

「審査事務規程」(平成28年4月1日規程第2号)第29次改正新旧対照表

令和2年4月2日改正

| 新 | | | 旧 | | |
|-----------------------|-----------------------------|--|-----------------------|-----------------------------|--|
| 独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 | | | 独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 | | |
| 目次(略) | | | 目次(略) | | |
| 第1章 総則～第11章 雑則(略) | | | 第1章 総則～第11章 雑則(略) | | |
| 別表1(2-2関係) | | | 別表1(2-2関係) | | |
| 添付書面一覧 | | | 添付書面一覧 | | |
| 整理番号 | 添付書面の名称 | 提出時の注意事項等 | 整理番号 | 添付書面の名称 | 提出時の注意事項等 |
| (1) ～ (5) | (略) | (略) | (1) ～ (5) | (略) | (略) |
| (6) | 試験成績書 | (略) | (6) | 試験成績書 | (略) |
| | 1 ～ 3 | (略) | | 1 ～ 3 | (略) |
| | 4 | 最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6) <u>43</u> 附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 | | 4 | 最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6) <u>42</u> 附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 |
| | 5 ～ 15 | (略) | | 5 ～ 15 | (略) |
| | <u>16</u> | <u>燃料消費率試験(圧縮水素燃料電池自動車)</u> | | <u>(新設)</u> | |
| | <u>17</u> ～ <u>32</u> | (略) | | <u>16</u> ～ <u>31</u> | (略) |
| | <u>33</u> | (6) <u>32</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 | | <u>32</u> | (6) <u>31</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 |
| | <u>34</u> ～ <u>41</u> | (略) | | <u>33</u> ～ <u>40</u> | (略) |

| 新 | | | 旧 | | |
|-------------------------------|--|--|-------------------------------|-----------|--|
| <u>42</u> | (略) | (6) <u>46</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 | <u>41</u> | (略) | (6) <u>45</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 |
| <u>43</u> ～ <u>48</u> | (略) | (略) | <u>42</u> ～ <u>47</u> | (略) | (略) |
| <u>49</u> | <u>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)</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>50</u> ～ <u>76</u> | (略) | (略) | <u>48</u> ～ <u>74</u> | (略) | (略) |
| <u>77</u> | <u>サイバーセキュリティシステム試験</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>78</u> | <u>プログラム等改変システム試験</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>79</u> ～ <u>96</u> | (略) | (略) | <u>75</u> ～ <u>92</u> | (略) | (略) |
| <u>97</u> | <u>外部突起試験 (協定規則第 26 号)</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>98</u> ～ <u>226</u> | (略) | (略) | <u>93</u> ～ <u>221</u> | (略) | (略) |
| <u>227</u> | 後写鏡等の視界試験 | (6) <u>225</u> 及び (6) <u>226</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 | <u>222</u> | 後写鏡等の視界試験 | (6) <u>220</u> 及び (6) <u>221</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。 |
| <u>228</u> ～ <u>234</u> | (略) | (略) | <u>223</u> ～ <u>229</u> | (略) | (略) |
| <u>235</u> | <u>高速道路等における低速自動運行装置試験</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>236</u> | <u>作動状態記録装置試験</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| <u>237</u> ～ <u>249</u> | (略) | (略) | <u>230</u> ～ <u>242</u> | (略) | (略) |
| <u>250</u> | <u>サイバーセキュリティ業務管理システム試験</u> | | <u>(新設)</u> | | |
| (7) ～ (10) | (略) | (略) | (7) ～ (10) | (略) | (略) |

| 新 | | | | | | | |
|--|-----|---|-----|---|---|---|-----|
| 別表 2 | | | | | | | |
| 外国の試験機関 | | | | | | | |
| 試験項目 | (略) | 仏 | (略) | 西 | | | (略) |
| | ①～⑥ | ⑦ | ⑧～⑪ | ⑫ | ⑬ | ⑭ | ⑮～⑳ |
| TRIAS 02-001-01 諸元測定試験 | (略) | | | ○ | | | (略) |
| (略) | | | | | | | |
| <u>TRIAS 08-002-03</u> 燃料消費率試験 (WLTC モード) | (略) | ○ | (略) | | | | |
| (略) | | | | | | | |
| 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 | (略) | | | ○ | | | (略) |
| (略) | | | | | | | |
| TRIAS 31-J042(4)-02 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) | (略) | ○ | (略) | | | | |
| (略) | | | | | | | |
| ※1 (略) | | | | | | | |
| ※3 (略) | | | | | | | |
| ※4 (略) | | | | | | | |
| 名 称 | | | | | | | |
| ①～⑳ (略) | | | | | | | |
| 別表 3～別表 9 (略) | | | | | | | |
| 様式 1～様式 13 (略) | | | | | | | |

| 旧 | | | | | | | |
|--|-----|---------|-----|---|---|---|-----|
| 別表 2 | | | | | | | |
| 外国の試験機関 | | | | | | | |
| 試験項目 | (略) | 仏 | (略) | 西 | | | (略) |
| | ①～⑥ | ⑦ | ⑧～⑪ | ⑫ | ⑬ | ⑭ | ⑮～⑳ |
| TRIAS 02-001-01 諸元測定試験 | (略) | | | | | | (略) |
| (略) | | | | | | | |
| <u>TRIAS 08-002-02</u> 燃料消費率試験 (WLTC モード) | (略) | ○ ※2 | (略) | | | | |
| (略) | | | | | | | |
| 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 | (略) | | | | | | (略) |
| (略) | | | | | | | |
| TRIAS 31-J042(4)-02 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) | (略) | ○ ※2 | (略) | | | | |
| (略) | | | | | | | |
| ※1 (略) | | | | | | | |
| <u>※2 (略)</u> | | | | | | | |
| ※3 (略) | | | | | | | |
| ※4 (略) | | | | | | | |
| 名 称 | | | | | | | |
| ①～⑳ (略) | | | | | | | |
| 別表 3～別表 9 (略) | | | | | | | |
| 様式 1～様式 13 (略) | | | | | | | |

| 新 | | | 旧 | | |
|---|---|-------------------------------------|---|--------------------|---------------------------------|
| 別添 1 (2-2 関係) | | | 別添 1 (2-2 関係) | | |
| 試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS) | | | 試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS) | | |
| | 試験項目 | 分類番号 | | 試験項目 | 分類番号 |
| 1 ～ 64 | (略) | (略) | 1 ～ 8 | (略) | (略) |
| 9 | 燃料消費率試験 (WLTC モード) | TRIAS 08-002-03 | 9 | 燃料消費率試験 (WLTC モード) | TRIAS 08-002-02 |
| 10 ～ 15 | (略) | (略) | 10 ～ 15 | (略) | (略) |
| 16 | 燃料消費率試験 (圧縮水素燃料電池自動車) | TRIAS 08-008-01 | (新設) | | |
| 17 ～ 48 | (略) | (略) | 16 ～ 47 | (略) | (略) |
| 49 | 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号) | TRIAS 12-R152-01 | (新設) | | |
| 50 ～ 76 | (略) | (略) | 48 ～ 74 | (略) | (略) |
| 77 | サイバーセキュリティシステム試験 | TRIAS 17(2)-J120-01 | (新設) | | |
| 78 | プログラム等改変システム試験 | TRIAS 17(2)-J121-01 | (新設) | | |
| 79 ～ 96 | (略) | (略) | 75 ～ 92 | (略) | (略) |
| 97 | 外部突起試験 (協定規則第 26 号) | TRIAS 18-R026-01 | (新設) | | |
| 98 ～ 234 | (略) | (略) | 93 ～ 229 | (略) | (略) |
| 235 | 高速道路等における低速自動運行装置試験 | TRIAS 48-J122-01 | (新設) | | |
| 236 | 作動状態記録装置試験 | TRIAS 48-J123-01 | (新設) | | |
| 237 ～ 250 | (略) | (略) | 230 ～ 243 | (略) | (略) |

| 新 | | 旧 | |
|--|-----------------------------|---|-------------|
| 251 | <u>サイバーセキュリティ業務管理システム試験</u> | TRIAS 99-023-01 | <u>(新設)</u> |
| TRIAS 02-001-01 | | TRIAS 02-001-01 | |
| 諸元測定試験 | | 諸元測定試験 | |
| <p>1. 総則 (略)</p> <p>2. 測定条件</p> <p>2.1~2.2 (略)</p> <p>2.3 座席位置が前後又は上下に移動できる構造の場合には<u>次のいずれかの方法により決定した位置に固定する。</u></p> <p><u>(1) 自動車製作者の定める基準位置。</u></p> <p><u>(2) 設計標準位置 (シーティングレファレンスポイント (JIS D 4607 又は ISO 6549 に規定された人体模型を座席に着座させた場合における人体模型H点 (当該模型の股関節点) の位置) 又はこれに相当する座席上に設定した設計上の位置をいう。 (以下、2.4項、3.12項及び3.14項において同じ。)) を決定するための調整位置。</u></p> <p><u>(3) (1) 及び(2) のいずれも不明の場合には、移動できる範囲の中央に固定する。ただし中央に固定できない場合は、中央より前方又は上方で固定できる最も近い位置。</u></p> <p>2.4 座席の背あての取付角度が調整できる構造の場合は、<u>自動車製作者の定める基準位置又は設計標準位置を決定するための調整位置</u>に固定する。<u>いずれも</u>不明の場合は妥当と思われる位置に固定する。</p> <p>2.5~2.9 (略)</p> <p>3. 測定方法</p> <p>3.1~3.3 (略)</p> <p>3.4 軸距</p> <p>前後の車軸の中心間の水平距離を測定する。3つ以上の車軸を有する自動車にあっては相隣る車軸の中心間の水平距離を測定し、前方のものから連記する。ただし、左右の軸距が異なる自動車にあっては、それぞれについて測定する。</p> <p><u>なお、カタピラを有する自動車 (「ゴム履帯等を有する自動車の取扱について (平成8年6月7日付け自技第97号)」の対象となる自動車を除く。) にあっては、車両最前部のカタピラの接地長構成部から最後部のカタピラの接地長構成部までの長さを測定する。(図2参照)</u></p> <p>3.5 輪距</p> <p>それぞれの車軸について左右のタイヤの路面との接触面におけるタイヤ中心間</p> | | <p>1. 総則 (略)</p> <p>2. 測定条件</p> <p>2.1~2.2 (略)</p> <p>2.3 座席位置が前後又は上下に移動できる構造の場合には<u>基準位置に固定する。基準位置が不明の場合には、移動できる範囲の中央に固定する。ただし中央に固定できない場合は、中央より前方又は上方で固定できる最も近い位置に固定する。</u></p> <p>2.4 座席の背あての取付角度が調整できる構造の場合は、<u>基準位置</u>に固定する。<u>基準位置が</u>不明の場合は妥当と思われる位置に固定する。</p> <p>2.5~2.9 (略)</p> <p>3. 測定方法</p> <p>3.1~3.3 (略)</p> <p>3.4 軸距</p> <p>前後の車軸の中心間の水平距離を測定する。3つ以上の車軸を有する自動車にあっては相隣る車軸の中心間の水平距離を測定し、前方のものから連記する。ただし、左右の軸距が異なる自動車にあっては、それぞれについて測定する。</p> <p>3.5 輪距</p> <p>それぞれの車軸について左右のタイヤの路面との接触面におけるタイヤ中心間</p> | |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <p>の車両中心線と直角の方向の距離を測定する。複輪の場合は、複輪間隔の中心間の車両中心線と直角の方向の距離を測定する。</p> <p><u>なお、カタピラを有する自動車にあっては、左右のカタピラの中心間の車両中心線と直角の方向の距離を測定し、タイヤ・ローラにあっては左右の最外側に備えられたタイヤの中心間の車両中心線と直角の方向の距離、ロード・ローラにあっては左右輪の中心間の車両中心線と直角の方向の距離をそれぞれ測定する。</u></p> <p>3.6 荷台・客室内側寸法 測定は下記によるが、形状の複雑なものについては<u>図3</u>を参照すること。</p> <p>3.6.1 長さ</p> <p>(1) 乗用車、バス、<u>バン型トラック、バン型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の客室では、車両中心線附近でおもな計器盤（プロテクタを含む。）から最後部座席（座席が1列のときはその座席）の背あて後縁に接する垂直線までの主な床面に平行な方向の距離を測定する。</p> <p>(2) <u>普通型トラック、普通型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の荷台の長さは、車両中心線附近の荷台枠上縁附近の荷台床面と、車両中心線に平行な方向の最短距離を測定する。</p> <p>(3) <u>バン型トラック、バン型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の荷台の長さは、荷物室高さの midpoint を通る大部分の床面に平行な<u>車両中心線</u>附近の荷物室前縁（隔壁、シートの後縁又は折り畳んだシートの部分）及び後縁面の距離を測定する。ただしガラスと交わるときは窓下縁材に接する垂直線との交点をとる。なお、この交点がガラス内面より外に出るときはガラス内面までとする。</p> <p>3.6.2 幅</p> <p>(1) 乗用車、<u>バン型トラック、バン型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の客室では、客室中央部の車両中心線に直角でかつ水平の方向の最大幅を測定する。</p> <p>(2) <u>バン型トラック、バン型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の荷室では、荷室長さの中央部で荷室高さの2分の1の高さにおける車両中心線に直角で水平な直線が荷物室内壁面（保護棒その他の突起物及び局部的なくぼみ部を除く。）と交わる交点間の距離を測定する。ただしガラスと交わるときは窓下縁材に接する垂直線との交点をとる。なお、この交点がガラス内面より外に出るときは、ガラス内面までとする。</p> <p>(3) <u>普通型トラック、普通型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の荷台の幅は、荷台の長さの中央部で荷台枠の上縁附近の最も狭い部分の内側寸法を車両中心線に直角で、かつ、水平に測定する。</p> <p>(4) バスでは、室内長さの中央部附近で、窓下縁の高さで、車両中心線に直角で、かつ、水平方向の距離を測定する。</p> <p>3.6.3 高さ</p> <p>(1) 乗用車、バン型トラック、<u>バス、バン型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>では、車両中心線附近で局部的おうとつを除く床面か</p> | <p>の車両中心線と直角の方向の距離を測定する。複輪の場合は、複輪間隔の中心間の車両中心線と直角の方向の距離を測定する。</p> <p>3.6 荷台・客室内側寸法 測定は下記によるが、形状の複雑なものについては<u>図2</u>を参照すること。</p> <p>3.6.1 長さ</p> <p>(1) 乗用車、バス<u>及びバン型トラック</u>の客室では、車両中心線附近でおもな計器盤（プロテクタを含む。）から最後部座席（座席が1列のときはその座席）の背あて後縁に接する垂直線までの主な床面に平行な方向の距離を測定する。</p> <p>(2) <u>普通型のトラック</u>の荷台の長さは、車両中心線附近の荷台枠上縁附近の荷台床面と、車両中心線<u>とに</u>平行な方向の最短距離を測定する。</p> <p>(3) <u>バン型トラック</u>の荷台の長さは、荷物室高さの midpoint を通る大部分の床面に平行な<u>車体中心線</u>附近の荷物室前縁（隔壁、シートの後縁又は折り畳んだシートの部分）及び後縁面の距離を測定する。ただしガラスと交わるときは窓下縁材に接する垂直線との交点をとる。なお、この交点がガラス内面より外に出るときはガラス内面までとする。</p> <p>3.6.2 幅</p> <p>(1) 乗用車<u>及びバン型トラック</u>の客室では、客室中央部の車両中心線に直角でかつ水平の方向の最大幅を測定する。</p> <p>(2) <u>バン型トラック</u>の荷室では、荷室長さの中央部で荷室高さの2分の1の高さにおける車両中心線に直角で水平な直線が荷物室内壁面（保護棒その他の突起物及び局部的なくぼみ部を除く。）と交わる交点間の距離を測定する。ただしガラスと交わるときは窓下縁材に接する垂直線との交点をとる。なお、この交点がガラス内面より外に出るときは、ガラス内面までとする。</p> <p>(3) <u>普通型トラック</u>の荷台の幅は、荷台の長さの中央部で荷台枠の上縁附近の最も狭い部分の内側寸法を車両中心線に直角で、かつ、水平に測定する。</p> <p>(4) バスでは、室内長さの中央部附近で、窓下縁の高さで、車両中心線に直角で、かつ、水平方向の距離を測定する。</p> <p>3.6.3 高さ</p> <p>(1) 乗用車、バン型トラック<u>及びバス</u>では、車両中心線附近で局部的おうとつを除く床面から天井までの垂直最大距離を測定する。</p> |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| <p>ら天井までの垂直最大距離を測定する。</p> <p>(2) <u>普通型トラック、普通型トラックの形状に類する大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>の荷台では、荷台長さの中央部の荷台幅の中央部床面から、荷台枠(棚のあるものは棚を含む。)の上縁までの垂直距離を測定する。</p> <p>3.7～3.11 (略)</p> <p>3.12 乗車位置 <u>座席の固定位置が2.3項(1)又は(3)による場合には次の(1)の方法、2.3項(2)による場合には次の(2)の方法による。</u> <u>(1) 最も前方の車軸の中心からそれぞれの座席の前縁からシート奥行の方向に水平距離で200ミリメートルの位置までの車両中心線方向の水平距離を測定する。</u> <u>(2) 最も前方の車軸の中心からそれぞれの座席の設計標準位置までの車両中心線方向の水平距離を測定する。</u></p> <p>3.13 最低地上高 車両中心線から<u>左右対称</u>にできるだけ広い区間における最も低い部分の基準面からの<u>垂直高さ</u>を測定する。ただしブレーキドラム下部及び二輪自動車にあっては、前後車輪と共に上下運動する部分などを除く。</p> <p>3.14 座席幅 <u>座席の固定位置が2.3項(1)又は(3)による場合には次の(1)の方法、2.3項(2)による場合には次の(2)の方法による。</u> <u>(1) 座席前縁から水平距離で200ミリメートルの位置においてシートの両端縁の幅を測定する。</u> <u>(2) 座席の設計標準位置においてシートの両端縁の幅を測定する。</u></p> <p>3.15～3.23 (略)</p> <p>3.24 トラック キャブ幅 <u>共通構造部(多仕様自動車)にあってはフロントフェンダを除き、その他の自動車にあってはフロントフェンダを含む</u>運転台部分の最も側方にある部分(後写鏡、アンダーミラー、たわみ式アンテナ、ステップ等を除く。)の基準面への投影点の車両中心線と直角な方向の距離を測定する。</p> <p>3.25～3.31 (略)</p> | <p>(2) <u>普通型トラック</u>の荷台では、荷台長さの中央部の荷台幅の中央部床面から、荷台枠(棚のあるものは棚を含む。)の上縁までの垂直距離を測定する。</p> <p>3.7～3.11 (略)</p> <p>3.12 乗車位置 <u>最も前方の車軸の中心からそれぞれの座席の前縁からシート奥行の方向に水平距離で200ミリメートルの位置までの車両中心線方向の水平距離を測定する。</u></p> <p>3.13 最低地上高 車両中心線から<u>左右対象</u>にできるだけ広い区間における最も低い部分の基準面からの<u>高さ</u>を測定する。ただしブレーキドラム下部及び二輪自動車にあっては、前後車輪と共に上下運動する部分などを除く。</p> <p>3.14 座席幅 <u>座席前縁から水平距離で200ミリメートルの位置においてシートの両端縁の幅を測定する。</u></p> <p>3.15～3.23 (略)</p> <p>3.24 トラック キャブ幅 <u>フロントフェンダを含む</u>運転台部分の最も側方にある部分(後写鏡、アンダーミラー、たわみ式アンテナ、ステップ等を除く。)の基準面への投影点の車両中心線と直角な方向の距離を測定する。</p> <p>3.25～3.31 (略)</p> |
| <p>4. 試験記録及び成績(略)</p> <p>図1 (略)</p> <p><u>図2 カタピラを有する自動車の軸距の測定位置</u></p> | <p>4. 試験記録及び成績(略)</p> <p>図1 (略)</p> <p>(新設)</p> |

新

旧

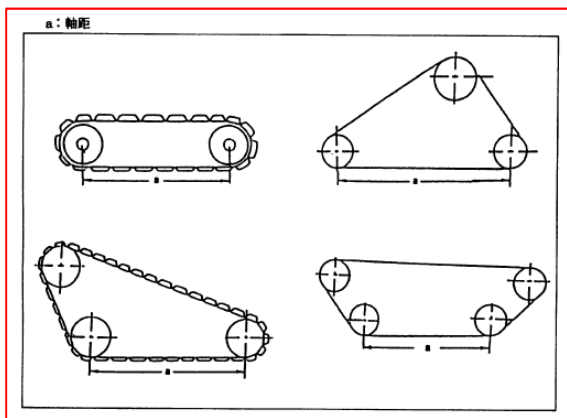


図 3 寸法の測り方
(略)
付表 (略)

TRIAS 05-001-02

最大安定傾斜角度試験

1. 総則 (略)
2. 試験条件

試験自動車は空車状態における正規の車両条件 (座席は TRIAS 02-001-01 2.3 項及び 2.4 項に定める基準位置、窓ガラスは全部閉じた状態等) とし、重量等は下記に従うものとする。

(1) 試験自動車の重量の許容範囲は、車両重量の±2% (車両重量が 1,000kg 未満の試験自動車の場合は±20kg) 以内とする。

(2) タイヤの空気圧は、諸元表に記載された空気圧であること。

なお、測定は、試験自動車が走行前 (冷間時) に水平面で静止している状態で行うこと。
3. 試験方法

次の方法のうちいずれかによる。

 - 3.1 傾斜角度測定機を用いる場合
 - 3.1.1 全ての車軸の左側又は右側の車輪 (カタピラ等を含む) の外側面を傾斜角度測

図 2 寸法の測り方
(略)
付表 (略)

TRIAS 05-001-02

最大安定傾斜角度試験

1. 総則 (略)
2. 試験条件

自動車は空車状態における正規の車両条件 (シートは基準位置、窓ガラスは全部閉じた状態等) とする。

(新設)
3. 試験方法

次の方法のうちいずれかによる。

 - 3.1 傾斜角度測定機を用いる場合

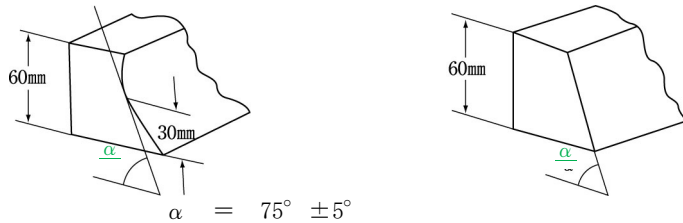
全ての車軸の左側又は右側の車輪の外側面を傾斜角度測定機の車輪止めに接し

新

定機の手輪止めに接して当該自動車を傾斜させたとき、手輪止めに密着していない側の全ての車輪が測定機の踏板から離れる瞬間における踏板が水平面となす角度を最大安定傾斜角度とする。空気バネ装置を有する自動車にあっては、レバリングバルブが作動しない状態にして行う。

3.1.2 傾斜角度測定機又は自動車の構造により、手輪止めからタイヤがはずれるおそれがある場合、もしくはタイヤの変形が大きいこと等により車輪が測定機の踏板から離れるまで実施できない自動車に限っては、測定可能な範囲まで計測した値を最大安定傾斜角度とすることができる。

3.1.3 手輪止めの形状は、原則として次図のうちいずれかによるものを使用すること。



3.1.4 試験にあたっては、試験の安全確保のための転倒防止措置（チェーン、ワイヤ等）を行うことができる。

3.1.5 試験にあたって、車体の損傷防止や後写鏡などの突出物の保護のために、緩衝材を装備する又は突出物を取り外す場合は、その処置が最大安定傾斜角度の試験結果に影響を及ぼさない又は有利に働かないことを計算等で事前に確認すること。

3.2 傾斜角度測定機を用いない場合

下記のいずれの方法により重心位置、重心高さ及び安定幅を求め、それらの値から最大安定傾斜角度を計算によって求める。

3.2.1 重心位置と重心高さ

(1) 水平状態と傾斜状態における接地する輪荷重を測定して算出する場合

(イ)～(ニ) 略

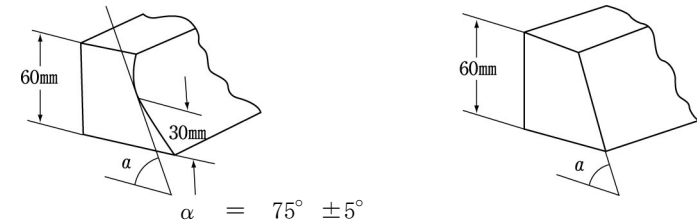
(ホ) カタピラを有する自動車又は鉄製等の車輪の幅

旧

て当該自動車を傾斜させたとき、手輪止めに密着していない側の全ての車輪が測定機の踏板から離れる瞬間における踏板が水平面となす角度を最大安定傾斜角度（単位は度とし、小数第1位を0又は5に丸める。）とする。空気バネ装置を有する自動車にあっては、レバリングバルブが作動しない状態にして行う。

(新設)

この場合において、手輪止めの形状は、原則として次図のうちいずれかによるものを使用すること。



(新設)

(新設)

3.2 傾斜角度測定機を用いない場合

下記のいずれの方法により重心位置、重心高さ及び安定幅を求め、それらの値から最大安定傾斜角度を計算によって求める。

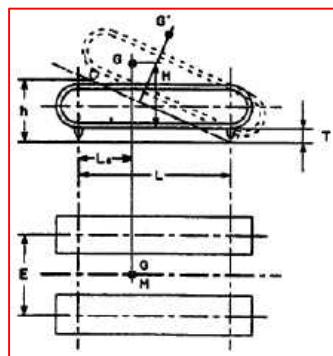
3.2.1 重心位置と重心高さ

(1) 水平状態と傾斜状態における接地する輪荷重を測定して算出する場合

(イ)～(ニ) 略

(新設)

新



$$L_0 = \frac{W_2}{W} L$$

$$M = \frac{(W_{r1} + W_{r2} - W_{l1} - W_{l2})E}{2W}$$

$$H = \frac{L(W'_2 - W_2)\sqrt{L^2 - h^2}}{W \cdot h} - T$$

ただし

L_0 : 自動車を水平に静置した場合の第 1 軸から重心までの自動車中心線方向の水平距離

M : 自動車を水平に静置した場合の自動車中心線を含む垂直な平面から重心までの距離

H : 自動車を水平に静置した場合の基準面から重心までの高さ

R : タイヤの有効半径 (前後のタイヤの有効半径が異なるときは、その平均値)

S : 基準面からトラニオン軸中心までの高さ

L : 第 1 軸から最も後の車軸までの軸距、ただしトラニオン軸を有する自動車では第 1 軸からトラニオン軸までの水平距離、カタピラを有する自動車の場合には前重量測定支点から後重量測定支点までの水平距離

T_n : 第 n 軸の輪距、ただし複輪については外側の輪距と内側の車輪の輪距の平均値

W_{rn} : 自動車を水平に静置した場合の第 n 軸の右側車輪の輪荷重 (複輪の場合は外側車輪と内側車輪の輪荷重の和又は同時に測定した輪荷重)

W_{ln} : 自動車を水平に静置した場合の第 n 軸の左側車輪の輪荷重 (複輪の場合は上記と同じ。)

W_n : 第 n 軸の輪荷重 又はカタピラを有する自動車の場合は支点重量

W : 車両重量

h : 第 1 軸の車輪 又はカタピラを有する自動車の場合は支点 を揚げた場合の揚げた高さ

W'_n : 第 1 軸の 車輪又はカタピラを有する自動車の場合は支点 を h の高さだけ揚げた場合の第 n 軸の 輪荷重又は n 支点の支点における荷重

なお第 1 軸の車輪を上げる代わりに第 2 軸を揚げて上記の各式に準じて重心位置及び高さを求めてもよい。

T : 支点柱の高さ

旧

ただし

L_0 : 自動車を水平に静置した場合の第 1 軸から重心までの自動車中心線方向の水平距離

M : 自動車を水平に静置した場合の自動車中心線を含む垂直な平面から重心までの距離

H : 自動車を水平に静置した場合の基準面から重心までの高さ

R : タイヤの有効半径 (前後のタイヤの有効半径が異なるときは、その平均値)

S : 基準面からトラニオン軸中心までの高さ

L : 第 1 軸から最も後の車軸までの軸距、ただしトラニオン軸を有する自動車では第 1 軸からトラニオン軸までの 水平距離

T_n : 第 n 軸の輪距、ただし複輪については外側の輪距と内側の車輪の輪距の平均値

W_{rn} : 自動車を水平に静置した場合の第 n 軸の右側車輪の輪荷重 (複輪の場合は外側車輪と内側車輪の輪荷重の和又は同時に測定した輪荷重)

W_{ln} : 自動車を水平に静置した場合の第 n 軸の左側車輪の輪荷重 (複輪の場合は上記と同じ。)

W_n : 第 n 軸の 輪荷重

W : 車両重量

h : 第 1 軸の 車輪 を揚げた場合の揚げた高さ

W'_n : 第 1 軸の 車輪 を h の高さだけ揚げた場合の第 n 軸の 輪荷重

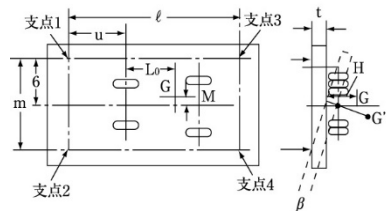
なお第 1 軸の車輪を上げる代わりに第 2 軸を揚げて上記の各式に準じて重心位置及び高さを求めてもよい。

(新設)

E:カタピラの中心間距離

(2) 傾斜試験機による場合

傾斜試験機の踏板のほぼ中央で、試験機の支点の長辺に自動車の中心線が平行になるように自動車を固定し、踏板を水平にした場合、及び支点の長辺の一边をそのままとし、他の2支点を同じ高さだけ適当な高さだけ揚げて自動車を側方に傾けた場合について、自動車を踏板に乗せたための支点における輪荷重の変化分を測定して、次の式によって算出する。



$$L_0 = \frac{W_3 + W_4}{W} \ell - a$$

$$M = b - \frac{W_2 + W_4}{W} m$$

$$H = \frac{(W'_2 + W'_4) - (W_2 + W_4)}{W \times h} m \cot \beta$$

ただし

L₀~t (略)

(3) 自動車の部分ごとの重心位置を既知として算出する場合

自動車を水平に静置した時の第1軸の基準面への投影線と自動車の中心線との交点を原点とし、中心線の方にx軸、右側車輪の方にy軸、x、y軸に垂直にz軸をとり、足回り、シャシー、キャビン、荷台等自動車の全ての部分がいずれかの区分に含まれるように部分を区分し、それらの部分ごとにその重量と上記x、y、z軸系における重心の座標を実測、又は計算で求め、次の式によって全体の重心位置を算出する。

$$L_0 = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot X_n)}{W}$$

$$M = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot Y_n)}{W}$$

$$H = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot Z_n)}{W}$$

ただし

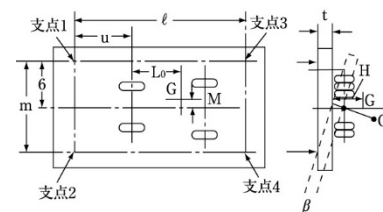
L₀: 自動車を水平に静置した場合の第1軸から自動車の重心までの自動車中心線方向の水平距離

M~W (略)

(新設)

(2) 傾斜試験機による場合

傾斜試験機の踏板のほぼ中央で、試験機の支点の長辺に自動車の中心線が平行になるように自動車を固定し、踏板を水平にした場合、及び支点の長辺の一边をそのままとし、他の2支点を同じ高さだけ適当な高さだけ揚げて自動車を側方に傾けた場合について、自動車を踏板に乗せたための支点における輪荷重の変化分を測定して、次の式によって算出する。



$$L_0 = \frac{W_3 + W_4}{W} \ell - a$$

$$M = b - \frac{W_2 + W_4}{W} m$$

$$H = \frac{(W'_2 + W'_4) - (W_2 + W_4)}{W \times h} m \cot \beta$$

L₀~t (略)

(3) 自動車の部分ごとの重心位置を既知として算出する場合

自動車を水平に静置した時の第1軸の基準面への投影線と自動車の中心線との交点を原点とし、中心線の方にx軸、右側車輪の方にy軸、x、y軸に垂直にz軸をとり、足回り、シャシー、キャビン、荷台等自動車の全ての部分がいづれかの区分に含まれるように部分を区分し、それらの部分ごとにその重量と上記x、y、z軸系における重心の座標を実測、又は計算で求め、次の式によって全体の重心位置を算出する。

$$L_0 = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot X_n)}{W}$$

$$M = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot Y_n)}{W}$$

$$H = \frac{\sum_{n=1}^n (W_n \cdot Z_n)}{W}$$

ただし

L₀: 自動車を水平に静置した場合の第1軸から自動車の重心までの自動車中心線方向の距離

M~W (略)

新

3.2.2 安定幅

自動車の車種及び構造により次の各式によって左側及び右側の安定幅を算出する。

(イ)、(ロ) 略

(ハ) 四輪以上の自動車

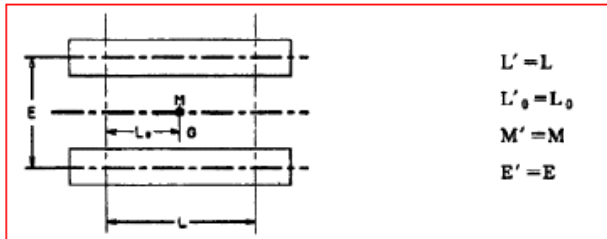
車輪の配列及び構造に応じ次の(a)～(g)により安定幅に関する軸距 L' 及び輪距 T'_1 、 T'_2 、 E' により安定幅を算出する。

$$Br = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L'_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$$

$$Bl = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L'_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$$

(a)～(e) 略

(f) カタビラを有する自動車



(g) 鉄輪式 (タンデムローラ) 及び鉄輪式 (マカダムローラ) の特殊自動車

旧

3.2.2 安定幅

自動車の車種及び構造により次の各式によって左側及び右側の安定幅を算出する。

(イ)、(ロ) 略

(ハ) 四輪以上の自動車

車輪の配列及び構造に応じ次の(a)～(e)により安定幅に関する軸距 L' 及び輪距 T'_1 、 T'_2 により安定幅を算出する。

$$Br = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L'_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$$

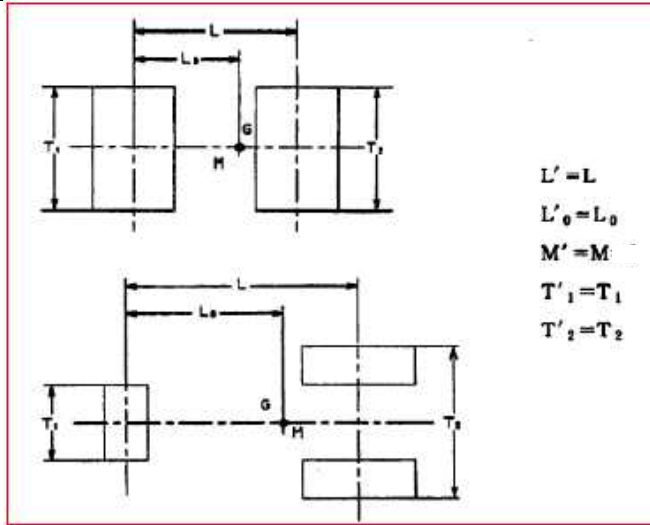
$$Bl = \frac{\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L'_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$$

(a)～(e) 略

(新設)

(新設)

新



$$\begin{aligned} L' &= L \\ L'_0 &= L_0 \\ M' &= M \\ T'_1 &= T_1 \\ T'_2 &= T_2 \end{aligned}$$

旧

3.2.3 最大安定傾斜角度の算出

3.2.1 及び 3.2.2 に述べたいずれかの方法によって求めた重心、高さ及び安定幅から次の算式によって右側及び左側の最大安定傾斜角度を求める。

$$\text{右側 } \gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$$

$$\text{左側 } \gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$$

ただし γ : 最大安定傾斜角度 (°)
 H : 重心高さ
 Br : 右側安定幅
 Bl : 左側安定幅

4. 積車状態と空車状態の重心の高さ (略)

5. 試験記録及び成績等

試験記録及び成績等は、該当する付表の様式に記入する。

5.1~5.2 (略)

5.3 寸法及び重量の単位は TRIAS 02-001-01 に従うものとし、整数位まで記載する。

5.4 計測した最大安定傾斜角度は、単位は度とし、小数第1位を0又は5に丸めるものとする。

3.2.3 最大安定傾斜角度の算出

3.2.1 及び 3.2.2 に述べたいずれかの方法によって求めた重心、高さ及び安定幅から次の算式によって右側及び左側の最大安定傾斜角度を求める。

$$\text{右側 } \beta = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$$

$$\text{左側 } \beta = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$$

ただし β : 最大安定傾斜角度 (°)
 H : 重心高さ
 Br : 右側安定幅
 Bl : 左側安定幅

4. 積車状態と空車状態の重心の高さ (略)

5. 試験記録及び成績等

試験記録及び成績等は、該当する付表の様式に記入する。

5.1~5.2. (略)

(新設)

(新設)

新

5.5 3.1.2による方法により計測を実施した場合は、付表 1 の成績欄に「○° 以上」とし、備考欄にその理由を記載する。

付表 1 (傾斜角度測定機による場合)

最大安定傾斜角度の試験記録及び成績

試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者

◎試験自動車

| | |
|-----------------|------------------|
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 |
| 車両重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前輪) kg |
| 実測値 kg | (後輪) kg |
| | 実測値 (前輪) kg |
| | (後輪) kg |
| タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa |
| 後輪 | 後輪 kPa |

| | | |
|--------------|----|----|
| | 右側 | 左側 |
| 最大安定傾斜角度 (°) | | |

備考

付表 2 (傾斜法によって各車輪の接地荷重を測定する方法による場合)

最大安定傾斜角度の試験記録及び成績

試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者

◎試験自動車

| | |
|------------|------|
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 |
|------------|------|

| | | |
|------------------------|---|---------------------------|
| 重心位置 | | |
| L : 軸距 | W | = $W_{r2} + W_{l2}$ |
| T ₁ : 前輪の輪距 | W | = $W_{r1} + W_{l1} + W_2$ |

備考

旧

(新設)

付表 1 (傾斜角度測定機による場合)

最大安定傾斜角度の試験記録及び成績

試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者

◎試験自動車

| | |
|------------|------|
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 |
| (新設) | (新設) |
| (新設) | (新設) |
| | (新設) |
| | (新設) |
| (新設) | (新設) |
| (新設) | (新設) |

| | | |
|--------------|----|----|
| | 右側 | 左側 |
| 最大安定傾斜角度 (°) | | |

備考

付表 2 (傾斜法によって各車輪の接地荷重を測定する方法による場合)

最大安定傾斜角度の試験記録及び成績

試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者

◎試験自動車

| | |
|------------|------|
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 |
|------------|------|

| | | |
|------------------------|---|---------------------------|
| 重心位置 | | |
| L : 軸距 | W | = $W_{r2} + W_{l2}$ |
| T ₁ : 前輪の輪距 | W | = $W_{r1} + W_{l1} + W_2$ |

備考

| 新 | | | 旧 | | |
|--|----|--|--|----|--|
| T_2 : 後輪の輪距 | | $W'_2 = W' r_2 + W' l_2$ | T_2 : 後輪の輪距 | | $W'_2 = W' r_2 + W' l_2$ |
| Wr_1 : 右前輪の輪荷重 | | $L_0 = \frac{W_2 L}{W}$ | Wr_1 : 右前輪の輪荷重 | | $L_0 = \frac{W_2 L}{W}$ |
| Wl_1 : 左前輪の輪荷重 | | $=$ | Wl_1 : 左前輪の輪荷重 | | $=$ |
| Wr_2 : 右後輪の輪荷重 | | $M = \frac{(Wr_1 - Wl_1) T_1 + (Wr_2 - Wl_2) T_2}{2W}$ | Wr_2 : 右後輪の輪荷重 | | $M = \frac{(Wr_1 - Wl_1) T_1 + (Wr_2 - Wl_2) T_2}{2W}$ |
| Wl_2 : 左後輪の輪荷重 | | $=$ | Wl_2 : 左後輪の輪荷重 | | $=$ |
| h : 前輪を揚げた高さ | | $H = R + \frac{L(W'_2 - W_2) \sqrt{L_2 - h^2}}{W \cdot h}$ | h : 前輪を揚げた高さ | | $H = R + \frac{L(W'_2 - W_2) \sqrt{L_2 - h^2}}{W \cdot h}$ |
| W'_2 : 前輪を h だけ揚げたときの後輪の輪荷重 | | $=$ | W'_2 : 前輪を h だけ揚げたときの後輪の輪荷重 | | $=$ |
| R : タイヤ有効半径 | 前輪 | $=$ | R : タイヤ有効半径 | 前輪 | $=$ |
| | 後輪 | $=$ | | 後輪 | $=$ |
| | 平均 | $=$ | | 平均 | $=$ |
| 安定幅 | | | 安定幅 | | |
| $\text{右側安定幅 } Br = \frac{\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) - \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}} = \underline{\hspace{2cm}}$ | | | $\text{右側安定幅 } Br = \frac{\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) - \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}} = \underline{\hspace{2cm}}$ | | |
| $\text{左側安定幅 } Bl = \frac{\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) + \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}} = \underline{\hspace{2cm}}$ | | | $\text{左側安定幅 } Bl = \frac{\frac{T_2}{2} \left(\frac{T_1}{T_2 - T_1} L + L_0 \right) + \frac{T_2}{T_2 - T_1} L \cdot M}{\sqrt{\left(\frac{T_2}{T_2 - T_1} \right)^2 L^2 + \frac{T_2^2}{4}}} = \underline{\hspace{2cm}}$ | | |
| 最大安定傾斜角度 | | | 最大安定傾斜角度 | | |
| $\text{右側 } \gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$ $= \underline{\hspace{2cm}}$ | | | $\text{右側 } \beta = \tan^{-1} \frac{Br}{H}$ $= \underline{\hspace{2cm}}$ | | |
| $\text{左側 } \gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$ $= \underline{\hspace{2cm}}$ | | | $\text{左側 } \beta = \tan^{-1} \frac{Bl}{H}$ $= \underline{\hspace{2cm}}$ | | |
| 備考 | | | 備考 | | |
| | | | | | |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| 付表 3 (傾斜試験機による場合) | 付表 3 (傾斜試験機による場合) |
| 最大安定傾斜角度の試験記録及び成績 | 最大安定傾斜角度の試験記録及び成績 |
| 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 | 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 |
| ◎試験自動車 | ◎試験自動車 |
| 車名・型式 (類別) 車台番号 | 車名・型式 (類別) 車台番号 |
| 自動車の重心位置 | 自動車の重心位置 |
| I : 第 1 支点と第 3 支点の間隔 | I : 第 1 支点と第 3 支点の間隔 |
| m : 第 1 支点と第 2 支点の間隔 | m : 第 1 支点と第 2 支点の間隔 |
| a : 自動車の第 1 車軸中点の I 方向の座標 | a : 自動車の第 1 車軸中点の I 方向の座標 |
| b : 自動車の第 1 車軸中点の m 方向の座標 | b : 自動車の第 1 車軸中点の m 方向の座標 |
| t : 踏板上面と支点の高さ | t : 踏板上面と支点の高さ |
| W_1 : 第 1 支柱の自動車の輪荷重 | W_1 : 第 1 支柱の自動車の輪荷重 |
| W_2 : 第 2 支柱の " | W_2 : 第 2 支柱の " |
| W_3 : 第 3 支柱の " | W_3 : 第 3 支柱の " |
| W_4 : 第 4 支柱の " | W_4 : 第 4 支柱の " |
| β : 踏板を傾けたときの角度 | a : 踏板を傾けたときの角度 |
| W'_3 : 踏板を傾けたときの第 3 支柱の自動車の輪荷重 | W'_3 : 踏板を傾けたときの第 3 支柱の自動車の輪荷重 |
| W'_4 : 踏板を傾けたときの第 4 支柱の自動車の輪荷重 | W'_4 : 踏板を傾けたときの第 4 支柱の自動車の輪荷重 |
| 安 定 幅 | 安 定 幅 |
| L' : 安定幅の算出の為の輪距 | L' : 安定幅の算出の為の輪距 |
| T'_1 : " 前輪距 | T'_1 : " 前輪距 |
| $W = W_1 + W_2 + W_3 + W_4$ $L_0 = \frac{W_3 + W_4}{W} l - a =$ $M = b - \frac{W_2 + W_4}{W} m =$ $H = \frac{(W'_3 + W'_4) - (W_3 - W_4)}{W} l \cot \beta - t$ $=$ | $W = W_1 + W_2 + W_3 + W_4$ $L_0 = \frac{W_3 + W_4}{W} l - a =$ $M = b - \frac{W_2 + W_4}{W} m =$ $H = \frac{(W'_3 + W'_4) - (W_3 - W_4)}{W} l \cot a - t$ $=$ |
| $Br =$ | $Br =$ |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | |
|--|------|------|-------|---|-------|------|-------|--|------|------|-------|---|-------|------|-------|
| T'_2 | : | " | 後 | | | | | T'_2 | : | " | 後 | | | | |
| 輪距 | | | | $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$ $=$ | | | | $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$ $=$ | | | | | | | |
| | | | | $BI = \frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$ $=$ | | | | | | | | $BI = \frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L' \cdot M$ $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'^2_2}{4}}$ $=$ | | | |
| 最大安定傾斜角度 | | | | | | | | 最大安定傾斜角度 | | | | | | | |
| 右側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H} =$ _____ | | | | | | | | 右側 $\beta = \tan^{-1} \frac{Br}{H} =$ _____ | | | | | | | |
| 左側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H} =$ _____ | | | | | | | | 左側 $\beta = \tan^{-1} \frac{Bl}{H} =$ _____ | | | | | | | |
| 備考 | | | | | | | | 備考 | | | | | | | |
| 付表 4 (各部分ごとの重心位置から算出する方法) | | | | | | | | 付表 4 (各部分ごとの重心位置から算出する方法) | | | | | | | |
| 最大安定傾斜角度の算出記録及び成績 | | | | | | | | 最大安定傾斜角度の算出記録及び成績 | | | | | | | |
| 試験期日 年 月 日 試験場所 | | | | 試験担当者 | | | | 試験期日 年 月 日 試験場所 | | | | 試験担当者 | | | |
| ◎試験自動車 | | | | | | | | ◎試験自動車 | | | | | | | |
| 車名・型式 (類別) | | | | 車台番号 | | | | 車名・型式 (類別) | | | | 車台番号 | | | |
| 重心位置 | | | | | | | | 重心位置 | | | | | | | |
| 部分の名称 | 重量 W | 座標 x | w × x | 座標 y | w × y | 座標 z | w × z | 部分の名称 | 重量 W | 座標 x | w × x | 座標 y | w × y | 座標 z | w × z |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | | | | | 旧 | | | | | | |
|--|---------------------------------------|-----|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|-----|---------------------------------------|--|---------------------------------------|
| 合 | 計 | Σ=w | Σw・x= | Σw・y= | Σw・z= | 合 | 計 | Σ=w | Σw・x= | Σw・y= | Σw・z= |
| L_0 | $= \frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w}$ | M | $= \frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w}$ | H | $= \frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$ | L_0 | $= \frac{\Sigma w \cdot x}{\Sigma w}$ | M | $= \frac{\Sigma w \cdot y}{\Sigma w}$ | H | $= \frac{\Sigma w \cdot z}{\Sigma w}$ |
| = _____ = _____ = _____ | | | | | | = _____ = _____ = _____ | | | | | |
| 安 定 幅 | | | | | | 安 定 幅 | | | | | |
| L' | : 安定幅算出の為 の輪距 | | | Br = | | L' | : 安定幅算出の為 の輪距 | | | Br = | |
| T'_1 | : " | | | $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L \cdot M$ | | T'_1 | : " | | | $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) - \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L \cdot M$ | |
| T'_2 | : " | | | $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}$ | | T'_2 | : " | | | $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}$ | |
| = _____ | | | | | | = _____ | | | | | |
| Bl = | | | | | | Bl = | | | | | |
| $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L \cdot M$ | | | | | | $\frac{T'_2}{2} \left(\frac{T'_1}{T'_2 - T'_1} L' + L_0 \right) + \frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} L \cdot M$ | | | | | |
| $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}$ | | | | | | $\sqrt{\left(\frac{T'_2}{T'_2 - T'_1} \right)^2 L'^2 + \frac{T'_2^2}{4}}$ | | | | | |
| = _____ | | | | | | = _____ | | | | | |
| 最大安定傾斜角度 | | | | | | 最大安定傾斜角度 | | | | | |
| 右側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Br}{H} =$ _____ | | | | | | 右側 $\beta = \tan^{-1} \frac{Br}{H} =$ _____ | | | | | |
| 左側 $\gamma = \tan^{-1} \frac{Bl}{H} =$ _____ | | | | | | 右側 $\beta = \tan^{-1} \frac{Bl}{H} =$ _____ | | | | | |
| 備考 | | | | | | 備考 | | | | | |
| _____ | | | | | | _____ | | | | | |
| _____ | | | | | | _____ | | | | | |
| _____ | | | | | | _____ | | | | | |
| TRIAS 06-001-01 | | | | | | TRIAS 06-001-01 | | | | | |
| 最小回転半径試験 | | | | | | 最小回転半径試験 | | | | | |
| 1. 総則 (略) | | | | | | 1. 総則 (略) | | | | | |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 試験自動車は空車状態とし、<u>三輪以上の自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u>にあつては運転者1名が乗車する。</p> <p>2.2 (略)</p> <p><u>2.3 かじ取車輪の切れ角が調整できるものにあつては、試験前に自動車製作者等の定める設計標準状態へ調整する。</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p>3.1～3.2 (略)</p> <p><u>3.3 大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては、速度を前進の最低速度段による速度として最大かじ取り角で徐行し、もっとも外側になるタイヤ等の接地部中心点を作る軌跡の直径を右回り及び左回りについて測定する。</u> <u>なお、平滑パターンタイヤを有する自動車にあつては、もっとも外側になるタイヤの最外側を作る軌跡の直径を測定して、そのタイヤの幅を差引いた値を直径の測定値とし、カタピラ又は鉄製等の車輪を有する自動車にあつては、もっとも外側になるカタピラ又は鉄製等の車輪の最外側を作る軌跡の直径を測定する。</u></p> <p><u>3.4</u> 試験中タイヤの路面に対するすべりなどの状況、かじ取装置の状況などを観察する。</p> <p>4. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表 (略)</p> <p><u>TRIAS 08-002-03</u></p> | <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 試験自動車は空車状態とし、<u>三輪以上の自動車</u>にあつては運転者1名が乗車する。</p> <p>2.2 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p>3.1～3.2 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>3.3</u> 試験中タイヤの路面に対するすべりなどの状況、かじ取装置の状況などを観察する。</p> <p>4. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表 (略)</p> <p><u>TRIAS 08-002-02</u></p> |
| <p style="text-align: center;">燃料消費率試験 (WLTCモード)</p> <p>1. 総則～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表1～別表2 (略)</p> <p>別紙1～別紙7-2 (略)</p> <p>別紙8 純電気自動車、ハイブリッド電気自動車</p> <p>1.～4.3.1.1 (略)</p> <p><u>4.3.1.2. フェーズ固有値の電気エネルギー消費量決定 商用電源からの再充電電気エネルギーおよびフェーズ固有の純電気航続距離に</u></p> | <p style="text-align: center;">燃料消費率試験 (WLTCモード)</p> <p>1. 総則～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表1～別表2 (略)</p> <p>別紙1～別紙7-2 (略)</p> <p>別紙8 純電気自動車、ハイブリッド電気自動車</p> <p>1.～4.3.1.1 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| <p><u>基づく各個別フェーズの電気エネルギー消費量は、次式によって計算するものとする。</u></p> $EC_p = \frac{E_{AC}}{EAER_p}$ <p><u>ここで、</u></p> <p><u>EC_p：商用電源からの再充電電気エネルギーおよびフェーズ固有の純電気航続距離に基づく各個別フェーズ p の電気エネルギー消費量 (Wh/km)</u></p> <p><u>E_{AC}：本別紙 3. 2. 4. 6 項による商用電源からの再充電電気エネルギー (Wh)</u></p> <p><u>EAER_p：本別紙 4. 4. 2. 2 項によるフェーズ固有の等価全電気航続距離 (km) である。</u></p> <p>4. 3. 2. ～4. 4. 2. 1. (略)</p> <p><u>4. 4. 2. 2. フェーズ固有の等価全電気航続距離の決定</u></p> <p><u>フェーズ固有の等価全電気航続距離は、次式によって計算するものとする。</u></p> $EAER_p = \left(\frac{M_{CO_2,CS,p} - M_{CO_2,CD,avg,p}}{M_{CO_2,CS,p}} \right) \times \frac{\sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}}{EC_{DC,CD,p}}$ <p><u>ここで</u></p> <p><u>EAER_p：検討対象フェーズ p に関するフェーズ固有の等価全電気航続距離 (km)</u></p> <p><u>M_{CO2,CS,p}：表 5、ステップ 7 による検討対象フェーズ p に関する充電維持試験に基づくフェーズ固有の CO₂ 排出量 (g/km)</u></p> <p><u>ΔE_{REESS,j}：検討対象フェーズ j の過程における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh)</u></p> <p><u>EC_{DC,CD,p}：REESS 消費に基づく検討対象フェーズ p 全体の電気エネルギー消費量 (Wh/km)</u></p> <p><u>j：検討対象フェーズの添字番号</u></p> <p><u>k：本別紙 3. 2. 4. 4 項による移行サイクル n の終了までの走行フェーズ数および</u></p> $M_{CO_2,CD,avg,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} (M_{CO_2,CD,p,c} \times d_{p,c})}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$ <p><u>ここで</u></p> <p><u>M_{CO2,CD,avg,p}：検討対象フェーズ p に関する充電消費 CO₂ 排出量の算術平均 (g/km)</u></p> <p><u>M_{CO2,CD,p,c}：充電消費試験のサイクル c のフェーズ p に関する別添 42 II 別紙 7 の 3. 2. 1 項に従って求めた CO₂ 排出量 (g/km)</u></p> <p><u>d_{p,c}：充電消費試験のサイクル c の検討対象フェーズ p における走行距離 (km)</u></p> <p><u>c：検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号</u></p> <p><u>p：所定 WLTP 走行サイクル内の個別フェーズの添字</u></p> | <p>4. 3. 2. ～4. 4. 2. 1. (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|---|--|
| <p><u>n_c</u> : 本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクル n の終了までに走行した所定 WLTP 走行サイクルの数</p> <p>および</p> $EC_{DC,CD,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} EC_{DC,CD,p,c} \times d_{p,c}}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$ <p>ここで</p> <p><u>$EC_{DC,CD,p}$</u> : 充電消費試験の REESS 消費に基づく検討対象フェーズ p の電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><u>$EC_{DC,CD,p,c}$</u> : 本別紙 4.3 項による充電消費試験の REESS 消費に基づくサイクル c の検討対象フェーズ p の電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><u>$d_{p,c}$</u> : 充電消費試験のサイクル c の検討対象フェーズ p における走行距離 (km)</p> <p><u>c</u> : 検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号</p> <p><u>p</u> : 所定 WLTP 走行サイクル内の個別フェーズの添字</p> <p><u>n_c</u> : 本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクル n の終了までに走行した所定 WLTP 走行サイクルの数</p> <p>である。</p> <p><u>検討対象フェーズ値は、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズとする。</u></p> | <p>以下略</p> |
| <p>以下略</p> | <p>以下略</p> |
| <p><u>TRIAS 08-008-01</u></p> <p style="text-align: center;">燃料消費率試験 (圧縮水素燃料電池自動車)</p> <p style="text-align: center;">【別紙参照】</p> | <p style="text-align: center;"><u>(新設)</u></p> |
| <p>TRIAS 09-R030-01</p> <p style="text-align: center;">乗用車用空気入タイヤ試験 (協定規則第 30 号)</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表</p> <p>1. 改訂番号～6. トレッドウェアインジケータの要件 (略)</p> | <p>TRIAS 09-R030-01</p> <p style="text-align: center;">乗用車用空気入タイヤ試験 (協定規則第 30 号)</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表</p> <p>1. 改訂番号～6. トレッドウェアインジケータの要件 (略)</p> |


| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------------------|----------------------------|----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------------|---|----|--|----|----------------------|---|----|--|----|--|
| <p>7. 負荷／速度性能試験（附則7） Load/speed performance test (Annex7)</p> <p>(1) 一般タイヤの試験～(2) ランフラットシステム及びランフラットタイヤのフラット タイヤランニングモード試験（略）</p> <p>(3) 可動性拡大タイヤのフラットタイヤランニングモード試験（附則7 4.の規定による） Procedure to assess the "flat tyre running mode" of "extended mobility tyres" (Annex7 4.)</p> <p>試験負荷 試験室温度 放置時間 時間 Test load kg Room temp °C Conditioning time hours</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>試験速度 Speed (km/h)</th> <th>ステップ時間 Step (min)</th> <th>累計時間 Total (min)</th> <th>試験室温度 Room temp (°C)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tbody> <tr> <td rowspan="2">試験前 Before test</td> <td>リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>たわみ断面高さ (Z1) Deflected section height</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">試験後 After test</td> <td>リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>たわみ断面高さ (Z2) Deflected section height</td> <td>mm</td> </tr> </tbody> </table> <p>○試験前後のたわみ断面高さの差 % Difference in deflected section height %</p> <p>○トレッドと両サイドウォールが離れずにつながっていること Pass・Fail Retains the tread connected to the two sidewalls</p> <p>TRIAS 09-R064-02</p> <p style="text-align: center;">応急用予備走行装置試験 (協定規則第 64 号)</p> | 試験速度 Speed (km/h) | ステップ時間 Step (min) | 累計時間 Total (min) | 試験室温度 Room temp (°C) | | | | | | | | | 試験前 Before test | リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum | mm | たわみ断面高さ (Z1) Deflected section height | mm | 試験後 After test | リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum | mm | たわみ断面高さ (Z2) Deflected section height | mm | <p>7. 負荷／速度性能試験（附則7） Load/speed performance test (Annex7)</p> <p>(1) 一般タイヤの試験～(2) ランフラットシステム及びランフラットタイヤのフラット タイヤランニングモード試験（略）</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>TRIAS 09-R064-02</p> <p style="text-align: center;">応急用予備走行装置試験 (協定規則第 64 号)</p> |
| 試験速度 Speed (km/h) | ステップ時間 Step (min) | 累計時間 Total (min) | 試験室温度 Room temp (°C) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 試験前 Before test | リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | たわみ断面高さ (Z1) Deflected section height | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 試験後 After test | リム中心からドラム表面までの距離 Distance from the center of the rim to the surface of the drum | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | たわみ断面高さ (Z2) Deflected section height | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |




| 新 | | | | | 旧 | | | | |
|--|---|--------------------------|------------------|--------------------|---|---|----------------------------|-----------------------|----------------------|
| 1. 総則～4. 試験記録及び成績 (略) | | | | | 1. 総則～4. 試験記録及び成績 (略) | | | | |
| 付表 1 応急用予備走行装置試験記録及び成績 a temporary-use spare unit, run-flat tyres and run-flat system Test Data Record Form | | | | | 付表 1 応急用予備走行装置試験記録及び成績 (a temporary-use spare unit, run-flat tyres and run-flat system) Test Data Record Form | | | | |
| 試験期日 Test date | | 試験場所 Test site | | 試験担当者 Tested by | 試験期日 (Test date) | | 試験場所 (Test site) | | 試験担当者 (Tested by) |
| 改訂版号 Series No. | | 補足改訂番号 Supplement No. | | | 改訂版号 (Series No.) | | 補足改訂番号 (Supplement No.) | | |
| 1. 試験自動車 Test vehicle | | | | | 1. 試験自動車 (Test vehicle) | | | | |
| 車名・型式(類別) Make・Type (Variant) | | 車台番号 Chassis No. | | | 車名・型式(類別) (Make・Type) (Variant) | | 車台番号 (Chassis No.) | | |
| メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer | | 合計 Total | 前軸 Front axle | 後軸 Rear axle | メーカー指定質量 (Mass declared by the manufacturer) | 合計(kg) (Total) | 前軸(kg) (Front axle) | 後軸(kg) (Rear axle) | |
| 車両の最大質量 Maximum mass of vehicle | [kg] | | | | 車両の最大質量(kg) (Maximum mass of vehicle) | | | | |
| 試験時質量 Mass of vehicle when tested | | 合計 Total | 前軸 Front axle | 後軸 Rear axle | 試験時質量 Mass of vehicle when tested | 合計(kg) (Total) | 前軸(kg) (Front axle) | 後軸(kg) (Rear axle) | |
| 積載質量 Vehicle mass (Laden) | [kg] | | | | 積載質量(kg) (Vehicle mass (Laden)) | | | | |
| 非積載質量 : タイヤ空気圧監視システムのセ ット/リセットが可能でない場合 Vehicle mass (Unladen) : in case of no possibility to set or reset the TPMS system | [kg] | | | | 非積載質量(kg) : タイヤ空気圧監視システムのセ ット/リセットが可能でない場合 (Vehicle mass (Unladen)) : in case of no possibility to set or reset the TPMS system) | | | | |
| タイヤサイ ズ(空気圧) Tire size (Pressure) | 前軸 Front wheel | [kPa] | | () kPa | タイヤサイズ(空気圧)(kPa) (Tire size (Pressure)) | 前軸 (Front wheel) | | () kPa | |
| | 後軸 Rear wheel | [kPa] | | () kPa | | 後軸 (Rear wheel) | | () kPa | |
| 応急用 スペア ユニット Temporary | スペアタイヤタイプ/サ イズ (空気圧) : Temporary-use spare tyre type/tyre size | Type - | Size | () kPa | 応急用 スペア ユニット (Temporary) | スペアタイヤタイプ/サ イズ (空気圧) : (Temporary-use spare tyre type/tyre size) | Type - | Size | () kPa |



| 新 | | | | | 旧 | | | | |
|--|---|--------------------------|--|-----------|--|--|----------------------------|--|-------------|
| use spare unit | (Pressure) [kPa] | | | | use spare unit) | (Pressure) | | | |
| | 応急用スペアユニットの詳細 Details of temporary-use spare unit (略) | | | | | 応急用スペアユニットの詳細 Details of temporary-use spare unit (略) | | | |
| タイヤ空気圧監視システムの型式 Type of Tyre Pressure Monitoring System | | | | | タイヤ空気圧監視システムの型式 (Type of Tyre Pressure Monitoring System) | | | | |
| 制動装置の仕様 Specification of brake system | | | | | 制動装置の仕様 (Specification of brake system) | | | | |
| 主制動装置 Service braking system | 作動系統及び制動車輪 Control system and braking wheel | | | | 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 | | | | | 制動倍力装置形式 (Type of brake booster) | | | |
| | 制動装置形式 Type of brake system | 前 Front | | 後 Rear | | 制動装置形式 (Type of p brake system) | 前 (Front) | | 後 (Rear) |
| | ブレーキの胴径又は有効径 Brake drum diameter or disc effective diameter [mm] | 前 Front | | 後 Rear | | ブレーキの胴径又は有効径 (Brake drum diameter or disc effective diameter) | 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 | | ライニング又はパッドの寸法 (Dimensions of lining or pad) | 前 (Front) | | 後 (Rear) |
| 2. 試験条件 Test conditions | | | | | 2. 試験条件 (Test conditions) | | | | |
| 天候(日付) Weather(Date) | 風向 Wind direction | 風速(m/s) WInd velocity | 試験路面状況 Proving ground road surface conditions | | 天候(日付) (Weather(Date)) | 風向 (Wind direction) | 風速(m/s) (WInd velocity) | 試験路面状況 (Proving ground road surface conditions) | |
| | | | | | | | | | |




| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|-------------------------------------|--|--|--|---------------------------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|-------------|-----------|---------------|-----------|-------------|-----------|--|-----------|--|---|--|---|--|---|--|--|--|--|--|--|--|-----------|--------------------|-----------|--------------------|-----------|--------------------|-----------|--|-------------|--------------------|---------------|--------------------|-------------|--------------------|---|--------------------|
| <p>3. 試験機器※ Test equipment※</p> <table border="1"> <tr> <td>速度測定装置 Vehicle speed measuring device</td> <td></td> </tr> <tr> <td>停止距離測定装置 Stopping distance measuring device</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減速度測定装置 Deceleration measuring device</td> <td></td> </tr> <tr> <td>圧力測定装置 Pressure measuring device</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>※：説明に要する場合等、別紙を用いても良い Including the case of brief descriptions, It can be allowed using Attachments</p> <p>4. 備考 Remarks _____ _____ _____</p> <p>5. 試験成績 <u>Test result</u></p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">5.1 一般要件 General requirement</td> </tr> <tr> <td>5.1.1 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.2 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.3 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4 (略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5.1.4.1 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4.1.1 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4.2 (略)</td> <td>Pass Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、<u>ランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム)、又は可動性拡大タイヤの場合を除き</u>、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/<u>extended mobility system or extended mobility tyres</u>, it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle.</td> <td>Pass Fail</td> </tr> </table> | 速度測定装置 Vehicle speed measuring device | | 停止距離測定装置 Stopping distance measuring device | | 減速度測定装置 Deceleration measuring device | | 圧力測定装置 Pressure measuring device | | | | 5.1 一般要件 General requirement | | 5.1.1 (略) | Pass Fail | 5.1.2 (略) | Pass Fail | 5.1.3 (略) | Pass Fail | 5.1.4 (略) | | 5.1.4.1 (略) | Pass Fail | 5.1.4.1.1 (略) | Pass Fail | 5.1.4.2 (略) | Pass Fail | 5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、 <u>ランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム)、又は可動性拡大タイヤの場合を除き</u> 、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system or extended mobility tyres</u> , it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle. | Pass Fail | <p>3. 試験機器※ <u>(Test equipment)※</u></p> <table border="1"> <tr> <td>速度測定装置 : <u>(Vehicle speed measuring device)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>停止距離測定装置 : <u>(Stopping distance measuring device)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>減速度測定装置 : <u>(Deceleration measuring device)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>圧力測定装置 : <u>(Pressure measuring device)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>※：説明に要する場合等、別紙を用いても良い <u>(Including the case of brief descriptions, It can be allowed using Attachments)</u></p> <p>4. 備考 <u>(Remarks)</u> _____ _____ _____</p> <p>5. 試験成績</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">5.1 一般要件 <u>(General requirement)</u></td> </tr> <tr> <td>5.1.1 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.2 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.3 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4 (略)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5.1.4.1 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4.1.1 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.4.2 (略)</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> <tr> <td>5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、<u>又はランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム) の場合を除き</u>、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/<u>extended mobility system</u>, it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle.</td> <td>Pass <u>•</u> Fail</td> </tr> </table> | 速度測定装置 : <u>(Vehicle speed measuring device)</u> | | 停止距離測定装置 : <u>(Stopping distance measuring device)</u> | | 減速度測定装置 : <u>(Deceleration measuring device)</u> | | 圧力測定装置 : <u>(Pressure measuring device)</u> | | | | 5.1 一般要件 <u>(General requirement)</u> | | 5.1.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.2 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.3 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.4 (略) | | 5.1.4.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.4.1.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.4.2 (略) | Pass <u>•</u> Fail | 5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、 <u>又はランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム) の場合を除き</u> 、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system</u> , it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle. | Pass <u>•</u> Fail |
| 速度測定装置 Vehicle speed measuring device | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 停止距離測定装置 Stopping distance measuring device | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速度測定装置 Deceleration measuring device | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 圧力測定装置 Pressure measuring device | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 一般要件 General requirement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.1 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.2 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.3 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4 (略) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.1 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.1.1 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.2 (略) | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、 <u>ランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム)、又は可動性拡大タイヤの場合を除き</u> 、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system or extended mobility tyres</u> , it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle. | Pass Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 速度測定装置 : <u>(Vehicle speed measuring device)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 停止距離測定装置 : <u>(Stopping distance measuring device)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速度測定装置 : <u>(Deceleration measuring device)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 圧力測定装置 : <u>(Pressure measuring device)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 一般要件 <u>(General requirement)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.2 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.3 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4 (略) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.1.1 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.4.2 (略) | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1.5 ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、 <u>又はランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム) の場合を除き</u> 、応急用スペアユニット1個のみを車両に搭載することができる。 Except in the case of a run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system</u> , it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle. | Pass <u>•</u> Fail | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |




| 新 | | 旧 | |
|---------|---|------|------|
| 5.1.6 | ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、ランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム)、 <u>又は可動性拡大タイヤを装備した車両の場合</u> 、40km/hから最高設計速度までの範囲内で作動することが可能で、かつ 5.1.6.1. から 5.1.6.6. の要件を満たすランフラット警報システム (2.13. の規定による) も装着するものとする。ただし、車両に協定規則第 141 号の要件を満たすタイヤ空気圧監視システムが装着されている場合には、追加して装着する必要はない。 In the case of vehicles equipped with run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system or extended mobility tyres</u> , the vehicle shall also be fitted with a Run-Flat Warning System (defined in paragraph 2.13.) capable of operating within a speed range from 40 km/h to the maximum design speed of the vehicle and meeting the requirements of paragraphs 5.1.6.1. to 5.1.6.6. However, if the vehicle is fitted with a tyre pressure monitoring system meeting the requirements of Regulation No.141, the additional fitment of a run-flat warning system is not required. | Pass | Fail |
| 5.1.6.1 | (略) | | |
| 5.1.6.2 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.3 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.4 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.5 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.6 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.7 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6 | ランフラットタイヤ (セルフサポーティングタイヤ)、又はランフラットタイヤ (エクステンディッドモビリティシステム) <u>を装備した車両の場合</u> 、40km/h から最高設計速度までの範囲内で作動することが可能で、かつ 5.1.6.1. から 5.1.6.6. の要件を満たすランフラット警報システム (2.13. の規定による) も装着するものとする。ただし、車両に協定規則第 141 号の要件を満たすタイヤ空気圧監視システムが装着されている場合には、追加して装着する必要はない。 In the case of vehicles equipped with run-flat/self-supporting tyres or run-flat/ <u>extended mobility system</u> , the vehicle shall also be fitted with a Run-Flat Warning System (defined in paragraph 2.13.) capable of operating within a speed range from 40 km/h to the maximum design speed of the vehicle and meeting the requirements of paragraphs 5.1.6.1. to 5.1.6.6. However, if the vehicle is fitted with a tyre pressure monitoring system meeting the requirements of Regulation No.141, the additional fitment of a run-flat warning system is not required. | Pass | Fail |
| 5.1.6.1 | (略) | | |
| 5.1.6.2 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.3 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.4 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.5 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.6.6 | (略) | Pass | Fail |
| 5.1.7 | (略) | Pass | Fail |
| 6. | 補足情報 supplementary information | | |
| 6.1 | (略) | | |
| 6.1.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.2 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.2.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.3 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.4 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.5 | (略) | Pass | Fail |
| 6.2 | (略) | | |
| 6.2.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.2.2 | (略) | Pass | Fail |
| 6. | 補足情報 supplementary information | | |
| 6.1 | (略) | | |
| 6.1.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.2 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.2.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.3 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.4 | (略) | Pass | Fail |
| 6.1.5 | (略) | Pass | Fail |
| 6.2 | (略) | | |
| 6.2.1 | (略) | Pass | Fail |
| 6.2.2 | (略) | Pass | Fail |




| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------|---|--|---|------------------|-------------|---|-----------|---|-----------------|--------------|--|---|------------------|------------|---------------|
| 附則 3～附則 4 (略) | | | | | | | | 附則 3～附則 4 (略) | | | | | | | | | |
| TRIAS 10-R060-01 | | | | | | | | TRIAS 10-R060-01 | | | | | | | | | |
| 二輪自動車の操作装置及び表示装置試験 (協定規則第 60 号) | | | | | | | | 二輪自動車の操作装置及び表示装置試験 (協定規則第 60 号) | | | | | | | | | |
| 1. 総則～2. 試験記録及び成績 (略) | | | | | | | | 1. 総則～2. 試験記録及び成績 (略) | | | | | | | | | |
| 付表 | | | | | | | | 付表 | | | | | | | | | |
| 1. 一般規定 (略) | | | | | | | | 1. 一般規定 (略) | | | | | | | | | |
| 2. 個別要件 (別表 1) Individual requirements (Table 1) | | | | | | | | 2. 個別要件 (別表 1) Individual requirements (Table 1) | | | | | | | | | |
| 番号 No. | 項目 Item | 装備 Equipped | 記号 Symbol | | 機能 Function | 位置 Position | 色 Colour | 備考 Remarks | 番号 No. | 項目 Item | 装備 Equipped | 記号 Symbol | | 機能 Function | 位置 Position | 色 Color | 備考 Remarks |
| 1. | 補足的エンジンストップの制御 (オフ) Supplemental engine stop control (OFF) | 有・無 Yes / No |  | | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 1. | 補足的エンジンストップの制御 (オフ) Supplemental engine stop control (OFF) | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |
| 2. | 補足的エンジンストップの制御 (作動) Supplemental engine stopcontrol (RUN) | 有・無 Yes / No |  | | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 2. | 補足的エンジンストップの制御 (作動) Supplemental engine stopcontrol (RUN) | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |




| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | |
|----|--|-----------------|---|------------------|--------------------------------------|------------------|---|----|---|-----------------|-------------|------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|
| 3. | イグニッションスイッチ Ignition Switch | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 3. | イグニッションスイッチ Ignition Switch | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 4. | 電気スターター Electric Starter | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 4. | 電気スターター Electric Starter | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 5. | 手動式チョーク Manual Choke | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 5. | 手動式チョーク Manual Choke | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(アンバー)</u> Amber) 適・否 Pass・Fail | | | | | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail |
| 6. | ニュートラル(ギア の選択 (Gearbox Selection) | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(緑)</u> Green) 適・否 Pass・Fail | 6. | ニュートラル(ギア の選択 (Gearbox Selection) | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail |



| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | |
|-----|--|-----------------|---|------------------|--|------------------|---|-----|---|-----------------|------|------------------|--|------------------|---|
| 7. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (オフ) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (OFF) | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 7. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (オフ) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (OFF) | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 8. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (オン) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (ON) | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 8. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (オン) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (ON) | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 9. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (リザーブ) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (RES) | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 9. | 手動式燃料タンク遮断バルブ (リザーブ) Manual Fuel Tank Shutoff Valve (RES) | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 10. | 速度計 Speedometer | — | — | — | インジケータ装置 Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 10. | 速度計 Speedometer | — | (新設) | — | インジケータ装置 Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 11. | 警音器 (ホーン) Audible warning device (Horn) | — |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 11. | 警音器 (ホーン) Audible warning device (Horn) | — | (新設) | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |

| 新 | | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | |
|-----|--|-----------------|---|------------------|---|------------------|--------------------------------------|------------------|-----|--|-----------------|-------------|------------------|---|--|------------------|------------------|
| 12. | 走行用前照灯 Driving-beam (Main, high or upper beam) - (Hi) | - |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | | 12. | 走行用前照灯 Driving-beam (Main, high or upper beam) - (Hi) | - | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | |
| | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(青 Blue)</u> 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | | | | | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail |
| 13. | すれ違い用前照灯 Passing-Beam (Dipped, low or lower Beam) - (Lo) | - |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | | 13. | すれ違い用前照灯 Passing-Beam (Dipped, low or lower Beam) - (Lo) | - | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | |
| | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(緑 Green)</u> 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | | | | | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail |
| 14. | 光学的警報装置 Optical warning device | 有・無 Yes / No | - | - | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | | 14. | 光学的警報装置 Optical warning device | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | - | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | |
| 15. | 前部霧灯 Fog lamps -front | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | | 15. | 前部霧灯 Fog lamps -front | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | - | |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | | |
|-----|--|--------------------|---|----------------------|---|----------------------|--|---|-----|---|--------------------|----------------------|--|---|----------------------|----------------------|--|
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (<u>緑</u> Green) 適・ 否 Pass・ Fail | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | | |
| 16. | 後部霧灯 Fog lamps -rear | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 16. | 後部霧灯 Fog lamps -rear | 有・無 Yes / No | (<u>新設</u>) | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (<u>アン バー</u> Amber) 適・ 否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |
| 17. | 方向指示 器 Direction indicator s | — |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 17. | 方向指示器 Direction indicator s | — | (<u>新設</u>) | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (<u>緑</u> Green) 適・ 否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |
| 18. | 非常点滅 表示灯 Hazard warning signal | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 18. | 非常点滅表 示灯 Hazard warning signal | 有・無 Yes / No | (<u>新設</u>) | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | | |
|-----|-------------------------------|--------------------|---|----------------------|---|----------------------|---------------------------------------|---|-----|----------------------------|--------------------|----------------------|--|---|----------------------|----------------------|--|
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (赤) Red) 適・否 Pass・ Fail | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | | |
| | | |  | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (緑) Green) 適・否 Pass・ Fail | | | | (新設) | | | | | | |
| 19. | 車幅灯 Position Lamp | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 19. | 車幅灯 Position Lamp | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (緑) Green) 適・否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |
| 20. | マスター ランプ Master Lamp | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 20. | マスターラ ンプ Master Lamp | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | (緑) Green) 適・否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |

| 新 | | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | |
|-----|---|--------------------|---|----------------------|---|----------------------|--|--|-----|---|--------------------|-------------|----------------------|---|----------------------|----------------------|--|
| 21. | 駐車灯 Parking Lamp | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 21. | 駐車灯 Parking Lamp | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・ Fail | コントロ ール装置 Control 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | <u>(緑 Green)</u> 適・ 否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |
| 22. | 燃料イン ジケータ Fuel Indicator | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | インジ ケータ Indicat or 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 22. | 燃料インジ ケータ Fuel Indicator | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・ Fail | インジケ ータ Indicato r 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | <u>(アン バー Amber)</u> 適・ 否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |
| 23. | エンジン 冷却剤 温度 Engine coolant temperatu re | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・ Fail | インジ ケータ Indicat or 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | | 23. | エンジン冷 却剤 温度 Engine coolant temperatur e | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・ Fail | インジケ ータ Indicato r 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | <u>(赤 Red)</u> 適・否 Pass・ Fail | | | | | | 適・否 Pass・ Fail | テルテ ール Tell- tale 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | 適・否 Pass・ Fail | |

| 新 | | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | |
|-----|--|-----------------|---|------------------|---|------------------|------------------------------------|--|-----|--|-----------------|-------------|------------------|---|------------------|------------------|--|
| 24. | 充電 Electrical charging | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | インジケータ Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 24. | 充電 Electrical charging | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | インジケータ Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Telltale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(赤 Red)</u> 適・否 Pass・Fail | | | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Telltale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | |
| 25. | エンジン オイル Engine Oil | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | インジケータ Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 25. | エンジンオイル Engine Oil | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | 適・否 Pass・Fail | インジケータ Indicator 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |
| | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Telltale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | <u>(赤 Red)</u> 適・否 Pass・Fail | | | | | | 適・否 Pass・Fail | テルテール Telltale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | |
| 26. | エンジン 回転数の 制御 Engine Speed Control | — | — | — | コントロール 装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 26. | エンジン回 転数の制御 Engine Speed Control | — | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |
| 27. | 制動装置 (前輪) Front wheel Brake | 有・無 Yes / No | — | — | コント ロール 装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 27. | 制動装置 (前輪) Front wheel Brake | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コント ロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | |
|-----|---|-----------------|---|---|---|------------------|---|-----|---|-----------------|-------------|---|---|------------------|---|
| 28. | 制動装置 (後輪、足動) Foot rear wheel brakes control | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 28. | 制動装置 (後輪、足動) Foot rear wheel brakes control | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 29. | 制動装置 (後輪、手動) Hand rear wheel brake control | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 29. | 制動装置 (後輪、手動) Hand rear wheel brake control | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 30. | 駐車制動装置 Parking brake | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 30. | 駐車制動装置 Parking brake | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 31. | クラッチ Clutch | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 31. | クラッチ Clutch | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |
| 32. | フットセレクターによるマニュアルギアシフトの制御 Foot selector Manual gear shift Control | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | 32. | フットセレクターによるマニュアルギアシフトの制御 Foot selector Manual gear shift Control | 有・無 Yes / No | <u>(新設)</u> | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — |

| 新 | | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | |
|-----|---|-----------------|---|------------------|--------------------------------------|------------------|----------------------------|--|-----|---|-----------------|------|------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|--|
| 33. | ハンドセレクターによるマニュアルギアシフトの制御 Hand Selector Manual gear shift Control | 有・無 Yes / No | — | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | | 33. | ハンドセレクターによるマニュアルギアシフトの制御 Hand Selector Manual gear shift Control | 有・無 Yes / No | (新設) | — | コントロール装置 Control 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | — | |
| 34. | アンチロックブレーキシステムの異常 Anti-lock Brake System Malfunction | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | (アンバー) 適・否 Pass・Fail | | 34. | アンチロックブレーキシステムの異常 Anti-lock Brake System Malfunction | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | |
| 35. | 異常表示灯 Malfunction Indicator Lamp | 有・無 Yes / No |  | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | (アンバー) 適・否 Pass・Fail | | 35. | 異常表示灯 Malfunction Indicator Lamp | 有・無 Yes / No | (新設) | 適・否 Pass・Fail | テルテール Tell-tale 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | 適・否 Pass・Fail | |

TRIAS 11-R079-03

かじ取装置試験
(協定規則第 79 号)

1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)

付表 1

1. 試験自動車および試験条件～3. 備考 (略)

付録 1. 試験自動車等の重量情報
(略)

TRIAS 11-R079-03

かじ取装置試験
(協定規則第 79 号)

1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)

付表 1

1. 試験自動車および試験条件～3. 備考 (略)

付録 1. 試験自動車等の重量情報
(略)

| 新 | 旧 |
|---|---|
| 4. 試験成績 Test result | 4. 試験成績 Test result |
| 5. 構造規定 | 5. 構造規定 |
| 5.1. 一般規定 | 5.1. 一般規定 |
| 5.1.1. ~5.1.4. (略) | 5.1.1. ~5.1.4. (略) |
| <p>5.1.5. ステアリング装置の性能は、電気式制御ラインを含め、磁界または電界の悪影響を受けないものとする。<u>これは、以下の適用により協定規則第10号の技術的な要件を満たし、過渡規定を遵守することによって証明するものとする。</u></p> <p><u>(a) 充電式電気エネルギー貯蔵システム(駆動用バッテリー)を充電するためのカップリングシステムを装備していない車両については第03改訂シリーズ、</u></p> <p><u>(b) 充電式電気エネルギー貯蔵システム(駆動用バッテリー)を充電するためのカップリングシステムを装備している車両については04改訂シリーズ。</u></p> <p>The effectiveness of the steering equipment, including the electrical control lines, shall not be adversely affected by magnetic or electric fields. <u>This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of UN Regulation No. 10 by applying:</u></p> <p><u>(a) The 03 series of amendments for vehicles without a coupling system for charging the Rechargeable Electric Energy Storage System (traction batteries);</u></p> <p><u>(b) The 04 series of amendments for vehicles with a coupling system for charging the Rechargeable Electric Energy Storage System (traction batteries).</u></p> | <p>5.1.5. ステアリング装置の性能は、電気式制御ラインを含め、磁界または電界の悪影響を受けないものとする。<u>型式認可の際に実施されている「協定規則第10号の改訂版」の技術要件に適合していることを証明するものとする。</u></p> <p>The effectiveness of the steering equipment, including the electrical control lines, shall not be adversely affected by magnetic or electric fields. <u>Conformity with technical requirements of Regulation No. 10, to the amendment in force at the time of Type Approval shall be demonstrated.</u></p> |
| 5.1.6. (略) | 5.1.6. (略) |
| 5.1.6.1. (略) | 5.1.6.1. (略) |
| <p>5.1.6.1.1. 全てのCSF介入は、1秒以上または介入が存在する間(いずれか長い方)表示される光学警告信号により、運転者に直ちに示すものとする。<u>点滅モードが使用されるときは、介入終了時またはその後に点灯フェーズが視認できるものとする。</u></p> <p>関連するUN規則(すなわちUN規則No.13、13-</p> | <p>5.1.6.1.1. 全てのCSF介入は、1秒以上または介入が存在する間(いずれか長い方)表示される光学警告信号により、運転者に直ちに示すものとする。</p> <p>関連するUN規則(すなわちUN規則No.13、13-</p> |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|--|---|--|---|--|--|--|
| | | <p>H または 140) に規定された電子安定制御 (ESC) または車両安定性機能により制御される CSF 介入の場合、上記の光学警告信号の代替として、介入が存在する間、ESC 介入を示す ESC 点滅テールテールを用いることができる。</p> <p>Every CSF intervention shall immediately be indicated to the driver by an optical warning signal which is displayed for at least 1 s or as long as the intervention exists, whichever is longer.</p> <p><u>When a flashing mode is used, a lighting phase shall be visible at the end of the intervention or later.</u></p> <p>In the case of a CSF intervention which is controlled by an Electronic Stability Control (ESC) or a Vehicle Stability Function as specified in the relevant UN Regulation (i.e. UN Regulations Nos. 13, 13-H or 140), the ESC flashing tell-tale indicating the interventions of ESC may be used, as long as the intervention exists, as an alternative to the optical warning signal specified above.</p> | | | | <p>H または 140) に規定された電子安定制御 (ESC) または車両安定性機能により制御される CSF 介入の場合、上記の光学警告信号の代替として、介入が存在する間、ESC 介入を示す ESC 点滅テールテールを用いることができる。</p> <p>Every CSF intervention shall immediately be indicated to the driver by an optical warning signal which is displayed for at least 1 s or as long as the intervention exists, whichever is longer.</p> <p>In the case of a CSF intervention which is controlled by an Electronic Stability Control (ESC) or a Vehicle Stability Function as specified in the relevant UN Regulation (i.e. UN Regulations Nos. 13, 13-H or 140), the ESC flashing tell-tale indicating the interventions of ESC may be used, as long as the intervention exists, as an alternative to the optical warning signal specified above.</p> | |
| | | 5.1.6.1.2. ~5.1.6.1.4. (略) | | | | 5.1.6.1.2. ~5.1.6.1.4. (略) | |
| | | 5.1.6.2. (略) | | | | 5.1.6.2. (略) | |
| | | 5.1.6.2.1. ~5.1.6.2.5. (略) | | | | 5.1.6.2.1. ~5.1.6.2.5. (略) | |
| | | <p>5.1.6.2.6. あらゆる ESF の介入は、遅くとも <u>ESF 介入の開始時に提供され、介入が存在する限り維持される光学警告信号と</u>、音響または触覚警告信号により、運転者に対して示されるものとする。本目的において、その他の警告システム(例: 死角検出、車線逸脱警報、前方衝突警報)により使用される適切な信号は、上記の光学、音響または触覚信号それぞれに関する要件を満足するのに十分であるとみなされる。</p> <p>Any intervention of an ESF shall be indicated to the driver with an optical and with an acoustic or haptic warning signal to be provided at the latest with <u>the start of the ESF intervention and maintained as</u></p> | | | | <p>5.1.6.2.6. あらゆる ESF の介入は、遅くとも <u>ESF 介入の開始時に提供する光学警告信号と</u>、音響または触覚警告信号により、運転者に対して示されるものとする。本目的において、その他の警告システム(例: 死角検出、車線逸脱警報、前方衝突警報)により使用される適切な信号は、上記の光学、音響または触覚信号それぞれに関する要件を満足するのに十分であるとみなされる。</p> <p>Any intervention of an ESF shall be indicated to the driver with an optical and with an acoustic or haptic warning signal to be provided at the latest with <u>the start of the ESF intervention.</u></p> | |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| | | <p><u>long as the intervention exists.</u></p> <p>For this purpose appropriate signals used by other warning systems (e.g. blind spot detection, lane departure warning, forward collision warning) are deemed to be sufficient to fulfil the requirements for the respective optical, acoustic or haptic signals above.</p> | | | | <p>For this purpose appropriate signals used by other warning systems (e.g. blind spot detection, lane departure warning, forward collision warning) are deemed to be sufficient to fulfil the requirements for the respective optical, acoustic or haptic signals above.</p> | |
| | | 5.1.6.2.7.～5.1.6.2.10. (略) | | | | 5.1.6.2.7.～5.1.6.2.10. (略) | |
| | | 5.1.7.～5.3.1. (略) | | | | 5.1.7.～5.3.1. (略) | |
| | | 5.3.2. パワーアシストステアリングシステム Power assisted steering systems | | | | 5.3.2. パワーアシストステアリングシステム Power assisted steering systems | |
| | | <p>5.3.2.1. エンジン停止またはトランスミッションの一部の故障に際しては、5.3.1.1.項に掲げる部品を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10km/h を超える速度で運転が可能な限り、システムの故障に関しては 6. 項に定める要件を満たすものとする。</p> <p>Should the engine stop or a part of the transmission fail, with the exception of those parts listed in paragraph 5.3.1.1., there shall be no immediate changes in steering angle.</p> <p>As long as the vehicle is capable of being driven at a speed greater than 10 km/h the requirements given in paragraph 6., <u>relating to a system with a failure, shall be met.</u></p> | | | | <p>5.3.2.1. エンジン停止またはトランスミッションの一部の故障に際しては、5.3.1.1.項に掲げる部品を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10km/h を超える速度で運転が可能な限り、システムの故障に関しては 6. 項に定める要件を満たすものとする。</p> <p>Should the engine stop or a part of the transmission fail, with the exception of those parts listed in paragraph 5.3.1.1., there shall be no immediate changes in steering angle.</p> <p>As long as the vehicle is capable of being driven at a speed greater than 10 km/h the requirements given in paragraph 6.,</p> | |
| | | 5.3.3.～5.6.4.2.2. (略) | | | | 5.3.3.～5.6.4.2.2. (略) | |
| | | <p>5.6.4.2.3. システムは、運転者による故意の操作の後のみ能動(待機モード)されるものとする。運転者による作動は、歩行者及び自転車禁止され、設計により、対向する交通と分離する物理的分離が取り付けられ、かつ、車両が走行する方向に、少なくとも2つの車線を有する場合にのみ可能であるものとする。これらの状況は、少なくとも2つの独立した方法により保証されるものとする。</p> <p>カテゴリCのACSFを許容する区分の道路タイプからカテゴリCのACSFが許容されない道路タイプへと移行する場合、<u>システムは自動的に</u></p> | | | | <p>5.6.4.2.3. システムは、運転者による故意の操作の後のみ能動(待機モード)されるものとする。運転者による作動は、歩行者及び自転車禁止され、設計により、対向する交通と分離する物理的分離が取り付けられ、かつ、車両が走行する方向に、少なくとも2つの車線を有する場合にのみ可能であるものとする。これらの状況は、少なくとも2つの独立した方法により保証されるものとする。</p> <p>カテゴリCのACSFを許容する区分の道路タイプからカテゴリCのACSFが許容されない道路タイプへと移行する場合、<u>システムは自動的に</u></p> | |

| 新 | | 旧 | |
|---|--|---|--|
| | <p><u>不作為(オフモード)となるものとする。</u></p> <p>The system shall only be activated (standby mode) after a deliberate action by the driver.</p> <p>Activation by the driver shall only be possible on roads where pedestrians and cyclists are prohibited and which, by design, are equipped with a physical separation that divides the traffic moving in opposite directions and which have at least two lanes in the direction the vehicles are driving. These conditions shall be ensured by the use of at least two independent means.</p> <p>In the case of a transition from a road type with a classification permitting an ACSF of Category C, to a type of road where an ACSF of Category C is not permitted, <u>the system shall be deactivated automatically (off mode).</u></p> | | <p><u>不作為となるものとする。</u></p> <p>The system shall only be activated (standby mode) after a deliberate action by the driver.</p> <p>Activation by the driver shall only be possible on roads where pedestrians and cyclists are prohibited and which, by design, are equipped with a physical separation that divides the traffic moving in opposite directions and which have at least two lanes in the direction the vehicles are driving. These conditions shall be ensured by the use of at least two independent means.</p> <p>In the case of a transition from a road type with a classification permitting an ACSF of Category C, to a type of road where an ACSF of Category C is not permitted, <u>the system shall be deactivated automatically.</u></p> |
| | 5.6.4.2.4. ~5.6.4.5.5. (略) | | 5.6.4.2.4. ~5.6.4.5.5. (略) |
| | <p>5.6.4.5.6. システムは、運転者がステアリングコントロールを保持していることを検出する手段を提供するものとし、以下の警告ストラテジーに従って運転者に対して警告するものとする：</p> <p><u>車線変更手順の開始から最大3秒経過後、及び車線変更手順の開始前に</u>運転者がステアリングコントロールを保持していなければ、光学警告信号が出力されるものとする。この信号は、上記5.6.2.2.5.項に規定する信号と同一であるものとする。</p> <p>警告信号は、運転者がステアリングコントロールを保持した状態になるまで、<u>またはシステムが5.6.4.6.8.項に従い、手動で、</u>もしくは自動的に不作為状態にされるまでの間、作動するものとする。</p> <p>The system shall provide a means of detecting that the driver is holding the steering control and shall warn the driver in accordance with the warning strategy</p> | | <p>5.6.4.5.6. システムは、運転者がステアリングコントロールを保持していることを検出する手段を提供するものとし、以下の警告ストラテジーに従って運転者に対して警告するものとする：</p> <p><u>車線変更手順の開始から最大3秒経過後に</u>運転者がステアリングコントロールを保持していなければ、光学警告信号が出力されるものとする。この信号は、上記5.6.2.2.5.項に規定する信号と同一であるものとする。</p> <p>警告信号は、運転者がステアリングコントロールを保持した状態になるまで、<u>またはシステムが手動で、</u>もしくは自動的に不作為状態にされるまでの間、作動するものとする。</p> <p>The system shall provide a means of detecting that the driver is holding the steering control and shall warn the driver in accordance with the warning strategy</p> |

| 新 | | | | 旧 | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| | | <p>below:</p> <p>If, <u>after a period of no longer than 3 s after the initiation of the lane change procedure and before the start of the lane change manoeuvre</u>, the driver is not holding the steering control, an optical warning signal shall be provided. This signal shall be the same as the signal specified in paragraph 5.6.2.2.5. above.</p> <p>The warning signal shall be active until the driver is holding the steering control, or until the system is deactivated, either manually or automatically <u>according to 5.6.4.6.8.</u></p> | | | | <p>below:</p> <p>If, <u>after a period of no longer than 3 seconds after the initiation of the lane change procedure</u>, the driver is not holding the steering control, an optical warning signal shall be provided. This signal shall be the same as the signal specified in paragraph 5.6.2.2.5. above.</p> <p>The warning signal shall be active until the driver is holding the steering control, or until the system is deactivated, either manually or automatically.</p> | |
| | | 5.6.4.6.～5.6.4.10. (略) | | | | 5.6.4.6.～5.6.4.10. (略) | |

以下略

TRIAS 12-J014-01

制動液漏れ警報装置試験

1. 総則

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

2. 試験項目 (略)

3. 騒音計

- (1) 警報音の大きさを測定する装置として騒音計を使用し、使用開始前に十分に暖機し、その後校正を行った上で使用すること。騒音計は、JIS C 1509-1:2017 クラス 1によるもの又はこれと同等の性能を有するものであること。
- (2) 周波数補正回路の特性は、A特性とする。
- (3) 指示機構の動特性は、「速い動特性 (FAST)」を有する騒音計等にあつては、「速い動特性 (FAST)」とする。

4. 試験条件

各試験の試験条件は、それぞれ次のとおりとする。

4.1 警報装置作動試験

以下略

TRIAS 12-J014-01

制動液漏れ警報装置試験

1. 総則

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

2. 試験項目 (略)

(新設)

3. 試験条件

各試験の試験条件は、それぞれ次のとおりとする。

3.1 警報装置作動試験

| 新 | 旧 |
|--|---|
| <p>(1) (略)</p> <p>(2) 試験開始時のサブライタンクの制動液量は、正規最大量にすること。<u>なお、大型特殊自動車又は小型特殊自動車であって、サブライタンクが作動油タンクとなる自動車にあつては、蓄圧器（アキュムレータ）をサブライタンクと読み替えることができるものとする。</u></p> <p>(3) (略)</p> <p><u>4.2</u> 警報確認試験</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 警報音の大きさは、次の位置にマイクロホンを置いた騒音計で測定すること。 マイクロホンの位置：<u>車両中心線を含む鉛直面と、運転者席のシーティングレファレンスポイント（JIS D 4607 又は ISO 6549 に規定された人体模型を座席に着座させた場合における人体模型H点（当該模型の股関節点）の位置）又はこれに相当する座席上に設定した設計上の位置</u>を通りこの鉛面に垂直な直線との交点の直上 60cm の高さに水平前向きに置く。</p> <p><u>5.</u> 測定及び観測項目 この試験で測定及び観察する項目は、次のとおりとする。</p> <p><u>5.1</u> 警報装置作動試験 (1)～(2) (略)</p> <p><u>5.2</u> 警報確認試験 (1)～(2) (略)</p> <p><u>6.</u> 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。</p> <p><u>6.1</u> 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p><u>6.2</u> 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p><u>6.3</u> <u>操作力の最小読取りは 5N とする。</u></p> <p><u>6.4</u> <u>サブライタンク正規最大量と制動液残留量の単位は ml とし、小数第 1 位以下を切り捨てる。</u></p> <p><u>6.5</u> <u>残留率の単位は%とし、小数第 1 位以下を切り捨てる。</u></p> <p><u>6.6</u> <u>警報音及び暗騒音の大きさは小数第 1 位まで計測し、小数第 1 位を四捨五入した整数値を記載する。</u></p> | <p>(1) (略)</p> <p>(2) 試験開始時のサブライタンクの制動液量は、正規最大量にすること。</p> <p>(3) (略)</p> <p><u>3.2</u> 警報確認試験</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 警報音の大きさは、次の位置にマイクロホンを置いた騒音計で測定すること。 マイクロホンの位置：<u>車両中心線を含む鉛直面と運転者席のシーティングレファレンスポイント</u>を通りこの鉛面に垂直な直線との交点の直上 60cm の高さに水平前向きに置く。</p> <p><u>4.</u> 測定及び観測項目 この試験で測定及び観察する項目は、次のとおりとする。</p> <p><u>4.1</u> 警報装置作動試験 (1)～(2) (略)</p> <p><u>4.2</u> 警報確認試験 (1)～(2) (略)</p> <p><u>5.</u> 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。</p> <p><u>5.1</u> 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p><u>5.2</u> 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> |
| <p>付表</p> <p style="text-align: center;">制動液漏れ警報装置の試験記録及び成績</p> <p>車名・型式(類別) _____ 試験 期 日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 警報装置の形式 _____ 試験 場 所 _____</p> | <p>付表</p> <p style="text-align: center;">制動液漏れ警報装置の試験記録及び成績</p> <p>車両・型式 _____ 試験 期 日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 警報装置の形式 _____ 試験 場 所 _____</p> |

| 新 | | 旧 | |
|--|-----------------------|--|---------------------------------|
| 警報の種類 <u>サブライタンク正規最大量 (A₁)</u> | | 試験担当者 <u>ml (A₂)</u> | |
| 警報の種類 <u>サブライタンク正規最大量 (A₁)</u> | | 試験担当者 <u>(A₂)</u> | |
| 1. 試験記録 | | 1. 試験記録 | |
| 系統の別 | <u>操 作 回 数</u> | <u>操作力 (N)</u> | サブライタンクの 制動液残留量 (ml) |
| 1 | 1 2 3 . . | | |
| 1 | | (B ₁) | 合計 ml |
| 2 | 1 2 3 . . | | |
| 2 | | (B ₂) | 合計 ml |
| 2. 成績 | | 2. 成績 | |
| (1) 残留率 | | (1) 残留率 | |
| <u>(B₁) / (A₁) × 100 = (%)</u> | | <u>(B₂) / (A₂) × 100 = (%)</u> | |
| (2) (略) | | (2) (略) | |
| 備考 | | 備考 | |
| TRIAS 12-R078-03 | | TRIAS 12-R078-03 | |
| 二輪車等の制動装置試験 (協定規則第 78 号) | | 二輪車等の制動装置試験 (協定規則第 78 号) | |
| 1. 総則～4. 試験記録及び成績 (略) | | 1. 総則～4. 試験記録及び成績 (略) | |
| 別表 1～別表 2 (略) | | 別表 1～別表 2 (略) | |
| 付表 1 (略) | | 付表 1 (略) | |
| 付表 2 Attach table 2 制動装置の要件及び耐久性 (協定規則第 78 号 5.) | | 付表 2 Attach table 2 制動装置の要件及び耐久性 (協定規則第 78 号 5.) | |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| Brake system requirements and durability (UNECE Regulation No. 78, 5.) | Brake system requirements and durability (UNECE Regulation No. 78, 5.) |
| 5.1. ～5.1.14. (略) | 5.1. ～5.1.16. (略) |
| <p>5.1.15. 車両に緊急制動を表示する手段が装備されている場合、緊急制動信号の作動および停止は、以下の条件が満たされたときに<u>主制動装置</u>を作動させることによるのみ生じるものとする。</p> <p>When a vehicle is equipped with the means to indicate emergency braking, activation and de-activation of the emergency braking signal shall only be generated by the application of the service braking system when the following conditions are fulfilled.</p> | <p>5.1.15. 車両に緊急制動を表示する手段が装備されている場合、緊急制動信号の作動および停止は、以下の条件が満たされたときに<u>常用ブレーキシステム</u>を作動させることによるのみ生じるものとする。</p> <p>When a vehicle is equipped with the means to indicate emergency braking, activation and de-activation of the emergency braking signal shall only be generated by the application of the service braking system when the following conditions are fulfilled.</p> |
| 5.1.16. (略) | 5.1.16. (略) |
| (a)～(d) (略) | (a)～(d) (略) |
| <p>(e) アンチロックブレーキシステム機能の無効化は、ISO 2575:2010 (ISO 7000-2623) に規定されたシンボル B.18 の作動、またはそれと同等のアンチロックブレーキシステムの無効化状態の明確な表示によって示されるものとする。代替として、5.1.13 項に言及した警告ランプを継続して作動 (すなわち点灯または点滅) させるものとする。かつ</p> <p>The disablement of the antilock brake system function shall be indicated by the activation of symbol B.18 as specified in <u>ISO 2575:2010</u> (ISO 7000-2623) or any other equivalent unequivocal indication of the disabled antilock brake system state. Alternatively the warning lamp referred to in paragraph <u>5.1.13</u>, shall be continuously activated (i.e. lit or flashing); and</p> | <p>(e) アンチロックブレーキシステム機能の無効化は、ISO 2575:2010 (ISO 7000-2623) に規定されたシンボル B.18 の作動、またはそれと同等のアンチロックブレーキシステムの無効化状態の明確な表示によって示されるものとする。代替として、5.1.13 項に言及した警告ランプを継続して作動 (すなわち点灯または点滅) させるものとする。かつ</p> <p>The disablement of the antilock brake system function shall be indicated by the activation of symbol B.18 as specified in <u>ISO 2575:2010/Amd1:2011</u> (ISO 7000-2623) or any other equivalent unequivocal indication of the disabled antilock brake system state. Alternatively the warning lamp referred to in paragraph <u>3.1.13</u>, shall be continuously activated (i.e. lit or flashing); and</p> |
| (f) (略) | (f) (略) |
| <p>5.1.17. <u>UN 規則 No. 53 に定義されたストップランプを点灯するための制動信号の発生および解除は、下記の条件下でのみ行われるものとする。</u></p> <p><u>Generation and de-activation of the braking signal to illuminate stop lamp(s) as defined in UN Regulation No. 53 shall only be under the following conditions:</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |
| <p>5.1.17.1. <u>運転者が主制動装置を操作すると、ストップランプを点灯するために使用される制動信号が発生するものとする。</u></p> <p><u>Application of any service brake by the rider shall generate a braking signal that will be used to illuminate the stop lamps.</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |
| Pass Fail | |

新 旧

5.1.17.2. さらに、アクセルコントロール解除時に減速力を発生させる、協定規則第 78 号の 2.32 項に定義された電気式回生制動システムを装備した電気パワートレインのみを動力源とする車両の場合、制動信号は下記の規定に従って発生するものとする。

In addition, in case of vehicles powered solely by electric powertrain equipped with electric regenerative braking systems as defined in paragraph 2.32. of UN Regulation No.78, which produces a retarding force upon release of the accelerator control, the braking signal shall be generated also according to the following provisions:

| <u>減速度</u> <u>Vehicle deceleration</u> | <u>信号発生</u> <u>Signal generation</u> |
|--|--|
| <u>$\leq 0.7 \text{ m/s}^2$</u> | <u>信号を発生しないものとする</u> <u>The signal shall not be generated</u> |
| <u>$0.7 \text{ m/s}^2 <$ 及び <u>$\leq 1.3 \text{ m/s}^2$ and</u></u> | <u>信号を発生してもよい</u> <u>The signal may be generated</u> |
| <u>$1.3 \text{ m/s}^2 <$</u> | <u>信号を発生しなければならない</u> <u>The signal shall be generated</u> |

5.2. ~5.4. (略)

(新設)

5.2. ~5.4. (略)

TRIAS_12-R152-01

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)

(新設)

【別紙参照】

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|-------------|-----------------|----------|---------------------|---------------|---------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|----------------------|---------------|-------|--|--|------------------|-------------|-----------------|------------------|-------------|--------------|---------------------|------------------|---------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|
| <p>TRIAS 12-001-01</p> <p style="text-align: center;">急制動試験</p> <p>1. 総則 急制動試験の実施にあたっては、本規定によるものとする。</p> <p>2. 試験自動車～3. 試験路（略）</p> <p>4. 試験機器の調整等</p> <p>4.1 速度測定装置（略）</p> <p>4.1.1（略）</p> <p>4.1.2 第5輪方式、<u>レーダー方式、GPS方式等</u>の速度測定装置</p> <p>4.1.2.1～4.1.2.2（略）</p> <p>4.2 停止距離測定装置～4.3 速度測定装置及び停止距離測定装置の校正（略）</p> <p>5. 試験の実施～6. 試験記録及び成績（略）</p> <p>付表</p> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><u>車名・型式（類別）</u></td> <td style="width: 50%;"><u>車台番号</u></td> </tr> <tr> <td><u>制動装置形式 前</u></td> <td><u>後</u></td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量 諸元値</u> kg</td> <td><u>実測値</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>軸重（実測値）前軸</u> kg</td> <td><u>後軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>トラクタ 前軸</u> kg</td> <td><u>後軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>トレーラ 前軸</u> kg</td> <td><u>後軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>タイヤ空気圧 前輪</u> kPa</td> <td><u>後輪</u> kPa</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">（諸元値）</td> </tr> </table> <p>2. 試験条件（略）</p> <p>3. 試験機器</p> <p><u>速度測定装置 光電管 ・ 第5輪 ・ レーダー ・ <u>GPS</u> ・</u> <u>停止距離測定装置 スタンプ ・ スプレー ・ 第5輪 ・</u></p> <p>4. 試験成績（略）</p> | <u>車名・型式（類別）</u> | <u>車台番号</u> | <u>制動装置形式 前</u> | <u>後</u> | <u>車両総重量 諸元値</u> kg | <u>実測値</u> kg | <u>軸重（実測値）前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | <u>トラクタ 前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | <u>トレーラ 前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | <u>タイヤ空気圧 前輪</u> kPa | <u>後輪</u> kPa | （諸元値） | | <p>TRIAS 12-001-01</p> <p style="text-align: center;">急制動試験</p> <p>1. 総則 急制動試験の実施にあたっては、本規定によるものとする。 <u>ただし、大型特殊自動車等この規定によることが困難な自動車の試験については、この規定によらないことができる。</u></p> <p>2. 試験自動車～3. 試験路（略）</p> <p>4. 試験機器の調整等</p> <p>4.1 速度測定装置（略）</p> <p>4.1.1（略）</p> <p>4.1.2 第5輪方式、<u>レーダー方式等</u>の速度測定装置</p> <p>4.1.2.1～4.1.2.2（略）</p> <p>4.2 停止距離測定装置～4.3 速度測定装置及び停止距離測定装置の校正（略）</p> <p>5. 試験の実施～6. 試験記録及び成績（略）</p> <p>付表</p> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><u>車名・型式（類別）</u></td> <td style="width: 50%;"><u>車台番号</u></td> </tr> <tr> <td><u>制動装置形式 前</u></td> <td><u>軸重（実測値）前軸</u></td> </tr> <tr> <td><u>後</u> kg</td> <td><u>後軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>車両総重量 諸元値</u> kg</td> <td><u>トラクタ前軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>実測値</u> kg</td> <td><u>トラクタ後軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>タイヤ空気圧 前輪</u> kg</td> <td><u>トレーラ前軸</u> kg</td> </tr> <tr> <td><u>（諸元値） 後輪</u> kPa</td> <td><u>トレーラ後軸</u> kg</td> </tr> </table> <p>2. 試験条件（略）</p> <p>3. 試験機器</p> <p><u>速度測定装置 光電管 ・ 第5輪 ・ レーダー ・</u> <u>停止距離測定装置 スタンプ ・ スプレー ・ 第5輪 ・</u></p> <p>4. 試験成績（略）</p> | <u>車名・型式（類別）</u> | <u>車台番号</u> | <u>制動装置形式 前</u> | <u>軸重（実測値）前軸</u> | <u>後</u> kg | <u>後軸</u> kg | <u>車両総重量 諸元値</u> kg | <u>トラクタ前軸</u> kg | <u>実測値</u> kg | <u>トラクタ後軸</u> kg | <u>タイヤ空気圧 前輪</u> kg | <u>トレーラ前軸</u> kg | <u>（諸元値） 後輪</u> kPa | <u>トレーラ後軸</u> kg |
| <u>車名・型式（類別）</u> | <u>車台番号</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>制動装置形式 前</u> | <u>後</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>車両総重量 諸元値</u> kg | <u>実測値</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>軸重（実測値）前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>トラクタ 前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>トレーラ 前軸</u> kg | <u>後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>タイヤ空気圧 前輪</u> kPa | <u>後輪</u> kPa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| （諸元値） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>車名・型式（類別）</u> | <u>車台番号</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>制動装置形式 前</u> | <u>軸重（実測値）前軸</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>後</u> kg | <u>後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>車両総重量 諸元値</u> kg | <u>トラクタ前軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>実測値</u> kg | <u>トラクタ後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>タイヤ空気圧 前輪</u> kg | <u>トレーラ前軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>（諸元値） 後輪</u> kPa | <u>トレーラ後軸</u> kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| <p>TRIAS 12-002-01</p> <p style="text-align: center;">制動能力試験</p> <p>1. 総則（略）</p> <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 試験は、<u>第3項に規定する方法により</u>行う。</p> <p>2.2 試験自動車</p> <p>(1) <u>試験自動車の重量は、車両総重量とする。ただし、連結された自動車にあっては、牽引自動車と被牽引自動車の重量の和がそれぞれの車両総重量の和（牽引自動車がセミトレーラを牽引するものである場合は、牽引自動車の車両総重量から第5輪荷重を減じた重量と被牽引自動車の車両総重量の和）であればよい。この場合、重量又は重量の和の許容範囲は、その±2%（車両総重量が1000kg未満の試験自動車の場合は±20kg）以内とする。</u></p> <p>(2) <u>乗車装置又は物品積載装置は、可能な限り、均等に人員が乗車し、又は物品等を積載した状態であること。この場合、人員の乗車は、それに相当する重量の物品等を積載することにより代えることができる。</u></p> <p>(3) <u>タイヤの空気圧は、諸元表に記載された空気圧であること。</u> <u>なお、測定は、試験自動車が走行前（冷間時）に水平面で静止している状態で行うこと。</u></p> <p>(4) <u>駆動軸が選択できる自動車にあっては、走行に使用する駆動軸を選択すること。</u></p> <p>2.3 <u>ブレーキペダル等の操作装置の操作力（以下「操作力」という。）の測定は、ペダルパッドのほぼ中央で行う。ただし、オルガン式ブレーキペダルの場合は、原則として、ペダルヒンジから約150mmの位置で行う。</u></p> <p>2.4 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。</p> <p>2.5 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</p> <p>2.6 制動装置に空気、真空又はその他の動力源を使用している場合は、これらを正規の状態とし、必要があればエンジンを回転させておく。</p> <p>2.7 試験は、原則として車両の前進方向について行う。 <u>なお、必要な場合は後進方向についても行うものとする。</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p><u>試験は次のいずれかの方法により行う。</u></p> <p>3.1 <u>ローラ駆動型ブレーキテスタ（以下「テスタ」という。）による制動能力試験方法</u></p> | <p>TRIAS 12-002-01</p> <p style="text-align: center;">制動能力試験</p> <p>1. 総則（略）</p> <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 試験は、<u>ローラ駆動型ブレーキテスタ（以下「テスタ」という。）を使用して行う。</u> <u>（新設）</u></p> <p>2.2 <u>ブレーキペダル踏力（以下「踏力」という。）の測定は、ペダルパッドのほぼ中央で行う。ただし、オルガン式ブレーキペダルの場合は、原則として、ペダルヒンジから約150mmの位置で行う。</u></p> <p>2.3 試験自動車は、<u>積車状態とする。ただし、</u>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。</p> <p>2.4 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</p> <p>2.5 制動装置に空気、真空又はその他の動力源を使用している場合は、これらを正規の状態とし、必要があればエンジンを回転させておく。</p> <p>2.6 試験は、原則として車両の前進方向について行う。 <u>なお、必要な場合は後進方向についても行うものとする。</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p><u>（新設）</u></p> |

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------|-----|----------------|-------------------------------|-----|----------------|--------------|-----|----------------|--------------|-----|----------------|--------------|-----|---|---|---------|-----|----------------|--------------|-----|----------------|--------------|-----|----------------|--------------|-----|----------------|--------------|-----|
| <p><u>(1)</u> 試験自動車をテストに乗せてローラを回転させ、操作力を加えないときの値を読み、これを初期値とする。</p> <p><u>(2)</u> <u>操作力</u>を適当な量ずつ増し、それに対応するテストの値を読む。</p> <p><u>(3)</u> いずれかの車輪がロックするに至ったら、その車輪についての測定を終了する。なお、特に車輪をロックさせ難い構造の車軸（例えば、減圧弁付の車軸）にあつては、測定の上限は制動効率が0.5（<u>最高速度が80km/h未満の自動車にあつては0.4</u>）相当となる<u>操作力</u>までとする。</p> <p><u>(4)</u> <u>(1)</u>から<u>(3)</u>までの手順を各車軸について繰り返す。</p> <p><u>3.2 牽引による制動能力試験方法</u></p> <p><u>(1)</u> ロードセルをはさんで牽引車又はウインチと試験自動車を連結し、操作力計、制動ストレインメータ及び牽引力記録計と接続する。牽引車と試験自動車を連結する際は、試験自動車の作業装置ではなく車体と連結されていることを確認する。ただし、牽引車と試験自動車の連結において、作業装置が障害となり車体と直接連結できないもの、作業装置により牽引車あるいは試験自動車を傷つける恐れのあるものについては、作業装置と連結しても良い。</p> <p><u>(2)</u> 操作力を加えないときの牽引力を測定し、これを初期値とする。</p> <p><u>(3)</u> 牽引車又はウインチで試験自動車を牽引し、操作力を適当な量ずつ増加させ、それに対応する牽引力を測定する。測定するときの車速は測定に支障のない速度（例えば低車速）であること。</p> <p><u>(4)</u> 制動装置の操作力を適当な量ずつ増し、制動力を保持した状態での牽引力を測定する。</p> <p><u>(5)</u> 測定はいずれかのタイヤがロックするまで行う。ただし、減圧弁付の車軸などの特に車輪をロックさせ難い構造の車軸にあつては、測定の上限は制動効率が0.5（最高速度が80km/h未満の自動車にあつては0.4）相当となる操作力まで測定を行う。</p> | <p><u>3.1</u> 試験自動車をテストに乗せてローラを回転させ、操作力を加えないときの値を読み、これを初期値とする。</p> <p><u>3.2</u> <u>踏力</u>を適当な量ずつ増し、それに対応するテストの値を読む。 <u>なお、踏力の最小読取りは5Nとする。また、制動力の最小読取りは50Nとする。</u></p> <p><u>3.3</u> いずれかの車輪がロックするに至ったら、その車輪についての測定を終了する。なお、特に車輪をロックさせ難い構造の車軸（例えば、減圧弁付の車軸）にあつては、測定の上限は制動効率が0.5相当となる<u>踏力</u>までとする。</p> <p><u>3.4</u> <u>3.1</u>から<u>3.3</u>までの手順を各車軸について繰り返す。 <u>(新設)</u></p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p><u>4. 試験記録及び成績</u></p> <p><u>4.1</u> 制動力及び制動効率は、下記の式により求める。計算は50N及び小数第<u>2</u>位までとし、次位を四捨五入する。</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4) \quad \text{: 3.1 の試験方法の場合}$ $F = F_1 - f_1 \quad \text{: 3.2 の試験方法の場合}$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G}$ <p>ここで、</p> <table data-bbox="291 1260 963 1420"> <tr> <td>F</td> <td>: 制動力合計</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₁</td> <td>: 前左輪のテストの読み <u>又は牽引力計の読み</u></td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₂</td> <td>: 前右輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₃</td> <td>: 後左輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₄</td> <td>: 後右輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> </table> | F | : 制動力合計 | [N] | F ₁ | : 前左輪のテストの読み <u>又は牽引力計の読み</u> | [N] | F ₂ | : 前右輪のテストの読み | [N] | F ₃ | : 後左輪のテストの読み | [N] | F ₄ | : 後右輪のテストの読み | [N] | <p><u>3.5</u> 制動力及び制動効率は、下記の式により求める。計算は50N及び小数第<u>1</u>位までとし、次位を四捨五入する。</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \times G}$ <p>ここで、</p> <table data-bbox="1276 1260 1859 1420"> <tr> <td>F</td> <td>: 制動力合計</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₁</td> <td>: 前左輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₂</td> <td>: 前右輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₃</td> <td>: 後左輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> <tr> <td>F₄</td> <td>: 後右輪のテストの読み</td> <td>[N]</td> </tr> </table> | F | : 制動力合計 | [N] | F ₁ | : 前左輪のテストの読み | [N] | F ₂ | : 前右輪のテストの読み | [N] | F ₃ | : 後左輪のテストの読み | [N] | F ₄ | : 後右輪のテストの読み | [N] |
| F | : 制動力合計 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₁ | : 前左輪のテストの読み <u>又は牽引力計の読み</u> | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₂ | : 前右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₃ | : 後左輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₄ | : 後右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F | : 制動力合計 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₁ | : 前左輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₂ | : 前右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₃ | : 後左輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₄ | : 後右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | |
|---|---------------|----------------------|-------------|-------------|----------------------|---------------------------------|-------------|---|---|------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|
| f_1 | : | 操作力 ON のときの F_1 の値 | | | | [N] | | f_1 | : | ペダル踏力 ON のときの F_1 の値 | | | | [N] | |
| f_2 | : | 操作力 ON のときの F_2 の値 | | | | [N] | | f_2 | : | ペダル踏力 ON のときの F_2 の値 | | | | [N] | |
| f_3 | : | 操作力 ON のときの F_3 の値 | | | | [N] | | f_3 | : | ペダル踏力 ON のときの F_3 の値 | | | | [N] | |
| f_4 | : | 操作力 ON のときの F_4 の値 | | | | [N] | | f_4 | : | ペダル踏力 ON のときの F_4 の値 | | | | [N] | |
| G | : | 重力加速度 | | | | (<u>9.8</u> m/s ²) | | G | : | 重力加速度 | | | | (<u>10</u> m/s ²) | |
| e | : | 制動効率 | | | | | | e | : | 制動効率 | | | | | |
| W | : | 車両総重量 | | | | [N] | | W | : | 車両総重量 | | | | [N] | |
| W_f | : | 回転部分相当重量 | | | | [N] | | W_f | : | 回転部分相当重量 | | | | [N] | |
| W_1 | : | 車両重量 | | | | [N] | | W_1 | : | 車両重量 | | | | [N] | |
| <p>なお、W_f が不明な場合は次式による。 $W_f = 0.07W_1$ (<u>普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車</u>に適用する。)</p> <p>又は $W_f = 0.05W_1$ (乗用車、小型トラック又はバスに適用する。)</p> | | | | | | | | <p>なお、W_f が不明な場合は次式による。 $W_f = 0.07W_1$ (<u>普通トラック</u>に適用する。)</p> <p>又は $W_f = 0.05W_1$ (乗用車、小型トラック又はバスに適用する。)</p> | | | | | | | |
| <p><u>4.2</u> 試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。</p> <p><u>4.3</u> 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p><u>4.4</u> 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p><u>4.5</u> 制動能力線図において、必要な場合には、<u>操作力</u>と制動力の関係を妥当な方法で直線的に延長することができる。</p> <p><u>4.6</u> <u>操作力の最小読取りは5Nとする。また、制動力の最小読取りは50Nとする。</u></p> | | | | | | | | <p><u>4. 試験記録及び成績</u></p> <p>試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。</p> <p><u>4.1</u> 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p><u>4.2</u> 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p><u>4.3</u> 制動能力線図において、必要な場合には、<u>ペダル踏力</u>と制動力の関係を妥当な方法で直線的に延長することができる。</p> <p><u>(新設)</u></p> | | | | | | | |
| 付表 | | | | | | | | 付表 | | | | | | | |
| 制動能力の試験記録及び成績 | | | | | | | | 制動能力の試験記録及び成績 | | | | | | | |
| 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 | | | | | | | | 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 | | | | | | | |
| 1. 試験自動車～3. 試験機器 (略) | | | | | | | | 1. 試験自動車～3. 試験機器 (略) | | | | | | | |
| 4. 試験成績 | | | | | | | | 4. 試験成績 | | | | | | | |
| (1) 前進 | | | | | | | | (1) 前進 | | | | | | | |
| <u>操作力</u> (N) | 各 輪 の 読 み (N) | | | | 制動力 (合計) F (N) | 制 動 効 率 e | 備 考 | | | | | | | | |
| | 前左 F_1 | 前右 F_2 | 後左 F_3 | 後右 F_4 | | | | | | | | | | | |
| 0 | f_1 | f_2 | f_3 | f_4 | 0 | 0 | f : 初期 値 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 新 | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 旧 | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

(2) 後進

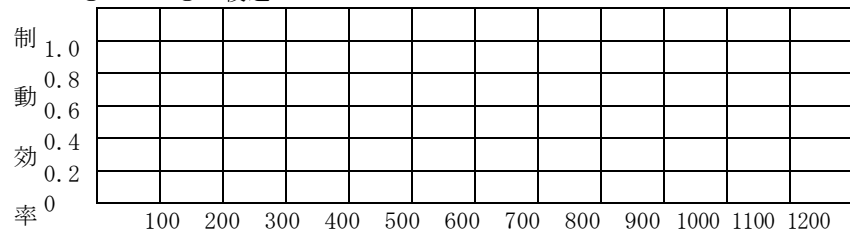
| 操作力 (N) | 各 輪 の 読 み (N) | | | | 制動力 (合計) (N) | 制 動 効 率 e | 備 考 |
|------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|--------------|-------------|
| | 前左 F ₁ | 前右 F ₂ | 後左 F ₃ | 後右 F ₄ | | | |
| 0 | f ₁ | f ₂ | f ₃ | f ₄ | 0 | 0 | f : 初期 値 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

(2) 後進

| 踏力 (N) | 各 輪 の 読 み (N) | | | | 制動力 (合計) (N) | 制 動 効 率 e | 備 考 |
|-----------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|--------------|-------------|
| | 前左 F ₁ | 前右 F ₂ | 後左 F ₃ | 後右 F ₄ | | | |
| 0 | f ₁ | f ₂ | f ₃ | f ₄ | 0 | 0 | f : 初期 値 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

(3) 制動能力線図

- ◎——◎ : 前進
- …………○ : 後進

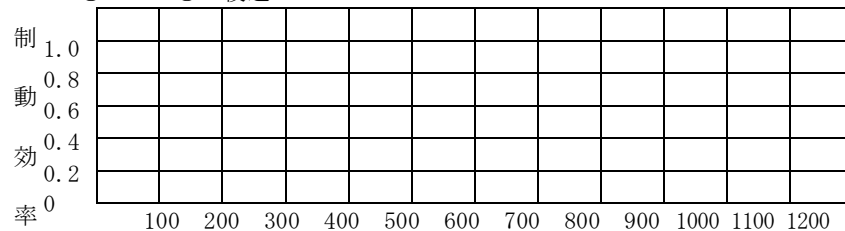


e 操作力 (N)

参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$

(3) 制動能力線図

- ◎——◎ : 前進
- …………○ : 後進



e 踏力 (N)

参考計算式 $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$

| 新 | 旧 |
|--|--|
| $e = \frac{F}{(W + W_t) \times G}$ <p> $W_f = 0.07W_1$ G: 重力加速度 (<u>9.8m/s²</u>) <u>普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車の場合</u> $= 0.05W_1$ 乗用車、小型トラック又はバスの場合 ただし、車輪がロックした場合は、計算しない。 </p> | $e = \frac{F}{(W + W_t) \times G}$ <p> $W_f = 0.07W_1$ G: 重力加速度 (<u>10m/s²</u>) <u>普通トラックの場合</u> $= 0.05W_1$ 乗用車、小型トラック又はバスの場合 ただし、車輪がロックした場合は、計算しない。 </p> |
| 備考 | 備考 |
| TRIAS 12-003-01 | TRIAS 12-003-01 |
| 駐車制動装置能力試験 | 駐車制動装置能力試験 |
| <p>1. 総則 (略)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>2. 試験条件</p> <p><u>2.1 試験は、3項に規定する方法により行う。</u></p> <p><u>2.2 試験自動車</u></p> <p><u>(1) 試験自動車の重量は、車両総重量とする。ただし、連結された自動車にあっては、牽引自動車と被牽引自動車の重量の和がそれぞれの車両総重量の和(牽引自動車がセミトレーラを牽引するものである場合は、牽引自動車の車両総重量から第5輪荷重を減じた重量と被牽引自動車の車両総重量の和)であればよい。この場合、重量又は重量の和の許容範囲は、その±2% (車両総重量が1000kg未満の試験自動車の場合は±20kg) 以内とする。</u></p> <p><u>(2) 乗車装置又は物品積載装置は、可能な限り、均等に人員が乗車し、又は物品等を積載した状態であること。この場合、人員の乗車は、それに相当する重量の物品等を積載することにより代えることができる。</u></p> <p><u>(3) タイヤの空気圧は、諸元表に記載された空気圧であること。</u> <u>なお、測定は、試験自動車が走行前(冷間時)に水平面で静止している状態で行うこと。</u></p> <p><u>(4) 駆動軸が選択できる自動車にあっては、走行に使用する駆動軸を選択すること。</u></p> | <p>1. 総則 (略)</p> <p><u>2. 試験項目</u></p> <p><u>2.1 能力試験</u></p> <p><u>2.2 制動効率試験</u></p> <p>3. 試験条件</p> <p><u>3.1 試験は、ローラ駆動型ブレーキテスタ (以下「テスタ」という。) を使用して行う。</u></p> <p><u>3.2 試験自動車は、積車状態とする。</u> <u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <p><u>2.3</u> 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</p> <p><u>2.4</u> <u>操作装置の操作力（以下「操作力」という。）</u>を加える部分は、握り又はペダルの中央部分とする。レバー式のもので握りの部分が明示されていないものは、先端から50mmの位置とする。操作力は、レバー、ペダル又はハンドルの作動方向に加える。</p> <p><u>2.5</u> 試験は、すべて車両の前進及び後進方向について行う。</p> | <p><u>3.3</u> 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</p> <p><u>3.4</u> <u>操作力</u>を加える部分は、握り又はペダルの中央部分とする。レバー式のもので握りの部分が明示されていないものは、先端から50mmの位置とする。</p> <p><u>3.5</u> 操作力は、レバー、ペダル又はハンドルの作動方向に加える。</p> <p><u>3.6</u> 試験は、すべて車両の前進及び後進方向について行う。</p> |
| <p>3. 試験方法</p> | <p>4. 試験方法</p> |
| <p><u>試験は次のいずれかの方法により行う。</u></p> | |
| <p><u>3.1</u> <u>ローラ駆動型ブレーキテスタ（以下「テスタ」という。）による制動能力試験方法</u></p> | <p><u>4.1</u> <u>能力試験</u></p> |
| <p><u>(1)</u> 試験自動車をテスタに乗せてローラを回転させ、操作力を加えないときの値を読み、これを初期値とする。</p> <p><u>(2)</u> ローラを回転させておいて規定の操作力の範囲で駐車ブレーキレバー、ペダル又はハンドルを操作し、操作力を<u>解放して</u>制動力を保持した状態でテスタの値を読む。 <u>なお、操作方法がデッドポイントロック式（トグル式）の場合の操作力の読みは全レバーストローク中の最大値とし、また、ON-OFFスイッチ式の場合はスイッチを操作する時の操作力の最大値とする。</u></p> <p><u>(3)</u> 操作力を適当な量ずつ増しそれに対応するテスタの値を読む。</p> <p><u>(4)</u> いずれかのタイヤがロックしたら測定を終了する。なお、<u>ロックしない場合</u>にあつては、測定の上限は制動効率が0.2相当となる操作力までとする。</p> | <p><u>4.1.1</u> 試験自動車をテスタに乗せてローラを回転させ、操作力を加えないときの値を読み、これを初期値とする。</p> <p><u>4.1.2</u> ローラを回転させておいて規定の操作力の範囲で駐車ブレーキレバー、ペダル又はハンドルを操作し、操作力を<u>除いて</u>制動力を保持した状態でテスタの値を読む。<u>なお、操作力の最小読取りは5Nとする。また、制動力の最小読取りは50Nとする。</u></p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> |
| <p><u>3.2</u> <u>牽引による制動能力試験方法</u></p> | <p>(新設)</p> |
| <p><u>(1)</u> <u>ロードセルをはさんで牽引車又はウインチと試験自動車を連結し、操作力計、制動ストレインメータ及び牽引力記録計と接続する。牽引車と試験自動車を連結する際は、試験自動車の作業装置ではなく車体と連結されていることを確認する。ただし、牽引車と試験自動車の連結において、作業装置が障害となり車体と直接連結できないもの、作業装置により牽引車あるいは試験自動車を傷つける恐れのあるものについては、作業装置と連結しても良い。</u></p> <p><u>(2)</u> <u>操作力を加えないときの牽引力を測定し、これを初期値とする。</u></p> <p><u>(3)</u> <u>牽引車又はウインチで試験自動車を牽引し、操作力を適当な量ずつ増加させ、それに対応する牽引力を測定する。測定するときの車速は測定に支障のない速度（例えば低車速）であること。</u></p> <p><u>(4)</u> <u>規定の操作力の範囲で操作装置（駐車ブレーキレバー、ペダル、スイッチ又はハンドル）を操作し、操作力を解放して制動力を保持した状態で牽引力を測定する。</u></p> <p><u>(5)</u> <u>いずれかのタイヤがロックしたら測定を終了する。なお、ロックしない場合</u>にあつては、測定の上限は制動効率が0.2相当となる操作力までとする。</p> | |
| <p><u>3.3</u> <u>傾斜面駐車制動試験方法</u></p> | |
| <p><u>3.3.1</u> <u>1/5 勾配（11度19分）以上の傾斜面による試験方法</u></p> | |
| <p><u>(1)</u> <u>傾斜面（乾燥舗装面）の角度を角度測定器等により測定する。</u></p> | <p>(新設)</p> |

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|------------------------|-----|----------------|-------------|-----|----------------|-------------|-----|----------------|--------------------|-----|---|-----------------------------------|-----|----------------|------------------------------|-----|----------------|------------------------------|-----|---|--------|--|---|---------|----|---|---------|------------------------|---|---|---------|-----|----------------|-------------|-----|----------------|-------------|-----|--|-------------|--|--|-------------|--|----------------|--------------------------------|-----|----------------|--------------------------------|-----|---|--------|--|---|---------|----|---|---------|-----------------------|
| <p>(2) <u>試験自動車を傾斜面に自動車製作者が定める操作方法で停止させる。このとき操作力を測定しておく。運転者が乗車した状態で操作力を解放して、制動力を保持した状態で1分間以上これを保持する。</u></p> <p>(3) <u>制動輪が回転するなどの異常がないか確認する。</u></p> <p>3.3.2 <u>傾斜角度測定機による試験方法</u></p> <p>(1) <u>試験自動車を、水平状態とした傾斜角度測定機にのせ、自動車製作者が定める操作方法で停止させる。このとき操作力を測定しておく。</u></p> <p>(2) <u>運転者が乗車した状態で、傾斜角度測定機を1/5勾配以上に傾斜させ傾斜角度測定機を停止する。</u></p> <p>(3) <u>傾斜角度測定機上の試験自動車の運転者が乗車した状態で操作力を解放して、制動力を保持した状態で1分間以上これを保持する。</u></p> <p>(4) <u>制動輪が回転するなどの異常がないかを確認する。</u></p> <p>4. <u>制動力及び制動効率の算出</u> (削除)</p> <p>3.1による試験方法又は3.2による試験方法で実施する場合、制動力及び制動効率は、下記の式により求める。計算はそれぞれ50N及び小数第1位までとし、次位を四捨五入する。</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) \quad \text{: 3.1による試験の場合}$ $F = F_p - f \quad \text{: 3.2による試験の場合}$ $e = \frac{F}{W \times G}$ <p>ここで、</p> <table border="0"> <tr><td>F</td><td>: 制動力合計</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>F₁</td><td>: 左輪のテストの読み</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>F₂</td><td>: 右輪のテストの読み</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>F_p</td><td>: <u>牽引力記録計の読み</u></td><td>[N]</td></tr> <tr><td>f</td><td>: <u>操作力0NのときのF_pの値</u></td><td>[N]</td></tr> <tr><td>f₁</td><td>: 操作力0NのときのF₁の値</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>f₂</td><td>: 操作力0NのときのF₂の値</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>e</td><td>: 制動効率</td><td></td></tr> <tr><td>W</td><td>: 車両総重量</td><td>kg</td></tr> <tr><td>G</td><td>: 重力加速度</td><td>(9.8m/s²)</td></tr> </table> <p>5. <u>試験記録及び成績</u> 3.1又は3.2による試験記録及び成績は、<u>付表1</u>の様式に<u>記入し</u>、3.3による試験記録及び成績は<u>付表2</u>の様式に<u>記入する</u>。</p> | F | : 制動力合計 | [N] | F ₁ | : 左輪のテストの読み | [N] | F ₂ | : 右輪のテストの読み | [N] | F _p | : <u>牽引力記録計の読み</u> | [N] | f | : <u>操作力0NのときのF_pの値</u> | [N] | f ₁ | : 操作力0NのときのF ₁ の値 | [N] | f ₂ | : 操作力0NのときのF ₂ の値 | [N] | e | : 制動効率 | | W | : 車両総重量 | kg | G | : 重力加速度 | (9.8m/s ²) | <p>4.2 <u>制動効率試験</u></p> <p>4.2.1 <u>4.1.1に同じ</u></p> <p>4.2.2 <u>操作力を適当な量ずつ増しそれに対応するテストの値を読む。なお、操作力等の読取りについては、4.1.2に同じ。</u></p> <p>4.3 <u>制動力及び制動効率は、下記の式により求める。計算はそれぞれ50N及び小数第1位までとし、次位を四捨五入する。</u></p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2)$ $e = \frac{F}{W \times G}$ <p>ここで、</p> <table border="0"> <tr><td>F</td><td>: 制動力合計</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>F₁</td><td>: 左輪のテストの読み</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>F₂</td><td>: 右輪のテストの読み</td><td>[N]</td></tr> <tr><td></td><td><u>(新設)</u></td><td></td></tr> <tr><td></td><td><u>(新設)</u></td><td></td></tr> <tr><td>f₁</td><td>: 操作力0kgfのときのF₁の値</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>f₂</td><td>: 操作力0kgfのときのF₂の値</td><td>[N]</td></tr> <tr><td>e</td><td>: 制動効率</td><td></td></tr> <tr><td>W</td><td>: 車両総重量</td><td>kg</td></tr> <tr><td>G</td><td>: 重力加速度</td><td>(10m/s²)</td></tr> </table> <p>5. <u>試験記録及び成績</u> 試験記録及び成績は、<u>付表</u>の様式に<u>記入する</u>。</p> | F | : 制動力合計 | [N] | F ₁ | : 左輪のテストの読み | [N] | F ₂ | : 右輪のテストの読み | [N] | | <u>(新設)</u> | | | <u>(新設)</u> | | f ₁ | : 操作力0kgfのときのF ₁ の値 | [N] | f ₂ | : 操作力0kgfのときのF ₂ の値 | [N] | e | : 制動効率 | | W | : 車両総重量 | kg | G | : 重力加速度 | (10m/s ²) |
| F | : 制動力合計 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₁ | : 左輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₂ | : 右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F _p | : <u>牽引力記録計の読み</u> | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| f | : <u>操作力0NのときのF_pの値</u> | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| f ₁ | : 操作力0NのときのF ₁ の値 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| f ₂ | : 操作力0NのときのF ₂ の値 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| e | : 制動効率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W | : 車両総重量 | kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| G | : 重力加速度 | (9.8m/s ²) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F | : 制動力合計 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₁ | : 左輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F ₂ | : 右輪のテストの読み | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <u>(新設)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <u>(新設)</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| f ₁ | : 操作力0kgfのときのF ₁ の値 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| f ₂ | : 操作力0kgfのときのF ₂ の値 | [N] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| e | : 制動効率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W | : 車両総重量 | kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| G | : 重力加速度 | (10m/s ²) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|------|--------|--|------------------|----------------|--------|---------|--|-------------|--|---------|---|
| <p>5.1～5.3 (略)。 <u>5.4 操作力の最小読取りは5N（操作力が10N未満の場合は1N）とする。</u> <u>また、制動力の最小読取りは50Nとする。</u></p> <p>付表 <u>1</u> 駐車制動装置能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1.～3. (略) 4. 試験成績 (1)～(2) (略) (3) 制動能力線図 (略)</p> <p>注. (1) (略) (2) 計算式</p> $e = \frac{F}{W \times G}$ <p>ただし、車輪がロックした場合には、計算しない。 G：重力加速度 (<u>9.8</u>m/s²)</p> <p>備考</p> <hr/> <hr/> <hr/> <p><u>付表 2</u> <u>駐車制動装置能力の試験記録及び成績</u></p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1. 試験自動車</p> <table border="1"> <tr> <td>車名・型式 (類別)</td> <td>車台番号</td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W) kg</td> <td>軸重 諸元値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td>実測値 kg</td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実測値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> </table> | 車名・型式 (類別) | 車台番号 | 制動装置形式 | | 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | 実測値 kg | (後軸) kg | | 実測値 (前軸) kg | | (後軸) kg | <p>5.1～5.3 (略) <u>(新設)</u></p> <p>付表 駐車制動装置能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>1.～3. (略) 4. 試験成績 (1)～(2) (略) (3) 制動能力線図 (略)</p> <p>注. (1) (略) (2) 計算式</p> $e = \frac{F}{W \times G}$ <p>ただし、車輪がロックした場合には、計算しない。 G：重力加速度 (<u>10</u>m/s²)</p> <p>備考</p> <hr/> <hr/> <hr/> <p><u>(新設)</u></p> |
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 | | | | | | | | | | | | |
| 制動装置形式 | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | |
| 実測値 kg | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | |
| | 実測値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | |
| | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|---------|---------|--|------|--|--|--|------|--|--|--|
| <p>タイヤサイズ 前輪 _____ タイヤ空気圧諸元値 前輪 _____ kPa 後輪 _____ 後輪 _____ kPa</p> <p>2. 試験条件 天候 _____ 気温 _____ °C</p> <p>3. 試験成績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>傾斜面角度</th> <th>自動車の向き</th> <th>試験結果</th> <th>操作力 (N)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>登坂方向</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>降坂方向</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>備考 _____ _____ _____</p> <p>TRIAS 12-004-01</p> <p style="text-align: center;">制動用空気容量試験</p> <p>1. 総則 (略)</p> <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 (略)</p> <p>2.2 試験自動車は積車状態とする。<u>ただし、特別に制動力の判定の上限を高める必要がある場合には、臨時に余分のバラストを使用することができる。</u></p> <p>2.3 (略)</p> <p>2.4 (略)</p> <p>3. 試験方法 (略)</p> <p>4. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表 制動用空気容量の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____</p> | 傾斜面角度 | 自動車の向き | 試験結果 | 操作力 (N) | | 登坂方向 | | | | 降坂方向 | | | <p>TRIAS 12-004-01</p> <p style="text-align: center;">制動用空気容量試験</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 (略)</p> <p>2.2 試験自動車は積車状態とする。</p> <p>2.3 (略)</p> <p>2.4 (略)</p> <p>3. 試験方法 (略)</p> <p>4. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表 制動用空気容量の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 _____ 試験担当者 _____</p> |
| 傾斜面角度 | 自動車の向き | 試験結果 | 操作力 (N) | | | | | | | | | | |
| | 登坂方向 | | | | | | | | | | | | |
| | 降坂方向 | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| <p>1. 試験自動車</p> <p>車名・型式（類別） <u>車台番号</u></p> <p>制動装置形式 <u>制動倍力装置 形式</u></p> <p>制動力制御装置形式 <u>倍率</u></p> <p>圧力調整器の上限圧力 MPa <u>原動機最高回転数</u></p> <p>車両総重量 諸元値 (W) kg <u>軸重 諸元値 (前軸) kg</u> <u>(後軸) kg</u></p> <p style="padding-left: 40px;">実測値 kg <u>実測値 (前軸) kg</u> <u>(後軸) kg</u></p> <p>車両重量 諸元値 (W₁) kg <u>回転部分相当重量 (W_f) kg</u></p> <p>タイヤサイズ 前輪 <u>タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa</u> 後輪 <u>後輪 kPa</u></p> <p>2. 試験条件（略）</p> <p>3. 試験機器（略）</p> <p>4. 試験成績 （略） 参考計算式</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \cdot G}$ <p>G は重力加速度 (9.8m/s²) とする。 W_f が不明の場合は次式による。 = 0.07W₁……<u>普通トラック、大型特殊自動車及び小型特殊自動車</u> = 0.05W₁……乗用車、小型トラック及びバス</p> <p>備考</p> <hr/> <p>TRIAS 12-006-01</p> <p style="text-align: center;">ブレーキ警報時制動能力試験</p> <p>1. 総則（略）</p> | <p>1. 試験自動車</p> <p>車名・型式（類別） <u>車台番号</u></p> <p>制動装置形式 <u>制動力制御装置 形式</u></p> <p>制動力制御装置形式 <u>倍率</u></p> <p>圧力調整器の上限圧力 MPa <u>原動機最高回転数</u></p> <p>車両総重量 諸元値 (W) kg <u>軸重 諸元値 (前軸) kg</u> <u>(後軸) kg</u></p> <p style="padding-left: 40px;">実測値 kg <u>実測値 (前軸) kg</u> <u>(後軸) kg</u></p> <p>車両重量 諸元値 (W₁) kg <u>回転部分相当重量 (W_f) kg</u></p> <p>タイヤサイズ 前輪 <u>タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa</u> 後輪 <u>後輪 kPa</u></p> <p>2. 試験条件（略）</p> <p>3. 試験機器（略）</p> <p>4. 試験成績 （略） 参考計算式</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \cdot G}$ <p>G は重力加速度 (10m/s²) とする。 W_f が不明の場合は次式による。 = 0.07W₁……<u>普通トラック</u> = 0.05W₁……乗用車、小型トラック及びバス</p> <p>備考</p> <hr/> <p>TRIAS 12-006-01</p> <p style="text-align: center;">ブレーキ警報時制動能力試験</p> <p>1. 総則（略）</p> |

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------|--------|-----------|--------------|-----------|-----------|----------|------------------|----------------|--|---------|--------|-------------|--|---------|-------------------------------|--|-----------|------------------|--|-----------|------|--------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|------------------|----------------|--|---------|--------|-------------|--|---------|-------------------------------|--|-----------|------------------|
| <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 (略)</p> <p><u>2.2 試験自動車は積車状態とする。ただし、特別に制動力の判定の上限を高める必要がある場合には、臨時に余分のバラストを使用することができる。</u></p> <p><u>2.3 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</u></p> <p><u>2.4 制動装置に空気、真空又はその他の動力源を使用している場合は、これらを正規の状態とする。</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p>3.1～3.3 (略)</p> <p><u>3.4 機能確認試験の方法</u> <u>3.2の状態において圧力を徐々に低下させ警報装置の作動を確認する。また、そのときの圧力を記録する。</u></p> <p>4. 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。</p> <p>4.1～4.2 (略)</p> <p><u>4.3 制動装置の動力源の圧力を記入する場合にあっては以下のとおりとする。</u> <u>(1) 空気圧の場合には、単位はキロパスカル(kPa)とし、小数第1位まで記入し次位を切り捨てるものとする。</u> <u>(2) 真空圧の場合には、単位はキロパスカル(kPa)とし、整数位まで記入し小数点以下を切り捨てるものとする。</u></p> <p>付表 ブレーキ警報時制動能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> | <p>2. 試験条件</p> <p>2.1 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>2.2 試験自動車の制動装置は、正規に調整され、適切な慣らしを行った状態であり、かつ、異常な熱履歴、水濡れ等の影響を受けていない状態とする。</u></p> <p><u>2.3 制動装置に空気、真空又はその他の動力源を使用している場合は、これらを正規の状態とする。</u></p> <p>3. 試験方法</p> <p>3.1～3.3 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>4. 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。</p> <p>4.1～4.2 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>付表 ブレーキ警報時制動能力の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>1. 試験自動車</p> <table border="0"> <tr> <td>車名・型式(類別)</td> <td>車台番号</td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td>制動力制御装置形式</td> </tr> <tr> <td>低圧警報作動圧力 kPa</td> <td>最高速度 km/h</td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置 形式</td> <td>制動倍力装置倍率</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W) kg</td> <td>軸重 諸元値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>実測値 kg</td> <td>実測値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 (W_f) kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤサイズ 前輪</td> <td>タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa</td> </tr> </table> | 車名・型式(類別) | 車台番号 | 制動装置形式 | 制動力制御装置形式 | 低圧警報作動圧力 kPa | 最高速度 km/h | 制動倍力装置 形式 | 制動倍力装置倍率 | 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | | (後軸) kg | 実測値 kg | 実測値 (前軸) kg | | (後軸) kg | 回転部分相当重量 (W _f) kg | | タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa | <p>1. 試験自動車</p> <table border="0"> <tr> <td>車名・型式(類別)</td> <td>車台番号</td> </tr> <tr> <td>制動装置形式</td> <td>制動力制御装置形式</td> </tr> <tr> <td>低圧警報作動圧力</td> <td>最高速度 km/h</td> </tr> <tr> <td>制動倍力装置 形式</td> <td>制動倍力装置倍率</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W) kg</td> <td>軸重 諸元値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>実測値 kg</td> <td>実測値 (前軸) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後軸) kg</td> </tr> <tr> <td>回転部分相当重量 (W_f) kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>タイヤサイズ 前輪</td> <td>タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa</td> </tr> </table> | 車名・型式(類別) | 車台番号 | 制動装置形式 | 制動力制御装置形式 | 低圧警報作動圧力 | 最高速度 km/h | 制動倍力装置 形式 | 制動倍力装置倍率 | 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | | (後軸) kg | 実測値 kg | 実測値 (前軸) kg | | (後軸) kg | 回転部分相当重量 (W _f) kg | | タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa |
| 車名・型式(類別) | 車台番号 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 制動装置形式 | 制動力制御装置形式 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 低圧警報作動圧力 kPa | 最高速度 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 制動倍力装置 形式 | 制動倍力装置倍率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実測値 kg | 実測値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 回転部分相当重量 (W _f) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車名・型式(類別) | 車台番号 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 制動装置形式 | 制動力制御装置形式 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 低圧警報作動圧力 | 最高速度 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 制動倍力装置 形式 | 制動倍力装置倍率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実測値 kg | 実測値 (前軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (後軸) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 回転部分相当重量 (W _f) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| 後輪 kPa | 後輪 kPa |
| <p>2. (略)</p> <p>3. 試験成績 (略)</p> <p>参考計算式</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \cdot G}$ <p>Gは重力加速度 (9.8m/s²) とする。</p> <p>W_fが不明の場合は次式による。</p> <p>W_f=0.07W₁ <u>普通トラック、大型特殊自動車又は小型特殊自動車</u>の場合</p> <p>W_f=0.05W₁ <u>乗用車、小型トラック又はバス</u>の場合</p> <p>備考</p> | <p>2. (略)</p> <p>3. 試験成績 (略)</p> <p>参考計算式</p> $F = (F_1 - f_1) + (F_2 - f_2) + (F_3 - f_3) + (F_4 - f_4)$ $e = \frac{F}{(W + W_f) \cdot G}$ <p>Gは重力加速度 (10m/s²) とする。</p> <p>W_fが不明の場合は次式による。</p> <p>W_f=0.07W₁ <u>普通トラック</u>の場合</p> <p>W_f=0.05W₁ <u>乗用車、小型トラック又はバス</u>の場合</p> <p>備考</p> |
| <p><u>TRIAS 17(2)-J120-01</u></p> <p><u>サイバーセキュリティシステム試験</u></p> <p>【別紙参照】</p> | <p><u>(新設)</u></p> |
| <p><u>TRIAS 17(2)-J121-01</u></p> <p><u>プログラム等改変システム試験</u></p> <p>【別紙参照】</p> | <p><u>(新設)</u></p> |
| <p><u>TRIAS 18-R026-01</u></p> <p><u>外部突起試験</u> <u>(協定規則第 26 号)</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| 【別紙参照】 | |
| <p>TRIAS 18(2)-R058(1)-02</p> <p style="text-align: center;">突入防止装置試験 (協定規則第 58 号 (単品))</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表</p> <p>(略)</p> <p>1. 試験自動車～2. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の諸元 (略)</p> <p>3. 個別要件</p> <p>(1) ～ (6) (略)</p> <p>(7) 乗降リフトが取付けられている場合、装置個々の表面積は 420cm² 以上 (<u>クロスメンバーの断面高さが 120mm 未満</u>の場合は 350cm²) でなければならない。ただし、幅 2m 未満の車両の場合で上記の要件を満たさない場合、耐性基準を満たしていること。</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the <u>Pass</u> <u>Fail</u> individual elements must have an effective surface area of at least 420cm² (If <u>cross-members with a section height of</u> <u>less than 120 mm,</u> 350cm²) . However, in the case of vehicles having a width of less than 2m and where the above requirements cannot be met, the resistance criteria shall be met.</p> <p>以下略</p> <p>TRIAS 18(2)-R058(2)-03</p> <p style="text-align: center;">突入防止装置試験 (協定規則第 58 号 (車両))</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> | <p>TRIAS 18(2)-R058(1)-02</p> <p style="text-align: center;">突入防止装置試験 (協定規則第 58 号 (単品))</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>付表</p> <p>(略)</p> <p>1. 試験自動車～2. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の諸元 (略)</p> <p>3. 個別要件</p> <p>(1) ～ (6) (略)</p> <p>(7) 乗降リフトが取付けられている場合、装置個々の表面積は 420cm² 以上 (<u>GVW8t 以下</u>の場合は 350cm²) でなければならない。ただし、幅 2m 未満の車両の場合で上記の要件を満たさない場合、耐性基準を満たしていること。</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the <u>Pass</u> <u>Fail</u> individual elements must have an effective surface area of at least 420cm² (If <u>GVW8t or less,</u> 350cm²) . However, in the case of vehicles having a width of less than 2m and where the above requirements cannot be met, the resistance criteria shall be met.</p> <p>以下略</p> <p>TRIAS 18(2)-R058(2)-03</p> <p style="text-align: center;">突入防止装置試験 (協定規則第 58 号 (車両))</p> <p>1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略)</p> |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| 付表 1 (略) | 付表 1 (略) |
| 1. 試験自動車～2. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の諸元 (略) | 1. 試験自動車～2. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の諸元 (略) |
| 3. 個別要件 Particular requirement | 3. 個別要件 Particular requirement |
| (1) 装置の平面部の断面高さ (25.5.) Section height of flat surface of RUPD or RUP (25.5.) | (1) 装置の平面部の断面高さ (7.1.) Section height of flat surface of RUPD or RUP (7.1.) |
| I. カテゴリーM、N (GVW8t 以下)、O ₁ 、O ₂ 、G 及び昇降リフトを装備した車両の場合 In the case of category M, N (with a maximum mass not exceeding 8t), O ₁ , O ₂ , G and on vehicles fitted with a platform lift | I. カテゴリーM、N (GVW8t 以下)、O ₁ 、O ₂ 、G 及び昇降リフトを装備した車両の場合 In the case of category M, N (with a maximum mass not exceeding 8t), O ₁ , O ₂ , G and on vehicles fitted with a platform lift |
| mm ≥ 100mm | mm ≥ 100mm |
| 適 ・ 否 | 適 ・ 否 |
| Pass Fail | Pass Fail |
| II. 上記以外の車両の場合 In the case of vehicles other than the above | II. 上記以外の車両の場合 In the case of vehicles other than the above |
| mm ≥ 120mm | mm ≥ 120mm |
| (2) 装置端部表面の危険な突起の有無 (25.5.) Presence of sharp projection on the edge of RUPD or RUP surface (25.5.) | (2) 装置端部表面の危険な突起の有無 (7.1.) Presence of sharp projection on the edge of RUPD or RUP surface (7.1.) |
| 適 ・ 否 | 適 ・ 否 |
| Pass Fail | Pass Fail |
| (3) 位置を変えることができる場合、所定の位置に確実に取付けられる構造 (25.6.) In the case position can be changed, the structure shall be such that RUPD or RUP is firmly attached in its fixed position (25.6.) | (3) 位置を変えることができる場合、所定の位置に確実に取付けられる構造 (7.2.) In the case position can be changed, the structure shall be such that RUPD or RUP is firmly attached in its fixed position (7.2.) |
| 適 ・ 否 | 適 ・ 否 |
| Pass Fail | Pass Fail |
| (4) 位置を変えるための操作力は、400N を超えるものであってはならない。(25.6.) Operating force to change position shall not exceed 400N. (25.6.) | (4) 位置を変えるための操作力は、400N を超えるものであってはならない。(7.2.) Operating force to change position shall not exceed 400N. (7.2.) |
| 適 ・ 否 | 適 ・ 否 |
| Pass Fail | Pass Fail |
| (5) 位置を変えることができる場合、標準位置の情報をラベルで付与すること。 ラベルの最小寸法：60×120mm (25.6.) In the case position can be changed, give the standard position information with a label. Label minimum size : 60×120 mm (25.6.) | (5) 位置を変えることができる場合、標準位置の情報をラベルで付与すること。 ラベルの最小寸法：60×120mm (新設) In the case position can be changed, give the standard position information with a label. Label minimum size : 60×120 mm (新設) |
| 適 ・ 否 | 適 ・ 否 |
| Pass Fail | Pass Fail |

| 新 | 旧 |
|---|--|
| <p>(6) 乗降リフトが取付けられている場合、リフトの構成要素とクリアランスは2.5cmを超えてはならない。(25.9.1.)</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the clearance measured between the elements of the underrun device and the elements of the platform lift may amount to no more than 2.5cm. (25.9.1.)</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> | <p>(6) 乗降リフトが取付けられている場合、リフトの構成要素とクリアランスは2.5cmを超えてはならない。(7.4.1.)</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the clearance measured between the elements of the underrun device and the elements of the platform lift may amount to no more than 2.5cm. (7.4.1.)</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> |
| <p>(7) 乗降リフトが取付けられている場合、装置個々の表面積は420cm²以上(クロスメンバーの断面高さが120mm未満の場合は350cm²)でなければならない。ただし、幅2m未満の車両の場合で上記の要件を満たさない場合、耐性基準を満たしていること。(25.9.2.～4.)</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the individual elements must have an effective surface area of at least 420cm² (If <u>cross-members with a section height of less than 120 mm</u>, 350cm²). However, in the case of vehicles having a width of less than 2m and where the above requirements cannot be met, the resistance criteria shall be met. (25.9.2.～4.)</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> | <p>(7) 乗降リフトが取付けられている場合、装置個々の表面積は420cm²以上(GVW8t以下)の場合は350cm²)でなければならない。ただし、幅2m未満の車両の場合で上記の要件を満たさない場合、耐性基準を満たしていること。</p> <p>In the case of vehicles fitted with a platform lift, the individual elements must have an effective surface area of at least 420cm² (If <u>GVW8t or less</u>, 350cm²). However, in the case of vehicles having a width of less than 2m and where the above requirements cannot be met, the resistance criteria shall be met.</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> |
| <p>(8) (削除) 運転者の位置またはRUPDに隣接する車両の後部領域において容易に視認できる場所に、明瞭かつ恒久的にラベルを貼付すること。(16.7.、25.6.)</p> <p>(削除) The label shall be placed clearly and permanently at the driver's place or at the rear area of the vehicle next to the RUPD, at a location, which is easily visible. (16.7.、25.6.)</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> | <p>(8) 7.2項の規定に基づき、運転者の位置またはRUPDに隣接する車両の後部領域において容易に視認できる場所に、明瞭かつ恒久的にラベルを貼付すること。(16.7.)</p> <p><u>Given the provisions of paragraph 7.2.</u>, the label shall be placed clearly and permanently at the driver's place or at the rear area of the vehicle next to the RUPD, at a location, which is easily visible. (16.7.)</p> <p style="text-align: right;">適 ・ 否 Pass Fail</p> |
| <p>4. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の負荷試験(附則5) (略)</p> | <p>4. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の負荷試験(附則5) (略)</p> |
| <p>5. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の取付寸法</p> <p>(1) 負荷試験前 Before load test</p> <p>(a) 負荷位置の寸法(16.4、25.3) Dimension of load point (16.4, 25.3)</p> | <p>5. 突入防止装置又は突入を防止する構造・装置の取付寸法</p> <p>(1) 負荷試験前 Before load test</p> <p>(a) 負荷位置の寸法 Dimension of load point</p> |

| 新 | | | | | | | 旧 | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|---|---|---|---|--|--|--|------|
| 負荷位置 Load point | P ₁ 点(左側) P ₁ -L Point 1 (Left side) | P ₂ 点(左側) P ₂ -L Point 2 (Left side) | P ₃ 点(中央) P ₃ -C Point 3 (Center) | P ₂ 点(右側) P ₂ -R Point 2 (Right side) | P ₁ 点(右側) P ₁ -R Point 1 (Right side) | 判定 <u>Determination</u> | 負荷位置 Load point | P ₁ 点(左側) P ₁ -L Point 1 (Left side) | P ₂ 点(左側) P ₂ -L Point 2 (Left side) | P ₃ 点(中央) P ₃ -C Point 3 (Center) | P ₂ 点(右側) P ₂ -R Point 2 (Right side) | P ₁ 点(右側) P ₁ -R Point 1 (Right side) | (新設) |
| (A) 自動車後端から構造又は装置後面までの距離 ※3 Distance from rear edge of vehicle to rear surface of structure or RUPD or RUP (mm) ※3 | | | | | | $\leq 300\text{mm}$ ※4 $\leq 200\text{mm}$ ※5 適・否 <u>Pass Fail</u> | (A) 自動車後端から構造又は装置後面までの距離 ※3 Distance from rear edge of vehicle to rear surface of structure or RUPD or RUP (mm) ※3 | | | | | | (新設) |
| (B) 装置下縁地上高さ Height of the underside of RUPD above the ground (mm) | | | | | | | (B) 装置下縁地上高さ Height of the underside of RUPD above the ground (mm) | | | | | | |

※3 (略)

※4 GVW8t を超えるカテゴリ-N 及び乗降リフトを備えているかティッピングトレーラーとして設計されたカテゴリ-0₃、0₄

※4 Categories N with a maximum mass exceeding 8 t, and categories 0₃ and 0₄, equipped with a platform lift or being designed as a tipping trailer

※5 乗降リフトシステムを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリ-0₃、0₄

※5 Categories 0₃ and 0₄, without any platform lift system and not being designed as a tipping-trailer

※3 (略)

(新設)

| 新 | | | | | | | 旧 | | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|---------------------|--|---|---|--|--|--|---------------------|
| (b) 負荷位置以外の寸法 (16.1.-3.、25.1.-4.) Requirement of dimension except load point (16.1.-3.,25.1.-3.) | | | | | | | (b) 負荷位置以外の寸法 (16.1.-3.、25.1.-3.) Requirement of dimension except load point (16.1.-3.,25.1.-3.) | | | | | | |
| | | 測定値又は要件 Measured value or Requirement | | 判定 Determination | | | | | 測定値又は要件 Measured value or Requirement | | 判定 Determination | | |
| 装置下縁最大地上高さ (mm) Maximum height of the underside of RUPD (mm) | | | | $\leq 450\text{mm}$ ※6 $\leq 500\text{mm}$ ※7 適・否 Pass Fail | | | 装置下縁最大地上高さ (mm) Maximum height of the underside of RUPD (mm) | | | | $\leq 450\text{mm}$ ※4 $\leq 500\text{mm}$ ※5 適・否 Pass Fail | | |
| 突入防止装置の最外縁と後車軸の最外側との距離 (mm) Distance between the outermost edge of the RUPD and the outermost point of the rear wheel (mm) | | | | $\leq 100\text{mm}$ 適・否 Pass Fail | | | 突入防止装置の最外縁と後車軸の最外側との距離 (mm) Distance between the outermost edge of the RUPD and the outermost point of the rear wheel (mm) | | | | $\leq 100\text{mm}$ 適・否 Pass Fail | | |
| ※6 ハイドロニューマチック、液圧もしくは空気圧サスペンションまたは荷重に応じた自動レベリング装置を備える自動車およびトレーラー ※6 Vehicles and trailers with hydropneumatic, hydraulic or pneumatic suspension or a device for automatic leveling according to load ※7 上記に該当するもの以外の車両 ※7 Vehicles other than those in above いずれの場合(※6、※7)も、最大地上高が 550 mm で ISO 612:1978 によるディパーチャアングルが最大 8° であれば、本要件を満たすとみなすものとする。 In any case(※6、※7), a departure angle up to 8 deg. according to ISO 612:1978 with a maximum ground clearance of 550mm shall be deemed to satisfy the requirements. | | | | | | | ※4 ハイドロニューマチック、液圧もしくは空気圧サスペンションまたは荷重に応じた自動レベリング装置を備える自動車およびトレーラー ※4 Vehicles and trailers with hydropneumatic, hydraulic or pneumatic suspension or a device for automatic leveling according to load ※5 上記に該当するもの以外の車両 ※5 Vehicles other than those in above いずれの場合(※4、※5)も、最大地上高が 550 mm で ISO 612:1978 によるディパーチャアングルが最大 8° であれば、本要件を満たすとみなすものとする。 In any case(※4、※5), a departure angle up to 8 deg. according to ISO 612:1978 with a maximum ground clearance of 550mm shall be deemed to satisfy the requirements. | | | | | | |
| (c) カテゴリーM及びN(GVW8t以下)の装置下縁及び負荷点中心の地上高 ※8 (16.2.、25.2.) Ground height of the underside of RUPD and of load center point in category M and N(with a maximum mass not exceeding 8t) ※8 (16.2.、25.2.) | | | | | | | (c) カテゴリーM及びN(GVW8t以下)の装置下縁及び負荷点中心の地上高 ※6 (16.2.) Ground height of the underside of RUPD and of load center point in category M and N(with a maximum mass not exceeding 8t) ※6 (16.2.) | | | | | | |
| 負荷位置 Load point | P1点(左側) P1-L Point 1 (Left side) | P2点(左側) P2-L Point 2 (Left side) | P3点(中央) P3-C Point 3 (Center) | P2点(右側) P2-R Point 2 (Right side) | P1点(右側) P1-R Point 1 (Right side) | 判定 Determination | 負荷位置 Load point | P1点(左側) P1-L Point 1 (Left side) | P2点(左側) P2-L Point 2 (Left side) | P3点(中央) P3-C Point 3 (Center) | P2点(右側) P2-R Point 2 (Right side) | P1点(右側) P1-R Point 1 (Right side) | 判定 Determination |

| 新 | | | | | | | 旧 | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--------------------------|
| 装置下縁地上高さ Ground height of the underside of RUPD (mm) | | | | | | ≦ 適・否 550mm Pass Fail | 装置下縁地上高さ Ground height of the underside of RUPD (mm) | | | | | | ≦ 適・否 550mm Pass Fail |
| 負荷点中心の地上高 Ground height of load center point (B) + (c) (mm) | | | | | | ≦ 適・否 600mm Pass Fail | 負荷点中心の地上高 Ground height of load center point (B) + (c) (mm) | | | | | | ≦ 適・否 600mm Pass Fail |

※8 負荷試験を本試験車両を用いて試験方法 I. により実施した場合は除く。
 ※8 Excludes cases where load test is conducted according to test method I. using this test vehicle.

(d) P₁点から後軸の車輪の最外側までの水平距離 (附則 5 3.1.2.)
 Horizontal distance from P₁ to outermost point of type of rear axis (Annex5 3.1.2.)

| 測定箇所 Determination point | 左側 Left side | 右側 Right side | 判定 Determination |
|---|-----------------|------------------|--|
| (C)後軸の車輪の最外側から車両中心までの水平距離(mm) Horizontal distance from outermost point of wheel of rear axis (mm) | | | |
| P ₁ 点から後軸の車輪の最外側までの水平距離(mm) Horizontal distance from P ₁ to outermost point of type of rear axis (C) - (d) (mm) | | | 300 ± 25mm 適・否 (≧ Pass Fail 325mm)※9 |

※9 代替の荷重負荷点の場合
 ※9 In the case of a replacement force application points

※6 負荷試験を本試験車両を用いて試験方法 I. により実施した場合は除く。
 ※6 Excludes cases where load test is conducted according to test method I. using this test vehicle.

(d) P₁点から後軸の車輪の最外側までの水平距離 (附則 5 3.1.2.)
 Horizontal distance from P₁ to outermost point of type of rear axis (Annex5 3.1.2.)

| 測定箇所 Determination point | 左側 Left side | 右側 Right side | 判定 Determination |
|---|-----------------|------------------|--|
| (C)後軸の車輪の最外側から車両中心までの水平距離(mm) Horizontal distance from outermost point of wheel of rear axis (mm) | | | |
| P ₁ 点から後軸の車輪の最外側までの水平距離(mm) Horizontal distance from P ₁ to outermost point of type of rear axis (C) - (d) (mm) | | | 300 ± 25mm 適・否 (≧ Pass Fail 325mm)※7 |

※7 代替の荷重負荷点の場合
 ※7 In the case of a replacement force application points

| 新 | | | | | | | 旧 | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|--|--|--|--|
| <u>(削除)</u> | | | | | | | <u>(2) 試験中 (16.4.、25.3.)</u> | | | | | | |
| | | | | | | | 適 ・ 否 Pass Fail | | | | | | |
| | | | | | | | <u>上記 200mm は、テスト中にテスト荷重が加えられるすべての点において測定および記録される塑性変形と弾性変形の両方を含む最大の全変形量 (パート I の 7.3 項) を減殺したとき、300 mm に引き下げられる。</u> | | | | | | |
| | | | | | | | <u>Above 200 mm diminished by the largest total deformation including both plastic and elastic deformation (paragraph 7.3. of Part I) measured and recorded during the test at any of the points where the test forces are applied.</u> | | | | | | |
| <u>(2) 負荷試験中/負荷試験後 (16.4~5.、25.3.-7.)</u> | | | | | | | <u>(3) 試験後 (16.4~5.、25.3.-7.)</u> | | | | | | |
| <u>Durring/After load test (16.4~5.,25.3.-7.)</u> | | | | | | | <u>After test (16.4~5.,25.3.-7.)</u> | | | | | | |
| <u>(a) 水平変位 (16.4~5.、25.3.-7.)</u> | | | | | | | <u>(a) 水平変位 (16.4.、25.3.)</u> | | | | | | |
| <u>Horizontal displacement (16.4~5.,25.3.-7.)</u> | | | | | | | <u>Horizontal displacement (16.4.,25.3.)</u> | | | | | | |
| 負荷位置 Load point | P ₁ 点(左側) P ₁ -L Point 1 (Left side) | P ₂ 点(左側) P ₂ -L Point 2 (Left side) | P ₃ 点(中央) P ₃ -C Point 3 (Center) | P ₂ 点(右側) P ₂ -R Point 2 (Right side) | P ₁ 点(右側) P ₁ -R Point 1 (Right side) | 判定 Determination | 負荷位置 Load point | P ₁ 点(左側) P ₁ -L Point 1 (Left side) | P ₂ 点(左側) P ₂ -L Point 2 (Left side) | P ₃ 点(中央) P ₃ -C Point 3 (Center) | P ₂ 点(右側) P ₂ -R Point 2 (Right side) | P ₁ 点(右側) P ₁ -R Point 1 (Right side) | 判定 Determination |
| 水平変位 Horizontal displacement (A) + (a) (mm) | | | | | | ≦400mm ^{※10} 適 ・ 否 ≦300mm ^{※11} Pass Fail | 水平変位 Horizontal displacement (A) + (a) (mm) | | | | | | ≦400mm ^{※8} 適 ・ 否 ≦300mm ^{※9} Pass Fail |
| <u>※10 自動車後端から構造又は装置後面までの距離</u> | | | | | | | <u>※8 自動車後端から構造又は装置後面までの距離</u> | | | | | | |
| <u>※10 Distance from rear edge of vehicle to rear surface of structure or RUPD or RUP</u> | | | | | | | <u>※8 Distance from rear edge of vehicle to rear surface of structure or RUPD or RUP</u> | | | | | | |
| <u>(削除)</u> | | | | | | | <u>※9 GVW8 t を超えるカテゴリー-N の自動車後端から構造又は装置後面までの距離は 300mm (カテゴリー-0₃、0₄は 200mm) 以下でなければならない。</u> | | | | | | |
| | | | | | | | <u>※9 Distance of Category N exceeding GVW8t from rear edge of vehicle to rear surface of structure or RUPD or RUP shall not exceed 300mm (Category 0₃, 0₄ is 200mm) .</u> | | | | | | |
| <u>※11 乗降リフトシステムを備えておらず、かつティッピングトレーラーとして設計されていないカテゴリー-0₃、0₄</u> | | | | | | | <u>(新設)</u> | | | | | | |
| <u>※11 Categories 0₃ and 0₄, without any platform lift system and not being</u> | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <p><u>designed as a tipping-trailer</u></p> <p>(b) (略)</p> <p>TRIAS 30-J038-01</p> <p style="text-align: center;">近接排気騒音試験</p> <p>1. 総則 近接排気騒音試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「近接排気騒音の測定方法」の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. 試験自動車～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 (略)</p> | <p>(b) (略)</p> <p>TRIAS 30-J038-01</p> <p style="text-align: center;">近接排気騒音試験</p> <p>1. 総則 近接排気騒音試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「近接排気騒音の測定方法」の規定及び本規定によるものとする。 <u>ただし、大型特殊自動車等この規定によることが困難な自動車の試験については、この規定によらないことができる。</u></p> <p>2. 試験自動車～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 (略)</p> |
| <p>TRIAS 30-J039-01</p> <p style="text-align: center;">定常走行騒音試験</p> <p>1. 総則 定常走行騒音試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「定常走行騒音の測定方法」の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. 試験自動車～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 定常走行騒音の試験記録及び成績</p> | <p>TRIAS 30-J039-01</p> <p style="text-align: center;">定常走行騒音試験</p> <p>1. 総則 定常走行騒音試験の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「定常走行騒音の測定方法」の規定及び本規定によるものとする。 <u>ただし、大型特殊自動車等この規定によることが困難な自動車の試験については、この規定によらないことができる。</u></p> <p>2. 試験自動車～7. 試験記録及び成績 (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 定常走行騒音の試験記録及び成績</p> |

| 新 | | | | | | | | 旧 | | | | | | | | | |
|---|------------------|-------------|-------------|--------------|----------------|-----|---------|---|------|------------------|-------------|-------------|--------------|----------------|-----|---------|----|
| 試験期日 年 月 日 | | | | 試験場所 | | | | 試験期日 年 月 日 | | | | 試験場所 | | | | | |
| 試験担当者 | | | | | | | | 試験担当者 | | | | | | | | | |
| ◎試験自動車 | | | | | | | | ◎試験自動車 | | | | | | | | | |
| 車名・型式 (類別) | | | | 車両総重量 | | | | 車名・型式 (類別) | | | | 車両総重量 | | | | | |
| 車台番号 | | | | 諸元値 | | | | 車台番号 | | | | 諸元値 | | | | | |
| 原動機型式・最高出力 ・ kW{PS}/min ⁻¹ {rpm} | | | | 実測値 | | | | 原動機型式・最高出力 ・ kW{PS}/min ⁻¹ {rpm} | | | | 実測値 | | | | | |
| 変速機の種類 手動・半自動・自動・その他 | | | | 段 | | | | 変速機の種類 手動・半自動・自動・その他 | | | | 段 | | | | | |
| 減速比 | | | | | | | | 減速比 | | | | | | | | | |
| ◎試験条件 | | | | | | | | ◎試験条件 | | | | | | | | | |
| 天候 | | | | 風向 | | | | 天候 | | | | 風向 | | | | | |
| 風速 m/s | | | | | | | | 風速 m/s | | | | | | | | | |
| ◎試験機器 | | | | | | | | ◎試験機器 | | | | | | | | | |
| 騒音計 | | | | 自動記録装置 | | | | 騒音計 | | | | 自動記録装置 | | | | | |
| 車速測定装置 (光電管・第5輪・レーダー・レーザー・GPS) | | | | | | | | 車速測定装置 (光電管・第5輪・レーダー・レーザー) | | | | | | | | | |
| ◎試験成績 | | | | | | | | ◎試験成績 | | | | | | | | | |
| ○定常走行騒音試験 | | | | | | | | ○定常走行騒音試験 | | | | | | | | | |
| 測定回数 | 使用変速段又は使用レンジ・モード | 指定速度 (km/h) | 試験速度 (km/h) | 暗騒音の大きさ (dB) | 自動車騒音の大きさ (dB) | | 成績 (dB) | 備考 | 測定回数 | 使用変速段又は使用レンジ・モード | 指定速度 (km/h) | 試験速度 (km/h) | 暗騒音の大きさ (dB) | 自動車騒音の大きさ (dB) | | 成績 (dB) | 備考 |
| | | | | | 測定値 | 補正值 | | | | | | | | 測定値 | 補正值 | | |
| 1 | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | |
| 備考 | | | | | | | | 備考 | | | | | | | | | |
| TRIAS 43(7)-R138-02 <div style="text-align: center;"> 車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号) </div> 1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略) 別表 (略) 付表 1. 試験自動車及び試験条件～3. 備考 (略) | | | | | | | | TRIAS 43(7)-R138-02 <div style="text-align: center;"> 車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号) </div> 1. 総則～3. 試験記録及び成績 (略) 別表 (略) 付表 1. 試験自動車及び試験条件～3. 備考 (略) | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| <p>4. 試験成績 (Test results) 仕様確認 (協定規則第 138 号 6 章) Check for the specifications of this Regulation (From paragraph "6. Specification" of this regulation)</p> | <p>4. 試験成績 (Test results) 仕様確認 (協定規則第 138 号 6 章) Check for the specifications of this Regulation (From paragraph "6. Specification" of this regulation)</p> |
| <p>6.1. (略)</p> <p>6.2. 音響特性 Acoustics characteristics 認可用に提出された車両から発する音は、本規則の附則 3 に規定された方法を用いて測定するものとする。 <u>本規則の仕様は、0km/h 超かつ 20km/h 以下の速度範囲に適用する。AVAS の作動は、仕様範囲外の車速において許容される。AVAS は、規定の作動範囲内または範囲外で内燃エンジンの作動と関係なく作動可能である。</u> The sound emitted by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the methods described in Annex 3 to this Regulation. <u>The specifications of this Regulation are applicable for the speed range of greater than 0 km/h up to and inclusive 20 km/h. Operation of an AVAS is permitted at vehicle speeds outside the specification range. AVAS may be operational independent of the operation of an internal combustion engine inside or outside of the specified operation range.</u> AVAS を装備していない車両が下記の表 2 に規定されたオーバーオールレベルを 3 dB(A) 以上超える場合には、1/3 オクターブバンドおよび周波数変化率の規定は適用しない。 If the vehicle that is not equipped with an AVAS fulfils the overall levels as specified in Table 2 below with a margin of +3 dB(A), the specification for one-third octave bands and the frequency shift do not apply.</p> | <p>6.1. (略)</p> <p>6.2. 音響特性 Acoustics characteristics 認可用に提出された車両から発する音は、本規則の附則 3 に規定された方法を用いて測定するものとする。 <u>運転の速度範囲は、0km/h 超から 20km/h 以下の範囲である。</u> The sound emitted by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the methods described in Annex 3 to this Regulation. <u>The speed range for operation is the range of greater than 0 km/h up to and inclusive 20 km/h.</u> AVAS を装備していない車両が下記の表 2 に規定されたオーバーオールレベルを 3 dB(A) 以上超える場合には、1/3 オクターブバンドおよび周波数変化率の規定は適用しない。 If the vehicle that is not equipped with an AVAS fulfils the overall levels as specified in Table 2 below with a margin of +3 dB(A), the specification for one-third octave bands and the frequency shift do not apply.</p> |
| <p>6.2.1. ~ 6.2.5. (略)</p> | <p>6.2.1. ~ 6.2.5. (略)</p> |
| <p>6.2.6. <u>AVAS の音のレベルの変動</u> <u>AVAS Sound Level Variation</u> <u>AVAS が取り付けられている場合、AVAS は、制御ユニットによる管理に基づき自動で、または運転者による選択に基づき手動で、複数の異なる音のレベルで作動してもよい。選択された各音のレベルは、6.2.1 項から 6.2.3 項ならびに 6.2.8 項および 6.2.9 項に規定された仕様に適合するものとする。</u> <u>If fitted, an AVAS may operate at different sound levels either automatically managed by the control unit or</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | | 旧 | |
|---|-----------------------------------|--|-------------------------|
| <u>manually selected by the driver, each selected sound level shall be in compliance with the specifications outlined in paragraphs 6.2.1. to 6.2.3. and paragraphs 6.2.8. and 6.2.9.</u> | | | |
| 6.2.7. (略) | | 6.2.6. (略) | |
| 6.2.8. (略) | | 6.2.7. (略) | |
| 6.2.9. (略) | | 6.2.8. (略) | |
| 附則3 自動車が発する音を測定するための方法及び計器 (Annex 3) Methods and instruments for measuring the sound made by motor vehicles | | 附則3 自動車が発する音を測定するための方法及び計器 (Annex 3) Methods and instruments for measuring the sound made by motor vehicles | |
| 定速試験 (Constant speed tests) 後退試験 (Reversing tests) | (略) | 定速試験 (Constant speed tests) 後退試験 (Reversing tests) | (略) |
| (略) | 補正後の値 (Corrected value) | (略) | 補正值 (Correction) |
| | 左 (Left) 右 (Right) | | 左 (Left) 右 (Right) |
| (略) | | (略) | |
| 周波数変化率に関する試験 (Test procedures for frequency shift) | (略) | 周波数変化率に関する試験 (Test procedures for frequency shift) | (略) |
| (略) | 平均値 (Average) *VAA'~VPP'-1m | (略) | 平均値 (Average) |
| (略) | | (略) | |
| (略) | | (略) | |
| 1. ~2.1.3. (略) | | 1. ~2.1.3. (略) | |
| 2.2. 気象条件 Meteorological conditions | Pass Fail | 2.2. 気象条件 Meteorological conditions <u>気象条件は、通常作動温度の範囲を定め、極端な環境条件による異常な読み値を防止するために規定される。</u> <u>測定中、気温、相対湿度および気圧の代表値を記録するものとする。</u> | Pass Fail |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| | <p><u>気象観測装置は、試験場の代表的なデータを提供するものとし、試験場領域に近接した場所で、測定用マイクロホンの高さを代表する高さに配置するものとする。</u></p> <p><u>測定は、雰囲気温度が5℃から40℃の範囲内にあるときに実施するものとする。</u></p> <p><u>雰囲気温度は、必要であれば、車両の音発生を低減することができるすべての重要な車両機能（例：アイドリングストップ、ハイブリッド推進、バッテリー推進、燃料電池スタックの作動）が自動車製作者等の仕様に従って有効になるように、より狭い温度範囲に制限してもよい。</u></p> <p><u>試験は、マイクロホンの高さにおける風速（突風を含む）が音量測定中に5 m/sを超えるときは実施しないものとする。</u></p> <p><u>Metrological conditions are specified to provide a range of normal operating temperatures and to prevent abnormal readings due to extreme environmental conditions.</u></p> <p><u>A value representative of temperature, relative humidity, and barometric pressure shall be recorded during the measurement interval.</u></p> <p><u>The meteorological instrumentation shall deliver data representative for the test site and shall be positioned adjacent to the test area at a height representative of the height of the measuring microphone.</u></p> <p><u>The measurements shall be made when the ambient airtemperature is within the range from 5 °C to 40 °C.</u></p> <p><u>The ambient temperature may of necessity be restricted to a narrower temperature range such that all key vehicle functionalities that can reduce vehicle noise emissions (e.g. start/stop, hybrid propulsion, battery propulsion, fuel-cell stack operation) are enabled according to manufacturer's specifications.</u></p> |
| <p><u>2.2.1. 屋外施設の場合</u> For outdoor facilities <u>計測条件は、通常作動温度の範囲を定めるため、ならびに極端な環境条件による異常な読み値を防止するために規定される。</u> <u>気象測器は、テスト場の代表的なデータを提供するものとし、テストエリアに近接した場所で、測定用マイクロホンの高さを代表する高さに配置するものとする。</u> <u>測定中、温度、風速、相対湿度および気圧の代表値を記録するものとする。</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|--|--------------------|
| <p><u>測定は、周囲空気温度が5℃から40℃の範囲内にある時に実施するものとする。</u></p> <p><u>周囲温度は、必要であれば、車両の騒音発生を低減することができるすべての重要な車両機能（例：アイドリングストップ、ハイブリッド推進、バッテリー推進、燃料電池スタックの作動）がメーカーの仕様に従って有効になるように、より狭い温度範囲に制限してもよい。</u></p> <p><u>測定中にマイクロホンの高さでの風速（突風を含む）が5 m/sを超える場合にはテストを実施しないものとする。</u></p> <p><u>Meteorological conditions are specified to provide a range of normal operating temperatures and to prevent abnormal readings due to extreme environmental conditions.</u></p> <p><u>The meteorological instrumentation shall deliver data representative for the test site and shall be positioned adjacent to the test area at a height representative of the height of the measuring microphone.</u></p> <p><u>A value representative of temperature, wind speed, relative humidity, and barometric pressure shall be recorded during the measurement interval.</u></p> <p><u>The measurements shall be made when the ambient air temperature is within the range from 5 °C to 40 °C.</u></p> <p><u>The ambient temperature may of necessity be restricted to a narrower temperature range such that all key vehicle functionalities that can reduce vehicle noise emissions (e.g. start/stop, hybrid propulsion, battery propulsion, fuel-cell stack operation) are enabled according to manufacturer's specifications.</u></p> <p><u>The tests shall not be carried out if the wind speed, including gusts, at microphone height exceeds 5 m/s, during the measurement interval.</u></p> | |
| <p><u>2.2.2. 屋内施設の場合</u></p> <p><u>For indoor facilities</u></p> <p><u>計測条件は、通常作動温度の範囲を定めるため、ならびに極端な環境条件による異常な読み値を防止するために規定される。</u></p> <p><u>気象測器は、テスト場の代表的なデータを提供するものとし、測定中、温度、相対湿度および気圧の値を記録するものとする。</u></p> | <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|--|---|
| <p><u>測定は、周囲空気温度が5℃から40℃の範囲内にある時に実施するものとする。</u></p> <p><u>周囲温度は、必要であれば、車両の騒音発生を低減することができるすべての重要な車両機能（例：アイドリングストップ、ハイブリッド推進、バッテリー推進、燃料電池スタックの作動）がメーカーの仕様に従って有効になるように、より狭い温度範囲に制限してもよい。</u></p> <p><u>Meteorological conditions are specified to provide a range of normal operating temperatures and to prevent abnormal readings due to extreme environmental conditions.</u></p> <p><u>The meteorological instrumentation shall deliver data representative for the test site and values of temperature, relative humidity, and barometric pressure shall be recorded during the measurement interval.</u></p> <p><u>The measurements shall be made when the ambient air temperature is within the range from 5 °C to 40 °C.</u></p> <p><u>The ambient temperature may of necessity be restricted to a narrower temperature range such that all key vehicle functionalities that can reduce vehicle noise emissions (e.g. start/stop, hybrid propulsion, battery propulsion, fuel-cell stack operation) are enabled according to manufacturer's specifications.</u></p> | |
| 2. (略) | 2. (略) |
| 3.～4. (略) | 3.～4. (略) |
| <p>TRIAS 43(8)-R144-01</p> <p>事故自動緊急通報装置試験 (協定規則第144号)</p> <p>【別紙参照】</p> <p><u>TRIAS 48-J122-01</u></p> <p><u>高速道路等における低速自動運行装置試験</u></p> | <p>TRIAS 43(8)-R144-01</p> <p>事故自動緊急通報装置試験 (協定規則第144号)</p> <p>【別紙参照】</p> <p><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">【別紙参照】</p> <p><u>TRIAS 48-J123-01</u></p> <p style="text-align: center;">作動状態記録装置試験</p> <p style="text-align: center;">【別紙参照】</p> | |
| <p>TRIAS 99-002-01</p> <p style="text-align: center;">最高速度試験</p> <p>1. 総則（略）</p> <p>2. <u>試験自動車</u> <u>試験自動車は、次による。</u> (1) <u>試験自動車の重量は、車両総重量であること。ただし、連結された自動車にあっては、牽引自動車と被牽引自動車の重量の和がそれぞれの車両総重量の和（牽引自動車の種類がセミトレーラを牽引するものである場合は、牽引自動車の車両総重量から第5輪荷重を減じた重量と被牽引自動車の車両総重量の和）であればよい。この場合、重量又は重量の和の許容範囲は、その±2%（車両総重量が1000kg未満の試験自動車の場合は±20kg）以内とする。</u> (2) <u>乗車装置又は物品積載装置は、可能な限り、均等に人員が乗車し、又は物品等を積載した状態であること。この場合、人員の乗車は、それに相当する重量の物品等を積載することにより代えることができる。</u> (3) <u>試験自動車の走行装置、原動機等は、自動車製作者が定める状態に調整され、適切な慣らしを行った状態とする。</u> (4) <u>タイヤの空気圧は、諸元表に記載された空気圧であること。</u> <u>なお、測定は、試験自動車が走行前（冷間時）に水平面で静止している状態で行うこと。</u> (5) <u>駆動軸が選択できる自動車にあっては、走行に使用する駆動軸を選択すること。</u></p> <p>3. <u>試験場所</u> (1) <u>試験路は、乾燥した直線平坦舗装路とする。</u> (2) <u>試験は、風速が5m/s以下のときに行うものとする。</u></p> | <p style="text-align: center;"><u>(新設)</u></p> <p>TRIAS 99-002-01</p> <p style="text-align: center;">最高速度試験</p> <p>1. 総則（略）</p> <p>2. <u>試験条件</u> <u>試験自動車は積車状態とする。試験路は平坦かつ水平な直線乾燥舗装路とし、測定は風速が5m/s以下のときに原則として往復実施してその平均値をとる。</u></p> <p style="text-align: center;"><u>(新設)</u></p> |

| 新 | 旧 |
|--|--|
| <p><u>4. 試験方法</u></p> <p><u>4.1 試験路には、長さは適当な距離を有する舗装路を選び、200mを測定区間とし、測定区間の両端を助走区間とする。測定区間には100mごとに標点を設けることとする。</u> <u>なお、大型特殊自動車等の最高速度が20km/h未満の自動車の場合は、測定区間を20m、標点を10mごとに設けることができる。(図1参照)</u> <u>また、電子式速度測定器による場合は測定区間を1～3mとして測定してもよい。(図2参照)</u></p> <p><u>4.2 速度測定装置</u> <u>車速測定装置を用いる場合、4.2.1又は4.2.2の要件に適合したものを使用する。</u></p> <p><u>4.2.1 光電管方式の速度測定装置</u></p> <p><u>4.2.1.1 性能</u> <u>装置は、試験自動車の前端が図に示す速度測定区間を通過する時間を、1ms以下の単位で測定できること。なお、通過時間から換算した速度を表示する場合は、通過時間を表示することを要しない。</u></p> <p><u>4.2.1.2 光電管の設置</u> <u>光電管は、図2に示すP1及びP2の位置に設置すること。</u></p> <p><u>4.2.1.3 遮光板</u> <u>遮光板は、試験自動車の前部の適当な位置に取り付けること。ただし、遮光板を取り付けなくても、試験自動車の速度を正確に測定できる場合は、この限りでない。</u></p> <p><u>4.2.2 第5輪方式、レーダー方式、GPS方式等の速度測定装置</u></p> <p><u>4.2.2.1 性能</u> <u>装置は、車速測定位置を通過する際における速度を光電管方式と同等の精度で測定できる性能を有するものとする。</u></p> <p><u>4.2.2.2 取付け又は設置</u> <u>装置は、当該装置の測定方法に応じ、測定区間の速度が正確に測れるように試験自動車に取り付け又は試験路に設置すること。</u></p> <p><u>4.3 助走区間において試験自動車を加速走行し、測定区間に達するまでに最高速度を保持させることとする。</u> <u>なお、アクセル開度が全開であることを確認できる措置を施すこと。</u></p> <p><u>4.4 測定区間における第1及び第2標点間ならびに第1及び第3標点間を通過するのに要する時間(ただし、測定区間を1～3mとした場合はその区間を通過するのに要する時間(以下、区間時間という。))を測定する。ただし、GPS方式等の速度測定装置で速度が直接測定できるものは時間の測定を省略することができる。</u></p> <p><u>4.5 試験回数としては、それぞれの標点毎に少なくとも往復で2回実施とし、その平均値を算出する。</u></p> | <p><u>3. 試験方法</u></p> <p><u>3.1 試験路には、長さは適当な距離を有する舗装路を選び、200mを測定区間とし、測定区間の両端を助走区間とする。測定区間には100mごとに標点を設けることとする。</u></p> <p><u>なお、電子式速度測定器による場合は測定区間を1～3mとして測定してもよい。</u></p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>3.2 助走区間において試験自動車を加速走行し、測定区間に達するまでに最高速度を保持させることとする。</u></p> <p><u>3.3 測定区間における第1及び第2標点間ならびに第1及び第3標点間を走行するのに要する時間(ただし測定区間を1～3mとした場合はその区間を通過するのに要する時間)を測定し、最高速度を求める。</u></p> |
| <p><u>5. 試験記録及び成績</u> <u>試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。</u></p> | <p><u>4. 試験記録及び成績</u> <u>試験記録及び成績は、付表の様式に記入する。</u></p> |

- 新**
- 5.1 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。
 - 5.2 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。
 - 5.3 測定単位は秒とし、原則として小数第2位まで測定する。ただし測定区間を1～3mとした場合は小数第3位まで測定する。
 - 5.4 速度は小数第2位以下を切り捨て、小数第1位まで算出する。平均値は小数第1位を四捨五入し、整数位まで算出する。
 - 5.5 最高速度として小数第1位までの算出を要する場合は、上記5.3、5.4の精度を1位上げて算出する。
 - 5.6 最高速度は第1及び第2標点間と第1及び第3標点間の速度の平均値の大きいものを記入する。
 - 5.7 最高速度域における動力伝達装置、操縦安定性の状況等についての異常の有無を観察しておく。

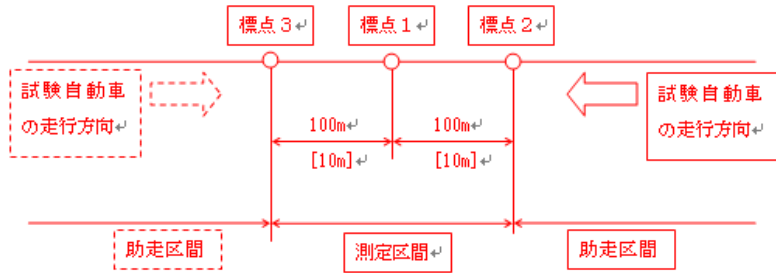


図1

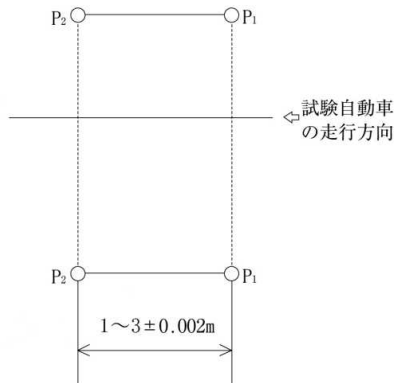


図2

- 旧**
- 4.1 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。
 - 4.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。
 - 4.3 測定単位は秒とし、原則として小数第2位まで測定する。ただし測定区間を1～3mとした場合は小数第4位まで測定する。
 - 4.4 速度は小数第1位まで算出する。
 - 4.5 平均値は小数以下を四捨五入する。
(新設)
 - 4.6 最高速度は第1及び第2標点間と第1及び第3標点間のそれぞれの速度の平均値の大きい方を記入する。
 - 4.7 最高速度域における動力伝達装置、操縦安定性の状況等についての異常の有無を観察しておく。

(新設)

| 新 | 旧 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|------|------------------|----------------|-------------|---------|--|-------------|--|---------|-----------|------------------|----|--------|-----|--|-----|--|--------|--|-----|------------|------|-----|-----|-----------|-----------|-------------|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|--|--|--|--|--|--|---|-----|-------|-----|--------|--------|-----|------|------------|--|-------|------|-----|-----|-----------|-----------|-------------|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|--|--|--|--|--|--|
| <p style="text-align: center;">P1-P2 : 光電管方式の場合の速度測定区間 P1、P2 : 光電管方式の場合の光電管設置位置</p> <p>付表 最高速度の試験記録及び成績</p> <p>試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者</p> <p>◎試験自動車</p> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%;">車名・型式 (類別)</td> <td style="width:50%;">車台番号</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 諸元値 (W) kg</td> <td>軸重 諸元値 (前輪) kg</td> </tr> <tr> <td>実測値 kg</td> <td>(後輪) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実測値 (前輪) kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(後輪) kg</td> </tr> <tr> <td>タイヤサイズ 前輪</td> <td>タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa</td> </tr> <tr> <td>後輪</td> <td>後輪 kPa</td> </tr> <tr> <td>変速比</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減速比</td> <td></td> </tr> <tr> <td>助走距離 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>天 候</td> <td>風 向 風速 m/s</td> </tr> </table> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>試験回数</th> <th>走行向</th> <th>標 点</th> <th>測定距離 m</th> <th>区間時間 s</th> <th>速 度 km/h</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr> <td>平均</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">最高速度 km/h</p> | 車名・型式 (類別) | 車台番号 | 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前輪) kg | 実測値 kg | (後輪) kg | | 実測値 (前輪) kg | | (後輪) kg | タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa | 後輪 | 後輪 kPa | 変速比 | | 減速比 | | 助走距離 m | | 天 候 | 風 向 風速 m/s | 試験回数 | 走行向 | 標 点 | 測定距離 m | 区間時間 s | 速 度 km/h | 備 考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 平均 | | | | | | | <p>付表 最高速度の試験記録及び成績</p> <p>車名・型式 (類別) 試験期日 年 月 日 試験時車両総重量 kg 試験場所</p> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%;">変速比</td> <td style="width:50%;">路面の状況</td> </tr> <tr> <td>減速比</td> <td>助走距離 m</td> </tr> <tr> <td>タイヤの呼び</td> <td>天 候</td> </tr> <tr> <td>使用燃料</td> <td>風 向 風速 m/s</td> </tr> <tr> <td></td> <td>試験担当者</td> </tr> </table> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>試験回数</th> <th>走行向</th> <th>標 点</th> <th>測定距離 m</th> <th>所要時間 s</th> <th>速 度 km/h</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr> <td>平均</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">最高速度 km/h</p> | 変速比 | 路面の状況 | 減速比 | 助走距離 m | タイヤの呼び | 天 候 | 使用燃料 | 風 向 風速 m/s | | 試験担当者 | 試験回数 | 走行向 | 標 点 | 測定距離 m | 所要時間 s | 速 度 km/h | 備 考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 平均 | | | | | | |
| 車名・型式 (類別) | 車台番号 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 諸元値 (W) kg | 軸重 諸元値 (前輪) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実測値 kg | (後輪) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 実測値 (前輪) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (後輪) kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タイヤサイズ 前輪 | タイヤ空気圧諸元値 前輪 kPa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 後輪 | 後輪 kPa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 変速比 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速比 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 助走距離 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 天 候 | 風 向 風速 m/s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 試験回数 | 走行向 | 標 点 | 測定距離 m | 区間時間 s | 速 度 km/h | 備 考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 変速比 | 路面の状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 減速比 | 助走距離 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タイヤの呼び | 天 候 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 使用燃料 | 風 向 風速 m/s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 試験担当者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 試験回数 | 走行向 | 標 点 | 測定距離 m | 所要時間 s | 速 度 km/h | 備 考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 新 | 旧 |
|---|---|
| <p data-bbox="282 188 1025 217"><u>観察結果</u></p> <p data-bbox="163 248 1097 277">備考</p> <hr/> <hr/> <p data-bbox="163 408 344 437"><u>TRIAS 99-023-01</u></p> <p data-bbox="398 469 882 497"><u>サイバーセキュリティ業務管理システム試験</u></p> <p data-bbox="577 561 703 590">【別紙参照】</p> | <p data-bbox="1261 188 2004 217"><u>観察結果</u></p> <p data-bbox="1140 248 2074 277">備考</p> <hr/> <hr/> <p data-bbox="1579 469 1659 497"><u>(新設)</u></p> |
| <p data-bbox="163 692 237 721">以下略</p> | <p data-bbox="1140 692 1214 721">以下略</p> |

附則（令和2年4月2日規程第1号）

この規程は、令和2年4月2日から施行する。