日整連第７－２２１号
令 和 ７ 年 ８ 月 ７ 日

各　自動車整備振興会　専務理事　殿

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
専 務 理 事　　島　雅 之
（　公　印　省　略　）

審査事務規程の一部改正（第６５次改正）について
【審査事務規程（交通研部分）等の一部改正　他】

時下、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。
さて、この度、独立行政法人自動車技術総合機構において、審査事務規程の一部改正がありましたので、別紙にてお知らせいたします。

記

■改正概要
①審査事務規程（規程第２号）別添１（試験規程（ＴＲＩＡＳ））の新規追加及び一部改正
②「審査事務規程」別表２（外国の試験期間）について、中国の試験期間（ＣＡＴＡＲＣ）の追加等の改正

以上

（本件に関する問合わせ：日整連　教育・技術部　技術課　小山、日下部、岩堀）

別紙

令和７年８月１日
交通安全環境研究所
自動車認証審査部

審査事務規程（交通研部分）等の一部改正について

１．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（5 項目）

①TRIAS 08-R175-01	ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）試験（協定規則第 175 号）
②TRIAS 21-R176-01	視界アシスタント試験（協定規則第 176 号）
③TRIAS 22(3)-R173-01	座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））
④TRIAS 22(3)-R174-01	シートベルトリマインダー試験（協定規則第 174 号）
⑤TRIAS 22(5)-R173-01	座席ベルト試験（協定規則第 173 号（ISOFIX CRS 搭載性））

(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）

①TRIAS 12-R013-04	トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）
②TRIAS 12-R013H-04	乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）
③TRIAS 17(2)-R100(1)-04	高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（車両））
④TRIAS 17(2)-R153-02	電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の後面衝突時における高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 153 号）
⑤TRIAS 18-R137(1)-04	前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験（協定規則第 137 号）
⑥TRIAS 21-R125-03	直接前方視界試験（協定規則第 125 号）
⑦TRIAS 21-R167-02	直接視界に係る自動車の試験（協定規則第 167 号）
⑧TRIAS 22(3)-R016(1)-02	座席ベルト試験（協定規則第 16 号（単品））
⑨TRIAS 22(5)-R145-02	年少者用補助乗車装置取付具試験　（協定規則第 145 号）
⑩TRIAS 32-R149-02	照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））
⑪TRIAS 44-R046(2)-03	後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）
⑫TRIAS 44-R166-02	直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験（協定規則第 166 号）
⑬TRIAS 48-R157-02	自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）

(3)誤記修正等（12 項目）

①TRIAS 08-J041(3)-01	電気重量車電力消費率試験（JH25 モード）
②TRIAS 09-R142-02	自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号）
③TRIAS 12-R140-02	横滑り防止装置試験（協定規則第 140 号）
④TRIAS 12-R152-03	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)
⑤TRIAS 12-003-02	駐車制動装置能力試験
⑥TRIAS 18-R127-03	歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第 127 号）
⑦TRIAS 31-J041(4)-04	ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC モード）
⑧TRIAS 33(3)-R148-02	信号灯火試験(協定規則第 148 号(低速走行時側方照射灯))
⑨TRIAS 34-R148-02	信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯))
⑩TRIAS 34(2)-R148-02	信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端灯))
⑪TRIAS 34(3)-R148-02	信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯))
⑫TRIAS 43(5)-R163-01	盗難発生警報装置試験（協定規則第 163 号）

2.「審査事務規程」別表 2（外国の試験機関）について、中国の試験機関（CATARC）の追加等の改正を行う。

２．関連する法令等

・道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示
（令和 7 年 6 月 17 日国土交通省告示第 469 号）

３．施行日

施行日　令和 7 年 8 月 1 日

別 添

「審査事務規程」（平成 28 年 4 月 1 日規程第 2 号）第 65 次改正新旧対照表

令和 7 年 8 月 1 日改正

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

目次（略）
第 1 章～第 11 章（略）</td><td>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程

目次（略）
第 1 章～第 11 章（略）</td></tr>
<tr><td>別表 1（2-2 関係）
添付書面一覧
<table>
<tr><th>整理番号</th><th colspan="2">添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr>
<tr><td>(1)
～
(5)</td><td colspan="2">（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="10">(6)</td><td colspan="2">試験成績書</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>1
～
7</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>8</td><td>ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）試験（協定規則第 175 号）</td><td></td></tr>
<tr><td>9
～
142</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>143</td><td>視界アシスタント試験（協定規則第 176 号）</td><td></td></tr>
<tr><td>144
～
155</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>156</td><td>座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））</td><td></td></tr>
<tr><td>157</td><td>シートベルトリマインダー試験（協定規則第 174 号）</td><td></td></tr>
<tr><td>158
～
164</td><td>（略）</td><td>（略）i</td></tr>
</table></td><td>別表 1（2-2 関係）
添付書面一覧
<table>
<tr><th>整理番号</th><th colspan="2">添付書面の名称</th><th>提出時の注意事項等</th></tr>
<tr><td>(1)
～
(5)</td><td colspan="2">（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="9">(6)</td><td colspan="2">試験成績書</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>1
～
7</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（新設）</td></tr>
<tr><td>8
～
141</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（新設）</td></tr>
<tr><td>142
～
153</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（新設）</td></tr>
<tr><td colspan="3">（新設）</td></tr>
<tr><td>154
～
160</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

新				旧			
	165	座席ベルト試験（協定規則第 173 号（ISOFIXCRS 搭載性））			（新設）		
	166～327	（略）	（略）		161～322	（略）	（略）
(7)～(11)	（略）		（略）	(7)～(11)	（略）		（略）

別表 2（2-4 関係）

外国の試験機関

試験項目	独						仏	伊		蘭	瑞	西			英	米			泰	印	中
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑲	⑳	㉑
TRIAS 02-001-~~01~~ 諸元測定試験（重量測定に限る）	○	○	○	○	○	○	○	○			○	○			○						
TRIAS 08-001-~~01~~ 燃料消費率試験(JC08 モード)	○		○	○	○		○					○									
TRIAS 08-002-~~03~~ 燃料消費率試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									
TRIAS 08-J042 GTR015-~~01~~ 燃料消費率試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									
TRIAS 08-J042 R154-~~01~~ 燃料消費率試験(協定規則第 154 号)	○			○※1	○		○※2					○									○
TRIAS 08-006-~~01~~ 一充電走行距離及び交流電力量消費率試			○		○							○									

試験項目	独						仏	伊		蘭	瑞	西			英	米			泰	印	新設
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑲	⑳	
TRIAS 02-001-01 諸元測定試験	○	○	○	○	○	○	○	○			○	○			○						
TRIAS 08-001-01 燃料消費率試験(JC08 モード)	○		○	○	○		○					○									
TRIAS 08-002-03 燃料消費率試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									
TRIAS 08-J042 GTR015-01 燃料消費率試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									
TRIAS 08-J042 R154-01 燃料消費率試験(協定規則第 154 号)	○			○※1	○		○※3					○									
TRIAS 08-006-01 一充電走行距離及び交流電力量消費率試験	~~○~~		○		○							○									

新																					旧																						
験 (JC08モード)																					(JC08モード)																						
TRIAS 08-007~~-01~~ 一充電走行距離及び交流電力量消費率試験(JC08モード計算法対応)	○						○														TRIAS 08-007-01 一充電走行距離及び交流電力量消費率試験(JC08モード計算法対応)	○						○														
TRIAS 11-001~~-01~~ 前軸整列試験		○		○			○														TRIAS 11-001-01 前軸整列試験	~~○~~	○		○			○														
TRIAS 12-J014~~-01~~制動液漏れ警報装置試験		○	○	○			○														TRIAS 12-J014-01制動液漏れ警報装置試験	~~○~~	○	○	○			○														
TRIAS 12-002~~-01~~ 制動能力試験		○	○	○			○														TRIAS 12-002-01 制動能力試験	~~○~~	○	○	○			○														
TRIAS 12-003~~-01~~ 駐車制動装置能力試験		○	○	○			○														TRIAS 12-003-01 駐車制動装置能力試験	~~○~~	○	○	○			○														
TRIAS 17(2)-J111 (2)~~-02~~ 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護試験		○			○		○				○			○							TRIAS 17(2)-J111 (2)-02 電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗員保護試験		○			○		○					○			○						
TRIAS 18-J023 (1)~~-01~~ 前面衝突時の乗員保護試験		○			○		○	○			○			○	○	○	○				TRIAS 18-J023 (1)-01 前面衝突時の乗員保護試験		○			○		○	○				○			○	○	○	○			
TRIAS 18-J024 R095~~-01~~ 側面衝突時の乗員保護試験																	○				TRIAS 18-J024 R095-01 側面衝突時の乗員保護試験																		○			
TRIAS 18-J099 (1)~~-01~~ 歩行者頭部保護 試験		○			○		○	○			○										TRIAS 18-J099 (1)-01 歩行者頭部保護 試験		○			○		○	○				○									
TRIAS 21-J029~~-01~~ 直接前方視界試験								○													TRIAS 21-J029-01 直接前方視界試験								○													

新																					旧																					
TRIAS 22(3)-J031-~~01~~ 座席ベルト取付装置試験		○																			TRIAS 22(3)-J031-01 座席ベルト取付装置試験		○																			
TRIAS 22(4)-T027-~~01~~ 頭部後傾抑止装置試験(技術基準通達別添27)		○																			TRIAS 22(4)-T027-01 頭部後傾抑止装置試験(技術基準通達別添27)		○																			
TRIAS 30-J038-~~01~~ 近接排気騒音試験		○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						TRIAS 30-J038-01 近接排気騒音試験	~~○~~	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						
TRIAS 30-J039-~~01~~ 定常走行騒音試験		○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						TRIAS 30-J039-01 定常走行騒音試験	~~○~~	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						
TRIAS 30-J040-~~01~~ 加速走行騒音試験		○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						TRIAS 30-J040-01 加速走行騒音試験	~~○~~	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○						
TRIAS 31-J041(1)-~~01~~ 重量車排出ガス試(JE05モード)																					TRIAS 31-J041(1)-01 重量車排出ガス試(JE05モード)	~~○~~																					
TRIAS 31-J042(1)-~~02~~ 軽・中量車排出ガス試験(10・15+JC08Cモード)	○		○		○		○				○										TRIAS 31-J042(1)-02 軽・中量車排出ガス試験(10・15+JC08Cモード)	○		○		○		○					○										
TRIAS 31-J042(2)-~~02~~ 軽・中量車排出ガス試験(JC08H+JC08Cモード)	○		○	○	○		○				○										TRIAS 31-J042(2)-02 軽・中量車排出ガス試験(JC08H+JC08Cモード)	○		○	○	○		○					○										
TRIAS 31-J042(3)-~~02~~ 軽・中量車排出ガス試験(JC08H+JC08Cモード(ポスト新長期対応))	○		○	○	○		○				○										TRIAS 31-J042(3)-02 軽・中量車排出ガス試験(JC08H+JC08Cモード(ポスト新長期対応))	○		○	○	○		○					○										
TRIAS 31-J042(4)-~~02~~ 軽・中量車排出ガス試験(WLTCモード)	○			○	○		○				○										TRIAS 31-J042(4)-02 軽・中量車排出ガス試験(WLTCモード)	○			○	○		○					○										

新																					旧																				
TRIAS 31-J042 GTR015~~-01~~ 軽・中量車排出ガス試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									TRIAS 31-J042 GTR015-01 軽・中量車排出ガス試験(WLTC モード)	○			○	○		○					○									
TRIAS 31-J042 R154~~-01~~ 軽・中量車排出ガス試験(協定規則第 154 号)	○			○ ※1	○		○					○								○	TRIAS 31-J042 R154-01 軽・中量車排出ガス試験(協定規則第 154 号)	○			○ ※1	○		○ ~~※3~~					○									
TRIAS 31-J043 (1)~~-01~~ ディーゼル特殊自動車排出ガス試験(8モード)																					TRIAS 31-J043 (1)-01 ディーゼル特殊自動車排出ガス試験(8モード)	~~○~~																			
TRIAS 31-J044 (1)~~-01~~ 二輪車排出ガス試験					○							○									TRIAS 31-J044 (1)-01 二輪車排出ガス試験	~~○~~				○							○									
TRIAS 31-J044 (2)~~-01~~ 二輪車排出ガス試験(WMTC)					○				○			○									TRIAS 31-J044 (2)-01 二輪車排出ガス試験(WMTC)	~~○~~				○				○			○									
TRIAS 31-J044 GTR002~~-01~~ 二輪車排出ガス試験(世界統一技術規則第 2 号(WMTC))					○				○ ※3			○								○	TRIAS 31-J044 GTR002-01 二輪車排出ガス試験(世界統一技術規則第 2 号(WMTC))					○				○ ※4			○								○ ※2	
TRIAS 31-J046~~-01~~ 無負荷急加速黒煙試験																					TRIAS 31-J046-01 無負荷急加速黒煙試験	~~○~~																			
TRIAS 31-J047~~-01~~ 熱害警報装置等試験		○	○	○																	TRIAS 31-J047-01 熱害警報装置等試験	~~○~~	○	○	○																	
TRIAS 31-J049 (1)~~-01~~ 燃料蒸発ガス試験 (10・15+11 モード)	○		○	○			○					○									TRIAS 31-J049 (1)-01 燃料蒸発ガス試験 (10・15+11 モード)	○		○	○			○					○									
TRIAS 31-J049 (2)~~-01~~ 燃料蒸発ガス	○		○		○		○					○									TRIAS 31-J049 (2)-01 燃料蒸発ガス試	○		○		○		○					○									

新																					旧																					
試験(JC08モード)																					験(JC08モード)																					
TRIAS 31-J109~~-01~~ 無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数試験	○		○	○	○		○					○									TRIAS 31-J109-01 無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数試験	○		○	○	○		○					○									
TRIAS 31-J119~~-01~~ 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験	○				○		○					○									TRIAS 31-J119-01 路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験	○			○		追加						○									
TRIAS 32-J050~~-01~~ 前照灯試験	○						○					○									TRIAS 32-J050-01 前照灯試験	○					○						○									
TRIAS 32-001~~-01~~ 前照灯試験(技術基準以外)		○					○					○									TRIAS 32-001-01 前照灯試験(技術基準以外)	~~○~~	○				○						○									
TRIAS 36-J063~~-01~~ 番号灯試験	○	○	○				○					○									TRIAS 36-J063-01 番号灯試験	○	○	○				○					○									
TRIAS 44-J079~~-01~~ 衝撃緩衝式後写鏡試験			○																		TRIAS 44-J079-01 衝撃緩衝式後写鏡試験			○																	
TRIAS 44-J080~~-01~~ 車室内後写鏡の衝撃緩衝試験			○																		TRIAS 44-J080-01 車室内後写鏡の衝撃緩衝試験			○																	
TRIAS 44-J081~~-01~~ 直前直左確認鏡試験(大型貨物自動車を除く)								○													TRIAS 44-J081-01 直前直左確認鏡試験(大型貨物自動車を除く)								○												
TRIAS 45-J087~~-01~~ サンバイザの衝撃吸収試験		○																			TRIAS 45-J087-01 サンバイザの衝撃吸収試験		○																		
TRIAS 99-005~~-01~~ 燃料消費率等試験 (10・15モード)	○		○	○ ※2	○ ※2		○					○	○ ※2								TRIAS 99-005-01 燃料消費率等試験 (10・15モード)	○		○	○ ※3	○ ※3		○					○	○ ※3								

新

※1：走行抵抗の測定に限る。
※2：ディーゼル車を除く
※3：PM 測定を除く。

名　称

①	TÜV NORD	：TÜV NORD Mobilitat GmbH & Co.KG
②	TÜV Rheinland	：TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
③	TÜV SÜD	：TÜV SÜD Automotive GmbH
④	TÜH	：TÜH Staatliche Technische Überwachung Hessen
⑤	DEKRA	：DEKRA Automobil GmbH Automobil Test Center
⑥	FAKT	：FAKT GmbH
⑦	UTAC	：Union Technique de L'Automobile,du Motorcycle et du Cycle
⑧	CSI	：Certification of Safety Institute S.p.A.
⑨	ECO	：ECO CERTIFICAZIONI S.p.A
⑩	RDW	：RDW Vihicle technology and information centre
⑪	AVL MTC AB	：AVL MTC Motor test Center AB
⑫	Applus+ IDIADA	：Applus+ IDIADA
⑬	INTA	：Instituto Nacional de Tecnica Aeroespacial
⑭	LCOE	：LABORATORIO CENTRAL OFICIAL DEELECTROTECNIA
⑮	VCA	：Vehicle Certification Agency
⑯	MGA	：MGA Research Corporation
⑰	CALSPAN	：Calspan Corporetion
⑱	TRC	：Transportation Research Center Inc.
⑲	TAI	：Thailand Automotive Institute
⑳	ARAI	：The Automotive Research Association of India
㉑	CATARC	：CATARC Automotive Test Center (Tianjin) CO.,Ltd.

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
1～7	(略)	(略)

旧

※1：走行抵抗の測定に限る。
~~※2：令和 4 年 6 月 28 日から令和 6 年 6 月 30 日までに限る。~~
※3：ディーゼル車を除く
※4：PM 測定を除く。

名　称

①	TÜV NORD	：TÜV NORD Mobilitat GmbH & Co.KG
②	TÜV Rheinland	：TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
③	TÜV SÜD	：TÜV SÜD Automotive GmbH
④	TÜH	：TÜH Staatliche Technische Überwachung Hessen
⑤	DEKRA	：DEKRA Automobil GmbH Automobil Test Center
⑥	FAKT	：FAKT GmbH
⑦	UTAC	：Union Technique de L'Automobile,du Motorcycle et du Cycle
⑧	CSI	：Certification of Safety Institute S.p.A.
⑨	ECO	：ECO CERTIFICAZIONI S.p.A
⑩	RDW	：RDW Vihicle technology and information centre
⑪	AVL MTC AB	：AVL MTC Motor test Center AB
⑫	Applus+ IDIADA	：Applus+ IDIADA
⑬	INTA	：Instituto Nacional de Tecnica Aeroespacial
⑭	LCOE	：LABORATORIO CENTRAL OFICIAL DEELECTROTECNIA
⑮	VCA	：Vehicle Certification Agency
⑯	MGA	：MGA Research Corporation
⑰	CALSPAN	：Calspan Corporetion
⑱	TRC	：Transportation Research Center Inc.
⑲	TAI	：Thailand Automotive Institute
⑳	ARAI	：The Automotive Research Association of India
(新設)		

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
1～7	(略)	(略)

新			旧		
8	(略)	TRIAS 08-R175-01	(新設)		
9 ～ 51	(略)	(略)	8 ～ 50	(略)	(略)
52	(略)	TRIAS 12-R013-04	51	(略)	TRIAS 12-R013-03
53	(略)	TRIAS 12-R013H-04	52	(略)	TRIAS 12-R013H-03
54 ～ 57	(略)	(略)	53 ～ 56	(略)	(略)
58	(略)	TRIAS 12-R152-03	57	(略)	TRIAS 12-R152-02
59 ～ 98	(略)	(略)	58 ～ 97	(略)	(略)
99	(略)	TRIAS 17(2)-R153-02	98	(略)	TRIAS 17(2)-R153-01
100 ～ 107	(略)	(略)	99 ～ 106	(略)	(略)
108	(略)	TRIAS 17(2)-R100(1)-04	107	(略)	TRIAS 17(2)-R100(1)-03
109 ～ 140	(略)	(略)	108 ～ 139	(略)	(略)
141	(略)	TRIAS 21-R125-03	140	(略)	TRIAS 21-R125-02
142	(略)	TRIAS 21-R167-02	141	(略)	TRIAS 21-R167-01
143	(略)	TRIAS 21-R176-01	(新設)		
144 ～ 152	(略)	(略)	142 ～ 150	(略)	(略)
153	(略)	TRIAS 22(3)-R016(1)-02	151	(略)	TRIAS 22(3)-R016(1)-01
154 ～ 155	(略)	(略)	152 ～ 153	(略)	(略)
156	(略)	TRIAS 22(3)-R173-01	(新設)		
157	(略)	TRIAS 22(3)-R174-01	(新設)		
158 ～ 164	(略)	(略)	154 ～ 160	(略)	(略)
165	(略)	TRIAS 22(5)-R173-01	(新設)		

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>166
～
289</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>290</td><td></td><td>TRIAS 44-R166-02</td></tr>
<tr><td>291
～
327</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td>161
～
284</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>285</td><td></td><td>TRIAS 44-R166-01</td></tr>
<tr><td>286
～
322</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>TRIAS 08-R175-01

ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）試験（協定規則第 175 号）

【新旧対照表別紙 1 参照】</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 08-J041(3)-01
電気重量車電力消費率試験（JH25 モード）

1.～ 2（略）

3.　試験記録及び成績
試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入すること。
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。
3.1.　当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。
3.2.　記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。
3.3.　空気抵抗係数の測定記録については、TRIAS 08-J041(1)-01 に規定される付表を使用すること。
3.4.　HILS 法において電動機ベンチを用いて試験を行う際、試験電動機とダイナモメータを変速機又は減速機を介して接続する場合は、付表 3 の備考欄に、接続に使用する機器の名称、変速比又は減速比及び伝達効率を記入すること。
3.5.　パワートレーン法においてダイナモメータに減速機を介して接続する場合は、付表 4 の備考欄に減速比及び伝達効率を記入すること。
3.6.　付表 5-2 の JE05 モード（以下「都市内走行モード」という。）のうち 1 秒から 121 秒の区間の検証結果においては、表中の各項目の時系列グラフを、都市内走行モード全体の検証結果においては、車速又は電動機回転速度について、時系列グラ</td><td>TRIAS 08-J041(3)-01
電気重量車電力消費率試験（JH25 モード）

1.～ 2（略）

3.　試験記録及び成績
試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入すること。
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。
3.1.　当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。また、使用しない単位については二重線で消すこと。
3.2.　記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。
3.3.　空気抵抗係数の測定記録については、TRIAS 08-J041(1)-01 に規定される付表を使用すること。
3.4.　HILS 法において電動機ベンチを用いて試験を行う際、試験電動機とダイナモメータを変速機又は減速機を介して接続する場合は、付表 3 の備考欄に、接続に使用する機器の名称、変速比又は減速比及び伝達効率を記入すること。
3.5.　パワートレーン法においてダイナモメータに減速機を介して接続する場合は、付表 4 の備考欄に減速比及び伝達効率を記入すること。
3.6.　付表 6-2 の JE05 モード（以下「都市内走行モード」という。）のうち 1 秒から 121 秒の区間の検証結果においては、表中の各項目の時系列グラフを、都市内走行モード全体の検証結果においては、車速又は電動機回転速度について、時系列グラ</td></tr>
</table>

新	旧
フをそれぞれ添付すること。 3.7.　付表 9 のタイヤ転がり抵抗係数欄には、各タイヤ銘柄に対応する別添 41Ⅲの 15.2.の中央値を記入すること。 4. ～ 付表 8（略）	フをそれぞれ添付すること。 3.7.　付表 9 のタイヤ転がり抵抗係数欄には、各タイヤ銘柄に対応する別添 41Ⅲの 15.2.の中央値を記入すること。 4. ～ 付表 8（略）
TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号） 1.～4.（略） 別表 1（略） 付表 1 1.～3.(略) 4.試験成績 Test result	TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号） 1.～4.（略） 別表 1（略） 付表 1 1.～3.(略) 4.試験成績 Test result
5.1.　一般要件 General requirement	5.1.　一般要件 General requirement
5.1.1.　5.2.4.4.項の規定を前提として、車両に装着される全てのタイヤは、該当する場合はスペアタイヤを含め、本規則の要件を満たすものとする。 Subject to the provisions of paragraph 5.2.4.4., every tyre fitted to a vehicle, including where applicable any spare tyre, shall meet the requirements of this Regulation.	Pass Fail
5.1.2.　車両に取り付けられる全てのタイヤは、該当する場合はスペアタイヤを含め、該当する協定規則第 30 号、第 54 号及び第 117 号の技術要件を満たし、かつ過渡規定を遵守するものとする。 Every tyre installed to a vehicle, including where applicable any spare tyre, shall fulfil the technical requirements and respect the transitional provisions of UN Regulations Nos. 30, 54 and 117 as applicable.	Pass Fail
5.2.　性能要件	
5.1.1.　5.2.4.2.項の規定を前提として、車両に装着される全てのタイヤは、該当する場合はスペアタイヤを含め、本規則の要件を満たすものとする。 Subject to the provisions of paragraph 5.2.4.2., every tyre fitted to a vehicle, including where applicable any spare tyre, shall meet the requirements of this Regulation.	Pass Fail
5.1.2.　車両に取り付けられる全てのタイヤは、該当する場合はスペアタイヤを含め、当該規則 No. 30、54 及び 117 の技術要件を満たし、かつ過渡規定を遵守するものとする。 Every tyre installed to a vehicle, including where applicable any spare tyre, shall fulfil the technical requirements and respect the transitional provisions of Regulations Nos. 30, 54 and 117 as applicable.	Pass Fail
5.2.　性能要件	

新			旧		
	Performance requirements			Performance requirement	
5.2.1. ～ 5.2.3.	（略）		5.2.1. ～ 5.2.3.	（略）	
5.2.3.1.	車両に通常装着される全てのタイヤにスピードカテゴリシンボルを表示するものとする。 Every tyre with which the vehicle is normally fitted shall bear a speed category symbol.	Pass Fail	5.2.3.1.	車両に通常装着される全てのタイヤにスピードカテゴリーシンボルを表示するものとする。 Every tyre with which the vehicle is normally fitted shall bear a speed category symbol.	Pass Fail
5.2.3.1.1.	クラス C1 タイヤの場合 スピードカテゴリシンボルは設計最高速度に対応し、かつ速度カテゴリ V,W,Y のタイヤの場合には協定規則第 30 号の最大定格荷重を考慮する。 In the case of a tyre of class C1, The speed category symbol shall be compatible with the maximum vehicle design speed and shall take into account, in the case of tyres of speed categories V, W and Y, the maximum load rating as described in UN Regulation No. 30.	Pass Fail	5.2.3.1.1.	クラス C1 タイヤの場合 スピードカテゴリーシンボルは設計最高速度に対応し、かつ速度カテゴリーV,W,Y のタイヤの場合には協定規則第 30 号の最大定格荷重を考慮する。 In the case of a tyre of class C1, The speed category symbol shall be compatible with the maximum vehicle design speed and shall take into account, in the case of tyres of speed categories V, W and Y, the maximum load rating as described in Regulation No. 30.	Pass Fail
5.2.3.2.～ 5.2.3.2.5.	（略）		5.2.3.2.～ 5.2.3.2.5.	（略）	
5.2.3.3.	自動車製作者は、取扱説明書または他の通知手段によって、適切な速度能力を備えた交換用タイヤに関する必要情報を提供するものとする。 The manufacturer shall provide the necessary information about suitable replacement tyres with an appropriate speed capacity in the vehicle owner's handbook or by any other communication means in the vehicle.	Pass Fail	5.2.3.3.	交換タイヤの速度能力に関する取扱説明書又は他の伝達手段による明示 The necessary information about replacement tyres speed capacity	Pass Fail
5.2.4. ～ 5.2.5.1.2.	（略）		5.2.4. ～ 5.2.5.1.2.	（略）	
5.2.5.2.	応急用スペアユニット又はランフラットタイヤを備えた全ての車両は、応急用スペアユニット及びランフラットタイヤの車両装備品に関する要件について協定規則第 64 号の技術規定及び過渡規定に適合するものとする。		5.2.5.2.	応急用スペアユニット又はランフラットタイヤを備えた全ての車両は、応急用スペアユニット及びランフラットタイヤの車両装備品に関する要件について規則 No. 64 の技術規定及び過渡規定に適合するものとする。	

新	旧
当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の5.2.1.3.項の当該項目の遵守を検証するものとする。 Every vehicle provided with a temporary-use spare unit or run flat tyres shall comply with the technical and transitional provisions of UN Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with temporary-use spare units and run flat tyres. If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.	当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の5.2.1.3.項の当該項目の遵守を検証するものとする。 Every vehicle provided with a temporary-use spare unit or run flat tyres shall comply with the technical and transitional provisions of Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with temporary-use spare units and run flat tyres. If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.
TRIAS 12-R013-04 トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第13号） 1.～3.（略） 別表（略） 付表 Attachment トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績 Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form 1.～6.(略) 付表 Attachment 7. 試験成績 Test result 5. 仕様 Specifications 判定 Judgment	TRIAS 12-R013-03 トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第13号） 1.～3.（略） 別表（略） 付表 Attachment トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績 Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form 1.～6.(略) 付表 Attachment 7. 試験成績 Test result 5. 仕様 Specifications 判定 Judgment

新			旧		
5.1.～ 5.1.4.5.	（略）		5.1.～ 5.1.4.5.	（略）	
5.1.4.5.1.	機能および効率テストに関する圧縮エア式または電気式トランスミッション制動システムのデータは、車両の目に見える場所に消えないように明記するか、または別の方法（例：ハンドブック、電子データ記録）で自由に入手できるようにするものとする。 The data of the compressed-air or electrical transmission braking system for the functional and efficiency test shall be specified at the vehicle in a visible position in indelible form or made freely available in another way (e.g. handbook, electronic data record).	Pass Fail	5.1.4.5.1.	機能試験及び有効性試験に用いられる空気圧式制動装置のデータは、車両の視認できる位置に消えないように表示するか、別の方法にて提供すること（ハンドブック、電子データ記録など）。 The data of the compressed-air braking system for the functional and efficiency test shall be specified at the vehicle in a visible position in indelible form, or made freely available in another way (e.g. handbook, electronic data record).	Pass Fail
5.1.4.5.3.	電気式トランスミッション制動システムを装備した動力駆動車両について、車両メーカーは、型式認可の時点で、5.2.1.35.6 項、5.2.1.35.7 項および 5.2.1.35.9 項に規定された警告信号をトリガーする検出手段が動作中であるか確認するための手順を説明するものとする。 For power-driven vehicle equipped with an electrical transmission braking system the vehicle manufacturer shall describe, at the time of type approval, the procedure by which it can be checked that the detection means triggering the warning signals specified in paragraphs 5.2.1.35.6., 5.2.1.35.7. and 5.2.1.35.9. are operational.	Pass Fail	（追加）		
5.1.4.5.2. ～ 5.1.4.6.1.	（略）		5.1.4.5.2. ～ 5.1.4.6.1.	（略）	
5.1.4.6.1.1.	（略）	Pass Fail	5.1.4.6.2.	（略）	Pass Fail
5.1.4.6.1.2.	（略）	Pass Fail	5.1.4.6.3.	（略）	Pass Fail
5.1.4.6.2.	ローラーブレーキテスターを使用する電気式トランスミッション制動システムの基準制動力は、以下の要件に従って定めるものとする。 Reference braking forces for an electrical transmission braking system using a roller brake tester shall be defined according to the following requirements.		（追加）		

新			旧		
5.1.4.6.2.1.	ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。車両メーカーは、それらの値の表示方法を説明するとともに、この情報を上記5.1.4.5.1項に従って利用可能にするものとする。 It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.). The vehicle manufacturer shall describe how to display those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.5.1. above.	Pass Fail	（追加）		
5.1.4.6.2.2.	ゼロからタイプ0条件下の発生制動力に相当する値までのブレーキ要求値に対し、各アクスルについて基準制動力を確定するものとする。型式認可申請者は、それらの基準制動力を指定するものとする。これらのデータは、車両メーカーが上記5.1.4.5.1項に従って用意するものとする。 Reference braking forces are to be determined for each axle for a brake demand value from zero to a value corresponding to a braking force generated under Type-0 conditions. The applicant for type approval shall nominate these reference braking forces. These data shall be made available by the vehicle manufacturer, according to paragraph 5.1.4.5.1. above.	Pass Fail	（追加）		
5.1.4.6.2.3.	基準制動力は、本規則の附則4で定められた制動率と同一の制動率（カテゴリーM2、M3、N2およびN3の車両の場合は50%）を当該車両が発生させることができるように申告されるものとする。この要件は、負荷に関係なく各アクスルについて、申告されたブレーキ要求値の作動範囲内* における与えられたブレーキ要求値に対し、ローラー制動力の測定値が基準制動力を下回らないすべ	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	ての場合に適用される。 脚注記載： ＊ 定期技術検査においては、車両全体について定められた最低限度制動率の値は、国内または国際的使用過程要件を反映するために調整が必要な場合がある。 The reference braking forces shall be declared such that the vehicle is capable of generating a braking rate equivalent to that defined in Annex 4 of this Regulation for the relevant vehicle (50 per cent in the case of vehicles of Category M2, M3, N2, and N3) whenever the measured roller braking force, for each axle irrespective of load, is not less than the reference braking force for a given brake demand value within the declared operating brake demand value range*.				
5.1.4.7.～ 5.2.1.2.7.1 .	（略）		5.1.4.7. ～ 5.2.1.2.7.1 .	（略）	
5.2.1.2.7.2 .	常用制動力とトランスミッションが運転者の操作するエネルギー備蓄の使用だけに依存している場合には、下記 5.2.1.13 項に定める警報装置を備えているものとする。圧縮エア制動システムの場合、各常用制動回路の少なくとも 1 つのエアリザーバ内において、排水と排気のための装置を容易に手の届く適切な位置に取り付ける必要がある。 If the service braking force and transmission depend ... below. In case of compressed-air braking systems, in each service braking circuit in at least one of the air reservoirs a device for draining and exhausting is required in an adequate and easily accessible position;	Pass Fail	5.2.1.2.7.2 .	主制動装置及び伝達装置が、運転者が操作する蓄積エネルギーの使用のみにより作動する場合、少なくとも 2 つの完全に独立した蓄積エネルギーを有すること。各蓄積エネルギーは同様にそれぞれ独立した伝達装置を備えていること。各伝達装置は、制動によって車両の安定性を損なうことなく、二次制動装置の要件に適合できるよう選定した 2 つ以上の制動装置本体を作動させることができるものであること。さらに、それぞれの蓄積エネルギーは下記 5.2.1.13 項に定義した警報装置を備えていること。主制動装置系にはそれぞれ、エアリザーバーのうち少なくとも 1 つの容易に手の届く適切な場所に、排水及び排気を行うための装置を取り付ける必要がある。 ⇒附則 4　エネルギーソース故障試験-2 結果参照 If the service braking force and transmission depend exclusively on the use, controlled by the driver, of an energy reserve, there shall be at least two completely independent energy reserves, each provided with its own transmission likewise independent; each of them may act on the brakes of only two or more wheels so selected as to be capable of ensuring by themselves the prescribed	

新			旧		
				degree of secondary braking without endangering the stability of the vehicle during braking; in addition, each of the aforesaid energy reserves shall be equipped with a warning device as defined in paragraph 5.2.1.13. below. In each service braking circuit in at least one of the air reservoirs a device for draining and exhausting is required in an adequate and easily accessible position; ⇒Refer to test result of Annex4	
5.2.1.2.7.3.～5.2.1.4.2.	（略）		5.2.1.2.7.3.～5.2.1.4.2.	（略）	
5.2.1.5.	運転者の筋肉エネルギー以外のエネルギー（油圧ポンプ、エアコンプレッサなど）の供給源（エネルギー供給源または電源のいずれか該当するもの）は 1 つでよいが、その供給源を構成する装置の駆動法はできるかぎり安全であるものとする。 Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one source of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that source is driven shall be as safe as practicable.	Pass Fail	5.2.1.5.	運転者の筋力以外のエネルギーにより作動する制動装置は、2 つ以上のエネルギーソース（油圧ポンプ、空気コンプレッサー等）を有しなくてもよい。ただし、エネルギーソースを構成する装置を駆動する手段は実用上可能な範囲で安全であること。 Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one source of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that source is driven shall be as safe as practicable.	Pass Fail
5.2.1.5.1.～5.2.1.5.3.	（略）		5.2.1.5.1.～5.2.1.5.3.	（略）	
5.2.1.5.4.	ただし、5.2.1.5.1 項および 5.2.1.5.2 項の規定に代わるものとして、電気式トランスミッション制動システムについては、5.2.1.5.4.1 項の要件を満たすとき、これらの要件を満たすものとみなされる。 However, as an alternative to the provisions of paragraphs 5.2.1.5.1. and 5.2.1.5.2., for an electrical transmission braking system these requirements are considered to be met if the requirements of paragraph 5.2.1.5.4.1. are satisfied.	Yes No	（追加）		
5.2.1.5.4.1	トランスミッションの単一故障が生じた後、常用制動シ	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
.	ステムコントロールの８回の作動後もなお、９回目の操作時において、少なくとも二次制動システムについて規定された性能を達成することが可能であるものとし、あるいは、蓄積エネルギーの使用を必要とする二次的性能が別のコントロールによって達成される場合には、８回のフル作動後もなお、９回目の操作時において、本規則の5.2.1.4項に規定の残余性能を達成することが可能であるものとする。各回のフル作動は、附則７、パートD、1.2.3.3項に規定されたとおりとする。 After any single transmission failure, it shall still be possible after eight actuations of the service braking system control, to achieve, at the ninth application, at least the performance prescribed for the secondary braking system or, where secondary performance requiring the use of stored energy is achieved by a separate control, it shall still be possible after eight full actuations to achieve, at the ninth application, the residual performance prescribed in paragraph 5.2.1.4. of this Regulation.				
5.2.1.6.～ 5.2.1.7.2.2 .	（略）		5.2.1.6.～ 5.2.1.7.2.2 .	（略）	
5.2.1.7.3.	車両の制動率* と運転者の制動要求の継続的な関連性を確保するために任意の時点で加えられる補正を申告するものとする。メーカーは、技術機関に対し、動作の限界を含む当該補正機能の説明とともに、この補正が車両、その乗員、または他の道路利用者の安全を損なわないよう確保するストラテジーを提示するものとする。 脚注記載： * 認可を付与する型式認可当局は、車両テスト手順を追加することによって常用制動システムをチェックする権利を有するものとする。当該機能の評価をテストレポートに記録するものとする。 Compensation provided, at any time, to ensure that the braking rate* of the vehicle remains	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	related to the driver’s braking demand, shall be declared. The manufacturer shall provide the Technical Service with a description of the compensation function(s), including the limits of operation, and the strategy that ensures this compensation does not compromise the safety of the vehicle, its occupants, or other road users. Footnote reads: * The Type Approval Authority, which is to grant approval, shall have the right to check the service braking system by additional vehicle test procedures. The assessment of the function shall be recorded in the test report.				
5.2.1.8.～ 5.2.1.8.1.	（略）		5.2.1.8.～ 5.2.1.8.1.	（略）	
5.2.1.8.1.1 . (a) (b) (a) (b)	任意のアクスルに関する横方向の制動圧（またはホイールブレーキ要求値）の差： 2m/s2 以上の車両減速度に対しては、公称値の 25%超 2m/s2 未満の減速度に対しては、2 m/s2 における公称値の 25% An individual compensating value on any axle of: > 25 per cent of the nominal value for vehicle decelerations > 2 m/s2; A value corresponding to 25 per cent of the nominal value at 2 m/s2 for decelerations below this rate.		5.2.1.8.1.1 . (a) (b) (a) (b)	車軸の左右の制動圧力の差 2m/s2 以上の車両減速度に対しては、公称値の 25%超 2m/s2 未満の減速度に対しては、2 m/s2 における公称値の 25% An individual compensating value on any axle of: > 25 per cent of the nominal value for vehicle decelerations > 2 m/s2; A value corresponding to 25 per cent of the nominal value at 2 m/s2 for decelerations below this rate.	
5.2.1.8.1.2 .～ 5.2.1.13.	（略）		5.2.1.8.1.2 .～ 5.2.1.13.	（略）	
5.2.1.13.1.	エネルギー備蓄から作動される常用ブレーキを備えた車両で、蓄積エネルギーを使用しないとこの制動システムだけで規定の二次制動性能が得られない場合には、利用可能エネルギーの表示（たとえば圧力ゲージ）に加えて警報装置を備えるものとする。この警報装置は、取り付けた時に、遅くとも、当該システムの一部における蓄積エネルギー（または該当時には蓄電装置の状態）が備蓄の再充填なしで、かつ車両の荷重条件に関係なく、以下に該当するレベルまで低下した時点において、光学信号を与えるか、または、電気式		5.2.1.13.1.	蓄積エネルギーを使用しなければ二次制動装置の性能要件に適合しない、エネルギー蓄積装置により作動する主制動装置を備えた車両は、圧力計の他に、制動装置内の蓄積エネルギーがシステム内の蓄積装置を再充填せずに、かつ、車両の負荷条件にかかわらず、（主制動装置の伝達装置における故障無しで、かつ、制動装置本体をできる限り正規に調節して）主制動装置の操作装置を 4 回フルストロークした後に 5 回目の作動において、規定された二次制動装置の要件を満足する値まで低下したとき光学式又は音響式信号を発する警報装置を備えるこ	

新			旧		
	トランスミッション制動システムの場合を除き、音響信号を与えるものとする。 (a) 電気式トランスミッション制動システム以外の制動システムについては、常用ブレーキコントロールの4回のフルストローク作動後、5回目の操作時に規定の二次制動性能を得ることが可能である。 (b) 電気式トランスミッション制動システムについては、規定の常用ブレーキ性能を達成できないか、あるいは常用ブレーキコントロールの4回の完全* 作動後もなお、5回目の操作時に少なくとも二次制動性能を得ることが可能である（いずれか最初に生じたもの）。 ただし、いずれについても、常用ブレーキトランスミッションに故障がなく、かつブレーキが可能な限り入念に調整されているものとする。 警報装置は直接かつ恒常的に回路に接続するものとする。5.2.1.29.1.1項に定める赤色警告信号を光学警告信号として用いるものとする。 エンジンの稼働中、または稼働サイクル（たとえば電動機によって推進される車両の場合）の過程では、この型式に関する認可テストの場合と同様、通常の動作条件下にあって、かつ制動システムに故障がないとき、エネルギー備蓄の充填に要する時間を除き、警報装置は各回の新たなエンジン始動／稼働サイクル（該当による）の後に信号を発しないものとする。 脚注記載： * フル作動とは、附則7、パートD、1.2.3.3項に従い、8.0秒または同項記載の時間Tの継続時間でコントロールを作動させることを指す。 ⇒附則4　警報装置の作動確認結果参照 Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reserve shall, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by means of this braking system without the use of the stored energy, be provided with a warning device, in addition to an indication of the available energy (e.g. a pressure gauge) where fitted, giving an optical or, except for an electrical transmission braking system, an acoustic signal at the latest when the stored energy (or the state of an electrical storage device, as relevant) in any part of the			と。警報装置は回路に直接、かつ、常時接続されていること。原動機が正常の作動状態で回転し、かつ、制動装置に故障がないときには、警報装置は、当該型式の認可試験における場合のように、原動機を始動してからエネルギー蓄積装置を充填するまでに要する間を除き警報を発しないものであること。5.2.1.29.1.1項に規定する赤色の警報信号を光学式警報信号として使用すること。 ⇒附則4　警報装置の作動確認結果参照 Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reservoir shall, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by means of this braking system without the use of the stored energy, be provided with a warning device, in addition to a pressure gauge, where fitted, giving an optical or acoustic signal when the stored energy, in any part of the system, falls to a value at which without re-charging of the reservoir and irrespective of the load conditions of the vehicle, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance (without faults in the service brake transmission and with the brakes adjusted as closely as possible). This warning device shall be directly and permanently connected to the circuit. When the engine is running under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in approval tests for this type, the warning device shall give no signal except during the time required for charging the energy reservoir(s) after start-up of the engine. The red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.1. shall be used as the optical warning signal. ⇒Refer to test result of Annex4 Actuation verification of warning device		

新			旧		
	system, falls to a level at which without re-charging of the reserve and irrespective of the load conditions of the vehicle: (a) For braking systems other than an electrical transmission braking system, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance; (b) For electrical transmission braking systems, the prescribed service brake performance cannot be achieved, or it is still possible to apply the service brake control a fifth time after four full* actuations and obtain at least the secondary braking performance, whichever occurs first, Without faults in the service brake transmission and with the brakes adjusted as closely as possible. This warning device shall be directly and permanently connected to the circuit. The red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.1. shall be used as the optical warning signal. When the engine is running, or during a run cycle (e.g., in case of a vehicle propelled by an electric motor), under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in approval tests for this type, the warning device shall give no signal except during the time required for charging the energy reserve(s) after each new engine start/run cycle, as relevant. Footnote reads: * A full actuation means the actuation of the control in accordance with Annex 7, Part D, ⇒Refer to test result of Annex4 Actuation verification of warning device				
5.2.1.13.1.1.	(略)		5.2.1.13.1.1.	(略)	
5.2.1.13.1.	さらに、電気式トランスミッション制動システムを装		5.2.1.13.1.	この音響式警報装置は、駐車制動装置が作動している	

新			旧		
2.	備した車両については、5.2.1.13.1 項(b)によって要求される赤色警告信号の作動後 60 秒以内、またはその赤色警告信号の作動後における常用ブレーキコントロールの最初の操作時（いずれか最初に生じた時点）に作動される音響信号が存在するものとする。 推進のために蓄電装置（複数の場合を含む）からのエネルギーに依存する車両は、赤色警告信号が作動するレベルまで蓄電装置内のエネルギーが低下する前に駆動用モーターへのエネルギーが停止される場合、この要件に適合するとみなされるものとする。 ⇒附則 4　警報装置の作動確認結果参照 In addition, for vehicles equipped with an electrical transmission braking system, there shall be an acoustic signal that is activated no later than 60 seconds after the activation of the red warning signal required by paragraph 5.2.1.13.1.(b) or on the first application of the service brake control after activation of that red warning signal, whichever occurs first. Vehicles which rely for their propulsion on energy from an electrical storage device or devices, shall be deemed to comply with this requirement if the energy to the traction motor(s) is stopped before the energy in the electrical storage device(s) has fallen to a level at which the red warning signal is activated. ⇒Refer to test result of Annex4 Actuation verification of warning device		2.	間、若しくは製作者の選択により自動変速機車で変速機が「P（駐車）」位置にあるときは、非作動にすることができる。 This acoustic device may be rendered inoperative while the handbrake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the "Park" position.	
5.2.1.13.1.3.	この音響式警報装置は、駐車制動装置が作動している間、若しくは製作者の選択により自動変速機車で変速機が「P（駐車）」位置にあるときは、非作動にすることができる。 This acoustic device may be rendered inoperative while the handbrake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the "Park" position.		（追加）		
5.2.1.13.2.	さらに、電気式トランスミッション制動システムを装	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	備した車両は、各蓄電装置に対する経時変化の影響を反映するインジケータを有するものとする。この要件は、エネルギー貯蔵装置（附則7、パートDにいうもの）の機能も有する駆動用バッテリーには適用しないものとする。 蓄電装置用の各インジケータは、UN規則No. 121に従った共通スペースを共有してもよい。いずれのインジケータも恒常的に視認可能である必要はない。ただし、イグニッション／始動スイッチが「ON」（RUN）位置にあるときは、手動要求に応答してただちに運転者にとって視認可能になるものとする。 それらのインジケータは、蓄電装置のメンテナンスが推奨されるレベルを上回る少なくとも4段階の経時変化レベルを示すものとする。この5番目のレベルは、5.2.1.35.6によって要求される警告信号の作動前に表示されるものとする。その表示よりも高い各段階のレベルは、蓄電装置の性能に対して均等に区分されるものとする。 In addition, any vehicle equipped with an electrical transmission braking system shall have an indicator reflecting the effect of ageing on each of the electrical storage devices. This requirement shall not apply to the traction battery that also has the function of an energy storage device (within the meaning of Annex 7, part D). The indicators for electrical storage devices may share a common space in accordance with UN Regulation No. 121. They need not be permanently visible; however, they shall be visible immediately to the driver in response to a manual demand at any time that the ignition/start switch is in the "on" (run) position. The indicator shall provide at least 4 different levels of ageing above the level at which a maintenance of the electrical storage device(s) is recommended. This 5th level shall be given before the warning signal required by 5.2.1.35.6. is activated. The different levels above this indication shall be evenly distributed with				

新			旧		
	respect to the performance of the electrical storage devices.				
5.2.1.14.～5.2.1.16.	（略）		5.2.1.14.～5.2.1.16.	（略）	
5.2.1.16.	空気圧／液圧／電気補助機器の場合には、その運転中に規定の減速値が達成できるように、また当該エネルギー供給源に損傷が生じても、その補助機器の運転によって制動システムへのエネルギーの各備蓄（すなわちリザーバ内部の備蓄、アキュムレータ、または蓄電装置*）が上記5.2.1.13項に示すレベルを下回ることがありえないような方法で、エネルギーを供給するものとする。 脚注記載：＊　5.2.1.27項による電子制御式制動システムは、本規則にいう蓄電装置を装備していないことを前提とする。 The pneumatic/hydraulic/electrical auxiliary equipment shall be supplied with energy in such a way that during its operation, the prescribed deceleration values can be reached and that, even in the event of damage to the source of energy, the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy (i.e. reserve within reservoir, accumulator, or electrical storage devices*) feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.1.13. above. Footnote reads: * It is understood that an Electronically controlled Braking System according to paragraph 5.2.1.27., is not equipped with an electrical storage device within the meaning of this regulation.	Pass Fail	5.2.1.16.	空圧式／液圧式外部装置は、その作動中に規定された減速度が得られ、かつ、エネルギーソースに故障が生じた場合であっても当該外部装置の作動により、制動装置に供給される蓄積エネルギーが上記5.2.1.13項に定めたレベルより低下しないことを確保した方法で、エネルギーが供給されなければならない。 The pneumatic/hydraulic auxiliary equipment shall be supplied with energy in such a way that during its operation, the prescribed deceleration values can be reached and that even in the event of damage to the source of energy the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.1.13. above.	Pass Fail
5.2.1.17.	（略）		5.2.1.17.	（略）	
5.2.1.18.	圧縮エア制動システムを装備したカテゴリー03または04のトレーラーを牽引することが許可された車両の場合、その制動システムは、以下の条件を満たすものとする： In the case of a vehicle authorized to tow a trailer of Categories 03 or 04, which is equipped with a compressed-air braking system, its braking		5.2.1.18.	車両区分03または04のトレーラを牽引することを許可された自動車の場合、その制動システムは以下の条件を満たすものとする： In the case of a power-driven vehicle authorized to tow a trailer of category 03 or 04, its braking systems shall satisfy the following conditions:	

新			旧		
	system shall satisfy the following conditions:				
5.2.1.18.1. ～ 5.2.1.26.2.3.	（略）		5.2.1.18.1. ～ 5.2.1.26.2.3.	（略）	
5.2.1.26.3.	非故障状態において車両の電気負荷に加えて駐車制動システムの作動のためのエネルギーの供給が十分できる場合に限り、補助機器は、駐車制動システムの電気トランスミッションよりエネルギーを引き出してもよい。また、エネルギー備蓄が常用制動システムによっても使用される場合には、5.2.1.27.7 項または電気式トランスミッション制動システムの場合は 5.2.1.35.12 項の要件をそれぞれ適用するものとする。 Auxiliary equipment may be supplied with energy from the electric transmission of the parking braking system provided that the supply of energy is sufficient to allow the actuation of the parking braking system in addition to the vehicle electrical load under non-fault conditions. In addition, where the energy reserve is also used by the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.1.27.7. or, in the case of electrical transmission braking systems, paragraph 5.2.1.35.12. respectively shall apply.	Pass Fail	5.2.1.26.3.	故障が発生していない状態において車両の電気負荷に加えて駐車制動装置の作動のためのエネルギーの供給が十分できる場合に限り、補助機器は、駐車制動装置の電気トランスミッションよりエネルギーを引き出してもよい。また、この蓄積エネルギーが主制動装置からも利用される場合は、5.2.1.27.7 項の要件を適用するものとする。 Auxiliary equipment may be supplied with energy from the electric transmission of the parking braking system provided that the supply of energy is sufficient to allow the actuation of the parking braking system in addition to the vehicle electrical load under non-fault conditions. In addition, where the energy reserve is also used by the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.1.27.7. shall apply.	Pass Fail
5.2.1.26.4. ～ 5.2.1.26.5.	（略）		5.2.1.26.4. ～ 5.2.1.26.5.	（略）	
5.2.1.27.	電子制御式制動システムに関する特別追加要件 Special additional requirements for Electronically controlled Braking Systems		5.2.1.27.	電気式制御伝達装置を備える主制動装置に関する特殊追加要件 Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission	
5.2.1.27.1. ～ 5.2.1.29.1.2.	（略）		5.2.1.27.1. ～ 5.2.1.29.1.2.	（略）	
5.2.1.29.1.3.	本項により要求される警告信号には、UN 規則 No. 121 に記載のブレーキシステム異常記号を使用するものとする。 The warning signals required by this paragraph	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	shall employ the brake system malfunction symbol listed in UN Regulation No. 121.				
5.2.1.29.2. ～ 5.2.1.29.4.3.	（略）		5.2.1.29.2. ～ 5.2.1.29.4.3.	（略）	
5.2.1.29.4.4.	蓄電装置（複数の場合を含む）を使用する電気式トランスミッション制動システムの場合には、環境条件（たとえば温度）および経時変化の影響にかかわらず、5.2.1.35.6 項および 5.2.1.35.7 項によって要求される警告信号が作動されるべき電気性能の値が順守されるよう確保するものとする。メーカーは、これがいかに達成されるかを技術機関が納得するように示すものとする。 In the case of an electrical transmission braking system employing an electrical storage device (or devices) it shall be ensured that the value of electrical performance at which the warning signal required by paragraph 5.2.1.35.6. and 5.2.1.35.7. is activated, is respected despite the effect of environmental conditions (e.g., temperature) and ageing. The manufacture shall show to the satisfaction of the Technical Service, how this is achieved.	Pass Fail	（追加）		
5.2.1.29.5. ～ 5.2.1.34.1.	（略）		5.2.1.29.5. ～ 5.2.1.34.1.	（略）	
5.2.1.35.	電気式トランスミッション制動システムを装備した動力駆動車両に関する特別追加要件 Special additional requirements for power-driven vehicles equipped with electrical transmission braking systems.		（追加）		
5.2.1.35.1.	常用ブレーキコントロールの作動によって二次制動性能を確保するために蓄電装置の状態が不十分である場合には、駐車制動システムの解除が防止されるものとする。ただし、別のコントロールによって二次制動性能が達成可能である場合には、常用制動システムが附則 4 の 2.4 項に定められた残余制動性能を与えることで十分であるものとする。	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	When the state of the electrical storage device(s) is insufficient to ensure secondary braking performance by the actuation of the service brake control the release of the parking braking system shall be prevented. However, in the case that secondary braking performance is achievable by a separate control, it shall be sufficient for the service braking system to provide residual braking performance as laid down in paragraph 2.4. of Annex 4.				
5.2.1.35.2.	駐車ブレーキが解除された状態で、常用制動システムは下記を満たすものとする： カテゴリーM2、M3、N2 および N3 の車両の場合には、イグニッション／始動スイッチが切られ、かつ／またはキーが抜かれた状態であれ、所定のタイプ 0 テストによって要求されるものと少なくとも同等の静的総制動力を発生することができる。5.1.3 項によるインターフェースを装備し、かつカテゴリー03 または 04 のトレーラーを牽引することが許可された動力駆動車両の場合、かかる車両は、トレーラーの常用制動システムに関する完全制御信号を与えるものとする。常用制動システムのエネルギートランスミッション内で十分なエネルギーが使えると解するべきものとする。 カテゴリーN1 の車両の場合、	Pass Fail	（追加）		
(a)	推進システムのオン／オフコントロールが「ON」（RUN）位置にある状態で、本規則、附則 4 の 2.1 項に規定された常用制動性能に関しタイプ 0 テストによって要求されるものと少なくとも同等の静的総制動力を発生する。				
(b)	推進システムのオン／オフコントロールが「OFF」または「LOCK」位置で切られ、かつ／またはイグニッションキーが抜かれた後の最初の 60 秒間に、3 回のブレーキ作動により、本規則、附則 4 の 2.1 項に規定された常用制動性能に関しタイプ 0 テストによって要求されるものと少なくとも同等の静的総制動力を発生するものとする。および				
(c)	上記の期間後、または 60 秒間の範囲内における 4 回目のブレーキ作動以降（いずれか最初に生じた時点による）、本規則、附則 4 の 2.2 項に規定された二次制動性能に関しタイプ 0 テストによって要求されるものと				

新			旧		
	少なくとも同等の静的総制動力を発生する。 常用制動システムのエネルギートランスミッション内で十分なエネルギーが使えると解するべきものとする。 With the parking brake released, the service braking system shall: In the case of vehicles of Categories M2, M3, N2, and N3, be able to generate a static total braking force at least equivalent to that required by the prescribed Type-0 test, even when the ignition/start switch has been switched off and/or the key has been removed. In the case of power-driven vehicles equipped with an interface according to paragraph 5.1.3 and authorized to tow trailers of category O3 or O4, such vehicles shall provide a full control signal for the service braking system of the trailer. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system. In the case of vehicles of Category N1, (a) With the propulsion system on/off control in the ''On'' (''Run'') position, generate a static total braking force at least equivalent to that required by the Type-0 test for service braking performance as prescribed in paragraph 2.1. of Annex 4 to this Regulation, (b) 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, three brake applications shall generate a static total braking force at least equivalent to that required by the Type-0 test for service braking performance as prescribed in paragraph 2.1. of Annex 4 to this Regulation, and (c) After the period mentioned above, or as from the fourth brake application within the 60 second period, whichever occurs first, generate a static				

新			旧		
	total braking force at least equivalent to that required by the Type-0 test for secondary braking performance as prescribed in paragraph 2.2. of Annex 4 to this Regulation. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system.				
5.2.1.35.3.	電気制御トランスミッションのみに供給する蓄電装置については、以下のテスト手順後に常用制動システムの全制御範囲が保証されるものとする。 このテストは、エネルギーレベルの公称値から開始し、蓄電装置に入力されていない状態で実施するものとする。制御トランスミッションの動作中に制動コントロールを少なくとも 20 分間解除したままにし、その後、各作動の間に 5.0 秒の解除時間を入れて常用ブレーキコントロールの 20 回のフル* 作動を実行するものとする。 この要件は、附則 7、パート D、1 項の要件からの逸脱と解釈されないものとする。 電気エネルギートランスミッションによる電気エネルギーの過度の消費を原因とする赤色警告信号の作動を回避するため、電気エネルギートランスミッションをオフ状態にしてもよい。 脚注記載： * フル作動とは、附則 7、パート D、1.2.3.3 項に従い、8.0 秒または同項記載の時間 T の継続時間でコントロールを作動させることを指す。 For an electrical storage device feeding only the electric control transmission, the full control range of the service braking system shall be guaranteed after the following test procedure. This test shall be carried out starting from the nominal value of the energy level and the electrical storage device not being fed. With the control transmission in operation, the braking control shall be kept released for at least 20 minutes before performing 20 full* application of the service brake control, with a released time of 5.0 seconds between each actuation.	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	This requirement shall not be construed as a departure from the requirements of Annex 7, Part D, paragraph 1. In order to avoid the activation of the red warning signal due to the excessive consumption of electrical energy of the electrical energy transmission, the electrical energy transmission may be switched off. Footnote reads: * A full actuation means the actuation of the control in accordance with Annex 7, Part D, paragraph 1.2.3.3. for a duration of 8.0 seconds or for a time T as described in that paragraph.				
5.2.1.35.4.	蓄電装置が制御およびエネルギートランスミッションのために電気エネルギーを供給している場合には、附則7、パートDの1.2.1項の要件を適用するものとする。 In the case that the electrical storage devices are providing electrical energy for the control and energy transmission, the requirements of paragraph 1.2.1. of Part D of Annex 7 shall apply.		（追加）		
5.2.1.35.5.	附則7、パートD、1.2項の要件に代わるものとして、制動システムの制御トランスミッションにのみ電力を供給する蓄電装置は以下の要件を満たしてもよい。 制御トランスミッションの機能または性能が影響を受ける値にまで蓄電装置内のエネルギーが低下した場合には、その制御トランスミッションに対して正常動作に必要な電力が電源から直接供給されるものとする。 電源には障害または故障がないと解するべきものとする。 この代替電源は、コントロールの作動時までに自動的に提供されるものとする。この代替電源が必要とされるレベルのエネルギー値を車両メーカーが技術機関に申告し、その電源移行が型式認可の時点で検証されるものとする。 さらに、5.2.1.29.1.1項に規定された赤色警告信号の使用により、この状態が運転者に知らされるものとする。	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	As an alternative to the requirements of Annex 7, Part D, paragraph 1.2., electrical storage devices that provide power only to the control transmission of the braking system may satisfy the following requirement. If the energy in an electrical storage device falls to a value at which the function or performance of a control transmission will be affected, the control transmission shall be provided with the power necessary for its correct operation directly from the electrical supply. It should be understood that there is no fault or failure of the electrical supply. This alternative power supply shall be provided automatically no later than on the actuation of the control. The energy value at which this alternative supply is required shall be declared by the vehicle manufacturer to the Technical Service and the transition verified at the time of type-approval. In addition, this condition shall be signalled to the driver by use of the red warning signal specified in paragraphs 5.2.1.29.1.1.				
5.2.1.35.6.	蓄電装置に対する経時変化の影響により、その性能が附則7、パートD、1.2.1項の要件を満たすのに不十分となる時点までに警告信号が表示されるものとする。 5.2.1.29.1.2項に記載の黄色警告信号を使用するものとする。 A warning signal shall be displayed no later than when the effect of ageing on the electrical storage device(s) is such that its performance is not sufficient to fulfil the requirements of Annex 7, Part D, paragraph 1.2.1. The yellow warning signal described in paragraph 5.2.1.29.1.2. shall be used.	Pass Fail	（追加）		
5.2.1.35.7.	蓄電装置の状態が附則7、パートD、1.2.1項に規定の制動性能を満たすのに不十分な時間が60秒を超える時点までに警告信号が表示されるものとする。 5.2.1.29.1.2項に記載の黄色警告信号を使用するもの	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	とする。 A warning signal shall be displayed no later than when the state of the electrical storage device(s) is insufficient for more than 60 seconds to fulfil the prescribed braking performance in Annex 7, Part D, paragraph 1.2.1. The yellow warning signal described in paragraph 5.2.1.29.1.2. shall be used.				
5.2.1.35.8.	トランスミッション用の蓄電装置のためのエネルギー管理システムが存在するものとする。 There shall be an energy management system for the electrical storage devices of the transmission.	Pass Fail	(追加)		
5.2.1.35.8.1.	そのエネルギー管理システムは、本規則の性能要件を満たす目的で所要電力を長時間にわたりブレーキトランスミッションに供給できる能力を判断するために蓄電装置を連続的に評価することができるとともに、適切な場合、本規則によって要求される警告信号を作動させることができるものとする。 始動／走行スイッチが ON (RUN) 位置に切り替えられた時点でその評価が完了していない場合には赤色警告信号を作動させるものとし、電気式トランスミッション制動システムの安全ステータスが確認されるまでその作動状態を維持するものとする。5.2.1.29.1.1 項に規定の赤色警告信号を使用してもよい。この要件は、蓄電装置および／またはエネルギー管理システムに対するメンテナンス作業（たとえば蓄電装置の交換／一時的切断、またはエネルギー管理システム自体の交換）の後も適用するものとする。 メンテナンス後を含め、エネルギー管理システムによる安全ステータスの判断方法を型式認可の時点でメーカーが説明するものとする。附則 18 による評価を含め、これらの要件への適合を技術機関が納得するように実証するものとする。 The energy management system shall be capable of continuously assessing the electrical storage devices, to determine their ability to deliver to	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	the brake transmission the needed power, over time, to fulfil the performance requirements of this Regulation and, where appropriate, of activating the warning signals required by this Regulation. If the assessment is not complete at the time that the start/run switch is moved to the on (run) position, a red warning signal shall be activated and shall remain active until the safe status of the electrical transmission braking system has been confirmed. The red warning signal prescribed in paragraph 5.2.1.29.1.1. may be used. This requirement shall apply even after a maintenance operation on the electrical storage device and/or the energy management system (e.g. the replacement/temporary disconnection of an electrical storage device, or the replacement of the energy management system itself). The method by which the energy management system determines the safe status, including after maintenance, shall be described by the manufacturer at the time of type approval. Compliance with these requirements shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service, including an assessment according to Annex 18.				
5.2.1.35.8.2.	本規則によって要求される警告信号が作動されるべき状態をエネルギー管理システムが正確に識別することを実証するものとする。 技術機関は、エネルギー管理システムが使用する個別変数が蓄電装置の性能と状態の両方に与える影響を考慮に入れるものとする。 技術機関は、メーカーから提出された証拠文書を精査するとともに各種の条件（たとえば温度変化）でエネルギー管理システムのテストを実行することにより、合理的に予見可能なすべての動作条件（たとえば異な	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	る環境条件）の下でエネルギー管理システムの精度が確保されることを検証するものとする。				
5.2.1.35.8.3. (a) (b)	5.2.1.35.8.2 項に記載の評価との関連において、メーカーは、附則 18、3 項によって要求される証拠文書の一部として以下の情報を提供するものとする： エネルギー管理システムに関する情報 i.　エネルギー管理システムについてそのアーキテクチャ、構成部品、および機能を説明した詳しい概要、 ii.　システムによる蓄電装置の監視方法についての説明。 iii.　蓄電装置の状態および性能を評価するために使用されるアルゴリズムおよび論理を具体的に示すエネルギー管理システムストラテジーに関する十分な情報。 iv.　蓄電装置の状態および性能の評価においてエネルギー管理システムが検討するすべての入力変数の一覧。 v.　警告信号が作動されるべき時点を正確に識別するエネルギー管理システムの能力に対して一覧中の各変数がどのような影響を及ぼすかを示す感度分析。 所定の検証テストに関して証拠文書には以下が含まれるものとする： i. 5.2.1.29.1.1 項および 5.2.1.29.1.2 項に記載の警告信号をトリガーする閾値、または基準。 ii. エネルギー管理システムの精度を評価する検証テストの結果。 iii.　温度またはバッテリーの経時変化など、各種の動作条件に関するデータ。 iv.　エネルギー管理システムの精度（例：温度、経時変化特性）に影響しうる境界条件の概要 v.　附則 18 の 3.4.4 項に対応するものとして、エネルギー管理システムまたはエネルギー管理システムへの入力チャンネルに故障が生じた場合のストラテジーに関する説明（制動機能に関係するとき）。 vi.　該当する場合、エネルギー管理システムを更新し、進行中のメンテナンスを確実に実施するための手順。 vii.　5.2.1.35.6 項および 5.2.1.35.7 項への適合を評	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	価する所定の検証テストを実行する際に考慮に入れるべき適切なテスト手順。 In the context of the assessment described in paragraph 5.2.1.35.8.2., the manufacturer shall provide the following information as part of the documentation required by Annex 18, paragraph 3: (a) Regarding the Energy Management System; i. A detailed overview of the energy management system, explaining its architecture, components, and functionality, ii. A description of how the system monitors electrical storage devices. iii. Sufficient information about the energy management system strategy to illustrate the algorithms and logic used to assess the state and the performance of electrical storage devices. iv. A list of all the input variables considered by the energy management system in assessing the state and the performance of the electrical storage devices. v. A sensitivity analysis showing how each of the listed variables affects the ability of the energy management system to accurately identify when a warning signal shall be activated. (b) Regarding the relevant verification testing the documentation shall include: i. The thresholds, or criteria, that trigger the warning signals described in paragraph 5.2.1.29.1.1. and paragraph 5.2.1.29.1.2. ii. Results of verification testing to assess the accuracy of the energy management system. iii. Data on different operating conditions, such as temperature or battery ageing. iv. An outline of the boundary conditions that could impact the accuracy of the energy management system (e.g., temperature, aging characteristics) v. In response to paragraph 3.4.4. of Annex 18, a description of the strategy in the event of a				

新			旧		
	failure of the energy management system, or of an input channel to the energy management system, when relevant to the braking functionality. vi. When applicable, the procedures for updating the energy management system and ensuring its ongoing maintenance. vii. The appropriate testing procedures to be taken into account when performing the relevant verification testing to assess compliance with paragraph 5.2.1.35.6. and paragraph 5.2.1.35.7.				
5.2.1.35.8.4.	エネルギー管理システム自体またはエネルギー管理システムの入力チャンネルの故障が生じ、それによりエネルギー貯蔵装置の状態の評価が妨げられる場合、その故障の検出時点（すなわち運転開始時とその後の各作動時）で赤色の視覚警告信号を聴覚信号と併せて作動させるものとする。音響信号の動作は一時的でもよいが、視覚警告は、当該故障が存続する限り作動状態を維持するものとする。5.2.1.29.1.1 項に規定の赤色警告信号を視覚警告のために使用してもよい。メーカーの故障ストラテジーが制動機能に影響を及ぼす場合には、5.2.1.35.8.3 項で要求される証拠文書に詳細を示すものとする。 上述の故障時であっても、エネルギー管理システムが引き続きエネルギー貯蔵装置の状況を評価することができる場合には、5.2.1.29.1.2 項に規定の黄色警告信号のみを使用することで十分である。 In the event of a failure of the energy management system or an input channel of the energy management system that prevents the assessment of the state of the energy storage device(s), a red visual warning signal, accompanied by an audible signal, shall be activated at the moment of the detection of the failure (i.e. a first time in operation then at each start-up thereafter). The operation of the acoustic signal may be temporary, but the visual warning must remain active as long as the failure persists. The red warning signal prescribed in paragraph 5.2.1.29.1.1 may be used for visual	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	alert. If the manufacturer's failure strategy affects braking functionality, details shall be given in the documentation required in paragraph 5.2.1.35.8.3. Even in the event of the failure described above, if the energy management system is still able to assess the status of the energy storage device(s), it is sufficient to use only the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.2.				
5.2.1.35.9.	電気式トランスミッションによって要求される電力の供給を当該電源によって充足できない場合には、その発現／検出から5.0秒以内に運転者に対する電力警告（Pw）を作動させるものとする。5.2.1.29.1.2項に規定の黄色警告信号を使用してもよい。 本規則の附則18で要求される文書パッケージの一部として、警告レベルPwをトリガーするシステムの機能を車両メーカーが技術機関に説明するものとする。 In the case that the supply of power requested by the electrical transmission cannot be met by the electrical supply, a power warning (Pw) to the driver shall be activated no later than 5.0 s after the appearance/detection. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.2. may be used. The functionality of the system triggering the warning level Pw shall be described by the vehicle manufacturer as part of the documentation package required in Annex 18 of this Regulation to the Technical Service.	Pass Fail	（追加）		
5.2.1.35.10.	制動システムと同じ蓄電装置から補助機器に電力が供給される場合、およびこの蓄電装置にエネルギーを供給している電源（エネルギー供給源が装備されていればそれを含む）が故障した場合には、本規則の5.2.1.13.1項(b)に記載の限界レベルに達する前に、 ・　その補助機器を供給オフにするものとし、かつ／または ・　車両を自動的に静止状態にするものとする。 いずれの場合も、別の安全関連UN規則の性能要件の適	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	用を受け、それを満たすことが要求される補助機器の動作に影響を及ぼさないものとする。 車載電源を装備した車両（たとえばエネルギー貯蔵装置の機能を有する駆動用バッテリー搭載の電気自動車）の場合には、本規則の5.2.1.13.1項(b)に記載の限界レベルに達する前に、またはその駆動用バッテリーによる制動システムへの電力供給を妨げる故障の発生後に、本項によって要求される軽減も適用するものとする。 In case auxiliary equipment is supplied from the same electrical storage device(s) as the braking system, and in the event of a failure of the electrical supply (including the energy source, if fitted) that is providing energy to this electrical storage device(s) the ・ Auxiliary equipment shall be switched off, and/or ・ The vehicle shall be automatically brought to standstill, before the critical level referred to in paragraph 5.2.1.13.1. (b) of this Regulation is reached. In either case, the operation of auxiliary equipment required to satisfy subject to the performance requirements of another safety related UN regulation shall not be affected. In the case of a vehicle that is not equipped with an onboard electrical supply (e.g. an electric vehicle with a traction battery having the function of an energy storage device) the mitigation required by this paragraph shall also be applied before the critical level referred to in paragraph 5.2.1.13.1. (b) of this Regulation is reached, or following a failure that would prevent the traction battery from providing power to the braking system.				
5.2.1.35.11.	少なくとも2つの独立した制動回路によって二次制動性能を達成できることがもはや確保されなくなった時点で、5.2.1.29.1.1項に規定の赤色警告信号を作動させるものとする。ただし、それらの回路の少なくとも1	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	つは常用制動システムの一部であるものとする。 The red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.1.1. shall be activated when it is not anymore ensured that secondary braking performance can be achieved by at least two independent braking circuits; at least one of those circuits shall be part of the service braking system.				
5.2.1.35.12. .	当該電源は、蓄電装置の状態が引き続き規定の常用制動性能を満たすのに十分であるよう確保することができるものとする。 加えて、制動システムと同じ電源（エネルギー供給源が装備されていればそれを含む）から補助機器に供給される場合には、すべての補助機器が動作中であっても、上記の要件が満たされるものとする。複数の補助機器を同時に動作させることができない（たとえば空調システムが暖房と冷房の両方を同時に提供できない）場合には、電力消費が最大のシステム、機能、または構成部品を評価の過程で検討対象とするものとする。メーカーは、補助機器の合計電力要求を申告するとともに、いずれかの補助機器の除外を正当化するための根拠を提示するものとする。 このことは、本規則の附則7、パートD、セクション2に定める要件に従って評価されるものとする。 内燃エンジンを動力源とする車両であって、かつ電源を維持するための被駆動式電気エネルギー供給源（たとえばオルタネータ）を有する場合には、エンジンが最大出力回転数の80%以下の回転数で稼働している状態で本項への適合を評価してもよい。 5.1.3項によるインターフェースを装備し、かつカテゴリー03または04のトレーラーを牽引することが許可された動力駆動車両の場合、当該トレーラーの消費エネルギーが蓄電装置によって供給されるときは、400 Wの負荷により、その消費量を考慮に入れるものとする。 The electrical supply shall be able to ensure that the state of the electrical storage device(s) remains sufficient to fulfil the prescribed service braking performance. Additionally, in case the auxiliary equipment is supplied from the same electrical supply	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	(including the energy source, if fitted) as the braking system, the requirement above shall be fulfilled even when all the auxiliary equipment is functioning. Where two or more auxiliary equipment cannot operate simultaneously (e.g. the climate control system cannot provide both heating and cooling at the same time), only the highest power consuming system, function, or component, shall be considered during the assessment. The manufacturer shall declare the total power demand of the auxiliary equipment and provide evidence to justify the exclusion of any auxiliary equipment. This shall be assessed in accordance with the requirements set out in Annex 7, part D, section 2 of this regulation. In the case of a vehicle that is powered by an internal combustion engine, and which has a driven electrical energy source (e.g. an alternator), to maintain the electrical supply, compliance with this paragraph may be assessed with the engine running at a speed not greater than 80 per cent of the maximum power speed. In the case of power-driven vehicles equipped with an interface according to paragraph 5.1.3. and authorized to tow a trailer of Category O3 or O4 the energy consumption of the trailer shall be taken into account by a load of 400W if this consumption is provided by the electrical storage device(s).				
5.2.1.35.13.	本規則で扱うシステムの機能および性能に影響を及ぼす電気式トランスミッション内部の故障* は、それぞれ5.2.1.29.1.1項および5.2.1.29.1.2項に規定された赤色または黄色警告信号（該当するもの）によって運転者に知らされるものとする。 所定の常用制動性能に達することができない場合（赤色警告信号）には、導電性の喪失（例：遮断、断線）から生じた故障が発生直後に運転者に信号伝達され、常用制動コントロールを操作することによって、所定の二次制動性能が達せられるものとする。ただし、申	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	告された二次制動システムが別のコントロールを使用し、その性能を達成できる場合には、常用制動システムが附則4の2.4項に定められた残余制動性能を与えることで十分であるものとする。 脚注記載：＊　統一テスト手順が同意されるまでの期間、メーカーは、電気式トランスミッション内部の潜在的故障とその影響に関する分析を技術機関に提供するものとする。この情報については、技術機関と車両メーカーの間で協議し、合意するものとする。 A failure within the electric transmission,* that affects the function and performance of systems addressed in this Regulation shall be indicated to the driver by the red or yellow warning signal specified in paragraphs 5.2.1.29.1.1. and 5.2.1.29.1.2., respectively, as appropriate. When the prescribed service braking performance can no longer be achieved (red warning signal), failures resulting from a loss of electrical continuity (e.g. breakage, disconnection) shall be signalled to the driver as soon as they occur, and the prescribed secondary braking performance shall be fulfilled by operating the service braking control. However, in the case that the declared secondary braking system utilises a separate control, and that performance can be achieved, it shall be sufficient for the service braking system to provide residual braking performance as laid down in paragraph 2.4. of Annex 4. Footnote reads: * Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturer shall provide the Technical Service with an analysis of potential failures within the electrical transmission and their effects. This information shall be subject to discussion and agreement between the Technical Service and the vehicle manufacturer.				
5.2.1.35.14.	エネルギーサプライを除く電気制御トランスミッション内に単一の一時的な（40 ms未満）故障が生じた場合（例：信号の不伝達やデータの誤り）、常用制動の性能	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	に著しい影響が及ばないものとする。 In the case of a single temporary failure (< 40 ms) within the electric control transmission, excluding its energy supply, (e.g. non-transmitted signal or data error) there shall be no distinguishable effect on the service braking performance.				
5.2.1.35.15. .	電気制御ラインを介してトレーラーに電気的に接続された動力駆動車両の場合、下記5.2.2.16項に規定されたとおり、そのトレーラーによりトレーラー上の常用制動システムの一部における蓄積エネルギーが警告レベルを下回ったという故障情報が出されたときは必ず運転者に明確な警告を与えるものとする。下記5.2.2.15.2.1項に規定されたとおり、エネルギー備蓄を除き、そのトレーラーの電気制御トランスミッション内部の連続的故障（>40 ms）によってそのトレーラーに関する規定の常用制動性能の達成が妨げられたときにも同様の警告が与えられるものとする。この目的には5.2.1.29.2.1項に規定の赤色警告信号を使用するものとする。 In the case of a power-driven vehicle, electrically connected to a trailer via an electric control line, a clear warning shall be provided to the driver whenever the trailer provides the failure information that the stored energy in any part of the service braking system on the trailer falls below the warning level, as specified in paragraph 5.2.2.16. below. A similar warning shall also be provided when a continuous failure (> 40 ms) within the electric control transmission of the trailer, excluding its energy reserve, precludes achievement of the prescribed service braking performance of the trailer, as specified in paragraph 5.2.2.15.2.1. below. The red warning signal specified in paragraph 5.2.1.29.2.1. shall be used for this purpose.	Pass Fail	（追加）		
5.2.1.35.16. .	5.1.3.1.2項または5.1.3.1.3項による電気制御ラインを装備した牽引車両における常用制動システムの電気制御トランスミッション内に故障が生じた場合には、	Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	トレーラーのブレーキのフル作動が引き続き確保されるものとする。 In the case of a failure in the electric control transmission of the service braking system of a towing vehicle equipped with an electric control line according to paragraph 5.1.3.1.2. or 5.1.3.1.3., the full actuation of the brakes of the trailer shall remain ensured.				
5.2.1.35.17.	補助機器が電気トランスミッションからエネルギーの供給を受けている場合には、下記の要件を満たすものとする。 If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric transmission, the following requirements shall be fulfilled.	Pass Fail	(追加)		
5.2.1.35.17.1.	車両の走行中、エネルギー供給源または電源内に故障が生じた場合には、蓄電装置内のエネルギーが5.2.1.13.1項(b)に定められたブレーキ性能要件を満たすのに十分であるものとする。 その電源がトランスミッションの１つの回路用の蓄電装置としての役割も有する場合には、規定の二次ブレーキ性能を達成するために必要な電力を供給する別の回路の蓄電装置の能力に対し、その電源の故障が影響を与えないものとする。 In the event of a failure in the energy source or electrical supply, whilst the vehicle is in motion, the energy in the electrical storage device(s) shall be sufficient to satisfy the brake performance requirements defined in paragraph 5.2.1.13.1. (b). Where that electrical supply also has a role as an electrical storage device for one circuit of the transmission, a failure of that supply shall not affect ability of the electrical storage device of another circuit to provide the power necessary to achieve the prescribed secondary brake performance.	Pass Fail	(追加)		
5.2.1.35.17.2.	車両の停止中、かつ駐車制動システムを作動させた状態で、エネルギー供給源または電源に故障が生じた場合には、蓄電装置内のエネルギーは、ブレーキ操作時	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	であってもライトを作動させるのに十分であるものとする。 In the event of a failure in the energy source or electrical supply, whilst the vehicle is stationary and the parking braking system applied, the energy in the electrical storage device(s) shall be sufficient to actuate the lights even when the brakes are applied.				
5.2.1.35.18.	低エネルギー緊急時機能 Low Energy Emergency Function		(追加)		
5.2.1.35.18.1.	5.2.1.13.1.2 項によって要求される音響警告信号の作動から 60 秒以内に自動機能が働き、速度が 20 km/h を超えることがありえないように車両の速度を徐々に低下させるものとする。車両の静止後、その動き出しが防止されるものとし、かつ駐車ブレーキをかけることが可能とされるのに十分な利用可能電力が存在するものとする。さらに、カテゴリーN2、N3、M2、M3 の車両については、必要な場合、車両に携行／装備された工具および／または補助装置の使用により、駐車制動システムを解除することが可能であるものとする。 Within 60 seconds of the activation of the acoustic warning signal required by paragraph 5.2.1.13.1.2., there shall be an automatic function to progressively reduce the vehicle’s speed such that it cannot exceed 20 km/h. Once the vehicle has come to a standstill, it shall be prevented from rolling away and there shall be sufficient electrical power available for it to be possible to apply the parking brake. Furthermore, for vehicles of categories of N2, N3, M2, M3, it shall be possible to release the parking braking system, if necessary, by the use of tools and/or an auxiliary device carried/fitted on the vehicle.	Pass Fail	(追加)		
5.2.2.～ 5.3.3.	(略)		5.2.2.～ 5.3.3.	(略)	

附則 4　制動試験及び制動装置の性能（積載トラック･バス）

附則 4　制動試験及び制動装置の性能（積載トラック･バス）

新

Annex4 Braking tests and performance of braking systems (Laden vehicle)

1.～1.4. (略)

1.4.2. 常温時制動試験/Type-0 test with engine disconnected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

1.4.3. 常温時高速制動試験/Type-0 test with engine connected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

◎5.2.1.14.～2.2. (略)

◎5.2.1.13.及び5.2.1.29. 警報装置の作動確認 試験日 Date：
Actuation verification of warning device
警報装置/Warning device

光学式/Optical signal		音響式/Acoustic signal
取付位置 Position	色 Color	音量 Volume

作動/Actuation

IG ON(Initial check)	

旧

Annex4 Braking tests and performance of braking systems (Laden vehicle)

1.～1.4. (略)

1.4.2. 常温時制動試験/Type-0 test with engine disconnected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

1.4.3. 常温時高速制動試験/Type-0 test with engine connected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

◎5.2.1.14.～2.2. (略)

◎5.2.1.13.及び5.2.1.29. 警報装置の作動確認 試験日 Date：
Actuation verification of warning device
警報装置/Warning device

光学式/Optical signal		音響式/Acoustic signal
取付位置 Position	色 Color	音量 Volume

作動/Actuation

IG ON(Initial check)	

新

故障時/A specified failure	
IG OFF→ON(Remain displayed)	
点灯(点滅しない)/Constant (not flashing)	
5.2.1.13.1項(b)による赤色警告信号の作動後の音響信号作動 Activation of an acoustic signal after activation of a red warning signal according to 5.2.1.13.1(b)	

2.3 (略)

附則4　制動試験及び制動装置の性能（非積載トラック・バス）
Annex4 Braking tests and performance of braking systems (Laden vehicle)

1.～1.4. (略)

1.4.2. 常温時制動試験/Type-0 test with engine disconnected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

1.4.3. 常温時高速制動試験/Type-0 test with engine connected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

旧

故障時/A specified failure	
IG OFF→ON(Remain displayed)	
点灯(点滅しない)/Constant (not flashing)	
(追加)	

2.3 (略)

附則4　制動試験及び制動装置の性能（非積載トラック・バス）
Annex4 Braking tests and performance of braking systems (Laden vehicle)

1.～1.4. (略)

1.4.2. 常温時制動試験/Type-0 test with engine disconnected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

1.4.3. 常温時高速制動試験/Type-0 test with engine connected 試験日 Date：

指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance [m]	MFDD [m/s²]	操作力 Applied force [N]	車両挙動 Behavior	ブレーキ温度 Brake temperature [℃]

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>2.～附則 7（略）

附則 8
Annex8
ばね制動システムを装備した圧縮エア制動システムの固有の条件に関する規定
Provisions relating to specific conditions for compressed-air braking systems fitted with spring braking systems.
2.～試験成績（略）

附則 9～17（略）

附則 18
Annex18
電子コントロールシステムの安全要素に適用する特別要件
Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control syste

<table>
<tr><td>試験期日
Test date</td><td></td><td>試験場所
Test site</td><td></td><td>試験担当者
Tested by</td><td></td></tr>
</table>
1.～3.（略）

附則 18 － 付録
Annex18 － Appendix

附則 18 モデル評価書
Model Annex 18 assessment report

Test レポート番号
TEST REPORT NO.　:

1.　識別
IDENTIFICATION

1.1.　車名
vehicle make　:

1.2.　型式
Type　:</td><td>2.～附則 7（略）

附則 8
Annex8
スプリングブレーキ装置に係る特殊条件に関する規定
Provisions relating to specific conditions for spring braking systems
2.～試験成績（略）

附則 9～17（略）

附則 18
Annex18
複合電子制御システムの安全性に関して適用する特殊要件
Special requirements to be applied to the safety aspects of complex electronic vehicle control systems

<table>
<tr><td>試験期日
Test date</td><td></td><td>試験場所
Test site</td><td></td><td>試験担当者
Tested by</td><td></td></tr>
</table>
1.～3.（略）

（追加）</td></tr>
</table>

新	旧
1.3. 車両に表示されている場合は型式識別の手段 Means of identification of type if marked on the vehicle : 1.4. 当該表示の位置 Location of that marking : 1.5. メーカーの名称及び所在地 Manufacturer's name and address : 1.6. 該当する場合、メーカーの代理人の名前及び住所 If applicable, name and address of manufacturer's representative : 1.7. メーカーの正式な文書パッケージ Manufacturer's formal documentation package 文書参照番号 Documentation reference No. : 初版日 Date of original issue : 最終更新日 Date of latest update : 2. 試験車両／システムの説明 TEST VEHICLE(S) / SYSTEM(S) DESCRIPTION 2.1. 概要 General description : 2.2. 制御ストラテジーを含む「システム」の機能の説明（附則18、3.2項） Description of the functions of "The System", including control strategies (Annex 18, paragraph 3.2.)	

新	旧
：	
2.2.1.　各変数がシステム挙動に及ぼす影響の説明を含む入力変数および検知変数のリストとその有効範囲（附則18、3.2.1項） List of input and sensed variables and their working range including a description the effect of the variable on system behaviour (Annex 18, paragraph 3.2.1.)	
：	
2.2.2.　出力変数のリストとその制御範囲（附則18、3.2.2項） List of output variables and their range of control (Annex 18, paragraph 3.2.2.)	
：	
2.2.2.1.　直接的な制御　： Directly controlled	
2.2.2.2.　他の車両システムを介した制御 Controlled via other vehicle systems	
：	
2.2.3.　機能動作境界（附則18、3.2.3項） Boundaries of functional operation (Annex 18, paragraph 3.2.3.)	
：	
2.3.　システムのレイアウトおよび概要図の説明（附則18、3.3項） Description System layout and schematics (Annex 18, paragraph 3.3.)	
：	
2.3.1.　構成部品の一覧（附則18、3.3.1項） Inventory of components (Annex 18, paragraph 3.3.1.)	
：	
2.3.2.　各ユニットの機能（附則18、3.3.2項） Functions of the units (Annex 18, paragraph 3.3.2.)	

新	旧
：	
2.3.3.　相互接続（附則18、3.3.3項） Interconnections (Annex 18, paragraph 3.3.3.)	
：	
2.3.4.　信号の流れおよび優先順位（附則18、3.3.4項） Signal flow and priorities (Annex 18, paragraph 3.3.4.)	
：	
2.3.5.　ユニットの識別（ハードウェアおよびソフトウェア）（附則18、3.3.5項） Identification of units (hardware & software) (Annex 18, paragraph 3.3.5.)	
：	
3.　メーカーの安全性コンセプト MANUFACTURER'S SAFETY CONCEPT	
3.1.　メーカーの宣言 Manufacturer's declaration メーカーである　　は、「システム」の目的達成のために選択したストラテジーが、非故障条件下で、車両の安全な作動を損なわないことを確約する。 The manufacturer(s)　　affirm(s) that the strategy chosen to achieve "The System", objectives will not, under non-fault conditions, prejudice the safe operation of the vehicle.	
3.2.　故障状態における「システム」に組み込まれた設計規定の説明（附則18、3.4.3項） Explanation of design provisions built into "The System" under fault conditions (Annex 18, paragraph 3.4.3.)	
：	

新	旧
3.3. 個別の故障状態における「システム」の挙動の書類化された分析結果（附則18、3.4.4.1項） Explanation of design provisions built into "The System" under fault conditions : 3.4. 個別の危険又は故障条件下における「システム」の挙動解析の文書 Documented analyses of the behaviour of "The System" under individual fault conditions (Annex 18, paragraph 3.4.4.1.): : 3.4.1 監視対象のパラメータ Parameters monitored : 3.4.2. 生成される警告信号 Warning signals generated : 3.5. 環境条件について実施している措置の説明（附則18、3.4.4.2項） Description of the measures in place for environmental conditions (Annex 18, paragraph 3.4.4.2.) : 3.6. 「システム」の定期技術検査に関する規定（附則18、3.1項） システムの動作状態を確認できる方法の説明 Provisions for the periodic technical inspection of "The System" (Annex 18, paragraph 3.1.) Description of the method by which the operational status of the system can be checked : 4.3. 試験実施日 Date of test : 4.4. 国連協定規則第79号第_ _ _改訂版の最新改訂である補足第_ _ _改訂版に従って本試験を実施し、結果を報告した。 This test has been carried out and the results reported in accordance	

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>with _ _ _ to UN Regulation No. 79 as last amended by the _ _ _ series of amendments.

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

署名
Signed：

日付
Date：

4.5. 所見
Comments</td><td></td></tr>
<tr><td>TRIAS 12-R013H-04
乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）
1.～3.（略）
別表（略）
付表 1
Attachment1
乗用車の制動装置の試験記録及び成績
Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form
1.～6.(略)
7. 試験成績
Test result
<table><tr><th></th><th>本則
Regulation</th><th>判定
Judgment</th></tr><tr><td>5.～
5.1.4.1.</td><td>(略)</td><td></td></tr><tr><td>5.1.4.2
.</td><td>制動装置は、回転路面又はローラー式ブレーキテスタ上での静的条件下で最大制動力が発生できるものであること。

It shall be possible to generate maximum braking forces under static conditions on a rolling road or roller brake tester.</td><td>Pass Fail</td></tr></table></td><td>TRIAS 12-R013H-03
乗用車の制動装置試験（協定規則第 13H 号）
1.～3.（略）
別表（略）
付表 1
Attachment1
乗用車の制動装置の試験記録及び成績
Passenger cars with regard to braking Test Data Record Form
1.～6.(略)
7. 試験成績
Test result
<table><tr><th></th><th>本則
Regulation</th><th>判定
Judgment</th></tr><tr><td>5.～
5.1.4.1</td><td>(略)</td><td></td></tr><tr><td>5.1.4.3
.</td><td>制動装置は、回転路面又はローラー式ブレーキテスタ上での静的条件下で最大制動力が発生できるものであること。
It shall be possible to generate maximum braking forces under static conditions on a rolling road or roller brake tester.</td><td>Pass Fail</td></tr></table></td></tr>
</table>

新			旧		
5.1.4.3 .	制動システムに関するデータ Data for braking systems		(追加)		
5.1.4.3.1.	機能及び効率テストに関する電気式トランスミッション制動システムのデータは、車両の目に見える場所に消えないように明記するか、または別の手法（例：ハンドブック、電子データ記録）で自由に入手できるようにするものとする。 The data of the electrical transmission braking system for the functional and efficiency test shall be specified at the vehicle in a visible position in indelible form or made freely available in another way (e.g. handbook, electronic data record).	Pass Fail	(追加)		
5.1.4.3.2.	電気式トランスミッション制動システムを装備した動力駆動車両について、車両メーカーは、型式認可の時点で、5.2.24.6 項、5.2.24.7 項および 5.2.24.9 項に規定された警告信号をトリガーする検出手段が動作中であるか確認するための手順を説明するものとする。 For power-driven vehicle equipped with an electrical transmission braking system the vehicle manufacturer shall describe, at the time of type approval, the procedure by which it can be checked that the detection means triggering the warning signals specified in paragraphs 5.2.24.6., 5.2.24.7. and 5.2.24.9. are operational.	Pass Fail	(追加)		
5.1.4.4.	基準制動力 Reference braking forces		(追加)		
5.1.4.4.1.	ローラーブレーキテスターを使用する電気式トランスミッション制動システムの基準制動力は、以下の要件に従って定めるものとする。 Reference braking forces for an electrical transmission braking system using a roller brake tester shall be defined according to the following requirements.		(追加)		

新			旧		
5.1.4.4.1.1.	ブレーキ要求値とローラーブレーキテスターによる制動力測定値の関係を評価することが可能であるものとする。ローラーブレーキテストの過程で車両にブレーキ要求値が表示され、かつ運転席から容易に読み取れるものとする（たとえばメニューシステム、自動デマンドなどの使用）。車両メーカーは、それらの値の表示方法を説明するとともに、この情報を上記5.1.4.3.1項に従って利用可能にするものとする。 It shall be possible to evaluate the relationship between the brake demand value(s) and the measured braking force on a roller brake tester. The brake demand value(s) shall be displayed on the vehicle and easily readable from the driver's seat during the roller brake test (e.g., using a menu system, automatic demand, etc.). The vehicle manufacturer shall describe how to display those values and make this information available according to paragraph 5.1.4.3.1. above.	Pass Fail	(追加)		
5.1.4.4.1.2.	ゼロからタイプ0条件下の発生制動力に相当する値までのブレーキ要求値に対し、各アクスルについて基準制動力を確定するものとする。型式認可申請者は、それらの基準制動力を指定するものとする。これらのデータは、車両メーカーが上記5.1.4.3項に従って用意するものとする。 Reference braking forces are to be determined for each axle for a brake demand value from zero to a value corresponding to a braking force generated under Type-0 conditions. The applicant for type approval shall nominate these reference braking forces. These data shall be made available by the vehicle manufacturer, according to paragraph 5.1.4.3. above.	Pass Fail	(追加)		
5.1.4.4.1.3.	基準制動力は、本規則の附則3で定められた制動率と同一の制動率を当該車両が発生させることができるように申告されるものとする。この要件は、負荷に関係なく各アクスルについて、申告されたブレーキ要求値の作動範囲内における与えられたブレーキ要求値に対し、ローラー制動力の測定値が基準制動力を下回らないすべての場合に適用される。	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	The reference braking forces shall be declared such that the vehicle is capable of generating a braking rate equivalent to that defined in Annex 3 of this Regulation for the relevant vehicle whenever the measured roller braking force, for each axle irrespective of load, is not less than the reference braking force for a given brake demand value within the declared operating brake demand value range.				
5.1.4.5.	ブレーキの制御を行う複合電子システムは、正しい動作状態を日常的かつ簡単に検証することが可能なものであること。この場合において、専用の情報が必要な場合にあっては自由に入手することができるものであること。 It shall be possible to verify, in a frequent and simple way, the correct operational status of those complex electronic systems which have control over braking. If special information is needed, this shall be made freely available.	Pass Fail	5.1.4.2.	ブレーキの制御を行う複合電子システムは、正しい動作状態を日常的かつ簡単に検証することが可能なものであること。この場合において、専用の情報が必要な場合にあっては自由に入手することができるものであること。 It shall be possible to verify, in a frequent and simple way, the correct operational status of those complex electronic systems which have control over braking. If special information is needed, this shall be made freely available.	Pass Fail
5.1.4.5.1.	本規則に規定する検証において、警告信号により動作状態を運転者に表示する場合にあっては、複合電子システムの電源投入時に警告信号を目視で確認することにより、正しい動作状態を検証することが可能なものであること。	付表8参照	5.1.4.2.1.	本規則に規定する検証において、警告信号により動作状態を運転者に表示する場合にあっては、複合電子システムの電源投入時に警告信号を目視で確認することにより、正しい動作状態を検証することが可能なものであること。	付表8参照
	Where the operational status is indicated to the driver by warning signals, as specified in this Regulation, it shall be possible at a periodic technical inspection to confirm the correct operational status by visual observation of the warning signals following a power-on.	See attachment 8		Where the operational status is indicated to the driver by warning signals, as specified in this Regulation, it shall be possible at a periodic technical inspection to confirm the correct operational status by visual observation of the warning signals following a power-on.	See attachment 8
5.1.4.5.2.	型式指定申請の際に、自動車製作者によって選択される当該検証手段に対して、動作の単純な不正改造を防止するための手段（警告信号など）は、機密扱いで概要説明されるものとする。その対案として、正しい動作状態を点検する二次的な手段が利用可能であれば、この保護要件は満たされるものとする。 At the time of type approval, the means implemented to protect against simple unauthorized modification of the operation to the verification means chosen by the manufacturer (e.g. warning signal) shall be		5.1.4.2.2.	型式指定申請の際に、自動車製作者によって選択される当該検証手段に対して、動作の単純な不正改造を防止するための手段（警告信号など）は、機密扱いで概要説明されるものとする。その対案として、正しい動作状態を点検する二次的な手段が利用可能であれば、この保護要件は満たされるものとする。 At the time of type approval, the means implemented to protect against simple unauthorized modification of the operation to the verification means chosen by the manufacturer (e.g. warning signal) shall be	

新			旧		
	confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status is available.			confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status is available.	
5.2.～ 5.2.3.	(略)		5.2.～ 5.2.3.	(略)	
5.2.4.	運転者の筋肉エネルギー以外のエネルギーを使用している、そのようなエネルギー（油圧ポンプ、エアコンプレッサなど）の供給源（エネルギー供給源または電源のいずれか該当するもの）は１つでよいが、その供給源を構成する装置の駆動法はできるかぎり安全であるものとする。 Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one supply (energy source or electrical supply, as relevant) of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that supply is driven shall be as safe as practicable.	Pass Fail	5.2.4.	運転者の筋力以外のエネルギーにより作動する制動装置は、２つ以上のエネルギーソース（油圧ポンプ、空気コンプレッサー等）を有しなくてもよい。ただし、エネルギーソースを構成する装置を駆動する手段は実用上可能な範囲で安全であること。 Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one source of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that source is driven shall be as safe as practicable.	Pass Fail
5.2.4.1～ 5.2.4.3.	(略)		5.2.4.1～ 5.2.4.3.	(略)	
5.2.4.4.	ただし、5.2.4.1 項および 5.2.4.2 項の規定に代わるものとして、電気式トランスミッション制動システムについては、5.2.4.4.1 項の要件を満たすとき、これらの要件を満たすものとみなされる。 However, as an alternative to the provisions of paragraphs 5.2.4.1. and 5.2.4.2., for an electrical transmission braking system these requirements are considered to be met if the requirements of paragraph 5.2.4.4.1. are satisfied.	Pass Fail	(追加)		
5.2.4.4.1.	トランスミッションの単一故障が生じた後、常用制動システムコントロールの８回のフル作動後もなお、９回目の操作時において、少なくとも二次制動システムについて規定された性能を達成することが可能であるものとする。各回のフル作動は、附則 4、パート B、1.2.3.3 項に規定されたとおりとする。 After any single transmission failure it shall still be possible after eight full actuations of the service braking system control, to achieve, at the	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	ninth application, at least the performance prescribed for the secondary braking system. Each full actuation shall be as specified in Annex 4 Part B paragraph 1.2.3.3.				
5.2.5.～ 5.2.7.1.	(略)		5.2.5.～ 5.2.7.1.	(略)	
5.2.7.2.	車両の制動率と運転者の制動要求の継続的な関連性を確保するために任意の時点で加えられる補正を申告するものとする。メーカーは、技術機関に対し、動作の限界を含む当該補正機能の説明とともに、この補正が車両、その乗員、または他の道路利用者の安全を損なわないよう確保するストラテジーを提示するものとする。 Compensation provided, at any time, to ensure that the braking rate of the vehicle remains related to the driver’s braking demand, shall be declared. The manufacturer shall provide the Technical Service with a description of the compensation function(s), including the limits of operation, and the strategy that ensures this compensation does not compromise the safety of the vehicle, its occupants, or other road users.	Pass Fail	(追加)		
5.2.8.～ 5.2.8.1.	(略)		5.2.8.～ 5.2.8.1.	(略)	
5.2.8.1.1.	任意のアクスルに関する横方向の制動圧（またはホイールブレーキ要求値）の差： (a) 車両の減速度が 2 m/s^{2}以上である場合、高値の25%、 (b) 減速度がこの比率より低い場合には、2 m/s^{2}での25%に相当する値。 A difference in transverse braking pressures, or wheel brake demand value, on any axlle of; (a) 25 per cent of the higher value for vehicle decelerations > 2m/s^2; (b) A value corresponding to 25 per cent at 2 m/s^2 for decelerations below this rate.	付表２ 参照 See attachment 2	5.2.8.1.1.	車軸の左右の制動圧力の差が： (a)2m/sec^{2}以上の車両減速度に対しては、高い方の制動圧力の 25%、 (b)2m/sec^{2}未満の減速度の場合、2m/sec^{2}における 25%相当。 A difference in transverse braking pressures on any axle: (a)Of 25 per cent of the higher value for vehicle decelerations > 2 m/sec^2, (b) A value corresponding to 25 per cent at 2 m/sec^2 for decelerations below this rate.	付表２ 参照 See attachment 2
5.2.8.1.2 ～ 5.2.14.	(略)		5.2.8.1.2. ～ 5.2.14.	(略)	

新				旧			
5.2.14.1	エネルギー備蓄から作動される常用ブレーキを備えた車両で、蓄積エネルギーを使用せずにこの制動システムだけで規定の二次制動性能が得られない場合には、利用可能エネルギーの表示（たとえば圧力ゲージ）に加えて警報装置を備えるものとする。この警報装置は、取り付けた時に、遅くとも、当該システムの一部における蓄積エネルギー（または該当時には蓄電装置の状態）が備蓄の再充填なしで、かつ車両の荷重条件に関係なく、以下に該当するレベルまで低下した時点において、光学信号を与えるか、または、電気式トランスミッション制動システムの場合を除き、音響信号を与えるものとする： (a)電気式トランスミッション制動システム以外の制動システムについては、常用ブレーキコントロールの４回のフルストローク作動後、５回目の操作時に規定の二次制動性能を得ることが可能である。 (b)電気式トランスミッション制動システムについては、規定の常用ブレーキ性能を達成できないか、あるいは常用ブレーキコントロールの４回の完全作動後もなお、５回目の操作時に少なくとも二次制動性能を得ることが可能である（いずれか最初に生じたもの）。 ただし、いずれについても、常用ブレーキトランスミッションに故障がなく、かつブレーキが可能な限り入念に調整されているものとする。 警報装置は直接かつ恒常的に回路に接続するものとする。5.2.21.1.1 項に定める赤色警告信号を光学警告信号として用いるものとする。 エンジンの稼働中、または稼働サイクル（たとえば電動機によって推進される車両の場合）の過程では、この型式に関する認可テストの場合と同様、通常の動作条件下にあって、かつ制動システムに故障がないとき、エネルギー備蓄の充填に要する時間を除き、警報装置は各回の新たなエンジン始動／稼働サイクル（該当による）の後に信号を発しないものとする。 Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reserve shall, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by	Pass Fail		5.2.14.1	蓄積エネルギーを使用しなければ二次制動装置の要件に適合しない主制動装置を備えた自動車は、光学式又は音響式信号を発する警報装置を備えること。警報装置作動後、システム内の蓄積装置を再充填せずに、かつ、自動車の負荷条件にかかわらず、（主制動装置の伝達装置故障無しで、かつ、制動装置本体をできる限り正規に調節して）主制動装置を４回フルストロークした後に５回目の作動で規定された二次制動装置の要件を満足すること。警報装置は回路に直接、かつ、常時接続されていること。原動機が正常の作動状態で回転し、かつ、制動装置に故障がないときには、警報装置は、原動機を始動してからエネルギー蓄積装置を充填するまでに要する間を除き警報を発しないものであること。5.2.21.1.1.項に規定する赤色警報信号を光学式警報信号として使用すること。 Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reservoir shall, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by means of this brake without the use of the stored energy, be provided with a warning device, giving an optical or acoustic signal when the stored energy, in any part of the system, falls to a value at which without re-charging of the reservoir and irrespective of the load conditions of the vehicle, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance (without faults in the service brake transmission device and with the brakes adjusted as closely as possible). This warning device shall be directly and permanently connected to the circuit. When the engine is running under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in type approval tests, the warning device shall give no signal except during the time required for charging the energyreservoir(s) after start-up of the engine. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1. below shall be used as the optical warning signal.	Pass Fail	

新			旧		
	means of this braking system without the use of the stored energy, be provided with a warning device, in addition to an indication of the available energy (e.g. a pressure gauge) where fitted, giving an optical or, except for an electrical transmission braking system, an acoustic signal at the latest when the stored energy (or the state of an electrical storage device, as relevant) in any part of the system, falls to a level at which without re-charging of the reserve and irrespective of the load conditions of the vehicle: (a) For braking systems other than an electrical transmission braking system, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance; (b) For electrical transmission braking systems, the prescribed service brake performance cannot be achieved, or it is still possible to apply the service brake control a fifth time after four full*/ actuations and obtain at least the secondary braking performance, whichever occurs first, Without faults in the service brake transmission and with the brakes adjusted as closely as possible. This warning device shall be directly and permanently connected to the circuit. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1. shall be used as the optical warning signal. When the engine is running, or during a run cycle (e.g., in case of a vehicle propelled by an electric motor), under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in approval tests for this type, the warning device shall give no signal except during the time required for charging the energy reserve(s) after each new engine start/run cycle, as relevant.				

新			旧		
5.2.14.3.	さらに、電気式トランスミッション制動システムを装備した車両については、5.2.14.1 項(b)によって要求される赤色警告信号の作動後 60 秒以内、またはその赤色警告信号の作動後における常用ブレーキコントロールの最初の操作時（いずれか最初に生じた時点）に作動される音響信号が存在するものとする。 推進のために蓄電装置（複数の場合を含む）からのエネルギーに依存する車両は、赤色警告信号が作動するレベルまで蓄電装置内のエネルギーが低下する前に駆動用モーターへのエネルギーが停止される場合、この要件に適合するとみなされるものとする。 In addition, for vehicles equipped with an electrical transmission braking system, there shall be an acoustic signal that is activated no later than 60 seconds after the activation of the red warning signal required by paragraph 5.2.14.1. (b) or on the first application of the service brake control after activation of that red warning signal, whichever occurs first. Vehicles which rely for their propulsion on energy from an electrical storage device or devices, shall be deemed to comply with this requirement if the energy to the traction motor(s) is stopped before the energy in the electrical storage device(s) has fallen to a level at which the red warning signal is activated.	Pass Fail	(追加)		
5.2.14.4.	音響式警報装置は、駐車制動装置が作動している間若しくは自動変速機付車で変速機が「P」位置にあるときは非作動にすることができる。 This acoustic device may be rendered inoperative while the parking brake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the "Park" position.	Yes No	5.2.14.3.	音響式警報装置は、駐車制動装置が作動している間若しくは自動変速機付車で変速機が「P」位置にあるときは非作動にすることができる。 This acoustic device may be rendered inoperative while the parking brake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the "Park" position.	Yes No
5.2.14.5.	さらに、電気式トランスミッション制動システムを装備した車両は、各蓄電装置に対する経時変化の影響を反映するインジケータを有するものとする。この要件は、エ	Pass Fail	(追加)		

新	旧
ネルギー貯蔵装置（附則4、パートBにいうもの）の機能も有する駆動用バッテリーには適用しないものとする。 蓄電装置用の各インジケータは、UN規則No. 121に従った共通スペースを共有してもよい。いずれのインジケータも恒常的に視認可能である必要はない。ただし、イグニッション／始動スイッチが「ON」（RUN）位置にあるときは、手動要求に応答してただちに運転者にとって視認可能になるものとする。 それらのインジケータは、蓄電装置のメンテナンスが推奨されるレベルを上回る少なくとも4段階の経時変化レベルを示すものとする。この5番目のレベルは、5.2.24.6によって要求される警告信号の作動前に表示されるものとする。その表示よりも高い各段階のレベルは、蓄電装置の性能に対して均等に区分されるものとする。 In addition, any vehicle equipped with an electrical transmission braking system shall have an indicator reflecting the effect of ageing on each of the electrical storage devices. This requirement shall not apply to a traction battery that also has the function of an energy storage device (within the meaning of Annex 4, part B). The indicators for electrical storage devices may share a common space in accordance with UN Regulation No. 121. They need not be permanently visible; however, they shall be visible immediately to the driver in response to a manual demand at any time that the ignition/start switch is in the "on" (run) position. The indicator shall provide at least four different levels of ageing above the level at which a maintenance of the electrical storage device(s) is recommended. This fifth level shall be given before the warning signal required by 5.2.24.6. is activated. The different levels above this indication shall be evenly distributed with respect	

新			旧		
	to the performance of the electrical storage devices.				
5.2.15.	(略)		5.2.15.	(略)	
5.2.16.	空気圧／液圧／電気補助機器の場合には、その運転中に規定の減速値が達成できるように、また当該エネルギー供給源に損傷が生じても、その補助機器の運転によって制動システムへのエネルギーの各備蓄（すなわちリザーバ内部の備蓄、アキュムレータ、または蓄電装置）が上記5.2.14項に示すレベルを下回ることがないような方法で、エネルギーを供給するものとする。 The pneumatic/hydraulic/electrical auxiliary equipment shall be supplied with energy in such a way that during its operation, the prescribed deceleration values can be reached and that, even in the event of damage to the source of energy, the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy (i.e. reserve within reservoir, accumulator, or electrical storage devices) feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.14. above.	Pass Fail	5.2.16.	空圧式/液圧式外部装置は、その作動中に規定された減速度が得られ、かつ、エネルギーソースに故障が生じた場合であっても当該外部装置の作動により、制動装置に供給される蓄積エネルギーが5.2.14.項に定めたレベルより低下しないことを確保した方法で、エネルギーが供給されなければならない。 The pneumatic/hydraulic auxiliary equipment shall be supplied with energy in such a way that during its operation the prescribed deceleration values can be reached and that even in the event of damage to the source of energy the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.14. above.	Pass Fail
5.2.17.～ 5.2.19.2.1 .	(略)		5.2.17.～ 5.2.19.2.1 .	(略)	
5.2.19.3.	故障が発生していない状態において車両の電気負荷に加えて駐車制動システムの作動のためのエネルギーの供給が十分できる場合に限り、補助機器は、駐車制動システムの電気トランスミッションよりエネルギーを引き出してもよい。また、エネルギー備蓄が常用制動システムによっても使用される場合には、5.2.20.6項または電気式トランスミッション制動システムの場合は5.2.24.12項の要件をそれぞれ適用するものとする。 Auxiliary equipment may be supplied with energy from the electric transmission of the parking braking system provided that the supply of energy is sufficient to allow the actuation of the parking braking system in addition to the vehicle electrical load under non-fault conditions. In	付表2 参照 See attachment 2	5.2.19.3.	外部装置は、駐車制動装置の作動に十分なエネルギーを供給でき、かつ車両の電気負荷が正常状態に保たれる場合に限り、駐車制動装置の電気式伝達装置からエネルギーの供給を受けることができる。更に、蓄積エネルギーが主制動装置により使用される場合にあっては、5.2.20.6.項の要件に適合するものでなければならない。 Auxiliary equipment may be supplied with energy from the electric transmission of the parking braking system provided that the supply of energy is sufficient to allow the actuation of the parking braking system in addition to the vehicle electrical load under non-fault conditions. In addition, where the energy reserve is also used by	付表2 参照 See attachment 2

新			旧		
	addition, where the energy reserve is also used by the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.20.6. or, in the case of electrical transmission braking systems, paragraph 5.2.24.12. respectively shall apply.			the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.20.6. below shall apply.	
5.2.19.4.	(略)		5.2.19.4.	(略)	
5.2.20.	電気式トランスミッション制動システムを除く電気制御トランスミッションを備えた常用制動システムに関する特別な追加要件 Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission except electrical transmission braking systems		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. ～ 5.2.21.1.2 .	(略)		5.2.20.1. ～ 5.2.21.1.2 .	(略)	
5.2.21.1.3 .	本項により要求される警告信号には、UN 規則 No. 121 に記載のブレーキシステム異常記号を使用するものとする。 The warning signals required by this paragraph shall employ the brake system malfunction symbol listed in UN Regulation No. 121.	Pass Fail	(追加)		
5.2.21.2. ～ 5.2.21.3.3 .	(略)		5.2.21.2. ～ 5.2.21.3.3 .	(略)	
5.2.21.3.4 .	蓄電装置（複数の場合を含む）を使用する電気式トランスミッション制動システムの場合には、環境条件（たとえば温度）および経時変化の影響にかかわらず、5.2.24.6 項および 5.2.24.7 項によって要求される警告信号が作動されるべき電気性能の値が順守されるよう確保するものとする。メーカーは、これがいかに達成されるかを技術機関が納得するように示すものとする。 In the case of an electrical transmission braking system employing an electrical storage device (or devices) it shall be ensured that the value of	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	electrical performance at which the warning signal required by paragraph 5.2.24.6. and 5.2.24.7. is activated, is respected despite the effect of environmental conditions (e.g., temperature) and ageing. The manufacture shall show to the satisfaction of the Technical Service, how this is achieved.				
5.2.21.4. ～ 5.2.23.2.	(略)		5.2.21.4. ～ 5.2.23.2.	(略)	
5.2.24.	電気式トランスミッション制動システムに関する特別な追加要件 Special additional requirements for electrical transmission braking systems.		(追加)		
5.2.24.1.	本規則、附則3の2.2項に定められた二次的性能を常用ブレーキコントロールの作動によって確保するために蓄電装置の状態が不十分である場合には、駐車制動システムの解除が防止されるものとする。 When the state of the electrical storage device(s) is insufficient to ensure the secondary performance as laid down in paragraph 2.2. of Annex3 to this Regulation by the actuation of the service brake control the release of the parking braking system shall be prevented.	Pass Fail	(追加)		
5.2.24.2.	駐車ブレーキが解除された状態で、常用制動システムは下記を満たすものとする： (a)推進システムのオン／オフコントロールが「ON」（RUN）位置にある状態で、本規則、附則3の2.1項に規定された常用制動性能に関しタイプ0テストによって要求されるものと少なくとも同等の静的総制動力を発生する。 (b)推進システムのオン／オフコントロールが「OFF」または「LOCK」位置で切られ、かつ／またはイグニッションキーが抜かれた後の最初の60秒間に、3回のブレーキ作動により、本規則、附則3の2.1項に規定された常用制動性能に関しタイプ0テストによって要求されるもの	Pass Fail	(追加)		

新				旧			
	と少なくとも同等の静的総制動力を発生するものとする。および (c)上記の期間後、または60秒間の範囲内における4回目のブレーキ作動以降（いずれか最初に生じた時点による）、本規則、附則3の2.2項に規定された二次制動性能に関しタイプ0テストによって要求されるものと少なくとも同等の静的総制動力を発生する。 常用制動システムのエネルギートランスミッション内で十分なエネルギーが使えると解するべきものとする。 With the parking brake released, the service braking system shall, (a) With the propulsion system on/off control in the ''On'' (''Run'') position, generate a static total braking force at least equivalent to that required by the Type 0 test for service braking performance as prescribed in paragraph 2.1. of Annex 3 to this Regulation, (b) 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, three brake applications shall generate a static total braking force at least equivalent to that required by the Type 0 test for service braking performance as prescribed in paragraph 2.1. of Annex 3 to this Regulation, and (c) After the period mentioned above, or as from the fourth brake application within the 60 second period, whichever occurs first, generate a static total braking force at least equivalent to that required by the Type 0 test for secondary braking performance as prescribed in paragraph 2.2. of Annex 3 to this Regulation.							

新			旧		
	It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system.				
5.2.24.3.	電気制御トランスミッションのみに供給する蓄電装置については、以下のテスト手順後に常用制動システムの全制御範囲が保証されるものとする。 このテストは、エネルギーレベルの公称値から開始し、蓄電装置に入力されていない状態で実施するものとする。制御トランスミッションの動作中に制動コントロールを少なくとも 20 分間解除したままにし、その後、各作動の間に 5.0 秒の解除時間を入れて常用ブレーキコントロールの 20 回のフル作動を実行するものとする。 この要件は、附則 4、パート B、1 項の要件からの逸脱と解釈されないものとする。 電気エネルギートランスミッションによる電気エネルギーの過度の消費を原因とする赤色警告信号の作動を回避するため、電気エネルギートランスミッションをオフ状態にしてもよい。 For an electrical storage device feeding only the electric control transmission, the full control range of the service braking system shall be guaranteed after the following test procedure. This test shall be carried out starting from the nominal value of the energy level and the electrical storage device not being fed. With the control transmission in operation, the braking control shall be kept released for at least 20 minutes before performing 20 full actuations of the service brakes control, with a released time of 5.0 seconds between each actuation. This requirement shall not be construed as a departure from the requirements of Annex 4, Part B, paragraph 1. In order to avoid the activation of the red warning signal due to the excessive consumption of electrical energy of the electrical energy transmission, the electrical energy transmission	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	may be switched off.				
5.2.24.4.	蓄電装置が電気制御および電気エネルギートランスミッションのために電気エネルギーを供給している場合には、附則4、パートBの1.2.1項の要件を適用するものとする。 In the case that the electrical storage devices are providing electrical energy for the electrical control and electrical energy transmission, the requirements of paragraph 1.2.1. of Part B of Annex 4 shall apply.	Yes No	(追加)		
5.2.24.5.	附則4、パートB、1.2項の要件に代わるものとして、制動システムの制御トランスミッションにのみ電力を供給する蓄電装置は以下の要件を満たしてもよい。 制御トランスミッションの機能または性能が影響を受ける値にまで蓄電装置内のエネルギーが低下した場合には、その制御トランスミッションに対して正常動作に必要な電力が電源装置から直接供給されるものとする。電源装置には障害または故障がないと解するべきものとする。 この代替電源は、コントロールの作動時までに自動的に提供されるものとする。この代替電源が必要とされるレベルのエネルギー値を車両メーカーが技術機関に申告し、その電源移行が型式認可の時点で検証されるものとする。 さらに、5.2.21.1.1項に規定された赤色警告信号の使用により、この状態が運転者に知らされるものとする。 As an alternative to the requirements of Annex 4, Part B, paragraph 1.2., electrical storage devices that provide power only to the control transmission of the braking system may satisfy the following requirement. If the energy in an electrical storage device falls to a value at which the function or performance of a control transmission will be affected, the control transmission shall be provided with the	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	power necessary for its correct operation directly from the electrical supply device. It should be understood that there is no fault or failure of the electrical supply device. This alternative power supply shall be provided automatically no later than on the actuation of the control. The energy value at which this alternative supply is required shall be declared by the vehicle manufacturer to the technical service and the transition verified at the time of type-approval. In addition, this condition shall be signalled to the driver by use of the red warning signal specified in paragraphs 5.2.21.1.1.				
5.2.24.6.	蓄電装置に対する経時変化の影響により、その性能が附則4、パートB、1.2.1項の要件を満たすのに不十分となる時点までに警告信号が表示されるものとする。5.2.21.1.2項に記載の黄色警告信号を使用するものとする。 A warning signal shall be displayed no later than when the effect of ageing on the electrical storage device(s) is such that its performance is not sufficient to fulfil the requirements of Annex 4, Part B, paragraph 1.2.1. The yellow warning signal described in paragraph 5.2.21.1.2. shall be used.	Pass Fail	(追加)		
5.2.24.7.	蓄電装置の状態が附則4、パートB、1.2.1項に規定の制動性能を満たすのに不十分な時間が60秒を超える時点までに警告信号が表示されるものとする。5.2.21.1.2項に記載の黄色警告信号を使用するものとする。 A warning signal shall be displayed no later than when the state of the electrical storage device(s) is insufficient for more than 60 seconds to fulfil the prescribed braking performance in Annex 4, Part B, paragraph 1.2.1. The yellow warning signal described in paragraph 5.2.21.1.2. shall be used.	Pass Fail	(追加)		
5.2.24.8.	トランスミッション用の蓄電装置のためのエネルギー管理システムが存在するものとする。	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	There shall be an energy management system for the electrical storage devices of the transmission.				
5.2.24.8.1.	そのエネルギー管理システムは、本規則の性能要件を満たす目的で所要電力を長時間にわたりブレーキトランスミッションに供給できる能力を判断するために蓄電装置を連続的に評価することができるとともに、適切な場合、本規則によって要求される警告信号を作動させることができるものとする。 始動／走行スイッチが ON（RUN）位置に切り替えられた時点でその評価が完了していない場合には赤色警告信号を作動させるものとし、電気式トランスミッション制動システムの安全ステータスが確認されるまでその作動状態を維持するものとする。5.2.21.1.1 項に規定の赤色警告信号を使用してもよい。この要件は、蓄電装置および／またはエネルギー管理システムに対するメンテナンス作業（たとえば蓄電装置の交換／一時的切断、またはエネルギー管理システム自体の交換）の後も適用するものとする。 メンテナンス後を含め、エネルギー管理システムによる安全ステータスの判断方法を型式認可の時点でメーカーが説明するものとする。附則 8 による評価を含め、これらの要件への適合を技術機関が納得するように実証するものとする。 The energy management system shall be capable of continuously assessing the electrical storage devices, to determine their ability to deliver to the brake transmission the needed power, over time, to fulfil the performance requirements of this Regulation and, where appropriate, of activating the warning signals required by this Regulation. If the assessment is not complete at the time that the start/run switch is moved to the on (run) position, a red warning signal shall be activated and shall remain active until the safe status of the electrical transmission braking system has been confirmed. The red warning signal prescribed in paragraph 5.2.21.1.1. may be used. This requirement	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	shall apply even after a maintenance operation on the electrical storage device and/or the energy management system (e.g. the replacement/temporary disconnection of an electrical storage device, or the replacement of the energy management system itself). The method by which the energy management system determines the safe status, including after maintenance, shall be described by the manufacturer at the time of type approval. Compliance with these requirements shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service, including an assessment according to Annex 8.				
5.2.24.8.2.	本規則によって要求される警告信号が作動されるべき状態をエネルギー管理システムが正確に識別することを実証するものとする。 技術機関は、エネルギー管理システムが使用する個別変数が蓄電装置の性能と状態の両方に与える影響を考慮に入れるものとする。 技術機関は、メーカーから提出された証拠文書を精査するとともに各種の条件（たとえば温度変化）でエネルギー管理システムのテストを実行することにより、合理的に予見可能なすべての動作条件（たとえば異なる環境条件）の下でエネルギー管理システムの精度が確保されることを検証するものとする。 It shall be demonstrated that the energy management system accurately identifies the condition at which the warning signals required by this Regulation are activated. The Technical Service shall take account of the influence of the individual variables used by the energy management system, on both the performance and the state of the electrical storage device(s). The Technical Service shall verify that the accuracy of the energy management system is ensured	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	under all operating conditions (for example different environmental conditions) that can reasonably be foreseen by reviewing the documentation provided by the manufacturer and performing tests of the energy management system in different conditions (e.g., changes in temperature).				
5.2.24.8.3.	5.2.24.8.2 項に記載の評価との関連において、メーカーは、附則 8、3 項によって要求される証拠文書の一部として以下の情報を提供するものとする： (a)エネルギー管理システムに関する情報 (i)エネルギー管理システムについてそのアーキテクチャ、構成部品、および機能を説明した詳しい概要、 (ii)システムによる蓄電装置の監視方法についての説明。 (iii)蓄電装置の状態および性能を評価するために使用されるアルゴリズムおよび論理を具体的に示すエネルギー管理システムストラテジーに関する十分な情報。 (iv)蓄電装置の状態および性能の評価においてエネルギー管理システムが検討するすべての入力変数の一覧。 (v)警告信号が作動されるべき時点を正確に識別するエネルギー管理システムの能力に対して一覧中の各変数がどのような影響を及ぼすかを示す感度分析。 (b)所定の検証テストに関して証拠文書には以下が含まれるものとする： (i)5.2.21.1.1 項および 5.2.21.1.2 項に記載の警告信号をトリガーする閾値、または基準。 (ii)エネルギー管理システムの精度を評価する検証テストの結果。 (iii)温度またはバッテリーの経時変化など、各種の動作条件に関するデータ。 (iv)エネルギー管理システムの精度（例：温度、経時変化特性）に影響しうる境界条件の概要 (v)附則 8 の 3.4.4 項に対応するものとして、エネルギー管理システムまたはエネルギー管理システムへの入力チャンネルに故障が生じた場合のストラテジーに関する説明（制動機能に関係するとき）。 (vi)該当する場合、エネルギー管理システムを更新し、進行中のメンテナンスを確実に実施するための手順。	Pass Fail	(追加)		

新				旧			
	(vii)5.2.24.6 項および 5.2.24.7 項への適合を評価する所定の検証テストを実行する際に考慮に入れるべき適切なテスト手順。 In the context of the assessment described in paragraph 5.2.24.8.2., the manufacturer shall provide the following information as part of the documentation required by Annex 8, paragraph 3: (a) Regarding the Energy Management System; (i) A detailed overview of the energy management system, explaining its architecture, components, and functionality, (ii) A description of how the system monitors electrical storage devices. (iii) Sufficient information about the energy management system strategy to illustrate the algorithms and logic used to assess the state and the performance of electrical storage devices. (iv) A list of all the input variables considered by the energy management system in assessing the state and the performance of the electrical storage devices. (v) A sensitivity analysis showing how each of the listed variables affects the ability of the energy management system to accurately identify when a warning signal shall be activated. (b) Regarding the relevant verification testing the documentation shall include: (i) The thresholds, or criteria, that trigger the warning signals described in paragraph 5.2.21.1.1. and paragraph 5.2.21.1.2. (ii) Results of verification testing to assess the accuracy of the energy management system. (iii) Data on different operating conditions, such as temperature or battery ageing. (iv) An outline of the boundary conditions that could impact the accuracy of the energy management system (e.g., temperature, aging characteristics) (v) In response to paragraph 3.4.4. of Annex 8, a description of the strategy in the event of a failure of the energy management system, or of an							

新			旧		
	input channel to the energy management system, when relevant to the braking functionality. (vi) When applicable, the procedures for updating the energy management system and ensuring its ongoing maintenance. (vii) The appropriate testing procedures to be taken into account when performing the relevant verification testing to assess compliance with paragraph 5.2.24.6. and paragraph 5.2.24.7.				
5.2.24.8.4.	エネルギー管理システム自体またはエネルギー管理システムの入力チャンネルの故障が生じ、それによりエネルギー貯蔵装置の状態の評価が妨げられる場合、その故障の検出時点（すなわち運転開始時とその後の各作動時）で赤色の視覚警告信号を聴覚信号と併せて作動させるものとする。音響信号の動作は一時的でもよいが、視覚警告は、当該故障が存続する限り作動状態を維持するものとする。5.2.21.1.1 項に規定の赤色警告信号を視覚警告のために使用してもよい。メーカーの故障ストラテジーが制動機能に影響を及ぼす場合には、5.2.24.8.3 項で要求される証拠文書に詳細を示すものとする。 上述の故障時であっても、エネルギー管理システムが引き続き蓄電装置の状況を評価することができる場合には、5.2.21.1.2 項に規定の黄色警告信号のみを使用することで十分である。 In the event of a failure of the energy management system or an input channel of the energy management system that prevents the assessment of the state of the energy storage device(s), a red visual warning signal, accompanied by an audible signal, shall be activated at the moment of the detection of the failure (i.e. a first time in operation then at each start-up thereafter). The operation of the acoustic signal may be temporary, but the visual warning must remain active as long as the failure persists. The red warning signal prescribed in paragraph 5.2.21.1.1. may be used for visual alert. If the manufacturer's failure strategy affects braking functionality, details shall be given in the documentation required in paragraph 5.2.24.8.3.	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	Even in the event of the failure described above, if the energy management system is still able to assess the status of the electrical storage device(s), it is sufficient to use only the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2.				
5.2.24.9.	電気式トランスミッションによって要求される電力の供給を当該電源によって充足できない場合には、その発現／検出から 5.0 秒以内に運転者に対する電力警告（Pw）を作動させるものとする。5.2.21.1.2 項に規定の黄色警告信号を使用してもよい。 本規則の附則 8 で要求される文書パッケージの一部として、警告レベル Pw をトリガーするシステムの機能を車両メーカーが技術機関に説明するものとする。 In the case that the supply of power requested by the electrical transmission cannot be met by the electrical supply, a power warning (Pw) to the driver shall be activated no later than 5.0 s after the appearance/detection. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2. may be used. The functionality of the system triggering the warning level Pw shall be described by the vehicle manufacturer as part of the documentation package required in Annex 8 of this Regulation to the Technical Service.	Pass Fail	(追加)		
5.2.24.10.	制動システムと同じ蓄電装置から補助機器に電力が供給される場合、およびこの蓄電装置にエネルギーを供給している電源（エネルギー供給源が装備されていればそれを含む）が故障した場合には、本規則の 5.2.14.1 項(b)に記載の臨界レベルに達する前に、 ・その補助機器を供給オフにするものとし、かつ／または ・車両を自動的に静止状態にするものとする。 いずれの場合も、別の安全関連 UN 規則の性能要件の適用を受け、それを満たすことが要求される補助機器の動作に影響を及ぼさないものとする。	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	車載電源を装備していない車両（たとえばエネルギー貯蔵装置の機能を有する駆動用バッテリー搭載の電気自動車）の場合には、本規則の 5.2.14.1 項(b)に記載の臨界レベルに達する前に、またはその駆動用バッテリーによる制動システムへの電力供給を妨げる故障の発生後に、本項によって要求される軽減も適用するものとする。 In case auxiliary equipment is supplied from the same electrical storage device(s) as the braking system, and in the event of a failure of the electrical supply (including the energy source, if fitted) that is providing energy to this electrical storage device(s) the ・ Auxiliary equipment shall be switched off, and/or ・ The vehicle shall be automatically brought to standstill, Before the critical level referred to in paragraph 5.2.14.1.(b) of this Regulation is reached. In either case, the operation of auxiliary equipment required to satisfy subject to the performance requirements of another safety related UN regulation shall not be affected. In the case of a vehicle that is not equipped with an onboard electrical supply (e.g. an electric vehicle with a traction battery having the function of an energy storage device) the mitigation required by this paragraph shall also be applied before the critical level referred to in paragraph 5.2.14.1. (b) of this Regulation is reached, or following a failure that would prevent the traction battery from providing power to the braking system.				
5.2.24.11.	少なくとも 2 つの独立した常用制動回路によって常用制動性能がもはや確保されず、それぞれが規定の二次制動性能を達成できなくなった時点で、5.2.21.1.1 項に規定の赤色警告信号を作動させるものとする。 The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1. shall be activated when the service braking performance is not anymore ensured by at	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	least two independent service braking circuits from each achieving the prescribed secondary braking performance.				
5.2.24.12.	当該電源は、蓄電装置の状態が引き続き規定の常用制動性能を満たすのに十分であるよう確保することができるものとする。 加えて、制動システムと同じ電源（エネルギー供給源が装備されていればそれを含む）から補助機器に供給される場合には、すべての補助機器が動作中であっても、上記の要件が満たされるものとする。複数の補助機器を同時に動作させることができない（たとえば空調システムが暖房と冷房の両方を同時に提供できない）場合には、電力消費が最大のシステム、機能、または構成部品を評価の過程で検討対象とするものとする。メーカーは、補助機器の合計電力要求を申告するとともに、いずれかの補助機器の除外を正当化するための根拠を提示するものとする。 このことは、本規則の附則4、パートB、セクション2に定める要件に従って評価されるものとする。 内燃エンジンを動力源とする車両であって、かつ電源を維持するための被駆動式電気エネルギー供給源（たとえばオルタネータ）を有する場合には、エンジンが最大出力回転数の80%以下の回転数で稼働している状態で本項への適合を評価してもよい。 The electrical supply shall be able to ensure that the state of the electrical storage device(s) remains sufficient to fulfil the prescribed service braking performance. Additionally, in case the auxiliary equipment is supplied from the same electrical supply (including the energy source, if fitted) as the braking system, the requirement above shall be fulfilled even when all the auxiliary equipment is functioning. Where two or more auxiliary equipment cannot operate simultaneously (e.g. the climate control system cannot provide both heating and	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	cooling at the same time), only the highest power consuming system, function, or component, shall be considered during the assessment. The manufacturer shall declare the total power demand of the auxiliary equipment and provide evidence to justify the exclusion of any auxiliary equipment. This shall be assessed in accordance with the requirements set out in Annex 4, part B, section 2 of this regulation. In the case of a vehicle that is powered by an internal combustion engine, and which has a driven electrical energy source (e.g. an alternator), to maintain the electrical supply, compliance with this paragraph may be assessed with the engine running at a speed not greater than 80 per cent of the maximum power speed.				
5.2.24.13.	本規則で扱うシステムの機能および性能に影響を及ぼす電気式トランスミッション内部の故障は、それぞれ5.2.21.1.1項および5.2.21.1.2項に規定された赤色または黄色警告信号（該当するもの）によって運転者に知らされるものとする。所定の常用制動性能に達することができない場合（赤色警告信号）には、導電性の喪失（例：遮断、断線）から生じた故障が発生直後に運転者に信号伝達され、本規則、附則3の2.2項に従って常用制動コントロールを操作することによって、所定の二次制動性能が達せられるものとする。 A failure within the electric transmission, that affects the function and performance of systems addressed in this Regulation shall be indicated to the driver by the red or yellow warning signal specified in paragraphs 5.2.21.1.1. and 5.2.21.1.2., respectively, as appropriate. When the prescribed service braking performance can no longer be achieved (red warning signal), failures resulting from a loss of electrical continuity (e.g. breakage, disconnection) shall be signalled to the driver as soon as they occur, and the prescribed secondary braking performance shall be	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	fulfilled by operating the service braking control in accordance with paragraph 2.2. of Annex 3 to this Regulation.				
5.2.24.14.	エネルギーサプライを除く電気制御トランスミッション内に単一の一時的な（40 ms 未満）故障が生じた場合（例：信号の不伝達やデータの誤り）、常用制動の性能に著しい影響が及ばないものとする。 In the case of a single temporary failure (< 40 ms) within the electric control transmission, excluding its energy supply, (e.g. non-transmitted signal or data error) there shall be no distinguishable effect on the service braking performance.	Pass Fail	(追加)		
5.2.24.15.	補助機器が電気トランスミッションからエネルギーの供給を受けている場合には、下記の要件を満たすものとする。 If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric transmission, the following requirements shall be fulfilled.	Yes No	(追加)		
5.2.24.15. 1.	車両の走行中、エネルギー供給源または電源内に故障が生じた場合には、蓄電装置内のエネルギーが 5.2.14.1 項(b)に定められたブレーキ性能要件を満たすのに十分であるものとする。 その電源がトランスミッションの 1 つの回路用の蓄電装置としての役割も有する場合には、規定の二次ブレーキ性能を達成するために必要な電力を供給する別の回路の蓄電装置の能力に対し、その電源の故障が影響を与えないものとする。 In the event of a failure in the energy source or electrical supply, whilst the vehicle is in motion, the energy in the electrical storage device(s) shall be sufficient to satisfy the brake performance requirements defined in paragraph 5.2.14.1. (b). Where that electrical supply also has a role as an electrical storage device for one circuit of the transmission, a failure of that supply shall not affect ability of the electrical storage device of	Pass Fail	(追加)		

新			旧		
	another circuit to provide the power necessary to achieve the prescribed secondary brake performance.				
5.2.24.15.2.	車両の停止中、かつ駐車制動システムを作動させた状態で、エネルギー供給源または電源に故障が生じた場合には、蓄電装置内のエネルギーは、ブレーキ操作時であってもライトを作動させるのに十分であるものとする。 In the event of a failure in the energy source or electrical supply, whilst the vehicle is stationary and the parking braking system applied, the energy in the electrical storage device(s) shall be sufficient to actuate the lights even when the brakes are applied.	Pass Fail	(追加)		
5.2.1.24.16.	低エネルギー緊急時機能 Low Energy Emergency Function		(追加)		
5.2.24.16.1.	5.2.1.14.1.2 項によって要求される音響警告信号の作動から 60 秒以内に自動機能が働き、速度が 20 km/h を超えることがないように車両の速度を徐々に低下させるものとする。車両の静止後、その動き出しが防止されるものとし、かつ駐車ブレーキをかけることが可能とされるのに十分な利用可能電力が存在するものとする。 Within 60 seconds of the activation of the acoustic warning signal required by paragraph 5.2.1.14.1.2., there shall be an automatic function to progressively reduce the vehicle’s speed such that it cannot exceed 20 km/h. Once the vehicle has come to a standstill, it shall be prevented from rolling away and there shall be sufficient electrical power available for it to be possible to apply the parking brake.	Pass Fail	(追加)		
5.2.25.～ 附則 8 4.1.2.	(略)		5.2.25.～ 附則 8 4.1.2.	(略)	

付表 2-1
Attachment2-1
5.2.8.1.～5.2.19.(略)
5.2.20. 電気式トランスミッション制動システムを除く電気制御トランスミッションを備えた常用制動システムに関する特別な追加要件

付表 2
Attachment2-1
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

新

Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission except electrical transmission braking systems

付表 3（略）

付表 4
Attachment 4

◎ 附則 4　エネルギーソース及びエネルギー蓄積装置に関する規定
Provisions relating to energy sources and energy storage devices (energy accumulators)

A.蓄積エネルギーをもつ液圧制動システム
Hydraulic braking systems with stored energy

		指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance 測定値 Measured [m]	(削除)	平均飽和減速度 MFDD [m/s²]	操作力 Force applied to control [N]	車両挙動 Vehicle behavior
1.2. エネルギー蓄積装置の総容量試験 Total capacity test of energy accumulating device	積載 Laden							Pass Fail
	非積載 Unladen							Pass Fail
1.3.								

旧

control transmission:

付表 3（略）

付表 4
Attachment 4

◎ 附則 4　エネルギーソース及びエネルギー蓄積装置に関する規定
Provisions relating to energy sources and energy storage devices (energy accumulators)

(追加)

		指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance 測定値 Measured [m]	補正値 Corrected [m]	平均飽和減速度 MFDD [m/s²]	操作力 Force applied to control [N]	車両挙動 Vehicle behavior
1.2. エネルギー蓄積装置の総容量試験 Total capacity test of energy accumulating device	積載 Laden							Pass Fail
	非積載 Unladen							Pass Fail
1.3.								

新

伝達系故障試験 Test with transmitting system failure	積載 Laden							Pass Fail
	非積載 Unladen							Pass Fail
2.	液圧式エネルギーソース 能力試験 Test of capacity of hydraulic fluid energy source	4回フルストローク後の圧力からカットアウト圧力到達時間 Time required to reach cutout pressure from pressure after four stroke operations [sec]						

B. 電気式トランスミッション制動システム

Electrical transmission braking system

蓄電装置の性能

Performance of electrical storage devices

動的試験　Test in dynamic condition

	指定速度 Specified speed [km/h]	制動初速度 Initial speed [km/h]	停止距離 Stopping distance 測定値 Measured [m]	平均飽和減速度 MFDD [m/s²]	操作力 Force applied to control [N]	車両挙動 Vehicle behavior

旧

伝達系故障試験 Test with transmitting system failure	積載 Laden							Pass Fail
	非積載 Unladen							Pass Fail
2.	液圧式エネルギーソース 能力試験 Test of capacity of hydraulic fluid energy source	4回フルストローク後の圧力からカットアウト圧力到達時間 Time required to reach cutout pressure from pressure after four stroke operations [sec]						

（追加）

新								旧
常用制動性能 Ordinary braking performance	積載 Laden	—	—	—	—	—	Pass Fail	
	非積載 Unladen	—	—	—	—	—	Pass Fail	
二次制動性能 Secondary braking performance	積載 Laden	—	—	—	—	—	Pass Fail	
	非積載 Unladen	—	—	—	—	—	Pass Fail	

静的試験　Test in static condition

常用制動性能 Ordinary braking performance	—	Pass Fail
二次制動性能 Secondary braking performance	—	Pass Fail

電源容量試験
Capacity of the electrical supply test

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>試験完了時の蓄電装置の状態は、本規則の 5.2.14.1 項（b）に規定の赤色警告信号が作動する値にまで低下しないこと
The state of the electrical storage device(s) on completion of the test shall not fall to a value at which the red warning signal specified in paragraph 5.2.14.1.(b) of this Regulation is activated.</td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>電源から供給される電力の値は、5.2.24.9 項によって要求される警告信号（Pw）が作動するレベルまで低下しないこと
The value of the power supplied by the electrical supply shall not fall to a level at which the warning signal (PW) required by paragraph 5.2.24.9. is activated.</td><td>Pass
Fail</td></tr>
</table>
付表 5～付表 8（略）
</td><td>付表 5～付表 8（略）</td></tr>
<tr><td>
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
Test results
<table>
<tr><td>5.</td><td>一般要件
General requirements</td><td>判定
Judgment</td></tr>
<tr><td colspan="3">（略）</td></tr>
</table>
（１）（略）
（２）（表略）
※1　各シリーズにおける最終走行の操舵角度は、6.5A 又は 270°のいずれか大きい方である。ただし、6.5A の計算値の大きさが 300°以下であることを条件とする。
6.5A までの 0.5A ずつの増分のうち、300°を超えるものがある場合、最終走行の操舵角度は 300°とする。
上記の操舵角度の計算値よりも前にタイヤの飽和が生じる場合には、その時点の角度を最終的な操舵角度としてもよい。ただし、この角度が 6.5A 以上の場合に限る。
The steering amplitude of the final run in each series is the greater of 6.5 A or 270 degrees, provided the calculated magnitude of 6.5 A is less than
</td><td>
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
Test results
<table>
<tr><td>5.</td><td>一般要件
General requirements</td><td>判定
Judgment</td></tr>
<tr><td colspan="3">（略）</td></tr>
</table>
（１）（略）
（２）（表略）
※1　各シリーズにおける最終走行の操舵角度は、6.5A 又は 270°のいずれか大きい方である。ただし、6.5A の計算値の大きさが 300°以下であることを条件とする。
6.5A までの 0.5A ずつの増分のうち、300°を超えるものがある場合、最終走行の操舵角度は 300°とする。
（追加）

The steering amplitude of the final run in each series is the greater of 6.5 A or 270 degrees, provided the calculated magnitude of 6.5 A is less than
</td></tr>
</table>

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

or equal to 300 degrees. If any 0.5 A increment, up to 6.5 A, is greater than 300 degrees, the steering amplitude of the final run shall be 300 degrees.

If tyre saturation occurs before the above calculated magnitude angle, then the amplitude at which it occurs may be used as the final steering amplitude, but only if this angle is greater than or equal to 6.5 A.

※２　（略）

（３）（略）

付表２（略）

付表３

乗用車の電子安定制御（ＥＳＣ）の試験記録及び成績（シミュレーション）

Electronic Stability Control Systems(ESC) of Passenger Motor Vehicle Test Data Record Form(Simulation)

<table>
<tr><td colspan="2">試験期日
Test date</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">試験担当者
Tested by</td><td></td></tr>
</table>

1.　試験自動車

Test vehicle

<table>
<tr><td colspan="2">車名・型式（類別）
Make･Type(variant)</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">シミュレーション質量
Simulation mass
[kg]</td><td>合計
Total</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>前軸
Front axle</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>後軸
Rear axle</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">タイヤサイズ
Tire size</td><td>前軸
Front wheel</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>後軸
Rear wheel</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">トレッド
Track Width
[m]</td><td>前
Front</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>後
Rear</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">ホイールベース
Wheel-base　[m]</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

</td><td>

or equal to 300 degrees. If any 0.5 A increment, up to 6.5 A, is greater than 300 degrees, the steering amplitude of the final run shall be 300 degrees.

（追加）

※２　（略）

（３）（略）

付表２（略）

（追加）

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

新					旧
重心高 Height of center of gravity [m]					
駆動方式 Drive type					
主制動装置 Service braking system					
作動系統及び制動車輪 Control system and braking wheel					
制動倍力装置形式 Type of brake booster					
制動力制御装置形式 Type of braking force control system					
制動装置形式 Type of brake system	前 Front				
	後 Rear				
ブレーキの胴径又はディスク有効径 Brake drum diameter or disc effective diameter [mm]	前 Front				
	後 Rear				
ライニング又はパッドの寸法 Dimensions of lining or pad [mm]	前 Front				
	後 Rear				

2. シミュレーションツール
Simulation tool

ソフトウェア Software	オペレーティングシステム Operating system	
	ESC モデル ESC model	
	車両モデル Vehicle model	

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>※　HILS を使用する場合、HILS システムの構成を添付するものとする
Composition of HILS system shall be attached in the case of the use of HILS
3.　試験成績　※ Swd 試験結果を添付するものとする
Test results　The result of Swd test shall be attached.

4.　備考
Remarks</td><td></td></tr>
<tr><td>TRIAS 12-R152-03

乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験（協定規則第 152 号）
1.～3.(略)
別表(略)

付表 1(略)
付表 2
2.～4.(略)

5.試験成績/Test results

(削除)</td><td>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)
別表(略)

付表 1(略)
付表 2
2.～4.(略)

5.試験成績
Test results
<table><tr><td>5.</td><td>仕様
Specifications</td><td>判定
Judgment</td></tr><tr><td>5.1.</td><td>一般要件
General requirements</td><td></td></tr><tr><td>5.1.1.</td><td>作動後の規定速度範囲内での動作時に上記 2.1. 項の定義に合致する AEBS を装備した車両は、以下の性能要件を満たすものとする：
Any vehicle fitted with an AEBS complying with the definition of paragraph 2.1. above shall, when activated and operated within the prescribed speed ranges, meet the performance requirements:</td><td>Pass Fail</td></tr><tr><td>5.1.1.1.</td><td>すべての車両について本規則の 5.1. 項および 5.3. 項から 5.6. 項の要件、</td><td>Pass Fail</td></tr></table></td></tr>
</table>

新	旧		
		of paragraphs 5.1. and paragraphs 5.3. to 5.6. of this Regulation for all vehicles;	
	5.1.1.2.	車対車シナリオに関する認可のために提出される車両については本規則の 5.2.1. 項の要件、 of paragraph 5.2.1. of this Regulation for vehicles submitted to approval for Car to car scenario;	Pass Fail
	5.1.1.3.	車対歩行者シナリオに関する認可のために提出される車両については本規則の 5.2.2. 項の要件。 of paragraph 5.2.2. of this Regulation for vehicles submitted to approval for Car topedestrian scenario.	Pass Fail
	5.1.1.4. (第 2 改訂版以降)	車対自転車シナリオに関する認可のために提出される車両については本規則の 5.2.3. 項の要件。 Of paragraph 5.2.3. of this Regulation for vehicles submitted to approval for Car to bicycle scenario.	Pass Fail
	5.1.2.	AEBS の有効性が磁界または電界による悪影響を受けないものとする。UN 規則 No. 10 の 06 改訂シリーズの技術要件を満たし、かつ過渡規定を遵守することにより、これが実証されるものとする。 ⇒協定規則第 10 号の審査結果参照のこと。 The effectiveness of AEBS shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 series of amendments to UN Regulation No. 10. ⇒Refer to test result of regulation no. 10.	Pass Fail
	5.1.3.	附則 3 の要件を満たすことにより、電子コントロールシステムの安全要素に関する適合が証明されるものとする。 Conformity with the safety aspects of electronic control systems shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.	Pass Fail
	5.1.4.	警告及び情報 5.2.1.1.項および 5.2.2.1.項で説明する衝突警告に加え、システムは運転者に以下のような適切な警告を与えるものとする： Warnings and information In addition to the collision warnings described in paragraphs 5.2.1.1. and 5.2.2.1., the system shall	Pass Fail

新	旧		
		provide the driver with appropriate warning(s) as below:	
	5.1.4.1.	本規則の要件の充足を妨げる AEBS 内の故障が生じたときの故障警告。その警告は、5.5.4.項に規定されたとおりとする。 A failure warning when there is a failure in the AEBS that prevents the requirements of this Regulation of being met. The warning shall be as specified in paragraph 5.5.4..	Pass Fail
	5.1.4.1.1.	電気的に検出可能な故障の場合には、各回の AEBS セルフチェックに明瞭な時間間隔が存在しないものとし、それに続いて警告信号の点灯に遅延が生じないものとする。 There shall not be an appreciable time interval between each AEBS self-check, and subsequently there shall not be a delay in illuminating the warning signal, in the case of an electrically detectable failure.	Pass Fail
	5.1.4.1.2.	非電気的故障状態（たとえばセンサ感知不能またはセンサ位置ずれ）が検出された場合には、5.1.4.1 項に定める警告信号が点灯されるものとする。 Upon detection of any non-electrical failure condition (e.g. sensor blindness or sensor misalignment), the warning signal as defined in paragraph 5.1.4.1. shall be illuminated.	Pass Fail
	5.1.4.2.	速度が 10 km/h を上回る 15 秒の累積走行時間後にシステムが初期化されていない場合には、このステータス情報が運転者に示されるものとする。この情報は、システムの初期化が完了するまで存続するものとする。 If the system has not been initialised after a cumulative driving time of 15 seconds above a speed of 10km/h, information of this status shall be indicated to the driver. This information shall exist until the system has been successfully initialised.	Pass Fail
	5.1.4.3.	当該車両が AEBS の動作を停止させるための手段を備える場合には、システムが無効化された時点で無効化警告が与えられるものとする。この機能は、5.4.3 項に規定されたとおりとする。 A deactivation warning, if the vehicle is equipped with a means to deactivate the AEBS, shall be given	Yes No Pass Fail

新	旧		
		when the system is deactivated. This shall be as specified in paragraph 5.4.3.	
	5.1.5.	緊急制動 5.3.1 項および 5.3.2. 項の規定の適用を受けるものとして、システムは、被験車両の速度を大幅に低下させる目的で、5.2.1.2. 項、5.2.2.2. 項および 5.2.3.2. 項で説明する緊急制動介入を実施するものとする。 (5.2.3.2. 項は第 2 改訂版以降) Emergency braking Subject to the provisions of paragraphs 5.3.1. and 5.3.2., the system shall provide emergency braking interventions described in paragraphs 5.2.1.2., 5.2.2.2. and 5.2.3.2. having the purpose of significantly decreasing the speed of the subject vehicle.	Pass Fail
	5.1.6.	誤対応の回避 システムは、切迫した衝突のリスクが存在しない状況では、衝突警告信号の発生を最小限に抑え、かつ高度緊急制動を回避するように設計されるものとする。このことは、附則 3 に基づき実施される評価で実証されるものとし、この評価は、とりわけ附則 3 の付録 2 に示された各種シナリオを含むものとする。 False reaction avoidance The system shall be designed to minimise the generation of collision warning signals and to avoid advanced emergency braking in situations where there is no risk of an imminent collision. This shall be demonstrated in the assessment carried out under Annex 3, and this assessment shall include in particular scenarios listed in Appendix 2 of Annex 3.	Pass Fail
	5.1.7.	AEBS を装備した車両は、カテゴリーM_1およびN_1の車両については UN 規則 No.13-H の 01 改訂シリーズ、またはカテゴリーN_1の車両については UN 規則 No.13 の 11 改訂シリーズによる性能要件を満たすものとし、かつ UN 規則 No.13-H の 01 改訂シリーズによる附則 6 の性能要件または UN 規則 No.13 の 11 改訂シリーズによる附則 13 の性能要件に従ったアンチロック制動機能を備えるものとする。 Any vehicle fitted with an AEBS shall meet the performance requirements of UN Regulation No. 13-H in	Pass Fail

新	旧		
		its 01 series of amendments for vehicles of Category M_1 and N_1 or Regulation No. 13 in its 11 series of amendments for vehicles of Category N_1 and shall be equipped with an anti-lock braking function in accordance with the performance requirements of Annex 6 to UN Regulation No.13-H in its 01 series of amendments or of Annex 13 to UN Regulation No. 13 in its 11 series of amendments.	
	5.2.	特定要件 Specific Requirements	
	5.2.1.	車対車シナリオ Car to car scenario	
	5.2.1.1.	衝突警告 (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ーM_1 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、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。しかし、衝突の予測が間に合わず、緊急制動の 0.8 秒前に衝突警告を与えることができない場合には、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、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。 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。 Collision warning	Pass Fail

新	旧		
		When an imminent collision with a preceding vehicle of Category M_1, in the same lane 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.), 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. However, in case the collision cannot be anticipated in time to give a collision warning 0.8 seconds ahead of an emergency braking 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. This shall be tested according to paragraphs 6.4. and 6.5.	
	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 5.0m/s²の制動要求を生じるものとする。 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/s²を超える制動要求を禁止するものではない。 衝突をもたらす状態が解消されたとき、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。 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	Pass Fail

新	旧			
			When the system has detected the possibility of an imminent collision, there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s² to the service braking system of the vehicle. This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s² during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver' s attention. The emergency braking may be aborted or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant), if the conditions prevailing a collision are no longer present or the risk of a collision has decreased. This shall be tested in accordance with paragraphs 6.4. and 6.5. of this Regulation.	
	5.2.1.3.		速度範囲 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。 Speed range 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.	Pass Fail
	5.2.1.4.	 (a) (ⅰ) (ⅱ) (b) (ⅰ) (ⅱ)	制動要求による減速 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、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相対衝突速度を達成できるものとする： 要求された減速が可能な環境条件であること、 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である 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) 要求された減速が可能な車両の状態であること、 タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である 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)	Pass Fail

新	旧
	(iii) 著しく偏った重量配分でない (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 (c) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと、 (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) (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 M_1 車両に対して RCS が 5 パーセンタイル未満)ではない (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 (iv) 車両近傍の上方に障害物がない (d) 状況に不明瞭さがないこと、 (i) カテゴリーM_1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 (ii) 車両の縦方向中心面のずれが 0.2m 以下である (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 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び 6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。 6.4.項及び 6.5.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 α 値にかかわらず、α＞1.3 に対する要件に従ってカテゴリーN_1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, provided:

新	旧
	(a) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.: (i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion; (ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C); (b) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.: (i) The tyres are in an appropriate state and properly inflated; (ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.); (iii) There is no severe uneven load distribution; (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; (c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.: (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); (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 M_1 vehicles) (iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt); (iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle; (d) The situation is unambiguous, i.e.: (i) The preceding vehicle belongs to Category M_1, is unobstructed, clearly separated from other objects in the driving lane and constantly travelling or stationary; (ii) The vehicle longitudinal centre planes are displaced by not more than 0.2 m;

新	旧		
	(iii)	The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane. 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. The speed reduction shall be demonstrated according to paragraphs 6.4. and 6.5. At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N_1 may be assessed according to the Requirements for alpha >1.3 regardless of its alpha value.	
	5.2.2.	車対歩行者シナリオ Car to pedestrian scenario	
	5.2.2.1.	衝突警告 (5.2.2.4.項に規定の条件内において、)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。 衝突をもたらす状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。 Collision warning (第 1 改訂版以降)	Pass Fail

<table>
<tr><th>新</th><th colspan="3">旧</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>

N_1 車両に関する最大の相対衝突速度（km/h）*

相対速度（km/h）	静止／移動中	
	最大質量	ランニングオーダー質量
10	0.00	0.00
15	0.00	0.00
20	0.00	0.00
25	0.00	0.00
30	0.00	0.00
32	0.00	0.00
35	0.00	0.00
38	0.00	0.00
40	10.00	0.00
42	15.00	0.00
45	20.00	15.00
50	30.00	25.00
55	35.00	30.00
60	40.00	35.00

値はすべて km/h 単位

When the AEBS has detected the possibility of a collision with a pedestrian crossing the road at a constant speed of 5 km/h (within the conditions specified in paragraph 5.2.2.4.) 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.

</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>5.2.2.2.</td><td>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/s²の制動要求を生じるものとする。
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/s²を超える制動要求を禁止するものではない。
衝突をもたらす状態が解消されたとき、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。
本規則の 6.6.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/s² to the service braking system of the vehicle.</td><td>Pass Fail</td></tr>
</table>

新	旧		
		This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s^2 during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention. The emergency braking may be aborted or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant), if the conditions prevailing a collision are no longer present or the risk of a collision has decreased. This shall be tested in accordance with paragraph 6.6. of this Regulation.	
	5.2.2.3.	速度範囲 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あらゆる車両積載条件において、機能するものとする。ただし、5.4.項により手動で無効化された場合は除く。 Speed range The system shall be active at least within the vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions. unless manually deactivated as per paragraph 5.4.	Pass Fail
	5.2.2.4.	制動要求による減速 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、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相対衝突速度を達成できるものとする： (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、 (b) 要求された減速が可能な環境条件であること、 (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 (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) (c) 要求された減速が可能な車両の状態であること、 (ⅰ) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である (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) (ⅲ) 著しく偏った重量配分でない	Pass Fail

新	旧
	(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 (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、 (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) (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 (ⅲ) 車両近傍の上方に障害物がない (e) 状況に不明瞭さがないこと、 (ⅰ) 車両前方を横断する歩行者は複数ではない (ⅱ) 歩行者の輪郭及び動き方が人間然としている (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 (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 (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 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び 6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。 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α値にかかわらず、α＞1.3 に対する要件に従ってカテゴリーN_1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 an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, provided: (a) Pedestrians are unobstructed and perpendicularly crossing with a lateral speed component of not more than 5 km/h;

新	旧
	(b) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.: (i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion; (ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C); (c) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.: (i) The tyres in an appropriate state and properly inflated; (ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.); (iii) There is no severe uneven load distribution; (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; (d) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.: (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); (ii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt); (iii) There are no overhead obstructions close to the vehicle; (e) The situation is unambiguous, i.e.: (i) There are not multiple pedestrians crossing in front of the vehicle. (ii) The silhouette of the pedestrian and the type of movement relate to a human being. (iii) The anticipated impact point is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane. (iv) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.

新	旧		
	(v)	There are no multiple objects close by to the pedestrian and an unambiguous object separation is given. 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. The speed reduction shall be demonstrated according to paragraph 6.6. At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N_1 may be assessed according to the Requirements for alpha >1.3 regardless of its alpha value.	
	5.2.3. (第2改訂版以降)	車対自転車シナリオ Car to bicycle scenario	
	5.2.3.1. .	衝突警告 (5.2.3.4.項に規定の条件内において、)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。 Collision warning	Pass Fail

新	旧		
		When the AEBS has detected the possibility of a collision with a bicycle crossing the road at a constant speed of 15 km/h (within the conditions specified in paragraph 5.2.3.4.) 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.	
	5.2.3.2.	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/s² の制動要求を生じるものとする。 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/s²を超える制動要求を禁止するものではない。 衝突をもたらす状態が解消されたとき、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。 本規則の 6.7.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/s² to the service braking system of the vehicle. This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s² during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver’s attention. The emergency braking may be aborted or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant), if the conditions prevailing a collision are no longer present or the risk of a collision has decreased. This shall be tested in accordance with paragraph 6.7. of this Regulation.	Pass Fail

新	旧			
	5.2.3.3.	速度 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。 Speed range The system shall be active at least within the vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions, unless deactivated as per paragraph 5.4.	Pass Fail	
	5.2.3.4.	制動要求による減速 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、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相対衝突速度を達成できるものとする： (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、 (b) 要求された減速が可能な環境条件であること、 (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 (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) (c) 要求された減速が可能な車両の状態であること、 (ⅰ) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である (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) (ⅲ) 著しく偏った重量配分でない (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 (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、 (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) (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 (ⅲ) 車両近傍の上方に障害物がない (e) 状況に不明瞭さがないこと、 (ⅰ) 車両前方を横断するサイクリストは複数ではない	Pass Fail	

新	旧
	(ii) サイクリストの輪郭及び動き方が人間然としている (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 (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 (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 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び 6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。 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, provided: (a) Cyclists are unobstructed and perpendicularly crossing with constant speeds between 10 and 15 km/h; (b) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.: (i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion; (ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C); (c) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.: (i) The tyres in an appropriate state and properly inflated; (ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.); (iii) There is no severe uneven load distribution;

新	旧		
	(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;	
	(d)	There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:	
	(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);	
	(ii)	There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);	
	(iii)	There are no overhead obstructions close to the vehicle;	
	(e)	The situation is unambiguous, i.e.:	
	(i)	There are not multiple cyclists crossing in front of the vehicle.	
	(ii)	The silhouette of the cyclist and the type of movement relate to a human being.	
	(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.	
	(iv)	The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.	
	(v)	There are no multiple objects close to the cyclist and an unambiguous object separation is given.	
		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.	
	5.3.	運転者による中断 Interruption by the Driver	

新	旧		
	5.3.1.	AEBS は、運転者が衝突警告および緊急制動を中断するための手段を提供するものとする。 The AEBS shall provide the means for the driver to interrupt the collision warning and the emergency braking.	Pass Fail
	5.3.2.	上記のいずれの場合にも、この中断は、運転者が緊急事態を認識していることを示す何らかの積極的動作（たとえばペダル踏下、方向指示器の操作）によって開始することができる。車両メーカーは、型式認可の時点でこれらの積極的動作の一覧を技術機関に提出するものとし、それをテストレポートに付属させるものとする。 In both cases above. this interruption may be initiated by any positive action (e.g. kick-down. operating the direction indicator control) that indicates that the driver is aware of the emergency situation. The vehicle manufacturer shall provide a list of these positive actions to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.	Pass Fail
	5.4.	無効化 Deactivation	
	5.4.1.	車両が AEBS 機能を手動で無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする： When a vehicle is equipped with a means to deactivate the AEBS function, the following conditions shall apply as appropriate:	Yes No
	5.4.1.1.	新たなエンジン始動/運転サイクルの各開始時に自動的に AEBS 機能が復帰するものとする。この要件は、たとえばアイドリングストップシステムの動作のように新たなエンジン始動/運転サイクルが自動的に実行される場合には適用されない。 The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.	Pass Fail

新	旧		
	5.4.1.2.	AEBS コントロールは、2 回未満の意図的動作で手動の無効化が可能とされることがないように設計されるものとする。 The AEBS control shall be designed a in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions.	Pass Fail
	5.4.1.3.	AEBS コントロールは、UN 規則 No. 121 の 01 改訂シリーズまたはその後の改訂シリーズの関連要件および過渡規定に適合するように搭載されるものとする。 ⇒協定規則第 121 号の審査結果参照のこと。 The AEBS control shall be installed so as to comply with the relevant requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 121 in its 01 series of amendments or any later series of amendments. ⇒Refer to test result of regulation no. 121.	Pass Fail
	5.4.1.4.	10 km/h を上回る速度では AEBS を無効化することが可能でないものとする。 It shall not be possible to deactivate the AEBS at a speed above 10 km/h.	Pass Fail
	5.4.2.	たとえばオフロード用途、被牽引時、ダイナモメーター上の走行時、洗車場での運転時などの状況において車両が AEBS 機能を自動的に無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする： When the vehicle is equipped with a means to automatically deactivate the AEBS function, for instance in situations such as off-road use, being towed, being operated on a dynamometer, being operated in a washing plant, the following conditions shall apply as appropriate:	Yes No
	5.4.2.1.	車両メーカーは、AEBS 機能が自動的に無効化される状況および対応する基準の一覧を型式認可の時点で技術機関に提出するものとし、それをテストレポートに付属させるものとする。 The vehicle manufacturer shall provide a list of situations and corresponding criteria where the AEBS function is automatically deactivated to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.	Pass Fail

新	旧		
	5.4.2.2.	自動的な無効化を発生させる条件が消失すると同時に AEBS 機能が自動的に再作動されるものとする。 The AEBS function shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to the automatic deactivation are not present anymore.	Pass Fail
	5.4.2.3.	AEBS 機能の自動的な無効化が運転者による車両 ESC 機能の手動オフの結果である場合、この AEBS の無効化は、運転者による少なくとも 2 回の意図的動作を要求するものとする。 Where automatic deactivation of the AEBS function is a consequence of the driver manually switching off the ESC function of the vehicle, this deactivation of the AEBS shall require at least two deliberate actions by the driver.	Yes No Pass Fail
	5.4.3.	持続的な光学警告信号により、AEBS 機能が無効化されていることを運転者に知らせるものとする。下記 5.5.4 項に規定する黄色の警告信号をこの目的に使用してもよい。 A constant optical warning signal shall inform the driver that the AEBS function has been deactivated. The yellow warning signal specified in paragraph 5.5.4. below may be used for this purpose.	Pass Fail
	5.4.4.	自動運転機能が車両の縦方向制御状態（たとえば ALKS の能動状態）である期間中、AEBS 機能を停止させるか、またはその制御ストラテジー（すなわち制動要求、警告タイミング）を運転者に対する表示なしに適応させることができる。ただし、車両が手動操作中に少なくとも AEBS 機能と同じ衝突回避能力を提供することが引き続き確保されることを条件とする。 While automated driving functions are in longitudinal control of the vehicle (e.g. ALKS is active) the AEBS function may be suspended or its control strategies (i.e. braking demand, warning timing) adapted without indication to the driver, as long as it remains ensured that the vehicle provides at least the same collision avoidance capabilities as the AEBS function during manual operation.	Yes No Pass Fail
	5.5.	警告表示 Warning Indication	

新	旧		
	5.5.1.	5.2.1.1.項、5.2.2.1.項および5.2.3.1.項に記す衝突警告は、音響、触覚または光学の各モードから選択される少なくとも2つのモードによって与えられるものとする。 (5.2.3.1.項は第2改訂版以降) The collision warning referred to in paragraphs 5.2.1.1., 5.2.2.1. and 5.2.3.1. shall be provided by at least two modes selected from acoustic, haptic or optical.	Pass Fail
	5.5.2.	警告表示の説明内容および衝突警告信号が運転者に提示される順序は、型式認可の時点で車両メーカーが明示し、テストレポートに記録されるものとする。 A description of the warning indication and the sequence in which the collision warning signals are presented to the driver shall be provided by the vehicle manufacturer at the time of type-approval and recorded in the test report.	Pass Fail
	5.5.3.	衝突警告の一部として光学的手段を使用する場合には、その光学信号を5.5.4.項に規定する故障警告信号の点滅としてもよい。 Where an optical means is used as part of the collision warning, the optical signal may be the flashing of the failure warning signal specified in paragraph 5.5.4.	Yes No
	5.5.4.	5.1.4.1.項に記す故障警告は、持続的な黄色の光学警告信号とする。 The failure warning referred to in paragraph 5.1.4.1. shall be a constant yellow optical warning signal.	Pass Fail
	5.5.5.	各AEBS光学警告信号は、イグニッション（始動）スイッチを「ON」（RUN）位置に入れるか、またはイグニッション（始動）スイッチがチェック位置（初期システム（電源オン））としてメーカーが指定している「ON」（RUN）と「START」の中間位置になった時点で作動するものとする。この要件は、共用スペースに表示する警告信号には適用されない。	Pass Fail

新	旧		
		Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	
	5.5.6.	光学警告信号は昼光下でも視認可能であるものとし、信号の良好な状態が運転席から運転者によって容易に確認できなければならない。 The optical warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail
	5.5.7.	たとえば厳しい気象条件が原因で AEBS が一時的に利用できないことを示す光学警告信号を運転者に与える場合、その信号は持続的であるものとする。上記 5.5.4.項に規定する故障警告信号をこの目的に使用してもよい。 When the driver is provided with an optical warning signal to indicate that the AEBS is temporarily not available, for example due to inclement weather conditions, the signal shall be constant. The failure warning signal specified in paragraph 5.5.4. above may be used for this purpose.	Pass Fail
	5.6.	定期技術検査に関する規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection	
	5.6.1.	定期技術検査において、「電源 ON」およびバルブチェック後に AEBS の正しい作動状態を故障警告信号ステータスの目視によって確認することが可能であるものとする。 故障警告信号が共用スペースに表示される場合には、故障警告信号ステータスのチェックに先立ち、共用スペースが機能していることを確認しなければならない。 At a periodic technical inspection it shall be possible to confirm the correct operational status of the AEBS by a visible observation of the failure warning signal status, following a "power-ON" and any bulb check.	Pass Fail

新			旧		
				In the case of the failure warning signal being in a common space, the common space must be observed to be functional prior to the failure warning signal status check.	
			5.6.2.	型式認可の時点で、メーカーが選んだ故障警告信号の動作の単純な不正改変について、その保護手段の概要を機密扱いで説明するものとする。 代替的に、AEBS の正しい作動状態を確認する補助的手段が用意されているとき、この保護要件は充足される。 At the time of type-approval, the means to protect against simple unauthorized modification of the operation of the failure warning signal chosen by the manufacturer shall be confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status of the AEBS is available.	Pass Fail
(5.1.1.)	AEBS を装備する車両は以下の性能要件を満たすものとする Any vehicle fitted with an AEBS complying with the definition of paragraph 2.1. above shall, when activated and operated within the prescribed speed ranges, meet the performance requirements:	Pass Fail	(新設)		
(5.1.2.)	AEBS は電界、磁界の影響を受けないものとし、UN-R10-06 に適合すること The effectiveness of AEBS shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 series of amendments to UN Regulation No. 10.	Pass Fail			
(5.1.3.)	附則 3 の要件を満たすことにより、電子コントロールシステムの安全要素に関する適合が証明されるものとする。 Conformity with the safety aspects of electronic control systems shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.	Pass Fail			
(5.1.6.)	誤対応の回避	Pass Fail			

新			旧
	システムは、切迫した衝突のリスクが存在しない状況では、衝突警告信号の発生を最小限に抑え、かつ高度緊急制動を回避するように設計されるものとする。このことは、附則３ に基づき実施される評価で実証されるものとし、この評価は、とりわけ附則３ の付録２ に示された各種シナリオを含むものとする。 False reaction avoidance The system shall be designed to minimise the generation of collision warning signals and to avoid advanced emergency braking in situations where there is no risk of an imminent collision. This shall be demonstrated in the assessment carried out under Annex 3, and this assessment shall include in particular scenarios listed in Appendix 2 of Annex 3.		
附則３付録２ Annex 3 Appendix 2	誤対応の発生を最小限に抑える目的で実装されたシステムのストラテジーを 評価するために以下のシナリオを使用するものとする。各種類のシナリオについて、車両メーカーは、安全確保のために実装された基本ストラテジーを説明するものとする。 メーカーは、説明した各種類のシナリオにおけるシステムの挙動に関する証拠（たとえば再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ)を提示するものとする。技術機関がシナリオの実証に必要とみなす場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたパラメータを指針として使用するものとする。 The following scenarios shall be used to assess the system’s strategies implemented in order to minimize the generation of false reactions. For each type of scenario, the vehicle manufacturer shall explain the principle strategies implemented to ensure safety. The manufacturer shall provide evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) of the system’s behaviour in the described types of scenarios. The parameters described in subparagraph 2 of each scenario shall be used as guidance if the Technical Service deems a demonstration of the scenario necessary.	Pass Fail	

新			旧
	提示された証拠の種類（再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ） Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) シナリオ１： Scenario 1: シナリオ２： Scenario 2: シナリオ３： Scenario 3: シナリオ４： Scenario 4:		
	※補足第２改訂版以前、及び改訂版補足改訂版以前の規則における試験においては以下の項目を使用することとする。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.	Pass Fail Pass Fail	
(5.1.7.)	AEBS を装備した車両は、UN 規則 No.13-H の 01 改訂シリーズ、または UN 規則 No.13 の 11 改訂シリーズによる性能要件を満たすものとし、かつ UN 規則 No.13-H の 01 改訂シリーズによる附則 6 の性能要件または UN 規則 No.13 の 11 改訂シリーズによる附則 13 の性能要件に従ったアンチロック制動機能を備えるものとする。 Any vehicle fitted with an AEBS shall meet the performance requirements of UN Regulation No. 13-H in its 01 series of amendments for vehicles of Category M_1 and N_1 or Regulation No. 13 in its 11 series of amendments for vehicles of Category N_1 and shall be equipped with an anti-lock braking function in accordance with the performance requirements of Annex 6 to UN Regulation No.13-H in its 01 series of amendments or of Annex 13 to	Pass Fail	

新			旧
	UN Regulation No. 13 in its 11 series of amendments.		
(5.2.1.3.) (5.2.2.3.) (5.2.3.3.)	速度範囲 システムは、少なくとも下記の車速範囲内でかつあらゆる車両積載条件において、機能するものとする。ただし、手動で無効化された場合は除く。 車対車シナリオ：10 km/h から 60 km/h 車対歩行者シナリオ、車対自転車シナリオ：20 km/h から 60 km/h Speed range The system shall be active at least within the following vehicle speed range and at all vehicle load conditions. unless manually deactivated as per paragraph 5.4. Car to car scenario: 10 km/h to 60 km/h Car to pedestrian scenario, Car to bicycle scenario: 20 km/h to 60 km/h	Pass Fail	
◎定期技術検査に関する規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection			
(5.6.1.)	定期技術検査において、「電源 ON」およびバルブチェック後に AEBS の正しい作動状態を故障警告信号ステータスの目視によって確認することが可能であるものとする。 故障警告信号が共用スペースに表示される場合には、故障警告信号ステータスのチェックに先立ち、共用スペースが機能していることを確認しなければならない。 At a periodic technical inspection it shall be possible to confirm the correct operational status of the AEBS by a visible observation of the failure warning signal status, following a "power-ON" and any bulb check. In the case of the failure warning signal being in a common space, the common space must be observed to be functional prior to the failure warning signal status check.	Pass Fail	
(5.6.2.)	型式認可の時点で、メーカーが選んだ故障警告信号の動作の単純な不正改変について、その保護手段の概要を機密扱いで説明するものとする。	Pass Fail	

新			旧
	代替的に、AEBS の正しい作動状態を確認する補助的手段が用意されているとき、この保護要件は充足される。 At the time of type-approval, the means to protect against simple unauthorized modification of the operation of the failure warning signal chosen by the manufacturer shall be confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status of the AEBS is available.		
◎運転者による中断 Interruption by the Driver			
(5.3.1.)	AEBS は、運転者が衝突警告および緊急制動を中断するための手段を提供するものとする。 The AEBS shall provide the means for the driver to interrupt the collision warning and the emergency braking.	Pass Fail	
(5.3.2.)	上記のいずれの場合にも、この中断は、運転者が緊急事態を認識していることを示す何らかの積極的動作（たとえばペダル踏下、方向指示器の操作）によって開始することができる。車両メーカーは、型式認可の時点でこれらの積極的動作の一覧を技術機関に提出するものとし、それをテストレポートに付属させるものとする。 In both cases above. this interruption may be initiated by any positive action (e.g. kick-down. operating the direction indicator control) that indicates that the driver is aware of the emergency situation. The vehicle manufacturer shall provide a list of these positive actions to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.	*See 6.	
◎システムのロバスト性 Robustness of the system			
(6.10.1.)	いずれのテストシナリオについても、そのシナリオに 1 つのカテゴリー（車対車、車対歩行者、車対自転車)に関する 1 つの積載条件および 1 つの被 験車両速度での 1 つのテストセットアップが記述されている場合に	*See Appendix 1	

新			旧
	は、それぞれ 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が満たされたとき、そのテストシナリオは合格とみなすものとする。1 つのカテゴリー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: (a) 車対車テストのために実行したテスト走行の 10.0%、 (b) 車対歩行者テストのために実行したテスト走行の 10.0%、および (c) 車対自転車テストのために実行したテスト走行の 20.0%。 (車対自転車テストは第 2 改訂版以降) 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 (Car to Car, Car to Pedestrian, Car to Bicycle), 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: (a) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Car tests; (b) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Pedestrian tests; and (c) 20.0 per cent of the performed test runs for the Car to Bicycle tests.		
◎衝突警告 The collision warning			
(5.5.1.)	衝突警告は、音響、触覚または光学の各モードから選択される少なくとも 2 つのモードによって与えられるものとする。 The collision warning referred to in paragraphs 5.2.1.1., 5.2.2.1. and 5.2.3.1. shall be provided by at least two modes selected from acoustic, haptic or optical.		*See Appendix 1

新			旧
(5.5.2.)	警告表示の説明内容および衝突警告信号が運転者に提示される順序は、型式認可の時点で車両メーカーが明示し、テストレポートに記録されるものとする。 A description of the warning indication and the sequence in which the collision warning signals are presented to the driver shall be provided by the vehicle manufacturer at the time of type-approval and recorded in the test report.	6.参照	
(5.5.3.)	衝突警告の一部として光学的手段を使用する場合には、その光学信号を5.5.4.項に規定する故障警告信号の点滅としてもよい。 Where an optical means is used as part of the collision warning, the optical signal may be the flashing of the failure warning signal specified in paragraph 5.5.4.	Yes No	
(5.5.5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail	
◎故障警告 The failure warning			
(5.5.4.)	故障警告は、黄色の光学警告信号の点灯とする。 The failure warning shall be a constant yellow optical warning signal.	*See 6.8.1.	
(5.1.4.1.) (5.1.4.1.1.)	電気的に検出可能な故障の場合は黄色の光学警告の点灯により、即時警告すること There shall not be an appreciable time interval between each AEBS self-check, and subsequently there shall not be a delay in illuminating the	Pass Fail	

新			旧
	warning signal, in the case of an electrically detectable failure.		
(5.1.4.1.) (5.1.4.1.2.)	非電気的故障状態（たとえばセンサ感知不能またはセンサ位置ずれ）は10km/h以上の走行10秒以内に検出され、黄色の光学警告の点灯により警告すること Upon detection of any non-electrical failure condition (e.g. sensor blindness or sensor misalignment)shall be detected not later than 10 s after the vehicle has been driven at a speed greater than 10 km/h, the warning signal shall be illuminated.The failure warning shall be a constant yellow optical warning signal.	Pass Fail	
(5.1.4.2.)	速度が10 km/h を上回る15 秒の累積走行時間後にシステム初期化完了されない場合には、このステータス情報が運転者に示されるものとする この情報は、システムの初期化が完了するまで存続するものとする If the system has not been initialised after a cumulative driving time of 15 seconds above a speed of 10km/h, information of this status shall be indicated to the driver. This information shall exist until the system has been successfully initialised.	Pass Fail	
(5.5.5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail	
(6.8.1.)	たとえば、AEBS構成部品の電源を切るか、またはAEBS構成部品間の電気結線を切断することにより、電気的故障を再現する。AEBS故障を再現する際、故障警告信号の電気結線と手動AEBS無効化コントロールはいずれも切断しないものとする。		

新			旧
	Simulate an electrical failure, for example by disconnecting the power source to any AEBS component or disconnecting any electrical connection between AEBS components. When simulating an AEBS failure, neither the electrical connections for the driver warning signal of paragraph 5.5.4. nor the optional manual AEBS deactivation control of paragraph 5.4. shall be disconnected. 故障の再現に関する手段と箇所： Means and parts for failure simulation: 灯光の取付位置： Location of optical warning: 灯光の色： Colour of optical warning:	 (視認性) (黄色)	
(6.8.2.)	故障警告信号は、車両が 10 km/h を超える速度で走行した後 10 秒以内に作動して作動状態を維持し、再現された故障が継続する限り、車両静止状態におけるその後のイグニッションサイクル後も再作動するものとする。 The failure warning signal mentioned in paragraph 5.5.4. shall be activated and remain activated not later than 10 seconds after the vehicle has been driven at a speed greater than 15 km/h and be reactivated immediately after a subsequent ignition "off" ignition "on" cycle with the vehicle stationary as long as the simulated failure exists.	Pass Fail	
◎手動無効化 Manual deactivation			
(5.4.1.)	手動無効化が可能な場合、以下要件に適合すること When a vehicle is equipped with a means to deactivate the AEBS function, the following conditions shall apply as appropriate:		
(5.4.1.3.)	手動無効化のコントロールは UN-R121-01 に適合すること The AEBS control shall be installed so as to comply with the relevant requirements and transitional provisions of UN Regulation No. 121	Pass Fail	

新			旧
	in its 01 series of amendments or any later series of amendments.		
(5.4.1.2.)	2回以上の意図的操作によるものであること The AEBS control shall be designed a in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions.	Pass Fail	
(5.4.3.)	無効化中は警告灯が点灯すること。故障警告と共用でもよい A constant optical warning signal shall inform the driver that the AEBS function has been deactivated. The yellow warning signal specified in paragraph 5.5.4. below may be used for this purpose.	*See 6.9.1.	
(5.5.6.)	警告灯は昼光下でも運転席から容易に視認できること The optical warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail	
(5.5.5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail	
(5.4.1.1.)	IGサイクルにてONに自動復帰すること The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.	*See 6.9.1.	

新			旧
(5.4.1.4.)	10km/h を越える速度では無効化できないこと It shall not be possible to deactivate the AEBS at a speed above 10 km/h.	Pass Fail	
(6.9.1.)	AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」(RUN) 位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。 IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN) 位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。 イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。 (start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated,thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1.above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key. 故障の再現に関する手段と箇所： Means and parts for failure simulation: 灯光の取付位置： Location of optical warning: 灯光の色： Colour of optical warning:	Pass Fail (視認性)	
◎自動無効化 Automatic deactivation			
(5.4.2.)	車両が AEBS 機能を自動的に無効化する手段を備えている場合、以下要件に適合すること When the vehicle is equipped with a means to automatically deactivate the AEBS function, for instance in situations such as off-road use, being		

新			旧
	towed, being operated on a dynamometer, being operated in a washing plant, the following conditions shall apply as appropriate:		
(5.4.2.1.)	車両メーカーは、AEBS 機能が自動的に無効化される状況および対応する基準の一覧を型式認可の時点で技術機関に提出するものとし、それをテストレポートに付属させるものとする。 The vehicle manufacturer shall provide a list of situations and corresponding criteria where the AEBS function is automatically deactivated to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.	*See 6.	
(5.4.3.)	無効化中は警告灯が点灯すること。故障警告と共用でもよい A constant optical warning signal shall inform the driver that the AEBS function has been deactivated. The yellow warning signal specified in paragraph 5.5.4. below may be used for this purpose.	Pass Fail	
(5.5.6.)	警告灯は昼光下でも運転席から容易に視認できること The optical warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail	
(5.5.5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail	

新			旧
(5.4.2.2.)	無効化される状況が解消された場合、AEBS 機能は自動復帰すること The AEBS function shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to the automatic deactivation are not present anymore.	Pass Fail	
(5.4.2.3.)	自動無効化が ESC off によるものの場合、2 回以上の意図的操作によるものであること Where automatic deactivation of the AEBS function is a consequence of the driver manually switching off the ESC function of the vehicle, this deactivation of the AEBS shall require at least two deliberate actions by the driver.	Pass Fail	
(5.4.4.)	自動運転機能が車両の縦方向制御状態（たとえば ALKS の能動状態）である期間中、AEBS 機能を停止させるか、またはその制御ストラテジー（すなわち制動要求、警告タイミング）を運転者に対する表示なしに適応させることができる。ただし、車両が手動操作中に少なくとも AEBS 機能と同じ衝突回避能力を提供することが引き続き確保されることを条件とする。 While automated driving functions are in longitudinal control of the vehicle (e.g. ALKS is active) the AEBS function may be suspended or its control strategies (i.e. braking demand, warning timing) adapted without indication to the driver, as long as it remains ensured that the vehicle provides at least the same collision avoidance capabilities as the AEBS function during manual operation.	Yes No Pass Fail	
(削除)			6.4. 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 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_1 カテゴリーと N_1 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 結果 Result

新	旧

ストすることができる。
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：
(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
(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。
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。

静止ターゲットシナリオにおける M_1 カテゴリーの試験車両テスト速度

最大質量	ランヘンダオーダー質量	許容差
30	28	+2/-0
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

値はすべて km/h 単位

静止ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの試験車両テスト速度

最大質量	ランヘンダオーダー質量	許容差
31	30	+2/-0
42	42	+0/-2
60	60	+0/-2

※1：下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を
+0/-2km/h とする
・補足第 2 改訂版
・改訂版補足改訂版

静止ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの試験車両テスト速度

最大質量	ランヘンダオーダー質量	許容差
30	28	+2/-0
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

値はすべて km/h 単位

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_1 and N_1 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 with:
(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and
(b) A distance corresponding to a Time To Collision (TTC) of at least 4 seconds from the target.
The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.

新	旧									
		指定速度 Specified speed (km/h)	重量条件 Weight Condition		警報 Collision warning		制動要求減速度 Braking demand (m/s²)	相対衝突速度 Impact speed (km/h)	Pass Fail	
					警報モード Warning mode	警報タイミング Timing of warning				
		20.0	積載 Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
			非積載 Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
			積載 Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、	緊急ブ				

新	旧

				聴覚、視覚	レーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		非積載Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
	60.0	積載Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		非積載Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			

新	旧

			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
6.5.	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							結果 Result
	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_1 カテゴリーと N_1 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。 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： (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 (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。 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。 移動ターゲットシナリオにおける M_1 カテゴリーの被験車両テスト速度 最大質量 / ランニングオーダー質量 / 許容差 30 / 30 / +2/-0 ※ 60 / 60 / +0/-2 値はすべて km/h 単位 ※1：下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を +0/-2km/h とする ・補足第 2 改訂版 ・改訂版補足改訂版 移動ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度 最大質量 α >1.3 / 最大質量 α ≦ 1.3 / ランニングオーダー質量 α >1.3 / ランニングオーダー質量 α ≦ 1.3 / 許容差 30 / 30 / 30 / 30 / +2/-0 ※ 58 / 50 / 60 / 55 / +0/-2 （第 1 改訂版以降） 移動ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度 最大質量 / ランニングオーダー質量 / 許容差 30 / 30 / +2/-0 ※ 58 / 60 / +0/-2 値はすべて km/h 単位							
	指定速度 Specified speed (km/h)	重量条件 Weight Condition		警報 Collision warning		制動要求減速度 Braking demand (m/s²)	相対衝突速度 Impact speed (km/h)	Pass Fail
				警報モード Warning mode	警報タイミング Timing of warning			

新	旧									
		30.0	積載Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			非積載Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			積載Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			非積載Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒			

新	旧

					前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			

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.	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。 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： (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 (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。 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。 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。 それぞれ M_1カテゴリーと N_1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、妥当だと認められる場合、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。 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。	Yes No

新	旧

歩行者ターゲットシナリオにおける M_2 カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差
20	20	+2/-0
30	30	+0/-2
60	60	+0/-2

歩行者ターゲットシナリオにおける M_1 カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差
20	20	+2/-0
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

値はすべて km/h 単位

歩行者ターゲットシナリオにおける N_2 カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量		ランニングオーダー質量		許容差
$\alpha > 1.3$	$\alpha \leq 1.3$	$\alpha > 1.3$	$\alpha \leq 1.3$	
20	20	20	20	+2/-0
30	該当値なし	30	25	+0/-2
60	60	60	60	+0/-2

歩行者ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差
20	20	+2/-0
38	42	+0/-2
60	60	+0/-2

値はすべて km/h 単位

※1：下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を
+0/-2km/h とする
・補足第２改訂版
・改訂版補足改訂版

※2：下に示す改訂版以前の規則における試験においては歩行者横断速度の許容差を±0.2km/h とする
・補足第２改訂版
・改訂版補足改訂版

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.
The functional part of the test shall start with:
(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and
(b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.
The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.
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 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.
Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M_1 and N_1

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td colspan="7">categories. If this is deemed justified, 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.
The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target" defined in 6.3.2.</td><td></td></tr>
<tr><td>6.6.2.</td><td colspan="7">衝突速度の評価は、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。
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 without additional protective equipment as permitted per paragraph 6.2.4.</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>指定速度 Specified speed (km/h)</td><td>重量条件 Weight Condition</td><td></td><td colspan="2">警報 Collision warning</td><td>制動要求減速度 Braking demand (m/s²)</td><td>相対衝突速度 Impact speed (km/h)</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>警報モード Warning mode</td><td>警報タイミング Timing of warning</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>20.0</td><td rowspan="4">積載 Laden</td><td>1</td><td>触覚、聴覚、視覚</td><td>緊急ブレーキの 秒前</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>2</td><td>触覚、聴覚、視覚</td><td>緊急ブレーキの 秒前</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>3</td><td>触覚、聴覚、視覚</td><td>緊急ブレーキの 秒前</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>非積載 Unladen</td><td>1</td><td>触覚、聴覚、視覚</td><td>緊急ブレーキの 秒前</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新	旧									
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
			積載Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
			非積載Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
	60.0		積載Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前				
				2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒				

新	旧

					前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		非積載 Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			

6.7.（第2改訂版以降）	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	結果 Result
	被験車両は、予測される自転車クランクシャフト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、自転車ターゲットとの衝突点にまっすぐ接近するものとする。 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衝突点に接近した時点で開始するものとする。 自転車ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、15 km/h+0/-1 km/h 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。テストの 機能部分よりも前の自転車の加速フェーズ中は、自転車ターゲットを遮蔽するものとする。被験車両前部の自転車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自転車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。 それぞれ M_1 カテゴリーと N_1 カテゴリーに関する次の各表に示	Yes No

新	旧
	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、妥当だと認められる場合、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。 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： (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 (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 (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。 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。 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。 自転車ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度 最大質量 / ランニングオーダー質量 / 許容差 20 / 20 / +2/-0 36 / 40 / +0/-2 60 / 60 / +0/-2 値はすべてkm/h単位 自転車ターゲットシナリオにおける M_1 カテゴリーの被験車両テスト速度 最大質量 / ランニングオーダー質量 / 許容差 20 / 20 / +2/-0 38 / 40 / +0/-2 60 / 60 / +0/-2 値はすべてkm/h単位 The subject vehicle shall approach the impact point with the bicycle target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to crankshaft of the bicycle impact point centreline offset of not more than 0.1 m. 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. The bicycle target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 15 km/h +0/-1 km/h, starting not before the functional part of the test has started. During the acceleration phase of the bicycle prior to the functional part of the test the bicycle target shall be obstructed. The bicycle target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td>impact point of the bicycle target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the 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.
Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in tables below for respectively M_1 and N_1 Categories. If this is deemed justified, 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.
The functional part of the test shall start with
(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph,
(b) The bicycle target travelling at the required test speed within the tolerances specified in this paragraph and
(c) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.
The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.
The test prescribed above shall be carried out with a bicycle "soft target" defined in paragraph 6.3.3.</td><td></td></tr>
<tr><td>6.7.2.</td><td>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。
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.
<table>
<tr><td rowspan="2">指定速度
Specified speed (km/h)</td><td rowspan="2">重量条件
Weight Condition</td><td rowspan="2"></td><td colspan="2">警報
Collision warning</td><td rowspan="2">制動要求減速度
Braking demand (m/s²)</td><td rowspan="2">相対衝突速度
Impact speed (km/h)</td><td rowspan="2">Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>警報モード
Warning mode</td><td>警報タイミング
Timing</td></tr>
</table></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
</table>

新	旧								
						of warning			
	20.0	積載 Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		非積載 Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		積載 Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒			

新	旧

					前			
		非積載 Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
	60.0	積載 Laden	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
		非積載 Unladen	1	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			2	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
			3	触覚、聴覚、視覚	緊急ブレーキの　秒前			
6.8.	故障検出テスト Failure detection test							判定 Judgme

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td>nt</td></tr>
<tr><td>6.8.1.</td><td>たとえば、AEBS 構成部品の電源を切るか、または AEBS 構成部品間の電気結線を切断することにより、電気的故障を再現する。
AEBS 故障を再現する際、上記 5.5.4.項の運転者警告信号の電気結線と 5.4.項の任意選択の手動 AEBS 無効化コントロールのいずれも切断しないものとする。
Simulate an electrical failure, for example by disconnecting the power source to any AEBS component or disconnecting any electrical connection between AEBS components. When simulating an AEBS failure, neither the electrical connections for the driver warning signal of paragraph 5.5.4. nor the optional manual AEBS deactivation control of paragraph 5.4. shall be disconnected.
<table>
<tr><td>故障の再現に関する手段と箇所
Means and parts for failure simulation</td><td>灯光の取付位置
Location of optical warning</td><td>灯光の色
Colour of optical warning</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>6.8.2.</td><td>上記 5.5.4 項で言及した故障警告信号は、車両が 10 km/h を超える速度で走行した後 10 秒以内に作動して作動状態を維持し、再現された故障が継続する限り、車両静止状態におけるその後のイグニッション「OFF」イグニッション「ON」サイクルの直後に再作動するものとする。
The failure warning signal mentioned in paragraph 5.5.4. shall be activated and remain activated not later than 10 seconds after the vehicle has been driven at a speed greater than 15 km/h and be reactivated immediately after a subsequent ignition "off" ignition "on" cycle with the vehicle stationary as long as the simulated failure exists.</td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>6.9.</td><td>無効化テスト
Deactivation Test</td><td></td></tr>
<tr><td>6.9.1.</td><td>AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、イグニッション（始動）スイッチを「ON」(RUN) 位置に入れ、AEBS を無効化する。上記 5.4.3.項で言及した警告信号が作動するものとする。イグニッション（始動）スイッチを「OFF」位置にする。再びイグニッション（始動）スイッチを「ON」(RUN) 位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。これは、上記 5.4.1.項に規定されたとおり AEBS が復帰したこと</td><td>Yes
No
Pass
Fail</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新	旧				
		を示している。イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。 (start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key.			
		無効化手段 Means of deactivation	灯光の取付位置 Location of optical warning	灯光の色 Colour of optical warning	
	6.10.	システムのロバスト性 Robustness of the system			
	6.10.1.	上記のいずれのテストシナリオについても、そのシナリオに 1 つのカテゴリー (車対車、車対歩行者、車対自転車)に関する 1 つの積載条件および 1 つの被 験車両速度での 1 つのテストセットアップが記述されている場合には、それぞれ 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が満たされたとき、そのテストシナリオは合格とみなすものとする。1 つのカテゴリー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: (a) 車対車テストのために実行したテスト走行の 10.0%、 (b) 車対歩行者テストのために実行したテスト走行の 10.0%、および (c) 車対自転車テストのために実行したテスト走行の 20.0%。 (車対自転車テストは第 2 改訂版以降) 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 (Car to Car, Car to Pedestrian, Car to Bicycle), 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			Pass Fail

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td colspan="6">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:
(a) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Car tests;
(b) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Pedestrian tests; and
(c) 20.0 per cent of the performed test runs for the Car to Bicycle tests.</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">車対車テスト
Car to Car tests</td><td colspan="2">車対歩行者テスト
Car to Pedestrian tests</td><td colspan="2">車対自転車テスト
Car to Pedestrian tests</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>不合格走行数
The number of failed test runs</td><td>試験走行数
The number of test runs</td><td>不合格走行数
The number of failed test runs</td><td>試験走行数
The number of test runs</td><td>不合格走行数
The number of failed test runs</td><td>試験走行数
The number of test runs</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>附則3
付録2
Annex 3 Appendix 2</td><td colspan="6">誤対応試験
Deactivation test</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">誤対応の発生を最小限に抑える目的で実装されたシステムのストラテジーを 評価するために以下のシナリオを使用するものとする。各種類のシナリオについて、車両メーカーは、安全確保のために実装された基本ストラテジーを説明 するものとする。
メーカーは、説明した各種類のシナリオにおけるシステムの挙動に関する証拠（たとえば再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ)を提示するものとする。技術機関がシナリオの実証に必要とみなす場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたパラメータを指針として使用するものとする。
The following scenarios shall be used to assess the system’s strategies implemented in order to minimize the generation of false reactions. For each type of scenario, the vehicle manufacturer shall explain the principle strategies implemented to ensure safety.
The manufacturer shall provide evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) of the</td><td>Yes
No</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

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

別紙 1
Appendix 1
警報タイミング：警報発報時から緊急制動までの時間を記入
Timing of warning: Enter the time between a collision warning and the start of emergency braking intervention.
要求減速度：最大値を記入
Deceleration demand: Enter maximum value
衝突速度：衝突速度に括弧書きで規制値を記入。衝突回避の場合、『-』を記入
Impact Speed: Enter inpact speed and the regulated value in parentheses. If collision is avoided, enter "-".

(6.4.) 静止車両ターゲット/Stationary Vehicle Target
警報モード/Warning mode：

</td><td>

<table>
<tr><td></td><td colspan="4">system's behaviour in the described types of scenarios. The parameters described in subparagraph 2 of each scenario shall be used as guidance if the Technical Service deems a demonstration of the scenario necessary.</td><td rowspan="5"></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">提示された証拠の種類（再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ）
Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data)</td></tr>
<tr><td></td><td>シナリオ 1
Scenario 1</td><td>シナリオ 2
Scenario 2</td><td>シナリオ 3
Scenario 3</td><td>シナリオ 4
Scenario 4</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">※補足第 2 改訂版以前、及び改訂版補足改訂版以前の規則における試験においては以下の項目を使用することとする。</td></tr>
<tr><td>1.</td><td colspan="4">車両ターゲット
Vehicle Target</td><td></td></tr>
<tr><td>1.3.</td><td colspan="4">AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。
The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.</td><td>Pass
Fail</td></tr>
<tr><td>2.</td><td colspan="4">歩行者ターゲット
Pedestrian Target</td><td></td></tr>
<tr><td>2.3.</td><td colspan="4">AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。
The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.</td><td>Pass
Fail</td></tr>
</table>

(新設)

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

新	旧

最大質量/ Maximum mass　　システムのロバスト性/Robustness of the system

指定速度 Specified speed [km/h]	警報ﾀｲﾐﾝｸﾞ Timing of warning [sec]	要求減速度 Deceleration demand [m/s2]	衝突速度 Impact Speed [km/h]	備考 Remark	不合格走行数 The number of failed test runs	試験走行数 The number of test runs	割合 percentage ≦10%

ランニングオーダー質量/ Mass in running order

(6.5.)　移動車両ターゲット/Moving Vehicle Target

警報モード/Warning mode：

最大質量/ Maximum mass

指定速度 Specified speed [km/h]	警報ﾀｲﾐﾝｸﾞ Timing of warning [sec]	要求減速度 Deceleration demand [m/s2]	衝突速度 Impact Speed [km/h]	備考 Remark

ランニングオーダー質量/ Mass in running order

新	旧

(6.6.)　横断歩行者ターゲット/Pedestrian Target
警報モード/Warning mode：
　最大質量/ Maximum mass　　システムのロバスト性/Robustness of the system

指定速度 Specified speed [km/h]	警報ﾀｲﾐﾝｸﾞ Timing of warning [sec]	要求減速度 Deceleration demand [m/s2]	衝突速度 Impact Speed [km/h]	備考 Remark	不合格走行数 The number of failed test runs	試験走行数 The number of test runs	割合 percentage ≦10%

　ランニングオーダー質量/ Mass in running order

(6.7.)　横断自転車ターゲット/Bicycle Target
警報モード/Warning mode：
　最大質量/ Maximum mass　　システムのロバスト性/Robustness of the system

指定速度	警報ﾀｲﾐﾝｸﾞ	要求減速度	衝突速度	備考	不合格走行数	試験走行数	割合

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>Specified speed [km/h]</td><td>Timing of warning [sec]</td><td>Deceleration demand [m/s2]</td><td>Impact Speed [km/h]</td><td>Remark</td><td>The number of failed test runs</td><td>The number of test runs</td><td>percentage ≦10%</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
ランニングオーダー質量/ Mass in running order
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
附則 3～6. 略
</td><td>附則 3～6.（略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 12-003-02
駐車制動装置能力試験

1.（略）
2. 試験条件
2. 1～2. 4（略）
2. 5 試験自動車は、特別に制動力の判定の上限を高める必要がある場合は、臨時に余分のバラストを使用することができる。
2. 6 （略）
3. ～5.（略）
付表 1～付表 3（略）</td><td>TRIAS 12-003-02
駐車制動装置能力試験

1.（略）
2. 試験条件
2. 1～2. 4（略）
（追加）

2. 5 （略）
3. ～5.（略）
付表 1～付表 3（略）</td></tr>
</table>

新	旧
TRIAS 17(2)-R153-02 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の後面衝突時における 高電圧からの乗員保護試験(協定規則第 153 号) (略) 付表 Attached Table 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の後面衝突時の高電圧からの乗員保護の試験 記録及び成績 Protection of Occupants from high voltage in rear collision of electric vehicle, hybrid vehicle Test Record Form 協定規則第 153 号 Regulation No.153 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (略) 1.試験自動車 Test Vehicle (略) 2.試験成績 Test results (略) (6)REESS 火災の危険に関する要件 Requirement for REESS fire hazards 衝突から衝突 60 分後までの間、REESS からの火災または爆発の形跡がないものとする。 For a period from the impact until 60 minutes after the impact, there shall be no evidence of fire or explosion from the REESS. 適 ・ 否 Pass / Fail (以下略)	TRIAS 17(2)-R153-01 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の後面衝突時における 高電圧からの乗員保護試験(協定規則第 153 号) (略) 付表 Attached Table 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の後面衝突時の高電圧からの乗員保護の試験 記録及び成績 Protection of Occupants from high voltage in rear collision of electric vehicle, hybrid vehicle Test Record Form 協定規則第 153 号 Regulation No.153 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (略) 1.試験自動車 Test Vehicle (略) 2.試験成績 Test results (略) (新設) (以下略)

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
TRIAS 17(2)-R100(1)-04
高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（車両））
(略)

付表
Attached Table
高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock Test Data Record Form
協定規則第100号（車両）
Regulation No. 100 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe(PartI)
(略)
２． (1) ① (略)

適用除外の有無
Exempted from the requirement
<table>
<tr><td>カテゴリーN2、N3、M2、M3、03および04 の車両REESS の充電中以外に通電されない導電接続装置は、その装置が車両のルーフ上に配置され、車両の外部に立っている人の手が届かない場合における適用除外の有無。
For vehicles of categories N2, N3, M2, M3, 03 and 04, conductive connection devices not energized except during charging of the REESS are exempted from this requirement if located on the roof of the vehicle out of reach for a person standing outside of the vehicle.</td><td>(略)</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr>
</table>
(a) (略)
(b) カテゴリーN2、N3、M2、M3、03および04 の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用せずに、開放、分離、分解または取り外しができないものとする。
Shall not be able to be opened, disassembled, or removed without the use of tools. for vehicles of categories N2, N3, M2, M3, 03 and 04, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent.

(c) 活電部への直接接触に対する保護（附則3）
Protection against direct contacts with live parts of the power train (Annex3)
<table>
<tr><td>客室内及び荷室内（5.1.1.1.）
In areas the passenger compartment or luggage compartment (5.1.1.1.)</td><td>(略)</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 17(2)-R100(1)-03
高電圧からの乗員保護試験（協定規則第 100 号（車両））
(略)

付表
Attached Table
高電圧からの乗員保護の試験記録及び成績
Occupant Protection against Electrical Shock Test Data Record Form
協定規則第100号（車両）
Regulation No. 100 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe(PartI)
(略)
２． (1) ① (略)

適用除外の有無
Exempted from the requirement
<table>
<tr><td>カテゴリーN2、N3、M2およびM3の車両REESS の充電中以外に通電されない導電接続装置は、その装置が車両のルーフ上に配置され、車両の外部に立っている人の手が届かない場合における適用除外の有無。
For vehicles of categories N2, N3, M2 and M3, conductive connection devices not energized except during charging of the REESS are exempted from this requirement if located on the roof of the vehicle out of reach for a person standing outside of the vehicle.</td><td>(略)</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td>(略)</td></tr>
</table>
(a) (略)
(b) カテゴリーN2、N3、M2およびM3の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用せずに、開放、分離、分解または取り外しができないものとする。
Shall not be able to be opened, disassembled, or removed without the use of tools. for vehicles of categories N2, N3, M2 and M3, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent.

(c) 活電部への直接接触に対する保護（附則3）
Protection against direct contacts with live parts of the power train (Annex3)
<table>
<tr><td>客室内及び荷室内（5.1.1.1.）
In areas other than the passenger compartment or luggage compartment (5.1.1.1.)</td><td>(略)</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新	旧
（略）　（略） （d）（略） 確認項目 Confirmation item A（略） 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る。コネクタの一部ではない部品は工具を使用することのみ、またはカテゴリーN2、N3、M2 、M3、03および04 の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用することによってのみ、脱着可能であるものとする。 At least two distinct actions are needed to separate the connector from its mating component. other components, not being part of the connector, shall be removable only with the use of tools or, for vehicles of categories N2, N3, M2, M3, 03 and 04, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent in order to be able to separate the connector. C（略） （e）工具を使用せず、またはカテゴリーN2、N3、M2、M3、03および04 の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用せずに開放、分解または取り外しできるサービスプラグへの直接接触保護（5.1.1.3.） Protection against direct contacts with live parts of the service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, or for vehicles of categories N2, N3, M2, M3, 03 and 04, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent（5.1.1.3.） サービスプラグ(5.1.1.3)～ REESS 内の故障発生時の警告（5.2.3.） このテルテールは、推進システムの・・・・まで(略) カテゴリー0の車両の場合は、上記規定にかかわらず、6.13項から6.15項に規定する場合において、トレーラーは、牽引車量の運転者に対して光学警告及び/または聴覚信号を与えること。　適・否・該当なし　Pass/Fail/NA Notwithstanding the provisions above in case of vehicles of category 0, the trailer shall provide an optical and/or audible warning to the driver of the towing vehicle in the event specified in paragraphs 6.13. to 6.15.	（略）　（略） （d）（略） 確認項目 Confirmation item A（略） 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る。コネクタの一部ではない部品は工具を使用することのみ、またはカテゴリーN2、N3、M2およびM3の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用することによってのみ、脱着可能であるものとする。 At least two distinct actions are needed to separate the connector from its mating component. other components, not being part of the connector, shall be removable only with the use of tools or, for vehicles of categories N2, N3, M2, M3, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent in order to be able to separate the connector. C（略） （e）工具を使用せず、またはカテゴリーN2、N3、M2およびM3の車両については、手動操作の作動／解除装置もしくはそれに類するものを使用せずに開放、分解または取り外しできるサービスプラグへの直接接触保護（5.1.1.3.） Protection against direct contacts with live parts of the service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, or for vehicles of categories N2, N3, M2, M3, an operator controlled activation/deactivation device or equivalent（5.1.1.3.） サービスプラグ(5.1.1.3)～ REESS 内の故障発生時の警告（5.2.3.） このテルテールは、推進システムの・・・・まで(略) （新規）

新	旧
REESS のエネルギー含量低下時の警告　(5.2.4.) ～ （３）偶発的な、または予期せぬ車両移動の防止　(5.3.) 手動での推進システム作動後・・・まで（略） カテゴリー0の車両が独立して走行状態を作動させないことを確実にするために、車両の推進システムが作動するのはトレーラーが牽引車両に連結されている場合、及びトレーラー推進システムに信号、コマンド、アクションのいずれかが伝送された場合に限られること。　適・否・該当なし　Pass/Fail/NA To ensure that the vehicle of category 0 does not activate its driving modeindependently, it shall be ensured that its propulsion system is only activated if the trailer is coupled to a towing vehicle and if a signal or command or action is transmitted to thetrailer propulsion system. 運転者が・・・～REESSを外部充電できる場合は・・・まで（略） カテゴリー0の車両の場合には、トレーラーコネクタがトレーラーインレットに物理的に接続されている限り、トレーラーのパーキングブレーキが自動的に作動すること。　適・否・該当なし　Pass/Fail/NA In case of vehicles of category 0 a trailer parking brake shall be automatically activated as long as the trailer connector is physically connected to the trailer inlet. 以下（略）	REESS のエネルギー含量低下時の警告　(5.2.4.) ～ （３）偶発的な、または予期せぬ車両移動の防止　(5.3.) 手動での推進システム作動後・・・まで（略） （新規） 運転者が・・・～REESSを外部充電できる場合は・・・まで（略） （新規） 以下（略）
TRIAS 18-R127-03 歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第 127 号） （略）	TRIAS 18-R127-03 歩行者頭部及び脚部保護試験（協定規則第 127 号） （略）

新	旧
付表 1 Attached Table 1 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form （頭部保護試験）（Head Protection Test） 協定規則第 127 号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe （略） 1.試験自動車 Test vehicle （略） 改訂番号　　補足改訂番号 Series No.　：＿＿＿＿＿＿　Supplement No.　：＿＿＿＿＿＿ 2.試験領域の面積（mm2） Examination zone （以下略）	付表 1 Attached Table 1 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form （頭部保護試験）（Head Protection Test） 協定規則第 127 号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe （略） 1.試験自動車 Test vehicle （略） （新設） 2.試験領域の面積（mm2） Examination zone （以下略）
付表 2 Attached Table 2 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form （上部・下部脚部保護試験）（Upper and Lower Leg Protection Test ） 協定規則第 127 号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe （略） 1.試験自動車 Test vehicle	付表 2 Attached Table 2 歩行者頭部及び脚部保護の試験記録及び成績 Head and Leg Protection of Pedestrians Test Data Record Form （上部・下部脚部保護試験）（Upper and Lower Leg Protection Test ） 協定規則第 127 号 Regulation No.127 of the 1958 agreement of the United Nations Economic Commission for Europe （略） 1.試験自動車 Test vehicle

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>（略）

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

2. 試験成績
Test results

（以下略）</td><td>（略）

（新設）

2. 試験成績
Test results

（以下略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 18-R137(1)-04
前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験（協定規則第 137 号）
（略）

付表
Attached Table

前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験記録及び成績
Occupant Protection and Fuel Leakage in the Event of Full-lap Frontal Collision
Test Data Record Form
協定規則第 137 号
Regulation No.137 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe
（略）

1. 試験自動車
Test Vehicle

（略）

3. 試験成績
Test Results

（略）

(3) 試験結果
Result
<table><tr><th>項目</th><th>単位</th><th>運転席</th><th>規制値</th><th>助手席</th><th>規制値</th></tr></table></td><td>TRIAS 18-R137(1)-04
前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験（協定規則第 137 号）
（略）

付表
Attached Table

前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験記録及び成績
Occupant Protection and Fuel Leakage in the Event of Full-lap Frontal Collision
Test Data Record Form
協定規則第 137 号
Regulation No.137 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe
（略）

1. 試験自動車
Test Vehicle

（略）

3. 試験成績
Test Results

（略）

(3) 試験結果
Result
<table><tr><th>項目</th><th>単位</th><th>運転席</th><th>規制値</th><th>助手席</th><th>規制値</th></tr></table></td></tr>
</table>

新

Item			Unit	Driver	Criteria	Passenger	Criteria
頭部 Head	(略)		(略)		(略)		(略)
	(略)		(略)		(略)		(略)
頸部 Neck	(略)	(略)	(略)		(略)		(略)
		(略)	(略)		(略)		(略)
	(略)		(略)		(略)		(略)
胸部 Thorax	(略)		(略)		(略)		34 42
	(略)		(略)		(略)		(略)
大腿部 Femur	(略)	(略)	(略)		(略)		(略)
		(略)					

(以下略)

旧

Item			Unit	Driver	Criteria	Passenger	Criteria
頭部 Head	(略)		(略)		(略)		(略)
	(略)		(略)		(略)		(略)
頸部 Neck	(略)	(略)	(略)		(略)		(略)
		(略)	(略)		(略)		(略)
	(略)		(略)		(略)		(略)
胸部 Thorax	(略)		(略)		(略)		34 M1 42 N1
	(略)		(略)		(略)		(略)
大腿部 Femur	(略)	(略)	(略)		(略)		(略)
		(略)					

(以下略)

TRIAS 21-R125-03

直接前方視界試験(協定規則第 125 号)

(略)

付表 1

直接前方視界の記録及び成績

Direct Frontal Field of Vision Test Data Record Form

協定規則第 125 号

Regulation No. 125 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1.～2. (略)

3. 確認結果

Result of confirming

(略)		
5.1.～ 5.1.3.3.	(略)	(略)
5.1.3.4.	V 2 を通り水平面より少なくとも下方 1° 傾斜した平面と、V 2 を通り水平面より下方 4° 傾斜した平面との間にある遮蔽は、下記 5.1.3.4.1.項に画定されたエリア「S」において、V 2 を起点とするこの遮へいの円錐投影がこのエリアの 20%を超えない場合には許容される。FVA に関しては、該当する場合、UN 規則 No.176、00 改訂シリーズの 2.19.項で定義されるエリア「S」における不透明ピクセルによる潜在的な遮へいを考慮するものとする。	適 / 否 Pass / Fail

TRIAS21-R125-02

直接前方視界試験(協定規則第 125 号)

(略)

付表 1

直接前方視界の記録及び成績

Direct Frontal Field of Vision Test Data Record Form

協定規則第 125 号

Regulation No. 125 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

1.～2. (略)

3. 確認結果

Result of confirming

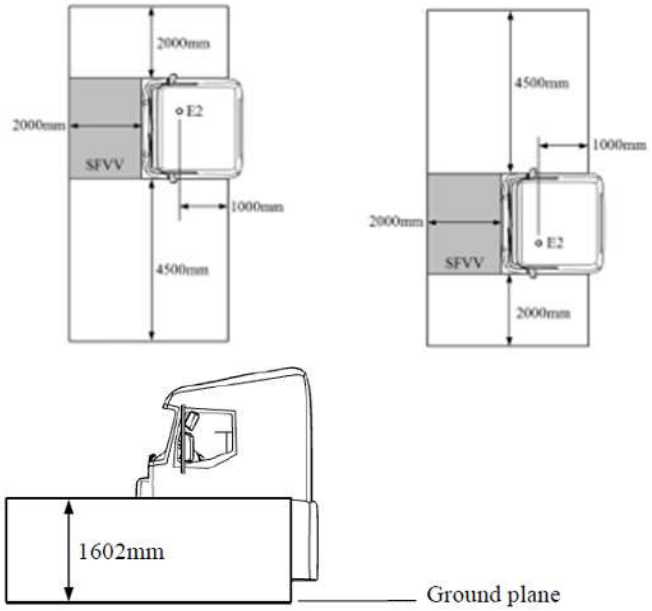
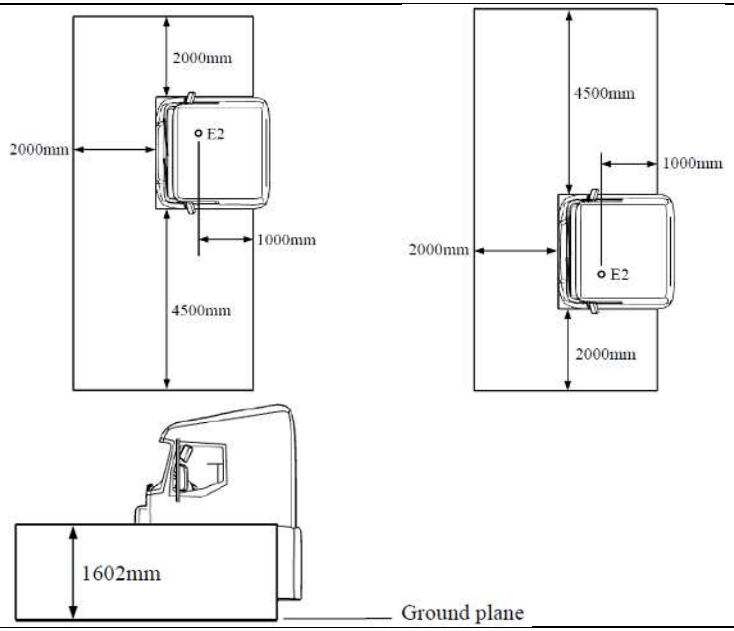
(略)		
5.1.～ 5.1.3.3.	(略)	(略)
15.2.3.2.	V2 を通り水平面より少なくとも下方 1° 傾斜した平面と、V2 を通り水平面より下方 4° 傾斜した平面との間にある遮蔽は、5.1.3.4.1 項に画定されたエリア「S」において、V2 を起点とするこの遮蔽の円錐投影がこのエリアの 20%を超えない場合には許容される。 An obstruction between a plane through V2, and declined at least 1° below the horizontal and a plane through V2 and declined 4° below the	適 / 否 Pass / Fail

新			旧		
	An obstruction between a plane through V2, and declined at least 1 deg. below the horizontal and a plane through V2 and declined 4 deg. below the horizontal will be tolerated if the conical projection of this obstruction, starting from V2, on an area "S" as defined in paragraph 5.1.3.4.1. below does not exceed 20 per cent of this area. With regard to FVA, if applicable, potential obstructions in area "S" from opaque pixels as defined in paragraph 2.19. of UN Regulation No.176, 00 series of amendments, shall be considered.			horizontal will be tolerated if the conical projection of this obstruction, starting from V2, on an area "S" as defined in paragraph 5.1.3.4.1. below does not exceed 20 per cent of this area.	
5.1.3.4.1. ～ 5.1.3.4.2.	(略)	(略)	5.1.3.4.1. ～ 5.1.3.4.2.	(略)	(略)
5.1.3.5.	UN 規則No.176の要件を満たした上で、5.1.1.項に定義された透明視界に視界アシスタントの情報を重畳してもよい。 The transparent field of vision as defined in paragraph 5.1.1. may be overlaid by information of a Field of Vision Assistant, meeting the requirements of UN Regulation No.176.		5.1.3.5.	5.1.1項に定義された透明視界に視界アシスタントの情報を重畳してもよい。FVAからの情報が透明視界内とともに透明領域内エリアSの上方および左右で重畳される場合には、5.1.3.5.1項から5.1.3.5.5項および5.1.3.6項の規定が適用される。 FVAによって表示される情報は、車両マスターコントロールスイッチの作動後、パーキングギア／ブレーキが初めて解除されるまでの間に限り、運転関連でなくてもよい。したがって、その情報が5.1.3.5.1項の掲出項目と異なっていてもよく、5.1.3.5.1項から5.1.3.5.5項の規定に従わなくてもよい。 The transparent field of vision as defined in paragraph 5.1.1. may be overlaid by information of a Field of Vision Assistant. The provisions of paragraph 5.1.3.5.1. to 5.1.3.5.5. and of paragraph 5.1.3.6. are applying to information from an FVA if overlaid in the transparent field of vision and above and on the sides of area S in the transparent area. The information displayed by the FVA may be non-driving related, hence different to that listed in paragraph 5.1.3.5.1. and not submitted to the provisions of paragraph 5.1.3.5.1. to 5.1.3.5.5., as long as the parking gear/brake has not been released for the first time after the activation	

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(削除)</td><td>(略)</td><td></td></tr>
<tr><td>5.1.4.～
6.1.5.</td><td>(略)</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td></td><td>of the vehicle master control switch.</td><td></td></tr>
<tr><td>5.1.3.5.1.
～
5.1.3.7.</td><td>(略)</td><td></td></tr>
<tr><td>5.1.4.～
6.1.5.</td><td>(略)</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 21-R167-02
直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号）
(略)

付表
直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績(協定規則第 167 号)
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision Test Data Record Form)
(略)
1.～3.　(略)
4.試験成績
Test results
<table>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5.2.2.</td><td>表 1
<table>
<tr><td></td><td colspan="4">前方視界の最小体積(m³)
Minimum Volume (m³) of Direct Vision</td></tr>
<tr><td></td><td>レベル 1
Level 1</td><td></td><td>レベル 2
Level2</td><td>レベル 3
Level3</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td>(略)</td><td></td><td>(略)</td><td>(略)</td></tr>
<tr><td>サブセクションフロント視認可能体積
Subsection Frontal Visible Volume</td><td>5.4 項参照</td><td></td><td>5.4 項参照</td><td>5.4 項参照</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td>(略)</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5.4.</td><td>評価する車両のレベルに応じて適切な IAPD 計算式を使用し</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>
TRIAS 21-R167-01
直接視界に係る自動車（大型車）の試験（協定規則第 167 号）
(略)

付表
直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績(協定規則第 167 号)
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision Test Data Record Form)
(略)
1.～3.　(略)
4.試験成績
Test results
<table>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5.2.2.</td><td>表 1
<table>
<tr><td></td><td colspan="4">前方視界の最小体積(m³)
Minimum Volume (m³) of Direct Vision</td></tr>
<tr><td></td><td>レベル 1
Level 1</td><td></td><td>レベル 2
Level2</td><td>レベル 3
Level3</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(新設)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td>(略)</td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(新設)</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

新			旧		
	て、IAPD を測定し前面体積を計算するものとする： The IAPD shall be measured and the frontal volume calculated using the appropriate IAPD equation for the vehicle level being assessed				
5.4.1.	レベル 1 の車両に関しては、SFVV は計算結果の 26.1%である。 For Level 1 vehicles the SFVV is 26.1 per cent of the result calculated; and	適/否 Pass Fail	(新設)		(略)
5.4.2.	レベル 2 およびレベル 3 の車両に関しては、SFVV は計算結果の 16.3%である。 For Level 2 and 3 vehicles the SFVV is 16.3 per cent of the result calculated.	適/否 Pass Fail	(新設)		(略)
(略)			(略)		
附則 4			附則 4		
(略)			(略)		
図 1			図 1		

新	旧
TRIAS 21-R176-01 視界アシスタント試験(協定規則第 176 号) 【新旧対照表別紙２参照】	（新設）
TRIAS 22(3)-R016(1)-02 座席ベルト試験（協定規則第 16 号（単品）） (略) 付表 Attached Table 座席ベルト試験の試験記録及び成績（単品） Safety Belt Test Data Record Form （Device Test） 協定規則第16号 Regulation No. 16 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe (略) (1) 一般規定 6.1.4. ①（略） 6.2.1.4. ②ベルトアッセンブリ Belt assembly 剛性製品とプラスチック製部品の車両の 座席や扉の間に挟まれる可能性の有無 有・無 Rigid items and parts made of plastic Yes No are liable to become trapped in seats or doors of the vehicle. 6.2.1.4. 7.5.4. 低温時衝撃試験（車両取付時に扉等に挟まる恐れがある場合に実施） Low-temperature impact test 6.2.1.2.～6.3.1.1. （略） （２）バックル Buckle ①一般規定	TRIAS 22(3)-R016(1)-01 座席ベルト試験（協定規則第 16 号（単品）） (略) 付表 Attached Table 座席ベルト試験の試験記録及び成績（単品） Safety Belt Test Data Record Form （Device Test） 協定規則第16号 Regulation No. 16 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe （略） (1) 一般規定 6.1.4. ①（略） （新規） 6.2.1.4. 7.5.4. ②低温時衝撃試験（車両取付時に扉等に挟まる恐れがある場合に実施） Low-temperature impact test 6.2.1.2.～6.3.1.1. （略） （２）バックル Buckle ①一般規定

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
General
6.2.2.1.
6.2.2.2.
<table>
<tr><td rowspan="2">（略）</td><td colspan="4">（略）</td><td colspan="4">（略）</td><td rowspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><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><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
（略）

7.5.3.～6.2.2.4.（略）

（7）火薬式プリロード装置のコンディショニング
Conditioning of pyrotechnic pre-loading device
6.2.6.3.1.　（略）

6.2.6.3.2.
火薬式プリロード装置
Pyrotechnic pre-loading device
排出された高温ガスによる近接する
可燃性物質への引火を防止する構造　　適・否・該当なし
The device is structured so as to　　Pass　Fail　N.A.
prevent ignition of adjacent flammable
material by hot gas

以下（略）
</td><td>
General
6.2.2.1.
6.2.2.2.
8.3.2.
<table>
<tr><td rowspan="2">（略）</td><td colspan="4">（略）</td><td colspan="4">（略）</td><td rowspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><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><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
</table>
（略）

7.5.3.～6.2.2.4.（略）

（7）火薬式プリロード装置のコンディショニング
Conditioning of pyrotechnic pre-loading device
6.2.6.3.1.　（略）

（新規）

以下（略）
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 22(3)-R173-01
座席ベルト試験（協定規則第173号（車両））

【新旧対照表別紙３参照】
</td><td>
（新設）
</td></tr>
<tr><td>
TRIAS 22(3)-R174-01
シートベルトリマインダー試験（協定規則第174号）

【新旧対照表別紙４参照】
</td><td>
（新設）
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>TRIAS 22(5)-R145-02
年少者用補助乗車装置取付具試験
（協定規則第 145 号）

１．総則

（略）

４．読み替え
しばらくの間、協定規則第 145 号本文に「協定規則第 16 号」とあるのは「協定規則第 173 号」と読み替えることができる。

（以下略）</td><td>TRIAS 22(5)-R145-02
年少者用補助乗車装置取付具試験
（協定規則第 145 号）

１．総則

（略）

（新設）

（以下略）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 22(5)-R173-01
座席ベルト試験（協定規則第 173 号（ISOFIXCRS 搭載性））

【新旧対照表別紙５参照】</td><td>（新設）</td></tr>
<tr><td>TRIAS 31-J041(4)-04

ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC モード）

1.～4.3（略）

別表　測定値及び計算値の末尾処理

別表　測定値及び計算値の末尾処理
◎マッピングトルク曲線測定記録等（付表１関係）
～
◎周期再生調整係数（付表 20 関係）
表（略）

(3) 電気ハイブリッド（HILS システム）ハイブリッド用過渡試験サイクル（HEC、HPC）
◎蓄電装置測定記録等（付表 21 関係）
<table><tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr></table></td><td>TRIAS 31-J041(4)-04

ディーゼル重量車排出ガス試験（WHDC モード）

1.～4.3（略）

別表　測定値及び計算値の末尾処理

別表　測定値及び計算値の末尾処理
◎マッピングトルク曲線測定記録等（付表１関係）
～
◎周期再生調整係数（付表 20 関係）
表（略）

(3) 電気ハイブリッド（HILS システム）
◎蓄電装置測定記録等（付表 21 関係）
<table><tr><th>項　目</th><th>末尾処理</th></tr></table></td></tr>
</table>

新

開回路電圧	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（V）
測定電圧（V_{START}，V_1，V_5，V_9）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（V）
算出抵抗値（R_0，R）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（Ω）
算出静電容量（C）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（F）

◎エンジントルク特性測定記録等（付表 22 関係）

項　　目	末尾処理
試験室内大気圧（Pa）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（kPa）
試験室内乾球温度（θ1） 及び試験室内湿球温度（θ2）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（K 又は℃）
大気条件係数（F）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載
~~エンジン~~吸入空気温度（Ta）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（K 又は℃）
試験室内相対湿度（U）	小数第１位を四捨五入し、整数値まで記載（%）
試験室内水蒸気圧（Pw）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（kPa）
エンジン回転速度	小数第１位を四捨五入し、整数値まで記載（min-1{rpm}）
エンジントルク指令値	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載(Nm、%、mm3/st 又は mg/st)
エンジントルク	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載(Nm)
エンジン摩擦トルク	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（N･m）

◎電動機トルク・消費電力測定記録等（付表 23 関係）
～
◎ハイブリッドシステム定格出力測定記録（付表 24-2 関係）
表（略）

◎電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績等（付表 25 関係）

項　　目	末尾処理
試験電動機 定格出力	製作者が定める値を記載（kW/ min-

旧

開回路電圧	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（V）
測定電圧（V_{START}，V_1，V_5，V_9）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（V）
算出抵抗値（R_0，R）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（Ω）
算出静電容量（C）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（F）

◎エンジントルク特性測定記録等（付表 22 関係）

項　　目	末尾処理
試験室内大気圧（Pa）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（kPa）
試験室内乾球温度（θ1） 及び試験室内湿球温度（θ2）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（K 又は℃）
大気条件係数（F）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載
エンジン吸入空気温度（Ta）	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（K 又は℃）
試験室内相対湿度（U）	小数第１位を四捨五入し、整数値まで記載（%）
試験室内水蒸気圧（Pw）	小数第３位を四捨五入し、小数第２位まで記載（kPa）
エンジン回転速度	小数第１位を四捨五入し、整数値まで記載（min-1{rpm}）
（新設）	
（新設）	
エンジン摩擦トルク	小数第２位を四捨五入し、小数第１位まで記載（N･m）

◎電動機トルク・消費電力測定記録等（付表 23 関係）
～
◎ハイブリッドシステム定格出力測定記録（付表 24-2 関係）
表（略）

◎電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績等（付表 25 関係）

項　　目	末尾処理
試験電動機 定格出力	製作者が定める値を記載（kW/ min-

新	
	^{1}｛rpm｝)
試験電動機 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
試験インバータ 定格出力	製作者が定める値を記載（ｋＶＡ）
試験インバータ 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
試験蓄電装置 定格容量	製作者が定める値を記載（Ah）
試験蓄電装置 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
定格静電容量	製作者が定める値を記載（F）
ハイブリッドシステム出力	整数位まで記載（kW）
タイヤ動的負荷半径（r）	小数第 3 位まで記載（m）
変速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
アイドリングエンジン回転速度	諸元表記載値（min^{-1}｛rpm｝)
電気量収支（ΔAh ）	小数第 3 位まで記載（Ah）
電気量収支エネルギー換算値（ΔE）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
HILS エンジン仕事（Wice_HILS）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
HILS ハイブリッドシステムサイクル仕事量（ Wsys_ HILS）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
電気量収支エネルギー換算値（ΔE）／HILS エンジン仕事（Wice_HILS）	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
HPC 燃料累積エネルギー換算値 （Ctest）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
電気量収支エネルギー換算値（ΔE）／HPC 燃料累積エネルギー換算値 （Ctest）	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載

◎電気ハイブリッド重量車排出ガス試験記録等（付表 26-1 関係）
表（略）

◎試験サイクルの検証記録等（付表 26-2、26-3 関係）

項 目	末尾処理
HEC エンジン実サイクル仕事量(Wact)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
HILS エンジン仕事量（Wice_ HILS）	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載

旧	
	^{1}｛rpm｝)
試験電動機 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
試験インバータ 定格出力	製作者が定める値を記載（ｋＶＡ）
試験インバータ 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
試験蓄電装置 定格容量	製作者が定める値を記載（Ah）
試験蓄電装置 定格電圧	製作者が定める値を記載（V）
定格静電容量	製作者が定める値を記載（F）
ハイブリッドシステム出力	整数位まで記載（kW）
タイヤ動的負荷半径（r）	小数第 3 位まで記載（m）
変速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
終減速機ギヤ比	小数第 3 位まで記載
アイドリングエンジン回転速度	諸元表記載値（min^{-1}｛rpm｝)
電気量収支	小数第 3 位まで記載（Ah）
電気量収支エネルギー換算値	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
エンジン正側積算軸出力 （Weng_ref）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kW･h）
（新設）	
電気量収支エネルギー換算値／エンジン正側積算軸出力	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
（新設）	
（新設）	

◎電気ハイブリッド重量車排出ガス試験記録等（付表 26-1 関係）
表（略）

◎試験サイクルの検証記録等（付表 26-2、26-3 関係）

項 目	末尾処理
実サイクル仕事量	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
基準サイクル仕事量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載

新		旧	
	又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）		又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）	（新設）	
HILS,HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）	（新設）	
x に対する y の推定値の標準誤差	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%)	x に対する y の推定値の標準誤差	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載(%)
回帰直線の傾き	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載	回帰直線の傾き	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載
決定係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	決定係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
回帰直線の y 切片		回帰直線の y 切片	
回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（%）	回転速度	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（%）
トルク	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（Nm 又は%）	トルク	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（Nm 又は%）
出力	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kW 又は%）	出力	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kW 又は%）
項　目	末尾処理	項　目	末尾処理
HEC エンジン実サイクル仕事量(Wact)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）	HEC エンジン実サイクル仕事量(Wact)	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載 又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）

◎試験サイクルの検証記録等（付表 26-4 関係）
表（略）

◎冷機状態及び暖機状態の測定結果（付表 26-5、26-6 関係）

項　目	末尾処理
THC-FID メタン応答係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
NMC-FID メタン効率	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま

◎試験サイクルの検証記録等（付表 26-4 関係）
表（略）

◎冷機状態及び暖機状態の測定結果（付表 26-5、26-6 関係）

項　目	末尾処理
THC-FID メタン応答係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
NMC-FID メタン効率	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま

新			旧		
		で記載			で記載
エタン効率		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	エタン効率		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
採取量		有効桁数 2 桁まで記載（m^3/min）	採取量		有効桁数 2 桁まで記載（m^3/min）
1/サンプル率設定値		有効桁数 2 桁まで記載	1/サンプル率設定値		有効桁数 2 桁まで記載
冷却水温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）	冷却水温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）
潤滑油温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）	潤滑油温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）
吸入空気温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）	吸入空気温度		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（K 又は℃）
吸入空気湿度又は露点		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（%又は K 若しくは℃）	吸入空気湿度又は露点		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（%又は K 若しくは℃）
吸入空気の大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（kPa）	吸入空気の大気圧		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（kPa）
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）	実サイクル仕事量		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
最小希釈率		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載	最小希釈率		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
希釈排出ガス総流量	重量ベースの場合	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg）	希釈排出ガス総流量	重量ベースの場合	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg）
	モルベースの場合	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載、小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載又は小数第 2 位を四捨五入し小数第 1 位まで記載（kmol）		モルベースの場合	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載、小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載又は小数第 2 位を四捨五入し小数第 1 位まで記載（kmol）
NOx 補正係数		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載	NOx 補正係数		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
希釈排出ガス中の CO 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）	希釈排出ガス中の CO 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）
希釈排出ガス中の THC 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）	希釈排出ガス中の THC 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
希釈排出ガス中の CH_4 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）	希釈排出ガス中の CH_4 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
希釈排出ガス中の NMHC 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）	希釈排出ガス中の NMHC 濃度		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）

新			旧		
	希釈排出ガス中の NOx 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）		希釈排出ガス中の NOx 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）
	希釈排出ガス中の CO_2 濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）		希釈排出ガス中の CO_2 濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）
	希釈空気中の CO 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）		希釈空気中の CO 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）
	希釈空気中の THC 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）		希釈空気中の THC 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
	希釈空気中の CH_4 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）		希釈空気中の CH_4 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
	希釈空気中の NMHC 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）		希釈空気中の NMHC 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
	希釈空気中の NOx 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）		希釈空気中の NOx 濃度	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）
	希釈空気中の CO_2 濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）		希釈空気中の CO_2 濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）
重量ベースの場合	バックグラウンド補正濃度（CO、NOx）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）	重量ベースの場合	バックグラウンド補正濃度（CO、NOx）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppm）
重量ベースの場合	THC および NMHC のバックグラウンド補正濃度（THC、NMHC）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）	重量ベースの場合	THC および NMHC のバックグラウンド補正濃度（THC、NMHC）	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（ppmC）
重量ベースの場合	CO_2 のバックグラウンド補正濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）	重量ベースの場合	CO_2 のバックグラウンド補正濃度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（%）
モルベースの場合	CO のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	モルベースの場合	CO のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
モルベースの場合	THC のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	モルベースの場合	THC のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
モルベースの場合	NMHC のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小 数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	モルベースの場合	NMHC のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小 数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
モルベースの場合	NOx のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	モルベースの場合	NOx のバックグラウンド	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）

新		旧	
	CO_2のバックグラウンド		CO_2のバックグラウンド
	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）		小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）
CO の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	CO の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NMHC の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	NMHC の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NOx の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）	NOx の汚染物質質量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
CO_2の汚染物質質量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）	CO_2の汚染物質質量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）

◎PM 測定記録等（付表 26-7、26-9 関係）
表（略）

◎PM 測定記録等（付表 26-8、26-10 関係）

項　目		末尾処理
捕集フィルタ表面ガス流速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（cm/s）
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
重量ベースの場合	全流希釈法による場合	
	捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）
	希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg）
	サンプル質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）

◎PM 測定記録等（付表 26-7、26-9 関係）
表（略）

◎PM 測定記録等（付表 26-8、26-10 関係）

項　目		末尾処理
捕集フィルタ表面ガス流速		小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（cm/s）
実サイクル仕事量		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
重量ベースの場合	全流希釈法による場合	
	捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）
	希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg）
	サンプル質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）

新			旧		
	二次希釈空気の質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）		二次希釈空気の質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	分流希釈法による場合			分流希釈法による場合	
	捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）		捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）
	サンプル率の平均値の逆数	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載		サンプル率の平均値の逆数	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
	サンプル質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）		サンプル質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	排出ガス質量の合計値	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載又は小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（kg）		排出ガス質量の合計値	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載又は小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載（kg）
	捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）		捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）		希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
	粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）		粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（kg）
モルベースの場合	全流希釈法による場合		モルベースの場合	全流希釈法による場合	
	捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）		捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）
	希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kmol）		希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kmol）
	サンプルモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）		サンプルモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）		捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
	二次希釈空気のモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）		二次希釈空気のモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
	分流希釈法による場合			分流希釈法による場合	
	捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）		捕集質量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（mg）
	サンプル率の平均値の逆数	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載		サンプル率の平均値の逆数	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載
	サンプルモル量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま		サンプルモル量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま

新		
		で記載（mol）
	排出ガス量の合計値	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kmol）
	捕集フィルタを通過した希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
	希釈トンネルを通過した希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN 計測時流量補正前の排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN 計測時流量補正後の排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）

◎SPN 測定記録等（付表 26-11、26-12 関係）

項　目	末尾処理
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
粒子平均濃度	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（個/cm^3）
総希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg/test）
等価希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg/test）
校正係数	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
平均粒子濃度減少係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま

旧		
		で記載（mol）
	排出ガス量の合計値	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kmol）
	捕集フィルタを通過した希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
	希釈トンネルを通過した希釈排出ガスモル量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（mol）
排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN 計測時流量補正前の排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN 計測時流量補正後の排出量		小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）

◎SPN 測定記録等（付表 26-11、26-12 関係）

項　目	末尾処理
実サイクル仕事量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）
粒子平均濃度	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載（個/cm^3）
総希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg/test）
等価希釈排出ガス質量	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載、小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載又は小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（kg/test）
校正係数	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載
平均粒子濃度減少係数	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位ま

新

	で記載
データサンプリング周波数	整数値まで記載（Hz）

◎試験結果等（付表 26-13 関係）

項　目	末尾処理
CO の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NMHC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NOx の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
PM の排出量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN の排出量	有効桁数 3 桁まで記載し、10 の累乗で記載（個/test）
CO_2 の排出量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）
CO の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
NMHC の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
NOx の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
PM の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
SPN の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（#10^{11} 個/kWh）
CO_2 の排出率	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/kWh）
ハイブリッドシステムサイクル仕事量（Wsys）	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）

旧

	で記載
データサンプリング周波数	整数値まで記載（Hz）

◎試験結果等（付表 26-13 関係）

項　目	末尾処理
CO の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NMHC の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
NOx の排出量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（g/test）
PM の排出量	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載（g/test）
SPN の排出量	有効桁数 3 桁まで記載し、10 の累乗で記載（個/test）
CO_2 の排出量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/test）
CO の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
NMHC の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
NOx の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
PM の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（g/kWh）
SPN の排出率	規制値の下位 2 桁目を切り捨て、下位 1 桁目まで記載（#10^{11} 個/kWh）
CO_2 の排出率	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載（g/kWh）
実サイクル仕事量	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載又は小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位まで記載（kWh）

新	旧
◎周期再生調整係数等（付表 27 関係） ～ ◎検証試験記録(シャシダイナモメータ試験の自動車負荷設定記録)等（付表 29 関係） 表（略）	◎周期再生調整係数等（付表 27 関係） ～ ◎検証試験記録(シャシダイナモメータ試験の自動車負荷設定記録)等（付表 29 関係） 表（略）
◎付表 1 ～ ◎付表 21（略）	◎付表 1 ～ ◎付表 21（略）
付表 22 Attached Table 22 エンジントルク特性測定記録（HILS システム要素試験） Engine Torque Characteristic Measurement Record (HILS System Component Test) 試験期日　年　月　日　試験場所　試験担当者 Test date　Y.　M.　D.　Test Site　Tested by ◎エンジントルク特性測定 Torque Property Measurement 運転開始時刻　月　日　時　分 Operation start time　M　D　H　M 試験室内大気圧(P_a) Atmospheric pressure at test room　kPa 吸入空気温度(T_a) Intake air temperature　K(℃) 試験室内乾球温度(θ_1) Dry-bulb temperature at test room　K(℃) 試験室内相対湿度(U) Relative humidity at　test room　% 試験室内湿球温度(θ_2) Wet-bulb temperature at test room　K(℃) 試験室内水蒸気圧(P_w) Water vapor pressure at test room　kPa 大気条件係数(F) Atmospheric condition factor	付表 22 Attached Table 22 エンジントルク特性測定記録（HILS システム要素試験） Engine Torque Characteristic Measurement Record (HILS System Component Test) （新設） （新設）

新	旧
○エンジントルク特性の測定結果 Measured Results of Engine Torque Characteristic エンジン回転速度 Engine speed min^{-1}(rpm)　エンジントルク指令値 Engine target torque N·m　エンジントルク Engine torque N·m % mm^3/st, mg/st ・ ・ ・ 備考 Remarks ◎付表 23 ～ ◎付表 24-2（略） 付表 25 Attached Table 25 電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC） Exhaust Emission from Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles Test Data Record Form (HEC,HPC) 試験期日 Test date　年 Y.　月 M.　日 D.　試験場所 Test Site　試験担当者 Tested by ◎試験電動機	◎付表 23 ～ ◎付表 24-2（略） 付表 25 Attached Table 25 電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC） Exhaust Emission from Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicles Test Data Record Form (HEC,HPC) 試験期日 Test date　年 Y.　月 M.　日 D.　試験場所 Test Site　試験担当者 Tested by ◎試験電動機

新	旧
Test Motor/Generator 種別 型式 番号 Sort Type No. 定格出力 定格電圧 Rated Output kW ／ min^{-1}(rpm) Rated Voltage V ◎試験インバータ Test Inverter 種別 型式 番号 Sort Type No. 定格出力 定格電圧 Rated Output kVA Rated Voltage V ◎試験蓄電装置 Test Rechargeable Energy Storage System (RESS) 蓄電装置種別 型式 番号 セル数 RESS Sort Type No. Number of cells 定格容量 定格電圧 Rated Capacity Ah or Wh Rated Voltage V ◎試験スーパーキャパシタ Test super capacitor スーパーキャパシタ種別 定格静電容量 Super capacitor Sort Rated capacitance F ◎車両諸元等 Vehicle specification, etc ○変速機 Transmission 手動変速機 機械式自動変速機 その他 Manual transmission Automated Mechanical Transmission others ( ) ○車両諸元	Test Motor/Generator 種別 型式 番号 Sort Type No. 定格出力 定格電圧 Rated Output kW ／ min^{-1}(rpm) Rated Voltage V ◎試験インバータ Test Inverter 種別 型式 番号 Sort Type No. 定格出力 定格電圧 Rated Output kVA Rated Voltage V ◎試験蓄電装置 Test Rechargeable Energy Storage System (RESS) 蓄電装置種別 型式 番号 セル数 RESS Sort Type No. Number of cells 定格容量 定格電圧 Rated Capacity Ah or Wh Rated Voltage V ◎試験スーパーキャパシタ Test super capacitor スーパーキャパシタ種別 定格静電容量 Super capacitor Sort Rated capacitance F ◎車両諸元等 Vehicle specification, etc ○変速機 Transmission 手動変速機 機械式自動変速機 その他 Manual transmission Automated Mechanical Transmission others ( ) ○車両諸元

新	旧
Vehicle specification ハイブリッドシステム出力（P_{rated}） Hybrid system power kW 試験車質量 Vehicle test mass kg タイヤ動的負荷半径（r） Dynamic tire radius m 主変速機 ギヤ段数 Main transmission No. of gears ギヤ比 1速 2速 Gear ratio 1st 2nd 3速 4速 3rd 4th 5速 6速 5th 6th 7速 8速 7th 8th 副変速機 ギヤ段数 Sub transmission No. of gears ギヤ比 (H) (L) Gear ratio High Low 終減速機ギヤ比（シミュレーション、実機） Final gear ratio アイドリングエンジン回転速度 Engine idling speed min^{-1} ◎HEC HILS モードの模擬走行結果 Results of HEC HILS simulation 電気量収支（ΔAh） 電気量収支エネルギー換算値（ΔE） Electricity balance Ah Energy baralnce kWh HILS エンジン仕事量（Wice_HILS） HILS ハイブリッドシステムサイクル仕事量（$Wsys_{\_HILS}$） Engine cycle work from the HILS run kWh Energy of Hybrid System Output kWh 電気量収支エネルギー換算値（ΔE）／HILS エンジン仕事量（Wice_HILS） Energy balance / Energy of Engine Output	Vehicle specification ハイブリッドシステム出力（P_{rated}） Hybrid system power kW 試験車質量 Vehicle test mass kg タイヤ動的負荷半径（r） Dynamic tire radius m 主変速機 ギヤ段数 Main transmission No. of gears ギヤ比 1速 2速 Gear ratio 1st 2nd 3速 4速 3rd 4th 5速 6速 5th 6th 7速 8速 7th 8th 副変速機 ギヤ段数 Sub transmission No. of gears ギヤ比 (H) (L) Gear ratio High Low 終減速機ギヤ比（シミュレーション、実機） Final gear ratio アイドリングエンジン回転速度 Engine idling speed min^{-1} ◎HEC HPC モードの模擬走行結果 Results of WHDC mode simulation 電気量収支 電気量収支エネルギー換算値 Electricity balance Ah Energy baralnce kWh エンジン正側積算軸出力（Weng_ref） ハイブリッドシステム正側積算軸出力（$Wsys_{\_HILS}$） Engine cycle work from the HILS run kWh Energy of Hybrid System Output kWh 電気量収支エネルギー換算値／エンジン正側積算軸出力（Weng_ref） Energy balance / Energy of Engine Output

新	旧
◎HPC 試験結果 Results of HPC test 電気量収支（ΔAh）　　電気量収支エネルギー換算値（ΔE） Electricity balance　　Ah　　Energy baralnce kWh HPC 燃料累積エネルギー換算値（Ctest） Cumulative fuel energy　　kWh 電気量収支エネルギー換算値（ΔE）／HPC 燃料累積エネルギー換算値（Ctest） Energy balance / Cumulative fuel energy	（新設）
備考 Remarks	備考 Remarks
◎付表 26-1（略）	◎付表 26-1（略）
付表 26-2 Attached Table 26-2 試験サイクルの検証記録（冷機状態 HEC,HPC） Verification Record of Test Cycle （Cold Start HEC,HPC） 試験期日　年　　月　　日 Test date：　　Y.　　M.　　D エンジン型式　　エンジン番号 Engine type　　Engine No.	付表 26-2 Attached Table 26-2 試験サイクルの検証記録（冷機状態 HEC,HPC） Verification Record of Test Cycle （Cold Start HEC,HPC） 試験期日　年　　月　　日 Test date：　　Y.　　M.　　D エンジン型式　　エンジン番号 Engine type　　Engine No.
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work	◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work

HEC エンジンサイクル仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量（$Wice_{HILS}$） Engine cycle work from the HILS run
kWh	kWh

実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work	基準サイクル仕事量（Wref）Reference cycle work
kWh	kWh

新	旧

ハイブリッドシステムサイクル仕事量（Wsys） Hybrid system cycle work	HILS,HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量（$Wsys_{\_HILS}$,$Wsys_{\_test}$） Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run,HPC test
kWh	kWh

◎検証統計
Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大トルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	

（新設）	（新設）

◎検証統計
Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の10.0%以下 ≤10.0 % of max. mapped power	%
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	

新

回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回転速度の±10%以内 ±10% of idle <HPC> 最大試験回転速度の±2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque whicheveris greater	Nm 又は % Nm or %	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater	kW 又は % kW or %

備考
Remarks

付表 26-3
Attached Table 26-3
試験サイクルの検証記録（暖機状態 HEC,HPC）
Verification Record of Test Cycle （HOT Start HEC,HPC）

試験期日 年 月 日
Test date : Y. M.
D

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎サイクル仕事量
Calculation of the cycle work

HEC エンジンサイクル仕事量(W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量 (Wice_HILS) Engine cycle work from the HILS run

旧

回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回転速度の±10%以内 ±10% of idle <HPC> 最大試験回転速度の±2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	%	±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque whicheveris greater	Nm 又は % Nm or %	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater	kW 又は % kW or %

備考
Remarks

付表 26-3
Attached Table 26-3
試験サイクルの検証記録（暖機状態 HEC,HPC）
Verification Record of Test Cycle （HOT Start HEC,HPC）

試験期日 年 月 日
Test date : Y. M.
D

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎サイクル仕事量
Calculation of the cycle work

実サイクル仕事量(W_{act}) Actual cycle work	基準サイクル仕事量(Wref) Reference cycle work

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

◎検証統計
Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大トルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切片(a_0)	<HEC> アイドル回		±20Nm 又は最大トルクの±		±4kW 又は最高出力の±2%の	

◎検証統計
Validation statistics

	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results
xに対するyの推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッピングトルクの10.0%以下 ≤10.0 % of max. mapped torque	%	最大マッピング出力の 10.0%以下 ≤10.0 % of max. mapped power	%
回帰直線の傾き(a_1) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数(r^2) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切片(a_0) y intercept of	<HEC> アイドル回転速度の±		±20Nm 又は最大トルクの±2%のいずれか	Nm	±4kW 又は最高出力の±2%のいずれか大きい	kW

新							旧						
y intercept of the regression line	転速度の±10%以内 ±10% of idle <HPC> 最大試験回転速度の±2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	%	2%のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque whicheveris greater	Nm又は% Nm or %	いずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater	kW又は% kW or %	the regression line	10%以内 ±10% of idle <HPC> 最大試験回転速度の±2.0%以内 ±2.0% of max. test speed	%	大きい方以内 ±20Nm or ±2% of max. torque whicheveris greater	又は% Nm or %	方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is greater	又は% kW or %

備考
Remarks

◎付表 26-4（略）

付表 26-5
Attached Table 26-5

排出ガス測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
Exhaust Emission Test Data Record Form （Cold Start HEC,HPC）

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

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎試験用装置
Test Equipment
エンジンダイナモメータ　型式
Engine dynamometer　Type
○排出ガス及び粒子状物質測定機器
Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment
排出ガス分析計 THC-FID メタン応答係数
Exhaust gas analyzer　THC-FID Methane response factor

備考
Remarks

◎付表 26-4（略）

付表 26-5
Attached Table 26-5

排出ガス測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
Exhaust Emission Test Data Record Form （Cold Start HEC,HPC）

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

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎試験用装置
Test Equipment
エンジンダイナモメータ　型式
Engine dynamometer　Type
○排出ガス及び粒子状物質測定機器
Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment
排出ガス分析計 THC-FID メタン応答係数
Exhaust gas analyzer　THC-FID Methane response factor

新	旧
NMC-FID メタン効率　エタン効率 NMC-FID Methane efficiency　Ethane efficiency 希釈装置　全流希釈　型式　(採取量　) Dilution system　Full flow dilution Type　Sampling　amount m^3/min) 分流希釈　型式　(1/サンプル率設定値　) Partial flow dilution　Type　(1/Sample ratio set value　)	NMC-FID メタン効率　エタン効率 NMC-FID Methane efficiency　Ethane efficiency 希釈装置　全流希釈　型式　(採取量　) Dilution system　Full flow dilution Type　Sampling　amount m^3/min) 分流希釈　型式　(1/サンプル率設定値　) Partial flow dilution　Type　(1/Sample ratio set value　)
◎ソーク記録 Engine soak record ソーク時間　月　日　時　分　～　月　日　時　分 Soak time　M　D　H　M　－　M　D　H　M 冷却水温度 Engine coolant temperature K(℃) 潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature K(℃)	◎ソーク記録 Engine soak record ソーク時間　月　日　時　分　～　月　日　時　分 Soak time　M　D　H　M　－　M　D　H　M 冷却水温度 Engine coolant temperature K(℃) 潤滑油温度 Engine lubrication oil temperature K(℃)
◎試験結果 Test Results ○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転開始時刻 Operation start time 吸入空気温度 Intake air temperature 開始前　終了後 Before start　K(℃)～After finish K(℃) 吸入空気湿度又は露点　%又はK(℃) Intake air humidity or dew point　% or K(℃) 吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa 最小希釈率 Minimum dilution ratio 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg (kmol) NOx 補正係数(k_h) NOx humidity correction factor ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys) Hybrid system cycle work kWh	◎試験結果 Test Results ○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転開始時刻 Operation start time 吸入空気温度 Intake air temperature 開始前　終了後 Before start　K(℃)～After finish K(℃) 吸入空気湿度又は露点　%又はK(℃) Intake air humidity or dew point　% or K(℃) 吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa 最小希釈率 Minimum dilution ratio 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg (kmol) NOx 補正係数(k_h) NOx humidity correction factor 実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh
希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration CO　THC　NMHC　NOx　CO_2	希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration CO　THC　NMHC　NOx　CO_2

新

			THC-FID/NMC-FID		
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test

瞬時排出物質量の積算による場合
For integrated mass of instantaneous emissions

	CO	NMHC	NOx	CO2
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test

備考
Remarks

付表 26-6
Attached Table 26-6

排出ガス測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
Exhaust Emission Test Data Record Form （Hot Start HEC,HPC）

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

旧

			THC-FID/NMC-FID		
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test

瞬時排出物質量の積算による場合
For integrated mass of instantaneous emissions

	CO	NMHC	NOx	CO2
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test

備考
Remarks

付表 26-6
Attached Table 26-6

排出ガス測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
Exhaust Emission Test Data Record Form （Hot Start HEC,HPC）

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

新	旧
エンジン型式 Engine type エンジン番号 Engine No. ◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ　型式 Engine dynamometer　Type ○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment 排出ガス分析計 THC-FID メタン応答係数 Exhaust gas analyzer　THC-FID Methane response factor NMC-FID メタン効率　エタン効率 NMC-FID Methane efficiency　Ethane efficiency 希釈装置　全流希釈　型式　(採取量　) Dilution system　Full flow dilution　Type　(Sampling amount　m^3/min) 分流希釈　型式　(1/サンプル率設定値　) Partial flow dilution　Type　(1/Sample ratio set Value　) ◎試験結果 Test Results ○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転開始時刻 Operation start time 吸入空気温度 Intake air temperature 開始前　終了後 Before start　K(℃)～After finish K(℃) 吸入空気湿度又は露点　% 又はK(℃) Intake air humidity or dew point　%orK(℃) 吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa 最小希釈率 Minimum dilution ratio 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg (kmol) NOx 補正係数(kh) NOx humidity correction factor ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys) Hybrid system cycle work kWh	エンジン型式 Engine type エンジン番号 Engine No. ◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ　型式 Engine dynamometer　Type ○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment 排出ガス分析計 THC-FID メタン応答係数 Exhaust gas analyzer　THC-FID Methane response factor NMC-FID メタン効率　エタン効率 NMC-FID Methane efficiency　Ethane efficiency 希釈装置　全流希釈　型式　(採取量　) Dilution system　Full flow dilution　Type　(Sampling amount　m^3/min) 分流希釈　型式　(1/サンプル率設定値　) Partial flow dilution　Type　(1/Sample ratio set Value　) ◎試験結果 Test Results ○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転開始時刻 Operation start time 吸入空気温度 Intake air temperature 開始前　終了後 Before start　K(℃)～After finish K(℃) 吸入空気湿度又は露点　% 又はK(℃) Intake air humidity or dew point　%orK(℃) 吸入空気の大気圧 Intake air atmospheric pressure kPa 最小希釈率 Minimum dilution ratio 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg (kmol) NOx 補正係数(kh) NOx humidity correction factor 実サイクル仕事量 Actual cycle work kWh

新

希釈排出ガスの平均濃度による場合
For diluted exhaust gas average concentration

	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO_2
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test

瞬時排出物質量の積算による場合
For integrated mass of instantaneous emissions

	CO	NMHC	NOx	CO_2
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test

備考
Remarks

◎付表 26-7（略）

付表 26-8
Attached Table 26-8

PM 測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
PM Emission Record （Cold Start HEC,HPC）

◎粒子状物質の試験成績
Particulate Matters Test Results

旧

希釈排出ガスの平均濃度による場合
For diluted exhaust gas average concentration

	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO_2
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test

瞬時排出物質量の積算による場合
For integrated mass of instantaneous emissions

	CO	NMHC	NOx	CO_2
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test

備考
Remarks

◎付表 26-7（略）

付表 26-8
Attached Table 26-8

PM 測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
PM Emission Record （Cold Start HEC,HPC）

◎粒子状物質の試験成績
Particulate Matters Test Results

新

試験開始時刻　　時　　分
Measurement start time　　H　　M
捕集フィルタ表面ガス流速
Sampling filter gas flow velocity　　cm/s
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)
Hybrid system cycle work　　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

希釈排出ガス Diluted exhaust gas					バックグラウンド Background		排出量 Emission mass
捕集質量 Collected mass	希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of the diluted exhaust gas	サンプル質量（モル量） Sample mass (mole)	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of secondary diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量（モル量） Mass (Mole) of secondary dilution air	捕集質量 Collected mass	サンプル質量 Sample mass	
mg	kg(kmol)	kg (mol)	kg (mol)	kg (mol)	mg	kg (mol)	g/test

分流希釈法による場合
For partial flow dilution

捕集質量 Coll	サンプル率の平均値の逆数	サンプル質量	排出ガス質量の合計値（モ	捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量（モル量）	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量（モル量）	排出量又はSPN計測時流	粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガ	SPN計測時流量補正後の排出

旧

試験開始時刻　　時　　分
Measurement start time　　H　　M
捕集フィルタ表面ガス流速
Sampling filter gas flow velocity　　cm/s
実サイクル仕事量
Actual cycle work　　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

希釈排出ガス Diluted exhaust gas					バックグラウンド Background		排出量 Emission mass
捕集質量 Collected mass	希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of the diluted exhaust gas	サンプル質量（モル量） Sample mass (mole)	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of secondary diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量（モル量） Mass (Mole) of secondary dilution air	捕集質量 Collected mass	サンプル質量 Sample mass	
mg	kg(kmol)	kg (mol)	kg (mol)	kg (mol)	mg	kg (mol)	g/test

分流希釈法による場合
For partial flow dilution

捕集質量 Coll	サンプル率の平均値の逆数	サンプル質量	排出ガス質量の合計値（モ	捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量（モル量）	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量（モル量）	排出量又はSPN計測時流量補	粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガ	SPN計測時流量補正後の排出

新								
ected mass	Inverse number of mean value of sample ratio	（モル量）Sample mass（mole）	ル量）Total sum of exhaust gas mass（mole）	Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through dilution tunnel	量 補正前の排出量 Emission mass or Emission mass uncorrected for SPN measurement flow	スの総質量 Total mass of diluted exhaust gas extracted from the dilution tunnel for particle number sampling	量 Emission mass corrected for SPN measurement flow
mg		kg（mol）	kg（kmol）	kg (mol)	kg (mol)	g/test	kg	g/test

◎捕集フィルタの材質
Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ
PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ(PMP サポートリング付き)
PTFE membrane filter with PMP support ring

□PTFE 薄膜フィルタ(PTFE サポートリング付き)
PTFE membrane filter with PTFE support ring

備考
Remarks

旧								
ected mass	Inverse number of mean value of sample ratio	（モル量）Sample mass（mole）	ル量）Total sum of exhaust gas mass（mole）	Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through dilution tunnel	正前の排出量 Emission mass or Emission mass uncorrected for SPN measurement flow	スの総質量 Total mass of diluted exhaust gas extracted from the dilution tunnel for particle number sampling	量 Emission mass corrected for SPN measurement flow
mg		kg（mol）	kg（kmol）	kg (mol)	kg (mol)	g/test	kg	g/test

◎捕集フィルタの材質
Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ
PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ(PMP サポートリング付き)
PTFE membrane filter with PMP support ring

□PTFE 薄膜フィルタ(PTFE サポートリング付き)
PTFE membrane filter with PTFE support ring

備考
Remarks

新

◎付表 26-9（略）

付表 26-10
Attached Table 26-10

PM 測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
PM Emission Record （Hot Start HEC,HPC）

◎粒子状物質の試験成績
Particulate Matters Test Results

試験開始時刻　　時　　分
Measurement start time　　H　　M

捕集フィルタ表面ガス流速
Sampling filter gas flow velocity　　cm/s

ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)
Hybrid system cycle work　　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

希釈排出ガス Diluted exhaust gas					バックグラウンド Background		排出量 Emission mass
捕集質量 Collected mass	希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of the diluted exhaust gas	サンプル質量（モル量） Sample mass (mole)	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of secondary diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量（モル量） Mass (Mole) of secondary dilution air	捕集質量 Collected mass	サンプル質量 Sample mass	
mg	kg(kmol)	kg (mol)	kg (mol)	kg (mol)	mg	kg (mol)	g/test

分流希釈法による場合

旧

◎付表 26-9（略）

付表 26-10
Attached Table 26-10

PM 測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
PM Emission Record （Hot Start HEC,HPC）

◎粒子状物質の試験成績
Particulate Matters Test Results

試験開始時刻　　時　　分
Measurement start time　　H　　M

捕集フィルタ表面ガス流速
Sampling filter gas flow velocity　　cm/s

実サイクル仕事量
Actual cycle work　　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

希釈排出ガス Diluted exhaust gas					バックグラウンド Background		排出量 Emission mass
捕集質量 Collected mass	希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of the diluted exhaust gas	サンプル質量（モル量） Sample mass (mole)	捕集フィルタを通過した二次希釈排出ガス質量（モル量） Mass (Mole) of secondary diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	二次希釈空気の質量（モル量） Mass (Mole) of secondary dilution air	捕集質量 Collected mass	サンプル質量 Sample mass	
mg	kg(kmol)	kg (mol)	kg (mol)	kg (mol)	mg	kg (mol)	g/test

分流希釈法による場合

新

For partial flow dilution

捕集質量 Collected mass	サンプル率の平均値の逆数 Inverse number of mean value of sample ratio	サンプル質量（モル量） Sample mass（mole）	排ガス量合計値（モル量） Total sum of exhaust gas mass（mole）	捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量（モル量） Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量（モル量） Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through dilution tunnel	排出量又はSPN計測時流量補正前の排出量 Emission mass or Emission mass uncorrected for SPN measurement flow	粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量 Total mass of diluted exhaust gas extracted from the dilution tunnel for particle number sampling	SPN計測時流量補正後の排出量 Emission mass corrected for SPN measurement flow
mg		kg（mol）	kg（kmol）	kg (mol)	kg (mol)	g/test	kg	g/test

◎捕集フィルタの材質
Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ
PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ(PMPサポートリング付き)
PTFE membrane filter with PMP support ring

□PTFE 薄膜フィルタ(PTFEサポートリング付き)
PTFE membrane filter with PTFE support ring

旧

For partial flow dilution

捕集質量 Collected mass	サンプル率の平均値の逆数 Inverse number of mean value of sample ratio	サンプル質量（モル量） Sample mass（mole）	排ガス量合計値（モル量） Total sum of exhaust gas mass（mole）	捕集フィルタを通過した希釈排出ガス質量（モル量） Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through sampling filter	希釈トンネルを通過した希釈排出ガス質量（モル量） Mass（Mole）of diluted exhaust gas that has passed through dilution tunnel	排出量又はSPN計測時流量補正前の排出量 Emission mass or Emission mass uncorrected for SPN measurement flow	粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量 Total mass of diluted exhaust gas extracted from the dilution tunnel for particle number sampling	SPN計測時流量補正後の排出量 Emission mass corrected for SPN measurement flow
mg		kg（mol）	kg（kmol）	kg (mol)	kg (mol)	g/test	kg	g/test

◎捕集フィルタの材質
Sampling filter material

□PTFE コーティングガラス繊維フィルタ
PTFE coated glass fiber filter

□PTFE 薄膜フィルタ(PMPサポートリング付き)
PTFE membrane filter with PMP support ring

□PTFE 薄膜フィルタ(PTFEサポートリング付き)
PTFE membrane filter with PTFE support ring

新	旧

備考
Remarks

付表 26-11
Attached Table 26-11

SPN 測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
SPN Emission Record （Cold Start HEC,HPC）

◎固体粒子数の試験成績
Solid Particulate Number Test Results

試験開始時刻　時　分
Measurement start time　H　M

ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)
Hybrid system cycle work　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	総希釈排出ガス質量[m_{ed}] Total mass of diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

分流希釈法による場合
For partial flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	等価希釈排出ガス質量[m_{edf}] Mass of equivalent diluted	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction	粒子数 [N] Particle number

備考
Remarks

付表 26-11
Attached Table 26-11

SPN 測定記録（冷機状態 HEC,HPC）
SPN Emission Record （Cold Start HEC,HPC）

◎固体粒子数の試験成績
Solid Particulate Number Test Results

試験開始時刻　時　分
Measurement start time　H　M

実サイクル仕事量
Actual cycle work　kWh

全流希釈法による場合
For full flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	総希釈排出ガス質量[m_{ed}] Total mass of diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

分流希釈法による場合
For partial flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	等価希釈排出ガス質量[m_{edf}] Mass of equivalent diluted	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction	粒子数 [N] Particle number

新

	exhaust gas		factor	
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

ダイレクトサンプリング法による場合
For Dilect Sampling

校正係数 [k] Calibration factor	データサンプリング周波数 [f] Data sampling frequency	粒子数 [N_i] Particle number
-	Hz	個/test

□校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合はｋに１を用いること
Where the calibration factor is applied internally within the particle number counter, a value of 1 shall be used for k

備考
Remarks

付表 26-12
Attached Table 26-12
SPN 測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
SPN Emission Record （Hot Start HEC,HPC）

旧

	exhaust gas		factor	
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

ダイレクトサンプリング法による場合
For Dilect Sampling

校正係数 [k] Calibration factor	データサンプリング周波数 [f] Data sampling frequency	粒子数 [N_i] Particle number
-	Hz	個/test

□校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合はｋに１を用いること
Where the calibration factor is applied internally within the particle number counter, a value of 1 shall be used for k

備考
Remarks

付表 26-12
Attached Table 26-12
SPN 測定記録（暖機状態 HEC,HPC）
SPN Emission Record （Hot Start HEC,HPC）

新

◎固体粒子数の試験成績

Solid Particulate Number Test Results

試験開始時刻　時　分

Measurement start time　H　M

ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys)

Hybrid system cycle work　kWh

全流希釈法による場合

For full flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	総希釈排出ガス質量[m_{ed}] Total mass of diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

分流希釈法による場合

For partial flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	等価希釈排出ガス質量[m_{edf}] Mass of equivalent diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

ダイレクトサンプリング法による場合

For Dilect Sampling

旧

◎固体粒子数の試験成績

Solid Particulate Number Test Results

試験開始時刻　時　分

Measurement start time　H　M

実サイクル仕事量

Actual cycle work　kWh

全流希釈法による場合

For full flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	総希釈排出ガス質量[m_{ed}] Total mass of diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

分流希釈法による場合

For partial flow dilution

粒子平均濃度 [C_s] Average concentration of particles	等価希釈排出ガス質量[m_{edf}] Mass of equivalent diluted exhaust gas	校正係数 [k] Calibration factor	平均粒子濃度減少係数[f_r] Particle concentration reduction factor	粒子数 [N] Particle number
個/cm^3	kg/test	-	-	個/test

ダイレクトサンプリング法による場合

For Dilect Sampling

新

校正係数 [k] Calibration factor	データサンプリング周波数 [f] Data sampling frequency	粒子数 [N_i] Particle number
-	Hz	個/test

□校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合はｋに１を用いること
Where the calibration factor is applied internally within the particle number counter, a value of 1 shall be used for k

備考
Remarks

付表 26-13
Attached Table 26-13
電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC）
Exhaust Emission From Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicle Test Data Record Form (HEC,HPC)

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎試験結果
Test Results
○重み付け排出量
Weighted emission mass

	暖機状態 Hot start	冷機状態 Cold start	排出率 The brake specific emissions
CO	g/test	g/test	g/kWh

旧

校正係数 [k] Calibration factor	データサンプリング周波数 [f] Data sampling frequency	粒子数 [N_i] Particle number
-	Hz	個/test

□校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合はｋに１を用いること
Where the calibration factor is applied internally within the particle number counter, a value of 1 shall be used for k

備考
Remarks

付表 26-13
Attached Table 26-13
電気ハイブリッド重量車排出ガスの試験記録及び成績（HEC,HPC）
Exhaust Emission From Heavy-Duty Hybrid Electric Vehicle Test Data Record Form (HEC,HPC)

エンジン型式
Engine type

エンジン番号
Engine No.

◎試験結果
Test Results
○重み付け排出量
Weighted emission mass

	暖機状態 Hot start	冷機状態 Cold start	排出率 The brake specific emissions
CO	g/test	g/test	g/kWh

新			
NMHC	g/test	g/test	g/kWh
NOx	g/test	g/test	g/kWh
PM	g/test	g/test	g/kWh
SPN	個/test	個/test	個/kWh
CO_2	g/test	g/test	g/kWh
ハイブリッドシステムサイクル仕事量(Wsys) Hybrid system cycle work	kWh	kWh	

備考
Remarks

◎付表 27～付表 29（略）

旧			
NMHC	g/test	g/test	g/kWh
NOx	g/test	g/test	g/kWh
PM	g/test	g/test	g/kWh
SPN	個/test	個/test	個/kWh
CO_2	g/test	g/test	g/kWh
実サイクル仕事量 Actual cycle work	kWh	kWh	

備考
Remarks

◎付表 27～付表 29（略）

TRIAS 32-R149-02

照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表

道路照明装置の試験記録及び成績

（略）

4.2.	UV 放射 （略）	（略）

TRIAS 32-R149-02

照射灯火試験（協定規則第 149 号（前照灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表

道路照明装置の試験記録及び成績

（略）

4.2.	UV 放射 （略）	（略）

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td rowspan="2">UV 放射
UV-radiation</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>5.</td><td>主要なすれ違いビームを発生する LED モジュールの目標光束
The objective luminous flux of LED module(s) producing theprincipal passing-beam</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>目標光束の測定値(lm)
The objective luminous flux of LED module(s) (lm)</td><td></td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td rowspan="2">UV 放射
UV-radiation</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>
（新設）

（新設）
</td></tr>
<tr><td>TRIAS 33(3)-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（低速走行時側方照射灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

(b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□
(b)Being not part of the lamp：　Yes　No

以下略</td><td>TRIAS 33(3)-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（低速走行時側方照射灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績

（略）

(b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□
(b)Being part of the lamp：　Yes　No

以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS 34-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績</td><td>TRIAS 34-R148-02
信号灯火試験（協定規則第 148 号（車幅灯））

1.～4.（略）

別表（略）

付表
灯火信号装置の試験記録及び成績</td></tr>
</table>

新	旧
（略） (b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□ (b)Being not part of the lamp：　Yes　No 以下略	（略） (b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□ (b)Being part of the lamp：　Yes　No 以下略
TRIAS 34(2)-R148-02 信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端灯）） 1.～4.（略） 別表（略） 付表 灯火信号装置の試験記録及び成績 （略） (b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□ (b)Being not part of the lamp：　Yes　No 以下略	TRIAS 34(2)-R148-02 信号灯火試験（協定規則第 148 号（前部上側端幅灯）） 1.～4.（略） 別表（略） 付表 灯火信号装置の試験記録及び成績 （略） (b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□ (b)Being part of the lamp：　Yes　No 以下略
TRIAS 34(3)-R148-02 信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯）） 1.～4.（略） 別表（略） 付表 灯火信号装置の試験記録及び成績 （略）	TRIAS 34(3)-R148-02 信号灯火試験（協定規則第 148 号（昼間走行灯）） 1.～4.（略） 別表（略） 付表 灯火信号装置の試験記録及び成績 （略）

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td>(b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□
(b)Being not part of the lamp：　Yes　No

4.一般技術要件（略）

昼間走行灯の試験記録及び成績
Test data record form for daytime running lamps

<table>
<tr><td>5.4.</td><td colspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>5.4.1.</td><td colspan="2">（略）</td></tr>
<tr><td>5.4.1.1.</td><td>UN 規則 No.48 の 08 改訂シリーズまたはそれ以降の改訂シリーズの 6.19.7.項の関連要件に従って、デイタイムランニングランプの光度を下げようとする場合、最大光度の設計値が 1.40×10²cd を超えないものとする。
In case the luminous intensity of the daytime running lamp is intended to be reduced, according to the relevant requirements of paragraph 6.19.7. of the 08 or any of the subsequent series of amendments to UN Regulation No. 48, the reduced designed maximum luminous intensity shall not exceed 1.40·10² cd.</td><td>適 / 否
Pass / Fail</td></tr>
</table>

以下略</td><td>(b)ランプの一部ではない：　はい□　いいえ□
(b)Being part of the lamp：　Yes　No

4.一般技術要件（略）

昼間走行灯の試験記録及び成績
Test data record form for daytime running lamps

<table>
<tr><td>5.4.</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td>5.4.1.</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td colspan="2">（新設）</td></tr>
</table>

以下略</td></tr>
<tr><td>TRIAS43(5)-R163-01
盗難発生警報装置の試験記録及び成績(協定規則第 163 号)
(略)

付表
直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績(協定規則第 167 号)
(Uniform provisions concerning the protection against unauthorized use (vehicle alarm system) Test Data Record Form)
(略)
1.～3.　(略)
4.試験成績
Test results
<table>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>附則 9</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
</table></td><td>TRIAS43(5)-R163-01
盗難発生警報装置の試験記録及び成績(協定規則第 163 号)
(略)

付表
直接視界に係る自動車（大型車）の試験記録及び成績(協定規則第 167 号)
(Uniform provisions concerning the protection against unauthorized use (vehicle alarm system) Test Data Record Form)
(略)
1.～3.　(略)
4.試験成績
Test results
<table>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>附則 9</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(略)</td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
</table>

新			旧		
（削除）			4.3. ～ 4.3.2.	（略）	
4.3.	（略）		4.4.	（略）	
（略）			（略）		

TRIAS 44-R166-02

直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験
（協定規則第 166 号）

（略）

付表
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験
（協定規則第 166 号）
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Devices and Motor Vehicles with Regard to the Driver's Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles Test Data Record Form)
（略）

1.～4. （略）

5. 試験成績
Test result

6.	要件 Requirement	
6.1.～ 6.1.2.2.4.	（略）	（略）
6.1.3.	保護ハウジング Protective housing	
6.1.3.1.	反射面の先端部が保護ハウジングで囲まれているときは、ハウジングの外周の曲率半径「c」は、すべての点および方向において 2.5 mm 以上とする。 反射面の先端部が調節位置にかかわらず保護ハウジングで囲まれていない場合、その外周の曲率半径「c」は、すべての点および方向において 2.5 mm 以上とし、突出している部分の先端に適用するものとする。 When the edge of the reflective surface is enclosed in a protective housing, the radius of	適／否 Pass Fail

TRIAS 44-R166-01

直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験
（協定規則第166号）

（略）

付表
直前直左右確認装置又は直前直左右確認装置の取付試験
（協定規則第166号）
(Uniform Provisions Concerning the Approval of Devices and Motor Vehicles with Regard to the Driver's Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles Test Data Record Form)
（略）

1.～4. （略）

5. 試験成績
Test result

6.	要件 Requirement	
6.1.～ 6.1.2.2.4.	（略）	（略）
（追加）		
（追加）		

新			旧		
	curvature "c" on the housing's perimeter shall be not less than 2.5 mm at all points and in all directions. When the edge of the reflecting surface is not enclosed by the protective housing independent from any adjustment position, the radius of curvature "c" on its perimeter shall be not less than 2.5 mm at all points and in all directions and shall apply to the edge of the projecting part.				
6.1.3.2.	ミラーが平面に取り付けられる場合、室内ミラーの場合は直径 165 mm の球、車外ミラーの場合は直径 100 mm の球と静的に接触することのできる一切の部品は、装置の調節位置にかかわらず、6.2.2 項に規定したテスト後も支持材に取り付けられたまま残っている部品を含め、曲率半径「c」が 2.5 mm 以上とする。 When the mirror is mounted on a plane surface, all parts, irrespective of the adjustment position of the device, including those parts remaining attached to the support after the test provided for in paragraph 6.2.2. below, which are in potential, static contact with a sphere either 165 mm in diameter in the case of interior mirror or 100 mm in diameter in the case of exterior mirror, shall have a radius of curvature "c" of not less than 2.5 mm.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.1.3.3.	上記 6.1.3.1 項および 6.1.3.2 項の要件は、突出が 5 mm 未満である外部表面の部分には適用しないものとするが、かかる部分の外向きの角度は、かかる部分の突出が 1.5 mm 未満である場合を除き、鈍角であるとする。 The requirements in paragraphs 6.1.3.1. and 6.1.3.2. above shall not apply to parts of the external surface which protrude less than 5 mm, but the outward facing angles of such parts shall be blunted, save where such parts protrude less than 1.5 mm.	適／否 Pass Fail	(追加)		

新			旧		
6.1.3.4.	直径または最長の対角線が 12 mm 未満の固定孔や窪みの先端は、とがっていなければ上記 6.1.3.2 項の半径の要件を免除する。 Edges of fixing holes or recesses of which the diameter or longest diagonal is less than 12 mm are exempt from the radius requirements of paragraph 6.1.3.2. above, provided that they are blunted.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.1.3.5.	ミラーを車両に取り付けるための装置は、衝撃を受けた方向にミラーが曲がるよう確保する旋回軸または回転軸（軸が複数ある場合はそのうちの 1 つ）を軸にした半径 70 mm の円柱が、当該装置が突出している外部表面の少なくとも一部を通るように設計されるものとする。 The device for the attachment of mirrors to the vehicle shall be so designed that a cylinder with a 70 mm radius, having as its axis the axis, or one of the axes, of pivot or rotation which ensures deflection of the mirror in the direction of impact concerned, passes through at least part of external original surface where the device is protruding from.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.1.3.6.	上記の 6.1.3.1 項および 6.1.3.2 項に記載した車外ミラーの部品で、ショア A 硬度が 60 以下の材料でできたものは、関連する規定を免除する。 The parts of exterior mirrors referred to in paragraphs 6.1.3.1. and 6.1.3.2. above which are made of a material with a Shore A hardness not exceeding 60 are exempt from the relevant provisions.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.1.3.7.	室内ミラーの部品がショア A 硬度 50 未満の材料でできており、剛体の支持材に取り付けられる場合は、上記 6.1.3.1 項および 6.1.3.2 項の要件は、支持材にのみ適用するものとする。 In the case of those parts of interior mirrors	適／否 Pass Fail	(追加)		

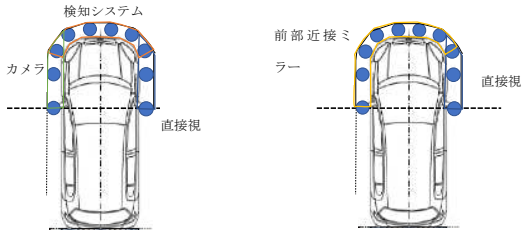
新			旧		
	which are made of a material with a Shore A hardness of less than 50 and which are mounted on a rigid support, the requirements of paragraphs 6.1.3.1. and 6.1.3.2. above shall only apply to the support.				
6.1.3.8.	車両に技術的最大許容質量に相当する負荷が加えられた状態でミラーの下端が地上高 2 m 以上の位置に取り付けられている場合、そのミラーに 6.1.3.2 項の要件は適用しない。 The requirements of paragraph 6.1.3.2. do not apply to mirrors, if their lower edge is mounted not less than 2 m above the ground when the vehicle is under a load corresponding to its maximum technical permissible mass.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.	近接前方および側方視野ミラーに関するテスト 協定規則第 21 号を満たす車両のミラーの場合、6.2 項の要件が満たされているものとみなす。 Test for close-proximity of front and lateral vision mirrors The requirements of paragraph 6.2. shall be considered to be satisfied in the case of mirrors of a vehicle fulfilling the provisions of Regulation No. 21.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.2.	衝撃テスト Impact test		(追加)		
6.2.2.2.6.	間接視界装置は以下のさまざまな条件下で衝撃テストを受ける： The devices for indirect vision are subjected to impact under the following different conditions:		(追加)		
6.2.2.2.6.1 6.2.3.1. 6.2.3.2. 6.2.3.3.	室内ミラー (a) テスト 1：打撃点は上記 6.2.2.2.3 項に定義したものとする。ハンマーがミラーの反射面側に衝突するように衝撃を与えるものとする。 (b) テスト 2：打撃点は保護ハウジングの先端部上とし、発生させる打撃が反射面と 45° の角度を成し、反射面の中心を通る水平面にあるようにする。衝撃は反射面側で生じるものとする。	適／否	(追加)		

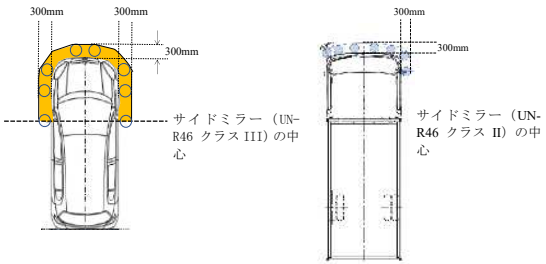
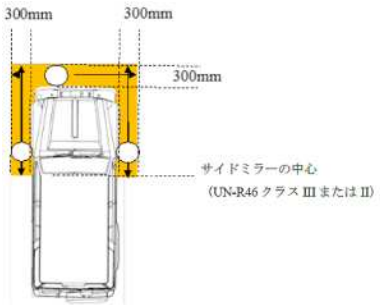
新			旧		
	Interior mirrors (a) Test 1: The points of impact shall be as defined in paragraph 6.2.2.2.3. above. The impact shall be such that the hammer strikes the mirror on the reflecting surface side. (b) Test 2: Point of impact on the edge of the protective housing, such that the impact produced makes an angle of 45° with the plane of the reflecting surface and is situated in the horizontal plane passing through the centre of that surface. The impact shall occur on the reflecting surface side.	Pass Fail			
6.2.2.2.6.2. 6.2.3.1. 6.2.3.2. 6.2.3.3.	車外ミラー (a) テスト 1：打撃点は上記 6.2.2.2.3 項または 6.2.2.2.5 項に定義したものとする。ハンマーがミラーの反射面側に衝突するように衝撃を加えるものとする。 (b) テスト 2：打撃点は上記 6.2.2.2.3 項または 6.2.2.2.5 項に定義したものとする。ハンマーがミラーの反射面の反対側に衝突するように衝撃を加えるものとする。 車外ミラーが他のミラーと同じ固定部に取り付けられている場合は、上述のテストは下方のミラーに対して実施するものとする。しかしながら、テストの実施に責任を有する技術機関は、上方のミラーが地表面から 2 m 未満である場合は、これに対して上記テストの一方または両方を繰り返してもよい。 Exterior mirrors (a) Test 1: The point of impact shall be as defined in paragraphs 6.2.2.2.3. or 6.2.2.2.5. above. The impact shall be such that the hammer strikes the mirror on the reflecting surface side. (b) Test 2: The point of impact shall be as defined in paragraphs 6.2.2.2.3. or 6.2.2.2.5. above. The impact shall be such that the hammer strikes the mirror on the side opposite to the reflecting surface.	適／否 Pass Fail	(追加)		

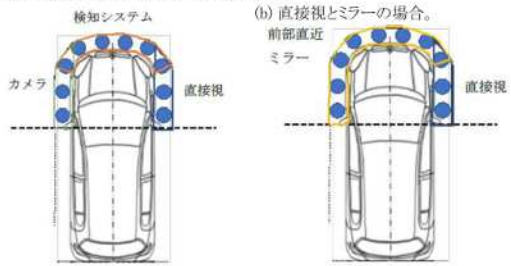
新			旧		
	Where exterior mirrors are fixed to the same mounting as other mirrors, the above-mentioned tests shall be executed on the lower mirror. Nevertheless, the Technical Service responsible for testing may repeat one or both of these tests on the upper mirror if this is less than 2 m from the ground.				
6.2.3.	テスト結果 Results of the tests		(追加)		
6.2.3.1.	上記 6.2.2 項に説明するテストでは、振り子は、リリース面上でアームによる位置の突出が垂線に対して 20° 以上となるように、衝突後も継続して振動していなければならない。当該角度の測定精度は±1° 以内とする。 In the tests described in paragraph 6.2.2. above, the pendulum shall continue to swing after impact in such a way that the projection of the position assumed by the arm on the plane of release makes an angle of at least 20° with the vertical. The accuracy of measurement of the angle shall be within ±1°.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.3.1.1.	ミラーの場合は、ウインドスクリーンに固定されているミラーにはこの要件は適用されないが、6.2.3.2 項で規定された要件に関してはテスト後に適用されるものとする。 In the case of mirrors, this requirement is not applicable to mirrors stuck to the windscreen, in respect of which the requirement stipulated in paragraph 6.2.3.2. shall apply after the test.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.3.1.2.	垂線に対する角度の要件は、間接視界用のすべてのミラーに関して、20° から 10° に引き下げられる。 The required angle to the vertical is reduced from 20° to 10° for all mirrors for indirect vision.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.3.2.	ミラーの場合、ウインドスクリーンに固定されたミラーに対する上記 6.2.2 項に説明するテストの実施中	適／否	(追加)		

新			旧		
	に、ミラーの固定具が破損した場合、残りの部分はベースからの突出が 10 mm を超えないものとし、テスト後に残された配置は、本規則の 6.1.3.2 項に規定された条件を満たすものとする。 Mirrors should the mounting of the mirror break during the tests described in paragraph 6.2.2. above for mirrors stuck to the windscreen, the part remaining shall not project beyond the base by more than 10 mm and the configuration remaining after the test shall satisfy the conditions laid down in paragraph 6.1.3.2. of this Regulation.	Pass Fail			
6.2.3.3.	反射面は 6.2.2 項に説明するテストの間、破損しないものとする。ただし、次の条件のうちの 1 つが満たされている場合、反射面の破損は許容される。 The reflecting surface shall not break during the tests described in paragraph 6.2.2. However, breakage of the reflecting surface will be allowed if one of the following conditions is fulfilled.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.3.3.1.	ガラスの破片がハウジングの裏面またはハウジングに強固に取り付けられた表面になお付着している場合、および、バッキングからのガラスの部分的な剥離が亀裂のいずれかの側で 2.5 mm を超えない場合は、これが許容される。打撃点でガラスの表面から分離した小さな破片に関しては許容される。 The fragments of glass still adhere to the back of the housing or to a surface firmly attached to the housing; partial separation of the glass from its backing is admissible provided that this does not exceed 2.5 mm on either side of the cracks. It is permissible for small splinters to become detached from the surface of the glass at the point of impact.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.3.3.2.	反射面は安全ガラス製とする。 The reflecting surface is made of safety glass.	適／否 Pass Fail	(追加)		
6.2.4.	UN 規則 No. 26 または No. 61 によって認可された装置	適／否	(追加)		

新			旧		
	は、本規則6.2項の要件を免除されるものとする。 The devices that approved by UN Regulation No.26 or No.61 shall be exempted the requirements of paragraph 6.2. of this Regulation.	Pass Fail			
附則6 Annex6	（略）		附則6 Annex6	（略）	
2.～4.	（略）		2.～4.	（略）	（略）
15.	要件 Requirement		15.	要件 Requirement	
15.1.	一般要件 General （略） 視覚または認知手段の組み合わせ、および、メーカーによって申告された手段の組み合わせ。 Via a combination of the means of vision and awareness, and declared by the manufacturer. 異なる手段による指定エリアの重なり（下記図参照）は許容されるものとする。 Overlaps of designated areas by different means (see examples in Figure) shall be permitted. メーカーは、技術機関が目的に合わせてテスト機器をセットアップできるように、どの手段をどの指定エリアに使用するかを技術機関に申告するものとする。これをテストレポートに記録するものとする。 The manufacturer shall declare to the technical service which means is used for which designated area, so that the technical service can set up the testing equipment accordingly. This shall be recorded in the test report. 図：各手段の指定エリアの例（右ハンドルの場合） Figure:Examples of Designated Area of Each Means	（略）	15.1.	一般要件 General （略） （追加）	（略）

新			旧		
	(Right-Handed Drive Case) (a) 直接視、検知システム、FLVCS の場合。 (b) 直接視とミラーの場合  				
15.2.	直近前方および側方視界 Close-proximity front and lateral sides field of vision （略） (a) 車両側面の輪郭から 300 mm の点を通る垂直縦断面。 A longitudinal vertical plane passing through a point 300 mm from the contour of the sides of the vehicle; (b) 車両前部の輪郭から 300 mm の点を通る垂直横断面。 A transverse vertical plane passing through a point 300 mm from the contour of the front of the vehicle; （略） 輪郭は、本規則の附則 9 に定義されたテスト対象物（直径 300 mm のポール）を配置できる地面への車両外形の投影によって定められるものとする。細かな外形の凹凸は含まない。 （略）	（略）	15.2.	直近前方および側方視界 Close-proximity front and lateral sides field of vision （略） (a) 車両側面の輪郭から 300 mm の点を通る垂直横断面、 A transverse vertical plane passing through a point 300 mm from the contour of the sides of the vehicle; (b) 車両前部の輪郭から 300 mm の点を通る水平横断面、 A transverse horizontal plane passing through a point 300 mm from the contour of the front of the vehicle; （略） 輪郭は、本規則の附則 9 に定義された試験対象物（直径 300 mm のポール）を配置できる地面への車両外形の投影によって定められるものとする。細かな外形の凹凸は含まない。 （略）	（略）

新			旧		
	図：近接前方および側方視野 Figure:Close-Proximity Front and Lateral Sides View Field of Vision  			図：直近前方および側方視野 Close-Proximity Front and Lateral Sides View Field of Vision  	
15.2.1.	要件 Requirement 附則 9 に説明するテスト方法で、および附則 10 に説明する方法で計算した調整後の運転者の眼の位置からの両単眼の視野、または、調整後の眼の基準点からの両眼の視野を使用してテストした場合、テスト対象物が視認されるものとする。 When tested under the test method described in Annex 9 and using ambinocular vision from the adjusted driver's ocular points, or binocular vision from the adjusted ocular reference point calculated by the methods described in Annex 10, the test object shall be revealed. 附則 10 に説明する方法で計算した調整後の運転者の眼の位置は、モニターを使用する装置には適用されない。 The adjusted driver's ocular points calculated by the methods described in Annex 10 does not apply to devices using monitors.	（略）	15.2.1.	要件 Requirement 附則 9 に説明する試験方法で試験した場合、試験対象物が次のいずれかによって視認されるものとする。 When tested under the test method described in Annex 9, the test object shall be revealed.	（略）
15.2.1.1. 15.2.1.2.	（略）	（略）	15.2.1.1. 15.2.1.2.	（略）	（略）

新			旧		
15.2.1.3.	本規則に適合する前方および側方視覚のための間接視手段（ミラーもしくはカメラシステムまたはその他）。 Via a means of indirect vision for front and lateral vision (mirror or camera system or other) complying with this Regulation;		15.2.1.3.	本規則に適合する前方および側方視覚のための間接視手段（ミラーもしくはカメラシステムまたはその他）、または Via a means of indirect vision for front and lateral vision (mirror or camera system or other) complying with this Regulation; or	
（削除）	（削除）	（削除）	15.2.1.4.	検知システムの装置、または Via a device of detection system; or	有／無 Yes No
（削除）	（削除）	（削除）	15.2.1.5.	15.2.1.1 項から 15.2.1.4 項に説明された手段の自動車製作者等申告によ る組み合わせ。 Via a combination of the means described in the paragraphs 15.2.1.1 to 15.2.1.4. and declared by the manufacturer.	有／無 Yes No
15.2.2.	近接前方および側方視界は、附則 10 に説明する方法で計算した調整後の運転者の眼の位置からの両単眼の視野（両眼が 12.1 項に定義された「運転者の眼の位置」にあるとき）、または、調整後の眼の基準点からの両眼の視野によって確立されるものとする。視界を確定する際、車両は車両構造統合決議（R.E.3）（ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 7、2.2.5.4 項）に定義されたランニングオーダーの状態にあり、M1 および N1 車両については 1 名のフロントシート乗員（75 kg）を追加するものとする。窓を通して確立される場合、板ガラスは、協定規則第 43 号 01 改訂版、附則 24 による全光透過率を有するものとする。 The close-proximity front and lateral field of vision shall be established using ambinocular vision from the adjusted driver's ocular points, the eyes being at the "driver's ocular points" as defined in paragraph 12.1. or binocular vision from the adjusted ocular reference point calculated by the methods described in Annex 10. The fields of vision shall be determined when the vehicle is in running order as defined in the consolidated Resolution on the Construction of	適／否 Pass Fail	15.2.2.	異なる手段による指定エリアの重なり（図の例参照）は許容されるものとする。 Overlaps of designated areas by different means (see examples in Figure) shall be permitted. (a) 直接視、検知システム、FLVCSの場合。 (b) 直接視とミラーの場合。  	適／否 Pass Fail

新			旧		
	vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 7, paragraph 2.2.5.4.), plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg). When established through windows, the glazing shall have a total light transmission factor in accordance with UN Regulation No. 43, 01 series of amendments, Annex 24.				
15.2.3.	曲率が異なるか、または同一平面内にない複数の反射面からなるミラーの場合、少なくとも反射面の 1 つが視界を与えるものとする。 In the case of mirrors consisting of several reflecting surfaces which are either of different curvature or not in the same plane, at least one of the reflecting surfaces shall provide the field of vision.	適／否 Pass Fail	15.2.3.	自動車製作者等は、技術機関が目的に合わせて試験機器をセットアッ プできるように、どの手段をどの指定エリアに使用するかを技術機関に申 告するものとする。それを試験レポートに記録するものとする。 The manufacturer shall declare to the technical service which means is used for which designated area, so that the technical service can set up the testing equipment accordingly. This shall be recorded in the test report.	適／否 Pass Fail
(削除)	(削除)	(削除)	15.2.4.	FLVCS に関する特定要件および検知システムの要件 Particular requirements for FLVCS and detection system requirements	適／否 Pass Fail
(削除)	(削除)	(削除)	15.2.4.1.	ギアがパーキングまたはニュートラルレンジから外れているときに FLVCS および検知システムを容易に作動することが可能であるものとする。 It shall be possible to easily activate the FLVCS and the detection system when the gear is in the out of parking or neutral range.	適／否 Pass Fail
(削除)	(削除)	(削除)	15.2.4.2.	運転者認知手段のすべての領域を同時に監視できない FLVCS または検 知システムは、運転者の操作により、運転者の関心エリアを簡単に表示 するものとする。 FLVCS または検知システムを容易に作動することが可能であるものとす る。それらの組み合わせによって全視界を監視できない場合は、少なくと も運転者の関心エリアを表示するものとする。 FLVCS or detection system that cannot cover all field of means for driver awareness at the same	適／否 Pass Fail

新			旧		
				time shall easily show area of the driver's interest by the driver's operations. It shall be possible to easily activate FLVCS or detection system. In case their combination cannot cover the full field of view, they shall show at least the area of driver's interest	
（削除）	（削除）	（削除）	15.2.5.	両眼が 12.1 項に定義された「運転者の眼の位置」にあるときの調整後の 運転者の眼の位置からの両眼全視野、または調整後の眼の基準点から の両眼視野を用いて直近前方および側方視界が確立されるものとする。視界を確定する際、車両は車両構造統合決議（R.E.3）（ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6、2.2.5.4 項）に定義されたランニング オーダーの状態にあり、M1 および N1 車両については 1 名のフロントシート 乗員（75 kg）を追加するものとする。窓を通して確立される場合、板ガラス は、協定規則第 43 号 04 改訂版、附則 24 による全光透過率を有するものと する。 The close-proximity front and lateral field of vision shall be established using ambinocular vision from the adjusted driver's ocular points, the eyes being at the "driver's ocular points" as defined in paragraph 12.1. or binocular vision from the adjusted ocular reference point. The fields of vision shall be determined when the vehicle is in running order as defined in the consolidated Resolution on the Construction of vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraph 2.2.5.4.), plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg). When established through windows, the glazing shall have a total light transmission factor in accordance with UN Regulation No. 43, 04 series of amendments, Annex 24.	適／否 Pass Fail
（削除）	（削除）	（削除）	15.2.6.	曲率が異なるか、または同一平面内にない複数の反射面からなるミラー の場合、少なくとも反射面の 1 つが	適／否 Pass Fail

新			旧		
				視界を与え、かつそのミラーが属する クラスの規定寸法を有するものとする。 In the case of mirrors consisting of several reflecting surfaces which are either of different curvature or not in the same plane, at least one of the reflecting surfaces shall provide the field of vision and have the dimensions specified for the class to which they belong.	
15.3～ 15.4.	（略）	（略）	15.3～ 15.4.	（略）	（略）
15.4.1.	作動 Activation		15.4.1.	位置 Position	
15.4.1.1.	ギア がパーキングまたはニュートラルレンジから外れているときに FLVCS および検知システムを容易に作動することが可能であるものとする。 It shall be possible to easily activate FLVCS and the detection system when the gear is in the out-of-parking or neutral range.	適／否 Pass Fail	15.4.1.1.	前方および側方視覚または検知手段用装置は、通常の運転位置で運転 席に着座したとき、運転者が車両の前方および側方で道路を明確に視 認できるように配置されるものとする。 Devices for means of front and lateral vision or detection shall be so placed that the driver, when sitting on the driving seat in a normal driving position, has a clear view of the road to the front and lateral side(s) of the vehicle.	適／否 Pass Fail
15.4.1.2.	運転者認知手段のすべての領域を同時に監視できない FLVCS または検知システムは、運転者の操作により、運転者の関心エリアを簡単に表示するものとする。 FLVCS or detection system that cannot cover all field of means for driver awareness at the same time shall easily show area of the driver's interest by the driver's operations. FLVCS または検知システムを容易に作動することが可能であるものとする。それらの組み合わせによって全視界を監視できない場合は、少なくとも運転者の関心エリアを表示するものとする。	適／否 Pass Fail	15.4.1.2.	車両がシャシ／キャブ形態の場合は、視界または検知領域を測定する 際、推奨される最小および最大の車体幅、高さおよび長さを自動車製作 者等が明示し、必要ならば、ダミーのヘッドボードによって模擬するもの と する。試験過程で考慮に入れた車両ならびに前方および側方視覚また は検知手段用装置のすべての構成を前方および側方視覚または検知 手段用装置の搭載について試験成績書に記載するものとする。これに は、さまざまな装置搭載位置に関連した情報（長さ、幅および高さの値） が含まれる。 In the case of any vehicle, which is in chassis/cab form when the field of vision or detection is measured, the minimum and maximum	適／否 Pass Fail

新			旧		
	It shall be possible to easily activate FLVCS or detection system. In case their combination cannot cover the full field of view, they shall show at least the area of driver's interest.			recommended body widths, heights and lengths shall be stated by the manufacturer and, if necessary, simulated by dummy headboards. All vehicles and devices for means of front and lateral vision or detection configurations taken into consideration during the tests shall be shown on this test report for the installation of devices for means of front and lateral vision or detection. This includes information related to a range of device installation positions (in length, width and height).	
15.4.2.	位置 Position		(追加)		
15.4.2.1.	前方および側方視覚または検知手段用装置は、通常の運転位置で運転席に着座したとき、運転者が車両の前方および側方で道路を明確に視認できるように配置されるものとする。 Devices for means of front and lateral vision or detection shall be so placed that the driver, when sitting on the driving seat in a normal driving position, has a clear view of the road to the front and lateral side(s) of the vehicle.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.2.2.	車両がシャシ／キャブ形態の場合は、視界または検知領域を測定する際、推奨される最小および最大の車体幅、高さおよび長さを自動車製作者等が明示し、必要ならば、ダミーのヘッドボードによって模擬するものとする。試験過程で考慮に入れた車両ならびに前方および側方視覚または検知手段用装置のすべての構成を前方および側方視覚または検知手段用装置の搭載について試験成績書に記載するものとする。これには、さまざまな装置搭載位置に関連した情報（長さ、幅および高さの値）が含まれる。 In the case of any vehicle, which is in chassis/cab form when the field of vision or detection is measured, the minimum and maximum recommended body widths, heights and lengths	適／否 Pass Fail	(追加)		

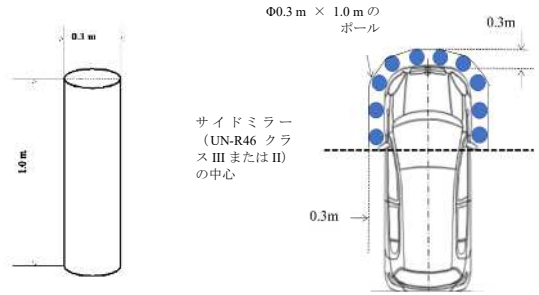
新			旧		
	shall be stated by the manufacturer and, if necessary, simulated by dummy headboards. All vehicles and devices for means of front and lateral vision or detection configurations taken into consideration during the tests shall be shown on this test report for the installation of devices for means of front and lateral vision or detection. This includes information related to a range of device installation positions (in length, width and height).				
15.4.2.3.	前方および側方視覚または検知手段用装置は、視界または検知領域に関する要件への適合に必要とされる範囲を実質的に超えて車両の外部車体から突出しないものとする。 Devices for means of front and lateral vision or detection shall not project beyond the external bodywork of the vehicle substantially more than is necessary to comply with the requirements concerning fields of vision or fields of detection.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.2.4.	前方および側方視認性または検知手段用装置は、測定対象の視界または検知領域を実質的に変化させるほど装置が動かないように、または知覚された画像の特質を運転者が誤って解釈する原因になるほど振動しないように、堅固に装着されるものとする。装置の配線は、車両の表面に露出しないものとする。 Devices for means of front and lateral side(s) visibility or detection shall be firmly fitted in such a way that the devices do not move so as to significantly change the field of vision or detection as measured or vibrate to an extent which would cause the driver to misinterpret the nature of the image perceived. Wiring of the devices shall not be exposed on the surface of the vehicle.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.3.	ミラー以外の装置のための保護ハウジング Protective housing for the device(s) other than		(追加)		

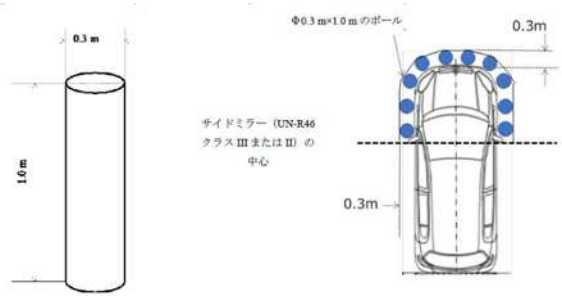
新			旧		
	mirrors				
15.4.3.1.	前方および側方視覚または検知手段用装置が、通常運転用にメーカーが推奨する位置に取り付けられている場合、車内に取り付けられている前方および側方視覚もしくは検知手段用装置、または前方および側方視覚もしくは検知手段用装置の部品の場合は直径 165 mm の球、車外に取り付けられている前方および側方視覚もしくは検知手段用装置、または前方および側方視覚もしくは検知手段用装置の部品の場合は直径 100 mm の球と静的に接触することのできる一切の部品は、装置の調節位置にかかわらず、6.2.2 項に規定したテスト後も支持材に取り付けられたまま残っている部品を含め、曲率半径「c」が 2.5 mm 以上とする。 When the devices for means of front and lateral vision or detection are mounted in the position recommended by the manufacturer for normal driving, all parts, irrespective of the adjustment position of the device, including those parts remaining attached to the support after the test provided for in paragraph 6.2.2. which are in potential, static contact with a sphere either 165 mm in diameter in the case of devices for means of front and lateral vision or detection or parts of devices for means of front and lateral vision or detection installed inside the vehicle or 100 mm in diameter in the case of devices for means of front and lateral vision or detection or parts of devices for means of front and lateral vision or detection installed outside the vehicle, shall have a radius of curvature "c" of not less than 2.5 mm.	適／否 Pass Fail	（追加）		
15.4.3.2.	上記 15.4.3.1 項の要件は、突出が 5 mm 未満である外部表面の部分には適用しないものとするが、かかる部分の外向きの角度は、かかる部分の突出が 1.5 mm 未満である場合を除き、鈍角であるとする。 The requirements in paragraphs 15.4.3.1. above shall not apply to parts of the external surface which protrude less than 5 mm, but the outward	適／否 Pass Fail	（追加）		

新			旧		
	facing angles of such parts shall be blunted, save where such parts protrude less than 1.5 mm.				
15.4.3.3.	直径または最長の対角線が 12 mm 未満の固定孔や窪みの先端は、とがっていなければ上記 15.4.3.1 項の半径の要件を免除する。 Edges of fixing holes or recesses of which the diameter or longest diagonal is less than 12 mm are exempt from the radius requirements of paragraph 15.4.3.2. above, provided that they are blunted.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.3.4.	内部の装置の部品がショア A 硬度 50 未満の材料でできており、剛体の支持材に取り付けられる場合は、上記 15.4.3.1 項の要件は、支持材にのみ適用するものとする。 In the case of those parts of interior the devices which are made of a material with a Shore A hardness of less than 50 and which are mounted on a rigid support, the requirements of paragraphs 15.4.3.1. and 15.4.3.2. above shall only apply to the support.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.3.5.	車両に技術的最大許容質量に相当する負荷が加えられた状態で装置の下端が地上高 2 m 以上の位置に取り付けられている場合、その装置に 15.4.3.1 項の要件は適用しない。 The requirements of paragraph 15.4.3.2. do not apply to the devices, if their lower edge is mounted not less than 2 m above the ground when the vehicle is under a load corresponding to its maximum technical permissible mass.	適／否 Pass Fail	(追加)		
15.4.3.6.	協定規則第 26 号または協定規則第 61 号によって認可された装置は、本規則 15.4.3 項の要件を免除されるものとする。 The devices that approved by UN Regulation No.26 or No.61 shall be exempted the requirements of paragraph 15.4.3. of this Regulation.	適／否 Pass Fail	(追加)		

新			旧		
15.5.	（略）	（略）	15.5.	（略）	（略）
16.	前方および側方視カメラシステムに関する要件 Requirements for Front and Lateral View Camera System		16.	前方および側方視カメラシステムに関する要件 Requirements for Front and Lateral View Camera System	
16.1.	（略）	（略）	16.1.	（略）	（略）
16.2.	デフォルトビュー Default view デフォルトビューにおいて、FLVCS は、15.2 項に説明された視界の少なくとも一部を表示するものとする。 FLVCS は、デフォルトで前方および側方視界像を表示しなければならない。その作動指示は運転者によって与えられる。 In default view the FLVCS shall show at least the part of the field of view as described in paragraph 15.2. The FLVCS must default to the front or lateral side(s) view image the instruction to activate it is given by the driver.	適／否 Pass Fail	16.2.	デフォルトビュー Default view デフォルトビューにおいて、FLVCS は、15.2 項に説明された視界の少なく とも一部を表示するものとする。 FLVCS は、デフォルトで前方および側方視画像を表示しなければならない。その作動指示は運転者によって与えられる。 In default view the FLVCS shall show at least the part of the field of view as described in paragraph 15.2. The FLVCS must default to the front and lateral side(s) view image the instruction to activate it is given by the driver.	適／否 Pass Fail
17.	検知システムに関する要件 Requirements for Detection Systems		17.	検知システムに関する要件 Requirements for Detection Systems	
17.1.～ 17.3.	（略）	（略）	17.1.～ 17.3.	（略）	（略）
附則 9 Annex9	直近前方および側方視界に関する試験方法 Test Methods for Close-Proximity Front and Lateral Field of Vision この方法は、直接的又は間接的(ミラーまたは FLVCS)手段を対象に含む ものとして自動車製作者等が指定したエリア内で適用されるものとする。		附則 9 Annex9	直近前方および側方視界に関する試験方法 Test Methods for Close-Proximity Front and Lateral Field of Vision この方法は、直接的又は間接的(ミラーまたは FLVCS)手段を対象に含む ものとして自動車製作者等が指定したエリア内で適用されるものとする。	

新			旧		
	This method shall be applied in the area that is designated by the manufacturer as covering direct or indirect (mirrors or FLVCS) means			This method shall be applied in the area that is designated by the manufacturer as covering direct or indirect (mirrors or FLVCS) means	
1.	（略）		1.	（略）	
1.1.	テスト対象物 Test objects 各テスト対象物は、高さ 1.0 m、外径 0.3 m の直円柱とする。図 1 参照。 Each test object shall be a right circular cylinder that is 1.0 m high and 0.3 m in external diameter. See figure 1.	適／否 Pass Fail	1.1.	テスト対象物 Test objects 各試験対象物は、高さ 1.0 m、外径 0.3 m の直円柱とする。図 1 参照。 Each test object shall be a right circular cylinder that is 1.0 m high and 0.3 m in external diameter. See figure 1.	適／否 Pass Fail
1.2.	テスト対象物は、助手席側ミラーの中心から運転者側サイドミラーの中心までの範囲で車両の前面および側面に接触するものとし、近接前方および側方視野内で視認されるものとする。協定規則第 46 号 04 改訂版に適合する CMS を搭載した車両の場合、メーカーは、サイドミラーを装備した同じ車両を検討するか、またはサイドミラーの中心の代わりにクラス III またはクラス II の CMS カメラレンズの中心を用いることを検討するものとする。 The test object shall be in contact with the vehicle's front and lateral side from the centre of passenger side mirror to driver's side mirror shall be seen in the closeproximity front and lateral view field of vision. In the case of the vehicle that equipped with CMS that comply UN Regulation No. 46, 04 Series of amendments, the manufacturer shall consider the same vehicle equipped with side mirrors or to use centres of Class III or II CMS camera lens instead of the centres of the side mirrors.	適／否 Pass Fail	1.2.	試験対象物の配置および向き Test object locations and orientations 試験対象物は、助手席側ミラーの中心から運転者側サイドミラーの中心 までの範囲で車両の前面および側面に接触するものとし、直近前方およ び側方視野内で視認されるものとする。協定規則第 46 号 04 改訂版に適合する CMS を搭載した車両の場合、自動車製作者等は、サイドミラーを 装備した同じ車両を検討するか、またはサイドミラーの中心の代わりにク ラスⅡの CMS カメラレンズの中心を用いることを検討するものとする。 The test object shall be in contact with the vehicle's front and lateral side from the centre of passenger side mirror to driver's side mirror shall be seen in the close-proximity front and lateral view field of vision. In the case of the vehicle that equipped with CMS that comply UN Regulation No. 46, 04 Series of amendments, the manufacturer shall consider the same vehicle equipped with side mirrors or to use centres of Class II CMS camera lens instead of the centres of the side mirrors.	適／否 Pass Fail
	図 1：テスト対象物　　図 2：テスト対象物の配置			図 1　試験対象物　　図 2　試験対象物の配置	

新		
	Figure 1:Test Object Figure 2:Test Object Locations 	
1.3.～ 1.3.3.1.	（略）	
1.3.3.2.	車両重量 Vehicle load 車両は車両構造統合決議（R.E.3）（ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7、2.2.5.4 項）に定義されたランニングオーダーの状態にあり、M1 および N1 車両については 1 名のフロントシート乗員（75 kg）を追加するものとする。 The vehicle is in running order as defined in the consolidated Resolution on the Construction of vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7, paragraph 2.2.5.4.), plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg).	
1.3.3.3. 1.4.	（略）	
附則 10 Annex10	運転者の眼の位置の調節方法 Adjustment Methods for the Driver's Ocular Points	

旧		
	Figure 1 Test Object Figure 2 Test Object Locations 	
1.3.～ 1.3.3.1.	（略）	
1.3.3.2.	車両重量 Vehicle load 車両は車両構造統合決議（R.E.3）(ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6、2.2.5.4 項)に定義されたランニングオーダーの状態にあり、M1 および N1 車両については 1 名のフロントシート乗員（75 kg）を追加するものとする。 The vehicle is in running order as defined in the Consolidated Resolution on the Construction of vehicles (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraph 2.2.5.4., plus for M1 and N1 vehicles one front seat passenger (75 kg).	
1.3.3.3. 1.4.	（略）	
附則 10 Annex10	運転者の眼の位置の調節方法 Adjustment Methods for the Driver's Ocular Points	

新			旧		
1.	バック角の補正 Back angle compensation 運転者の眼の位置、または眼の基準点の調整として、表１に示すようにテスト車両の各バック角に応じて定められた特定の補正距離だけ前後または上下に移動させるものとする。 Driver's ocular points, or the ocular reference point shall be adjusted in the forward/rearward or upward/downward direction by a specific compensation distance defined according to the respective back angle of the test vehicle, as shown in Table 1. 表１　バック角の補正 Table 1 Back Angle Compensation （略）	有／無 Yes/No 適／否 Pass Fail	1.	バック角の補正 Back angle compensation 15.2.1.1 項による試験において、運転者の眼の位置、または眼の基準点の調整として、表１に示すように試験車両の各バック角に応じて定められ た特定の補正距離だけ前後または上下に移動させるものとする。 In testing according to paragraph 15.2.1.1., driver's ocular points, or the ocular reference point shall be adjusted in the forward/rearward or upward/downward direction by a specific compensation distance defined according to the respective back angle of the test vehicle, as shown in Table 1. 表１　バック角の補正 Table 1 Back angle compensation （略）	有／無 Yes/No 適／否 Pass Fail
2.	前方および助手席側の可動範囲の補正 Movable range compensation for the front and passenger's side 車両の始動時に車両の周囲を確認するために身体を前後、左右、または上下方向に移動させる運転者の眼の位置（両眼）または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼の位置または眼の基準点に基づき、それぞれ前後、左右、または上下方向に運転者の眼の位置を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、表 2 の各列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。 調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4 点からなる三次元空間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の 12.1 項に定義された運転者の眼の位置または 12.2 項に定義された眼の基準点、および表 2 に定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正によって与えられる。	有／無 Yes/No 適／否 Pass Fail	2.	助手席側の可動範囲の補正 Movable range compensation for the passenger's side 15.2.1.1 項による試験において、車両の始動時に車両の周囲を確認する ために身体を前後、左右、または上下方向に移動させる運転者の眼の位 置（両眼）または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼の位置または眼の基準点に基づき、それぞれ前後、左右、または上下方向に運 転者の眼の位置を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、表 2 の各 列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。 調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4 点からなる三次元空間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の 12.1 項に定義された 運転者の眼の位置または 12.2 項に定義された眼の基準点、および表 2 に 定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正に よって与えられる。	有／無 Yes/No 適／否 Pass Fail

新			旧		
	As compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body in forward/rearward, lateral, or upward/downward directions to check the vehicle's surroundings at the start of the vehicle, measurements may be taken with the driver's ocular points adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points or the ocular reference point, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 2. Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a threedimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 2. 表 2 助手席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 2 Range of Driver's Ocular Points Compensation for the Passenger's Side Stretching （略）				In testing according to paragraph 15.2.1.1., as compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body in forward/rearward, lateral, or upward/downward directions to check the vehicle's surroundings at the start of the vehicle, measurements may be taken with the driver's ocular points adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points or the ocular reference point, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 2. Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a three-dimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 2. 表 2 助手席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 2 Range of driver's ocular points compensation for the passenger's side stretching （略）		
3.	運転席側の外部視認補正 Looking out compensation for the driver's side サイドウインドウからの外部視認によって前面角部周辺の交通弱者を確認するために身体を移動させる運転者の眼の位置（両眼）または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼の位置に基づき、それぞれ前後、左右、または上下方向に運転者の眼の位置または眼の		3.	運転席側の外部視認補正 Looking out compensation for the driver's side 15.2.1.1 項による試験において、サイドウインドウからの外部視認によって 前面角部周辺の交通弱者を確認するために身体を移動させる運転者の 眼の位置（両眼）または運転者の眼の基準点の補正として、運転者の眼 の位置に基づき、それぞれ前後、左右、または上	有／無 Yes/No 適／否 Pass Fail

新	旧
基準点を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、表 3 の各列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。 調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4 点からなる三次元空間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の 12.1 項に定義された運転者の眼の位置または 12.2 項に定義された眼の基準点、および表 3 に定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正によって与えられる。 As compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body for looking out from side window to check vulnerable road users around the front side corner, measurements may be taken with the driver's ocular points or the ocular reference point adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 3. Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a threedimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 3. 表 3 運転席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 3 Range of Driver's Ocular Points Compensation for the Driver's Side Stretching （略）	下方向に運転者の眼の 位置または眼の基準点を調整した状態で測定を行ってもよい。ただし、 表 3 の各列に掲出した補正距離の範囲内であることを条件とする。 調整後の運転者の眼の位置または眼の基準点は、4 点からなる三次元空 間内に配置されるものとする。その各点は、本規則の 12.1 項に定義された 運転者の眼の位置または 12.2 項に定義された眼の基準点、および表 3 に 定義された伸展に対する運転者の眼の位置または眼の基準点の補正に よって与えられる。 In testing according to paragraph 15.2.1.1., as compensation of the driver's ocular points (binocular) or the ocular reference point of the driver moving the body for looking out from side window to check vulnerable road users around the front side corner, measurements may be taken with the driver's ocular points or the ocular reference point adjusted in the forward/rearward, lateral, or upward/downward directions, respectively, based on the driver's ocular points, provided that it is within the range of compensation distances listed in each column of Table 3. Adjusted driver's ocular points or the ocular reference point shall be located in a three-dimensional space consisting of four points as follows, the driver's ocular points defined in 12.1. or the ocular reference point defined in 12.2. of this Regulation, and driver's ocular points or the ocular reference point compensation for the stretching defined in table 3. 表 3 運転席側伸展に対する運転者の眼の位置の補正範囲 Table 3 Range of Driver's Ocular Points Compensation for the Driver's Side Stretching （略）

新		

附則 11 Annex11	A ピラーまたは車外前方および側方ビューミラーによって生じる死角の範囲 Range of Blind Area Created by the A-Pillar or Exterior Front and Lateral Side View Mirror	
1.～ 2.	（略）	（略）

附則 12 Annex12	検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems	
1.～ 1.4.	（略）	

TRIAS 44-R046(2)-03

後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）

（略）

付表 1

Attached Table 1

（略）

付表 2

Attached Table 2

後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験記録及び成績　（ミラー以外の間接視界装置）

Rear-View Mirrors, etc. and Rear-View Mirrors, etc. Mounting Test Data Record Form　(Devices for indirect vision other than mirrors)

協定規則第 46 号

Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

（略）

要件		
Paragraph	Contents	Conformity
16.1	（略）	（略）
16.1.1.	用途、起動および作動停止 Intended use, activation and deactivation. 用途を使用者向けマニュアルに記載するものとする。	適 / 否 Pass / Fail

旧		

附則 11 Annex11	A ピラーまたは車外前方および側方ビューミラーによって生じる死角の範囲 Range of Blind Area Created by the A-Pillar or Exterior Front and Lateral Side View Mirror	
1.～ 2.	（略）	（略）

附則 12 Annex12	検知システムに関する試験方法 Test Methods for Detection Systems	
1.～ 1.4.	（略）	

TRIAS 44-R046(2)-03

後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験（協定規則第 46 号）

（略）

付表 1

Attached Table 1

（略）

付表 2

Attached Table 2

後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験記録及び成績　（ミラー以外の間接視界装置）

Rear-View Mirrors, etc. and Rear-View Mirrors, etc. Mounting Test Data Record Form　(Devices for indirect vision other than mirrors)

協定規則第 46 号

Regulation No. 46 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

（略）

要件		
Paragraph	Contents	Conformity
16.1	（略）	（略）
16.1.1.	用途、起動および作動停止 Intended use, activation and deactivation 用途を使用者向けマニュアルに記載するものとする。ク	適 / 否 Pass / Fail

新			旧		
	The intended use shall be mentioned within the operator's manual.			ラスIIおよびIIIのCMSに関する起動および作動停止の手順により、車両の安全な使用を可能にするものとする。 CMSは、車両を開けた時点（たとえばドアのロック解除、フロントドアの開放、またはメーカーの選択による他の手段）で起動するものとする。 15.2.1.1.2 項に記載の要件に加えて、毎回のエンジンスイッチオフ後、システムは、少なくともT1＝120 sの期間にわたり作動状態を維持するものとする。T1 期間の終了後、少なくともT2＝(420-T1) 秒の期間にわたり、フロントドア開放に対応して自動的に、また可能であれば運転者が手動でシステムを再起動することができ、それにより要求視界が1秒以内に得られるものとする。T2期間の終了後、（たとえばフロントドア開放プロセスの開始によって）7秒以内にシステムを再起動することができるものとする。 The intended use shall be mentioned within the operator's manual. The procedure for activation and deactivation of the CMS of Classes II and III shall allow a safe use of the vehicle. The CMS shall be activated when the vehicle is opened (e.g. unlocking of the doors, opening of a front door or any other means by the choice of the manufacturer). In addition to the requirements mentioned in paragraph 15.2.1.1.2., after each engine switch-off the system shall remain operational for a period of at least T1 = 120 s. After T1 period and for a period of at least T2 = (420-T1) seconds the system shall be able to be reactivated such that the required field of vision is made available within 1 second by manoeuvring any front door opening automatically and, if available, manually by the driver. After T2 period the system shall be able to be reactivated within 7 seconds (e.g. by initiating any front door opening process). 上記の規定にかかわらず、少なくとも同レベルの安全を提供する他のコンセプトがある場合は、技術機関および認可当局に対し、附則12、2項の規定に従って提供される安全コンセプト内でそれを実証するものとする。	適 / 否 Pass / Fail	

新			旧		
				備考 Remarks： Notwithstanding the provisions above, any other concept providing at least the same level of safety shall be demonstrated to the Technical Service and to the Approval Authority within the safety concept that is provided according to the provisions in Annex 12, paragraph 2.	
16.1.1.1. ～16.1.1.3.	（略）	（略）	16.1.1.1. ～16.1.1.3.	（略）	（略）
16.1.1.4.	クラス II および III の CMS に関する起動および作動停止の手順により、車両の安全な使用を可能にするものとする。 The procedure for activation and deactivation of the CMS of Classes II and III shall allow a safe use of the vehicle. CMS は、車両を開けた時点（たとえばドアのロック解除、フロントドアの開放、またはメーカーの選択による他の手段）で起動するものとする。 The CMS shall be activated when the vehicle is opened (e.g. unlocking of the doors, opening of a front door or any other means by the choice of the manufacturer). 15.2.1.1.2 項に記載の要件に加えて、毎回のエンジンスイッチオフ後、システムは、少なくとも T1 ＝ 120 s の期間にわたり作動状態を維持するものとする。T1 期間の終了後、少なくとも T2 ＝（420-T1） 秒の期間にわたり、フロントドア開放に対応して自動的に、また可能であれば運転者が手動でシステムを再起動することができ、それにより要求視界が 1 秒以内に得られるものとする。T2 期間の終了後、（たとえばフロントドア開放プロセスの開始によって）7 秒以内にシステムを再起動することができるものとする。 In addition to the requirements mentioned in paragraph 15.2.1.1.2., after each engine switch-off the system shall remain operational for a period of at least T1 = 120 s. After T1 period and for a	適 / 否 Pass / Fail	（新設）	（新設）	（新設）

新			旧		
	period of at least T2 = (420-T1) seconds the system shall be able to be reactivated such that the required field of vision is made available within 1 second by manoeuvring any front door opening automatically and, if available, manually by the driver. After T2 period the system shall be able to be reactivated within 7 seconds (e.g. by initiating any front door opening process). 上記の規定にかかわらず、少なくとも同レベルの安全を提供する他のコンセプトがある場合は、技術機関および認可当局に対し、附則 12、2 項の規定に従って提供される安全コンセプト内でそれを実証するものとする。 Notwithstanding the provisions above, any other concept providing at least the same level of safety shall be demonstrated to the Technical Service and to the Approval Authority within the safety concept that is provided according to the provisions in Annex 12, paragraph 2.				
16.1.1.4.1.	以下のような場合、16.1.1.4 項の規定は車両に適用されない： The provisions of paragraph 16.1.1.4. do not apply to vehicles, if: - 車両が「危険物国際道路輸送に関する欧州協定（ADR)」に従って、特に電気回路を遮断できる機能を装備している。 - They are equipped with a feature specifically to enable the de-energization of the electrical circuits according to the "Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)"; and - 遮断機能が作動している。 - The de-energization is activated; and - 電気回路を遮断できる機能のための制御装置をキャビンの外側に搭載している。 - They have a control device for the feature to enable the de-energization of the electrical circuits, installed outside of the cabin; and - 電気回路を遮断できる機能を起動した際の影響については、制御装置の作動をキャビンの外で行う方が望ましいとする助言を含め、使用者向けマニュアルに記載する	有 / 無 Yes / No	（新設）	（新設）	（新設）

新			旧		
	ものとする。 - The impact of the activation of the feature to enable the de-energization of the electrical circuits shall be described in the user's manual including the advice that the actuation of the control device outside is preferred.				
16.1.5.～ 16.1.5.3. 16.1.6. 16.2. 16.2.3.	（略）	（略）	16.1.5.～ 16.1.5.3. 16.1.6. 16.2. 16.2.3.	（略）	（略）

（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．～３．３．（略）
別表（略）
付表１
１．～５．（略）
６．試験成績
Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判　定 Judgment
5.1.～ 5.1.6.	（略）	Pass Fail
5.1.7.	システムの有効性は、電界又は磁界による影響を受けてはならない。協定規則第 10 号第 7 改訂版又は以降の改訂版への適合によりこれを証明するものとする。 ⇒協定規則第 10 号の審査結果参照のこと。 The effectiveness of the system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of 07 or later series of amendments to UN Regulation No. 10. ⇒Refer to test result of regulation no. 10.	

TRIAS 48-R157-02

自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）

１．～３．３．（略）
別表（略）
付表１
１．～５．（略）
６．試験成績
Test result

5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判　定 Judgment
5.1.～ 5.1.6.	（略）	Pass Fail
5.1.7.	システムの有効性は、電界又は磁界による影響を受けてはならない。協定規則第 10 号第 6 改訂版又は以降の改訂版への適合によりこれを証明するものとする。 ⇒協定規則第 10 号の審査結果参照のこと。 The effectiveness of the system shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of 06 or later series of amendments to UN Regulation No. 10. ⇒Refer to test result of regulation no. 10.	

新	旧
5.1.8. ～ 9.3.4.　（略） 附則1～6（略）	5.1.8. ～ 9.3.4.　（略） 附則1～附則6（略）

附則(令和7年8月1日規程第8号)

この規程は、令和7年8月1日から施行する。

TRIAS 08-R175-01

ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）試験（協定規則第 175 号）

1.　総則

ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）試験（協定規則第 175 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 175 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する。

なお、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.　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。

3.1　当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。

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

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

別表　測定値の取扱い

試験自動車		
	項目	取扱い
	質量	整数位まで記載（kg）
	タイヤ空気圧	諸元表記載値（kPa）
試験における測定記録		
	項目	取扱い
	車速	小数第２位を四捨五入、小数第１位まで（km/h）
	時間	小数第２位を四捨五入、小数第１位まで（sec）
	長さ	小数第３位を四捨五入、小数第２位まで（m）
	速度変化率	整数位まで記載（%）

付表1

ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の試験記録及び成績
Acceleration Control for Pedal Error (ACPE) System Test Data Record Form

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

改訂番号 Series No.		補足改訂番号 Suppl. No.	

※基準の適否の判断は原文（英文）に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。

1. 試験自動車
Test vehicle

車名・型式（類別） Make･Type (Variant)			
車台番号 Chassis No.			
試験車両のカテゴリー Category of test vehicle			
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer [kg]	合計 Total	前軸 Front axle	後軸 Rear axle
車両質量 Mass of vehicle			
試験時質量 Mass of vehicle when tested			
タイヤサイズ(空気圧[kPa]) Tyre size (Pressure[kPa])	前軸 Front wheel	( )	
	後軸 Rear wheel	( )	
仕様 Specification of system			
ペダル踏み間違い時加速抑制装置 Specification of ACPE system			
原動機/電動機出力抑制 Engine/Motor output reduction control	有 / 無 Yes No		
制動制御 Braking control	有 / 無 Yes No		
制御装置のメーカー・型式 Manufacturer and type of controller			
障害物検出の方式 Type of obstacle detection			
障害物検出装置のメーカー、型式、個数 Manufacturer and type of obstacle detector, number of item			
上記以外の型式を識別可能な部品 Other items to enable identification of type			
システムの作動速度域 Operation speed range [km/h]			
主制動装置 Service braking system			
作動系統及び制動車輪 Control system and braking wheel			
制動力制御装置形式 Type of braking force control system			
制動倍力装置形式 Type of brake booster			
制動装置形式 Type of brake system	前 Front		後 Rear

付表2

2. 試験条件
Test conditions

天候（日付） Weather (Date)	風向 Wind direction	風速 Wind velocity [m/s]	周囲温度 Ambient temperature[℃]	周囲照度 Ambient illuminance[lx]

3. 試験機器
Test equipment

計測器 measurement equipment	メーカー Manufacturer	型式 Type	点検・校正日 Tested date
速度測定装置 Vehicle speed measuring device			
距離測定装置 Distance measuring device			
試験用ターゲットとその詳細情報*1 Test target and its details			
CAN信号計測装置 CAN signal measurement tool			

*1 図面、写真等により別紙を用いても良い
Figures, pictures, etc. may be provided as attachment (s) .

4. 備考
Remarks

5. 試験成績
Test results

5.	仕様 Specifications	判定 Judgment
5.1.	一般要件 以下の性能要件は、トレーラーが連結されておらず、最大質量とランニングオーダーの質量の間の質量を持ち、パワートレイン管理システムが適切に作動する車両に適用するものとする。 Performance Requirements The following performance requirements shall apply to a vehicle with no trailer coupled, with a mass between maximum mass and mass in running order, and whose powertrain management system is properly operational.	
5.1.1.	ACPEは、少なくとも以下の場合、運転者によるアクセルコントロールの誤操作が検出された時に、車両の意図しない加速を制限できるものとする。 (a) 走行方向が前方に選択されているときに、車両の前方に障害物が存在する場合、および (b) 走行方向が後方に選択されているときに、車両の後方に障害物が存在する場合。 The ACPE shall be able to limit unintended acceleration of the vehicle when an accelerator control misapplication by the driver has been detected at least: (a) When an obstacle exists in front of the vehicle when the driving direction is selected to be forward, and (b) When an obstacle exists behind the vehicle when the driving direction is selected to be rearwards.	Pass Fail
5.1.2.	アクセルコントロールの全移動距離の少なくとも70パーセントの移動距離において、少なくとも毎秒400パーセントの速度を有し、その速度で少なくとも90パーセントのアクセルコントロールの最大位置に達するアクセルコントロールの適用は、5.1.1項の文脈では、アクセルコントロールの誤適用とみなされる。 An accelerator control application having a velocity of at least 400 per cent per second over a travel distance of at least 70 per cent of the total travel distance of the accelerator control, and reaching a maximum position of the accelerator control of at least 90 per cent with that velocity shall be regarded as an accelerator control misapplication in the context of the paragraph 5.1.1.	Pass Fail
5.1.3.	5.1.2.項にかかわらず、操作力に基づいてACPEのトリガーを実施するシステムの場合、トリガーの閾値を超えるアクセルコントロールの力はアクセルコントロールの誤操作と見なすものとする。メーカーは、型式認可当局が納得するようにトリガーの閾値の正当性を示すものとする。 Notwithstanding paragraph 5.1.2., in the case of systems that implement force-based triggering of the ACPE, an accelerator control force greater than the triggering threshold shall be considered as accelerator control misapplication. The manufacturer shall justify the triggering threshold to the satisfaction of the Type Approval Authority.	Pass Fail
5.1.4.	ACPEは、車両が停止状態から加速される際の加速を制御するものとする。 The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated from standstill.	Pass Fail

5.1.5.	ACPEは以下の条件において、アクセルコントロールを操作した時に、車両の進路上にある、車両の前方または後方1.0 mから1.5 mの間に位置する障害物との衝突を防止または軽減するために、車両の加速を制限するものとする。 (a) 車両外部の影響により、必要な加速抑制が可能である。すなわち (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。 (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) (b) 要求される加速抑制が車両の状態自体により可能とされる。すなわち (i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である。 (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) (ⅲ) 著しく偏った重量配分でない。 (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。 (v) 車両のパワートレイン管理システムが適切に作動する。 (c) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと。 (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) (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M_1車両に対してRCSが5パーセンタイル未満)ではない。 (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。 (ⅳ) 車両近傍の上方に障害物がない。 (d) 状況に不明瞭さがないこと。 (ⅰ) 障害物は静止状態であり、遮るものがなく、走行方向の他の物体から明確に分離されている。 (ⅱ) 障害物の中心線と車両の中心線との間の横方向のオフセットが0.2 m以下である。 (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。 (ⅳ) 障害物はカテゴリーM1の車両、または幅が少なくとも2.0 m、高さが少なくとも1.0 mの壁のような構造物である。 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。 The ACPE shall limit vehicle acceleration in order to prevent or mitigate a collision with an obstacle located between 1.0 m and 1.5 m in front of or behind the vehicle, in the vehicle path, at the time the accelerator control is applied, provided: (a) Vehicle external influences allow for the required acceleration inhibition, i.e.: (ⅰ) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion; (ⅱ) The weather conditions do not affect the performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C); (b) The vehicle state itself allows for the required acceleration inhibition, e.g.: (ⅰ) The tyres are in an appropriate state and properly inflated; (ⅱ) The brakes if intended to be used are properly operational (brake temperature, pads condition etc.); (ⅲ) There is no severe uneven load distribution; (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; (v) The vehicle’s powertrain management system is properly operational	Pass Fail

	(c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.: (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); (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) (iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt); (iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle; (d) The situation is unambiguous, i.e.: (i) The obstacle is stationary, unobstructed, clearly separated from other objects in the driving direction; (ii) The lateral offset between the centreline of the obstacle and the centreline of the vehicle is not more than 0.2 m (iii) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane. (iv) The obstacle is a vehicle of category M1, or a wall like structure with a width of at least 2.0 m and a height of at least 1.0 m. 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.	
5.1.6.	衝突が防止されない場合、衝突速度は5.1.2.項に規定されたトリガー条件が満たされた時点での車両速度より8 km/hを超えてはならない。 加えて、衝突速度は、ACPEの介入がない場合に車両が同じ位置および同じ状況下で出す速度の70%を超えてはならない。 In the case that a collision is not prevented, the collision speed shall be no greater than 8 km/h higher than the vehicle speed at the point where the triggering conditions specified in paragraph 5.1.2. are met. In addition, the collision speed shall not be greater than 70% of that speed the vehicle would have had in the same position and under the same circumstances but without any ACPE intervention.	Pass Fail
5.1.6.1.	テストシナリオにおいてACPEなしで8 km/hを超えないが、エンジン出力とテスト質量の比率が低いために30%の減速量が達成できない車両の場合、減速量は少なくとも15%でなければならない。 In the case of vehicles that do not exceed 8 km/h without ACPE in the test scenarios but for which a speed reduction of 30 per cent cannot be achieved due to a low engine power to test mass ratio, the speed reduction shall be of at least 15 per cent.	Pass Fail
5.1.7.	いずれの介入の間、車両の加速度はACPEによって制限され続けるものとする。障害物が検出されなくなったとき、または運転者が機能を中断したときに、介入を終了することができる。メーカーは、ACPE継続条件を試験機関に申告するものとする。 During any intervention, the vehicle acceleration shall continue to be limited by the ACPE. The intervention may be ended when the obstacle is no longer detected, or the driver has interrupted the function. The Manufacturer shall declare the ACPE continuation conditions to the technical service.	Pass Fail

5.1.8.	ACPEの有効性は、磁界や電界による悪影響を受けないものとする。これは、技術的要件を満たし、協定規則第10号第06改訂版またはそれ以降の改訂版の経過措置を遵守することによって証明するものとする。 ⇒協定規則第10号の審査結果参照のこと。 The effectiveness of ACPE shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 or later series of amendments to UN Regulation No. 10. ⇒Refer to test result of regulation no. 10.	Pass Fail
5.1.9.	附則3の要件を満たすことにより、電子制御システムの安全要素に関する適合が証明されるものとする。 Conformity with the safety aspects of electronic control systems shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.	Pass Fail
5.1.10.	ACPEは、5.4.2.項に従って、その介入を運転者に通知するものとする。 The ACPE shall inform the driver of its intervention in accordance with paragraph 5.4.2.	Pass Fail
5.1.11.	運転者によるACPEの中断 Interruption of ACPE by driver	
5.1.11.1.	ACPEは、運転者が介入を中断する手段を提供するものとする。この中断は、運転者が状況を認識したことを示す意図した行動によって開始されるものとする。 The ACPE shall provide a means for the driver to interrupt its intervention. This interruption shall be started by any intentional action which indicates that the driver has recognised the situation.	Pass Fail
5.1.11.2.	アクセル操作を維持して中断する場合、急激な加速の増大があってはならない。 In the case of interruption by maintaining the accelerator control application, there shall be no rapid increase of acceleration.	Pass Fail
5.1.11.3.	メーカーは、附則3の評価の一部として、安全コンセプトの検査の際に、これらの要件を完全に満たしていることを文書化し、認可当局に証明するものとする。 The fulfilment of these requirements shall be documented and demonstrated by the manufacturer to the Approval Authority during the inspection of the safety concept as part of the assessment to Annex 3.	Pass Fail
5.1.12.	性能要件は、セクション6に記載されたテスト手順を用いて検証するものとする。 The performance requirements shall be verified using the test procedure as described in section 6.	Pass Fail
5.2.	無効化 Deactivation	
5.2.1.	短期間の無効化 ACPEを手動で無効化する手段が車両に備わっている場合、ACPEは新たなエンジン始動（または関連する場合、運転サイクル）の開始時に自動的に復帰しなければならない。 この要件は、新しいエンジン始動（または関連する場合、走行サイクル）が自動的に実行される場合（例えば、停止／始動システムの操作）には適用しない。 少なくとも無効化時に無効化警告を発するものとする。 Short term deactivation When a vehicle is equipped with a means to manually deactivate the ACPE, the ACPE shall be automatically reinstated at the initiation of any new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g., the operation of a stop/start system. A deactivation warning shall be given at least at the time of deactivation.	Yes No Pass Fail

5.2.2.	長期間の無効化 5.2.1.項にかかわらず、車両は、手動でACPEを停止させるための長期間の無効化手段を装備することができるが、その場合、各エンジン始動（または関連する場合、走行サイクル）の開始時にシステムを復帰させる必要はない。ただし、以下の(a)、(b)または(c)のいずれかにより運転者に情報を提供するものとする。 (a) 一定の光学的警告信号により、ACPEが無効化されたことを運転者に知らせる。5.4.3.項で規定されている黄色警告信号をこの目的に使用することができる。 (b) ACPEが無効化されたことを運転者に定期的に通知する。この場合、この情報は最低10秒間、または運転者が確認するまで与えられなければならない。 この情報は、少なくとも7日ごと又は10回のエンジン始動ごと（または関連する場合、走行サイクルごと）のいずれかに与えられなければならないが、新たなエンジン始動（または関連する場合、走行サイクル）が、例えば停止／始動システムの作動のように自動的に実行される場合は数に含めない。この情報は、5.4.3.項に規定する故障警報信号と明確に区別できるものとする。 または (c) 作動停止が一方向（前方または後方）のみである場合、(a)または(b)の代替として、パワートレインの各開始後、対応する運転方向が初めて選択されたときに、一定の光学的警告を行わなければならない。この警告は、少なくとも運転方向が変更されるまで継続しなければならない。 長期間の無効化プロセスは、意図的な動作が2回未満の場合には無効化を行えないように設計するものとする。 Long term deactivation Notwithstanding paragraph 5.2.1., a vehicle may be equipped with a long term deactivation means to manually deactivate the ACPE, in that case, the system is not required to be reinstated at the initiation of each engine start (or run cycle, as relevant). However, the system shall provide information to the driver by either (a), (b) or (c): (a) A constant optical warning signal shall inform the driver that the ACPE has been deactivated. The yellow warning signal specified in paragraph 5.4.3. may be used for this purpose; (b) The driver shall be periodically informed that the ACPE has been deactivated. In this case this information shall be given for a minimum of 10 seconds or until driver confirmation. This information shall be given at least either every 7 days or every 10 engine starts (or run cycles, as relevant), not counting when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system. This information shall be distinct from the failure warning signal specified in paragraph 5.4.3.; or (c) If deactivation is only for one direction of operation (forward or rearwards), as an alternative to (a) or (b), a constant optical warning shall be given when the corresponding driving direction is selected for the first time following each initiation of the powertrain. The warning shall remain at least until the driving direction is changed. The long-term deactivation process shall be designed in such a way that deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions.	Yes No Pass Fail
5.2.3.	自動無効化 Automatic deactivation	
5.2.3.1.	自転車ラックの運搬やトレーラーの牽引など、車両が自動的にACPEを無効化する手段を備えている場合、必要に応じて以下の条件を適用するものとする。 When the vehicle is equipped with a means to automatically deactivate the ACPE, for instance in situations such as carrying a bicycle rack or towing a trailer, the following conditions shall apply as appropriate:	Yes No

5.2.3.1.1.	車両メーカーは、ACPEが自動的に無効化される状況および、対応する基準の一覧を型式認可の時点で試験機関に提供するものとし、それをテストレポートに付属させるものとする。 The vehicle manufacturer shall provide a list of situations and corresponding criteria where the ACPE is automatically deactivated to the technical service at the time of type-approval and it shall be annexed to the test report.	Pass Fail
5.2.3.1.2.	自動的な無効化を発生させる条件が消失すると同時にACPEが自動的に再作動されるものとする。 The ACPE shall be automatically reactivated as soon as the conditions that led to the automatic deactivation are not present anymore.	Pass Fail
5.2.3.1.3.	5.3.3.項に従って故障警報を発する場合を除き、少なくとも無効化時に無効化警告を発するものとする。 A deactivation warning shall be given at least at the time of deactivation unless a failure warning is given as per paragraph 5.3.3.	Pass Fail
5.2.3.1.3.1.	自動運転システム（例：ALKS）が車両を制御している間、ペダル誤操作に関連するリスクがACPEによって提供されるものと同程度に緩和される限り、運転者に示すことなく、ACPEを一時停止するか、またはその制御戦略を調整することができる。ACPEの一時停止または適応された制御戦略は、文書化し、附属書3の評価の一環として安全コンセプトの検査中に、製造者が認可機関に対し実証するものとする。 While an Automated Driving System is in control of the vehicle (e.g. ALKS), the ACPE may be suspended or its control strategies adapted without indication to the driver, as long as the risks associated with a pedal misapplication remain mitigated to the same degree as provided by ACPE. The suspension of the ACPE or the adapted control strategies shall be documented and demonstrated by the manufacturer to the Approval Authority during the inspection of the safety concept as part of the assessment to Annex 3.	Pass Fail
5.3.	故障検出／セルフチェック Failure detection / self-check	
5.3.1.	ACPEに故障があり、本規則の要件が満たされない場合は、運転者に対して故障警報を発するものとする。警告は、5.4.3.項に規定されるとおりとする。 A failure warning shall be given to the driver when there is a failure in the ACPE that prevents the requirements of this Regulation being met. The warning shall be as specified in paragraph 5.4.3.	Pass Fail
5.3.1.1.	悪天候などでACPEが一時的に利用できないことを示す故障警報信号を運転者に提供する必要はない。 It is not required to provide the driver with a failure warning signal to indicate that the ACPE is temporarily not available, for example due to inclement weather conditions.	
5.3.2.	電気的に検出可能な故障の場合、各ACPEセルフチェックの間に著しい時間間隔があってはならず、その後、警告信号の点灯に遅れがあってはならない。ただし、故障検出時に車速が10 km/hを超えている場合は、次に車速が10 km/h以下になるまで警告信号を抑制することができる。 There shall not be an appreciable time interval between each ACPE self-check, and subsequently there shall not be a delay in illuminating the warning signal, in the case of an electrically detectable failure. However, if the vehicle speed is greater than 10 km/h at the time a failure is detected, the warning signal may be suppressed until the next time the vehicle speed is below 10 km/h.	Pass Fail

5.3.3.	故障警報は、5.2.3.1.3.項に従って無効化警告が行われない限り、検出された非電気的な故障状態（センサーの視界不良やセンサーの調整不良など）の場合にも運転者に対して発するものとする。 A failure warning shall also be given to the driver in the case of a detected non-electrical failure condition (e.g. sensor blindness or sensor misalignment) unless a deactivation warning is given as per paragraph 5.2.3.1.3.	Pass Fail
5.4.	警告信号 Warning signals	
5.4.1.	一般 General	
5.4.1.1.	光学警告信号は昼光下でも視認可能であるものとし、信号の良好な状態が運転席から運転者によって容易に確認できなければならない。 The optical warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail
5.4.1.2.	各ACPE光学警告信号は、エンジン始動（または関連する場合、走行）スイッチが「オン」（走行）位置に回されたとき、またはエンジン始動（または関連する場合、走行）スイッチが「オン」（走行）位置と「スタート」位置の間の、メーカーがチェック位置（初期システム（電源オン））として指定した位置にあるときに作動するものとする。この要件は、共用スペースに表示される警告信号には適用しない。 Each ACPE optical warning signal shall be activated either when the engine start (or run, as relevant) switch is turned to the "on" (run) position or when the engine start (or run, as relevant) switch is in a position between the "on" (run) and "start" position that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail
5.4.2.	介入警告信号 介入警告は、光学信号により発するものとする。加えて、そのような信号が物体検出機能（例えば、駐車距離警告）を含む他の車両システムによって既に提供されている場合を除き、触覚信号または音響信号が運転者に提供するものとする。 光学式警告信号は、故障警報信号を点滅させて表示してもよい。 自動車製作者は、運転者に対する警告表示の説明を、型式認可時に提供し、テストレポートに記録するものとする。 Intervention warning signal An intervention warning shall be given by an optical signal. In addition, a haptic or acoustic signal shall be provided to the driver, unless such a signal is already being provided by another vehicle system comprising an object detection capability (e.g. parking distance warning). The optical warning signal may be the flashing of the failure warning signal. A description of the warning indication presented to the driver shall be provided by the vehicle manufacturer at the time of type-approval and recorded in the test report.	Pass Fail
5.4.3.	故障警報信号 故障警報は、持続的な黄色の光学警告信号とする。 Failure warning signal The failure warning shall be given by a constant yellow optical signal.	Pass Fail

5.5.	定期技術検査規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection	
5.5.1.	定期技術検査では、故障警報信号の状態を目視で確認することにより、ACPEの適正な作動状態を確認することが可能であるものとする。「電源オン」およびバルブチェックの後、前回のエンジン始動（または関連する場合、走行）サイクルの終了時に故障が発生していた場合、その故障がなくなったことが検出されない限り、故障警報信号は継続して点灯しているものとする。 故障警告信号が共用スペースに表示される場合には、故障警告信号ステータスのチェックに先立ち、共用スペースが機能していることを確認しなければならない。 At a Periodic Technical Inspection, it shall be possible to confirm the correct operational status of the ACPE by a visible observation of the failure warning signal status. Following a “power-ON” and any bulb check, the failure warning signal shall remain illuminated if any failure was present at the end of the previous engine start (or run, as relevant) cycle, unless this failure is detected to be no longer present. In the case of the failure warning signal being in a common space, the common space must be observed to be functional prior to the failure warning signal status check.	Pass Fail
5.5.2.	型式認可の時点で、メーカーが選んだ故障警報信号の動作の単純な不正改変について、保護手段の概要を機密扱いで説明するものとする。代替的に、ACPEの正しい作動状態を確認する補助的手段が用意されているとき、この保護要件は充足される。 At the time of type approval, the means to protect against simple unauthorised modification of the operation of the failure warning signal chosen by the manufacturer shall be confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status of the ACPE is available.	Pass Fail

5.試験成績
Test results

試験走行開始位置　　：1.0m
Test starting position

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

試験走行開始位置　　：1.5m
Test starting position

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

5. 試験成績
Test results
附則3　電子制御システムの安全要素に適用する特別要件
Annex3　Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control systems

4.	検証および試験 Verification and test	判定 Judgment
4.1.	3.項の規定による文書に説明された「システム」の機能動作を次のようにテストするものとする。 The functional operation of "The System", as laid out in the documents required in paragraph 3., shall be tested as follows:	
4.1.1.	「システム」の機能の検証 技術機関は、上記3.2.項でメーカーが申告した中から選択した多数の機能をテストすることにより、非故障状態の「システム」を検証するものとする。 複合型電子システムについては、申告された機能が無効化されるシナリオをこれらのテストに含めるものとする。 Verification of the function of "The System" The Technical Service shall verify "The System" under non-fault conditions by testing a number of selected functions from those declared by the manufacturer in paragraph 3.2. above. For complex electronic systems, these tests shall include scenarios whereby a declared function is overridden.	Pass　Fail
4.1.2.	3.4.項の安全コンセプトの検証 個別ユニットの内部故障の影響を再現するためにユニット故障に対応する出力信号を電気ユニットまたは機械要素に適用することにより、当該故障の影響下で「システム」の反応を検査するものとする。技術機関は、この検査を少なくとも1つの個別ユニットについて実施するものとするが、個別ユニットの複数の同時故障に対する「システム」の反応は検査しないものとする。 技術機関は、車両の制御性およびユーザー情報に影響を及ぼしうる要素（HMI要素）がこれらのテストに含まれていることを確認するものとする。 Verification of the safety concept of paragraph 3.4. The reaction of "The System" shall be checked under the influence of a failure in any individual unit by applying corresponding output signals to electrical units or mechanical elements in order to simulate the effects of internal faults within the unit. The Technical Service shall conduct this check for at least one individual unit, but shall not check the reaction of "The System" to multiple simultaneous failures of individual units. The Technical Service shall verify that these tests include aspects that may have an impact on vehicle controllability and user information (HMI aspects).	Pass　Fail
4.1.2.1.	総合的な判断により、安全コンセプトおよび遂行について、その十分性が確認される程度まで、検証結果と文書化された故障分析の要約が一致するものとする。 The verification results shall correspond with the documented summary of the failure analysis, to a level of overall effect such that the safety concept and execution are confirmed as being adequate.	Pass　Fail

付録

電子システムのモデル評価書
Model assessment form for Electronic Systems

テストレポート番号
TEST REPORT NO. : .....

1. 識別
IDENTIFICATION

1.1. 車名
Vehicle make : .....

1.2. 型式
Type : .....

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

: .....

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

1.5. メーカーの名称および所在地
Manufacturer's name and address : .....

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

: .....

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

文書参照番号
Documentation reference No. : .....

初版日
Date of original issue : .....

最終更新日
Date of latest update : .....

2. 試験車両／システムの説明
TEST VEHICLE(S) / SYSTEM(S) DESCRIPTION

2.1. 概要
General description : .....

2.2. 「システム」のすべての制御機能の説明および作動方法
Description of all the control functions of "The System", and methods of operation

:

2.3. 構成部品の説明および「システム」内の相互接続図
Description of the components and diagrams of the interconnections within "The System"

:

3. メーカーの安全性コンセプト
MANUFACTURER'S SAFETY CONCEPT

3.1. 信号フローおよび作動データの説明ならびに優先順位
Description of signal flow and operating data and their priorities

:

3.2. メーカーの宣言
Manufacturer's declaration

メーカーである ..... は、「システム」の目的達成のために選択したストラテジーが、非故障条件下で、車両の安全な作動を損なうことは無いことを確約する。
The manufacturer ..... affirm(s) that the strategy chosen to achieve "The System", objectives will not, under non-fault conditions, prejudice the safe operation of the vehicle.

3.3. ソフトウエアの概略アーキテクチャならびに用いた設計方法およびツール
Software outline architecture and the design methods and tools used

:

3.4. 故障条件下における「システム」に組み込まれた設計措置の説明
Explanation of design provisions built into "The System" under fault conditions

:

3.5. 個別の危険または故障条件下における「システム」の挙動解析の文書
Documented analyses of the behaviour of "The System" under individual hazard or fault conditions

:

3.6. 環境条件について実施している措置の説明
Description of the measures in place for environmental conditions

:

3.7. 「システム」の定期技術検査に関する措置
Provisions for the periodic technical inspection of "The System"

:

3.8. 協定規則第175号、附則3の4.1.1.項に準拠した「システム」の検証試験の結果 : Pass Fail
Results of "The System" verification test, as per para. 4.1.1. of Annex 3 to UN Regulation No. 175

3.9. 協定規則第175号、附則3の4.1.2.項に準拠した安全コンセプトの検証試験の結果 : Pass Fail
Results of safety concept verification test, as per para. 4.1.2. of Annex 3 to UN Regulation No. 175

3.10. 試験実施日 : .....
Date of test

3.11. ..... 改訂シリーズによって最新改訂された協定規則第175号の ..... に従って本試験を実施し結果を報告した。
This test has been carried out and the results reported in accordance with ..... to UN Regulation No. 175 as last amended by the ..... series of amendments.

試験担当者 : .....
Tested by

日付 : .....
Date

3.12. コメント : .....
Comments

6. その他の技術情報

Other technical information

5.2.3.1.1.項に基づくACPE機能が自動的に無効化される状況および対応する基準の一覧 List of situations and corresponding criteria where the ACPE function is automatically deactivated based on 5.2.3.1.1., if available	
5.4.2.項に基づく警報の表示関する説明 Description of the warning indication in which the warning signals are presented to the driver, based on 5.4.2.	
6.3.1.項に基づくテスト前条件ストラテジーの詳細 Details of the pre-test condition strategy based on 6.3.1., if available	

TRIAS 21-R176-01

視界アシスタント試験(協定規則第 176 号)

1. 総則

視界アシスタント試験(協定規則第 176 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 125 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験条件

2.1 試験自動車の装着部品は、視界アシスタントの試験に影響を与えるおそれのある部品以外は正規の部品でなくてもよい。

2.2 試験のために必要な装置・治具は、あらかじめ装着しておくことができる。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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

付表
Attached Table

視界アシスタントの試験記録及び成績

Field of Vision Assistant Test Data Record Form

協定規則第176号

Regulation No. 176 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

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 :

1. 試験自動車
Test vehicle
車名・型式(類別)
Make・type(variant) :
車台番号
Chassis No. :
車両カテゴリ
Vehicles of category:

2. 仕様
Specifications
2.1. 基準アイポイントの中心の補正
Calibration of the center of standard eye point

バックアングル (°) Back angle (°)	補正距離 Calibration distance (mm)	
	前後方向 Front and rear Direction	上下方向 Up and down Direction

(注)表中の符号:
(Notes) Mark in the table:
前後方向(－:前方、＋:後方)
Front and rear direction (－:front, ＋: rear)
上下方向(－:下方、＋:上方)
Up and down direction (－:down, ＋: up)

3. 確認結果

Result of confirming

要件 Requirements		
5.1.	表示される情報 Information displayed	
5.1.1.	車両が駐車中または動的運転タスク実施中である場合を除き、FVAは、運転関連または操作関連の情報、またはその両方であるものとし、また 5.1.2 項以降の要件に適合するものとする。後者の場合、非運転関連情報または操作関連情報、あるいはその両方が表示されている場合は、それは移行要求の開始から500 ms以内に消えるものとする。 本規則の目的上、運転に関係ないと思われる電話着信であっても、その表示は可能である。 FVA shall be driving related or operation related or both, and comply with the requirements of paragraph 5.1.2. onward, except when the vehicle is parked or performing the Dynamic Driving Task . In the latter case, if non-driving related or operation related information or both is displayed, it shall disappear within 500ms upon initiation of a transition demand. For the purpose of this Regulation, an incoming phone call, even though it is considered non-driving related, can be displayed.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.2.	静的情報は区域2のみに表示するものとし、一方で非静的情報は区域1と区域2 に表示してもよい。 Static information shall be displayed only in area 2 whereas non-static information may be displayed in areas 1 and 2.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.3.	UN規則で義務付けられている運転者に対する情報は、FVAシステムを通じて与えられる情報に置き換わらないものとする。FVAシステムによる当該情報の複製は許可されるものとする。 Information to the driver, mandated by any UN Regulation, shall not be replaced by information given via the FVA system. A duplication of such information via the FVA system shall be permitted.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.4.	FVAは以下に対して認められる: FVA is allowed for:	適 ／ 否 Pass Fail

	区域1 Area 1	区域2 Area 2
(a) 危険な交通状況の警告または注意喚起 (a) Warning or highlight hazardous traffic situation	有 yes	有 yes
(b) 監視対象になりうる交通弱者またはその他の道路利用者への警告または注意喚起あるいはその両方 (b) Warning or highlight vulnerable road users or other road users which may be overseen	有 yes	有 yes
(c) 周辺の道路利用者およびインフラとの距離を維持するための情報 (c) Information to maintain the distances to surrounding road users and infrastructure	有 yes	有 yes
(d) 正しい走行路を見出すための情報 (d) Information to find the correct driveway	有 yes	有 yes
(e) 正しい走行路を維持し、道路表示に従うための情報 (e) Information to maintain the correct driveway and to follow the road instructions	無 no	有 yes
(f) 運転者のFVA設定を支援するための情報 (f) Information to support the driver's setting of FVA	有 yes	有 yes
(g) 運転者の即時動作や注意を要求する運転者に対するその他の警告および情報 (g) Other warnings and information to the driver that require driver's immediate action or attention	有 yes 継続時間は最大6秒間 for a duration of max. 6 seconds	有 yes
(h) 運転者の動作または注意を求める運転者に対するその他の警告および情報 (h) Other warnings and information to the driver that require driver's action or attention	無 no	有 yes
(i) 静的な運転または操作に関する情報 (i) Static driving or operation related information	無 no	有 yes
(j) 情報を構造化するセパレータ (j) Separator to structure information	無 no	有 yes

5.1.5.	FVAシステムの安全コンセプトは、動的運転タスクを実施する際に運転者に過度の負担をかけないことを目的として、表示可能な情報量または表示形態あるいはその両方と、外部環境の制約との間の関係に対応するものとする。 The FVA system's safety concept shall address a link between the amount or appearance of information or both that can be displayed and the constraints of the external environment with the aim of not overstraining the driver in performing the dynamic driving task.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.6.	5.1.4.(g) を除き、運転者は、5.1.4項に従い表示される機能内容または情報量あるいはその両方を調整することが可能であるものとする。車両マスターコントロールスイッチが再び起動された際には、直前の設定が初期設定であるものとする。個人設定があれば、それを代用してもよい。 It shall be possible for the driver to adjust the functional content or the amount of information or both to be displayed in accordance with paragraph 5.1.4. except subparagraph 5.1.4.(g). The last setting shall be the initial setting when the vehicle master control switch is activated again. If any personal settings are available, they may be used alternatively.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.7.	車両メーカーは、FVAがさらなる注意散漫や不必要な遮へいを引き起こさないことを示すものとする。この高度な要件への準拠を示すために、メーカーは、型式認可にあたり、以下の文書：ISO 26262 などの機能安全規格、および ISO 21448 などの意図された機能の安全規格を用いて、注意散漫や遮へいによって引き起こされる車両乗員へのリスクを文書化し、特定されたリスク軽減機能または特性の実施によるリスク軽減を文書化したリスク低減分析に関する書類を提示するものとする。 FVA の影響を判断するためには、FVA と相互作用する可能性のある他のシステムについても、分析の際に考慮する必要がある。 The vehicle manufacturer shall show that FVA does not cause additional distraction and unnecessary obstruction. To show compliance with this high-level requirement, the manufacturer shall present the following documentation for type approval: a risk reduction analysis using functional safety standard such as ISO 26262 and safety of the intended functionality standard such as ISO 21448, which documents the risk to vehicle occupants caused by distraction and obstruction and documents the reduction of risk resulting from implementation of the identified risk mitigation functions or characteristics. For the judgement of the impact of FVA, other systems that may interact with FVA need to be considered in the analysis.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.8.	区域1にFVAにより表示される記号やグラフィックは、それらを表示する元の条件がもはや存在しない場合は消えるものとする。 The symbols and graphics shown by FVA in area 1 shall disappear when the underlying condition for their display does not exist anymore.	適 ／ 否 Pass Fail
5.1.9.	FVA が認可対象FVAの外部ソースからの情報を表示する場合、この表示は、メーカーが型式認可書類で説明した意図する内容を尊重するものとする。メーカーは、本項規定の履行を技術機関に対し実証するものとする。 In the case when FVA displays information sourced external to the FVA subject to approval , this display shall respect the intended content as described by the manufacturer in the Type Approval documentation. The fulfilment of the provisions of this paragraph shall be demonstrated by the manufacturer to the technical service.	適 ／ 否 Pass Fail
5.2.	FVAは、物体のマスキングを最小限に抑えることを目的とするものとする。 FVA shall aim to minimize the masking of objects.	適 ／ 否 Pass Fail
5.2.1.	潜在的な遮へいレベルを評価するためには、不透明なピクセルのみを考慮するものとする。 この要件は、以下の場合に満たされているとみなされる： For assessing the level of potential obstruction, only opaque-pixels shall be considered. This requirement is deemed to be met if:	
5.2.1.1.	区域1の場合、 (a)不透明なピクセルの最大比率が、FVA表示区域1の50％を超えない、および (b)表示される記号の不透明ピクセルが、最悪ケースのシナリオで配置され、附則6に従って測定した場合、高さ2.6°、幅0.8°の長方形からなる基本図形を50％を超えて覆わない。 For Area 1, (a) the maximum opaque-pixel ratio does not exceed a maximum of 50 per cent of the FVA display area 1, and (b) opaque-pixels of displayed symbols, arranged in a worst-case scenario, do not cover a basic figure consisting of a rectangle of 2.6 deg. height and 0.8 deg. width by more than 50 per cent, when measured in accordance with Annex 6.	適 ／ 否 Pass Fail
5.2.1.2.	区域2の場合、 (a)不透明なピクセルが66°2を超える区域を覆わない、または (b)当該情報が5.2.1.1項に適合している、または (c)情報がUN規則No. 125、03改訂シリーズに適合している For Area 2, (a) the opaque-pixels do not cover an area of more than 66 deg.2, or (b) the information complies with paragraph 5.2.1.1. or (c) the information complies with UN Regulation No. 125, 03 series of amendments	適 ／ 否 Pass Fail
5.2.2.	自動輝度調整に加えて、運転者が手動でFVAの光度を調整できるものとする。 In addition to automated brightness adjustment, it shall be possible for the driver to manually adjust the light	適 ／ 否 Pass Fail

	intensity of the FVA.	
5.3.	不活性化 Deactivation	
5.3.1.	運転者は、直感的な操作で簡単に FVA のスイッチを切ることができるものとする。これは、少なくとも1つの手動オプションで構成され、連続するステップは最大2つまでとする。直感的な操作は1ステップとみなされる。この規定は、車両がUN規則No. 158で定義されているバッキングイベント状態にある場合は適用されない。この適用除外は、バッキングイベントで用いられる視界に位置するFVAには適用されない。 It shall be possible for the driver to easily switch off the FVA by an intuitive action. It shall consist of at least one manual option with a maximum of two consecutive steps. Intuitive action is considered as a single step. This provision does not apply when the vehicle is in a backing event as defined in UN Regulation No. 158. This derogation does not apply to FVA located in the field of view used in a backing event.	適 ／ 否 Pass Fail
5.3.2.	電気的に検出可能な故障の場合、安全アプローチで考慮される特定されたリスクとして視覚情報に影響を与えるFVAの部分は、自動的に作動を停止するか、安全な状態になるものとする。 The part of FVA, which in case of an electrically detectable failure, affects the visual information as an identified risk considered in the safety approach, shall be automatically deactivated or brought to a safe state.	適 ／ 否 Pass Fail
5.5.	記号の使用および色の見え方については、UN規則No. 121およびISO 2575を参照のこと。UN規則No. 121 の認可を受けた車両型式は、本5項に適合するとみなされる。 For the use of symbols and colour appearance, reference is made to UN Regulation No.121 and ISO 2575. A vehicle type approved to UN Regulation No. 121 is deemed to comply with this paragraph 5.	適 ／ 否 Pass Fail

備考
Remarks

TRIAS 22(3)-R173-01

座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））

1. 総則

座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））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 173 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

2.1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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

付表
Attached Table

座席ベルトの試験記録及び成績(車両)
Safety Belt Test Data Record Form (Vehicle Test)

協定規則第173号
Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

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

1. 試験自動車 Test vehicle

車名・型式 Make Type : ＿＿＿＿　車台番号 Chassis No. : ＿＿＿＿

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

3. 試験成績 Test results

(1) 座席ベルト取付位置
Mounting position of seat belt

座席の位置 Seat location					
ベルトの型式 Belt type					
座席の着座方向 Seating direction					

附則5　注1: 記載方法はUNR16基準本文5.4.2.参照。なお、UNR16基準本文5.4.2.2.5.の自動車のイラストの記載は不要。また、6.4.1.3.3.の規定を受ける場合には「AIRBAG」と記入し、文字の周りを長方形で囲まなくてよい。

Note 1: It shall be marked according to paragraph UNR16 5.4.2. of the Regulation. The wording of paragraph UNR16 5.4.2.2.5. do not have to be affixed, and "AIRBAG" does not have to be surrounded by a rectangle.

5.1.2.1.　注2: 応答閾値の高いELR式リトラクターを取付ける場合、当該座席と通路の寸法を記した略図を添付すること。(3.5t以下の貨物車で前席以外の外側着座位置に限る)

Note 2: When mounting an ELR type retractor with a high response threshold, attach a drawing describing the dimension of the said seat and passage. (Only for outboard seating positions, other than front, of freight vehicles not less than 3.5t)

5.1.7.　① 3点式ベルトに替えて2点式ベルトを取付ける場合は、次の該当項目に丸印を付け該当する座席位置を記載すること。

In the case of replacing three point belt with two point belt, mark the applicable item listed below with a circle, and describe the seat position.

5.1.6.
5.1.7.2.　Ⅰ. 協定規則第21号の基準ゾーンの外側 Outside the standard zone in UNECE agreement regulation No. 21　前面ガラス Windscreen ・ 車両構造 Parts of the vehicle　座席位置 Seat position : ＿＿＿＿

5.1.7.1.
5.1.7.3.　Ⅱ. 協定規則第80号の要件に適合 Conformity to UNECE agreement regulation No. 80　座席 Seat ・ 車両構造 Parts of the vehicle　座席位置 Seat position : ＿＿＿＿

(2) バックル

Buckle

5.3.2. ① 解除装置は、着用者から明確に見え、また、容易に手が届き、不意に又は偶然に解除することがないこと。 適 / 否 Pass Fail

The releasing device shall be clearly visible to the wearer and within his or her easy reach and shall be so designed that it cannot be opened inadvertently or accidentally.

② 非常時に救援者が当該装置の着用者を解除する場合に容易に手の届くような位置にあること。 適 / 否 Pass Fail

The buckle shall be located in such a position that it is readily accessible to a rescuer needing to release the wearer in an emergency.

③ 無負荷及び着用者の体重を支えている場合にも、片手を単純に一方向に動かすことによって着用者を解除することができるようにすること。 適 / 否 Pass Fail

The buckle shall be so installed that, both when not under load and when sustaining the wearer's mass, it is capable of being released by the wearer with a single simple movement of either hand in one direction.

④ 前部外側着席位置用の安全ベルトまたは拘束装置の場合は、ハーネスベルトを除き、上記と同様の方法でロックすることができること。 適 / 否 Pass Fail

In the case of a safety-belts or restraint systems for front outboard seating positions, except if these are harness belts, the buckle shall also be capable of being locked in thesame manner.

(3) ベルト調節装置

Seat-belt adjustment device(s)

5.3.3. ① ベルトの自動調整、又は手動式の場合には手に届く位置にあり、容易に使用できること。 適 / 否 Pass Fail

In the case the belt is adjusted manually or automatically, the device shall be readily accessible, and shall be used with ease.

② 片手によるベルトの締め付け性 適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA

Belt is tightened with one hand

(4) リトラクタ (3点式ベルト)

5.1.4. Retractor (In the case of three point belts)

① ダイアゴナルベルトへの作動 適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA

One device must operate at least on the diagonal strap.

5.1.9. (5) 前部保護用エアバッグが装着されている旨の表示

Information to the effect that it is equipped with frontal protection airbags

5.1.9.1. ① 運転者を保護するためのエアバッグアッセンブリが取り付けられている車両の場合、この情報は、ステアリングホイールの外周の内側に位置する「エアバッグ」という表示で構成するものとする。この表示は、恒久的に付すものとし、容易に視認できるものとする。

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

For a vehicle fitted with an airbag assembly intended to protect the driver, this information shall consist of the inscription "AIRBAG" located in the interior of the circumference of the steering wheel; this inscription shall be durably affixed and easily visible.

5.1.9.2. ② 前部保護用エアバッグを装着した各乗員の着席位置には、その着席位置に後向き幼児拘束装置を使う場合の警告を明記するものとする。
ラベルの全体寸法は、少なくとも120 × 60 mm(図1) 又は同等の面積とし、ISO 2575:2004 – Z.01 に従った絵文字の外径は少なくとも38 mm(図2)、エアバッグ展開時の危険が描かれた絵文字の寸法は幅40 mm、高さは28 mm(図3)より大きい寸法とする。※

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

Every passenger seating position which is fitted with a frontal protection airbag shall beprovided with a warning against the use of a rearward-facing child restraint in that seating position.
The overall dimensions of the label shall be at least 120 x 60 mm (Figure1) or the equivalent area. Pictogram according to ISO 2575:2004 – Z.01 that shall have an outer diameter of at least 38 mm (Figure 2). Pictogram depicting airbag deployment danger that shall measure 40mm in width and 28 mm in height (Figure 3) or proportionally larger.※

図1
Figure 1

図2
Figure 2

図3
Figure 3

5.1.9.3. ③ 助手席の前に配置する前部保護用エアバッグの場合、警告表示は、常に見えるような位置に恒久的に貼付するものとする。サンバイザー及びルーフに損傷を残さずに警告ラベルを容易に剥がすことはできないものとする。※

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

In the case of a frontal protection airbag placed before the front passenger seats, the warning shall be durably affixed and visible at all times. It shall not be possible to easily remove the warning label without any obvious and clearly visible damage remaining to the visor or the roof in the interior of the vehicle.※

5.1.9.3. ④ 車両の他の乗員シートの前部保護用エアバッグの場合、警告表示は、当該シートのすぐ前にあり、当該シートに後向き幼児拘束装置を取り付けようとする人から常にはっきりと見えるものとする。※

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

In the case of a frontal protection airbag for other passenger seats in the vehicle, the warning shall be directly ahead of the relevant seat, and clearly visible at all times to someone installing a rear-facing child restraint on that seat.※

5.1.9.4. ⑤ 当該警告表示に言及した詳細情報及び警告ラベルのイラスト、「前部の作動可能なエアバッグで保護されているシートには、後向き幼児拘束装置を絶対に使用しないでください。幼児が死亡したり、重傷を負う可能性があります。」の文章を当該車両のオーナーズマニュアルに掲載する。当該情報は、オーナーズマニュアルの中で容易に見つけることができるものとする。※

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

Detailed information that making reference to the warning, and text of "NEVER use a rearward facing child restraint on a seat protected by an ACTIVE AIRBAG in front of it, DEATH or SERIOUS INJURY to the CHILD can occur", and illustration of the warning label shall be contained in the owner's. The information shall be easily found in the owner's manual.

※後向き幼児拘束装置が取り付けられているときは自動的に前部保護用エアバッグアッセンブリを不作動にする装置を備えた乗員の着席位置には適用しない。

※Do not apply to those passenger seating positions equipped with adevice which automatically deactivates the frontal protection airbag assembly when anyrearward facing child restraint is installed.

(6) 取付に関する要件

Attachment requirement

5.2.1 ① 設計と寸法特性、取付装置の数及び強度要件等は協定規則No.14 の規格に適合する取付装置への固定

The design and dimensional characteristic, the number of anchorages, and strength requirements, etc. shall be fixed to anchorages conforming to the specifications of Regulation No. 14.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.1 ② ストラップは危険な配置になる恐れがないこと。

The straps are not liable to assume a dangerous configuration.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.2 ③ ストラップは、着用者が前方に動いてもベルトが肩から外れる恐れを最小限に抑えられること。

The danger of the belt slipping from the shoulder of a wearer as a result of his/her forward movement is reduced to a minimum.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.3 ④ ストラップが車両又は座席構造、幼児拘束装置の尖った部分と接触して劣化を生じる恐れが最小限に抑えられること。

The risk of the strap deteriorating through contact with sharp parts of the vehicle or seat structure, child restraint system is reduced to a minimum.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.4. ⑤ 各着席位置に装備される各安全ベルトは、すぐに使えるような設計及び取付であること。

The design and installation of every safety-belt provided for each seating position shall be such as to be readily available for use.

適 / 否
Pass Fail

⑥ 座席構造を移動又は折り畳む等して座席後部や荷物室等に座席ベルトを入れられる場合には、座席を使用状態に復元した後、1人で使用することが可能であるか、又は容易に戻すことができること。

If the seat structure can be folded to permit access to rear of the vehicle or to luggage compartment, after folding and restoring those seats to the seating position, the belts provided for those seats shall be accessible for use or can by easily recovered by one person.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.2.2.5. ⑦ バックルのタングをバックルにはめた状態での確認事項

verify following items, with the buckle tongue engaged in the buckle

	座 席 位 置 Seat position				
	ベルト張力測定 Belt tension measurement				
5.2.2.5.2. (a), (b)	測 定 器 具 Test tool				
	ベルト張力 (50N以上) Belt tension measurement	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail

5.3.4. ⑧ リトラクタは正しく作動し、ストラップを効率的な巻き取りができること。

The retractor shall operate correctly and stow the strap efficiently.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.3. (7) 剛性部品に関する要件

Requirement for rigid parts

5.3.1 ◇ 事故の際に、当該装置の着用者又は他の車両乗員が怪我をする危険を増大するものでないこと。

The rigid parts shall not increase the risk of bodily injury to the wearer or to other occupants of the vehicle in the event of an accident.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.5 (8) 年少者用補助乗車装置の取付に関する規定
Suitable installation of child restraint system

5.3.5.	座 席 位 置 Seat position				
5.2.2.5.1.	ベルトのゆるみ* Slack in the belt	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No
附則6 付録1	「汎用」区分の年少者用補助乗車装置の搭載性 Installation of child restraint of "universal" category				
付録1 3.1.	シートクッション表面の接触 Contact of seat cushion surface	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No
付録1 3.2.	座席ベルトの接触 Contact of the belt	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No	有 / 無 Yes No
	座席調節位置 ** Seat adjustment positions				
	年少者用補助乗車装置取付位置表 Table for child restraints installation				
	グループ0 Group 0				
	グループ0+ Group 0+				
	グループ I Group I				
	グループ II Group II				
	グループ III Group III				

5.2.2.5.1. ＊ 推奨チャイルドシートを備考欄に記載すること
＊ Describe the child restraint systems recommended by the manufacturer in Remarks.

付録1 3.3. ** 座席、シートバック又はベルト取付装置を代替位置に設定する場合には調節位置を記載する。
** In the case of setting the seat, seat-back and safety-anchorages in alternative position, or removing interior fittings, the adjustment position shall be entered.

注3：「年少者用補助乗車装置取付位置表」には附則6 付録3 表1に記載する記号を用いること。
Note 3: For the entry of letters to the "Table for child restraints installation", refer to Annex 6 - Appendix 3, Table 1.

注4：添付リストの特定年少者用補助乗車装置は「年少者用補助乗車装置取付位置表」の該当する座席位置の記号の下に記載すること。
Note 4: The particular child restraint given in the attached list shall be entered below the letter of the corresponding seat position in the "Table for child restraints installation."

備考
Remarks

TRIAS 22(3)-R174-01

シートベルトリマインダー試験（協定規則第 174 号）

1．総則

座席ベルトが装着されていない場合にその旨を運転者席の運転者に警報する装置の試験（協定規則第 174 号（シートベルトリマインダー））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 174 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．車両のカテゴリー

協定規則第 174 号の規則のカテゴリーは、車両構造統合決議（R.E.3）の 2 項によるものとする。

3．試験記録及び成績

試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

3.1　当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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

付表
Attached Table

シートベルトリマインダーの試験記録及び成績
SAFETY-BELT REMINDERS Test Data Record Form
協定規則第174号
Regulation No. 174 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

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

試験場所 Test site : _____

1. 試験自動車
Test vehicle

車名 Make : _____　型式 Type : _____　類別 Variant : _____

車台番号 Chassis No. : _____

座席仕様および配置 Seat specifications and arrangement								

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

3. 試験成績
Test results

(1) 一般仕様
General Specifications

5.1.1. カテゴリー M および N の車両の運転者の着席位置には、カテゴリー M および N の車両の運転席と同列座席の乗員の着席位置とともに、5.3項の要件を満たすシートベルトリマインダーを装備するものとする。

The seating position of the driver of M and N categories of vehicles as well as the seating positions of the occupants of seats in the same row as the driver seat of M and N categories of vehicles shall be equipped with a safety-belt reminder satisfying the requirements of paragraph 5.3.

5.1.2. カテゴリー M1 および N1 の車両の後部座席のすべての着席位置には、5.4項の要件を満たすシートベルトリマインダーを装備するものとする。

All seating positions of the rear seat row(s) of vehicles of categories M1 and N1 shall be equipped with a safety-belt reminder satisfying the requirements of paragraph 5.4.

(2) 一般要件
General requirements

視覚警報
Visual warning

5.2.1.1. 視覚警報は、運転者が昼間および夜間に容易に視認および認識でき、他の警報と区別できるように配置するものであること。
The visual warning shall be so located as to be readily visible and recognisable in the daylight and at night time by the driver and distinguishable from other alerts.　適 / 否 Pass Fail

5.2.1.2. 視覚警報は、点灯または点滅テルテールであること。
The visual warning shall be a steady or flashing tell-tale.　適 / 否 Pass Fail

聴覚警報
Audible warning

5.2.2.1. 聴覚警報は、連続的もしくは断続的な(中断は1秒を超えないものとする)音響信号または連続的な音声情報からなるものであること。
The audible warning shall consist of a continuous or an intermittent (pauses shall not exceed 1 second) sound signal or of continuous vocal information.

適 / 否
Pass Fail

5.2.2.1. 音声情報を採用する場合、車両メーカーは、当該車両が投入される予定の市場の言語で警報をできるものであること。
Where vocal information is employed, the vehicle manufacturer shall ensure that the alert is able to employ the languages of the market into which the vehicle is intended to be placed.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.2.2.2. 聴覚警報は、運転者により容易に認識できるものであること。
Audible warning shall be easily recognized by the driver.

適 / 否
Pass Fail

(3) 運転者および運転者と同列座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー
Safety-belt reminder for driver and occupants of seats in the same row as the driver.

第1レベル警報
First level warning

5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.1 項に記載の着席位置については30秒以上にわたり作動する視覚警報であること。
The first level warning shall be at least a visual warning activated for 30 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.1. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.

適 / 否
Pass Fail

5.2.3.2. 第1レベル警報は、以下の時点で停止してもよい。
(a) 警報を発生させたシートベルトがいずれも非装着でなくなる。または
(b) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。
The first level warning may be discontinued when:
(a) None of the safety-belts which triggered the warning are unfastened ; or
(b) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b)

第2レベル警報
Second level warning

5.2.4.1. 第2レベル警報は、5.2.4.1.1項から5.2.4.1.3項に定める条件について、メーカーの選択による少なくとも1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが満たされたとき、当該警報が最大3秒間停止されうる期間を含めずに少なくとも30秒にわたり作動する視覚および聴覚信号であること。第2レベル警報は、第1レベル警報がまだ作動状態のとき、第2レベル警報が優先であること。
The second level warning shall be a visual and audible signal activated for at least 30 seconds not counting periods in which the warning may stop for up to 3 seconds when at least one or any combination of the conditions at the choice of manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is/are fulfilled. The second level warning shall supersede the first level warning when the first level warning is still active.

適 / 否
Pass Fail

条件 (5.2.4.1.1. ～ 5.2.4.1.3.)
Conditions

5.2.4.1.1.	走行距離が距離閾値を超える。 この閾値は500 mを超えないものとする。車両が通常運転でない状態の走行距離は除外するものとする。 The distance driven greater than the distance threshold. The threshold shall not exceed 500 m. The distance driven when the vehicle is not in normal operation shall be excluded.	適 / 該当なし Pass NA
5.2.4.1.2.	車両速度が速度閾値を超える。 この閾値は25 km/hを超えないものとする。 The vehicle speed greater than the speed threshold. The threshold shall not exceed 25 km/h.	適 / 該当なし Pass NA
5.2.4.1.3.	継続時間(エンジン作動中、推進システム作動状態など)が継続時間閾値を超える。 この閾値は60秒を超えないものとする。第1レベル警報の継続時間および車両が通常運転状態でない場合の継続時間は除外するものとする。 The duration time (engine running, propulsion system activated, etc.) is greater than the duration time threshold. The threshold shall not exceed 60 seconds. The first level warning duration time and the duration time when the vehicle is not in normal operation shall be excluded.	適 / 該当なし Pass NA

5.2.4.2. 5.2.4.1.1.項から5.2.4.1.3.項に列挙したシートベルトリマインダーを発生させる閾値は、以下の時点でリセットすることができる。
(a) 車両が通常運転ではなく、その間に既にいずれかのドアが開かれている。
または
(b) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。
The thresholds to trigger safety belt reminder listed in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3.,may be reset when:
(a) Any of the doors have been opened while the vehicle is not in normal operation ; or
(b) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b)

5.2.4.3. 第2レベル警報は、以下の時点で停止してもよい。
(a) 警報を発生させたシートベルトがいずれも非装着でなくなる。
(b) 車両の通常運転が終了する。または
(c) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。
The second level warning may be discontinued when:
(a) None of the safety-belts which triggered the warning are unfastened ;
(b) The vehicle ceases to be in normal operation ; or
(c) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b) . (c)

5.2.4.4. 5.2.4.1.1 項から 5.2.4.1.3 項に定める条件について、メーカーの選択による1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが再び満たされたとき、規定の継続時間の残りの時間に第2レベル警報を再び作動させるものであること。
The second level warning shall be resumed for the remainder of the required duration when one or any combination of the conditions, at the choice of the manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is/are again fulfilled.

適 / 否
Pass Fail

5.3.3. 第2レベル警報は、車両が通常運転中であり、それと同時に、5.2.4.1.1項から5.2.4.1.3項に定める条件についてメーカーの選択による1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが満たされているとき、シートベルトが非装着であるか、または非装着になった時点で作動するものであること。
The second level warning shall be activated when a safety-belt is or becomes unfastened while the vehicle is in normal operation and while, at the same time, any one condition or any combination of the conditions, at the choice of the manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is satisfied.

適 / 否
Pass Fail

視覚警報
Visual warning

5.3.2. 視覚警報の色および記号は、UN規則No. 121の表1の項目21に規定されたものであること。
The colour and symbol of the visual warning shall be as defined in item 21 in Table 1 of UN Regulation No. 121.

適 / 否
Pass Fail

(4) 後部座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー
Safety-belt reminder for occupants of rear seat row(s).

第1レベル警報
First level warning

5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.2 項に記載の着席位置については60秒以上にわたり作動する視覚警報であること。
The first level warning shall be at least a visual warning activated for 60 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.2. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.

適 / 否
Pass Fail

5.2.3.2. 第1レベル警報は、以下の時点で停止してもよい。
(a) 警報を発生させたシートベルトがいずれも非装着でなくなる。または
(b) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。
The first level warning may be discontinued when:
(a) None of the safety-belts which triggered the warning are unfastened ; or
(b) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b)

第2レベル警報
Second level warning

5.2.4.1. 第2レベル警報は、5.2.4.1.1項から5.2.4.1.3項に定める条件について、メーカーの選択による少なくとも1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが満たされたとき、当該警報が最大3秒間停止されうる期間を含めずに少なくとも30秒にわたり作動する視覚および聴覚信号であること。第2レベル警報は、第1レベル警報がまだ作動状態のとき、第2レベル警報が優先であること。

The second level warning shall be a visual and audible signal activated for at least 30 seconds not counting periods in which the warning may stop for up to 3 seconds when at least one or any combination of the conditions at the choice of manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is/are fulfilled. The second level warning shall supersede the first level warning when the first level warning is still active.

適 / 否
Pass Fail

条件 (5.2.4.1.1. ～ 5.2.4.1.3.)
Conditions

5.2.4.1.1.	走行距離が距離閾値を超える。 この閾値は500 mを超えないものとする。車両が通常運転でない状態の走行距離は除外するものとする。 The distance driven greater than the distance threshold. The threshold shall not exceed 500 m. The distance driven when the vehicle is not in normal operation shall be excluded.	適 / 該当なし Pass NA
5.2.4.1.2.	車両速度が速度閾値を超える。 この閾値は25 km/hを超えないものとする。 The vehicle speed greater than the speed threshold. The threshold shall not exceed 25 km/h.	適 / 該当なし Pass NA
5.2.4.1.3.	継続時間(エンジン作動中、推進システム作動状態など)が継続時間閾値を超える。 この閾値は60秒を超えないものとする。第1レベル警報の継続時間および車両が通常運転状態でない場合の継続時間は除外するものとする。 The duration time (engine running, propulsion system activated, etc.) is greater than the duration time threshold. The threshold shall not exceed 60 seconds. The first level warning duration time and the duration time when the vehicle is not in normal operation shall be excluded.	適 / 該当なし Pass NA

5.2.4.2. 5.2.4.1.1.項から5.2.4.1.3.項に列挙したシートベルトリマインダーを発生させる閾値は、以下の時点でリセットすることができる。
(a) 車両が通常運転ではなく、その間に既にいずれかのドアが開かれている。
または
(b) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。

The thresholds to trigger safety belt reminder listed in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3.,may be reset when:
(a) Any of the doors have been opened while the vehicle is not in normal operation ; or
(b) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b)

5.2.4.3. 第2レベル警報は、以下の時点で停止してもよい。
(a) 警報を発生させたシートベルトがいずれも非装着でなくなる。
(b) 車両の通常運転が終了する。または
(c) 警報を発生させた座席(複数の場合を含む)が空席になる。

The second level warning may be discontinued when:
(a) None of the safety-belts which triggered the warning are unfastened ;
(b) The vehicle ceases to be in normal operation ; or
(c) The seat or seats which triggered the warning are no longer occupied.

適 / 該当なし
Pass NA

(a) . (b) . (c)

5.2.4.4. 5.2.4.1.1 項から 5.2.4.1.3 項に定める条件について、メーカーの選択による1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが再び満たされたとき、規定の継続時間の残りの時間に第2レベル警報を再び作動させるものであること。

The second level warning shall be resumed for the remainder of the required duration when one or any combination of the conditions, at the choice of the manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is/are again fulfilled.

適 / 否
Pass Fail

5.4.5. 第2レベル警報は、車両が通常運転中であり、それと同時に、5.2.4.1.1項から5.2.4.1.3項に定める条件についてメーカーの選択によるいずれか1つの条件または複数条件の任意の組み合わせが満たされているとき、シートベルトが非装着になった時点で作動するものであること。

The second level warning shall be activated when a safety-belt becomes unfastened while the vehicle is in normal operation, or at the choice of the manufacturer when the safety-belt is or becomes unfastened while the vehicle is in normal operation, and while, at the same time, any one condition or any combination of the conditions, at the choice of the manufacturer, set out in paragraphs 5.2.4.1.1. to 5.2.4.1.3. is satisfied.

適 / 否
Pass Fail

視覚警報
Visual warning

5.4.2. 視覚警報は、運転席に着座して前を向いている運転者がシートベルト非着用の着席位置を特定できるように、少なくともすべての後部着席位置を表示するものであること。後部座席の占有状況に関する情報を有する車両については、視覚警報が非占有着席位置におけるシートベルト非装着状態を表示する必要はない。車両内の異なる指定着席位置に固定できる座席の場合（例えば、フロアレールが取り付けられている場合）、視覚警報は、少なくともいずれかの後部シートベルトが非装着になったときに表示するものであること。

The visual warning shall indicate at least all rear seating positions to allow the driver to identify, while facing forward as seated on the driver seat, any seating position in which the safety-belt is unfastened. For vehicles that have information on the occupancy status of the rear seats, the visual warning does not need to indicate unfastened safety-belts for unoccupied seating positions. For seats, which can be fixed to different designated seating positions within the vehicle (e.g. floor rail mounted), the visual warning shall at least indicate when any rear safety belt is unfastened.

適 / 否
Pass Fail

5.4.3. 視覚警報の色は赤以外の色でもよく、5.1.2項に記載したシートベルトに関する視覚警報の記号は、規則No. 121に規定された以外の異なる記号を含めてもよい。さらに、5.1.2項に記載した着席位置の第1レベル警報は、運転者によって取消し可能とすることができる。

The colour of the visual warning may be other than red and the symbol of the visual warning for safety-belts covered by paragraph 5.1.2. may contain different symbols other than defined in Regulation No.121. In addition, the first level warning of seating positions covered by paragraph 5.1.2. may be cancellable by the driver by a deliberate action.

適 / 該当なし
Pass NA

(5) 不作動にする場合の要件
Requirement incase of deactivation

短時間不作動の機能
Short term deactivation function

5.5.1. 短時間不作動の機能を設ける場合、シートベルトのバックル着脱よりもシートベルトリマインダーを不作動にする方が著しく困難であるものとし（すなわちシートベルトバックルと一体化されていない特定のコントロール装置の操作からなるものであること）、この操作は車両の静止時にのみ可能であること。

In the case that a short-term deactivation is provided, it shall be significantly more difficult to deactivate the safety-belt reminder than buckling the safety-belt on and off (i.e. it shall consist of an operation of specific controls that are not integrated in the safety-belt buckle) and this operation shall only be possible when the vehicle is stationary.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.5.1. イグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを 30 分よりも長くオフにして再びオンにしたとき、短時間不作動状態のシートベルトリマインダーが再び作動するものであること。

When the ignition or master control switch is deactivated for more than 30 minutes and activated again, a short-term deactivated safety-belt reminder shall reactivate.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.5.1. 関連する視覚警報の短時間不作動を設定することは不可能であること。

It shall not be possible to provide short-term deactivation of the relevant visual warning(s).

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

長時間不作動の機能
Long term deactivation

5.5.2. 長時間不作動の機能を設ける場合には、不作動にするための一連の操作が要求されるものとし、当該操作はメーカーの技術マニュアルにのみ詳述され、かつ／または車両に付属しない工具（機械工具、電気工具、デジタル工具など）の使用が必要とされるものであること。

In the case that a facility for a long-term deactivation is provided, it shall require a sequence of operations to deactivate, that are detailed only in the manufacturer's technical manual and/or which requires the use of tools (mechanical, electrical, digital, etc.) that are not provided with the vehicle.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.5.2. 関連する視覚警報の長時間不作動を設定することは不可能であること。
It shall not be possible to provide long-term deactivation of the relevant visual warning(s).

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

(6) 着脱可能座席用のシートベルトリマインダー装置の接続に関する要件
Requirement for the connection of a safety-belt reminder system for removable seats.

手動による接続がない着脱可能座席
Removable seats without manual connection.

5.6.1.1. 座席が車両に取り付けられている場合、接続は自動であるものであること。
The connection shall be automatic when the seat is installed in the vehicle.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

手動による接続がある着脱可能座席
Removable seats with manual connection.

5.6.2.1. 着脱可能座席のコネクターは、取り付け工程中に容易に視認できるものであること。
The connectors of the removable seats shall be easily visible during the installation process.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.2.2. 車両には、シートベルトリマインダー装置を接続する目的、接続および解除の方法をピクトグラムの形で示したラベルを貼付するものであること。ピクトグラムには、説明文が含まれていてもよい。

The vehicle shall carry a label indicating the purpose of the connection, and the connection and disconnection methods of the safety-belt reminder system, in the form of a pictogram which may include explanatory text.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.2.3. ラベルは車両に恒久的に貼付され、取り付け工程中にはっきりと視認できるように配置されるものであること。

The label shall be permanently attached to the vehicle and located such that it is clearly visible during the installation process.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.2.4. 5.1.1項に記載されている着脱可能な着席位置についてコネクターが誤って接続されている場合、または接続が解除されている場合、イグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチが入ったときに、運転者が視認できる警報が30秒間作動するものであること。

In case a connector is misconnected or disconnected for removable seating positions covered by paragraph 5.1.1., a warning visible to the driver shall be activated for 30 seconds when the ignition switch or master control switch is activated.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.2.5. 5.1.2 項に記載されている着席位置について座席が着脱可能な場合、5.4.2 項の視覚警報は、運転者が運転席に着座して前方を向いた状態で、コネクターが誤って接続されている、または接続が解除されている着脱可能な着席位置を識別できるよう、少なくともすべての後部着席位置を表示するものとし、イグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチが入ったときに 60秒間作動するものであること。
車両内の異なる指定着席位置に固定することができる座席（例えば、フロアレールへの取り付け式）については、後部の着脱可能な着席位置のコネクターが誤って接続されている、または接続が解除されている場合に、少なくとも視覚警報によって示されるものであること。

When a seat is removable for seating positions covered by paragraph 5.1.2., the visual warning of paragraph 5.4.2. shall indicate at least all rear seating position to allow the driver to identify, while facing forward as seated on the driver seat, any removable seating position in which the connector is misconnected or disconnected, and it shall be activated for 60 seconds when the ignition switch or master control switch is activated.
For seats, which can be fixed to different esignated seating positions within the vehicle (e.g. floor rail ounted), the visual warning shall at least indicate when any rear removable seating position connector is misconnected or disconnected.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.3. 着脱可能な座席の有無は、他の着席位置のシートベルトリマインダー装置の機能に悪影響を及ぼさないものであること。
The presence or absence of the removable seat shall not adversely affect the functioning of the safety-belt reminder system of other seating position.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.6.4. 着脱可能な座席のシートベルトリマインダー装置は、座席が車両に取り付けられているか否かに関係なく、シートベルトの着用について誤った表示をしないものであること。
The safety-belt reminder system of the removable seats shall not give any false indication of belt use, whether the seats are installed in the vehicle or not.

適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

備考
Remarks

TRIAS 22(5)-R173-01

座席ベルト試験（協定規則第 173 号（ISOFIXCRS 搭載性））

1. 総則

座席ベルト試験（協定規則第 173 号（ISOFIXCRS 搭載性））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 173 号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

2.1. 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。

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

付表
Attached Table

座席ベルトの試験記録及び成績(ISOFIX CRS及びi-Size搭載性)

Safety Belt Test Data Record Form (Installation of ISOFIX CRS and i-Size Seating Position)

協定規則第173号
Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe

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

1. 試験自動車 Test Vehicle

車名・型式 Make・Type : ＿＿＿＿　車台番号 Chassis No : ＿＿＿＿

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

3. 試験成績 Test Results

5.3.5. (1) ISOFIX位置
ISOFIX positions

① 第1のISOFIX位置には、前向き装置 (F2 / F2X / F3) のいずれか1つの取付けが可能であること。
The first ISOFIX position shall allow at least the installation of one of the three forward-facing fixtures (F2 / F2X / F3).
適 / 否
Pass Fail

② 第2のISOFIX位置には、後ろ向き装置 (R1 / R2 /R3) のいずれか1つの取付けが可能であること。
The second ISOFIX position shall allow at least the installation of one of the three rear-facing fixtures (R1 / R2 / R3).
適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

③ 第2のISOFIX位置に関し、設計上後ろ向きに取付けることが不可能な場合には(F2 / F2X / F3 / R1 / R2 /R3)のいずれか1つの取付けが可能であること。
For the second ISOFIX position, in case where the installation of the rear-facing fixture is not possible due to its design, the installation of one out of the six fixtures (F2 / F2 / F3 / R1 / R2 / R3) is allowed in any position of the vehicle.
適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

5.3.6. (2) i-Size着席位置
i-Size Seating Position

① いかなるi-Size着席位置も、附則6の付録2及び付録5に定められたISOFIX幼児拘束具「ISO/F2X」、「ISO/R2」、「ISO/B2」及びサポートレッグ取付評価容積の取付を許容するものとする。
Any i-Size seating position shall allow the installation of the ISOFIX CRF "ISO/F2X", "ISO/R2" and "ISO/B2" as well as the support leg installation assessment volume as defined in Appendix 2 and 5 of Annex 6 ".
適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

② サポートレッグ取付評価容積の側方、前方、後方及び高さの制約
Lateral, forward, rearward, and height limitation of Support leg installation assessment
適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

③ サポートレッグ取付評価容積はいかなる車両部品とも干渉しないものとする。
The support leg installation assessment volume shall not interfere with any vehicle part.
適 / 否 / 該当なし
Pass Fail NA

確認方法
Validation method

5.3.5. (3) ISOFIX及びi-Size年少者用補助乗車装置の取付に関する規定
5.3.6. Suitable installation of ISOFIX and i-Size child restraint system

① 「汎用」区分及び「準汎用」区分の前向き及び後ろ向きISOFIX年少者用補助乗車装置の搭載性
附則6 Installation of forward-facing and rear-facing ISOFIX child restraint systems of the "universal" and "semi-universal" cat

付録2	ISOFIX位置 ISOFIX position				
4.	器具 (CRF) Fixture (CRF)				
3.1.	収容性 Accommodativeness	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
3.1.	CRF底面のピッチ角 (15° ±10°) CRF base pitch angle (15° ±10°	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
3.2.	トップテザーアンカレッジの位置 Position of top tether anchorage	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA
3.3.	座席調節位置 * Seat adjustment positions				

②「汎用」区分及び「準汎用」区分の前向き及び後ろ向きi-Size年少者用補助乗車装置の搭載性

附則6 Installation of forward-facing and rear-facing i-Size child restraint systems of the "universal" and "semi-universal" categ

付録2 付録5	i-Size位置 i-Size position				
4.	器　具 (CRF) Fixture (CRF)				
3.1.	収 容 性 Accommodativeness	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
3.1.	CRF底面のピッチ角 (15° ±10°) CRF base pitch angle (15° ±10°	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
3.2.	ISO/B2、ISO/B3のロール角 Roll angle of ISO/B2, ISO/B3	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
	サポートレッグ取付評価容積 Support leg installation assessment volume	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA
	座席調節位置 * Seat adjustment positions				

3.3. * 座席、シートバック又はヘッドレストを代替位置に設定する場合又は内装部品を取り外す場合には調節位置を記載すること。

3.4. * When setting the seat or seat back or head restraint in alternative position, or when removing interior materials, enter seat position and adjustment position.

③ 年少者用補助乗車装置取付位置表
Table for child restraints installation

	着席位置 Seating Position								
シート位置の番号 Seat position number	1	2	3	4	5	6	7	8	9
汎用ベルト固定式に適した着席位置(有／無) Seating position suitable for universal belted (yes/ no)									
アイサイズ着席位置(有／無) i-Size seating position (yes/ no)									
横向き固定具に適した着席位置 (L1/L2) Seating position suitable for lateral fixture									
適した後向き固定具で最大 (R1/R2X/R2/R3) Largest suitable rearward facing fixture									
適した前向き固定具で最大 (F1/F2X/F2/F3) Largest suitable forward facing fixture									
適したブースター固定具で最大 (B2/B3) Largest suitable booster fixture									

備　考
Remarks