			
TRIAS 43-J074R028-02  警音器の警報音発生装置試験  (略)  付表 (略)  別紙 Appendix  警音器の警報音発生装置の試験成績 Audible warning devices of horns test result  1. (略) 1.1. 測定条件				TRIAS 43-J074R028-02  警音器の警報音発生装置試験  (略)  付表 (略)  別紙 Appendix  警音器の警報音発生装置の試験成績 Audible warning devices of horns test result  1. (略) 1.1. 測定条件			



新	旧																																												
<p style="text-align: center;"><u>Measurement conditions</u> (略)</p> <p>1.2. A特性音圧レベルの測定 "A" weighted sound pressure level</p> <p>(略)</p> <p>3.2.3. 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices powered by <u>compressed air</u></p> <p>(略)</p>	<p style="text-align: center;"><u>"A" weighted sound pressure level</u> (略)</p> <p><u>(追加)</u></p> <p>(略)</p> <p>3.2.3. 圧縮空気を駆動源とする警報音発生装置 Audible warning devices powered by <u>alternating current</u></p> <p>(略)</p>																																												
<p>TRIAS 43(7)-R138-02 車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号)</p> <p>1. ~3. (略) 別表 (略) 付表 1. 試験自動車 Test vehicle</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> <tr><td><u>タイヤ</u>空気圧</td><td></td></tr> <tr><td><u>Tyre</u> pressure</td><td></td></tr> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> </table> <p>2. 試験機器及び試験条件 Test equipments and test conditions</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> <tr> <td>試験施設 Test facility</td> <td>屋外 Outdoor</td> <td><u>ISO 10844:2021 or</u> ISO 10844:2014</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>屋内 <u>Indoor</u></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr><td>(略)</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p>3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results</p>	(略)		<u>タイヤ</u> 空気圧		<u>Tyre</u> pressure		(略)		(略)		試験施設 Test facility	屋外 Outdoor	<u>ISO 10844:2021 or</u> ISO 10844:2014			屋内 <u>Indoor</u>			(略)				<p>TRIAS 43-R138-02 車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号)</p> <p>1. ~3. (略) 別表 (略) 付表 1. 試験自動車 Test vehicle</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> <tr><td>空気圧</td><td></td></tr> <tr><td>Pressure</td><td></td></tr> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> </table> <p>2. 試験機器及び試験条件 Test equipments and test conditions</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>(略)</td><td></td></tr> <tr> <td>試験施設 Test facility</td> <td>屋外 Outdoor</td> <td>ISO 10844:2014</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>屋内 <u>Indoor</u></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr><td>(略)</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table> <p>3. (略)</p> <p>4. 試験成績 Test results</p>	(略)		空気圧		Pressure		(略)		(略)		試験施設 Test facility	屋外 Outdoor	ISO 10844:2014			屋内 <u>Indoor</u>			(略)			
(略)																																													
<u>タイヤ</u> 空気圧																																													
<u>Tyre</u> pressure																																													
(略)																																													
(略)																																													
試験施設 Test facility	屋外 Outdoor	<u>ISO 10844:2021 or</u> ISO 10844:2014																																											
	屋内 <u>Indoor</u>																																												
(略)																																													
(略)																																													
空気圧																																													
Pressure																																													
(略)																																													
(略)																																													
試験施設 Test facility	屋外 Outdoor	ISO 10844:2014																																											
	屋内 <u>Indoor</u>																																												
(略)																																													

新			旧		
6. ～6. 2. 9	(略)	(略)	6. ～6. 2. 9	(略)	(略)
附則 3 1. ～2. 1. 1	(略)		附則 3 1. ～2. 1. 1	(略)	(略)
2. 1. 2.	屋外試験 試験場は、実質的に平面とする。試験走行路の構造および表面は、ISO 10844:2021の要件を満たすものとする。 <u>※補足 3 の発効日から 5 年間は、本規則により付与されたすべての認可について ISO 10844:2014 を受け入れるものとする。</u> (略) Outdoor testing The test site shall be substantially level. The test track construction and surface shall meet the requirements of ISO 10844:2021. <u>※Until five years from the entry into force of Supplement 3, ISO 10844:2014 shall be accepted for all approvals granted under this Regulation.</u>	(略)	2. 1. 2.	屋外試験 試験場は、実質的に平面とする。試験走行路の構造および表面は、ISO 10844:2014の要件を満たすものとする。 <u>(新設)</u> (略) Outdoor testing The test site shall be substantially level. The test track construction and surface shall meet the requirements of ISO 10844:2014. <u>(追加)</u>	(略)
2. 1. 3～ 4. 5. 1.	(略)	(略)	2. 1. 3～ 4. 5. 1.	(略)	(略)
別表 1 (略)			別表 1 (略)		
別表 2 Appendix 2 (略)			別表 2 Appendix 2 (略)		
Pass <u>Fail</u>			Pass <u>Feil</u>		
TRIAS 44-J081-03 直前直左確認鏡試験 (略) 付表 直前直左確認鏡の試験記録及び成績 (略) 2. 試験条件 Vehicle condition			TRIAS 44-J081-03 直前直左確認鏡試験 (略) 付表 直前直左確認鏡の試験記録及び成績 (略) 2. 試験条件 Vehicle condition		

新			旧		
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	<u>有・無</u> <u>Yes・No</u>		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	(追加)	
(略)			(略)		
5. 試験成績 Test result			5. 試験成績 Test result		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
3. 1.	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、 <u>5.</u> に定める要件に適合しなければならない。 If the testing is conducted through the testing method specified by Paragraph 4, mirrors and other devices shall satisfy the requirements stipulated in Paragraphs <u>5.</u>	(略)	3. 1.	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、 <u>5.1. 及び 5.2.</u> に定める要件に適合しなければならない。 If the testing is conducted through the testing method specified by Paragraph 4, mirrors and other devices shall satisfy the requirements stipulated in Paragraphs <u>5.1. and 5.2.</u>	(略)
(略)		(略)	(略)		(略)
4. 4.	アイポイントの伸び上がり補正 Compensation of eye point position affected by body-stretching 4. 1. <u>から</u> 4. 3. まで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。 (略)	(略)	4. 4.	アイポイントの伸び上がり補正 Compensation of eye point position affected by body-stretching 4. 1. <u>及び</u> 4. 3. まで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。 (略)	(略)
5.	判定 <u>基準</u> (略)	(略)	5.	判定 <u>条件</u> (略)	(略)
5. 1.	4. 1. の自動車の判定 <u>基準</u> (略)	(略)	5. 1.	4. 1. の自動車の判定 (略)	(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)			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			付表 1		

新	旧																		
後退時車両直後確認装置試験記録及び成績	後退時車両直後確認装置試験記録及び成績																		
付表 3 (略) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(略)</td> <td style="width: 80%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>15.1.1</td> <td>(略) <u>(d)the vehicle's direction selector is not placed in reverse.</u></td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>15.2.1.</td> <td>(略) <u>The whole test object shall be seen.</u></td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)			15.1.1	(略) <u>(d)the vehicle's direction selector is not placed in reverse.</u>	(略)	15.2.1.	(略) <u>The whole test object shall be seen.</u>	(略)	付表 3 (略) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(略)</td> <td style="width: 80%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>15.1.1.</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>15.2.1.</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)			15.1.1.	(略)	(略)	15.2.1.	(略)	(略)
(略)																			
15.1.1	(略) <u>(d)the vehicle's direction selector is not placed in reverse.</u>	(略)																	
15.2.1.	(略) <u>The whole test object shall be seen.</u>	(略)																	
(略)																			
15.1.1.	(略)	(略)																	
15.2.1.	(略)	(略)																	
付表 4 (略) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(略)</td> <td style="width: 80%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td><u>17.</u> 4.</td> <td>(略)</td> <td></td> </tr> </table>	(略)			<u>17.</u> 4.	(略)		付表 4 (略) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(略)</td> <td style="width: 80%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td><u>16.</u> 4.</td> <td></td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)			<u>16.</u> 4.		(略)						
(略)																			
<u>17.</u> 4.	(略)																		
(略)																			
<u>16.</u> 4.		(略)																	
<u>TRIAS 44(2)-J129-01</u> <u>後方視界看視装置試験</u>  <u>【新旧対照表別紙 2 参照】</u>	<u>(新設)</u>																		
<u>TRIAS 44(2)-J130-01</u> <u>後方視界看視装置取付装置試験</u>  <u>【新旧対照表別紙 3 参照】</u>	<u>(新設)</u>																		
TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号） 1.～3. (略) 別表 (略)  付表 1 1.～5. (略)	TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号） 1.～3. (略) 別表 (略)  付表 1 1.～5. (略)																		

新			旧		
6. 試験成績 Test result			6. 試験成績 Test result		
5. ～ 8. 2.	(略)	(略)	5. ～ 8. 2.	(略)	(略)
8. 2. 1.	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。 (a)～(m) (略) (n) 車線変更 <u>操作</u> の中断 (o)～(p) (略) Each vehicle equipped with a DSSAD shall at least record an entry for each of the following occurrences upon activation of the system: (a)～(m) (略) (n) Abortion of Lane Change <u>Manoeuvre</u> ; (o)～(p) (略)	Pass Fail	8. 2. 1.	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。 (a)～(m) (略) (n) 車線変更 <u>手順</u> の中断 (o)～(p) (略) Each vehicle equipped with a DSSAD shall at least record an entry for each of the following occurrences upon activation of the system: (a)～(m) (略) (n) Abortion of Lane Change <u>Procedure</u> ; (o)～(p) (略)	Pass Fail
8. 2. 2.	<u>8. 2. 1. (1) 及び (o) の発生フラグは、以下の事象の発生前、30 秒間、もしくはシステムがオーバーライドされる前 5 秒間に発生した場合には保存されるものとする。</u> (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 トリガーの入力 Occurrences flags for paragraph <u>8. 2. 1 (1) and (o)</u> are only required to be stored if they happen <u>either</u> within 30 seconds before the following occurrences: (a) Start of Emergency Manoeuvre; (b) Involved in a detected collision; (c) Abortion of Lane Change Procedure; (d) EDR trigger input, <u>or within 5 seconds before a system override.</u>	Pass Fail	8. 2. 2.	<u>(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。</u>  (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 <u>(1), (m), (o) and (p)</u> 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; <u>or</u> (d) EDR trigger input.	Pass Fail
8. 2. 3.	<u>8. 2. 1. (m) 及び (p) の発生フラグは、以下の事象の発生前、30 秒間に発生した場合には保存されるものとする。</u> (a) 緊急操作の開始 (b) 検出された衝突に巻き込まれた (c) EDR トリガーの入力 Occurrences flags for paragraph <u>8. 2. 1. (m) and (p)</u> are only required to be stored if they happen within		8. 2. 3.	<u>(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。</u>  Occurrences flags for paragraph <u>(1)</u> are only required to be stored if they happen within <u>5</u>	

新		旧							
	<u>30 seconds before the following occurrences:</u> <u>(a) Start of Emergency Manoeuvre;</u> <u>(b) Involved in a detected collision;or</u> <u>(c) EDR trigger input.</u>		<u>seconds before a system override.</u>						
8.3.～ 9.3.4.	(略)	(略)	(略)						
附則1 付録1～附則6(略)		附則1 付録1～附則6(略)							
TRIAS 99-002-02 (略) 最高速度試験 付表 (略) 最高速度の試験記録及び成績 3. 試験機器 <table border="1" data-bbox="197 722 1059 778"> <tr> <td><u>(削除)</u></td> <td></td> </tr> </table> (略)		<u>(削除)</u>		TRIAS 99-002-02 (略) 最高速度試験 付表 (略) 最高速度の試験記録及び成績 3. 試験機器 <table border="1" data-bbox="1160 722 2022 837"> <tr> <td><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> (略)		<u>区間時間測定装置</u>		<u>速度測定装置</u>	
<u>(削除)</u>									
<u>区間時間測定装置</u>									
<u>速度測定装置</u>									

附則(令和5年9月28日規程第10号)

この規程は、令和5年9月28日から施行する。

## 再帰反射試験（協定規則第 150 号（再帰反射材））

### 1. 総則

再帰反射試験（協定規則第 150 号（再帰反射材））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 150 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

### 2. 測定値及び計算値の末尾処理

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

### 3. 測定方法及び測定条件

3.1 測定方法及び測定条件は、協定規則第 150 号に従うものとする。

3.2 自動車に取付けた状態で試験を実施することが困難な場合は、治具等に灯火器単体を車両取付状態と同様に取付けて試験を行うことができる。

3.3 自動車の両側に備える灯火器が同一のものはどちらか片方の灯火器で試験を代表することができる。

### 4. 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。

ただし試験成績については記載内容が変わらなければ、別表を作成し添付しても良い。

このときの書式は特に規定しない。

4.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

4.2 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。

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

別表 測定値の取扱い

項目	単位	小数第●位を四捨五入
試験電圧	V	2
試験電流	A	3
光度	cd	有効数字 3 桁の指数表示 (4 桁目を四捨五入)
色度特性	-	4
輝度	cd/m <sup>2</sup>	有効数字 3 桁の指数表示 (4 桁目を四捨五入)
光度係数	mcd/lx	有効数字 3 桁の指数表示 (4 桁目を四捨五入)
反射係数	cd・m <sup>-2</sup> ・lx <sup>-1</sup>	有効数字 3 桁の指数表示 (4 桁目を四捨五入)



付表  
Attached Table

再帰反射装置の試験記録及び成績  
retro-reflective devices and markings Test Data Record Form

試験期日  
Test date \_\_\_\_\_

試験担当者  
Tested by \_\_\_\_\_

試験場所  
Test site \_\_\_\_\_

改訂番号  
Series No. \_\_\_\_\_

再帰反射装置  
retro-reflective devices and markings \_\_\_\_\_

装置のクラス/タイプ  
Class/Type of the device \_\_\_\_\_

変更インデックス  
Change Index \_\_\_\_\_

試験自動車 Test vehicle	車名 Make	型式 Type
-----------------------	------------	------------

灯火器型式等 Test of device etc	製作者 Manufacturer	型式 Type
------------------------------	---------------------	------------

試験機器  
Test equipment \_\_\_\_\_

幾何学的視認角範囲内での障害物の有無： 有  無   
Obstacle within the field of geometric visibility : Yes No \_\_\_\_\_

4.	一般要件 General requirements	
4.1.	本規則の目的上、レトロリフレクターまたは再帰反射材または表示プレートまたは三角形事前警告装置は、概括的記述のために以下「再帰反射装置」と呼ぶ。 For the purpose of this Regulation, retro-reflectors or retro-reflective materials or marking plates or advance warning triangles for general descriptions herein after referred to as "retro-reflective devices".	
4.1.1.	再帰反射装置は、十分に機能し、かつ通常使用中にその機能が維持されるような構造とする。加えて、再帰反射装置には、良好な状態においてその効率的な作用またはメンテナンスに悪影響を及ぼす設計または製造上のいかなる欠陥もあってはならない。 Retro-reflective devices shall be so constructed that they function satisfactorily and will continue to do so in normal use. In addition, they must not have any defect in design or manufacture that is detrimental to their efficient operation or to their maintenance in good condition.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.2.	再帰反射装置またはその部品の構成要素は、容易に分解できないものとする。 The components of retro-reflective devices or parts thereof shall not be capable of being easily dismantled.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.3.	再帰反射マーキング材の取り付け手段は耐久性と安定性を有するものとする。 The means of attachment of the retro-reflective marking materials shall be durable and stable.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.4.	再帰反射装置の外面は洗浄が容易であるものとする。したがって、その表面には粗さがないものとし、突起があったとしても、それにより洗浄しやすさが妨げられないものとする。 The outer surface of retro-reflective devices shall be easy to clean. The surface shall therefore not be rough and any protuberances they may exhibit shall not prevent easy cleaning.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.5.	通常使用中にレトロリフレクターの内面にアクセスすることはできないものとする。 There shall be no access to the inner surface of the retro-reflectors when in normal use.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.6.	レトロリフレクターの場合 In case of retro-reflectors	
4.1.6.1	レトロリフレクターを再帰反射光学ユニットとフィルタの組み合わせで構成してもよい。その再帰反射光学ユニットとフィルタは、通常の使用条件下で分離できないように設計しなければならない。 Retro-reflectors may consist of a combined retro-reflecting optical unit and filter, which must be so designed that they cannot be separated under normal conditions of use.	適 / 否 Pass / Fail
4.1.6.2	塗料またはワニスによる再帰反射光学ユニットおよびフィルタの着色は許可されない。 The colouring of retro-reflecting optical units and filters by means of paint or varnish is not permitted.	適 / 否 Pass / Fail

クラスC、DおよびEの再帰反射マーキング材の試験記録および成績  
 Test data record form for retro-reflective marking materials of the Classes C, D and E

5.2.	再帰反射マーキング材および再帰反射表示プレートに関する技術要件 Technical requirements concerning retro-reflective marking materials and plates	
5.2.1.	すべての再帰反射マーキングは、5.2.4.5項に従ってテストしたとき、以下を満たすものとする： (a)附則5に定める寸法および形状要件、 (b)5.2.5項および5.2.6項に定める光度および色彩要件、ならびに (c)5.2.7項に定める物理的および機械的要件。 Every retro-reflective marking, when tested according to paragraph 5.2.4.5., shall meet: (a) The dimensions and shape requirements set forth in Annex 5; and (b) The photometric and colorimetric requirements as specified in paragraphs 5.2.5. and 5.2.6.; and (c) The physical and mechanical requirements set forth in paragraph 5.2.7.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.5.	再帰反射係数の最小値 Minimum values for the coefficient of retro-reflection	
5.2.5.1.	附則4のパート1の説明に従って測定したとき、新品状態における再帰反射領域の再帰反射係数 $R_A$ は、1 lx、1 m <sup>2</sup> 当たりのカンデラ値 (cd/m <sup>2</sup> /lx)として、白色、黄色および赤色の材料に関する表6に示した値以上であるものとする。  When measured as described in Part 1 of Annex 4, the coefficient of retro-reflection $R_A$ in candelas per m <sup>2</sup> per lux (cd/m <sup>2</sup> /lux) of the retro-reflective areas in new condition shall be at least as indicated in Table 6 for white, yellow and red materials.	適 / 否 Pass / Fail

表6 再帰反射係数 $R_A$ の最小値  
 Table 6 Minimum values for the Coefficient of Retro-reflection  $R_A$

実測角 $\alpha$ (°) Observation angle $\alpha$ $\alpha=0.33(20')$	再帰反射係数 $R_A$ の最小値 Minimum values for the Coefficient of Retro-reflection $R_A$ (cd·m <sup>-2</sup> ·lx <sup>-1</sup> )					
	入射角 $\beta$ [°] Entrance Angle $\beta$	垂直方向 $\beta_1$ vertical $\beta_1$	0°	0°	0°	0°
水平方向 $\beta_2$ horizontal $\beta_2$		5°	20°	30°	40°	60°
クラスC Class C	黄 Yellow	3.00·10 <sup>2</sup>	-	1.30·10 <sup>2</sup>	7.5·10 <sup>1</sup>	1.0·10 <sup>1</sup>
	白 White	4.50·10 <sup>2</sup>	-	2.00·10 <sup>2</sup>	9.5·10 <sup>1</sup>	1.6·10 <sup>1</sup>
	赤 Red	1.20·10 <sup>2</sup>	6.0·10 <sup>1</sup>	3.0·10 <sup>1</sup>	1.0·10 <sup>1</sup>	-

注: 当該サンプルに方向マークが付けられている場合には、その方向のみを対象として規定値を確認しなければならない。方向マークがないテストサンプルは、0° と90° の向きにおける値も確認しなければならない。

Note: If the sample is provided with an orientation mark, the specified values must only be observed for this orientation. Test samples without an orientation mark must be observed for values at 0° and 90° orientations as well.

再帰反射係数  $R_A$

実測角 $\alpha$ [°] Observation angle $\alpha$ [°]	入射角 $\beta$ [°] Entrance angle $\beta$ [°]					
	$\beta_1$	0°	0°	0°	0°	0°
0.33 (20')	$\beta_2$	5°	20°	30°	40°	60°
係数 $R_A$ (cd·m <sup>-2</sup> ·lx <sup>-1</sup> )  Coefficient $R_A$ [cd·m <sup>-2</sup> ·lx <sup>-1</sup> ]	色:黄 Colour: Yellow		/			
	色:白 Colour: White		/			
	色:赤 Colour: Red					/

5.2.5.1.1.	<p>附則6のパート6に説明された耐候性テストの実行後、附則4のパート1の説明に従って再帰反射マーキングを測定するものとする。1lx、1m<sup>2</sup>当たりのカンデラ値 (cd/m<sup>2</sup>/lx) を単位とする再帰反射領域の再帰反射係数 <math>R'</math> は、<math>\alpha = 0.33^\circ</math>、<math>\beta_2 = 5^\circ</math> および <math>\beta_1 = 0^\circ</math> の測定ジオメトリーについて、白色、黄色および赤色の材料に関する表6に示した値の80%以上であるものとする。</p> <p>After performing the test to the resisting to weathering as described in Part 6 of Annex 6, the retro-reflective marking shall be measured as described in Part 1 of Annex 4. The coefficient of retro-reflection <math>R'</math> in candelas per m<sup>2</sup> per lux (cd/m<sup>2</sup>/lux) of the retro-reflective areas shall be at least 80 per cent as indicated in Table 6 for white, yellow and red materials for the measuring geometry for <math>\alpha = 0.33^\circ</math>, <math>\beta_2 = 5^\circ</math> and <math>\beta_1 = 0^\circ</math>.</p>	適 / 否 Pass / Fail
------------	---	----------------------

再帰反射係数  $R'$

実測角 $\alpha$ [°] Observation angle $\alpha$ [°]	入射角 $\beta$ [°] Entrance angle $\beta$ [°]					
	$\beta_1$	0°	0°	0°	0°	0°
0.33 (20')	$\beta_2$	5°	20°	30°	40°	60°
係数 $R_A$ (cd·m <sup>-2</sup> ·lx <sup>-1</sup> )  Coefficient $R_A$ [cd·m <sup>-2</sup> ·lx <sup>-1</sup> ]	色:黄 Colour: Yellow		/	/	/	/
	色:白 Colour: White		/	/	/	/
	色:赤 Colour: Red		/	/	/	/

5.2.5.2.	クラスDおよびEの再帰反射マーキング材の場合、再帰反射係数の最大値は表7に定める値以下であり、特徴的マーキング、図形に使用することを目的とする。 For Classes D and E retro-reflective marking materials the maximum values of the coefficient of retro-reflection are less or equal to the value defined in Table 7, and are intended to be used in distinctive markings, graphics.	適 / 否 Pass / Fail
----------	--	----------------------

表7:クラスD およびクラスE の再帰反射マーキング材に関する光度仕様:再帰反射係数 $R_A$  の最大値  
 Table 7: Photometric specifications for retro-reflective marking materials of class D and class E:  
 Maximum values for the Coefficient of Retro-reflection  $R_A$

実測角 $\alpha$ (°) Observation angle $\alpha$ $\alpha=0.33(20')$	再帰反射係数 $R_A$ の最小値 Minimum values for the Coefficient of Retro-reflection $R_A$ ( $\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$ )					
入射角 $\beta$ [°] Entrance Angle $\beta$	垂直方向 $\beta_1$ vertical $\beta_1$	0°	0°	0°	0°	0°
	水平方向 $\beta_2$ horizontal $\beta_2$	5°	20°	30°	40°	60°
任意の色 Any colour	クラスD Class D	1.50·10 <sup>2</sup>	-	6.5·10 <sup>1</sup>	3.7·10 <sup>1</sup>	5·10 <sup>0</sup>
	クラスE Class E	5.0·10 <sup>1</sup>	-	2.2·10 <sup>1</sup>	1.2·10 <sup>1</sup>	1·10 <sup>0</sup>

注: 当該サンプルに方向マークが付けられている場合には、その方向のみを対象として規定値を確認しなければならない。方向マークがないテストサンプルは、0° と90° の向きにおける値も確認しなければならない。

Note: If the sample is provided with an orientation mark, the specified values must only be observed for this orientation. Test samples without an orientation mark must be observed for

再帰反射係数  $R_A$

実測角 $\alpha$ (°) Observation angle $\alpha$ [°]	入射角 $\beta$ [°] Entrance angle $\beta$ [°]					
0.33 (20')	$\beta_1$	0°	0°	0°	0°	0°
	$\beta_2$	5°	20°	30°	40°	60°
係数 $R_A$ ( $\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$ ) Coefficient $R_A$ [ $\text{cd}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{lx}^{-1}$ ]	任意の色 Any colour		/			

5.2.5.2.	<p>附則6のパート6に説明された耐候性テストの実行後、クラスDおよびEの再帰反射マーキング材の場合は、<math>\alpha = 0.33^\circ</math>、<math>\beta_2 = 5^\circ</math> および <math>\beta_1 = 0^\circ</math> の測定ジオメトリーについて、再帰反射係数の最大値が表7に定める値を超えないものとする。</p> <p>After performing the test to the resisting to weathering as described in Part 6 of Annex 6, for Classes D and E retroreflective marking materials the maximum values of the coefficient of retro-reflection are shall not exceed the value defined in Table 7 for the measuring geometry for <math>\alpha = 0.33</math> deg., <math>\beta_{a2} = 5</math> deg. and <math>\beta_{a1} = 0</math> deg.</p>	適 / 否 Pass / Fail
----------	---	----------------------

再帰反射係数  $R_A$

実測角 $\alpha$ (°) Observation angle $\alpha$ [°]	入射角 $\beta$ [°] Entrance angle $\beta$ [°]					
0.33 (20')	$\beta_1$	0°	0°	0°	0°	0°
係数 $R_A$ ( $\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$ ) Coefficient $R_A$ [ $\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$ ]	任意の色 Any colour					

5.2.5.3.	<p>サンプルの位置における対角は80'を超えないものとする。</p> <p>The subtended angle at the sample shall not be larger than 80'.</p>	適 / 否 Pass / Fail
5.2.6.	装置の反射光の色 Colour of the reflected light of the device	
5.2.6.1.	<p>再帰反射装置の色(夜間色)のテストは、4.2.1.項に説明した方法に従って実施するものとする。</p> <p>The testing of the colour for retro-reflective device (night-time colour) shall be carried out according to the method described in paragraph 4.2.1.</p>	適 / 否 Pass / Fail
5.2.6.2.	<p>反射光束の三色座標は、UN規則No.48に規定された夜間色の赤、アンバーまたは白に関する限界値の範囲内でなければならない。</p> <p>The trichromatic coordinates of the reflected luminous intensity must be within the limits for the night-time colours red, amber or white as specified in UN Regulation No. 48.</p>	適 / 否 Pass / Fail

三色座標 The trichromatic coordinates	赤 red		アンバー amber		白 white	
	x	y	x	y	x	y
夜間色 night-time colour						

5.2.6.3.	<p>再帰反射装置の昼間色のテストは、4.2.2.項に説明した方法に従って実施するものとする。</p> <p>The testing of the day-time colour for retro-reflective device shall be carried out according to the method described in paragraph 4.2.2.</p>	適 / 否 Pass / Fail
----------	--	----------------------

三色座標 The trichromatic coordinates	赤 red		アンバー amber		白 white	
	x	y	x	y	x	y
昼間色 daytime colour						

5.2.6.4.	<p>附則4のパート2に従って求めた輝度係数:                  赤色については <math>\beta_{v,R} \geq 0.03</math>、                  黄色については <math>\beta_{v,R} \geq 0.16</math>、                  白色については <math>\beta_{v,R} \geq 0.25</math>。</p> <p>Luminance factor determined in accordance to Part 2 of Annex 4:                  for red colour shall be <math>\beta_{v,R} \geq 0.03</math>,                  for yellow colour shall be <math>\beta_{v,R} \geq 0.16</math>,                  for white colour, it shall be <math>\beta_{v,R} \geq 0.25</math>.</p>	適 / 否 Pass / Fail
----------	---	----------------------

	赤色 red	黄色 yellow	白色 white
	輝度係数 $\beta$ Luminance factor $\beta$		

5.2.7.	特別仕様(テスト)／外的要因に対する耐性 Special specification (tests) / resistance to external agents	
5.2.7.1.	耐候性 供試体に対して附則6のパート6に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to weathering A specimen shall be subjected to a test as specified in Part 6 of Annex 6.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.2.	耐腐食性 サンプルユニットの供試体に対して附則6のパート4に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to corrosion A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 4 of Annex 6.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.3.	耐燃料性 サンプルユニットの供試体に対して附則7のパート1に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to fuels A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 1 of Annex 7.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.4.	耐熱性 サンプルユニットの供試体に対して附則6のパート1に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to heat A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 1 of Annex 6.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.5.	耐洗浄性 サンプルユニットの供試体に対して附則8のパート1に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to cleaning A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 1 of Annex 8.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.6.	光度特性の安定性 サンプルユニットの供試体に対して附則4のパート3に規定のテストを実施するものとする。 Stability of photometric properties A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 3 of Annex 4.	適 / 否 Pass / Fail
5.2.7.7.	耐水性 サンプルユニットの供試体に対して附則6のパート2に規定のテストを実施するものとする。 Resistance to penetration of water A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 2 of Annex 6.	適 / 否 Pass / Fail

<p>5.2.7.8.</p>	<p>接着強度(粘着材料の場合)                  サンプルユニットの供試体に対して附則8のパート2に規定のテストを実施するものとする。                  Bonding strength (in the case of adhesive materials)                  A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 2 of Annex 8.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>5.2.7.9.</p>	<p>屈曲                  軟質基材、すなわち防水シートに接着されるサンプルについては、以下を適用するものとする：                  サンプルユニットの供試体に対して附則8のパート3に規定のテストを実施するものとする。                  Flexing                  For samples that are to be adhered to a flexible substrate, i.e. tarpaulin, the following shall apply:                  A specimen of the sample unit shall be subjected to a test as specified in Part 3 of Annex 8.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>

備考

Remarks

---



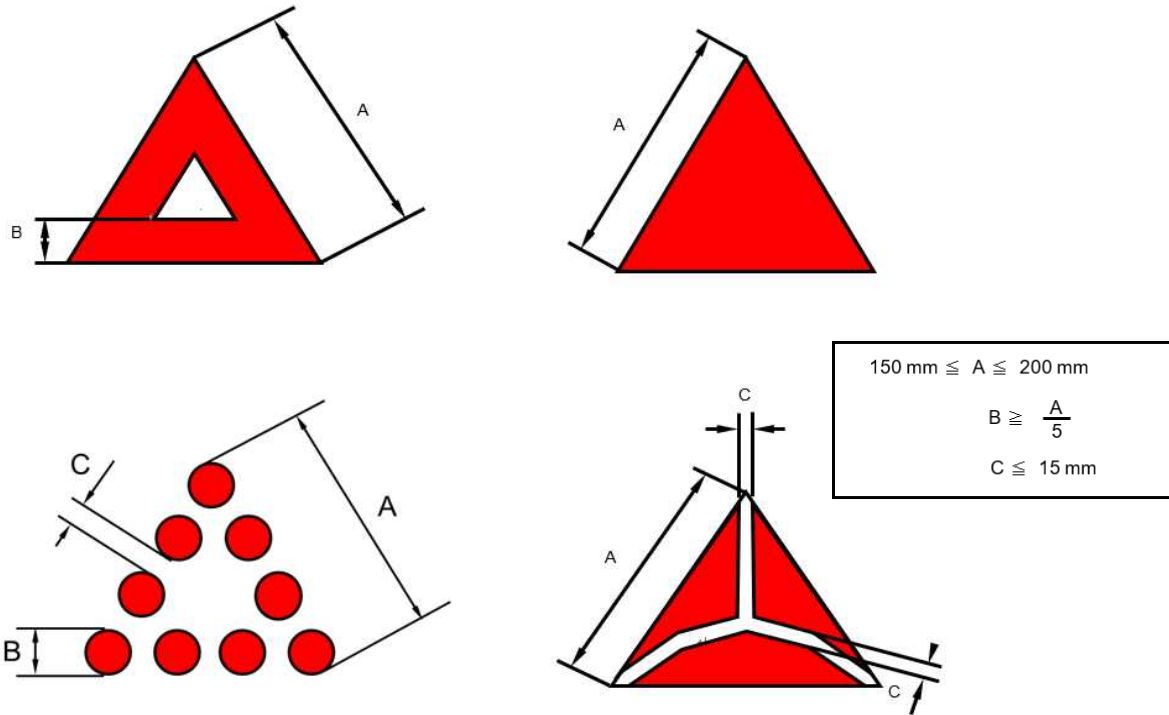
---



附則5  
Annex5  
形状および寸法の仕様  
Specifications of shape and dimensions

1.	クラスIAまたはIBの再帰反射装置の形状および寸法 Shape and dimensions of retro-reflective devices of Class IA or IB	
1.1.	照射面の形は、10 mの観察距離から見たとき、2.1項に記載のレトロリフレクターについて規定された三角形と容易に混同されないものとする。 The shape of the illuminating surfaces shall not be easily confused with the triangular shape, as prescribed for retro-reflectors mentioned in paragraph 2.1., from an observation distance of 10 metres.	適 / 否 Pass / Fail
2.	クラスIIIAおよびIIIBの再帰反射装置の形状および寸法 Shape and dimensions of retro-reflective devices of Classes IIIA and IIIB	
2.1.	クラスIIIAおよびIIIBの再帰反射装置の照射面は正三角形でなければならない。1つの角に「TOP」の語が表示されている場合には、その角の頂点を上方に向けなければならない。 The illuminating surfaces of retro-reflective devices of Classes IIIA and IIIB must have the shape of an equilateral triangle. If the word “TOP” is inscribed in one corner, the apex of that corner must be directed upwards.	適 / 否 Pass / Fail
2.2.	照射面の中心に外側の三角形と各辺が平行な三角形の非再帰反射領域を設けてもよいが、必須ではない。 The illuminating surface may or may not have at its centre a triangular, non-retro-reflecting area, with sides parallel to those of the outer triangle.	適 / 否 Pass / Fail
2.3.	照射面を連続面としてもよいが、必須ではない。いずれの場合でも、隣接する2つの再帰反射光学ユニット間の最短距離は15mmを超えてはならない。 The illuminating surface may or may not be continuous. In any case, the shortest distance between two adjacent retro-reflecting optical units must not exceed 15 mm.	適 / 否 Pass / Fail
2.5.	照射される面が連続的でない場合には、角部ユニットを含む個別再帰反射光学ユニットの数は三角形の各辺について少なくとも4個とする。 If the illuminated surface is not continuous, the number of separate retro-reflecting optical units including the corner units shall not be less than four on each side of the triangle.	適 / 否 Pass / Fail
2.5.1.	個別再帰反射光学ユニットは、クラスIAの認可済み再帰反射装置からなる場合を除き、交換式ではないものとする。 The separate retro-reflecting optical units shall not be replaceable unless they consist of approved retro-reflective devices of Class IA.	適 / 否 Pass / Fail
2.6.	クラスIIIAおよびIIIBの三角形再帰反射装置における照射面の外縁は長さ150mmから200mmまでの範囲とする。中空三角形型の装置の場合には、外縁と直角に測定した各辺の幅が照射面の先端間の有効長の少なくとも20%に等しいものとする。 The outside edges of the illuminating surfaces of triangular retro-reflective devices of Classes IIIA and IIIB shall be between 150 and 200 mm long. In the case of devices of hollow-triangle type, the width of the sides, measured at right angles to the latter, shall be equal to at least 20 per cent of the effective length between the extremities of the illuminating surface.	適 / 否 Pass / Fail

図A5-I トレーラー用レトロリフレクター - クラスIIIAおよびIIIB  
 Figure A5-I Retro-reflectors for trailers - Classes IIIA and IIIB



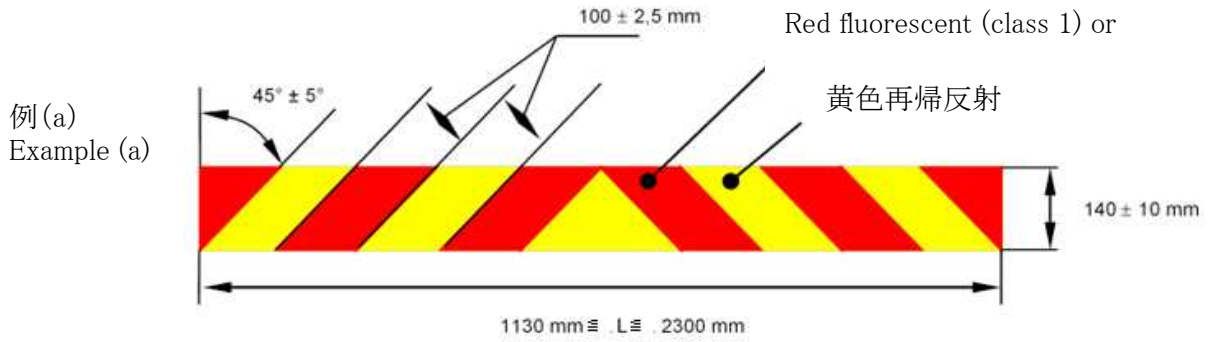
注:これらの略図は例示のみを目的とする。  
 Note: These sketches are for illustration purposes only.

4.	クラスCの再帰反射マーキング材の形状および寸法 Shape and dimensions of retro-reflective marking materials of Class C	
4.1.	一般要件 マーキングは再帰反射材のストリップで作製するものとする。 General The markings shall be made of strips of retro-reflective material.	適 / 否 Pass / Fail
4.2.	寸法 Dimensions	
4.2.1.	再帰反射マーキング材の幅は50mm +10/-0mm とする。 The width of a retro-reflective marking material shall be 50mm +10/-0mm.	適 / 否 Pass / Fail
4.2.2.	再帰反射マーキング材の1要素の最小長は少なくとも1個の認可マークが視認可能である長さとする。 The minimum length of an element of a retro-reflective marking material shall be such that at least one approval mark is visible.	適 / 否 Pass / Fail
6.	クラス1、2、3または4のHLV再帰反射表示プレートの形状および寸法 Shape and dimensions of HLV retro-reflective marking plates of Class 1, 2, 3 or 4	
6.1.	形状 プレートは車両後部に取り付けられる長方形とする。 Shape The plates shall be rectangular in shape for mounting at the rear of vehicles.	適 / 否 Pass / Fail

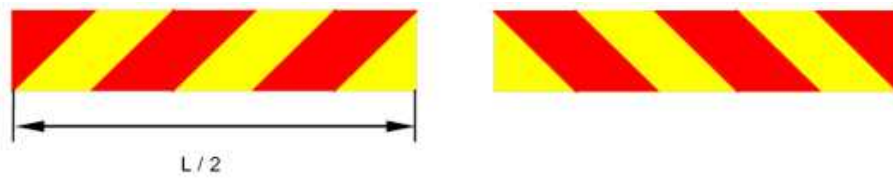
<p>6.2.</p>	<p>パターン                  トレーラーおよびセミトレーラーに取り付けるプレートは、再帰反射性の黄色地に蛍光性または再帰反射性の赤色の縁取りがあるものとする。                  非連結車両(トラクターまたはトラック)に取り付けるプレートは、黄色再帰反射と赤色蛍光または再帰反射の材料または装置による交互の斜め縞のシェブロン型とする。                  Pattern                  For mounting on trailers and semi-trailers, the plates shall have a yellow retro-reflective background with a red fluorescent or retro-reflective border;                  For mounting on non-articulated vehicles (tractors or trucks), the plates shall be of the chevron type with alternate, oblique stripes of yellow retro-reflective and red fluorescent or retro-reflective materials or devices.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.</p>	<p>寸法                  再帰反射材および蛍光材による1枚、2枚または4枚の表示プレートのみで構成される1組の後部表示プレートをまとめた合計の最小長さは1,130 mmとし、最大の全長は2,300 mmとする。                  Dimensions                  The minimum total summarized length of a set of rear marking plates consisting only of one, two or four marking plates with retro-reflective and fluorescent materials shall be 1,130 mm, the maximum total length shall be 2,300 mm.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.1.</p>	<p>後部表示プレートの幅は以下のとおりとする：                  トラックおよびトラクターの場合：140±10mm。                  トレーラーおよびセミトレーラーの場合：200+30/- 5mm。                  The width of a rear marking plate shall be:                  For trucks and tractors: 140 ± 10 mm.                  For trailers and semi-trailers: 200 +30/- 5 mm.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.2.</p>	<p>図A5-Vおよび図A5-VIに示すトラックおよびトラクター用の1組2枚のプレートからなる各後部表示プレートの長さは、各マーキングの面積が735cm<sup>2</sup>以上、1,725 cm<sup>2</sup>以下になり、かつ表示プレートが長方形になるように幅を増加させることを条件として、最低130mmまで短縮することができる。                  The length of each rear marking plate in a set consisting of two plates for trucks and tractors, as illustrated in Figures A5-V and A5-VI, may be reduced, to a minimum of 130 mm, provided that the width is increased such that the area of each marking is at least 735 cm<sup>2</sup>, does not exceed 1,725 cm<sup>2</sup> and the marking plates are rectangular.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.3.</p>	<p>トレーラーおよびセミトレーラー用後部表示プレートの赤色蛍光の縁取りの幅は40mm±1mmとする。                  The width of the red fluorescent border of the rear marking plates for trailers and semi-trailers shall be 40 mm ± 1 mm.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.4.</p>	<p>シェブロン斜め縞の傾きは45° ±5° とする。縞の幅は100mm±2.5mmとする。                  規定された形状、パターンおよび寸法の特徴を図A5-Vに示す。                  The slope of the oblique stripes of the chevron band shall be 45° ± 5°. The width of the stripes shall be 100 mm ± 2.5 mm.                  Prescribed shapes, patterns and dimensional features are illustrated in Figure A5-V.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>
<p>6.3.5.</p>	<p>セットで提供される後部表示プレートは、整合した1対を形成するものとする。                  Rear marking plates supplied in sets shall form matching pairs.</p>	<p>適 / 否                  Pass / Fail</p>

図A5-V 後部表示プレート(クラス1およびクラス3)  
 Figure A5-V Rear marking Plates (Class 1 and Class 3)

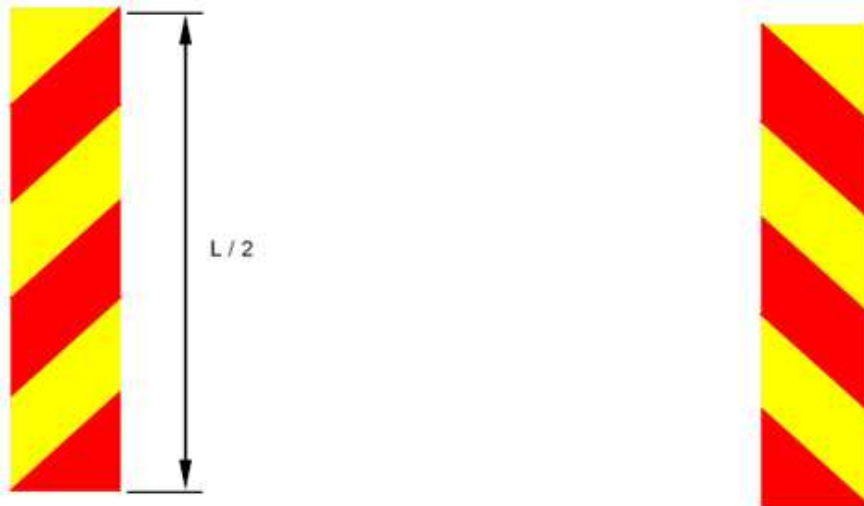
赤色蛍光(クラス1)  
 または再帰反射(クラス3)  
 Red fluorescent (class 1) or  
 Yellow retro-reflective



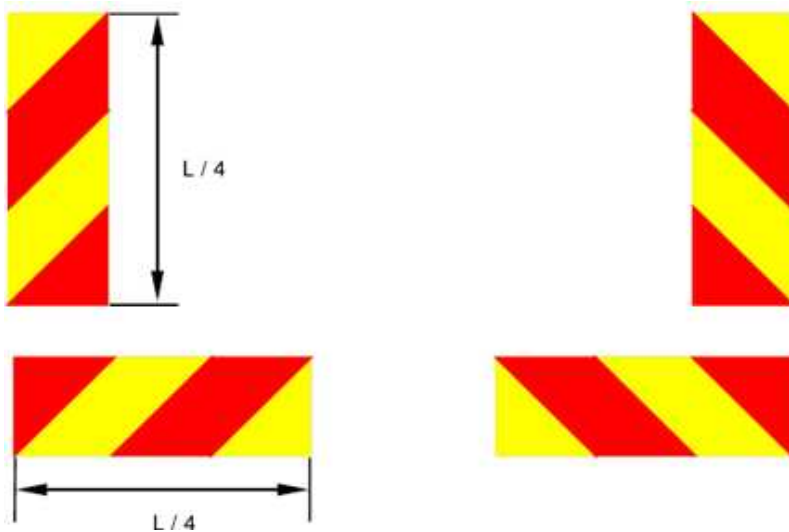
例(b)  
 Example (b)



例(c)  
 Example (c)



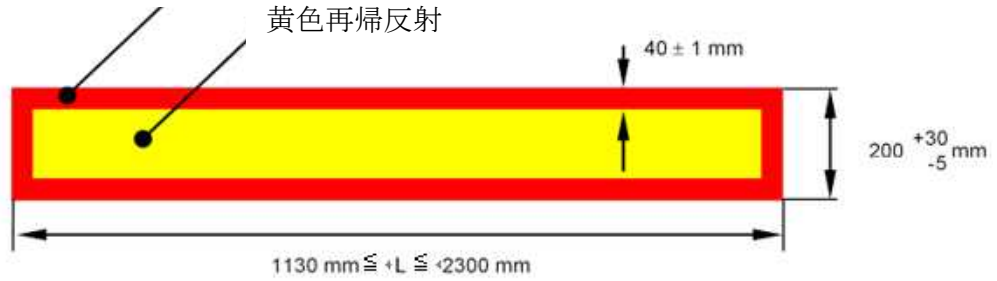
例(d)  
 Example (d)



図A5-VI 後部表示プレート(クラス2およびクラス4)  
 Figure A5-V Rear marking Plates (Class 1 and Class 3)

例(a)  
 Example (a)

赤色蛍光(クラス2)  
 または再帰反射(クラス4)  
 Red fluorescent (class 2) or  
 Yellow retro-reflective



例(b)  
 Example (b)



例(c)  
 Example (c)

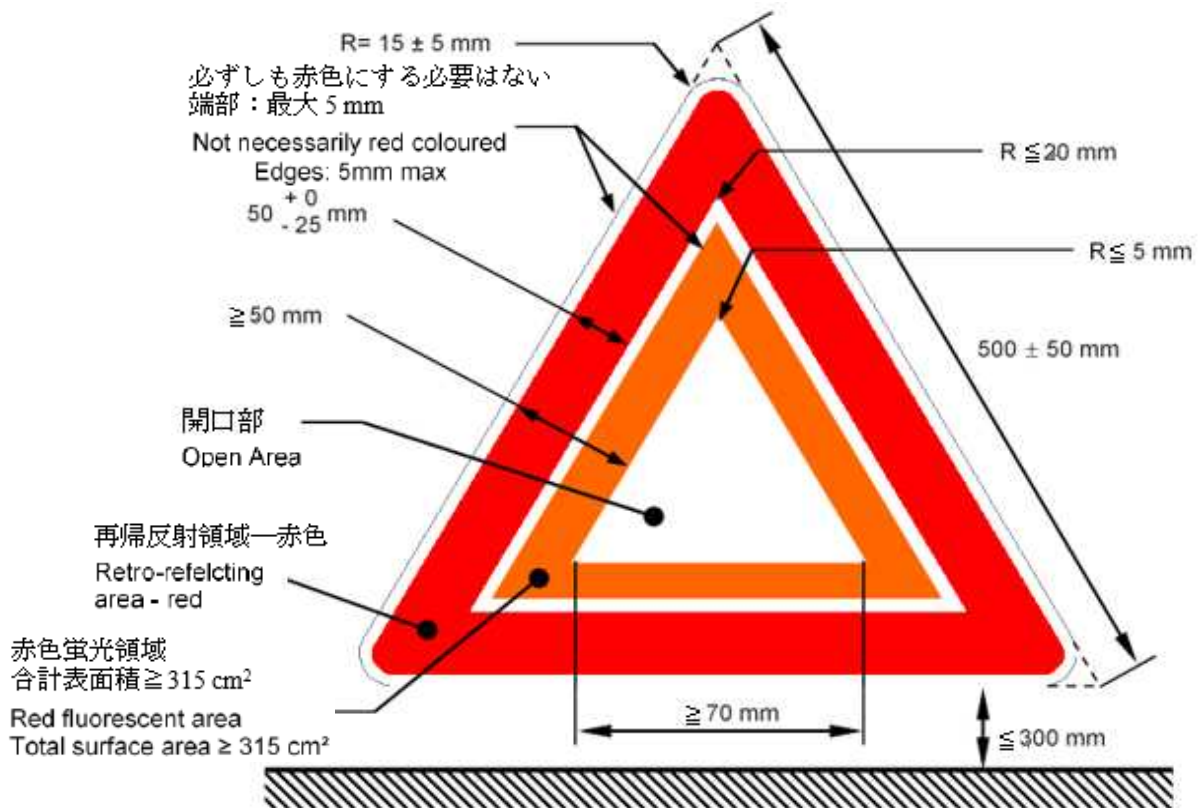


例(d)  
 Example (d)

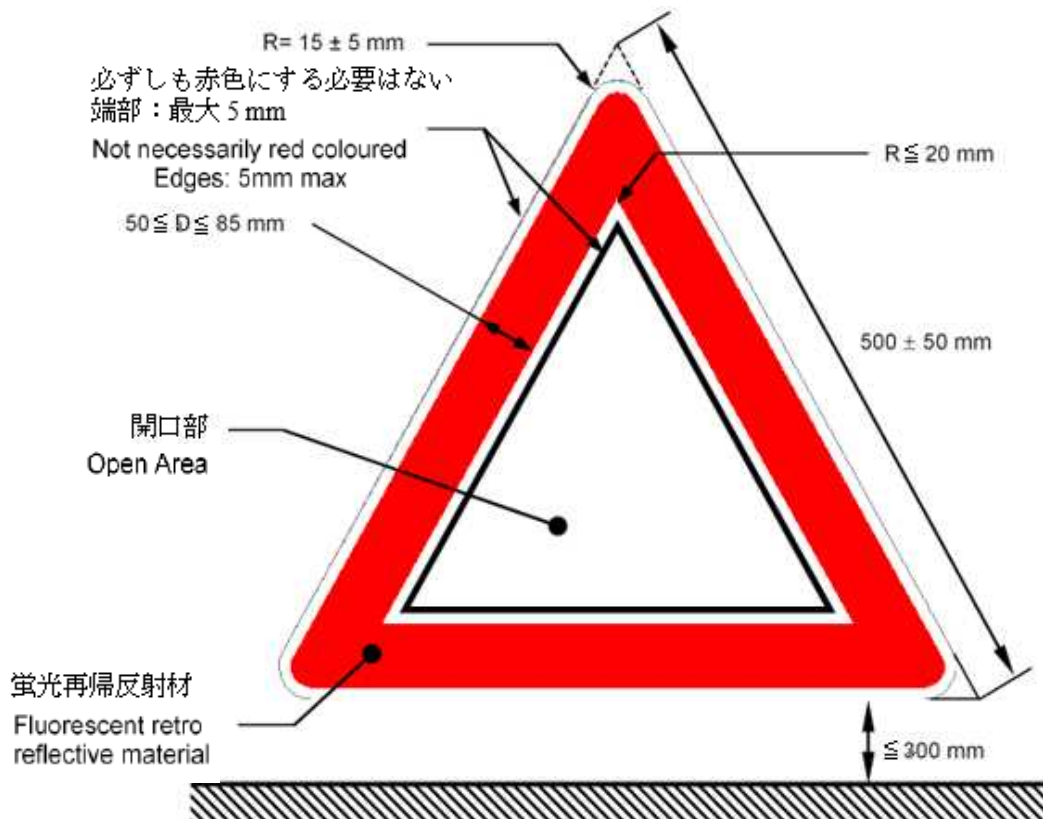


8.	<p>三角形事前警告装置タイプ1または2の形状および寸法 (図A5-VIIIまたはA5-IX)</p> <p>Shape and dimensions of the advance warning triangle Type 1 or 2 (Figure A5-VIII or A5-IX)</p>	
8.1.	<p>三角形の形状および寸法</p> <p>Shape and dimensions of the triangle</p>	
8.1.1.	<p>三角形の理論上の辺長は500±50mmとする。</p> <p>The theoretical sides of the triangle shall be 500 ± 50 mm long.</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.1.2.	<p>タイプ1の三角形事前警告装置の場合は、再帰反射ユニットを25mmから50mmの一定幅のストリップ内で縁に沿って配置するものとする。蛍光再帰反射材が用いられたタイプ2の三角形事前警告装置の場合は、その一定幅を50mmから85mmの範囲とする。</p> <p>In the case of an advance warning triangle of type 1, the retro-reflecting units shall be arranged along the edge within a strip of an unvarying width which shall be between 25 mm and 50 mm. In the case of an advance warning triangle of type 2 with fluorescent retro-reflecting material, the unvarying width shall be between 50 mm and 85 mm.</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.1.3.	<p>三角形の外縁と再帰反射ストリップの間に幅5mm以下の縁取りを入れてもよく、必ずしも赤色である必要はない。</p> <p>Between the outer edge of the triangle and the retro-reflecting strip there may be an edging not more than 5 mm wide and not necessarily red-coloured.</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.1.4.	<p>再帰反射ストリップは、連続または不連続のいずれでもよい。後者の場合、支持材の空き領域は赤色とする(併せて本規則の5.9.4.2.1.項参照)。</p> <p>The retro-reflecting strip may be continuous or not. In the latter case the free area of the supporting material shall be red (see also paragraph 5.9.4.2.1. of this Regulation).</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.1.5.	<p>タイプ1の三角形事前警告装置の場合は、蛍光面は再帰反射ユニットに対して連続的であるものとする。これを三角形の3辺に沿って対称的に配置するものとする。使用中、その表面積は315cm<sup>2</sup>を下回らないものとする。ただし、必ずしも赤色である必要がない、幅5mm以下の縁取りは、連続的であるか否かにかかわらず、再帰反射面と蛍光面の間に配置することができる。</p> <p>In the case of an advance warning triangle of type 1, the fluorescent surface shall be continuous to the retro-reflecting units. It shall be arranged symmetrically along the three sides of the triangle. When in use, its surface area shall be not less than 315 cm<sup>2</sup>. However, an edging, continuous or not, not more than 5 mm wide, which need not necessarily be red-coloured, may be placed between the retro-reflecting surface and the fluorescent surface.</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.1.6.	<p>三角形の開口中心の辺長は、最小70mmとする(図A5-VIII)。</p> <p>The side of the open centre of the triangle shall have a minimum length of 70 mm (Figure A5-VIII).</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.2.	<p>支持体の形状および寸法</p> <p>Shape and dimensions of the support</p>	
8.2.1.	<p>支持面と三角形事前警告装置の底辺の間隔は、300mmを超えないものとする。</p> <p>The distance between the supporting surface and the lower side of the advance warning triangle shall not exceed 300 mm.</p>	適 / 否 Pass / Fail
8.3.	<p>蛍光再帰反射材は、再帰反射要素により、または固体表面層として、全体が着色されているものとする。</p> <p>The fluorescent retro-reflecting material shall be coloured in the mass, either in the retro-reflective elements or as solid surface layer.</p>	適 / 否 Pass / Fail

図A5-VIII タイプ1の三角形事前警告装置および支持体の形状および寸法  
 Figure A5-VIII Shape and dimensions of the advance warning triangle of type 1 and of the support



図A5-IX タイプ2の三角形事前警告装置および支持体の形状および寸法  
 Figure A5-IX Shape and dimensions of the advance warning triangle of type 2 and of the support



備考

Remarks

---

---

---



附則6  
Annex6  
環境テスト  
Environmental Testing

パート1 耐熱性

Part1 Resistance to heat

1.	<p>クラスIA、IB、IIIA、IIIB、IVA、SMVとしての再帰反射装置に関する成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順: 再帰反射装置を乾燥大気中に65°C±2°Cの温度で連続48時間保管し、その後、23°C±2°Cで1時間冷却させるものとする。 Test procedure in the case of moulded plastics reflectors of retro-reflecting devices as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA, SMV: The retro-reflective device shall be kept for 48 consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ° C.</p>	
2.	<p>クラスC、D、E、F用、クラス1、2、3、4、5の表示プレート用に柔軟材が使われている場合のテスト手順: 長さが300 mm以上のサンプルユニットの一片を乾燥大気中に65°C±2°Cの温度で12時間保管し、その後、23°C±2°Cで1時間冷却させるものとする。サンプルをさらに-20°C±2°Cの温度で12時間保管するものとする。 Test procedure in the case of use of flexible materials for Classes C, D, E, F, Marking plates of Classes 1, 2, 3, 4, 5: A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours in a dry atmosphere at a temperature of 65 ° C ± 2 ° C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 ° C ± 2 ° C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 ° C ± 2 ° C. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.</p>	
3.	<p>このテスト後、再帰反射装置および、とりわけその光学素子に目に見える亀裂または著しい歪みがあってはならない。 After this test, no cracking or appreciable distortion of the retro-reflective device and, in particular, of its optical component must be visible.</p>	適 / 否 Pass / Fail

パート2 再帰反射装置の耐水性

Part2 Resistance to water penetration for retro-reflective devices

1.	<p>レトロリフレクターおよび再帰反射マーキング材のテスト Test for retro-reflectors and retro-reflective marking materials</p>	
1.1.	<p>再帰反射装置(ランプの一部であるか否かを問わない)、または再帰反射マーキングのサンプルユニットからすべての着脱可能部品を取り去り、50°C±5°Cの温度で10分間、水に浸漬するものとする。このとき照射面の最上部分の最高点を水面下20 mmとする。照射面を下側にして背面が約20 mmの水で覆われるように再帰反射装置を180°回転させた後、このテストを繰り返すものとする。続いてこれらのサンプルユニットをただちに温度が25°C±5°Cの水に同一の条件で浸漬するものとする。 Retro-reflective devices whether part of a lamp or not, or a sample unit of retro-reflective marking, shall be stripped of all removable parts and immersed for 10 minutes in water at a temperature of 50 ° C ± 5 ° C, the highest point of the upper part of the illuminating surface being 20 mm below the surface of the water. This test shall be repeated after turning the retro-reflective device through 180° , so that the illuminating surface is at the bottom and the rear face is covered by about 20 mm of water. These sample units shall then be immediately immersed in the same conditions in water at a temperature of 25 ° C ± 5 ° C.</p>	

1.2.	<p>水が再帰反射光学ユニットの反射面に侵入しないものとする。目視検査によって水の存在が明確に確認された場合は、装置をテスト合格とはみなさないものとする。</p> <p>No water shall penetrate to the reflecting surface of the retro-reflecting optical unit. If visual inspection clearly reveals the presence of water, the device shall not be considered to have passed the test.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
1.3.	<p>目視検査によって水の存在が確認されない場合または疑いがある場合：</p> <p>If visual inspection does not reveal the presence of water or in case of doubt:</p>	
1.3.1.	<p>レトロリフレクターの場合には、その再帰反射装置を最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、本規則の5.1.3.2.2.項に説明する方法で<math>R_l</math>を測定するものとする。</p> <p>In the case of retro-reflectors, the <math>R_l</math> shall be measured by the method described in paragraph 5.1.3.2.2. of this Regulation, the retro-reflective device being first lightly shaken to remove excess water from the outside.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
1.3.2.	<p>再帰反射マーキングのサンプルユニットの場合には、そのサンプルユニットを最初に軽く揺動させて外側の余分な水を除去し、附則6のパート2に従って再帰反射係数<math>R'</math>を測定するものとする。</p> <p>In the case of a sample unit of retro-reflective marking the coefficient of retro-reflection <math>R'</math> shall be measured in conformity with Part 2 of Annex 6, the sample unit being first lightly shaken to remove excess water from the outside.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
2.	<p>三角形事前警告装置のテスト</p> <p>Test for advance warning triangles</p>	
2.1.	<p>再帰反射装置または蛍光再帰反射材の耐久性のテスト</p> <p>Test of resistance of the retro-reflective device or fluorescent retro-reflecting material</p>	
2.1.1.	<p>三角形事前警告装置(折り畳み式の場合は使用時の状態に組み立てる)を温度が<math>50^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}</math>の水に10分間浸漬するものとする。このとき照射面の最上部分の最高点を水面下約20 mmとする。直後に、この再帰反射装置を温度が<math>25^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}</math>の水に同一の条件下で浸漬するものとする。</p> <p>The triangle - collapsible triangles are to be assembled as for use - shall be immersed for 10 minutes in water having a temperature of <math>50^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}</math>, with the highest point of the upper part of the illuminating surface being about 20 mm below the water surface. Immediately afterwards, this retro-reflective device shall be immersed under the same conditions in water having a temperature of <math>25^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}</math>.</p>	
2.1.2.	<p>このテスト後、再帰反射装置の反射面に水が侵入していないものとする。目視検査によって水の存在が明確に確認された場合は、装置をテスト合格とはみなさないものとする。蛍光再帰反射材の端部への水または水蒸気の侵入は、不合格の状態とはみなさないものとする。</p> <p>After this test, no water shall have penetrated to the reflecting surface of the retro-reflective device. If a visual inspection clearly reveals the presence of water, the device has not passed the test. Water or water vapour penetration into the edges of fluorescent retro-reflecting materials shall not be deemed to indicate failure.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
2.1.3.	<p>目視検査によって水の存在が確認されない場合、または疑いがある場合には、再帰反射装置を静かに揺動させて外側の余分な水を除去した後、附則6のパート2の1.2.項の規定と同一の条件下で<math>R_l</math>の値を再び測定するものとする。<math>R_l</math>がテスト前の記録値の40%を超えて減少していないものとする。</p> <p>If the visual inspection does not reveal the presence of water, or in case of doubt the value of the <math>R_l</math> shall again be measured under the same conditions as specified in paragraph 1.2. of Part 2 of Annex 6, after the retro-reflective device has been gently shaken to remove excess water from the outside. The <math>R_l</math> shall not have diminished by more than 40 per cent of the values recorded before the test.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>

2.2.	<p>耐水性テスト                  三角形事前警告装置(折り畳み式の場合は使用時の状態に組み立てる)を25°C±5°Cで水の入ったタンクの底面に2時間、平らな状態で浸漬するものとする。このとき三角形事前警告装置の有効面を水面下5cmで上向きにする。続いて三角形事前警告装置を取り出して乾燥させるものとする。装置の一部に三角形事前警告装置の有効性を損なう可能性がある劣化の明確な痕跡が認められないものとする。</p> <p>Water test                  The triangle - collapsible advance warning triangles are to be assembled as for use - shall be immersed flat for two hours on the bottom of a tank containing water at 25 ° C ± 5 ° C, with the active face of the triangle showing upwards and being 5 cm under the surface of the water. The triangle shall then be removed and dried. No part of the device may exhibit clear signs of deterioration which might impair the effectiveness of the triangle.</p>	適 / 否 Pass / Fail
3.	<p>再帰反射表示プレートのテスト                  Test for retro-reflective marking plates</p>	
3.1.	<p>耐水性                  長さが300mm以上のサンプルユニットの一片を23±5°Cの温度で18時間、蒸留水に浸漬するものとする。その後、通常の試験室条件の下で24時間放置して乾燥させるものとする。                  テスト完了後にサンプル片を検査するものとする。切断縁から10mm内側にプレートの有効性を低下させる劣化の形跡が認められないものとする。</p> <p>Resistance to water                  A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be immersed in distilled water at a temperature of 23 ± 5 °C for a period of 18 hours; it shall then be left to dry for 24 hours under normal laboratory conditions.                  After completion of the test, the section shall be examined. No part inside 10 mm from the cut edge shall show evidence of deterioration which would reduce the effectiveness of the plate.</p>	適 / 否 Pass / Fail

パート3 クラスIBおよびIIIBの再帰反射装置の耐水性に関する代替テスト手順  
 Part3 Alternative test procedures of resistance to water penetration  
 for retro-reflective devices of the Classes IB and IIIB

1.	<p>代替方法として、メーカーの要請により、以下のテスト(透湿および粉塵テスト)を適用するものとする。                  As an alternative, at the request of the manufacturer, the following tests (moisture and dust test) shall be applied.</p>	
2.	<p>透湿テスト                  このテストにより、水しぶきからの水分侵入に対するサンプル装置の耐久能力を評価し、装置内に排水穴または他の露出開口がある当該装置の排水能力を判定する。</p> <p>Moisture test                  The test evaluates the ability of the sample device to resist moisture penetration from a water spray and determines the drainage capability of those devices with drain holes or other exposed openings in the device.</p>	
2.2.	<p>噴霧テスト手順                  サンプル装置をテスト装置に取り付け、初期R<sub>i</sub>を測定および記録した後、次のように水を噴霧するものとする:</p> <p>Water spray test procedure                  A sample device mounted on a test fixture, with initial R<sub>i</sub> measured and recorded shall be subjected to a water spray as follows:</p>	

2.2.6.	<p>サンプル評価 排水時間の完了時点。装置の内部に水分の滞留がないか観察するものとする。装置の穿孔または傾きによって形成される可能性がある滞留水の形成がないものとする。乾いた綿布で装置の外部を乾燥させた後、附則4のパート1に規定された方法によって<math>R_1</math>を測定するものとする。</p> <p>Sample evaluation Upon completion of the drain period. The interior of the device shall be observed for moisture accumulation. No standing pool of water shall be allowed to be formed, or which can be formed by tapping or tilting the device. The <math>R_1</math> shall be measured according to the method specified in Part 1 of Annex 4 after having dried the exterior of the device with a dry cotton cloth.</p>	適 / 否 Pass / Fail
2.3.	<p>粉塵曝露テスト このテストでは、レトロリフレクターの光度出力に大きな影響を及ぼす可能性がある粉塵侵入に対するサンプル装置の耐久能力を評価する。</p> <p>Dust exposure test This test evaluates the ability of the sample device to resist dust penetration which could significantly affect the photometric output of the retro-reflector.</p>	
2.3.7.	<p>サンプルの測定評価 粉塵曝露テストの完了時点で、装置の外部を乾いた綿布で清掃して乾燥させ、本規則の5.1.3.2.2.項に規定された方法により<math>R_1</math>を測定するものとする。</p> <p>Measured sample evaluation Upon completion of the dust exposure test, the exterior of the device shall be cleaned and dried with a dry cotton cloth and the <math>R_1</math> measured according to the method specified in paragraph 5.1.3.2.2. of this Regulation.</p>	適 / 否 Pass / Fail

パート4 耐腐食性

Part4 Resistance to corrosion

4.	<p>腐食テスト後の要件 Requirements after the corrosion test</p>	
4.1.	<p>テストの完了直後に、サンプルにその装置の効率を損なうおそれがある過度の腐食の形跡が確認されないものとする。</p> <p>Immediately after completion of the test, the sample shall not show signs of excessive corrosion liable to impair the efficiency of the device.</p>	適 / 否 Pass / Fail
4.2.	<p>再帰反射領域の再帰反射係数<math>RA</math>は、附則6のパート2に規定された48時間の回復期間後に入射角<math>\beta_2 = 5^\circ</math> および実測角<math>\alpha = 20'</math>で測定したとき、表9の値を下回るか、または表10の値を上回ることがないものとする。測定前に表面を清掃し、塩水噴霧による堆積物を除去するものとする。</p> <p>The coefficient of retro-reflection <math>RA</math> of the retro-reflective areas, when measured after a recovery period of 48 hours as specified in Part 2 of Annex 6, at an entrance angle of <math>\beta_2 = 5^\circ</math> and an observation angle of <math>\alpha = 20'</math>, shall be not less than the value in Table 9 or more than the value in Table 10 respectively. Before measuring, the surface shall be cleaned to remove salt deposits from the saline mist.</p>	適 / 否 Pass / Fail

パート5 背面ミラー付き再帰反射装置のアクセス可能な後面の耐久性

Part5 Resistance of the accessible rear face of mirror-backed retro-reflective devices

1.	<p>クラスIA、IB、IIIA、IIIB、IVAのリフレクターおよびタイプ1の三角形事前警告装置としての成型プラスチック製リフレクターの場合における背面ミラー付き再帰反射装置のアクセス可能な後面の耐久性</p> <p>Resistance of the accessible rear face of mirror-backed retro-reflective devices, in the case of moulded plastics reflectors as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA and Advance warning triangle of type 1.</p>	
----	---	--

6.	<p>さらに背面ミラー付き後面の全面を墨汁で覆った後で、本規則の5.1.3.2.2項により、<math>R_1</math>を測定するものとする。</p> <p>The <math>R_1</math> shall then be measured, according to paragraph 5.1.3.2.2. of this Regulation, after the whole surface of the mirror-backed rear face has been covered with Indian ink.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
7.	<p>タイプ1の三角形事前警告装置のレトロリフレクターの場合には、<math>R_1</math>がテスト前の記録値の40%を超えて減少していないものとする。このテストは蛍光再帰反射材には適用されない。</p> <p>In the case of the retro-reflector of an Advance warning triangle of type 1, the <math>R_1</math> shall not have diminished by more than 40 per cent of the values recorded before the test. This test is not applicable for fluorescent retro-reflecting material.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>

パート6 耐候性

Part6 Resistance to weathering

1.	<p>促進人工曝露 Accelerated artificial weathering</p>	
3.	<p>EN ISO 4892-2:2013に従って、サンプルを500時間、曝露するものとする。 The samples shall be exposed in accordance with EN ISO 4892-2:2013 for a period of 500 hours.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>

備考

Remarks

---



---



---

附則7  
Annex7  
化学テスト  
Chemical testing

パート1 耐燃料性

Part1 Resistance to fuels

1.	70体積%のn-ヘプタンと30体積%のトルオールのテスト混合液を次のいずれかに塗布するものとする: A test mixture of 70 vol. per cent of n-heptane and 30 vol. per cent of toluol shall be applied for either:	
1.1.	再帰反射装置、 (a) テスト混合液に浸漬した綿布で再帰反射装置の外面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。 (b) 約5分後に表面を目視検査するものとする。これにより、明らかな表面変化が確認されてはならない。ただし、わずかな表面亀裂は問題にしないものとする。 A retro-reflective device; (a) The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, of the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in the test mixture. (b) After about five minutes, the surface shall be inspected visually. It must not show any apparent surface changes, except that slight surface cracks will not be objected to.	適 / 否 Pass / Fail
1.2.	再帰反射マーキング材のサンプルユニット、 (a) 長さ300 mm以上のサンプルユニットの一片をテスト混合液に1分間浸漬するものとする。 (b) 取り出した後、表面を柔らかい布で払拭して乾燥させるものとし、装置の実効性能を低下させるような目に見える変化が認められないものとする。 A sample unit of retro-reflective marking material; (a) A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be immersed in the test mixture for one minute. (b) After removal, the surface shall be wiped dry with a soft cloth and shall not show any visible change which would reduce its effective performance.	適 / 否 Pass / Fail
2.	三角形事前警告装置のテスト: Test for advance warning triangles:	
2.1.	n-ヘプタン70%とトルエン30%の混合液を入れたタンクに三角形事前警告装置とその保護カバーを別々に浸漬するものとする。 (a) 60秒後に2つをタンクから取り出して余分な液体を落とすものとする。 (b) 続いて三角形事前警告装置をカバーに入れ、そのユニットを静止雰囲気中に横置きするものとする。 (c) 完全に乾燥した状態で、三角形事前警告装置が保護カバーに固着しないものとし、その表面に目に見える著しい変化が生じておらず、かつ明らかな劣化が認められないものとする。ただし、わずかな表面亀裂は許容される。 The triangle and its protective cover shall be immersed separately in a tank containing a mixture of 70 per cent n-heptane and 30 per cent toluene. (a) After 60 seconds they shall be removed from the tank and drained of excess liquid. (b) The triangle shall then be placed in its cover and the unit shall be laid flat in a still atmosphere. (c) When completely dried, the triangle shall not adhere to its protective cover, and there shall be no visually noticeable change on its surface and shall not present apparent detrimental modifications; however, slight surface cracks may be tolerated.	適 / 否 Pass / Fail

パート2 耐潤滑油性

Part2 Resistance to lubricating oils

1.	<p>クラスIA、IB、IIIA、IIIB、IVAのリフレクターおよびタイプ1の三角形事前警告装置としての成型プラスチック製リフレクターの場合のテスト手順          Test procedure in the case of moulded plastics reflectors as Classes IA, IB, IIIA, IIIB, IVA and advance warning triangle of type 1.</p>	
1.1.	<p>洗浄潤滑油に浸漬した綿布で再帰反射装置の外表面および、とりわけその照射面を軽く払拭するものとする。約5分後に表面を清掃するものとする。続いて本規則の5.1.3.2.2.項に従ってR<sub>1</sub>を測定するものとする。          The outer surface of the retro-reflective device and, in particular, the illuminating surface, shall be lightly wiped with a cotton cloth soaked in a detergent lubricating oil. After about 5 minutes, the surface shall be cleaned. The R<sub>1</sub> shall then be measured according to paragraph 5.1.3.2.2. of this Regulation.</p>	<p>適 / 否          Pass / Fail</p>

備考

Remarks

---



---



---

附則8  
Annex8  
機械テスト  
Mechanical testing

パート1 再帰反射マーキング材のサンプルユニットの場合の耐洗浄性

Part1 Resistance to cleaning in the case of a sample unit of retro-reflective marking materials

1.	<p>手洗浄 洗浄潤滑油とグラファイトの混合液を塗布したテストサンプルをn-ヘプタンなどの弱い脂肪族溶剤を用いて払拭した後、中性洗剤で洗浄したとき、再帰反射面を損傷することなく容易に清掃されるものとする。 Manual cleaning A test sample smeared with a mixture of detergent lubricating oil and graphite shall be easily cleaned without damage to the retro-reflective surface when wiped with a mild aliphatic solvent such as n-heptane, followed by washing with a neutral detergent.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>
2.	<p>動力洗浄 以下の設定パラメータにより、通常に取り付け状態にあるテストサンプルに対して60秒間の連続噴霧を行ったとき、そのサンプルに再帰反射面の損傷または基材からの層間剥離またはサンプル取り付け面からの分離が認められないものとする： (a) 水／洗浄液の圧力<math>8 \pm 0.2</math>MPa、 (b) 水／洗浄液の温度 <math>60 + 0 / - 5</math>°C、 (c) 水／洗浄液の流量<math>7 \pm 1</math> l/min、 (d) 洗浄ワンドの先端を再帰反射面から<math>600 \pm 20</math>mmの距離に位置させる。 (e) 洗浄ワンドを再帰反射面に対する垂直線から<math>45^\circ</math>以下の角度に保持する。 (f) 開いた扇形を生じさせる<math>40^\circ</math>のノズル。 Power washing When subjected to a continuous spraying action for 60 seconds on the test component in its normal mounting conditions, a test sample shall show no damage to the retro-reflective surface or delamination from the substrate or separation from the sample mounting surface under the following set-up parameters: (a) Water/wash solution pressure <math>8 \pm 0.2</math>MPa; (b) Water/wash solution temperature <math>60 + 0 / - 5</math> °C ; (c) Water/wash solution flow rate <math>7 \pm 1</math> l/min; (d) The tip of the cleaning wand to be positioned at distance of <math>600 \pm 20</math> mm away from the retro-reflective surface; (e) Cleaning wand to be held at no greater angle than 45 degrees from perpendicular to the retro-reflective surface; (f) 40-degree nozzle creating wide fan pattern.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>

パート2 粘着材料の場合の接着強度

Part2 Bonding strength in the case of adhesive materials

1.	<p>再帰反射マーキング材の場合 接着強度のテストには、基板となるアルミニウム板を使用する。接着はメーカー推奨手順に従って行うものとする。 In case of retro-reflective marking material For the testing of the bonding strength an aluminium plate as substrate will be used. The application shall be done according to the manufacturer's recommendation.</p>	
1.1.	<p>再帰反射材の接着力は、張力強度試験機による<math>90^\circ</math>剥離法により、24時間の硬化時間後に測定するものとする。 The adhesion of retro-reflective material shall be determined after 24 hours curing time by utilising a 90-degree peel on a tensile strength testing machine.</p>	



1.2.	再帰反射材は、材料を破損せずに容易に剥がすことができないものとする。 The retro-reflective material shall not be easily removable without damaging the material.	適 / 否 Pass / Fail
1.3.	再帰反射材は、基材から剥がすために毎分300mmの一定速度で幅25mm当たり少なくとも10 Nの力を必要とするものとする。 The retro-reflective material shall need a force of at least 10 N per 25 mm width at a constant speed of 300 mm per minute to be removed from their substrate.	適 / 否 Pass / Fail

パート3 屈曲 – 再帰反射マーキング材

Part3 Flexing – Retro-reflecting Marking Materials

1.	軟質基材、すなわち防水シートに接着されるサンプルについては、以下を適用するものとする： For samples that are to be adhered to a flexible substrate, i.e. tarpaulin, the following shall apply:	
1.1.	寸法が50mm×300mmのサンプルユニットの供試体を使用し、3.2mmのマンドレルを中心に接着面をそのマンドレルに1秒間接触させた状態で縦方向に1回曲げるものとする。 A specimen of the sample unit that measures 50 mm by 300 mm shall be bent once lengthwise, around a 3.2 mm mandrel with adhesive contacting the mandrel for a period of 1 second.	
1.2.	テスト温度は23℃±2℃とする。 注：テストを容易にするため、接着面にタルカムパウダーを散布してマンドレルへの張りつきを防止する。 The test temperature shall be 23 ° C ± 2 ° C. Note: For ease of testing, spread talcum powder on the adhesive to prevent sticking to the mandrel.	適 / 否 Pass / Fail
2.	このテスト後、供試体に表面の亀裂がないものとし、かつ実効性能を低下させるような目に見える変化が認められないものとする。 After this test, the specimen shall not have cracking of the surface and shall not show any visible change that would reduce its effective performance.	適 / 否 Pass / Fail

パート4 耐衝撃性

Part4 Resistance to impact

1.	後部表示プレート(プラスチック製コーナーキューブリフレクター以外) 23±2℃の周囲温度において、支持されたプレートの再帰反射面および蛍光面に直径25mmの中実鋼球を2mの高さから落下させたとき、その材料の衝突部分から5mmを超える距離で亀裂または基材からの分離が認められないものとする。 Rear marking plates (except for plastics corner-cube reflectors) When a 25 mm diameter solid steel ball is dropped from a height of 2 m onto the retro-reflective and fluorescent surfaces of a supported plate, at an ambient temperature of 23 ± 2 °C, the material shall show no cracking or separation from the substrate at a distance of more than 5 mm from the impacted area.	適 / 否 Pass / Fail
----	---	----------------------

パート5 再帰反射表示プレートの剛性

Part5 Rigidity of retro-reflective marking plates

1.	<p>クラスHLV 1、2、3、4および5 Classes HLV 1, 2, 3, 4 and 5</p>	
1.1.	<p>後部表示プレートを2つの支持台上に載置する。このとき支持台はプレートの短辺と平行とし、各支持台とプレートの隣接辺の距離はL/10を超えないものとする(ただしLはプレート長辺の全長)。続いてプレートに鉛粒または乾燥砂入りの袋を載せ、1.5kN/m<sup>2</sup>の等分布圧力荷重を加える。支持台間の中点でプレートのたわみを測定するものとする。</p> <p>The rear marking plate shall be placed on two supports in such a way that the supports are parallel to the shorter edge of the plate and the distance from either support to the adjacent edge of the plate shall not exceed L/10, where L is the greater overall dimension of the plate. The plate shall then be loaded with bags of shot or of dry sand to a uniformly distributed pressure of 1.5 kN/m<sup>2</sup>. The deflection of the plate shall be measured at a point midway between the supports.</p>	
1.2.	<p>附則8のパート5の1.1.項の説明に従ってテストしたとき、テスト荷重下のプレートの最大たわみが1項の支持台間の距離の20分の1を超えないものとし、かつ荷重除去後の残留たわみが荷重下の測定たわみの5分の1を超えないものとする。</p> <p>When tested as described in paragraph 1.1. of Part 5 of Annex 8, the maximum deflection of the plate under the test load shall not exceed one twentieth of the distance between the supports in paragraph 1. and the residual deflection after removal of the load shall not exceed one fifth of the measured deflection under load.</p>	<p>適 / 否 Pass / Fail</p>

備考

Remarks

---



---



---

TRIAS 44(2)-J129-01

## 後方視界看視装置試験

### 1. 総則

後方視界看視装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号)に定める「別添 129 後方視界看視装置の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。

### 2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

試験成績については記載内容が変わらなければ、別表を作成し添付しても良い。

このときの書式は特に規定しない。

- 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

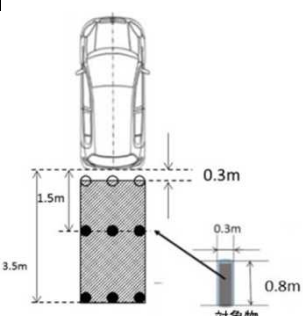
後方視界看視装置試験

試験期日	
試験場所	
試験担当者	

1. 試験機器

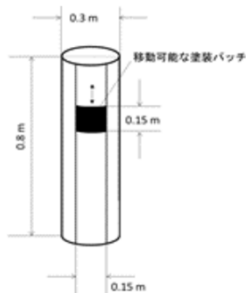
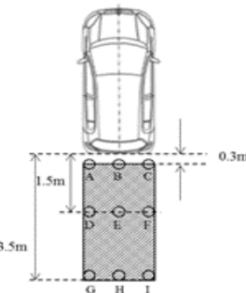
試験機器	メーカー・型式・シリアル番号	検定日	検定有効日

2. 試験成績

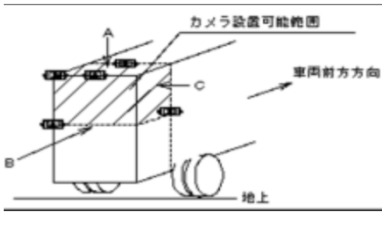
3.	後方視界看視装置の要件	
3.1.	<p>近接後方視界</p> <p>近接後方視界は下記の平面を境界とし、高さは、下記の図1に定義するとおり、境界内にある9つの位置で、地面に設置した高さ0.8m及び直径0.3mの試験対象物を用いて定義される視界をいう。</p> <p>(a) 車両後部を想定した最外側点から0.3m離れた点を通る垂直横断面。                  (b) 車両後部を想定した最外側点の後方3.5mにある点を通る垂直横断面。                  (c) 車両の各側を想定した最外側点を通る垂直中央縦断面に平行な2つの垂直縦断面。</p> <p>図1:近接後方視界</p> 	適 / 否
3.1.1.	<p>4.試験方法及び判定基準に規定された条件で試験したとき、定義された視界が下記のとおりに視認できる場合、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。</p> <p>(a) 第1列の試験対象物(試験対象物A、B及びC)の場合:試験対象物の側面又は上部に位置する0.15m×0.15mの領域が、各試験対象物上の少なくとも1つの位置で視認できること。                  (b) 第2列の試験対象物(試験対象物D、E及びF)及び第3列の試験対象物(試験対象物G、H及びI)の場合:試験対象物全体が視認できること。</p>	適 / 否
3.2.	後方視界画像表示の要件	
3.2.1.	<p>初期表示</p> <p>後方視界看視装置が、後退時のイベント信号入力ポートへ擬似車両後退信号入力を受けた時は、少なくとも3.1.1.に規定された視界を表示するものとする。</p> <p>後方視界看視装置は、主電源を切る前に画面の視界変更を選択していた場合でも、各後退イベント信号入力ポートへ擬似車両後退信号の入力の開始時に初期表示として後方視界像を表示しなければならない。</p>	適 / 否

3.2.1.1.	<p>対象物の大きさ          後方視界看視装置に表示される後方視界像を測定したとき、試験対象物の水平幅が成す視角の計算値は以下の各号を満たすこと。          (a) 3.1.に規定された最後列にある3つすべての試験対象物は、視角の平均値が5分以上          (b) 個々の各試験対象物は、3分以上</p>	適 / 否
3.2.1.1.1.	<p>要求視界内の重畳表示          視界表示には、後退時の運転に関連する視覚的情報又は安全に関連する情報のみを重畳表示することができる。必要な視界に対し、他の目的の情報を重畳表示してはならない。          手動で起動させる重畳表示は、運転者が後退時の運転に関連する機能又は安全に関連する機能を起動させる必要があるとき(例えば、レンズの清掃又はトレーラーヒッチ画面の起動)又はかかる環境において特定の情報を必要としているときに限り表示してもよい。運転者が任意で重畳表示を閉じることができてよい。</p>	適 / 否
3.2.1.1.2.	<p>画面の自動変更          衝突のリスクに係る信号が入力されたときは、画面の視界を変更して衝突領域に焦点を当ててもよい。技術機関に対し、この画面の変更によって安全性が増すことを証明するものとする。          車両が直進していないとき、又はそれに相当する信号が入力されたときは、車両の軌道に追従して画面の視界を変更してもよい。</p>	適 / 否
3.2.1.2.	<p>作動準備状態(システム利用可能性)          装置が利用できない状態は運転者が認識できること。</p>	適 / 否
3.2.1.2.1.	<p>応答時間          3.1.の要件を満たす後方視界像は、4.2.2.に従って試験したとき、擬似車両後退信号入力を受けた時から、2.0秒以内に表示されるものとする。</p>	適 / 否
3.2.2.	<p>後方視界看視装置は、電磁気による影響によりその機能に重大な障害が生じるおそれがないものであること。          この要件は協定規則第10号第5改訂版以降の改訂版の要件に従って試験されるものとする。</p>	適 / 否

2. 試験成績

4.	試験方法及び判定基準	
4.1.	<p>視界 近接後方視界の要件は、以下に定める条件で試験することができる。</p>	
4.1.1.	<p>試験対象物 各試験対象物は、高さ0.8m、外径0.3mの直円柱とする。各試験対象物には、下記のとおりマーキングを施すものとする。 (a) 試験対象物は、大きさが0.15m×0.15mで、円柱の側面の底部から上部へ移動させることができる、塗装されたパッチを有するものとする。 (b) 塗装パッチの色は、円柱の他の部分及び路面の両方とコントラストを成す色とする。 図2: 試験対象物</p> 	
4.1.2.	<p>試験対象物の位置及び向き (a)から(h)に規定され、かつ図3に示された位置に、試験対象物を置く。図3に示すように、上から見た試験対象物の円柱中心(軸)から試験対象物までの距離、または他の物体までの距離を測定する。各試験対象物の向きは、その軸が垂直になるように定める。 (a)試験対象物A、B及びCを、それらの中心が、車両の最後方を想定した表面に接する垂直横断面の後方0.3 mに位置する垂直横断面上にあるように配置する。 (b)試験対象物Bを、その中心が、車両の縦方向を想定した中心線を通る垂直縦断面上にあるように配置する。 (c)試験対象物D、EおよびFを、それらの中心が、車両の最後方を想定した表面に接する垂直横断面の後方1.5 mに位置する垂直横断面上にあるように配置する。 (d)試験対象物Eを、その中心が、車両の縦方向を想定した中心線を通る垂直縦断面上にあるように配置する。 (e)試験対象物G、H及びIを、それらの中心が、車両の最後方を想定した表面に接する垂直横断面の後方3.35 mに位置する垂直横断面上にあるように配置する。 (f)試験対象物Hを、その中心が、車両の縦方向を想定した中心線を通る垂直縦断面上にあるように配置する。 (g)試験対象物A、D及びGを、それらの最外側部が、車両の左側の最外側を想定した表面に接する垂直縦断面上にあるように配置する。 (h)試験対象物C、F及びIを、それらの最外側部が、車両の右側の最外側を想定した表面に接する垂直縦断面上にあるように配置する。 (g)(h)における、車両の最外側とは、各車種における車両最大幅を上限値とし、設定した車両幅で試験対象物を配置する。測定範囲は各上限値以下にて任意に設定することができる。 なお、上記で設定した車両幅を記録する。 図3: 試験対象物の位置</p>  <p>車両を治具に置き換え、テスト対象物の設置位置を決定する。</p>	

2. 試験成績

4.1.3.	試験条件	
4.1.3.1.	<p>照明</p> <p>試験時の周囲照明条件は、上方から均一に分布し、かつ車両の屋根表面の中心を想定した位置で測定されたときに7,000 lxから10,000 lxの光度であること。製作者等の要請があれば、上記より低い光度の周囲照明条件で試験を実施してもよい。</p> <p>試験条件を外れて上記より高い光度の周囲照明条件で試験を実施する場合にあっては、技術機関に対し、上記条件下においても正常に機能することを証明するものとする。</p>	lx
4.1.3.2.	<p>温度</p> <p>試験時の温度は15℃から25℃の間の任意の温度である。上記条件を外れて試験を実施する場合にあっては、技術機関に対し、上記条件下においても正常に機能することを証明するものとする。</p>	℃
4.1.4.	<p>試験手順</p> <p>各試験対象物の視認性を、個々に試験するものとする。任意で、1列を同時に試験してもよい。試験対象物の識別が成功した後に当該試験対象物を取り除くことができる。</p> <p>第1列の試験対象物(A、B、C)は、可能な限り塗装パッチが見えるように方向を変えてもよい。</p>	
4.2.	システム準備状態	
4.2.1.	<p>試験条件</p> <p>後方視界看視装置は、すべての作動が停止されたことが確認できる状態まで、又は最小30分間、主電源をOFFのままにしておくものとする。</p>	
4.2.2.	<p>試験手順</p> <p>(a)後方視界看視装置に主電源を投入することにより第一タイマーが開始される。</p> <p>(b)後方視界看視装置が正常に接続され、作動できる状態から、最小6秒間待機する。</p> <p>(c)後退イベント信号入力ポートへ擬似車両後退信号を入力することにより、第二タイマーが開始される。</p> <p>(d)画像表示装置で後方視界が完全に視認可能になるまで、第二タイマー上の応答時間を記録する。</p> <p>(d)の測定結果を記録する。</p>	
4.3.	カメラ設置範囲	
4.3.1.	<p>カメラ設置手順とカメラ設置範囲の測定方法</p> <p>下記の手順を用いて3.1.1.を満たすカメラの設置範囲を測定する。測定範囲は製作者が任意に設定することができる。</p> <p>(a)カメラ取付上下角度を設定する。カメラの基準軸はカメラのレンズ先端中心にて測定する。</p> <p>(b)カメラの取付角度を保持した状態で、車両を模した治具などを用いて、カメラを設置し、車両を模した治具などの中心からの距離について3.1.1.を満たす最大値(左右)を測定する。</p> <p>(c)次にカメラ取付高さについて3.1.1.を満たす最小値と最大値(上下)を測定する。</p> <p>(d)次にカメラ取付車両(治具等)後端からの距離について3.1.1.を満たす最大値(前後)を測定する。(a),(b),(c),(d)の測定結果により3.1.1.を満たすカメラの設置範囲を直方体で示し、カメラ設置範囲として記録する。</p>	
4.4.	<p>画像表示装置設置範囲</p> <p>4.3.1.で測定したカメラ設置範囲内(直方体)で、3.2.1.1.の要件が最小となる対象物の水平幅を基に、画像表示装置設置の際の最遠距離を算出する。最遠距離の計算については、下記の式を用いる</p> $a_{eye} = d_i' / \sin(\theta_i / 60)$ <p><math>a_{eye}</math> = 最遠距離  <math>d_i'</math> = 対象物の水平幅  <math>\theta_i</math> = 3.2.1.1.を満たす視角</p> <p>上記で求めた最遠距離を記録する          例:カメラ設置範囲の示し方</p> 	

3. カメラモニタリスト

<p>■ 試験成績結果</p> <p>① 試験成績番号</p> <input type="text"/>	
<p>■ RVCS型式と品番</p> <p>② RVCS型式</p> <input type="text"/>	
<p>③ カメラ型式</p> <input type="text"/>	
<p>④ 画像表示装置型式</p> <input type="text"/>	
<p>⑤ 構成機器型式</p> <input type="text"/>	
<p>■ カメラ取付範囲</p> <p>⑥ 車両最大幅(ポール設置最大幅)</p> <input type="text"/>	
<p>⑦ カメラ上下角度</p> <p>注)カメラ角度幅は10度以上で直方体のエリアを示すこととしているが、サラウンドビューの場合は、キャリブレーション結果に応じ、UN-R158に適合した条件などで示すこともできることとする。</p> <input type="text"/>	
<p>⑧ 車両中心からの距離</p> <input type="text"/>	
<p>⑨ 車両後端からの距離</p> <input type="text"/>	
<p>⑩ カメラ取付高さ</p> <input type="text"/>	
<p>⑪ 特記事項</p> <input type="text"/>	
<p>■ 画像表示装置取付可能範囲</p> <p>⑫ 画像表示装置中心までの距離</p> <input type="text"/>	
<p>⑬ 画像表示装置の取付方式・・・ルームミラーorダッシュボード据置</p> <input type="text"/>	
<p>■ 映像表示までの時間</p> <p>⑭ 信号入力から映像表示までの時間</p> <input type="text"/>	

4. 備考

---



---



---



TRIAS 44(2)-J130-01

## 後方視界看視装置取付装置等試験

### 1. 総則

後方視界看視装置取付装置試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成14年国土交通省告示第619号）に定める「別添130 後方視界看視装置取付装置等の技術基準」の規定及び本規定によるものとする。

### 2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

試験成績については記載内容が変わらなければ、別表を作成し添付しても良い。

このときの書式は特に規定しない。

- 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

後方視界看視装置取付装置等試験

試験期日	
試験場所	
試験担当者	

1. 試験自動車又は/及び装置指定番号

試験自動車	車名:	型式(類別):
	車台番号:	
後方視界看視装置	装置指定番号:	

2. 試験機器

試験機器	メーカー・型式・シリアル番号	検定日	検定有効日

3. 試験成績

3.	取付要件	
3.1.	後方視界看視装置の取付	
3.1.1.	後方視界看視装置は、車体外側から、視界に関する要件に適合するために必要な量を著しく超えて突出しないこと。	適 / 否
3.1.2.	後方視界看視装置は、走行中の振動により著しくその機能を損なわないように取り付けられていること。	適 / 否
3.2.	カメラの取付位置	
3.2.1.	カメラが、別添129「後方視界看視装置の技術基準」4.3.で測定された範囲に取り付けられていること。	適 / 否
3.2.2.	カメラ周辺の構造物が、カメラに対して、別添129「後方視界看視装置の技術基準」3.1.1.の要件に影響が無いように配置されていること。	適 / 否
3.3.	画像表示装置の取付位置	
3.3.1.	画像表示装置は、運転者が運転者席に着席した状態で直視できる範囲内にあり、近接後方視界が容易に確認できる位置に備えられていること。	適 / 否
3.3.2.	画像表示装置の取り付けに起因する運転者の直接視界の遮蔽は、最小限であること。	適 / 否
3.3.3.	画像表示装置は運転者の眼の位置から別添129「後方視界看視装置の技術基準」4.4.で算出された最遠距離以下の距離で取り付けられていること。	適 / 否
3.4.	電気結線 画像表示装置は、後退イベントの開始に連動して作動するものであること。 ただし、型式の指定等を行う場合にあっては後退イベントの開始から2.0秒以内に後方視界像が表示されるものとする。	適 / 否
3.5.	作動停止 後方視界看視装置は、後退イベントが開始された時から、運転者が他のカメラの画面に切り替える時、後退イベントが終了する時又は車両が連結装置による連結を検知する時まで、近接後方視界を表示し続けなければならない。 ただし、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。	適 / 否
3.6.	画面の自動変更 衝突のリスクに係る信号が入力されるときは、画面の視界を変更して衝突領域に焦点を当ててもよい。技術機関に対し、この画面の変更によって安全性が増すことを証明するものとする。 車両が直進していない状態あるいはそれに相当する信号が入力されたときは、車両の軌道に追従して画面の視界を変更してもよい。	適 / 否