

| | |
|-----------|---------------------------|
| 協定規則第13号 | 協定規則第13号第12改訂版補足改訂版 |
| 協定規則第13H号 | 協定規則第13H号改訂版補足第 4 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第48号 | 協定規則第48号第 8 改訂版補足改訂版 |
| 協定規則第51号 | 協定規則第51号第 3 改訂版補足第 7 改訂版 |
| 協定規則第53号 | 協定規則第53号第 3 改訂版補足第 3 改訂版 |
| 協定規則第54号 | 協定規則第54号補足第25改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第79号 | 協定規則第79号第 4 改訂版補足第 3 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第85号 | 協定規則第85号補足第11改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第95号 | 協定規則第95号第 5 改訂版補足第 2 改訂版 |
| 協定規則第98号 | 協定規則第98号第 2 改訂版補足第 2 改訂版 |
| 協定規則第100号 | 協定規則第100号第 3 改訂版補足第 2 改訂版 |
| 協定規則第110号 | 協定規則第110号第 5 改訂版 |
| 協定規則第112号 | 協定規則第112号第 2 改訂版補足改訂版 |
| 協定規則第117号 | 協定規則第117号第 3 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第127号 | 協定規則第127号第 3 改訂版 |
| 協定規則第129号 | 協定規則第129号第 3 改訂版補足第 7 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第131号 | 協定規則第131号第 2 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第135号 | 協定規則第135号第 2 改訂版 |
| 協定規則第136号 | 協定規則第136号改訂版 |
| 協定規則第137号 | 協定規則第137号第 2 改訂版補足第 3 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第141号 | 協定規則第141号改訂版補足第 2 改訂版 |
| (略) | (略) |

| | |
|-----------|---------------------------|
| 協定規則第13号 | 協定規則第13号第12改訂版 |
| 協定規則第13H号 | 協定規則第13H号改訂版補足第 3 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第48号 | 協定規則第48号第 8 改訂版 |
| 協定規則第51号 | 協定規則第51号第 3 改訂版補足第 6 改訂版 |
| 協定規則第53号 | 協定規則第53号第 3 改訂版補足第 2 改訂版 |
| 協定規則第54号 | 協定規則第54号補足第24改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第79号 | 協定規則第79号第 4 改訂版補足第 2 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第85号 | 協定規則第85号補足第10改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第95号 | 協定規則第95号第 5 改訂版補足第 2 改訂版 |
| 協定規則第100号 | 協定規則第100号第 3 改訂版補足改訂版 |
| 協定規則第110号 | 協定規則第110号第 5 改訂版 |
| 協定規則第117号 | 協定規則第117号第 2 改訂版補足第14改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第127号 | 協定規則第127号第 2 改訂版 |
| 協定規則第129号 | 協定規則第129号第 3 改訂版補足第 6 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第131号 | 協定規則第131号改訂版補足第 2 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第135号 | 協定規則第135号改訂版補足第 3 改訂版 |
| 協定規則第136号 | 協定規則第136号初版 |
| 協定規則第137号 | 協定規則第137号第 2 改訂版補足第 2 改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第141号 | 協定規則第141号改訂版補足改訂版 |
| (略) | (略) |

| | |
|-----------|------------------|
| 協定規則第145号 | 協定規則第145号補足第2改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第148号 | 協定規則第148号改訂版 |
| 協定規則第149号 | 協定規則第149号改訂版 |
| 協定規則第150号 | 協定規則第150号改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第157号 | 協定規則第157号改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第162号 | 協定規則第162号補足第3改訂版 |
| 協定規則第163号 | 協定規則第163号補足改訂版 |
| 協定規則第165号 | 協定規則第165号初版 |

(制動装置)

第15条 (略)

2～6 (略)

7 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員10人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が3.5tを超えるものには、高速道路等において運行しないもの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部に特殊な装備を有するものを除き、協定規則第131号の規則5.及び6.に適合する衝突被害軽減制動制御装置（前方障害物との衝突による被害を軽減するために制動装置を作動させる装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。ただし、液体の圧力により作動する主制動装置を備える車両総重量8t以下の自動車にあつては、次項に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えてもよい。

8・9 (略)

(電気装置)

第21条 (略)

2～5 (略)

6 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の規則6.4.に定める基準（原動機用蓄電池（作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V（実効値）を超え1,000V（実効値）以下のものに限る。第99条及び第177条において同じ。）を備えた自動車に限る。）及び次の各号に掲げる基準とする。

一～三 (略)

四 自動車（保安基準第18条第5項各号に掲げる自動車を除く。）については、協定規則第135号の規則5.6.に定める基準とする。

五 (略)

| | |
|-----------|------------------|
| 協定規則第145号 | 協定規則第145号補足改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第148号 | 協定規則第148号補足第4改訂版 |
| 協定規則第149号 | 協定規則第149号補足第5改訂版 |
| 協定規則第150号 | 協定規則第150号補足第4改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第157号 | 協定規則第157号補足第3改訂版 |
| (略) | (略) |
| 協定規則第162号 | 協定規則第162号補足第2改訂版 |
| 協定規則第163号 | 協定規則第163号補足改訂版 |

(制動装置)

第15条 (略)

2～6 (略)

7 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員10人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が3.5tを超えるものには、高速道路等において運行しないもの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部に特殊な装備を有するものを除き、協定規則第131号の規則5.及び6.に適合する衝突被害軽減制動制御装置（前方障害物との衝突による被害を軽減するために制動装置を作動させる装置をいう。以下同じ。）を備えなければならない。

8・9 (略)

(電気装置)

第21条 (略)

2～5 (略)

6 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の規則6.4.に定める基準（原動機用蓄電池（作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V（実効値）を超え1,000V（実効値）以下のものに限る。第99条及び第177条において同じ。）を備えた自動車に限る。）及び次の各号に掲げる基準とする。

一～三 (略)

(新設)

四 (略)

六 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）及び専ら貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量1.5 t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）については、協定規則第12号の規則5. 5. に定める基準とする。ただし、協定規則第94号の規則5. 2. 8. 又は協定規則第137号の規則5. 2. 8. に適合している場合には、協定規則第12号の規則5. 5. に適合するものとする。

七・八 (略)
(車枠及び車体)

第22条 (略)

2～10 (略)

11 車枠及び車体のポールとの側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第5項の告示で定める基準は、協定規則第135号の規則5. (5. 5. 及び5. 6. を除く。)に定める基準とする。

12～17 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第41条 (略)

一 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車に限る。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、型式指定自動車にあっては法第75条第4項の検査、一酸化炭素等発散防止装置指定自動車にあっては施行規則第63条の検査（以下「完成検査等」という。）の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E 05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

イ 排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあっては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であって既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、一酸化炭素については16.0、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.010を超えないものであること。

ロ 排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であって既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、 6.0×10^{11} を超えないものであること。

五 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）及び専ら貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量1.5 t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）については、協定規則第12号の規則5. 5. に定める基準とする。ただし、協定規則第94号の規則5. 2. 8. に適合している場合には、協定規則第12号の規則5. 5. に適合するものとする。

六・七 (略)
(車枠及び車体)

第22条 (略)

2～10 (略)

11 車枠及び車体のポールとの側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第5項の告示で定める基準は、協定規則第135号の規則5. (5. 5. を除く。)に定める基準とする。

12～17 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第41条 (略)

一 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車に限る。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、型式指定自動車にあっては法第75条第4項の検査、一酸化炭素等発散防止装置指定自動車にあっては施行規則第63条の検査（以下「完成検査等」という。）の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E 05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあっては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であって既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、一酸化炭素については16.0、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.010を超えないものであること。

(新設)

(新設)

二 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、新規検査又は予備検査（以下「新規検査等」という。）の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E 05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

イ 排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については21.3、非メタン炭化水素については0.31、窒素酸化物については0.9、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

ロ 排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値で除して得た値が、 13.0×10^{11} を超えないものであること。

三・四 （略）

五 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車に限る。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、完成検査等の際、排気管から大気中に排出される排出物（大気開放するブローパイ・ガスを含む。以下この号、第6号、第15号及び第16号並びに第119条第1項第3号及び第8号において同じ。）が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

二 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、新規検査又は予備検査（以下「新規検査等」という。）の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E 05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）を、同J E 05モード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については21.3、非メタン炭化水素については0.31、窒素酸化物については0.9、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

（新設）

（新設）

三・四 （略）

五 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車に限る。）のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、完成検査等の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物（大気開放するブローパイ・ガスを含む。以下この号、第六号、第十五号及び第十六号並びに第119条第1項第三号及び第八号において同じ。）に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排気物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量を kWh で表した値でそれぞれ除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を g で表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値を g に換算した値）の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、一酸化炭素については2.22、非メタン炭化水素については0.17、窒素酸化物については0.4、粒子状物質については0.010を超えないものであること。

イ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排気物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、一酸化炭素については2.22、非メタン炭化水素については0.17、窒素酸化物については0.4、粒子状物質については0.010を超えないものであること。

ロ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.14を乗じた値を加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値で除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排気物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値で除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事をkWhで表した値で除して得た値の、当該自動車及びそれと同一の型式の自動車であつて既に完成検査等を終了したすべてのものにおける平均値が、WHTCモード法及びハイブリッド用過渡試験サイクルについては 6.0×10^{11} 、WHTCモード法については 8.0×10^{11} をそれぞれ超えないものであること。

(新設)

(新設)

六 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）のうち、車両総重量3.5tを超えるものは、新規検査等の際、排気管から大気中に排出される排出物が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

イ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値又は

六 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）のうち、車両総重量3.5tを超えるものは、新規検査等の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）が、一酸化炭素については2.95、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

（新設）

同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については2.95、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

ロ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.14を乗じた値を加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値で除して得た値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値が、WHTCモード法及びハイブリッド用過渡試験サイクルについては 10.4×10^{11} 、WHTCモード法については 11.1×10^{11} を超えないものであること。

七～二十 (略)

2～6 (略)

(前照灯等)

第42条 (略)

2 走行用前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第32条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号及び第3号に掲げるものを除く。）に備える走行用前照灯にあつては、協定規則第149号の規則4.及び5.1.（種別Bに係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)及び4.5.2.5.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。また、自動車に補助的に備える走行用前照灯にあつては、協定規則第98号、協定規則第112号（種別A及びBに係るものに限る。）又は協定規則第149号の規則4.及び5.1.（種別A、B及びRAに係るものに限る。）に定める基準と

(新設)

七～二十 (略)

2～6 (略)

(前照灯等)

第42条 (略)

2 走行用前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第32条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号及び第3号に掲げるものを除く。）に備える走行用前照灯にあつては、協定規則第149号の規則4.及び5.1.（種別B及びDに係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.3.、4.5.1.4.及び4.5.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

する。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第98号の規則6.、協定規則第112号の規則6.及び協定規則第149号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第98号の規則9.3.、協定規則第112号の規則10.2及び協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第98号の規則5.8.（規則5.8.3.及び5.8.4.を除く。）に定める基準、協定規則第112号の規則5.3.1.（規則5.3.1.1.及び5.3.1.2.を除く。）並びに協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)及び4.5.2.5.に定める基準に定める基準は適用しないこととし、協定規則第98号の規則5.8.4.及び協定規則第112号の規則5.3.1.2.の規定にかかわらず、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 （略）

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える走行用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.及び5.1.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)及び4.5.2.5.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

3～5 （略）

6 すれ違い用前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第32条第5項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号及び第3号に掲げるものを除く。）に備えるすれ違い用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.及び5.2.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)、4.5.2.5.及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 （略）

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるすれ違い用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.、5.2.及び5.4.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.2.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の

二 （略）

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える走行用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.及び5.1.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.3.、4.5.1.4.、4.5.1.5.、4.5.1.6.及び4.5.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

3～5 （略）

6 すれ違い用前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第32条第5項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号及び第三号に掲げるものを除く。）に備えるすれ違い用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.及び5.2.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.3.、4.5.1.4.、4.5.1.5.、4.5.2.2.(b)及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 （略）

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備えるすれ違い用前照灯にあっては、協定規則第149号の規則4.、5.2.及び5.4.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.2.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第

規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)、4.5.2.5.及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

7 (略)

8 配光可変型前照灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第32条第8項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.3.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)、4.5.2.5.及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

9 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（二輪自動車を除く。）にあっては、別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合に適用する基準は、協定規則第48号の規則5.及び6.に定める基準とする。

二 二輪自動車にあっては、協定規則第53号の規則5.及び6.に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第53号の規則5.17.に定める基準は適用しないこととする。

10～13 (略)

(前部霧灯)

第43条 前部霧灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第33条第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.5.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.5.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)及び4.5.2.5.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2・3 (略)

(側方照射灯)

第44条 側方照射灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第33条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.6.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.6.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75

149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.3.、4.5.1.4.、4.5.1.5.、4.5.1.6.、4.5.2.2.(b)及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

7 (略)

8 配光可変型前照灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第32条第8項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.3.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.8.、4.5.2.2.(b)及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

9 配光可変型前照灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合に適用する基準は、協定規則第48号の規則5.及び6.に定める基準とする。

(新設)

(新設)

10～13 (略)

(前部霧灯)

第43条 前部霧灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第33条第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.5.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.5.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.2.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2・3 (略)

(側方照射灯)

第44条 側方照射灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第33条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.6.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第149号の規則5.6.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、

条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 149 号の規則 4. 5. 1.、4. 5. 2. 1.、4. 5. 2. 2. (b) 及び 4. 5. 2. 5. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(低速走行時側方照射灯)

第 44 条の 2 (略)

2 低速走行時側方照射灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第 33 条の 3 第 2 項の告示で定める基準は、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 10. に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 148 号の規則 5. 10. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 6. の規定に適合すればよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 148 号の規則 4. 7. 1.、4. 7. 2. 1. 及び 4. 7. 2. 2. (b) に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

3 (略)

(車幅灯)

第 45 条 車幅灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第 34 条第 2 項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号及び第 3 号に掲げるものを除く。)に備える車幅灯にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 1. (種別 A に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 5. 1. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 6. に定める基準に適合すればよいものとし、協定規則第 148 号の規則 5. 1. 7. の規定にかかわらず、灯光の色は白色又は橙色とう色でよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 7. 1.、4. 7. 2. 1. 及び 4. 7. 2. 2. (b) に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える車幅灯にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 1. (種別 A 及び MA に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 5. 1. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 6. に定める基準に適合すればよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 7. 1.、4. 7. 2. 1.、及び 4. 7. 2. 2. (b) に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 149 号の規則 4. 5. 1. 1.、4. 5. 1. 7.、4. 5. 2. 1. 及び 4. 5. 2. 2. (b) に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(低速走行時側方照射灯)

第 44 条の 2 (略)

2 低速走行時側方照射灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第 33 条の 3 第 2 項の告示で定める基準は、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 10. に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 148 号の規則 5. 10. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 3. 5. 1. 1. の規定に適合すればよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第 148 号の規則 4. 3. 1. 1.、4. 3. 1. 2.、4. 3. 1. 4. 及び 4. 3. 2. 4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

3 (略)

(車幅灯)

第 45 条 車幅灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第 34 条第 2 項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号及び第 3 号に掲げるものを除く。)に備える車幅灯にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 1. (種別 A に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 5. 1. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 3. 5. 1. 1. に定める基準に適合すればよいものとし、協定規則第 148 号の規則 5. 1. 4. の規定にかかわらず、灯光の色は白色又は橙色とう色でよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 3. 1. 1.、4. 3. 1. 2.、4. 3. 1. 4. 及び 4. 3. 2. 4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える車幅灯にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 及び 5. 1. (種別 A 及び MA に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 5. 1. の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第 148 号の規則 3. 5. 1. 1. に定める基準に適合すればよいものとし、法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第 148 号の規則 4. 3. 1. 1.、4. 3. 1. 2.、4. 3. 1. 4. 及び 4. 3. 2. 4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあっては J I S 規格 C 7709 に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

(前部上側端灯)

第46条 前部上側端灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第34条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える前部上側端灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.1.(種別AMに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(昼間走行灯)

第46条の2 昼間走行灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第34条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.4.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則5.4.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 (略)

二 二輪自動車にあつては、協定規則第53号の規則5.及び6.に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第53号の規則5.17.に定める基準は適用しないこととし、協定規則第53号の規則6.13.2.に定める基準にかかわらず、第124条の2第3項第1号の規定に適合すればよいものとする。

(側方灯及び側方反射器)

第48条 側方灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第35条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える側方灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.7.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.7.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.7.1.、

(前部上側端灯)

第46条 前部上側端灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第34条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える前部上側端灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.1.(種別AMに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.1.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(昼間走行灯)

第46条の2 昼間走行灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第34条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.4.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則5.4.に定める基準にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 (略)

二 二輪自動車にあつては、協定規則第53号の規則5.及び6.に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第53号の規則5.17.に定める基準は適用しないこととする。

(側方灯及び側方反射器)

第48条 側方灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第35条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える側方灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.7.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.7.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、

4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2～4 (略)

(番号灯)

第49条 番号灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第36条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、施行規則第11条第3項に適合すると認められた後面に備えられた字光式自動車登録番号標であって、その機能が正常であるものは、この基準に適合するものとする。

一 普通自動車であって、車両総重量が8 t以上のもの、最大積載量が5 t以上のもの又は乗車定員が30人以上のものに備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2 bに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 自動車(前号、次号及び第4号に掲げるもの並びに最高速度20km/h未満の軽自動車及び小型特殊自動車を除く。)に備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2 aに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

四 (略)

2 (略)

4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2～4 (略)

(番号灯)

第49条 番号灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第36条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、施行規則第11条第3項に適合すると認められた後面に備えられた字光式自動車登録番号標であって、その機能が正常であるものは、この基準に適合するものとする。

一 普通自動車であって、車両総重量が8 t以上のもの、最大積載量が5 t以上のもの又は乗車定員が30人以上のものに備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2 bに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 自動車(前号、次号及び第四号に掲げるもの並びに最高速度20km/h未満の軽自動車及び小型特殊自動車を除く。)に備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2 aに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える番号灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.11.(種別2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

四 (略)

2 (略)

(尾灯)

第50条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第37条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動車(次号及び第3号に掲げるものを除く。)に備える尾灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別R1及びR1に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。
- 二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える尾灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

(後部霧灯)

第51条 後部霧灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第37条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.9.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則5.9.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(駐車灯)

第52条 駐車灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第37条の3第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える駐車灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.3.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148

(尾灯)

第50条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第37条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動車(次号及び第3号に掲げるものを除く。)に備える尾灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別R1及びR2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。
- 二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える尾灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

(後部霧灯)

第51条 後部霧灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第37条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.9.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則5.9.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあつてはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあつてはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(駐車灯)

第52条 駐車灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第37条の3第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える駐車灯にあつては、協定規則第148号の規則4.及び5.3.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148

号の規則6. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1. 及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2・3 (略)

(後部上側端灯)

第53条 後部上側端灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第37条の4第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える後部上側端灯(次号に掲げるものを除く。)にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別RM1、RM2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1. 及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(大型後部反射器)

第55条 大型後部反射器の反射光の色、明るさ、反射部の形状等に関し保安基準第38条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第150号の規則4.1.1. から4.1.4. まで及び5.2. に定める基準とする。

2 (略)

(制動灯)

第56条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第39条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号及び第3号に掲げるものを除く。)に備える制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.(種別S1及びS2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1. 及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

号の規則3.5.1.1. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4. 及び4.3.2.4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2・3 (略)

(後部上側端灯)

第53条 後部上側端灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第37条の4第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号に掲げるものを除く。)に備える後部上側端灯(次号に掲げるものを除く。)にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.2.(種別RM1、RM2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4. 及び4.3.2.4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(大型後部反射器)

第55条 大型後部反射器の反射光の色、明るさ、反射部の形状等に関し保安基準第38条の2第2項の告示で定める基準は、協定規則第150号の規則4.1.1. から4.1.4. まで、5.6. 及び5.7. に定める基準とする。

2 (略)

(制動灯)

第56条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第39条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車(次号及び第3号に掲げるものを除く。)に備える制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.(種別S1及びS2に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1. に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4. 及び4.3.2.4. に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.（種別S 1、S 2及びMSに係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

(補助制動灯)

第57条 補助制動灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第39条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号に掲げるものを除く。）に備える補助制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.（種別S 3及びS 4に係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(後退灯)

第58条 後退灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第40条第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.8.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第148号の規則5.8.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(方向指示器)

第59条 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第41条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号から第4号までに掲げるものを除く。）に備える方向指示器にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.6.（種別1、1 a、1 b、2 a、2 b、5及び6に係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車に備える制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.（種別S 1、S 2及びMSに係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三 (略)

2 (略)

(補助制動灯)

第57条 補助制動灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第39条の2第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号に掲げるものを除く。）に備える補助制動灯にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.5.（種別S 3及びS 4に係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 (略)

2 (略)

(後退灯)

第58条 後退灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第40条第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4.及び5.8.に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては協定規則第148号の規則5.8.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJ I S規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

2 (略)

(方向指示器)

第59条 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第41条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動車（次号から第4号までに掲げるものを除く。）に備える方向指示器にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.6.（種別1、1 a、1 b、2 a、2 b、5及び6に係るものに限る。）に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定

規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車の前面及び後面に備える方向指示器にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.6.(種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及び12に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三・四 (略)

2・3 (略)

(その他の灯火等の制限)

第62条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火(色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。)を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯(別添52 別紙14に規定する条件により路面に描画される図柄、記号又はその両方(以下「運転支援プロジェクション」という)を表示する走行用ビームを発することのできる機能を有するものを含む。)

二の二～二十二 (略)

7～14 (略)

(車両後退通報装置)

第67条の6 車両後退通報装置の通報音発生装置の音色、音量等に関し、保安基準第43条の10第

2項の告示で定める基準は、協定規則第165号の規則6.に定める基準とする。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第165号の規則6.5.(6.5.6.を除く。)及び6.6.に適合するものであればよい。

2 車両後退通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第43条の10第3項の告示で定める基準は、協定規則第165号の規則14.(14.4.1.1.、14.5.1.1.及び14.6.を除く。)に定める基準とする。ただし、協定規則第165号の規則2.1.2.、2.1.3.及び2.1.4.に定める機能並びに規則2.3.に定める性能を有さないものはこの基準に適合しないものとする。

規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

二 二輪自動車及び側車付二輪自動車の前面及び後面に備える方向指示器にあっては、協定規則第148号の規則4.及び5.6.(種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及び12に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとする。

三・四 (略)

2・3 (略)

(その他の灯火等の制限)

第62条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火(色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。)を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯

二の二～二十二 (略)

7～14 (略)

(新設)

3 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合であって、前2項の規定に適合した車両後退通報装置に加えて音声信号を用いる車両後退通報装置を備える場合にあっては、当該車両後退通報装置は、前2項の規定にかかわらず、次の各号全てに適合するものであればよい。

- 一 音声信号の長さは2.5秒以内であり、かつ、音声信号の長さは、通報音と音声信号からなる1周期の半分以下であること。
- 二 音声信号は通報音の無音パート時に発すること。
- 三 音声信号の音の大きさは、自動車の後方1mの位置において77dB以上112dB以下であること。
- 四 音声信号によるメッセージ内容は自動車が後退することを歩行者等に注意喚起するものであること。
- 五 音声信号の音の大きさが第3号に規定する範囲内にないおそれがあるときは、音量計を用いて別添128「車両後退通報装置の通報音の測定方法」により測定するものとする。
- 六 車両後退通報装置は、自動車の最後部の車軸中心から自動車の最後端の間に取り付けられていること。

(後写鏡等)

第68条 (略)

2 自動車（ハンドルバー方式のかじ取装置を備える二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車であって車室（運転者が運転者席において自動車の外側線付近の交通状況を確認できるものを除く。以下この条において同じ。）を有しないものを除く。）に備える後写鏡の当該後写鏡による運転者の視野、乗車人員等の保護に係る性能等に関し、保安基準第44条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 次号に掲げる自動車以外の自動車に備える後写鏡にあっては、次に掲げる基準とする。
 - イ 協定規則第46号の規則15.2.4.に規定された視界を得るための後写鏡にあっては、協定規則第46号の規則6.1.及び6.3.に定める基準。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第46号の規則6.1.1.2.(a)、6.1.1.3.及び6.1.1.5.（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものにあっては規則6.1.1.3.及び6.1.1.5.）並びに6.3.1.1.（記号取付に係る部分に限る。）に定める基準は適用しないものとし、協定規則第46号の規則6.1.2.2.4.2.の規定中「1200mm」とあるのは「600mm」と、協定規則第46号の規則6.3.1.1.の規定中「2m以上」とあるのは「1.8m超」とそれぞれ読み替えるものとする。
 - ロ 協定規則第46号の規則15.2.4.に規定された視界を得るため以外の目的で車室外に備えられた後写鏡（取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8m以下のものに限る。）にあっては、次のいずれかの基準
 - (1) 協定規則第46号の規則15.2.4.2.又は15.2.4.3.に規定される後写鏡に取り付ける場合は、当該後写鏡のハウジングに完全に結合されたものであること。
 - (2) (1)以外の場合は、協定規則第46号の規則6.3.2.（試験条件は6.3.2.2.7.2.を適用するものとする。）及び6.3.3.（6.3.3.1.2.を除く。）、又は別添79「衝撃緩和式後写鏡の技術基準」に定める基準に適合するものであること。

二 カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びに最高速度20km/h未満の自動車に備える後写鏡にあっては、次に掲げる基準。ただし、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度20km/h未満の自動車に備えるものについては、ロ及びハの基準は適用しない。

イ～ハ (略)

(後写鏡等)

第68条 (略)

2 自動車（ハンドルバー方式のかじ取装置を備える二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車であって車室（運転者が運転者席において自動車の外側線付近の交通状況を確認できるものを除く。以下この条において同じ。）を有しないものを除く。）に備える後写鏡の当該後写鏡による運転者の視野、乗車人員等の保護に係る性能等に関し、保安基準第44条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 次号に掲げる自動車以外の自動車に備える後写鏡にあっては、協定規則第46号の規則6.1.及び6.3.（6.3.1.1.中記号取付に係る部分を除く。）に定める基準。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第46号の規則6.1.1.2.(a)、6.1.1.3.及び6.1.1.5.（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものにあっては規則6.1.1.3.及び6.1.1.5.）に定める基準は適用しないものとし、協定規則第46号の規則6.1.2.2.4.2.の規定中「1200mm」とあるのは「600mm」と、協定規則第46号の規則6.3.1.1.の規定中「2m以上」とあるのは「1.8m超」とそれぞれ読み替えるものとする。

二 カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びに最高速度20km/h未満の自動車に備える後写鏡にあっては、次の各号に掲げる基準。ただし、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度20km/h未満の自動車に備えるものについては、ロ及びハの基準は適用しない。

イ～ハ (略)

3 (略)

4 後方等確認装置及び後写鏡の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第44条第4項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 (略)

二 第2項の後写鏡(カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びに最高速度20km/h未満の自動車に備えるものを除く。)にあつては、協定規則第46号の規則15.に定める基準。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、次のとおりとする。

イ～ニ (略)

ホ 協定規則第46号の規則15.2.4.に規定された視界を得るため以外の目的で備えられた後写鏡にあつては、協定規則第46号の規則15.2.1.2.の規定にかかわらず、規則15.に定める基準は適用しないものとする。

三・四 (略)

5・6 (略)

(自動運行装置)

第72条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。この場合において、交通上のリスクの最小化を図るための制御(以下「リスク最小化制御」という。)の作動中にあつては、この規定は適用しない。

二 運転者又は自動運行装置の作動状態を監視する者(以下、本条及び第150条の2において「運転者等」という。)の意図した操作によってのみ自動運行装置が作動を開始するものであり、かつ、運転者等の意図した操作によって当該装置の作動を停止することができるものであること。

三 自動運行装置の作動中、施行規則第31条の2の2第4項の規定により付された条件(第5条又は第83条の規定を適用する場合にあつては、施行規則第31条の2の2第1項第3号の状況)以下「走行環境条件」という。)を満たさなくなる場合において、当該条件を満たさなくなる前に、車両を停止させることができるものであること。

四 自動運行装置の作動中であつても運転操作を行うことができる状態を常に維持する者(以下、本条及び第150条の2において「運転者」という。)を要する自動運行装置を備える自動車にあつては、前号の規定にかかわらず、自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもって、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第7号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、警報を発した後に走行環境条件を満たさなくなったときは、自動運行装置は、作動していないものとみなす。

3 (略)

4 後方等確認装置及び後写鏡の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第44条第4項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 (略)

二 第2項の後写鏡(カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びに最高速度20km/h未満の自動車に備えるものを除く。)にあつては、協定規則第46号の規則15.に定める基準。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあつては、次のとおりとする。

イ～ニ (略)

ホ 協定規則第46号の規則15.2.1.2.の規定にかかわらず、協定規則第46号の規則2.1.1.3.に定める鏡であつて次のいずれかに該当するものを備える自動車は、協定規則第46号の規則15.2.1.2.の要件に適合するものとみなす。

(1) 協定規則第46号の規則6.3.2.に適合するもの

(2) 自動車の最外側から突出していないもの

(3) 地上面からの高さが1.8mを超える位置に備えられているもの

三・四 (略)

5・6 (略)

(自動運行装置)

第72条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。

二 運転者の意図した操作によってのみ自動運行装置が作動するものであり、かつ、運転者の意図した操作によって当該装置の作動を停止することができるものであること。

(新設)

三 自動運行装置の作動中、施行規則第31条の2の2第4項の規定により付された条件(第5条又は第83条の規定を適用する場合にあつては、施行規則第31条の2の2第1項第3号の状況)以下「走行環境条件」という。)を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもって、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであること。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第5号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、警報を発した後に走行環境条件を満たさなくなったときは、自動運行装置は、作動していないものとみなす。

五 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合にあっては、車両を停止させることができるものであること。

六 第4号の自動車にあっては、前号の規定にかかわらず、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、直ちに、第4号の警報を発するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、自動運行装置は、作動していないものとみなす。

七 第4号の自動車にあっては、走行環境条件を満たさなくなった場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、運転者が第4号又は前号の警報に従って運転操作を行わないときは、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。

八 第3号又は第5号の場合において、急激な天候の悪化、自動運行装置の急激かつ重大な損傷その他の予測することができないやむを得ない事由により、各号の規定に基づいて車両を停止させることができない場合には、各号の規定にかかわらず、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。

九 第4号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもって警報を発することが困難なときは、同号及び第7号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第4号の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。

十 自動運行装置若しくはリスク最小化制御の作動中又は第4号若しくは第6号の警報が発せられている間、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。

十一 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者等の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第2号及び第7号から第9号までの規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

十二 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動を開始しないものであること。

イ・ロ (略)

十三 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者等に表示するものであること。また、当該表示は運転者等が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。この場合において、第3号及び第4号の自動運行装置の両方を備える自動車にあっては、当該表示が第3号又は第4号のいずれの作動中であるかを容易に確認及び判別できるものであること。また、運転者等が車内に存在しない場合にあっては、運転者等に作動状態を表示するために必要な信号を発するものであればよい。

十四 第4号の自動車にあっては、自動運行装置の作動中、運転者が第4号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

(新設)

四 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、直ちに、前号の警報を発するものであること。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、自動運行装置は、作動していないものとみなす。

五 走行環境条件を満たさなくなった場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、運転者が第3号又は前号の警報に従って運転操作を行わないときは、リスクの最小化を図るための制御（以下「リスク最小化制御」という。）が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。

(新設)

六 第3号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもって警報を発することが困難なときは、同号及び前号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第3号の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。

七 自動運行装置若しくはリスク最小化制御の作動中又は第3号若しくは第4号の警報が発せられている間、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。

八 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第2号、第5号及び第6号の規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

九 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動しないものであること。

イ・ロ (略)

十 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者に表示するものであること。また、当該表示は運転者等が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。

十一 自動運行装置の作動中、運転者が第3号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

十五 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者等に視覚的に警報するものであること。ただし、運転者等が車内に存在しない場合であっては、運転者等に視覚的に警報するために必要な信号を発するものであればよい。

十六 (略)

十七 第4号の自動車のうち、高速道路等を運行するものにあつては、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に定める基準に適合するものであること。この場合において、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に適合する自動車であつて、第9号の規定の適用を受けるものは、同号の規定にかかわらず、第4号の警報を発した10秒後以降にリスク最小化制御が作動する自動車は第9号の基準に適合するものとする。

十八 自動運行装置に備える作動状態記録装置（自動運行装置の機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置をいう。以下同じ。）は、次のイ又はロに掲げる自動車の区分に応じ、それぞれイ又はロに定める基準に適合するものであること。

イ 前号の基準に適合する自動運行装置を備える自動車 協定規則第157号の規則8.(8.4.1.を除く。)に定める基準及び別添123「作動状態記録装置の技術基準」3.3.の基準。この場合において、同別添3.3.1.中「3.1.」とあり、及び同別添3.3.1.2.中「3.1.1.1.から3.1.1.17.まで」とあるのは、「協定規則第157号の規則8.3.」と読み替えるものとする。

ロ (略)

(施錠装置等)

第92条 (略)

2・3 (略)

4 次に掲げるイモビライザであつてその機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられたイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザ
- 二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているイモビライザ又はこれに準ずる性能を有するイモビライザ
- 三 法第75条の3第1項の規定に基づきイモビライザの指定を受けた自動車に備えるイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザ又はこれに準ずる性能を有するイモビライザ

(制動装置)

第93条 (略)

2～7 (略)

8 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であつて乗車定員10人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であつて車両総重量が3.5tを超えるものには、高速道路等において運行しない

十二 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。

十三 (略)

十四 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車であつて、自動運行装置作動中の最高速度が60km/h以下であるものにあつては、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に定める基準に適合するものであること。この場合において、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に適合する自動車であつて、第6号の規定の適用を受けるものは、同号の規定にかかわらず、第3号の警報を発した10秒後以降にリスク最小化制御が作動する自動車は第6号の基準に適合するものとし、協定規則第157号の規則5.5.1.にかかわらず、リスク最小化制御中に、安全を確保しつつ当該装置が車線変更操作（路肩に対するものを含む。）を実行することができるものとする。

十五 自動運行装置に備える作動状態記録装置（自動運行装置の機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置をいう。以下同じ。）は、次のイ又はロに掲げる自動車の区分に応じ、それぞれイ又はロに定める基準に適合するものであること。

イ 前号の基準に適合する自動運行装置を備える自動車 協定規則第157号の規則8.(8.4.1.を除く。)に定める基準及び別添123「作動状態記録装置の技術基準」3.3.の基準。この場合において、同別添3.3.1.中「3.1.」とあり、及び同別添3.3.1.2.中「3.1.1.1.から3.1.1.6.まで」とあるのは、「協定規則第157号の規則8.3.」と読み替えるものとする。

ロ (略)

(施錠装置等)

第92条 (略)

2・3 (略)

4 指定自動車等に備えられたイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザであつて、その機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

(制動装置)

第93条 (略)

2～7 (略)

8 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であつて乗車定員10人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であつて車両総重量が3.5tを超えるものには、高速道路等において運行しない

もの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であつて車両前部に特殊な装備を有するものを除き、協定規則第131号の規則5.及び6.に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えなければならない。ただし、液体の圧力により作動する主制動装置を備える車両総重量 8 t 以下の自動車にあつては、次項に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えてもよい。この場合において、次に掲げる衝突被害軽減制動制御装置であつてその機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、協定規則第131号又は協定規則第152号の規則5.及び6.に適合するものとする。

一～三 (略)

9～11 (略)

(電気装置)

第99条 (略)

2～6 (略)

7 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車を除く。以下この号において同じ。)に備える電気装置にあつては、協定規則第100号の規則5.及び6.(6.4.を除く。)に定める基準とする。ただし、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の規則6.2.、6.3.及び6.12.に定める基準に適合するものとみなす。また、国土交通大臣が定める自動車に備えるものにあつては、協定規則第136号の規則5.及び6.に適合するものであればよい。

(削る)

もの及び道路維持作業用自動車又は緊急自動車であつて車両前部に特殊な装備を有するものを除き、協定規則第131号の規則5.及び6.に適合する衝突被害軽減制動制御装置を備えなければならない。この場合において、次に掲げる衝突被害軽減制動制御装置であつてその機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、協定規則第131号の規則5.及び6.に適合するものとする。

一～三 (略)

9～11 (略)

(電気装置)

第99条 (略)

2～6 (略)

7 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車を除く。以下この号において同じ。)に備える電気装置にあつては、次に掲げる基準とする。ただし、国土交通大臣が定める自動車に備えるものにあつては、次号に定める基準に適合するものであればよい。

イ 高電圧(直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V(実効値)を超え1,000V(実効値)

以下の作動電圧をいう。以下この項において同じ。)の部分^イを有する動力系(原動機用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機及びそれに付随するワイヤハーネス並びにコネクタ等及び走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワ・ステアリング等)を含む電気回路をいう。以下同じ。)の活電部(協定規則第100号の規則2.27.に規定するものをいう。以下この号において同じ。)への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(協定規則第100号の規則2.41.に規定するものをいう。以下この号において同じ。)、電気保護バリア(協定規則第100号の規則2.15.に規定するものをいう。以下この号において同じ。)、エンクロージャ(協定規則第100号の規則2.18.に規定するものをいう。以下この号において同じ。)等は次の(1)及び(2)の要件を満たすものであること。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であつて作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシ(電氣的に互いに接続された導電性の部分の集合体であつて、その電位が基準とみなされるものをいう。以下同じ。)に直流電氣的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。)されているところはこの限りでない。

また、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであつてはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタで、自動車の上面(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの、車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車及びこれらに類する形状の自動車に係るものに限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタで次の(1)から(3)までの要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるものであつてもよいものとする。

(1) 客室内及び荷室内からの高電圧活電部(高電圧が印加される導電性の部分をいう。以下同じ。)に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXD(協定規則第100号の規則2.36.に規定するものをいう。以下この号において同じ。)を満たすものでな

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

なければならない。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの高電圧活電部及び工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービズ・プラグ（原動機用蓄電池等の点検、整備等を行う場合に電気回路を遮断する装置をいう。以下同じ。）にあっては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXB（協定規則第100号の規則2.35.に規定するものをいう。以下この号において同じ。）を満たすものであればよい。

(2) 客室内及び荷室内以外からの高電圧活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものでなければならない。

(3) コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下となるものであること。

ロ 作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系（作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であって、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されている部分を除く。）の活電部を保護する電気保護バリヤ及びエンクロージャは、協定規則第100号の規則5.1.1.4.に規定する様式の例による表示がなされているものであること。ただし、次の(1)又は(2)に掲げるものはこの限りでない。

(1) 電気保護バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す又は自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの、車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車及びこれらに類する形状の自動車に係るものに限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの

(2) 電気保護バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされているもの

ハ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線（エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。）は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。

ニ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能により警報されていないものであること。

ホ 動力系は、原動機用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものであること。ただし、原動機用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び原動機用蓄電池に火災を生じるおそれがないものにあつてはこの限りでない。

ヘ 導電性の電気保護バリヤ、エンクロージャ等の露出導電部（通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるか

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

どうかは、原則として保護等級 I P X X B の構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。以下この号及び第177条第3項において同じ。)への人体の接触による感電を防止するため導電体の電気保護バリヤ、エンクロージャ等の露出導電部は、危険な電位を生じないように、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電気的に電氣的シャシに確実に接続されているものであること。

ト 充電系連結システム（外部電源に接続して原動機用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電気的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。）は、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分を除き、固体の絶縁体、電気保護バリヤ、エンクロージャ等によって次の(1)及び(2)の要件を満たすものであること。

なお、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタで、自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの、車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車及びこれらに類する形状の自動車に係るものに限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタで次の(1)から(3)までの要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。

- (1) 外部電源と接続していない状態の充電系連結システムの客室内及び荷室内からの保護は、保護等級 I P X X D を満たすものでなければならない。
- (2) 外部電源と接続していない状態の充電系連結システムの客室内及び荷室内以外からの保護は、保護等級 I P X X B を満たすものでなければならない。ただし、車両側の接続部においては、外部電源との接続を外した直後に、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V又は交流30V（実効値）以下となるものについてはこの限りでない。
- (3) コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下となるものであること。

チ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電気的に大地に接続できるものであること。

リ 水素ガスを発生する開放式原動機用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備えるとともに、客室内に水素ガスを放出しないものであること。

ヌ 自動車が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものであること。ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車であって内燃機関が作動中はこの限りでない。

ル 原動機用蓄電池は、協定規則第100号の規則6.（6.4.を除く。）に定める基準に適合するものであること。ただし、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の規則6.2.、6.3.及び6.10.に定める基準に適合するものとみなす。

ヲ 協定規則第100号の規則5.1.4.、5.2.3.及び5.2.4.に定める基準に適合すること。

二 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車に限る。）に備える電気装置にあつては、協定規則第136号の規則5.及び6.に定める基準とする。ただし、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第136号の規則6.2.、6.3.、6.4.及び6.12.に定める基準に適合するものとみなす。

(削る)

(削る)

二 自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車に限る。以下この号において同じ。）に備える電気装置にあつては、次に掲げる基準とする。

イ 高電圧の部分（通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。）への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体（活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。）、バリア（あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。）、エンクロージャ（あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。）等は次の(1)及び(2)の要件を満たすものであること。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であつて作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているところはこの限りでない。

また、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであつてはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタで、自動車の下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタで次の(1)から(3)の要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるものであつてもよいものとする。

- (1) 活電部に対する保護は、次に掲げるものを除き、いかなる場合においても保護等級 I P X X D（協定規則第136号の規則5.1.1.2.2.に規定するものをいう。以下この号において同じ。）を満たすものでなければならない。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部及び工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグにあつては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級 I P X X B（協定規則第136号の規則5.1.1.2.1.に規定するものをいう。以下この号において同じ。）を満たすものであればよい。
- (2) 客室又は荷室を有する自動車においては、客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級 I P X X D又は保護等級 I P X X Bを満たすものでなければならない。
- (3) コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下となるものであること。

ロ 作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系（作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であつて、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャ

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

(削る)

シに直流電氣的に接続されている部分を除く。)の活電部を保護するバリヤ及びエンクロー
 ジャは、協定規則第136号の規則5.1.1.5.に規定する様式の例による表示がなされている
 ものであること。ただし、次の(1)又は(2)に掲げるものはこの限りでない。

- (1) バリヤ及びエンクロージャ等であつて、工具を使用して他の部品を取り外す又は自動
 車の下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられて
 いるもの
- (2) バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされているも
 の

ハ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線（エンクロージャ内に設置されている高電
 圧回路に使用する配線を除く。）は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別で
 きるものであること。

ニ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧 1 V 当たり 100
 Ω に低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあつては、当該機能が正常に作
 動しており、かつ、当該機能により警報されていないものであること。

ホ 動力系は、原動機用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短
 絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキット
 ブレーカ等を備えたものであること。ただし、原動機用蓄電池が短絡故障後に放電を完了
 するまでの間において、配線及び原動機用蓄電池に火災を生じるおそれがないものにあつ
 てはこの限りでない。

ヘ 導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部（通常は通電されないものの絶縁故障
 時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触
 れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、
 原則として保護等級 I P X X B の構造を有するかどうかの確認方法により判断するものと
 する。以下この号において同じ。）への人体の接触による感電を防止するため導電体のバリ
 ヤ、エンクロージャ等の露出導電部は、危険な電位を生じないように、電線、アース束線等
 による接続、溶接、ボルト締め等により直流電氣的に電氣的シャシに確実に接続されてい
 るものであること。

ト 充電系連結システムは、作動電圧が直流 60 V 又は交流 30 V（実効値）以下の部分を除き、
 固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャ等によって次の(1)及び(2)の要件を満たすものであ
 ること。

なお、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用し
 ないで開放、分解又は除去できるものであつてはならない。ただし、容易に結合を分離で
 きないロック機構付きコネクタで、自動車の下面のうち日常的な自動車の使用過程では触
 れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネ
 クタで次の(1)から(3)の要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるもので
 あつてもよいものとする。

- (1) 外部電源と接続していない状態の充電系連結システムの保護は、次に掲げるものを除
 き、保護等級 I P X X D を満たすものでなければならない。
- (2) 客室又は荷室を有する自動車においては、外部電源と接続していない状態の充電系連
 結システムの客室内及び荷室内以外からの保護は、保護等級 I P X X D 又は保護等級 I
 P X X B を満たすものでなければならない。ただし、車両側の接続部において、外部電
 源との接続を外した直後に、充電系連結システムの活電部の電圧が 1 秒以内に直流 60 V
 又は交流 30 V（実効値）以下となるものについてはこの限りでない。
- (3) コネクタの結合を分離した後 1 秒以内に活電部の電圧が直流 60 V 又は交流 30 V（実効
 値）以下となるものであること。

(削る)

(削る)

(削る)

8 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の規則6.4.に定める基準(原動機用蓄電池を備えた自動車に限る。)及び次の各号に掲げる基準とする。この場合において、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないように確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の規則6.4.1.に定める基準に適合するものとみなす。

一～三 (略)

四 自動車(保安基準第18条第5項各号に掲げる自動車を除く。)については、協定規則第135号の規則5.6.に定める基準とする。

五 (略)

六 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)及び専ら貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第12号の規則5.5.に定める基準とする。ただし、協定規則第94号の規則5.2.8.又は協定規則第137号の規則5.2.8.に適合している場合には、協定規則第12号の規則5.5.に適合するものとする。

七・八 (略)

9 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号(協定規則第100号の規則5.1.4.、5.2.3.及び5.2.4.並びに6.を除く。)及び第2号(協定規則第136号の規則5.1.4.、5.2.5.及び5.2.6.並びに6.を除く。)並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号(協定規則第100号の規則5.1.4.、5.2.3.及び5.2.4.を除く。)及び第2号(協定規則第136号の規則5.1.4.、5.2.5.及び5.2.6.を除く。)並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている原動機用蓄電池と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号(協定規則第100号の規則6.(6.4.を除く。))に限る。)及び第2号(協定規則第136号の規則6.に限る。)並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

チ 接地された外部電源と接続するための装置は、電気的シヤンが直流電氣的に大地に接続できるものであること。ただし、協定規則第136号の規則5.1.2.4.に適合する場合はこの限りでない。

リ 協定規則第136号の規則5.2.及び5.3.に適合すること。

ヌ 原動機用蓄電池は、協定規則第136号の規則6.(6.4.2.及び6.5.(客室を有しない自動車に限る。))を除く。)に定める基準に適合するものであること。ただし、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないように確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第136号の規則6.2.、6.3.及び6.10.に定める基準に適合するものとみなす。

8 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の規則6.4.に定める基準(原動機用蓄電池を備えた自動車に限る。)及び次の各号に掲げる基準とする。この場合において、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないように確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の規則6.4.1.に定める基準に適合するものとみなす。

一～三 (略)

(新設)

四 (略)

五 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)及び専ら貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第12号の規則5.5.に定める基準とする。ただし、協定規則第94号の規則5.2.8.に適合している場合には、協定規則第12号の規則5.5.に適合するものとする。

六・七 (略)

9 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号イからヌまで及び第2号イからチまで並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号イからヌまで及び第2号イからチまで並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている原動機用蓄電池と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号ル並びに第2号リ及びヌ並びに第8項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号（協定規則第100号の規則6. (6.4.を除く。)に限る。)及び第2号（協定規則第136号の規則6.に限る。）並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

10 (略)

(車枠及び車体)

第100条 (略)

2～13 (略)

14 車枠及び車体のポールとの側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第5項の告示で定める基準は、協定規則第135号の規則5. (5.5.及び5.6.を除く。)に定める基準とする。この場合において、次の各号に掲げるものは、この基準に適合するものとする。

一～三 (略)

15～22 (略)

(窓ガラス)

第117条 (略)

2・3 (略)

4 窓ガラスへの装着、貼り付け、塗装又は刻印に関し、保安基準第29条第4項第6号の告示で定めるものは、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5 t以下のものにあつては第1号から第8号まで及び第10号、その他の自動車にあつては第2号から第10号までに掲げるものとする。

一 協定規則第125号の規則5.1.3.に定める基準に適合したもの。ただし、貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5 t以下のものは、当分の間、協定規則第125号改訂版第3補足改訂版の規則5.1.3.に定める基準に適合したものとする。

二～十 (略)

5～8 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第119条 (略)

一 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、新規検査等の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

イ 排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同J E05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については21.3、非メタン炭化水素については0.31、窒素酸化物については0.9、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号ル並びに第2号リ及びヌ並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

10 (略)

(車枠及び車体)

第100条 (略)

2～13 (略)

14 車枠及び車体のポールとの側面衝突時の乗車人員の保護に係る性能に関し、保安基準第18条第5項の告示で定める基準は、協定規則第135号の規則5. (5.5.を除く。)に定める基準とする。この場合において、次の各号に掲げるものは、この基準に適合するものとする。

一～三 (略)

15～22 (略)

(窓ガラス)

第117条 (略)

2・3 (略)

4 窓ガラスへの装着、貼り付け、塗装又は刻印に関し、保安基準第29条第4項第6号の告示で定めるものは、専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5 t以下のものにあつては第1号から第8号まで及び第10号、その他の自動車にあつては第2号から第10号までに掲げるものとする。

一 協定規則第125号の規則5.1.3.に定める基準に適合したもの

二～十 (略)

5～8 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第119条 (略)

一 ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち、車両総重量3.5 tを超えるものは、新規検査等の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定するJ E05モード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同J E05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については21.3、非メタン炭化水素については0.31、窒素酸化物については0.9、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

(新設)

ロ 排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同J E05モード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値が、 13.0×10^{11} を超えないものであること。

二 (略)

三 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち、車両総重量3.5tを超えるものは、新規検査等の際、排気管から大気中に排出される排出物が、イ及びロに掲げる基準に適合すること。

イ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については2.95、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

(新設)

二 (略)

三 軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車のうち、車両総重量3.5tを超えるものは、新規検査等の際、別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される廃棄物に含まれる一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量をgで表した値（非メタン炭化水素にあつては、炭素数当量による容量比で表した値をgに換算した値）に0.14を乗じた値をそれぞれ加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値でそれぞれ除して得た値が、一酸化炭素については2.95、非メタン炭化水素については0.23、窒素酸化物については0.7、粒子状物質については0.013を超えないものであること。

(新設)

ロ 別添41「重量車排出ガスの測定方法」に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値に0.14を乗じた値を加算した値を、同別添に規定する暖機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.86を乗じた値に、同別添に規定する冷機状態でのWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値に0.14を乗じた値を加算した値で除して得た値及び同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するWHTCモード法により運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値又は同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生し、当該排気管から大気中に排出される排出物に含まれる粒子状物質の排出量を粒子数で表した値を、同別添に規定するハイブリッド用過渡試験サイクルにより運行する場合に発生した仕事量をkWhで表した値で除して得た値が、WHTCモード法及びハイブリッド用過渡試験サイクルについては 10.4×10^{11} 、WHTCモード法については 11.1×10^{11} を超えないものであること。

四～十一 (略)

2～6 (略)

(前照灯等)

第120条 (略)

2 (略)

3 走行用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第3項の告示で定める基準は、次の各号（最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあつては第1号及び第14号、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものにあつては第1号、第4号及び第6号から第12号まで）に掲げる基準とする。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 走行用前照灯の数は、2個又は4個であること。ただし、二輪自動車及び側車付二輪自動車にあつては、1個又は2個、カタピラ及びそりを有する軽自動車、幅0.8m以下の自動車（二輪自動車を除く。）並びに最高速度20km/h未満の自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）にあつては、1個、2個又は4個であること。このうち、被牽引自動車、最高速度20km/h未満の自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度が35km/h未満の大型特殊自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く自動車にあつては、車両の左右各側において1個を曲線道路用配光可変型走行用前照灯として使用してもよい。また、補助的に備える走行用前照灯の数は、2個であること。

二～十四 (略)

(新設)

四～十一 (略)

2～6 (略)

(前照灯等)

第120条 (略)

2 (略)

3 走行用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第3項の告示で定める基準は、次の各号（最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd未満のものにあつては第1号及び第14号、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であってその光度が10,000cd以上のものにあつては第1号、第4号及び第6号から第12号まで）に掲げる基準とする。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 走行用前照灯の数は、2個又は4個であること。ただし、二輪自動車及び側車付二輪自動車にあつては、1個又は2個、カタピラ及びそりを有する軽自動車、幅0.8m以下の自動車（二輪自動車を除く。）並びに最高速度20km/h未満の自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）にあつては、1個、2個又は4個であること。このうち、被牽引自動車、最高速度20km/h未満の自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度が35km/h未満の大型特殊自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く自動車にあつては、車両の左右各側において1個を曲線道路用配光可変型走行用前照灯として使用してもよい。

二～十四 (略)

4～6 (略)

7 すれ違い用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第6項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、すれ違い用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～十一 (略)

十一の二 二輪自動車に備える走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び配光可変型前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯している構造であること。ただし、昼間走行灯が点灯している場合にあっては、この限りでない。

十二～十四 (略)

8 (略)

9 配光可変型前照灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第32条第8項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.3.に定める基準及び次のとおりとする。この場合において協定規則第149号の規則4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.2.(b)、4.5.2.5.及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとし、また、協定規則第149号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.の規定に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

10 (略)

11 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準及び次のとおりとする。二輪自動車に備える配光可変型前照灯にあっては、協定規則第53号の規則5.（規則5.17を除く。）及び6.に定める基準並びに次のとおりとする。

一・二 (略)

三 走行用ビームを発する灯火ユニットは、走行用ビームの点灯操作を行ったときに、自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり1個以上の灯火ユニットが同時に点灯するものであり、かつ、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯するものであること。ただし、二輪自動車に備えるものにあっては、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯する構造であればよい。

四 走行用ビームを発する格納式灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）が4個備えられた自動車に、専ら手動により短い間隔で断続的に点滅させること又はすれ違い用ビームを発する灯火ユニットと交互に点灯させることを目的として備えられた補助灯火ユニットは、格納式灯火ユニットが上昇した場合には点灯しないものであること。

五 (略)

4～6 (略)

7 すれ違い用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第6項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、すれ違い用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～十一 (略)

十一の二 二輪自動車に備える走行用前照灯及びすれ違い用前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯している構造であること。ただし、昼間走行灯が点灯している場合にあっては、この限りでない。

十二～十四 (略)

8 (略)

9 配光可変型前照灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第32条第8項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4.及び5.3.に定める基準及び次のとおりとする。この場合において協定規則第149号の規則4.5.1.1.、4.5.1.8.、4.5.2.2.(b)及び4.12.に定める基準は適用しないこととし、交換式電球の受金形状は、定格電球を使用する場合にあってはJIS規格C7709に定められた形状、定格電球以外の電球を使用する場合にあってはその他の誤組付防止措置が図られた形状であればよいものとし、また、協定規則第149号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.の規定に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

10 (略)

11 配光可変型前照灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」に定める基準及び次のとおりとする。

一・二 (略)

三 走行用ビームを発する灯火ユニットは、走行用ビームの点灯操作を行ったときに、自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり1個以上の灯火ユニットが同時に点灯するものであり、かつ、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯するものであること。

四 走行用ビームを発する格納式灯火ユニットが4個備えられた自動車に、専ら手動により短い間隔で断続的に点滅させること又はすれ違い用ビームを発する灯火ユニットと交互に点灯させることを目的として備えられた補助灯火ユニットは、格納式灯火ユニットが上昇した場合には点灯しないものであること。

五 (略)

六 すれ違い状態の配光形態において、自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで左右対称に配置された2つのすれ違い用ビームを発する灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）は、少なくとも一組がその見かけの表面の上縁の位置が地上から1.2m以下であり、かつ、下縁の位置が地上から0.5m以上となるように取り付けられていること。

七 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）に補助灯火ユニットを備える場合において、補助灯火ユニットは、その位置に最も近い位置にある灯火ユニットから水平方向に140mm以下及び鉛直方向に400mm以下の位置に配置されていること。この場合において、2つの補助灯火ユニットを自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで対称に配置したときは、当該灯火ユニットから水平方向に200mm以下の位置にあればよいものとする。

八 前号の補助灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）は、いずれも、地上から250mm以上1,200mm以下の位置に配置されていること。

九 すれ違い状態の配光形態において、すれ違い用ビームを発する灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）の見かけの表面の外縁は、車両の最外側から車両中心線側に400mm以下の位置にあること。

十～十七 （略）

十八 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）は、自動車の速度が15km/hを超える場合に夜間において常に点灯している構造であること。

十九 配光可変型前照灯の灯火ユニット（二輪自動車に備えるものに限る。）は、その照明部の上縁の高さが地上1.3m以下、下縁の高さが地上0.5m以上であり、かつ、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。ただし、すれ違い用前照灯の側方に配光可変型前照灯の灯火ユニットを備えるものにあつては、その照明部の上縁の高さが地上1.3m以下、下縁の高さが地上0.5m以上であり、かつ、配光可変型前照灯の灯火ユニット及びすれ違い用前照灯の中心が車両中心面に対して対称の位置にあればよい。

12～19 （略）

（昼間走行灯）

第124条の2 （略）

2 （略）

3 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、昼間走行灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～三 （略）

四 前面が左右対称である自動車（二輪自動車を除く。）に備える昼間走行灯は、車両中心面に対し対称の位置に取り付けられていること。

五～十二 （略）

4 （略）

（補助方向指示器）

第138条 （略）

2 （略）

六 すれ違い状態の配光形態において、自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで左右対称に配置された2つのすれ違い用ビームを発する灯火ユニットは、少なくとも一組がその見かけの表面の上縁の位置が地上から1.2m以下であり、かつ、下縁の位置が地上から0.5m以上となるように取り付けられていること。

七 配光可変型前照灯に補助灯火ユニットを備える場合において、補助灯火ユニットは、その位置に最も近い位置にある灯火ユニットから水平方向に140mm以下及び鉛直方向に400mm以下の位置に配置されていること。この場合において、2つの補助灯火ユニットを自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで対称に配置したときは、当該灯火ユニットから水平方向に200mm以下の位置にあればよいものとする。

八 前号の補助灯火ユニットは、いずれも、地上から250mm以上1,200mm以下の位置に配置されていること。

九 すれ違い状態の配光形態において、すれ違い用ビームを発する灯火ユニットの見かけの表面の外縁は、車両の最外側から車両中心線側に400mm以下の位置にあること。

十～十七 （略）

十八 配光可変型前照灯は、自動車の速度が10km/hを超える場合に夜間において常に点灯している構造であること。

（新設）

12～19 （略）

（昼間走行灯）

第124条の2 （略）

2 （略）

3 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、昼間走行灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～三 （略）

四 前面が左右対称である自動車に備える昼間走行灯は、車両中心面に対し対称の位置に取り付けられていること。

五～十二 （略）

4 （略）

（補助方向指示器）

第138条 （略）

2 （略）

3 補助方向指示器の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、補助方向指示器の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 補助方向指示器は、前条第4項第2号、第5号から第6号まで、第14号及び第15号の基準に準じたものであること。

二 (略)

4 (略)

(非常点滅表示灯)

第139条 (略)

2 (略)

3 非常点滅表示灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の3第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、非常点滅表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 非常点滅表示灯については、第137条第3項第1号、第2号及び第5号から第7号まで並びに第4項（第7号から第11号まで及び第14号を除く。）の規定（自動車の両側面に備える方向指示器に係るものを除く。）を準用する。ただし、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火（以下「非常灯」という。）又は運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための灯火として作動する場合には同条第4項第1号に掲げる基準に適合しない構造とすることができる。この場合において、盗難防止装置（74/61/E E C（欧州経済共同体指令）に規定する原動機の動力による走行を不能とする装置をいう。）の設定又は設定解除の状態を外部に表示するため、3秒を超えない範囲内において非常点滅表示灯を使用する構造のものは、ただし書きの規定に適合するものとする。

二～四 (略)

4 (略)

(緊急制動表示灯)

第139条の2 (略)

2 (略)

3 緊急制動表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の4第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。この場合において、緊急制動表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 (略)

二 制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第134条第3項第2号から第4号まで及び第6号から第8号まで並びに第135条第3項第1号から第4号まで及び第7号から第9号までに定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第137条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号から第11号まで、第15号及び第16号並びに第138条第3項第2号の規定を準用する。

三～九 (略)

4 (略)

3 補助方向指示器の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、補助方向指示器の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 補助方向指示器は、前条第4項第2号、第5号、第6号、第13号及び第14号の基準に準じたものであること。

二 (略)

4 (略)

(非常点滅表示灯)

第139条 (略)

2 (略)

3 非常点滅表示灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の3第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、非常点滅表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 非常点滅表示灯については、第137条第3項第1号、第2号及び第5号から第7号まで並びに第4項（第7号から第10号まで及び第13号を除く。）の規定（自動車の両側面に備える方向指示器に係るものを除く。）を準用する。ただし、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火（以下「非常灯」という。）又は運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための灯火として作動する場合には同条第4項第1号に掲げる基準に適合しない構造とすることができる。この場合において、盗難防止装置（74/61/E E C（欧州経済共同体指令）に規定する原動機の動力による走行を不能とする装置をいう。）の設定又は設定解除の状態を外部に表示するため、3秒を超えない範囲内において非常点滅表示灯を使用する構造のものは、ただし書きの規定に適合するものとする。

二～四 (略)

4 (略)

(緊急制動表示灯)

第139条の2 (略)

2 (略)

3 緊急制動表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の4第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。この場合において、緊急制動表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 (略)

二 制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第134条第3項第2号から第4号まで及び第6号から第8号まで並びに第135条第3項第1号から第4号まで及び第7号から第9号までに定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第137条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号から第10号まで、第15号及び第16号並びに第138条第3項第2号の規定を準用する。

三～九 (略)

4 (略)

(後面衝突警告表示灯)

第139条の3 (略)

2 (略)

3 後面衝突警告表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の5第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。この場合において、後面衝突警告表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」によるものとする。

一 (略)

二 後面衝突警告表示灯については、第137条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号、第3号、第5号及び第7号から第11号まで並びに第138条第3項第2号の規定を準用する。

三～六 (略)

4 (略)

(その他の灯火等の制限)

第140条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火(色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。)を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯(運転支援プロジェクションを表示する走行用ビームを発することのできる機能を有するものを含む。)

二の二～二十三 (略)

7～13 (略)

(盗難発生警報装置)

第145条 (略)

2 次に掲げる盗難発生警報装置であってその機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられた盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている盗難発生警報装置又はこれに準ずる性能を有する盗難発生警報装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づき盗難発生警報装置の指定を受けた自動車に備える盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置又はこれに準ずる性能を有する盗難発生警報装置

(車両後退通報装置)

第145条の6 車両後退通報装置の通報音発生装置の音色、音量等に関し、保安基準第43条の10第2項の告示で定める基準は、協定規則第165号の規則6.6.に定める基準とする。

2 車両後退通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第43条の10第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 車両後退通報装置の音の大きさは、自動車の後方1mの位置において77dB以上112dB以下であること。この場合において、車両後退通報装置の機能を損なうおそれのある損傷等のあるものは、この基準に適合しないものとする。

(後面衝突警告表示灯)

第139条の3 (略)

2 (略)

3 後面衝突警告表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の5第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。この場合において、後面衝突警告表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」によるものとする。

一 (略)

二 後面衝突警告表示灯については、第137条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号、第3号、第5号及び第7号から第10号まで並びに第138条第3項第2号の規定を準用する。

三～六 (略)

4 (略)

(その他の灯火等の制限)

第140条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火(色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。)を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯

二の二～二十三 (略)

7～13 (略)

(盗難発生警報装置)

第145条 (略)

2 指定自動車等に備えられた盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

(新設)

二 車両後退通報装置は、自動車が後退することを歩行者等に注意喚起するものであり、かつ、サイレン又は鐘でないこと。

三 車両後退通報装置は、当該装置の作動を停止させることができる機能を有さないものであること。ただし、保安基準第44条の2に適合する後退時車両直後確認装置を備えた自動車に備える車両後退通報装置にあつては、次のイからハまでのいずれにも適合する場合に限り、当該装置の作動を停止させることができる機能を有してもよい。

イ 運転者が運転者席において操作できるような位置にあるもの

ロ 運転者が運転者席において車両後退通報装置が作動しない状態を確認できるもの

ハ 原動機の再始動時にその都度、自動で解除されるもの

四 車両後退通報装置は、自動車の最後部の車軸中心から自動車の最後端の間に取り付けられていること。

五 原動機の操作装置が始動の位置にあり、かつ、変速装置を後退位置にした場合に連動して、作動を開始するものであること。

3 音の大きさが前項第1号に規定する範囲内におそれがあるときは、音量計を用いて別添128「車両後退通報装置の通報音の測定方法」により測定するものとする。

4 次に掲げる車両後退通報装置であつてその機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、第1項及び第2項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられている車両後退通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた車両後退通報装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき指定を受けた特定共通構造部に備えられた車両後退通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている車両後退通報装置又はこれに準ずる性能を有する車両後退通報装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の指定を受けた車両後退通報装置を有する自動車に取り付けられた後退時通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた車両後退通報装置又はこれに準ずる性能を有する車両後退通報装置

(後退時車両直後確認装置)

第146条の2 後退時車両直後確認装置の運転者の視野に係る性能等に関し、保安基準第44条の2の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 協定規則第158号の規則15.2.(15.2.1.1.を除く。)又は15.3.に定める基準。ただし、同規則の規則2.1.5.で規定する検知装置を備えた後退時車両直後確認装置にあつては、確認点(同規則の附則10の規則1.4.に規定された検知装置の作動を確認する点をいう。以下この項において同じ。)のうち、次に掲げる全ての点を検知できればよいものとする。なお、当該装置が第146条の基準を満たす場合、協定規則第158号の規則15.2.1.3.の要件を満たしたものとす

イ・ロ (略)

二・三 (略)

2～4 (略)

(後退時車両直後確認装置)

第146条の2 後退時車両直後確認装置の運転者の視野に係る性能等に関し、保安基準第44条の2の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 協定規則第158号の規則15.2.1.(15.2.1.1.を除く。)、15.2.2.から15.2.4.まで及び15.3.に定める基準。ただし、同規則の規則2.1.5.で規定する検知装置を備えた後退時車両直後確認装置にあつては、確認点(同規則の附則10の規則1.4.に規定された検知装置の作動を確認する点をいう。以下この項において同じ。)のうち、次に掲げる全ての点を検知できればよいものとする。なお、当該装置が第146条の基準を満たす場合、協定規則第158号の規則15.2.1.3.の要件を満たしたものとす

イ・ロ (略)

二・三 (略)

2～4 (略)

(自動運行装置)

第150条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。この場合において、リスク最小化制御の作動中であつては、この規定は適用しない。
- 二 運転者等の意図した操作によつてのみ自動運行装置が作動を開始するものであり、かつ、運転者等の意図した操作によつて当該装置の作動を停止することができるものであること。
- 三 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、当該条件を満たさなくなる前に、車両を停止させることができるものであること。
- 四 運転者を要する自動運行装置を備える自動車にあつては、前号の規定にかかわらず、自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもつて、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第7号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、警報を発した後に走行環境条件を満たさなくなったときは、自動運行装置は、作動していないものとみなす。
- 五 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合にあつては、車両を停止させることができるものであること。
- 六 第4号の自動車にあつては、前号の規定にかかわらず、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、直ちに、第4号の警報を発するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、自動運行装置は、作動していないものとみなす。
- 七 第4号の自動車にあつては、走行環境条件を満たさなくなった場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、運転者が第4号又は前号の警報に従つて運転操作を行わないときは、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。
- 八 第3号又は第5号の場合において、急激な天候の悪化、自動運行装置の急激かつ重大な損傷その他の予測することができないやむを得ない事由により、各号の規定に基づいて車両を停止させることができない場合には、各号の規定にかかわらず、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。
- 九 第4号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもつて警報を発することが困難なときは、同号及び第7号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第4号の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。
- 十 自動運行装置若しくはリスク最小化制御の作動中又は第4号若しくは第6号の警報が発せられている間、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。
- 十一 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者等の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第2号及び第7号から第9号までの規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

(自動運行装置)

第150条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

- 一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。
- 二 運転者の意図した操作によつてのみ自動運行装置が作動するものであり、かつ、運転者の意図した操作によつて当該装置の作動を停止することができるものであること。(新設)
- 三 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもつて、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであること。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第5号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、警報を発した後に走行環境条件を満たさなくなったときは、自動運行装置は、作動していないものとみなす。(新設)
- 四 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、直ちに、前号の警報を発するものであること。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができるものとし、自動運行装置は、作動していないものとみなす。
- 五 走行環境条件を満たさなくなった場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となつた場合において、運転者が第3号又は前号の警報に従つて運転操作を行わないときは、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。(新設)
- 六 第3号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもつて警報を発することが困難なときは、同号及び前号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第3号の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。
- 七 自動運行装置若しくはリスク最小化制御の作動中又は第3号若しくは第4号の警報が発せられている間、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。
- 八 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第2号、第5号及び第6号の規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

十二 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動を開始しないものであること。

イ・ロ (略)

十三 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者等に表示するものであること。また、当該表示は運転者等が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。この場合において、第3号及び第4号の自動運行装置の両方を備える自動車にあっては、当該表示が第3号又は第4号のいずれの作動中であるかを容易に確認及び判別できるものであること。また、運転者等が車内に存在しない場合にあっては、運転者等に作動状態を表示するために必要な信号を発するものであればよい。

十四 第4号の自動車にあっては、自動運行装置の作動中、運転者が第4号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

十五 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者等に視覚的に警報するものであること。ただし、運転者等が車内に存在しない場合にあっては、運転者等に視覚的に警報するために必要な信号を発するものであればよい。

十六 (略)

十七 第4号の自動車のうち、高速道路等を運行するものにあつては、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に定める基準に適合するものであること。この場合において、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に適合する自動車であつて、第9号の規定の適用を受けるものは、同号の規定にかかわらず、第4号の警報を発した10秒後以降にリスク最小化制御が作動する自動車は第9号の基準に適合するものとする。

十八 自動運行装置に備える作動状態記録装置は、次のイ又はロに掲げる自動車の区分に応じ、それぞれイ又はロに定める基準に適合するものであること。

イ 前号の基準に適合する自動運行装置を備える自動車 協定規則第157号の規則8.(8.4.1.を除く。)に定める基準及び別添123「作動状態記録装置の技術基準」3.3.の基準。この場合において、同別添3.3.1.中「3.1.」とあり、及び同別添3.3.1.2.中「3.1.1.1.から3.1.1.17.まで」とあるのは、「協定規則第157号の規則8.3.」と読み替えるものとする。

ロ (略)

2・3 (略)

(操縦装置)

第168条 (略)

2 自動車（二輪自動車及び前項の自動車を除く。）に備える操作装置の配置、識別表示等に関し、保安基準第10条の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～三 (略)

表1・表2 (略)

注1～注12 (略)

注13 タイヤ空気圧監視システム（TPMS）、タイヤ空気圧補充システム（TPRS）及び中央タイヤ空気圧調整システム（CTIS）の異常を示すために使用してもよい。

注14～注20 (略)

九 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動しないものであること。

イ・ロ (略)

十 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者に表示するものであること。また、当該表示は運転者が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。

十一 自動運行装置の作動中、運転者が第3号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

十二 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。

十三 (略)

十四 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車であつて、自動運行装置作動中の最高速度が60km/h以下であるものにあつては、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に定める基準に適合するものであること。この場合において、協定規則第157号の規則5.、6.及び7.に適合する自動車であつて、第6号の規定の適用を受けるものは、同号の規定にかかわらず、第3号の警報を発した10秒後以降にリスク最小化制御が作動する自動車は第6号の基準に適合するものとし、協定規則第157号の規則5.5.1.にかかわらず、リスク最小化制御中に、安全を確保しつつ当該装置が車線変更操作（路肩に対するものを含む。）を実行することができるものとする。

十五 自動運行装置に備える作動状態記録装置は、次のイ又はロに掲げる自動車の区分に応じ、それぞれイ又はロに定める基準に適合するものでなければならない。

イ 前号の基準に適合する自動運行装置を備える自動車 協定規則第157号の規則8.(8.4.1.を除く。)に定める基準及び別添123「作動状態記録装置の技術基準」3.3.の基準。この場合において、同別添3.3.1.中「3.1.」とあり、及び同別添3.3.1.2.中「3.1.1.1.から3.1.1.6.まで」とあるのは、「協定規則第157号の規則8.3.」と読み替えるものとする。

ロ (略)

2・3 (略)

(操縦装置)

第168条 (略)

2 自動車（二輪自動車及び前項の自動車を除く。）に備える操作装置の配置、識別表示等に関し、保安基準第10条の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～三 (略)

表1・表2 (略)

注1～注12 (略)

注13 タイヤ空気圧監視システム（TPMS）の異常を示すために使用してもよい。

注14～注20 (略)

3・4 (略)
(施錠装置等)

第170条 (略)

2・3 (略)

4 下に掲げるイモビライザであってその機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられたイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザ
- 二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているイモビライザ又はこれに準ずる性能を有するイモビライザ
- 三 法第75条の3第1項の規定に基づきイモビライザの指定を受けた自動車に備えるイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザ又はこれに準ずる性能を有するイモビライザ

(電気装置)

第177条 (略)

2～4 (略)

5 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(原動機用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機及びそれに付随するワイヤハーネス並びにコネクタ等及び走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワーステアリング等)を含む電気回路をいう。以下同じ。)の活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。)への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。)、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)等は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシ(電氣的に互いに接続された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準とみなされるものをいう。以下同じ。)に直流電氣的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。)されている部分を除く。

二～六 (略)

- 七 充電系連結システム(外部電源に接続して原動機用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電氣的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。)の活電部の保護は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないこと。

3・4 (略)
(施錠装置等)

第170条 (略)

2・3 (略)

4 指定自動車等に備えられたイモビライザと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたイモビライザであって、その機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

(電気装置)

第177条 (略)

2～4 (略)

5 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されている部分を除く。)の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャ等は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。

二～六 (略)

- 七 充電系連結システムの活電部の保護は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないこと。

八・九 (略)

十 自動車^が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものであること。ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車であって内燃機関が作動中はこの限りでない。

十一・十二 (略)

十三 自動車に備える原動機用蓄電池及び充電系連結システムは、次に掲げる場合において、運転者に対してテルテールによって警告をするものであること。

イ・ロ (略)

6・7 (略)

(窓ガラス)

第195条 (略)

2～4 (略)

5 窓ガラスへの装着、貼り付け、塗装又は刻印に関し、保安基準第29条第4項第6号の告示で定めるものは、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5 t 以下のものにあつては第1号から第8号まで及び第10号、その他の自動車にあつては第2号から第10号までに掲げるものとする。

一 協定規則第125号の規則5.1.3.に定める基準に適合したもの。ただし、貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5 t 以下のものは、当分の間、協定規則第125号改訂版第3補足改訂版の規則5.1.3.に定める基準に適合したものとする。

二～十 (略)

6～9 (略)

(前照灯等)

第198条 (略)

2 (略)

3 走行用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第3項の告示で定める基準は、次の各号(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であつてその光度が10,000cd未満のものにあつては第1号及び第14号、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であつてその光度が10,000cd以上のものにあつては第1号、第4号及び第6号から第12号まで)に掲げる基準とする。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」によるものとする。

一 走行用前照灯の数は、2個又は4個であること。ただし、二輪自動車及び側車付二輪自動車にあつては、1個又は2個、カタピラ及びそりを有する軽自動車、幅0.8m以下の自動車(二輪自動車を除く。)並びに最高速度20km/h未満の自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)にあつては、1個、2個又は4個であること。このうち、被牽引自動車、最高速度20km/h未満の自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車^で地方運輸局長の指定するもの、最高速度が35km/h未

八・九 (略)

十 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び国土交通大臣が定める自動車を除く。以下この号において同じ。)が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものであること。ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車であつて内燃機関が作動中はこの限りでない。

十一・十二 (略)

十三 自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車を除く。)に備える原動機用蓄電池及び充電系連結システムは、次に掲げる場合において、運転者に対してテルテールによって警告をするものであること。

イ・ロ (略)

6・7 (略)

(窓ガラス)

第195条 (略)

2～4 (略)

5 窓ガラスへの装着、貼り付け、塗装又は刻印に関し、保安基準第29条第4項第6号の告示で定めるものは、専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5 t 以下のものにあつては第1号から第8号まで及び第10号、その他の自動車にあつては第2号から第10号までに掲げるものとする。

一 協定規則第125号の規則5.1.3.に定める基準に適合したもの

二～十 (略)

6～9 (略)

(前照灯等)

第198条 (略)

2 (略)

3 走行用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第3項の告示で定める基準は、次の各号(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であつてその光度が10,000cd未満のものにあつては第1号及び第14号、最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯であつてその光度が10,000cd以上のものにあつては第1号、第4号及び第6号から第12号まで)に掲げる基準とする。この場合において、走行用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」によるものとする。

一 走行用前照灯の数は、2個又は4個であること。ただし、二輪自動車及び側車付二輪自動車にあつては、1個又は2個、カタピラ及びそりを有する軽自動車、幅0.8m以下の自動車(二輪自動車を除く。)並びに最高速度20km/h未満の自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)にあつては、1個、2個又は4個であること。このうち、被牽引自動車、最高速度20km/h未満の自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車^で地方運輸局長の指定するもの、最高速度が35km/h未

満の大型特殊自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く自動車にあっては、車両の左右各側において1個を曲線道路用配光可変型走行用前照灯として使用してもよい。また、補助的に備える走行用前照灯の数は、2個であること。

二～十四 (略)

4～6 (略)

7 すれ違い用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第6項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、すれ違い用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～十一 (略)

十一の二 二輪自動車に備える走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び配光可変型前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯している構造であること。ただし、昼間走行灯が点灯している場合にあっては、この限りでない。

十二～十四 (略)

8～10 (略)

11 配光可変型前照灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、次のとおりとする。

一・二 (略)

三 走行用ビームを発する灯火ユニットは、走行用ビームの点灯操作を行ったときに、自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり1個以上の灯火ユニットが同時に点灯するものであり、かつ、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯するものであること。ただし、二輪自動車に備えるものにあっては、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯する構造であればよい。

四 走行用ビームを発する格納式灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）が4個備えられた自動車に、専ら手動により短い間隔で断続的に点滅させること又はすれ違い用ビームを発する灯火ユニットと交互に点灯させることを目的として備えられた補助灯火ユニットは、格納式灯火ユニットが上昇した場合には点灯しないものであること。

五 (略)

六 すれ違い状態の配光形態において、自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで左右対称に配置された2つのすれ違い用ビームを発する灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）は、少なくとも一組がその見かけの表面の上縁の位置が地上から1.2m以下であり、かつ、下縁の位置が地上から0.5m以上となるように取り付けられていること。

七 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）に補助灯火ユニットを備える場合において、補助灯火ユニットは、その位置に最も近い位置にある灯火ユニットから水平方向に140mm以下及び鉛直方向に400mm以下の位置に配置されていること。この場合において、2つの補助灯火ユニットを自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで対称に配置したときは、当該灯火ユニットから水平方向に200mm以下の位置にあればよいものとする。

八 前号の補助灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）は、いずれも、地上から250mm以上1,200mm以下の位置に配置されていること。

満の大型特殊自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、農耕作業用小型特殊自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く自動車にあっては、車両の左右各側において1個を曲線道路用配光可変型走行用前照灯として使用してもよい。

二～十四 (略)

4～6 (略)

7 すれ違い用前照灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第32条第6項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、すれ違い用前照灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～十一 (略)

十一の二 二輪自動車に備える走行用前照灯及びすれ違い用前照灯は、原動機が作動している場合に常にいずれかが点灯している構造であること。ただし、昼間走行灯が点灯している場合にあっては、この限りでない。

十二～十四 (略)

8～10 (略)

11 配光可変型前照灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第32条第9項の告示で定める基準は、次のとおりとする。

一・二 (略)

三 走行用ビームを発する灯火ユニットは、走行用ビームの点灯操作を行ったときに、自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり1個以上の灯火ユニットが同時に点灯するものであり、かつ、すれ違い用ビームの点灯操作を行ったときに、すべての走行用ビームを発する灯火ユニットが同時に消灯するものであること。

四 走行用ビームを発する格納式灯火ユニットが4個備えられた自動車に、専ら手動により短い間隔で断続的に点滅させること又はすれ違い用ビームを発する灯火ユニットと交互に点灯させることを目的として備えられた補助灯火ユニットは、格納式灯火ユニットが上昇した場合には点灯しないものであること。

五 (略)

六 すれ違い状態の配光形態において、自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで左右対称に配置された2つのすれ違い用ビームを発する灯火ユニットは、少なくとも一組がその見かけの表面の上縁の位置が地上から1.2m以下であり、かつ、下縁の位置が地上から0.5m以上となるように取り付けられていること。

七 配光可変型前照灯に補助灯火ユニットを備える場合において、補助灯火ユニットは、その位置に最も近い位置にある灯火ユニットから水平方向に140mm以下及び鉛直方向に400mm以下の位置に配置されていること。この場合において、2つの補助灯火ユニットを自動車の車両中心線を含む鉛直面を挟んで対称に配置したときは、当該灯火ユニットから水平方向に200mm以下の位置にあればよいものとする。

八 前号の補助灯火ユニットは、いずれも、地上から250mm以上1,200mm以下の位置に配置されていること。

九 すれ違い状態の配光形態において、すれ違い用ビームを発する灯火ユニット（二輪自動車に備えるものを除く。）の見かけの表面の外縁は、車両の最外側から車両中心線側に400mm以下の位置にあること。

十～十七 （略）

十八 配光可変型前照灯（二輪自動車に備えるものを除く。）は、自動車の速度が15km/hを超える場合に夜間において常に点灯している構造であること。

十九 配光可変型前照灯の灯火ユニット（二輪自動車に備えるものに限る。）は、その照明部の上縁の高さが地上1.3m以下、下縁の高さが地上0.5m以上であり、かつ、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。ただし、すれ違い用前照灯の側方に配光可変型前照灯の灯火ユニットを備えるものにあつては、その照明部の上縁の高さが地上1.3m以下、下縁の高さが地上0.5m以上であり、かつ、配光可変型前照灯の灯火ユニット及びすれ違い用前照灯の中心が車両中心面に対して対称の位置にあればよい。

12～19 （略）

（昼間走行灯）

第202条の2 （略）

2 （略）

3 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、昼間走行灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～三 （略）

四 前面が左右対称である自動車（二輪自動車を除く。）に備える昼間走行灯は、車両中心面に対し対称の位置に取り付けられていること。

五～十二 （略）

4 （略）

（補助方向指示器）

第216条 （略）

2 （略）

3 補助方向指示器の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、補助方向指示器の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 補助方向指示器は、前条第4項第2号、第5号から第6号まで、第14号及び第15号の基準に準じたものであること。

二 （略）

2～4 （略）

（非常点滅表示灯）

第217条 （略）

2 （略）

九 すれ違い状態の配光形態において、すれ違い用ビームを発する灯火ユニットの見かけの表面の外縁は、車両の最外側から車両中心線側に400mm以下の位置にあること。

十～十七 （略）

十八 配光可変型前照灯は、自動車の速度が10km/hを超える場合に夜間において常に点灯している構造であること。

（新設）

12～19 （略）

（昼間走行灯）

第202条の2 （略）

2 （略）

3 昼間走行灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第34条の3第3項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、昼間走行灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一～三 （略）

四 前面が左右対称である自動車に備える昼間走行灯は、車両中心面に対し対称の位置に取り付けられていること。

五～十二 （略）

4 （略）

（補助方向指示器）

第216条 （略）

2 （略）

3 補助方向指示器の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、補助方向指示器の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 補助方向指示器は、前条第4項第2号、第5号、第6号、第13号及び第14号の基準に準じたものであること。

二 （略）

2～4 （略）

（非常点滅表示灯）

第217条 （略）

2 （略）

3 非常点滅表示灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の3第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、非常点滅表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 非常点滅表示灯については、第215条第3項第1号、第2号及び第5号から第7号まで並びに第4項（第7号から第11号まで及び第14号を除く。）の規定（自動車の両側面に備える方向指示器に係るものを除く。）を準用する。ただし、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火（以下「非常灯」という。）又は運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための灯火として作動する場合には同条第4項第1号に掲げる基準に適合しない構造とすることができる。この場合において、盗難防止装置（74/61/E E C（欧州経済共同体指令）に規定する原動機の動力による走行を不能とする装置をいう。）の設定又は設定解除の状態を外部に表示するため、3秒を超えない範囲内において非常点滅表示灯を使用する構造のものは、ただし書きの規定に適合するものとする。

二～四（略）

4（略）

（緊急制動表示灯）

第217条の2 緊急制動表示灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第41条の4第3項の告示で定める基準は、制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第212条第1項及び第213条第1項に定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第215条第1項及び第216条第1項の規定に定める基準を準用する。

2（略）

3 緊急制動表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の4第4項の告示で定める基準は、制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第212条第3項第2号から第4号まで及び第6号から第8号まで並びに第213条第3項第1号から第4号まで及び第7号から第9号までに定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第215条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号から第11号まで、第15号及び第16号並びに第216条第3項第2号の規定を準用する。この場合において、緊急制動表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

4（略）

（後面衝突警告表示灯）

第217条の3（略）

2（略）

3 後面衝突警告表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の5第4項の告示で定める基準は、第215条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号、第3号、第5号及び第7号から第11号まで並びに第216条第3項第2号の規定を準用する。この場合において、後面衝突警告表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

4（略）

3 非常点滅表示灯の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第41条の3第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、非常点滅表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

一 非常点滅表示灯については、第215条第3項第1号、第2号及び第5号から第7号まで並びに第4項（第7号から第10号まで及び第13号を除く。）の規定（自動車の両側面に備える方向指示器に係るものを除く。）を準用する。ただし、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火（以下「非常灯」という。）又は運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための灯火として作動する場合には同条第4項第1号に掲げる基準に適合しない構造とすることができる。この場合において、盗難防止装置（74/61/E E C（欧州経済共同体指令）に規定する原動機の動力による走行を不能とする装置をいう。）の設定又は設定解除の状態を外部に表示するため、3秒を超えない範囲内において非常点滅表示灯を使用する構造のものは、ただし書きの規定に適合するものとする。

二～四（略）

4（略）

（緊急制動表示灯）

第217条の2 緊急制動表示灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第41条の4第2項の告示で定める基準は、制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第212条第1項及び第213条第1項に定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第215条第1項及び第216条第1項の規定に定める基準を準用する。

2（略）

3 緊急制動表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の4第3項の告示で定める基準は、制動灯及び補助制動灯を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第212条第3項第2号から第4号まで及び第6号から第8号まで並びに第213条第3項第1号から第4号まで及び第7号から第9号までに定める基準を準用し、方向指示器及び補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用する場合にあっては、第215条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号から第10号まで、第15号及び第16号並びに第216条第3項第2号の規定を準用する。この場合において、緊急制動表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

4（略）

（後面衝突警告表示灯）

第217条の3（略）

2（略）

3 後面衝突警告表示灯の取付位置、取付方法等に関し保安基準第41条の5第4項の告示で定める基準は、第215条第3項第1号から第4号まで、第6号及び第7号並びに同条第4項第2号、第3号、第5号及び第7号から第10号まで並びに第216条第3項第2号の規定を準用する。この場合において、後面衝突警告表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法（第2章第2節及び同章第3節関係）」によるものとする。

4（略）

(その他の灯火等の制限)

第218条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火（色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。）を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯（運転支援プロジェクションを表示する走行用ビームを発することのできる機能を有するものを含む。）

二の二～二十三 (略)

7～13 (略)

(盗難発生警報装置)

第223条 (略)

2 次に掲げる盗難発生警報装置であってその機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられた盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている盗難発生警報装置又はこれに準ずる性能を有する盗難発生警報装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づき盗難発生警報装置の指定を受けた自動車に備える盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置又はこれに準ずる性能を有する盗難発生警報装置

(車両後退通報装置)

第223条の6 車両後退通報装置の通報音発生装置の音色、音量等に関し、保安基準第43条の10第2項の告示で定める基準は、当該装置が正常に作動するものであることとする。

2 車両後退通報装置の機能、性能等に関し、保安基準第43条の10第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 車両後退通報装置の音の大きさは、自動車の後方1mの位置において77dB以上112dB以下であること。この場合において、車両後退通報装置の機能を損なうおそれのある損傷等のあるものは、この基準に適合しないものとする。

二 車両後退通報装置は、自動車が後退することを歩行者等に注意喚起するものであり、かつ、サイレン又は鐘でないこと。

三 車両後退通報装置は、当該装置の作動を停止させることができる機能を有さないものであること。ただし、保安基準第44条の2に適合する後退時車両直後確認装置を備えた自動車に備える車両後退通報装置にあつては、次のイからハまでのいずれにも適合する場合に限り、当該装置の作動を停止させることができる機能を有してもよい。

イ 運転者が運転者席において操作できるような位置にあるもの

ロ 運転者が運転者席において車両後退通報装置が作動しない状態を確認できるもの

ハ 原動機の再始動時にその都度、自動で解除されるもの

四 車両後退通報装置は、自動車の最後部の車軸中心から自動車の最後端の間に取り付けられていること。

(その他の灯火等の制限)

第218条 (略)

2～5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火（色度が変わることにより視感度が変わる灯火を含む。）を備えてはならない。

一 (略)

二 配光可変型前照灯

二の二～二十三 (略)

7～13 (略)

(盗難発生警報装置)

第223条 (略)

2 指定自動車等に備えられた盗難発生警報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた盗難発生警報装置であつて、その機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

(新設)

五 原動機の操作装置が始動の位置にあり、かつ、変速装置を後退位置にした場合に連動して、作動を開始するものであること。

3 音の大きさが前項第1号に規定する範囲内におおそれがあるときは、音量計を用いて別添128「車両後退通報装置の通報音の測定方法」により測定するものとする。

4 次に掲げる後退時通報装置であってその機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、第1項及び第2項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられている後退時通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた後退時通報装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき指定を受けた特定共通構造部に備えられた後退時通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている後退時通報装置又はこれに準ずる性能を有する後退時通報装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づく装置の指定を受けた後退時通報装置を有する自動車に取り付けられた後退時通報装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた後退時通報装置又はこれに準ずる性能を有する後退時通報装置

(前照灯)

第244条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4. (4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.5.及び4.12.を除く。)、5.1.、5.2.、5.3. (二輪の一般原動機付自転車に備えるものに限る。)及び5.4.に定める基準とする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあっては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.1.、5.2.、5.3.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(番号灯)

第245条 番号灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第62条の2第1項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)を除く。)及び5.11. (種別LM1に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2・3 (略)

(尾灯)

第246条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)を除く。)及び5.2. (種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(前照灯)

第244条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、協定規則第149号の規則4. (4.5.1.1.、4.5.1.3. から4.5.1.6.まで及び4.12.を除く。)、5.1.、5.2.及び5.4.に定める基準とする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあっては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第149号の規則4.5.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第149号の規則5.1.、5.2.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(番号灯)

第245条 番号灯の灯光の色、明るさ等に関し保安基準第62条の2第1項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.11. (種別LM1に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.11.の規定にかかわらず、光度特性は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

2・3 (略)

(尾灯)

第246条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.2. (種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(制動灯)

第247条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条の4第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)を除く。)及び5.5. (種別S1、S2及びMSに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2・3 (略)

(方向指示器)

第252条の2 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第64条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.及び4.7.2.1.を除く。)及び5.6. (種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及び12に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあっては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(前照灯)

第260条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 前照灯の照射光線は、一般原動機付自転車の進行方向を正射し、その主光軸は、下向き又は下向きに変換することができる構造であること。

三・四 (略)

五 走行用ビームを発することのできる配光可変型前照灯(二輪の一般原動機付自転車に備えるものに限る。)にあっては、協定規則第149号の規則4. (4.5.1.、4.5.2.2.(b)、4.5.2.5.及び4.12.を除く。)及び5.3.に定める基準に適合するものであること。ただし、協定規則第149号の規則5.3.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

2・3 (略)

(前照灯)

第276条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 前照灯の照射光線は、一般原動機付自転車の進行方向を正射し、その主光軸は、下向き又は下向きに変換することができる構造であること。

三・四 (略)

2・3 (略)

(制動灯)

第247条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条の4第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.5. (種別S1、S2及びMSに係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

2・3 (略)

(方向指示器)

第252条の2 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第64条の3第2項の告示で定める基準は、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.6. (種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及び12に係るものに限る。)に定める基準とする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあっては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.4.の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

2～4 (略)

(前照灯)

第260条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 前照灯の照射光線は、一般原動機付自転車の進行方向を正射し、その主光軸は、下向きであること。

三・四 (略)

(新設)

2・3 (略)

(前照灯)

第276条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第62条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 前照灯の照射光線は、一般原動機付自転車の進行方向を正射し、その主光軸は、下向きであること。

三・四 (略)

2・3 (略)

(前照灯)

第291条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の8第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。なお、協定規則第149号の規則4. (4.5.1.、4.5.2.1.、4.5.2.5.及び4.12.を除く。)、5.1.、5.2.及び5.4.に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあつては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあつては、協定規則第149号の規則4.5.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則5.1.、5.2.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～四 (略)

2 (略)

(尾灯)

第292条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の9第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、尾灯の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)を除く。)及び5.2. (種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～四 (略)

2 (略)

(制動灯)

第293条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の10第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、制動灯の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.、4.7.2.1.及び4.7.2.2.(b)を除く。)及び5.5. (種別S1、S2及びMSに係るものに限る。)に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

2 (略)

(方向指示器)

第296条 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の13第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、方向指示器の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.7.1.及び4.7.2.1.を除く。)及び5.6. (種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及び12に係るも

(前照灯)

第291条 前照灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の8第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。なお、協定規則第149号の規則4. (4.5.1.1.、4.5.1.3.から4.5.1.6.まで及び4.12.を除く。)、5.1.、5.2.及び5.4.に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合にあつては、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあつては、協定規則第149号の規則4.5.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第149号の規則5.1.、5.2.及び5.4.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第149号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～四 (略)

2 (略)

(尾灯)

第292条 尾灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の9第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、尾灯の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.2. (種別R1、R2及びMRに係るものに限る。)に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.2.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～四 (略)

2 (略)

(制動灯)

第293条 制動灯の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の10第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。この場合において、制動灯の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.、4.3.1.4.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.5. (種別S1、S2及びMSに係るものに限る。)に定める基準に適合するものにあつては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあつては、協定規則第148号の規則5.5.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

2 (略)

(方向指示器)

第296条 方向指示器の灯光の色、明るさ等に関し、保安基準第66条の13第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。この場合において、方向指示器の照明部の取扱いは、別添94「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法(第2章第2節及び同章第3節関係)」に定める基準を準用するものとする。なお、協定規則第148号の規則4. (4.3.1.1.、4.3.1.2.及び4.3.2.4.を除く。)及び5.6. (種別1、1a、1b、2a、2b、11、11a、11b、11c及

のに限る。)に定める基準に適合するもの(通行区分識別灯を備える特定小型原動機付自転車に備えるものに限る。)にあっては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合には、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第148号の規則4.7.2.2.(b)の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則6.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

2 (略)

別添41 重量車排出ガスの測定法

I JE05モード法

1.～6. (略)

6.1. 測定装置

CO、THC、NMHC、CH₄、NO_x及びCO₂(以下、「CO等」という。)の測定装置は別紙4及び別紙5、PM測定装置は別紙6及び別紙7、SPN測定装置はIIの別紙10によること。

6.2. 測定装置の精度・校正等

測定装置の精度・校正等は次の要件に適合すること。

(1)～(3) (略)

(4) SPN測定装置はIIの別紙10に規定する精度が確認されたもので、当該装置の製作者の定める取扱要領に基づいて点検・整備されたものであること。

表1 (略)

7.～10.3.4. (略)

11. CO等、PM及びSPNの排出量の測定

測定運転におけるCO等、PM及びSPNの排出量の測定は、それぞれ別紙4、別紙6及び別紙8によること。

別表1 定義と略語

1. 定義

(1)～(6) (略)

(7) PM質量計測法

① 全流希釈法

排出ガスを希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、捕集フィルタによりPMを捕集し質量を求める方法をいう。

② 分流希釈法

排出ガスの一部を希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、捕集フィルタによりPMを捕集し質量を求める方法をいう。

(8) SPN

排出ガス中の粒子状物質に含まれる固体粒子の数をいう。

(9) SPN計測法

① 全流希釈システム法

排出ガスを希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、SPN計測器により希釈排出ガス中のSPN濃度を計測する方法であり、JE05モードでの平均SPN濃度及び総希釈排出ガス質量によりSPN排出量を求める方法をいう。

び12に係るものに限る。)に定める基準に適合するもの(通行区分識別灯を備える特定小型原動機付自転車に備えるものに限る。)にあっては、次の各号の基準に適合するものとする。ただし、交換式電球の受金形状が、JIS規格C7709に定められた形状(定格電球以外の電球を使用する場合には、その他の誤組付防止措置が図られた形状)である場合にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.4.の規定は適用しないものとし、施行規則第62条の3第1項の規定による認定を行う場合以外の場合にあっては、協定規則第148号の規則5.6.の規定にかかわらず、最小光度及び最大光度は、協定規則第148号の規則3.5.1.1.に定める基準に適合すればよいものとする。

一～五 (略)

2 (略)

別添41 重量車排出ガスの測定法

I JE05モード法

1.～6. (略)

6.1 測定装置

CO、THC、NMHC、CH₄、NO_x及びCO₂(以下、「CO等」という。)の測定装置は別紙4及び別紙5、PM測定装置は別紙6及び別紙7によること。

6.2 測定装置の精度・校正等

測定装置の精度・校正等は次の要件に適合すること。

(1)～(3) (略)

(新設)

表1 (略)

7.～10.3.4. (略)

11. CO等及びPMの排出量の測定

測定運転におけるCO等及びPMの排出量の測定は、それぞれ別紙4及び別紙6によること。

別表1 定義と略語

1. 定義

(1)～(6) (略)

(7) PM計測法

① 全流希釈法

排出ガスを希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、捕集フィルタによりPMを捕集し質量を求める方法をいう。

② 分流希釈法

排出ガスの一部を希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、捕集フィルタによりPMを捕集し質量を求める方法をいう。

(新設)

(新設)

② 分流希釈システム法

排出ガスの一部を希釈装置に入入れ、希釈空気と混合した後、SPN計測器により希釈排出ガス中のSPN濃度を計測する方法であり、JE05モードでの平均SPN排出量及び等価希釈排出ガス質量によりSPN排出量を求める方法をいう。

③ ダイレクトサンプリング法

排出ガスを排気管から直接取り込み、SPN計測器によりSPN濃度を計測する方法であり、JE05モード中のSPN濃度及び排出ガス流量を瞬時計測し、求めた瞬時SPN排出量を試験後に積算して求める方法をいう。

2. 略語

| 参 照 | 記 号 | 単 位 | 内 容 |
|------|----------------------|-------------------|----------------------------------|
| (略) | (略) | (略) | (略) |
| | η | Pa・S | 排出ガスの動粘度 |
| 別紙 8 | \bar{C}_S | 個/cm ³ | 標準条件における試験サイクル中の平均SPN濃度 |
| | $C_{S,i}$ | 個/cm ³ | 標準条件における瞬時SPN濃度 |
| | d _i | — | 電気移動度径 |
| | e _{SPN} | 個/kWh | SPN平均排出量 |
| | \bar{f}_r | — | 平均粒子濃度減少係数 |
| | k | — | 粒子数カウンターの校正係数 |
| | m _{ex} | Kg | 希釈トンネルから採取した希釈排出ガスの質量 |
| | m _{PM,corr} | g/test | 粒子数サンプル流の抽出に対して補正した試験サイクル中のPMの質量 |
| | N | 個/test | 試験サイクル中のSPN排出量 |
| | N _i | 個/s | 瞬時SPN排出量 |
| | N _{in} | 個/cm ³ | VPR上流粒子数濃度 |
| | N _{out} | 個/cm ³ | VPR下流粒子数濃度 |
| | q _{ex} | kg/s | 粒子数サンプル質量流量 |
| | q _{sw} | kg/s | 粒子数抽出補正における希釈トンネル還元時の質量流量 |

別表 2・別表 3 (略)

2. 略語

| 参 照 | 記 号 | 単 位 | 内 容 |
|-----|--------|------|----------|
| (略) | (略) | (略) | (略) |
| | η | Pa・S | 排出ガスの動粘度 |

別表 2・別表 3 (略)

別表4 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガス

| 排出ガス成分 | ガスの種類 | | ガス成分 | |
|-----------------|-------|-----|---|-----|
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| CH ₄ | (略) | (略) | (略) | (略) |
| | 燃料ガス | | H ₂ : 40±2%、バランスガス： <u>He又はN₂</u> (H C : 1 ppmC等価以下、CO ₂ : 400ppm以下) | |
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| (略) | (略) | (略) | (略) | (略) |

注) 1. ～ 3. (略)

別紙1・別紙2 (略)

別紙3 基準運転サイクルへの交換手順

別紙3-1 ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラム作成手順及び変換プログラム

1. ～ 1.12 (略)

2. ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラム

ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラムは、国土交通省においてインターネットを通じて利用に供するもの又は国土交通省自動車局車両基準・国際課において公衆の閲覧に供するもののみを使用すること。

別紙4～別紙7-5 (略)

別紙8 SPN計測

1. サンプリング

固体粒子数 (SPN) は、希釈係数が固定された最初の粒子数希釈装置を用いたテールパイプ、別紙7-4に記載された全流希釈システム又は別紙7-5に記載された分流希釈システムのいずれかから連続サンプリングによって測定するものとする。

1.1. 希釈剤のフィルタ処理

希釈システム内の排気の一次希釈及び二次希釈 (該当する場合に限る) の両方に使用した希釈剤を、別紙7-4又は別紙7-5に定義された高効率パティキュレートエア (HEPA) フィルタ要件を満たすフィルタに通すものとする。この場合において、希釈剤をHEPAフィルタに送る前に、チャコールスクラバーで希釈剤内の炭化水素濃度を低下及び安定させることができる。チャコールスクラバーを使用する場合は、追加の粗大粒子フィルタをHEPAフィルタの前かつチャコールスクラバーの後に置いてよい。

2. 粒子数サンプル流量の補正—全流希釈システム

粒子数サンプリングのために全流希釈システムから抽出した質量流量を補正するため、抽出した質量流量 (フィルタ通過後) を全流希釈システムに戻すものとする。代替案として、全流希釈システム内の総質量を用いて、粒子数サンプリングのために抽出した数学的に補正することができる。粒子数サンプリング及びPM質量サンプリングのために全流希釈システムから抽出した総質量が、希釈トンネル内の総希釈排出ガス量 (m_{sd}) の0.5%未満である場合は、当該補正又は抽出した質量流量を戻すことを省略することができる。

3. 粒子数サンプル流量の補正—分流希釈システム

別表4 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガス

| 排出ガス成分 | ガスの種類 | | ガス成分 | |
|-----------------|-------|-----|--|-----|
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| CH ₄ | (略) | (略) | (略) | (略) |
| | 燃料ガス | | H ₂ : 40±2%、バランスガス： <u>He</u> (H C : 1 ppmC等価以下、CO ₂ : 400ppm以下) | |
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| (略) | (略) | (略) | (略) | (略) |

注) 1. ～ 3. (略)

別紙1・別紙2 (略)

別紙3 基準運転サイクルへの交換手順

別紙3-1 ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラム作成手順及び変換プログラム

1. ～ 1.12 (略)

2. ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラム

ガソリン・LPG等を燃料とする重量車用車速変換プログラムは、国土交通省においてインターネットを通じて利用に供するもの及び、国土交通省自動車局環境政策課において公衆の閲覧に供するもののみを使用すること。

別紙4～別紙7-5 (略)

(新設)

3.1. 分流希釈システムについて、粒子数サンプリングのために分流希釈システムから抽出した質量流量は、サンプリングの比例制御において考慮するものとする。これは、粒子数サンプル質量流量を流量測定装置の上流で分流希釈システムに戻す、又は3.2. に定める数学的補正のいずれかによって行うこと。全量捕集方式の分流希釈システムの場合において、粒子数サンプル質量流量は、3.3. に定めるPM質量計算により補正するものとする。

3.2. サンプリングの比例制御において使用した分流希釈システムへの瞬時排出ガス流量 (q_{mp}) は、以下の(a)又は(b)の方法により補正すること。

(a) 抽出された粒子数サンプル流を廃棄する場合は、別紙 6-3 の2.1.1. の流量差の算出方法を以下に置き換えるものとする。

$$q_{mp} = q_{mdew} - q_{mdw} + q_{ex}$$

ここで

q_{mp} : 分流希釈システムへの排出ガスサンプル質量流量 (kg/s)

q_{mdew} : 希釈排出ガス質量流量 (kg/s)

q_{mdw} : 希釈空気質量流量 (kg/s)

q_{ex} : 粒子数サンプル質量流量 (kg/s)

分流システムコントローラに送る q_{ex} 信号は、常に q_{mdew} の0.1%以内の精度とし、かつ、少なくとも1 Hzの周波数で送ること。

(b) 抽出された粒子数サンプル流を、すべて又は部分的に廃棄するが、等価流を流量測定装置の上流で分流希釈システムに戻す場合は、別紙 6-3 の2.1.1. の流量差の算出方法を以下に置き換えるものとする。

$$q_{mp} = q_{mdew} - q_{mdw} + q_{ex} - q_{sw}$$

ここで

q_{mp} : 分流希釈システムへの排出ガスサンプル質量流量 (kg/s)

q_{mdew} : 希釈排出ガス気質量流量 (kg/s)

q_{mdw} : 希釈空気質量流量 (kg/s)

q_{ex} : 粒子数サンプル質量流量 (kg/s)

q_{sw} : 粒子数サンプル質量流量を補正するために分流希釈トンネルに戻した質量流量 (kg/s)

分流システムコントローラに送る q_{ex} と q_{sw} の差は、常に q_{mdew} の0.1%以内の精度とする。信号は、少なくとも1 Hzの周波数で送ること。

3.3. PM測定の前補正

粒子数サンプル流を全量捕集方式の分流希釈システムから抽出する場合は、抽出した流量を考慮するため、別紙 6-3 の3. で計算したPM質量 (PM_{mass}) を以下のとおり補正するものとする。フィルタを通った抽出流を分流希釈システムに戻す場合においても、当該補正を実施すること。

$$m_{PM, corr} = PM_{mass} \times \frac{m_{std}}{(m_{std} - m_a)}$$

ここで

$m_{PM, corr}$: 粒子数サンプル流の抽出に対して補正したPM質量 (g/test)

PM_{mass} : 別紙 6-3 の3. に従って求めたPM質量 (g/test)

m_{sed} ：希釈トンネルを通る希釈排出ガスの総質量 (kg)

m_{ex} ：粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量 (kg)

3.4. 分流希釈サンプリングの比例

粒子数測定については、排出ガス質量流量に比例したサンプルを採取するため、別紙4-3の4.1.に記載した方法のいずれかに従って求めた排出ガス質量流量を、分流希釈システムの制御に用いること。別紙6-3の1.(5)に従ってサンプル流量と排出ガス質量流量の回帰分析を行うことにより、比例性の確認を行うものとする。

4. 粒子数の決定

4.1. 時間調整

分流希釈システムについては、別紙6-3の手順に従って、粒子数信号、試験サイクル及び排出ガス質量流量を時間調整することにより、粒子数サンプリング測定システム内の滞留時間を考慮するものとする。粒子数サンプリング測定システムの変換時間をⅡの別紙10の1.3.7.に従って求めるものとする。

最初の希釈部の希釈係数を固定したテールパイプサンプリングでは、粒子数信号はそれぞれの変換時間を使用して排出ガス質量流量信号と時間調整されるものとする。粒子数サンプリング測定システムの変換時間は、Ⅱの別紙10の1.3.7.に従って決定されるものとする。

4.2. 分流希釈システムを用いた粒子数の決定

別紙6-3の1.及び2.に記載した手順に従って、分流希釈システムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中のSPN排出量を以下の式により算出する。

$$N = \frac{m_{sed}}{1.293} \times k \times \bar{c}_s \times \bar{f}_r \times 10^6$$

ここで、

N：試験サイクル中のSPN排出量 (個/test)

m_{sed} ：別紙6-3の3.に従って求めたサイクル中の等価希釈排出ガスの質量 (kg/test)

k：粒子数カウンター測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数 (校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合)。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、kには1を用いるものとする。

\bar{c}_s ：標準条件 (273K、101.3kPa) に補正した希釈排出ガス中の平均SPN濃度 (個/cm³)

\bar{f}_r ：当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の平均粒子濃度減少係数

\bar{c}_s は、以下の式により算出する。

$$\bar{c}_s = \frac{\sum_{i=1}^n c_{s,i}}{n}$$

ここで、

$c_{s,i}$ ：標準条件 (273K、101.3kPa) に補正した、粒子数カウンターからの希釈排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値 (個/cm³)

n：試験サイクル中におけるSPN濃度の測定回数

4.3. 全流希釈システムを用いた粒子数の決定

別紙6-2の1.に記載した手順に従って、全流希釈システムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中のSPN排出量を以下の式により算出する。

$$N = \frac{m_{ed}}{1.293} \times k \times \bar{C}_s \times \bar{f}_r \times 10^6$$

ここで、

N：試験サイクル中のSPN排出量（個/test）

m_{ed} ：別紙4-2の5.1.に記載した方法のいずれか1つに従って計算した、サイクル中の総希釈排出ガス流量（kg/test）

k：粒子数カウンター測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数（校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合）。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、kには1を用いるものとする。

\bar{C}_s ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した希釈排出ガスからの平均SPN濃度（個/cm³）

\bar{f}_r ：当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の平均粒子濃度減少係数

\bar{C}_s は、以下の式により算出する。

$$\bar{C}_s = \frac{\sum_{i=1}^n c_{s,i}}{n}$$

ここで、

$c_{s,i}$ ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した、粒子数カウンターからの希釈ガス排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値（個/cm³）

n：試験サイクル中におけるSPN濃度の測定回数

4.4. ダイレクトサンプリングによる粒子数の決定

ダイレクトサンプリングシステムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中に排出された粒子の数を以下の式により算出する。

$$N = \frac{1}{f} \sum_{i=1}^n N_i$$

ここで、

N：試験サイクル中のSPN排出量（個/test）

N_i ：瞬時SPN排出量（個/s）

f：データサンプリング周波数（Hz）

n：試験サイクル中におけるSPN濃度の測定回数

瞬時SPN排出量 N_i （個/s）は、瞬時のSPN濃度（個/cm³）と瞬時の排出ガス質量流量（kg/s）を掛け合わせるにより計算するものとする。ただし、SPN濃度及び排出ガス質量流量は変換時間に対して補正及び調整すること。該当する場合は、負の瞬時SPN排出量を後続のすべてのデータ評価に含めるものとする。

N_i は、以下の式から計算するものとする。

$$N_i = c_{N,i} \times k \times f_r \times Q_{mew,i} / \rho_0 \times 10^6$$

ここで

$c_{N,i}$ ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値（個/cm³）

k : 粒子数カウンター測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数 (校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合)。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、k には 1 を用いるものとする。

fr : 当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の粒子濃度減少係数

$Q_{meW,i}$: 瞬時排出ガス質量流量 (kg/s)

ρ_0 : 273K、101.3kPaにおける排出ガス密度 (kg/m³)

4.5. 試験結果

4.5.1. SPN排出量の計算

JE05モードについて、仕事量比のSPN排出量 (個/kWh) を以下の式により算出する。

$$e_{SPN} = \frac{N}{W_{act}}$$

ここで

e_{SPN} : 仕事比のSPN排出量 (個/kWh)

N : 試験サイクル中のSPN排出量 (個/test)

W_{act} : 本文10.3.2.に従った実際のサイクル仕事量 (kWh)

付録 (略)

II WHDCモード法

1. ~2.5. (略)

2.6. 「PMの排出量」とは、PM質量及びSPNの排出量のことをいう。

2.7. 「SPN」とは、排出ガス中のPMに含まれる固体粒子の数をいう。

2.8. ~2.15. (略)

3. (略)

3.1. 一般記号

| 記号 | 単位 | 内 容 |
|-------------|-------------------|-------------------------|
| A/F_{st} | — | 理論空燃比 |
| c | ppm/vol% | 濃度 |
| c_d | ppm/vol% | 乾燥状態における濃度 |
| c_w | ppm/vol% | 湿潤状態における濃度 |
| c_b | ppm/vol% | バックグラウンドの濃度 |
| C_d | — | SSVの流量係数 |
| \bar{C}_s | 個/cm ³ | 標準条件における試験サイクル中の平均SPN濃度 |
| $C_{s,i}$ | 個/cm ³ | 標準条件における瞬時SPN濃度 |
| d | m | 直径 |
| d_i | nm | 電気移動度径 |
| d_v | mm | ベンチュリのスロート径 |

付録 (略)

II WHDCモード法

1. ~2.5. (略)

(新設)

(新設)

2.6. ~2.13. (略)

3. (略)

3.1. 一般記号

| 記号 | 単位 | 内 容 |
|------------|-------------------|-------------|
| A/F_{st} | — | 理論空燃比 |
| c | ppm/vol% | 濃度 |
| c_d | ppm/vol% | 乾燥状態における濃度 |
| c_w | ppm/vol% | 湿潤状態における濃度 |
| c_b | ppm/vol% | バックグラウンドの濃度 |
| C_d | — | SSVの流量係数 |
| d | m | 直径 |
| d_v | m | ベンチュリのスロート径 |
| D_0 | m ² /s | PDP校正切片 |
| D | — | 希釈係数 |
| Δt | s | 時間間隔 |

| | | |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| D_0 | m^2/s | PDP校正切片 |
| D | — | 希釈係数 |
| Δt | s | 時間間隔 |
| e_{gas} | g/kWh | ガス状物質平均排出量 |
| e_{PM} | g/kWh | PM質量平均排出量 |
| e_{SPN} | 個/kWh | SPN平均排出量 |
| e_r | g/kWh | DPFの再生時の平均排出量 |
| E_{CO_2} | % | NOx排出ガス分析計のCO ₂ クエンチング |
| E_E | % | エタン効率 |
| $E_{\text{H}_2\text{O}}$ | % | NOx排出ガス分析計における水クエンチング |
| E_M | % | メタン効率 |
| E_{NO_x} | % | NOxコンバータの効率 |
| f | Hz | データサンプリングレート |
| f_a | — | 実験室の大気条件係数 |
| \bar{f}_r | — | 平均粒子濃度減少係数 |
| F_s | — | 化学量論係数 |
| H_a | g/kg | 吸気の絶対湿度 |
| H_d | g/kg | 希釈空気の絶対湿度 |
| i | — | 瞬時測定を意味する下付き文字 |
| k | — | 粒子数カウンターの校正係数 |
| k_c | — | 炭素特定係数 |
| $k_{f,d}$ | m^3/kg (燃料) | 乾燥状態における燃焼により追加となる排出ガスの体積 |
| $k_{f,w}$ | m^3/kg (燃料) | 湿潤状態における燃焼により追加となる排出ガスの体積 |
| $k_{h,D}$ | — | ディーゼルエンジンにおけるNOxの湿度補正係数 |
| k_r | — | 再生調整係数 |

| | | |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| e_{gas} | g/kWh | ガス状物質平均排出量 |
| e_{PM} | g/kWh | PM平均排出量 |
| e_r | g/kWh | DPFの再生時の平均排出量 |
| E_{CO_2} | % | NOx排出ガス分析計のCO ₂ クエンチング |
| E_E | % | エタン効率 |
| $E_{\text{H}_2\text{O}}$ | % | NOx排出ガス分析計における水クエンチング |
| E_M | % | メタン効率 |
| E_{NO_x} | % | NOxコンバータの効率 |
| f | Hz | データサンプリングレート |
| f_a | — | 実験室の大気条件係数 |
| F_s | — | 化学量論係数 |
| H_a | g/kg | 吸気の絶対湿度 |
| H_d | g/kg | 希釈空気の絶対湿度 |
| i | — | 瞬時測定を意味する下付き文字 |
| k_c | — | 炭素特定係数 |
| $k_{f,d}$ | m^3/kg (燃料) | 乾燥状態における燃焼により追加となる排出ガスの体積 |
| $k_{f,w}$ | m^3/kg (燃料) | 湿潤状態における燃焼により追加となる排出ガスの体積 |
| $k_{h,D}$ | — | ディーゼルエンジンにおけるNOxの湿度補正係数 |
| k_r | — | 再生係数 |
| $k_{w,a}$ | — | 吸気の乾湿補正係数 |
| $k_{w,d}$ | — | 希釈空気の乾湿補正係数 |
| $k_{w,e}$ | — | 希釈排出ガスの乾湿補正係数 |
| $k_{w,r}$ | — | 未希釈排出ガスの乾湿補正係数 |
| k_v | — | CFV校正関数 |
| λ | — | 空気過剰率 |

| | | |
|---------------|-------------------|-----------------------------|
| $k_{w,a}$ | — | 吸気の乾湿補正係数 |
| $k_{w,d}$ | — | 希釈空気の乾湿補正係数 |
| $k_{w,e}$ | — | 希釈排出ガスの乾湿補正係数 |
| $k_{w,r}$ | — | 未希釈排出ガスの乾湿補正係数 |
| k_v | — | C F V 校正関数 |
| λ | — | 空気過剰率 |
| m_d | kg | P M 捕集フィルタを通過する希釈空気サンプル質量 |
| m_{ed} | kg | サイクル中の総希釈排出ガスの質量 |
| m_{edf} | kg | 試験サイクル中の等価希釈排出ガスの質量 |
| m_{ex} | kg | 希釈トンネルから採取した希釈排出ガスの質量 |
| m_{ew} | kg | サイクル中の総排出ガスの質量 |
| m_f | mg | 捕集された P M サンプルの質量 |
| $m_{f,d}$ | mg | 捕集された希釈空気の P M サンプルの質量 |
| m_{gas} | g | 試験サイクル中のガス状物質の質量 |
| m_{PM} | g | 試験サイクル中の P M の質量 |
| $m_{PM,corr}$ | g / test | 粒子数サンプル流の抽出に対して補正した P M の質量 |
| m_{se} | kg | 試験サイクル中の排気サンプルの質量 |
| m_{sed} | kg | 希釈トンネルを通った希釈排出ガスの質量 |
| m_{sep} | kg | P M 捕集フィルタを通った希釈排出ガスの質量 |
| m_{ssd} | kg | 二次希釈空気の質量 |
| M | Nm | トルク |
| M_a | g / mol | 吸入空気の実モル質量 |
| M_e | g / mol | 排出ガスの実モル質量 |
| M_{gas} | g / mol | ガス状物質成分の実モル質量 |
| n | — | 測定回数 |
| n_r | — | 再生中の測定回数 |
| n_{hi} | min ⁻¹ | 高回転数 |
| n_{lo} | min ⁻¹ | 低回転数 |

| | | |
|------------|-------------------|---------------------------|
| m_d | kg | P M 捕集フィルタを通過する希釈空気サンプル質量 |
| m_{ed} | kg | サイクル中の総希釈排出ガスの質量 |
| m_{edf} | kg | 試験サイクル中の等価希釈排出ガスの質量 |
| m_{EW} | kg | サイクル中の総排出ガスの質量 |
| m_f | mg | 捕集された P M サンプルの質量 |
| $m_{f,d}$ | mg | 捕集された希釈空気の P M サンプルの質量 |
| m_{gas} | g | 試験サイクル中のガス状物質の質量 |
| m_{PM} | g | 試験サイクル中の P M の質量 |
| m_{se} | kg | 試験サイクル中の排気サンプルの質量 |
| m_{sed} | kg | 希釈トンネルを通った希釈排出ガスの質量 |
| m_{sep} | kg | P M 捕集フィルタを通った希釈排出ガスの質量 |
| m_{ssd} | kg | 二次希釈空気の質量 |
| M | Nm | トルク |
| M_a | g / mol | 吸入空気の実モル質量 |
| M_e | g / mol | 排出ガスの実モル質量 |
| M_{gas} | g / mol | ガス状物質成分の実モル質量 |
| n | — | 測定回数 |
| n_r | — | 再生中の測定回数 |
| n_{hi} | min ⁻¹ | 高回転数 |
| n_{lo} | min ⁻¹ | 低回転数 |
| n_{pref} | min ⁻¹ | 推奨回転数 |
| n_p | r / s | P D P ポンプ回転数 |
| p_a | kPa | エンジン吸気の飽和蒸気圧 |
| p_b | kPa | 全大気圧 |
| p_d | kPa | 希釈空気の飽和蒸気圧 |
| p_p | kPa | 絶対圧 |
| p_r | kPa | 冷却槽の後の水蒸気圧 |
| p_s | kPa | 乾燥大気圧 |

| | | |
|------------|-------------------|------------------------|
| n_{pref} | min^{-1} | 推奨回転数 |
| n_p | r / s | PDP ポンプ回転数 |
| N | 個 | 試験サイクル中のSPN排出量 |
| N_{cold} | 個 | WHTCコールド試験サイクル中のSPN排出量 |
| N_{hot} | 個 | WHTCホット試験サイクル中のSPN排出量 |
| N_i | 個 / s | 瞬時SPN排出量 |
| N_{in} | 個 / cm^3 | VPR上流粒子数濃度 |
| N_{out} | 個 / cm^3 | VPR下流粒子数濃度 |
| p_a | kPa | エンジン吸気の飽和蒸気圧 |
| p_b | kPa | 全大気圧 |
| p_d | kPa | 希釈空気の飽和蒸気圧 |
| p_p | kPa | 絶対圧 |
| p_r | kPa | 冷却槽の後の水蒸気圧 |
| p_s | kPa | 乾燥大気圧 |
| P | kW | 出力 |
| Q_{ex} | kg / s | 粒子数サンプル質量流量 |
| Q_{mad} | kg / s | 乾燥状態における吸気質量流量 |
| Q_{maw} | kg / s | 湿潤状態における吸入空気質量流量 |
| Q_{mCe} | kg / s | 未希釈排出ガス中の炭素質量流量 |
| Q_{mCf} | kg / s | エンジンに入る炭素質量流量 |
| Q_{mCp} | kg / s | 分流希釈システム中の炭素質量流量 |
| Q_{mdew} | kg / s | 湿潤状態における希釈排出ガス質量流量 |
| Q_{mdw} | kg / s | 湿潤状態における希釈空気質量流量 |
| Q_{medf} | kg / s | 湿潤状態における等価希釈排出ガス質量流量 |
| Q_{mew} | kg / s | 湿潤状態における排出ガス質量流量 |
| Q_{mex} | kg / s | 希釈トンネルから採取したサンプル質量流量 |
| Q_{mf} | kg / s | 燃料質量流量 |
| Q_{mp} | kg / s | 分流希釈システムに入る排出ガスのサンプル流量 |

| | | |
|------------|----------------------------|---------------------------|
| P | kW | 出力 |
| Q_{mad} | kg / s | 乾燥状態における吸気質量流量 |
| Q_{maw} | kg / s | 湿潤状態における吸入空気質量流量 |
| Q_{mCe} | kg / s | 未希釈排出ガス中の炭素質量流量 |
| Q_{mCf} | kg / s | エンジンに入る炭素質量流量 |
| Q_{mCp} | kg / s | 分流希釈システム中の炭素質量流量 |
| Q_{mdew} | kg / s | 湿潤状態における希釈排出ガス質量流量 |
| Q_{mdw} | kg / s | 湿潤状態における希釈空気質量流量 |
| Q_{medf} | kg / s | 湿潤状態における等価希釈排出ガス質量流量 |
| Q_{mew} | kg / s | 湿潤状態における排出ガス質量流量 |
| Q_{mex} | kg / s | 希釈トンネルから採取したサンプル質量流量 |
| Q_{mf} | kg / s | 燃料質量流量 |
| Q_{mp} | kg / s | 分流希釈システムに入る排出ガスのサンプル流量 |
| Q_{vCVS} | m^3 / s | CVS体積流量 |
| Q_{vs} | dm^3 / min | 排出ガス分析計システムのシステム流量 |
| Q_{vt} | cm^3 / min | トレーサーガスの流量 |
| Γ_d | — | 希釈比 |
| Γ_D | — | SSVの直径比 |
| Γ_h | — | FIDの炭化水素応答係数 |
| r_p | — | SSVの圧力比 |
| r_s | — | 平均サンプル比率 |
| ρ | kg / m^3 | 密度 |
| ρ_e | kg / m^3 | 排出ガス密度 |
| σ | — | 標準偏差 |
| T | K | 絶対温度 |
| T_a | K | エンジンの吸入空気の絶対温度 |
| t | s | 時間 |
| t_{10} | s | ステップ入力から最終指示値の10%になるまでの時間 |

| | | |
|------------|-----------------------|-------------------------------------|
| q_{sw} | kg / s | 粒子数サンプル質量流量を補正するために分流希釈トンネルに戻した質量流量 |
| q_{vcvs} | m ³ / s | C V S 体積流量 |
| q_{vs} | dm ³ / min | 排出ガス分析計システムのシステム流量 |
| q_{vt} | cm ³ / min | トレーサーガスの流量 |
| r_d | — | 希釈比 |
| r_D | — | S S V の直径比 |
| r_h | — | F I D の炭化水素応答係数 |
| r_p | — | S S V の圧力比 |
| r_s | — | 平均サンプル比率 |
| ρ | kg / m ³ | 密度 |
| ρ_e | kg / m ³ | 排出ガス密度 |
| σ | — | 標準偏差 |
| T | K | 絶対温度 |
| T_a | K | エンジンの吸入空気の絶対温度 |
| t | s | 時間 |
| t_{10} | s | ステップ入力から最終指示値の10%になるまでの時間 |
| t_{50} | s | ステップ入力から最終指示値の50%になるまでの時間 |
| t_{90} | s | ステップ入力から最終指示値の90%になるまでの時間 |
| u | — | ガス成分と排出ガスの密度の比率 |
| V_0 | m ³ / r | P D P 1 回転につき排出されるガス体積 |
| V_s | dm ³ | 排出ガス分析計ベンチのシステム容積 |
| W_{act} | kWh | 試験サイクルの実際のサイクル仕事量 |
| W_{ref} | kWh | 試験サイクルの基準サイクル仕事量 |
| X_0 | m ³ / r | P D P 校正関数 |

3. 2. (略)

3. 3. 化学成分に関する記号及び略語

| 記 号 | 内 容 |
|-----------------|----------------|
| C ₁ | 炭素 1 個と等価の炭化水素 |
| CH ₄ | メタン |

| | | |
|-----------|--------------------|---------------------------|
| t_{50} | s | ステップ入力から最終指示値の50%になるまでの時間 |
| t_{90} | s | ステップ入力から最終指示値の90%になるまでの時間 |
| u | — | ガス成分と排出ガスの密度の比率 |
| V_0 | m ³ / r | P D P 1 回転につき排出されるガス体積 |
| V_s | dm ³ | 排出ガス分析計ベンチのシステム容積 |
| W_{act} | kWh | 試験サイクルの実際のサイクル仕事量 |
| W_{ref} | kWh | 試験サイクルの基準サイクル仕事量 |
| X_0 | m ³ / r | P D P 校正関数 |

3. 2. (略)

3. 3. 化学成分に関する記号及び略語

| 記 号 | 内 容 |
|-----------------|----------------|
| C ₁ | 炭素 1 個と等価の炭化水素 |
| CH ₄ | メタン |

| | |
|-------------------------------|------------|
| C ₂ H ₆ | エタン |
| C ₃ H ₈ | プロパン |
| CO | 一酸化炭素 |
| CO ₂ | 二酸化炭素 |
| DOP | ジオクチルフタレート |
| HC | 炭化水素 |
| H ₂ O | 水 |
| NMHC | 非メタン炭化水素 |
| NO _x | 窒素酸化物 |
| NO | 一酸化窒素 |
| NO ₂ | 二酸化窒素 |
| PM | 粒子状物質 |
| SPN | 固体粒子数 |

3.4. 略語

| 記号 | 内容 |
|-------------------|----------------------|
| CFV | 臨界流量ベンチュリ |
| CLD | 化学発光検出器 |
| CVS | 定容量採取 |
| deNO _x | NO _x 低減装置 |
| EGR | 排出ガス再循環 |
| ET | 蒸発管 |
| FID | フレイムイオン化検出器 |
| GC | ガスクロマトグラフ |
| HCLD | 加熱式化学発光検出器 |
| HFID | 加熱式フレイムイオン化検出器 |
| NDIR | 非分散型赤外線 (排出ガス分析計) |

| | |
|-------------------------------|------------|
| C ₂ H ₆ | エタン |
| C ₃ H ₈ | プロパン |
| CO | 一酸化炭素 |
| CO ₂ | 二酸化炭素 |
| DOP | ジオクチルフタレート |
| HC | 炭化水素 |
| H ₂ O | 水 |
| NMHC | 非メタン炭化水素 |
| NO _x | 窒素酸化物 |
| NO | 一酸化窒素 |
| NO ₂ | 二酸化窒素 |
| PM | 粒子状物質 |

3.4. 略語

| 記号 | 内容 |
|-------------------|----------------------|
| CFV | 臨界流量ベンチュリ |
| CLD | 化学発光検出器 |
| CVS | 定容量採取 |
| deNO _x | NO _x 低減装置 |
| EGR | 排出ガス再循環 |
| FID | フレイムイオン化検出器 |
| GC | ガスクロマトグラフ |
| HCLD | 加熱式化学発光検出器 |
| HFID | 加熱式フレイムイオン化検出器 |
| NDIR | 非分散型赤外線 (排出ガス分析計) |
| NMC | 非メタンカッター |

| | |
|-------------|-------------|
| NMC | 非メタンカッター |
| OT | アウトレットチューブ |
| PDP | 容積型ポンプ |
| Per cent FS | フルスケールの% |
| PCF | 粒子分級器 |
| PFS | 分流システム |
| PNC | 粒子数カウンター |
| PND | 粒子数希釈装置 |
| PTS | 粒子移送装置 |
| PTT | 粒子移送管 |
| SSV | 亜音速ベンチュリ |
| VGT | 可変ジオメトリーターボ |
| VPR | 揮発性粒子除去装置 |

4. (略)

5. 性能要件

エンジンからのガス状汚染物質、PM質量（排気を希釈することにより排気温度が315K（42℃）から325K（52℃）になった後で、PM捕集フィルタにより捕集されたものに限る。以下同じ。）及びSPNの平均排出量は、WHTC及びWHSCで決定される。測定システムは、9.2.の直線性要件と9.3.の排出ガス成分の測定、9.4.のPMの測定、別紙3、10.の粒子数の測定及び別紙10の仕様に適合するものであること。その他のシステムや排出ガス分析計は、装置の同等性の判断により、同等の結果が得られることが確認された場合には、試験機関は当該装置を使用することができる。

装置の同等性の判断は、本技術基準に規定されていない検討中の装置と本技術基準に合致した装置のうちの1台との間での7組以上のサンプルについての相関関係の検証を行わなければならない。「結果」は、特定のサイクルの重み付けをした平均排出量で表す。相関試験は、同じ試験室及びエンジンで実施されるべきであり、同時に行うことが望ましい。1組のサンプルの平均値の同等性は、別紙4に定める統計検証を用いて判断する。異常値は、ISO 5725に基づいて判断し、データベースから除外するものとする。相関試験に用いる装置は、試験機関による承認を受けていなければならないものとする。

6. ~6.10 (略)

7. 試験手順

7.1. 平均排出量の測定の原則

平均排出量を測定するために、1.(1)に掲げる自動車にあってはエンジンを7.2.1.及び7.2.2.に規定した試験サイクルの間において作動させること。平均排出量の測定には、排気中の成分の質量又は個数及び対応するエンジンのサイクル仕事量を決定することが要求される。成分は、

| | |
|-------------|-------------|
| PDP | 容積型ポンプ |
| Per cent FS | フルスケールの% |
| PFS | 分流システム |
| SSV | 亜音速ベンチュリ |
| VGT | 可変ジオメトリーターボ |

4. (略)

5. 性能要件

エンジンからのガス状汚染物質及びPM（排気を希釈することにより排気温度が315K（42℃）から325K（52℃）になった後で、PM捕集フィルタにより捕集されたものに限る。以下同じ。）の平均排出量は、WHTC及びWHSCで決定される。測定システムは、9.2.の直線性要件と9.3.の排出ガス成分の測定、9.4.のPMの測定及び別紙3の仕様に適合するものであること。その他のシステムや排出ガス分析計は、装置の同等性の判断により、同等の結果が得られることが確認された場合には、試験機関は当該装置を使用することができる。

装置の同等性の判断は、本技術基準に規定されていない検討中の装置と本技術基準に合致した装置のうちの1台との間での7組以上のサンプルについての相関関係の検証を行わなければならない。「結果」は、特定のサイクルの重み付けをした平均排出量で表す。相関試験は、同じ試験室及びエンジンで実施されるべきであり、同時に行うことが望ましい。1組のサンプルの平均値の同等性は、別紙4に定める統計検証を用いて判断する。異常値は、ISO 5725に基づいて判断し、データベースから除外するものとする。相関試験に用いる装置は、試験機関による承認を受けていなければならないものとする。

6. ~6.10 (略)

7. 試験手順

7.1. 平均排出量の測定の原則

平均排出量を測定するために、1.(1)に掲げる自動車にあってはエンジンを7.2.1.及び7.2.2.に規定した試験サイクルの間において作動させること。平均排出量の測定には、排気中の成分の質量及び対応するエンジンのサイクル仕事量を決定することが要求される。成分は、7.1.1.

7.1.1.及び7.1.2.に規定されたサンプリングによって決定する。なお、電気式ハイブリッド自動車にあっては車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定（平成12年外務省告示第474号）第4号第4改訂版の規定に基づくハイブリッド用過渡試験サイクルを適用し、平均排出量の計算等を行うこととする。この場合において、同規則6.6.1.及び6.6.2.中「ガス状物質は±25%を超えず、PM質量は±25%又は0.005g/kWhのいずれか大きい方を上回る違いがない場合」とあるのは「±25%又は0.005g/kWhのいずれか大きい方を上回る違いがない場合」と、6.3.2.及び6.3.3.中「基準エンジン出力及び測定したエンジン出力」とあるのは「測定したエンジン出力」と、9.5.5.中「0.000480」とあるのは、「0.000507」と読み替えるものとし、8.5.2.3.2.及び8.5.3.1.において測定した希釈空気中のガス状物質濃度及びmbの値がマイナスとなった場合は、希釈空気中のガス状物質濃度及びmbの値をそれぞれゼロとみなし、8.6.2.において測定したCH₄がマイナスになった場合又はCH₄を測定しない場合は、CH₄濃度はゼロとみなし、THC質量をNMHC質量とする。

7.1.1. 連続サンプリング

連続サンプリングにおいては、成分の濃度は、未希釈又は希釈排出ガスから連続的に測定される。成分の流量を求めるため、この濃度に排出ガスのサンプリング場所における未希釈又は希釈排出ガスの連続流量を乗じる。この成分の排出ガス流量が試験サイクル中連続して合計され、この合計が排出された成分の総質量又は総個数である。

7.1.2. バッチサンプリング

バッチサンプリングでは、未希釈又は希釈排出ガスの流量に比例して、一部のサンプルを連続的に採取し、測定用に保存する。希釈したガス状物質のサンプリングバッグへの採取やPMの捕集フィルタ上への捕集がバッチサンプリングの例である。ガス状物質の場合、バッチサンプリングで得られた濃度に、試験サイクル中に抽出した未希釈又は希釈排出ガスの総質量又は質量流量を乗じ、その積を排出されたガス状物質の総質量若しくは総個数又は質量流量若しくは個数流量とすること。PMの濃度を計算する場合は、比例抽出した排出ガスからフィルタに付着したPM質量を、捕集フィルタに通した排出ガスの量で除したものであること。

7.1.3. 測定手順

ガス状物質及びPM質量のサンプリング方法の組み合わせは、次の(a)及び(b)の組み合わせによること。

- (a) ガス状物質成分を未希釈排出ガス中で連続的にサンプリングし、分流希釈システムを使ってPM質量を決定する。
- (b) 全流希釈システムを使ってガス状物質成分とPM質量を決定する。

SPN排出量は、最初の希釈装置の希釈係数を固定値とした適切な計測システム、最初の希釈部を分流希釈システム又は全流希釈システムとした適切な計測システムのいずれか一つを用いて測定すること。

7.2. 試験サイクル

7.2.1. WHTC

正規化回転数とトルク値を1秒毎のシーケンスとして表したものとして、WHTCを別紙1に示す。エンジン試験室で試験を実施するためには、正規化された値をエンジンマッピング曲線に基づき、各試験対象エンジンの実際の値に変換すること。この変換を非正規化といい、こ

及び7.1.2.に規定されたサンプリングによって決定する。なお、電気式ハイブリッド自動車にあっては車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定（平成12年外務省告示第474号）第4号第3改訂版の規定に基づくハイブリッド用過渡試験サイクルを適用し、平均排出量の計算等を行うこととする。この場合において、同規則6.6.1.及び6.6.2.中「ガス状物質は±25%を超えず、PMは±25%又は0.005g/kWhのいずれか大きい方を上回る違いがない場合」とあるのは「±25%又は0.005g/kWhのいずれか大きい方を上回る違いがない場合」と、6.3.2.及び6.3.3.中「基準エンジン出力及び測定したエンジン出力」とあるのは「測定したエンジン出力」と、8.5.1.4.中「0.006111」とあるのは「0.05693」と、9.5.5.中「0.000480」とあるのは、「0.000472」と読み替えるものとし、8.5.2.3.2.及び8.5.3.1.において測定した希釈空気中のガス状物質濃度及びmbの値がマイナスとなった場合は、希釈空気中のガス状物質濃度及びmbの値をそれぞれゼロとみなし、8.6.2.において測定したCH₄がマイナスになった場合又はCH₄を測定しない場合は、CH₄濃度はゼロとみなし、THC質量をNMHC質量とする。

7.1.1. 連続サンプリング

連続サンプリングにおいては、成分の濃度は、未希釈又は希釈排出ガスから連続的に測定される。成分の流量を求めるため、この濃度に排出ガスのサンプリング場所における未希釈又は希釈排出ガスの連続流量を乗じる。この成分の排出ガス流量が試験サイクル中連続して合計され、この合計が排出された成分の総質量である。

7.1.2. バッチサンプリング

バッチサンプリングでは、未希釈又は希釈排出ガスの流量に比例して、一部のサンプルを連続的に採取し、測定用に保存する。希釈したガス状物質のサンプリングバッグへの採取やPMの捕集フィルタ上への捕集がバッチサンプリングの例である。ガス状物質の場合、バッチサンプリングで得られた濃度に、試験サイクル中に抽出した未希釈又は希釈排出ガスの総質量又は質量流量を乗じ、その積を排出されたガス状物質の総質量又は質量流量とすること。PMの濃度を計算する場合は、比例抽出した排出ガスからフィルタに付着したPMを、捕集フィルタに通した排出ガスの量で除したものであること。

7.1.3. 測定手順

サンプリング方法の組み合わせは、次の(a)及び(b)の組み合わせによること。

- (a) ガス状物質成分を未希釈排出ガス中で連続的にサンプリングし、分流希釈システムを使ってPMを決定する。
- (b) 全流希釈システムを使ってガス状物質成分とPMを決定する。

7.2. 試験サイクル

7.2.1. WHTC

正規化回転数とトルク値を1秒毎のシーケンスとして表したものとして、WHTCを別紙1に示す。エンジン試験室で試験を実施するためには、正規化された値をエンジンマッピング曲線に基づき、各試験対象エンジンの実際の値に変換すること。この変換を非正規化といい、こ

のようにしてできた試験サイクルを試験対象エンジンの基準サイクルという。この基準回転数及びトルク値によりサイクルを試験室で実施し、実際の回転数、トルク及び出力値を記録すること。

試験走行の妥当性を確認するために、試験が完了した時点で回転数、トルク及び出力値の基準値と実際値との回帰分析を行うこと。

平均排出量の計算については、サイクル中の実際のエンジン出力を積分することによって実際のサイクル仕事量を計算すること。

サイクルの妥当性確認においては、実際のサイクル仕事量が基準サイクル仕事量に指定された規制値内にあること。

ガス状物質については、未希釈又は希釈排出ガスについては連続サンプリング、希釈排出ガスについてはバッチサンプリングを用いることができる。

PM質量のサンプルは、コンディショニングされた周囲空気等の希釈剤で希釈し、1つの適したフィルタで捕集すること。

SPN排出量は、最初の希釈装置の希釈係数を固定値とした適切な計測システム、最初の希釈部を分流希釈システム又は全流希釈システムとした適切な計測システムのいずれか一つを用いて測定すること。

WHTCの概要を図3に示す。

図3 (略)

7.2.2. WHSC

WHSCは、多数の正規化回転数及び負荷モードから構成され、これらをエンジンマッピング曲線に基づいて試験対象である個別のエンジンの基準値に変換すること。

エンジンは各モードで規定された時間にわたり作動させ、その際にエンジン回転数及び負荷を 20 ± 1 秒以内に直線的に変化させること。

試験走行の妥当性確認は、試験が完了した時点で回転数、トルク及び出力値の基準値と実際値との回帰分析により行うものとする。

試験サイクルにわたる各ガス状物質の濃度、排気流及び出力を決定すること。

ガス状物質の測定は、連続サンプリング又はバッチサンプリングのいずれかの手順を用いることができる。

PMの測定は、コンディショニングされた周囲空気等の希釈剤で希釈すること。完全な試験手順ごとに1つのサンプルを採取し、1つの適したフィルタで捕集すること。

SPN排出量は、最初の希釈装置の希釈係数を固定値とした適切な計測システム、最初の希釈部を分流希釈システム又は全流希釈システムとした適切な計測システムのいずれか一つを用いて測定すること。

平均排出量を計算するには、サイクル中の実際のエンジン出力を積分することによって実際のサイクル仕事量を計算する。

WHSCを表1に示す。モード1を除き、各モードの開始は、前のモードからの傾斜の開始と定義される。

表1 (略)

7.3. 一般的な試験手順

一般的な試験手順を表2に示す。妥当であれば例外を認めるが、該当する項の個別要件は義務付ける。

のようにしてできた試験サイクルを試験対象エンジンの基準サイクルという。この基準回転数及びトルク値によりサイクルを試験室で実施し、実際の回転数、トルク及び出力値を記録すること。

試験走行の妥当性を確認するために、試験が完了した時点で回転数、トルク及び出力値の基準値と実際値との回帰分析を行うこと。

平均排出量の計算については、サイクル中の実際のエンジン出力を積分することによって実際のサイクル仕事量を計算すること。

サイクルの妥当性確認においては、実際のサイクル仕事量が基準サイクル仕事量に指定された規制値内にあること。

ガス状物質については、未希釈又は希釈排出ガスについては連続サンプリング、希釈排出ガスについてはバッチサンプリングを用いることができる。

PMのサンプルは、コンディショニングされた周囲空気等の希釈剤で希釈し、1つの適したフィルタで捕集すること。WHTCの概要を図3に示す。

図3 (略)

7.2.2. WHSC

WHSCは、多数の正規化回転数及び負荷モードから構成され、これらをエンジンマッピング曲線に基づいて試験対象である個別のエンジンの基準値に変換すること。

エンジンは各モードで規定された時間にわたり作動させ、その際にエンジン回転数及び負荷を 20 ± 1 秒以内に直線的に変化させること。

試験走行の妥当性確認は、試験が完了した時点で回転数、トルク及び出力値の基準値と実際値との回帰分析により行うものとする。

試験サイクルにわたる各ガス状物質の濃度、排気流及び出力を決定すること。

ガス状物質の測定は、連続サンプリング又はバッチサンプリングのいずれかの手順を用いることができる。

PMの測定は、コンディショニングされた周囲空気等の希釈剤で希釈すること。完全な試験手順ごとに1つのサンプルを採取し、1つの適したフィルタで捕集すること。

平均排出量を計算するには、サイクル中の実際のエンジン出力を積分することによって実際のサイクル仕事量を計算する。

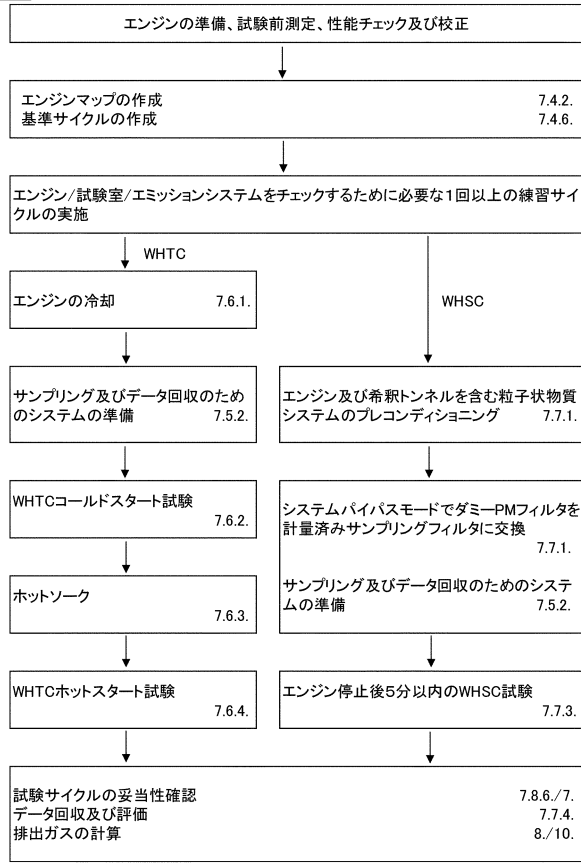
WHSCを表1に示す。モード1を除き、各モードの開始は、前のモードからの傾斜の開始と定義される。

表1 (略)

7.3. 一般的な試験手順

一般的な試験手順を表2に示す。妥当であれば例外を認めるが、該当する項の個別要件は義務付ける。

表 2 一般的な試験手順



7.4. ～7.6.5. (略)

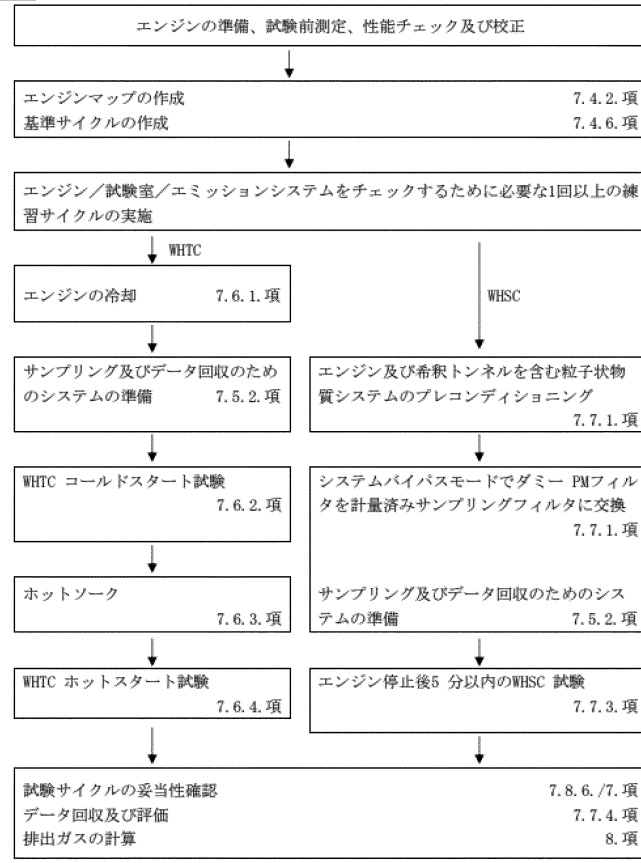
7.6.6. 平均排出量関連データの収集

試験の開始時に測定機器を始動させ、同時に以下を実施すること。

(a)～(e) (略)

未希釈排気の測定が使われる場合、NMHC、CO、NO_x及びSPNの排出濃度と排出ガス流量を連続的に測定し、コンピュータシステムで少なくとも2Hzで保存すること。その他の全てのデータは、少なくとも1Hzのサンプルレートで記録することができる。アナログ式排出ガス分析計の場合、応答を記録するものとし、データの評価中に校正データをオンライン又はオフラインで適用することができる。全流希釈システムが使われる場合、少なくとも2Hzの頻度でHC、NO_x及びSPNを希釈トンネル内で連続的に測定すること。また、分流希釈システムが使われる場合、少なくとも2Hzの頻度でSPNを希釈トンネル内で連続的に測定すること。平均濃度は、試験サイクル中の排出ガス分析計の信号を積分することによって決定する。システム応答時間は、20秒以下とし、必要に応じてCVS流量の変動及びサンプリング時間並びに試験サイクルのずれを調整すること。CO、CO₂及びNMHCは、連続的な測定

表 2 一般的な試験手順



7.4. ～7.6.5. (略)

7.6.6. 平均排出量関連データの収集

試験の開始時に測定機器を始動させ、同時に以下を実施すること。

(a)～(e) (略)

未希釈排気の測定が使われる場合、NMHC、CO及びNO_xの排出ガス濃度と排出ガス流量を連続的に測定し、コンピュータシステムで少なくとも2Hzで保存すること。その他の全てのデータは、少なくとも1Hzのサンプルレートで記録することができる。アナログ式排出ガス分析計の場合、応答を記録するものとし、データの評価中に校正データをオンライン又はオフラインで適用することができる。全流希釈システムが使われる場合、少なくとも2Hzの頻度でHCとNO_xを希釈トンネル内で連続的に測定すること。平均濃度は、試験サイクル中の排出ガス分析計の信号を積分することによって決定する。システム応答時間は、20秒以下とし、必要に応じてCVS流量の変動及びサンプリング時間並びに試験サイクルのずれを調整すること。CO、CO₂及びNMHCは、連続的な測定信号の積分又はサイクル中に採取されたサンプリングバッグ内の濃度の分析によって決定してもよい。希釈剤中のガス状物質の濃度は、

信号の積分又はサイクル中に採取されたサンプリングバッグ内の濃度の分析によって決定してもよい。希釈剤中のガス状物質の濃度は、排気が希釈トンネルに入る点より前に、積分によるかバックグラウンドバッグでの採取により決定する。測定が必要なその他の全てのパラメータは、少なくとも 1 秒あたり 1 回 (1 Hz) の測定により記録すること。

7.6.7. ~7.7.3. (略)

7.7.4. 平均排出量関連データの収集

試験の開始時に、測定機器を始動させ、同時に以下を実施すること。

(a)~(e) (略)

未希釈排気の測定が使われる場合、NMHC、CO、NO_x及びSPNの排出濃度と排出ガス質量流量を連続的に測定し、コンピュータシステムで少なくとも 2 Hzで保存すること。

その他の全てのデータは、少なくとも 1 Hzのサンプルレートで記録することができる。

アナログ式排出ガス分析計の場合、応答を記録するものとし、データの評価中に校正データをオンライン又はオフラインで適用することができる。

全流希釈システムが使われる場合、少なくとも 2 Hzの頻度でHC、NO_x及びSPNを希釈トンネル内で継続的に測定すること。また、分流希釈システムが使われる場合、少なくとも 2 Hzの頻度でSPNを希釈トンネル内で継続的に測定すること。

平均濃度は、試験サイクル中の排出ガス分析計の信号を積分することによって決定する。

システム応答時間は、20秒以下とし、必要に応じてCVS流量の変動及びサンプリング時間並びに試験サイクルのずれを調整すること。

CO、CO₂及びNMHCは、連続的な測定信号の積分又はサイクル中に採取されたサンプリングバッグ内の濃度の分析によって決定してもよい。

希釈剤中のガス状物質の濃度は、排気が希釈トンネルに入る点より前に、積分によるかバックグラウンドバッグでの採取により決定する。

測定が必要なその他の全てのパラメータは、少なくとも 1 秒あたり 1 回の測定により記録する。

7.7.5. ~8.1. (略)

8.1.1. 未希釈排出ガス

$$k_{w,r} = \left(1 - \frac{1.2442 \times H_a + 111.19 \times W_{ALF} \times \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}}}{773.4 + 1.2442 \times H_a + \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}} \times k_{f,w} \times 1,000} \right) \times 1.008 \quad (13)$$

又は

$$k_{w,r} = \left(1 - \frac{1.2442 \times H_a + 111.19 \times W_{ALF} \times \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}}}{773.4 + 1.2442 \times H_a + \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}} \times k_{f,w} \times 1000} \right) \Big/ \left(1 - \frac{P_r}{P_b} \right) \quad (14)$$

又は

$$k_{w,r} = \left(\frac{1}{1 + \alpha \times 0.005 \times (C_{CO_2} + C_{CO})} - k_{wl} \right) \times 1.008 \quad (15)$$

$$k_{f,w} = 0.055594 \times W_{ALF} + 0.0080021 \times W_{DEL} + 0.0070046 \times W_{EPS} \quad (16)$$

及び

$$k_{wl} = \frac{1.608 \times H_a}{1,000 + (1.608 \times H_a)} \quad (17)$$

排気が希釈トンネルに入る点より前に、積分によるかバックグラウンドバッグでの採取により決定する。測定が必要なその他の全てのパラメータは、少なくとも 1 秒あたり 1 回 (1 Hz) の測定により記録すること。

7.6.7. ~7.7.3. (略)

7.7.4. 平均排出量関連データの収集

試験の開始時に、測定機器を始動させ、同時に以下を実施すること。

(a)~(e) (略)

未希釈排気の測定が使われる場合、NMHC、CO及びNO_xの排出ガス濃度と排出ガス質量流量を連続的に測定し、コンピュータシステムで少なくとも 2 Hzで保存すること。

その他の全てのデータは、少なくとも 1 Hzのサンプルレートで記録することができる。

アナログ式排出ガス分析計の場合、応答を記録するものとし、データの評価中に校正データをオンライン又はオフラインで適用することができる。

全流希釈システムが使われる場合、少なくとも 2 Hzの頻度でHCとNO_xを希釈トンネル内で継続的に測定すること。

平均濃度は、試験サイクル中の排出ガス分析計の信号を積分することによって決定する。

システム応答時間は、20秒以下とし、必要に応じてCVS流量の変動及びサンプリング時間並びに試験サイクルのずれを調整すること。

CO、CO₂及びNMHCは、連続的な測定信号の積分又はサイクル中に採取されたサンプリングバッグ内の濃度の分析によって決定してもよい。

希釈剤中のガス状物質の濃度は、排気が希釈トンネルに入る点より前に、積分によるかバックグラウンドバッグでの採取により決定する。

測定が必要なその他の全てのパラメータは、少なくとも 1 秒あたり 1 回の測定により記録する。

7.7.5. ~8.1. (略)

8.1.1. 未希釈排出ガス

$$k_{w,r} = \left(1 - \frac{1.2442 \times H_a + 111.19 \times W_{ALF} \times \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}}}{773.4 + 1.2442 \times H_a + \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}} \times k_{f,w} \times 1,000} \right) \times 1.008 \quad (13)$$

又は

$$k_{w,r} = \left(1 - \frac{1.2442 \times H_a + 111.19 \times W_{ALF} \times \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}}}{773.4 + 1.2442 \times H_a + \frac{Q_{mf,i}}{Q_{mad,i}} \times k_{f,w} \times 1,000} \right) \Big/ \left(1 - \frac{P_r}{P_b} \right) \quad (14)$$

又は

$$k_{w,r} = \left(\frac{1}{1 + \alpha \times 0.005 \times (C_{CO_2} + C_{CO})} - k_{wl} \right) \times 1.008 \quad (15)$$

$$k_{f,w} = 0.055594 \times W_{ALF} + 0.0080021 \times W_{DEL} + 0.0070046 \times W_{EPS} \quad (16)$$

及び

$$k_{wl} = \frac{1.608 \times H_a}{1,000 + (1.608 \times H_a)} \quad (17)$$

H_a : 吸入空気絶対湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

W_{ALF} : 燃料の水素含有量 [%質量]

$Q_{mf,i}$: 瞬時燃料流量 [kg/s]

$Q_{md,i}$: 瞬時乾燥吸入空気流量 [kg/s]

P_r : 冷却器後の水蒸気分圧 [kPa]

P_b : 大気圧 [kPa]

W_{DEL} : 燃料の窒素含有量 [%質量]

W_{EPS} : 燃料の酸素含有量 [%質量]

α : 燃料の炭素水素比モル比 [-]

C_{CO_2} : 乾燥状態における未希釈排出ガス中のCO₂濃度 [vol%]

C_{CO} : 乾燥状態における未希釈排出ガスのCO濃度 [vol%]

式(13)と(14)は基本的に同一であり、式(13)と(15)の係数1.008は式(14)内のより正確な分母を概算した値になっている

8.1.2. ~8.4.1. (略)

8.4.1.1. 序文

未希釈排出ガス中の排出ガスの計算及び分流希釈システムの制御のためには、排出ガス流量を知る必要がある。排出ガス流量を決定するには、8.4.1.3. から8.4.1.7. までに示す方法のいずれかを使用することができる。

排出ガスの計算に必要な場合は、計器によって抽出された流量に対して排出ガス流量を補正すること。全流希釈トンネルの結果において該当する場合は、以下の条件を満たす場合を除き、抽出された流量に対して補正すること。ただし、以下の条件を満たす場合は、補正の有無を選択することができる。

Q (extracted) < サイクル中の平均排出ガス流量の0.5%

Q (extracted) : 計器によって抽出された流量

8.4.1.2. ~8.4.2.2. (略)

8.4.2.3. 一覧値に基づく排出量の計算

ガス状物質の排出量 [g/test] は、8.4.2.2. に従って決定された変換時間により調整されたガス状物質の未希釈濃度及び排出ガス流量から瞬時排出ガス流量を計算し、サイクル中の瞬時値を積分し、積分した値に表6のu値を乗じることによって決定する。乾燥状態で測定した場合は、8.1. に従った乾燥及び湿潤補正を瞬時濃度値に適用してからその後の計算を行うこと。NO_xを計算するには、排出ガス流量に8.2. に従って決定された湿度補正係数、 $k_{h,D}$ を乗じること。次の式により算出する。

$$m_{gas} = u_{gas} \times \sum_{i=1}^{i=n} \left(C_{gas,i} \times q_{mew,i} \times \frac{1}{f} \right) \text{ (g/test)} \quad (35)$$

u_{gas} : 排気成分の密度と排出ガスの密度との比 [-]

$C_{gas,i}$: 排出ガス中の成分の瞬時濃度 [ppm]

$q_{mew,i}$: 瞬時排出ガス流量 [kg/s]

f : データサンプリング周波数 [Hz]

n : 測定の回数 [-]

H_a : 吸入空気絶対湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

W_{ALF} : 燃料の水素含有量 [%質量]

$Q_{mf,i}$: 瞬時燃料流量 [kg/s]

$Q_{md,i}$: 瞬時乾燥吸入空気流量 [kg/s]

P_r : 冷却器後の水蒸気分圧 [kPa]

P_b : 大気圧 [kPa]

W_{DEL} : 燃料の窒素含有量 [%質量]

W_{EPS} : 燃料の酸素含有量 [%質量]

α : 燃料の炭素水素比モル比 [-]

C_{CO_2} : 乾燥状態における未希釈排出ガス中のCO₂濃度 [vol%]

C_{CO} : 乾燥状態における未希釈排出ガスのCO濃度 [vol%]

式(13)と(14)は基本的に同一であり、式(13)と(15)の係数1.008は式(14)内のより正確な分母を概算した値になっている

8.1.2. ~8.4.1. (略)

8.4.1.1. 序文

未希釈排出ガス中の排出ガスの計算及び分流希釈システムの制御のためには、排出ガス流量を知る必要がある。排出ガス流量を決定するには、8.4.1.3. から8.4.1.7. までに示す方法のいずれかを使用することができる。

排出ガスの計算に必要な場合は、計器によって抽出された流量に対して排出ガス流量を補正すること。全流希釈トンネルの結果において該当する場合は、以下の条件を満たす場合を除き、抽出された流量に対して補正すること。ただし、以下の条件を満たす場合は、補正の有無を選択することができる。

Q (extracted) < サイクル中の平均排出ガス流量の0.5%

Q (extracted) : 計器によって抽出された流量

8.4.1.2. ~8.4.2.2. (略)

8.4.2.3. 一覧値に基づく排出量の計算

ガス状物質の排出量 [g/test] は、8.4.2.2. に従って決定された変換時間により調整されたガス状物質の未希釈濃度及び排出ガス流量から瞬時排出ガス流量を計算し、サイクル中の瞬時値を積分し、積分した値に表6のu値を乗じることによって決定する。乾燥状態で測定した場合は、8.1. に従った乾燥及び湿潤補正を瞬時濃度値に適用してからその後の計算を行うこと。NO_xを計算するには、排出ガス流量に8.2. に従って決定された湿度補正係数、 $k_{h,D}$ を乗じること。次の式により算出する。

$$m_{gas} = u_{gas} \times \sum_{i=1}^{i=n} \left(C_{gas,i} \times q_{mew,i} \times \frac{1}{f} \right) \text{ (g/test)} \quad (35)$$

u_{gas} : 排気成分の密度と排出ガスの密度との比 [-]

$C_{gas,i}$: 排出ガス中の成分の瞬時濃度 [ppm]

$q_{mew,i}$: 瞬時排出ガス流量 [kg/s]

f : データサンプリング周波数 [Hz]

n : 測定の回数 [-]

8.4.2.4. 正確な式に基づく排出量の計算

ガス状物質の排出量 [g/test] は、8.4.2.2. に従って決定された変換時間について調整されたガス状物質の未希釈濃度からの瞬時排出ガス流量及び u 値及び排出ガス流量を計算し、サイクル中の瞬時値を積分することによって決定する。乾燥状態で測定した場合は、8.1. に従った乾燥及び湿潤補正を瞬時濃度値に適用してからその後の計算を行う。NO_xを計算するには、排出ガスの排出量に8.2. に従って決定された湿度補正燃料係数 $k_{h,D}$ を乗じる。次の式により算出する。

$$m_{gas} = \sum_{i=1}^{i=n} \left(u_{gas,i} \times C_{gas,i} \times q_{maw,i} \times \frac{1}{f} \right) \text{ (ing/test)} \quad (36)$$

$u_{gas,i}$: 排気成分と排出ガスの瞬時密度比 [—]

$C_{gas,i}$: 排出ガスの成分の瞬時濃度 [ppm]

$q_{maw,i}$: 湿潤状態における瞬時排出ガス流量 [kg/s]

f : データサンプリング周波数 [Hz]

n : 測定回数 [—]

瞬時 u 値は、次の式により算出する。

$$u_{gas,i} = M_{gas} / (M_{e,i} \times 1,000) \quad (37)$$

又は

$$u_{gas,i} = \rho_{gas} / (\rho_{e,i} \times 1,000) \quad (38)$$

かつ

$$\rho_{gas} = M_{gas} / 22.414 \quad (39)$$

M_{gas} : ガス成分のモル質量 [g/mol] (別紙 6 を参照)

$M_{e,i}$: 湿潤状態における未希釈排出ガスの瞬時モル質量 [g/mol]

ρ_{gas} : ガス成分の密度 [kg/m³]

$\rho_{e,i}$: 湿潤状態における未希釈排出ガスの瞬時密度 [kg/m³]

排気のモル質量 $M_{e,i}$ は、完全燃焼を仮定して、以下のとおり一般的な燃料組成 $CH\alpha O\epsilon N\delta S\gamma$ について求める。

$$M_{e,i} = \frac{1 + \frac{q_{mf,i}}{q_{maw,i}}}{\frac{q_{mf,i}}{q_{maw,i}} \times \frac{\frac{\alpha}{4} + \frac{\epsilon}{2} + \frac{\delta}{2}}{12.011 + 1.00794 \times \alpha + 15.9994 \times \epsilon + 14.0067 \times \delta + 32.065 \times \gamma}}$$

$$\frac{\frac{H_a \times 10^{-3}}{2 \times 1.00794 + 15.9994} + \frac{1}{M_a}}{1 + H_a \times 10^{-3}} \quad (40)$$

$q_{maw,i}$: 湿潤状態における吸気の瞬時質量流量 [kg/s]

$q_{mf,i}$: 瞬時燃料質量流量 [kg/s]

H_a : 吸気の湿度吸入空気湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

M_a : 乾燥状態における吸気のモル質量 = 28.965 g/mol

8.4.2.4. 正確な式に基づく排出量の計算

ガス状物質の排出量 [g/test] は、8.4.2.2. に従って決定された変換時間について調整されたガス状物質の未希釈濃度からの瞬時排出ガス流量及び u 値及び排出ガス流量を計算し、サイクル中の瞬時値を積分することによって決定する。乾燥状態で測定した場合は、8.1. に従った乾燥及び湿潤補正を瞬時濃度値に適用してからその後の計算を行う。NO_xを計算するには、排出ガスの排出量に8.2. に従って決定された湿度補正燃料係数 $k_{h,D}$ を乗じる。次の式により算出する。

$$m_{gas} = \sum_{i=1}^{i=n} \left(u_{gas,i} \times C_{gas,i} \times q_{maw,i} \times \frac{1}{f} \right) \text{ (ing/test)} \quad (36)$$

$u_{gas,i}$: 排気成分と排出ガスの瞬時密度比 [—]

$C_{gas,i}$: 排出ガスの成分の瞬時濃度 [ppm]

$q_{maw,i}$: 湿潤状態における瞬時排出ガス流量 [kg/s]

f : データサンプリング周波数 [Hz]

n : 測定回数 [—]

瞬時 u 値は、次の式により算出する。

$$u_{gas,i} = M_{gas} / (M_{e,i} \times 1,000) \quad (37)$$

又は

$$u_{gas,i} = \rho_{gas} / (\rho_{e,i} \times 1,000) \quad (38)$$

かつ

$$\rho_{gas} = M_{gas} / 22.414 \quad (39)$$

M_{gas} : ガス成分のモル質量 [g/mol] (別紙 6 を参照)

$M_{e,i}$: 湿潤状態における未希釈排出ガスの瞬時モル質量 [g/mol]

ρ_{gas} : ガス成分の密度 [kg/m³]

$\rho_{e,i}$: 湿潤状態における未希釈排出ガスの瞬時密度 [kg/m³]

排気のモル質量 $M_{e,i}$ は、完全燃焼を仮定して、以下のとおり一般的な燃料組成 $CH\alpha O\epsilon N\delta S\gamma$ について求める。

$$M_{e,i} = \frac{1 + \frac{q_{mf,i}}{q_{maw,i}}}{\frac{q_{mf,i}}{q_{maw,i}} \times \frac{\frac{\alpha}{4} + \frac{\epsilon}{2} + \frac{\delta}{2}}{12.011 + 1.00794 \times \alpha + 15.9994 \times \epsilon + 14.0067 \times \delta + 32.065 \times \gamma}}$$

$$\frac{\frac{H_a \times 10^{-3}}{2 \times 1.00794 + 15.9994} + \frac{1}{M_a}}{1 + H_a \times 10^{-3}} \quad (40)$$

$q_{maw,i}$: 湿潤状態における吸気の瞬時質量流量 [kg/s]

$q_{mf,i}$: 瞬時燃料質量流量 [kg/s]

H_a : 吸気の湿度吸入空気湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

M_a : 乾燥状態における吸気のモル質量 = 28.965 g/mol

未希釈排出ガスの瞬時密度 $\rho_{e,i}$ は、次の式により算出する。

$$\rho_{e,i} = \frac{1,000 + H_a + 1,000 \times (q_{mf,i}/q_{mad,i})}{773.4 + 1.2434 \times H_a + k_{fw} \times 1,000 \times (q_{mf,i}/q_{mad,i})} \quad (41)$$

$q_{mad,i}$: 瞬時乾燥吸入空気質量流量 [kg/s]

$q_{mf,i}$: 瞬時燃料質量流量 [kg/s]

H_a : 吸入空気湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

k_{fw} : 8.1.1の式(16)による燃料固有の係数

8.4.3. ~8.5.1.3. (略)

8.5.1.4. S S V - C V S システム

熱交換器を使ってサイクル中の希釈排気の温度が±11K以内に維持される場合、サイクル中の質量流量は、次の式により算出する。

$$m_{ed} = 1.293 \times Q_{SSV} \quad (52)$$

かつ

$$Q_{SSV} = \frac{A_0}{60} d_v^2 C_d P_p \sqrt{\left[\frac{1}{r} (r_p^{1.4286} - r_p^{1.7143}) \cdot \left(\frac{1}{1 - r_0^{1.4286}} \right) \right]} \quad (53)$$

A_0 : $\left(\frac{m^3}{min} \right) \left(\frac{K^{\frac{1}{2}}}{kPa} \right) \left(\frac{1}{mm^2} \right)$ の S I 単位で 0.005692 (標準条件 (101.3kPa, 273K) として)

d_v : S S V のスロートの直径 [mm]

C_d : S S V の流量係数 [-]

P_p : ベンチュリの入口での絶対圧 [kPa]

T : ベンチュリの入口での温度 [K]

r_p : S S V 入口の絶対静圧に対するスロートの比率

$$r_p = 1 - \frac{\Delta p}{P_a}$$

r_0 : 入口の管の内径 D に対する S S V のスロートの直径 d の比

熱交換器がないシステムで流量補正を用いるシステムが使用される場合、サイクル中の瞬時質量排出ガスを計算し、積分すること。この場合において、希釈排出ガスの瞬時質量は、次の式により算出する。

$$m_{ed,i} = 1.293 \times Q_{SSV} \times \Delta t_i \quad (54)$$

Δt_i : 時間間隔 [秒]

リアルタイムの計算は、 C_d の合理的な値又は Q_{SSV} の合理的な値のいずれかによって初期化する。計算を Q_{SSV} で初期化した場合、 Q_{SSV} の初期値を使ってレイノルズ数を評価すること。全ての排出ガス試験中、S S V のスロットにおけるレイノルズ数は、9.5.4. で得られる校正曲線を導出するために使用するレイノルズ数の範囲になること。

8.5.2. ~9.3.6.1. (略)

9.3.6.2. 校正

C L D 及び H C L D は、ゼロガス及び N O 含有量が作動レンジのおよそ 80% に相当し、混合ガスの N O₂ 濃度は N O 濃度の 5% 未満になるスパンガスを用い、校正ガスメーカーの仕様に従って最も一般的な作動レンジで校正すること。N O_x 排出ガス分析計は、オゾン発生器の作動を停止させた状態で、スパンガスがコンバータを通らないように N O モードに設定すること。表示された濃度を記録しなければならない。

未希釈排出ガスの瞬時密度 $\rho_{e,i}$ は、次の式により算出する。

$$\rho_{e,i} = \frac{1,000 + H_a + 1,000 \times (q_{mf,i}/q_{mad,i})}{773.4 + 1.2434 \times H_a + k_{fw} \times 1,000 \times (q_{mf,i}/q_{mad,i})} \quad (41)$$

$q_{mad,i}$: 瞬時乾燥吸入空気質量流量 [kg/s]

$q_{mf,i}$: 瞬時燃料質量流量 [kg/s]

H_a : 吸入空気湿度 [gH₂O/kg乾燥空気]

k_{fw} : 8.1.1の式(16)による燃料固有の係数

8.4.3. ~8.5.1.3. (略)

8.5.1.4. S S V - C V S システム

熱交換器を使ってサイクル中の希釈排気の温度が±11K以内に維持される場合、サイクル中の質量流量は、次の式により算出する。

$$m_{ed} = 1.293 \times Q_{SSV} \quad (52)$$

かつ

$$Q_{SSV} = A_0 d_v^2 C_d P_p \sqrt{\left[\frac{1}{T} (r_p^{1.4286} - r_p^{1.7143}) \cdot \left(\frac{1}{1 - r_0^{1.4286}} \right) \right]} \quad (53)$$

A_0 : $\left(\frac{m^3}{min} \right) \left(\frac{K^{\frac{1}{2}}}{kPa} \right) \left(\frac{1}{mm^2} \right)$ の S I 単位で 0.005693

d_v : S S V のスロートの直径 [m]

C_d : S S V の流量係数 [-]

P_p : ベンチュリの入口での絶対圧 [kPa]

T : ベンチュリの入口での温度 [K]

r_p : S S V 入口の絶対静圧に対するスロートの比率

$$r_p = 1 - \frac{\Delta p}{P_a}$$

r_0 : 入口の管の内径 D に対する S S V のスロートの直径 d の比

熱交換器がないシステムで流量補正を用いるシステムが使用される場合、サイクル中の瞬時質量排出ガスを計算し、積分すること。この場合において、希釈排出ガスの瞬時質量は、次の式により算出する。

$$m_{ed,i} = 1.293 \times Q_{SSV} \times \Delta t_i \quad (54)$$

Δt_i : 時間間隔 [秒]

リアルタイムの計算は、 C_d の合理的な値又は Q_{SSV} の合理的な値のいずれかによって初期化する。計算を Q_{SSV} で初期化した場合、 Q_{SSV} の初期値を使ってレイノルズ数を評価すること。全ての排出ガス試験中、S S V のスロットにおけるレイノルズ数は、9.5.4. で得られる校正曲線を導出するために使用するレイノルズ数の範囲になること。

8.5.2. ~9.3.6.1. (略)

9.3.6.2. 校正

C L D 及び H C L D は、ゼロガス及び N O 含有量が作動レンジのおよそ 80% に相当し、混合ガスの N O₂ 濃度は N O 濃度の 5% 未満になるスパンガスを用い、校正ガスメーカーの仕様に従って最も一般的な作動レンジで校正すること。N O_x 排出ガス分析計は、スパンガスがコンバータを通らないように N O モードに設定すること。表示された濃度を記録しなければならない。

9.3.6.3. ~9.3.6.7. (略)

9.3.6.8. NO_xモード

オゾン発生器の作動を停止してNO_xモードを維持しながら、酸素又は合成空気の流れを止める。排出ガス分析計のNO_xの指示値は、9.3.6.2.に従って測定された値と比較して±5%を超える差がないこと。

9.3.6.9~9.5.4. (略)

9.5.4.1. データの分析

最低16点の設定点における空気流量(Q_{SSV})を自動車製作者の指定した方法を使って流量計のデータより標準m³/s単位で計算する。流量係数は、次の式により算出する。

$$C_d = \frac{Q_{SSV}}{\frac{A_0}{60} d_v^2 p_p \sqrt{\left[\frac{1}{T} (r_p^{1.4286} - r_p^{1.7143}) \cdot \left(\frac{1}{1 - r_p^4 d_p^{1.4286}} \right) \right]}} \quad (89)$$

Q_{SSV}: 標準条件 (101.3kPa, 273K) での空気流量 [m³/s]

T: ベンチュリの入口における温度 [K]

d_v: S S Vスロートの直径 [mm]

r_pは、S S Vの入口の絶対静圧に対するスロートの比率であり、次の式により算出する。

$$r_p = 1 - \frac{\Delta p}{p_p} \quad (90)$$

r_D: 入口の管の内径Dに対するS S Vスロートの直径d_vの比率

亜音速流の範囲を決定するために、C_dをS S Vスロートにおけるレイノルズ数Reの関数としてプロットする。S S VスロートにおけるReは、次の式により算出する。

$$Re = A_1 \times 60 \times \frac{Q_{SSV}}{d_v \times \mu} \quad (91)$$

ただし、

$$\mu = \frac{b \times T^{1.5}}{S + T} \quad (92)$$

A₁: 換算定数 = 27.43831 $\left[\frac{\text{kg}}{\text{m}^3} \cdot \frac{\text{min}}{\text{s}} \cdot \frac{\text{mm}}{\text{m}} \right]$

Q_{SSV}: 標準条件 (101.3kPa, 273K) での空気流量 [m³/s]

d_v: S S Vスロートの直径 [m]

μ: ガスの絶対又は動的粘度 [kg/ms]

b: 1.458×106 (実験定数) [kg/ms K^{0.5}]

S: 110.4 (実験定数) [K]

Q_{SSV}はRe式に入れる値であるため、校正ベンチュリのQ_{SSV}又はC_dの初期推測値より計算を開始し、Q_{SSV}が収束するまで繰り返す。収束法は、0.1%以上の精度があること。亜音速流の領域内の少なくとも16のポイントにおいて、求められた校正曲線適合式から計算されたC_dの値は、各校正ポイントについて実測したC_dの±0.5%以内になるものとする。

9.5.5. ~9.5.5.2. (略)

10. 粒子数測定試験手順

10.1. サンプリング

固体粒子数 (SPN) は、希釈係数が固定された最初の粒子数希釈装置を用いたテールパイプ、別紙3の2.1.に記載された分流希釈システム又は別紙3の2.2.及び2.3.に記載された全流希釈システムのいずれかから連続サンプリングによって測定するものとする。

9.3.6.3. ~9.3.6.7. (略)

9.3.6.8. NOモード

オゾン発生器の作動を停止してNOモードに切り替えることにより、酸素又は合成空気の流れを止める。排出ガス分析計のNO_xの指示値は、9.3.6.2.に従って測定された値と比較して±5%を超える差がないこと。

9.3.6.9~9.5.4. (略)

9.5.4.1. データの分析

最低16点の設定点における空気流量(Q_{SSV})を自動車製作者の指定した方法を使って流量計のデータより標準m³/s単位で計算する。流量係数は、次の式により算出する。

$$C_d = \frac{Q_{SSV}}{d_v^2 \times p_p \times \sqrt{\left[\frac{1}{T} \times (r_p^{1.4286} - r_p^{1.7143}) \times \left(\frac{1}{1 - r_p^4 \times r_p^{1.4286}} \right) \right]}} \quad (89)$$

Q_{SSV}: 標準条件 (101.3kPa, 273K) での空気流量 [m³/s]

T: ベンチュリの入口における温度 [K]

d_v: S S Vスロートの直径 [m]

r_pは、S S Vの入口の絶対静圧に対するスロートの比率であり、次の式により算出する。

$$r_p = 1 - \frac{\Delta p}{p_p} \quad (90)$$

r_D: 入口の管の内径Dに対するS S Vスロートの直径d_vの比率

亜音速流の範囲を決定するために、C_dをS S Vスロートにおけるレイノルズ数Reの関数としてプロットする。S S VスロートにおけるReは、次の式により算出する。

$$Re = A_1 \times \frac{Q_{SSV}}{d_v \times \mu} \quad (91)$$

ただし、

$$\mu = \frac{b \times T^{1.5}}{S + T} \quad (92)$$

A₁: 換算定数 = 27.43831 $\left[\frac{\text{kg}}{\text{m}^3} \cdot \frac{\text{min}}{\text{s}} \cdot \frac{\text{mm}}{\text{m}} \right]$

Q_{SSV}: 標準条件 (101.3kPa, 273K) での空気流量 [m³/s]

d_v: S S Vスロートの直径 [m]

μ: ガスの絶対又は動的粘度 [kg/ms]

b: 1.458×106 (実験定数) [kg/ms K^{0.5}]

S: 110.4 (実験定数) [K]

Q_{SSV}はRe式に入れる値であるため、校正ベンチュリのQ_{SSV}又はC_dの初期推測値より計算を開始し、Q_{SSV}が収束するまで繰り返す。収束法は、0.1%以上の精度があること。亜音速流の領域内の少なくとも16のポイントにおいて、求められた校正曲線適合式から計算されたC_dの値は、各校正ポイントについて実測したC_dの±0.5%以内になるものとする。

9.5.5. ~9.5.5.2. (略)

(新設)

(新設)

10. 1. 1. 希釈剤のフィルタ処理

希釈システム内の排気の一次希釈及び二次希釈（該当する場合に限る）の両方に使用した希釈剤を、別紙 3 の 2. 1. 又は 2. 3. に定義された高効率パティキュレートエア（HEPA）フィルタ要件を満たすフィルタに通すものとする。この場合において、希釈剤を HEPA フィルタに送る前に、チャコールスクラバーで希釈剤内の炭化水素濃度を低下及び安定させることができる。チャコールスクラバーを使用する場合は、追加の粗大粒子フィルタを HEPA フィルタの前かつチャコールスクラバーの後に置いてよい。

(新設)

10. 2. 粒子数サンプル流量の補正—全流希釈システム

粒子数サンプリングのために全流希釈システムから抽出した質量流量を補正するため、抽出した質量流量（フィルタ通過後）を全流希釈システムに戻すものとする。代替案として、全流希釈システム内の総質量を、粒子数サンプリングのために抽出した総質量を用いて数学的に補正することができる。粒子数サンプリング及び PM サンプリングのために全流希釈システムから抽出した総質量が、希釈トンネル内の総希釈排出ガス量（ m_{ed} ）の 0.5% 未満である場合は、当該補正又は抽出した質量流量を全流希釈システムに戻すことを省略することができる。

(新設)

10. 3. 粒子数サンプル流量の補正—分流希釈システム

(新設)

10. 3. 1. 分流希釈システムについて、粒子数サンプリングのために分流希釈システムから抽出した質量流量は、サンプリングの比例制御において考慮するものとする。これは、粒子数サンプル質量流量を流量測定装置の上流で分流希釈システムに戻す、又は 10. 3. 2. に定める数学的補正のいずれかによって行うこと。全量捕集方式の分流希釈システムの場合において、粒子数サンプル質量流量は、10. 3. 3. に定める PM 質量計算により補正するものとする。

(新設)

10. 3. 2. サンプリングの比例制御において使用した分流希釈システムへの瞬時排出ガス流量（ q_{mp} ）は、以下の(a)又は(b)の方法により補正すること。

(新設)

(a) 抽出された粒子数サンプル流を廃棄する場合は、9. 4. 6. 2. の式(83)を以下に置き換えるものとする。

$$q_{mp} = q_{mdew} - q_{mdw} + q_{ex} \quad (93)$$

q_{mp} : 分流希釈システムへの排出ガスサンプル質量流量 [kg/s]

q_{mdew} : 希釈排出ガス質量流量 [kg/s]

q_{mdw} : 希釈空気質量流量 [kg/s]

q_{ex} : 粒子数サンプル質量流量 [kg/s]

分流システムコントローラに送る q_{ex} 信号は、常に q_{mdew} の 0.1% 以内の精度とし、かつ、少なくとも 1 Hz の周波数で送ること。

(b) 抽出された粒子数サンプル流を、すべて又は部分的に廃棄するが、等価流を流量測定装置の上流で分流希釈システムに戻す場合は、9. 4. 6. 2. の式(83)を以下に置き換えるものとする。

$$q_{mp} = q_{mdew} - q_{mdw} + q_{ex} - q_{sw} \quad (94)$$

q_{mp} : 分流希釈システムへの排出ガスサンプル質量流量 [kg/s]

q_{mdew} : 希釈排出ガス質量流量 [kg/s]

q_{mdw} : 希釈空気質量流量 [kg/s]

q_{ex} : 粒子数サンプル質量流量 [kg/s]

q_{sw} : 粒子数サンプル質量流量を補正するために分流希釈トンネルに戻した質量流量 [kg/s]

分流システムコントローラに送る q_{ex} と q_{sw} の差は、常に q_{mdew} の 0.1% 以内の精度とする。信号は、少なくとも 1 Hz の周波数で送ること。

10.3.3. PM測定の補正

粒子数サンプル流を全量捕集方式の分流希釈システムから抽出する場合は、抽出した流量を考慮するため、8.4.3.2.1.又は8.4.3.2.2.で計算したPM質量 (m_{PM}) を以下のとおり補正するものとする。フィルタを通った抽出流を分流希釈システムに戻す場合においても、当該補正を実施すること。

$$m_{PM, corr} = m_{pm} \times \frac{m_{sed}}{(m_{sed} - m_{ex})} \quad (95)$$

$m_{PM, corr}$: 粒子数サンプル流の抽出に対して補正したPM質量 [g/test]

m_{PM} : 8.4.3.2.1.又は8.4.3.2.2.に従って求めたPM質量 [g/test]

m_{sed} : 希釈トンネルを通る希釈排出ガスの総質量 [kg]

m_{ex} : 粒子数サンプリングのために希釈トンネルから抽出した希釈排出ガスの総質量 [kg]

10.3.4. 分流希釈サンプリングの比例

粒子数測定については、排出ガス質量流量に比例したサンプルを採取するため、8.4.1.3.から8.4.1.7.に記載した方法のいずれかに従って求めた排出ガス質量流量を、分流希釈システムの制御に用いること。9.4.6.1.に従ってサンプル流量と排出ガス質量流量の回帰分析を行うことにより、比例性の確認を行うものとする。

10.4. 粒子数の決定10.4.1. 時間調整

分流希釈システムについては、8.4.2.2.の手順に従って、粒子数信号、試験サイクル及び排出ガス質量流量を時間調整することにより、粒子数サンプリング測定システム内の滞留時間を考慮するものとする。粒子数サンプリング測定システムの変換時間を別紙10の1.3.7.に従って求めるものとする。

最初の希釈部の希釈係数を固定したテールパイプサンプリングでは、粒子数信号はそれぞれの変換時間を使用して排出ガス質量流量信号と時間調整されるものとする。粒子数サンプリング測定システムの変換時間は、別紙10の1.3.7.に従って決定されるものとする。

10.4.2. 分流希釈システムを用いた粒子数の決定

8.4.に記載した手順に従って、分流希釈システムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中のSPN排出量を以下の式により算出する。

$$N = \frac{m_{sed}}{1.293} \times k \times \bar{c}_s \times \bar{f}_r \times 10^6 \quad (96)$$

N : 試験サイクル中のSPN排出量 [個/test]

m_{sed} : 8.4.3.2.2.に従って求めたサイクル中の等価希釈排出ガスの質量 [kg/test]

k : 粒子数カウンターによる測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数 (校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合)。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、式96のkには1を用いるものとする。

\bar{c}_s : 標準条件 (273K、101.3kPa) に補正した希釈排出ガス中の平均SPN濃度 [個/cm³]

\bar{f}_r : 当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の平均粒子濃度減少係数

\bar{c}_s は、以下の式により算出する。

$$\bar{c}_s = \frac{\sum_{i=1}^n c_{s,i}}{n} \quad (97)$$

$c_{s,i}$: 標準条件 (273K、101.3kPa) に補正した、粒子数カウンターからの希釈排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値 [個/cm³]

n : 試験サイクル中におけるSPN濃度の測定回数

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

10.4.3. 全流希釈システムを用いた粒子数の決定

8.5.に記載した手順に従って、全流希釈システムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中のSPN排出量を以下の式により算出する。

$$N = \frac{m_{ed}}{1.293} \times k \times \bar{c}_s \times \bar{f}_r \times 10^6 \quad (98)$$

N：試験サイクル中のSPN排出量 [個/test]

m_{ed} ：8.5.1.2.から8.5.1.4.に記載した方法のいずれか1つに従って計算した、サイクル中の総希釈排出ガス流量 [kg/test]

k：粒子数カウンターの測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数（校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合）。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、式(98)のkには1を用いるものとする。

\bar{c}_s ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した希釈排出ガスからの平均SPN濃度 [個/cm³]

\bar{f}_r ：当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の平均粒子濃度減少係数

\bar{c}_s は、以下の式により算出する。

$$\bar{c}_s = \frac{\sum_{i=1}^n c_{s,i}}{n} \quad (99)$$

$c_{s,i}$ ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した、粒子数カウンターからの希釈排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値 [個/cm³]

n：試験サイクル中におけるSPN濃度の測定回数

10.4.4. ダイレクトサンプリングによる粒子数の決定

ダイレクトサンプリングシステムを用いて粒子数をサンプリングする場合は、試験サイクル中に排出された粒子の数を以下の式により算出する。

$$N = \frac{1}{f} \sum_{i=1}^n N_i \quad (100)$$

N：試験サイクル中のSPN排出量 [個/test]

N_i ：瞬時SPN排出量 [個/s]

f：データサンプリング周波数 [Hz]

瞬時SPN排出量 N_i [個/s]は、瞬時のSPN濃度 [個/cm³]と瞬時の排出ガス質量流量 [kg/s]を掛け合わせるにより計算するものとする。ただし、SPN濃度及び排出ガス質量流量は変換時間に対して補正及び調整すること。該当する場合は、負の瞬時SPN排出量を後続のすべてのデータ評価に含めるものとする。

Nは、以下の式から計算するものとする。

$$N_i = c_{N,i} \times k \times f_r \times q_{mew,i} / \rho_o \times 10^6 \quad (101)$$

$c_{N,i}$ ：標準条件（273K、101.3kPa）に補正した排出ガス中の瞬時SPN濃度の測定値 [個/cm³]

k：粒子数カウンター測定値を基準計器の水準に補正するための校正係数（校正係数が粒子数カウンターの内部で適用されない場合）。校正係数が粒子数カウンターの内部で適用される場合は、式(101)のkには1を用いるものとする。

f_r ：当該試験に用いた希釈係数に固有の揮発性粒子除去装置の粒子濃度減少係数

$q_{mew,i}$ ：瞬時排出ガス質量流量 [kg/s]

ρ_o ：8.4.2.3.表6に記載された273K、101.3kPaにおける排出ガス密度 [kg/m³]

10.4.5. 試験結果

(新設)

(新設)

(新設)

10.4.5.1. SPN排出量の計算

各個別のWHTC試験、WHTCホットスタート試験及びWHTCコールドスタート試験について、仕事量比のSPN排出量〔個/kWh〕を以下の式により算出する。

$$e_{SPN} = \frac{N}{W_{act}} \quad (102)$$

e_{SPN} : 仕事比のSPN排出量〔個/kWh〕

W_{act} : 7.8.6.に従った実際のサイクル仕事量〔kWh〕

10.4.5.2. 定期再生を伴う排気後処理システム

定期再生後処理システムを備えたエンジンについては、6.6.2.の規定を適用する。WHTCホットスタート試験におけるSPN排出量は、式(4)に従って加重するものとする。この式において、 \bar{e} は再生を伴わない1kWhあたりの平均SPN排出量、 e_r は、再生を伴う1kWhあたりの平均SPN排出量である。再生調整係数の計算は、式(4)、(5)又は(6)、(7)又は(8)に従って適宜行うものとする。

10.4.5.3. 加重平均したWHTC試験結果

WHTCの場合、最終的な試験結果は、以下の(a)又は(b)により計算した、コールドスタート試験及びホットスタート試験（該当する場合は定期再生を含む）の加重平均値とする。

(a) 乗法調整係数の場合、又は定期再生後処理のないエンジンの場合は

$$e = k_r \times \left(\frac{(0.14 \times N_{cold}) + (0.86 \times N_{hot})}{(0.14 \times W_{act, cold}) + (0.86 \times W_{act, hot})} \right) \quad (103)$$

(b) 加法調整係数の場合は

$$e = k_r + \left(\frac{(0.14 \times N_{cold}) + (0.86 \times N_{hot})}{(0.14 \times W_{act, cold}) + (0.86 \times W_{act, hot})} \right) \quad (104)$$

N_{cold} : WHTCコールドスタート試験におけるSPN排出量〔個/test〕

N_{hot} : WHTCホットスタート試験におけるSPN排出量〔個/test〕

$W_{act, cold}$: 7.8.6.に従ったWHTCコールドスタート試験の実際のサイクル仕事量〔kWh〕

$W_{act, hot}$: 7.8.6.に従ったWHTCホットスタート試験の実際のサイクル仕事量〔kWh〕

k_r : 6.6.2.に従った再生調整係数、又は定期再生後処理のないエンジンの場合は $k_r = 1$

別紙1・2 (略)

別紙3 排出ガス分析計

1.~2.2. (略)

2.3. 図15の構成要素

EP 排気管 エンジン排気マニホールド、過給機排気口又は後処理装置の出口から希釈トンネルまでの排気管の長さは、10m以下とする。システムの長さが4mを上回る場合、インラインスモークメータを使用する場合を除いて、4mを超える全ての管を断熱する。断熱体の半径の厚さは、少なくとも25mmとする。断熱材料の熱伝導率は、673Kで0.1W/mK以下とする。排気管の熱慣性を減少させるために、直径と厚さの比率0.015以下を推奨する。可撓部は、長さとの比率を12以下におさえる。

PDP 容積移送式ポンプ PDPは、ポンプ回転数とポンプ排気容量から合計希釈排出ガス流量を測定する。排気システム背圧は、PDP又は希釈システムによって人為的に下げない。PDPシステムが作動しているときに測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷においてPDPへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償(EFC)が使用されない場合、PDPのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±6K以内にあるものとする。流量補償は、PDPへの入口での温度が323K(50℃)を上回らない場合のみ許可される。

(新設)

(新設)

(新設)

別紙1・2 (略)

別紙3 排出ガス分析計

1.~2.2. (略)

2.4. 図15の構成要素

EP 排気管 エンジン排気マニホールド、過給機排気口又は後処理装置の出口から希釈トンネルまでの排気管の長さは、10m以下とする。システムの長さが4mを上回る場合、インラインスモークメータを使用する場合を除いて、4mを超える全ての管を断熱する。断熱体の半径の厚さは、少なくとも25mmとする。断熱材料の熱伝導率は、673Kで0.1W/mK以下とする。排気管の熱慣性を減少させるために、直径と厚さの比率0.015以下を推奨する。可撓部は、長さとの比率を12以下におさえる。

PDP 容積移送式ポンプ PDPは、ポンプ回転数とポンプ排気容量から合計希釈排出ガス流量を測定する。排気システム背圧は、PDP又は希釈システムによって人為的に下げない。PDPシステムが作動しているときに測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷においてPDPへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償(EFC)が使用されない場合、PDPのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±6K以内にあるものとする。流量補償は、PDPへの入口での温度が323K(50℃)を上回らない場合のみ許可される。

CFV 臨界流量ベンチュリ CFVは、流量を満杯状態（臨界流量）に維持することによって合計希釈排出ガス流量を測定する。作動しているCFVシステムで測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷においてCFVへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償（EFC）が使用されない場合、CFVのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±11K以内にあるものとする。

SSV 亜音速ベンチュリ SSVは、吸気圧、温度及びベンチュリ入口とスロート間での圧力低下に依存する亜音速ベンチュリの気体流量作用を用いて、合計希釈排出ガス流量を測定する。作動しているSSVシステムで測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷のSSVへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償（EFC）が使用されない場合、SSVのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±11K以内にあるものとする。

HE 熱交換器（オプション） 熱交換器は、上記で必要とされる限度の範囲内の温度を維持するのに十分な能力があるものとする。EFCが使用される場合、熱交換器は必要とされない。

EFC 電子流量補償（オプション） PDP、CFV又はSSVへの入口での温度が上記の限度の範囲内で保たれない場合、流量の連続測定と二次希釈システムへの比例サンプリングの制御のために流量補償システムが必要とされる。その目的のために、継続的に測定された流量信号は、±2.5パーセント以内で二次希釈システム（図17を参照）のPMフィルタを通してサンプル流量の釣り合いを維持するのに用いられる。

DT 希釈トンネル（全流） 希釈トンネルは、以下の要件を満足すること。

- (a) 希釈トンネルの内径に基づくレイノルズ数Reが4,000を超える乱流を発生させるために十分なほど直径が小さく、排気と希釈空気が完全に混合されるために十分な長さがあるものとする。
- (b) 断熱できること。
- (c) 水分凝縮を除去するために十分な壁面温度まで加熱してもよい。

エンジン排気は下流に導かれ、そこで希釈トンネルからのサンプルに取り込まれ、完全に混合される。混合オリフィスを使用できる。二次希釈システムについて、希釈トンネルからのサンプルは、二次希釈トンネルへ移動し、さらに希釈され、その後サンプリングフィルタを通過する（図17）。

二次希釈システムは、PMフィルタの直前に315K（42℃）と325K（52℃）の間の温度で二次希釈排気流を維持するために、十分な二次希釈空気を供給するものとする。

DAF 希釈フィルタ 希釈空気（周囲空気、合成空気、又は窒素）は、EN 1822-1（フィルタクラスH14以上）、ASTM F 1471-93又は同等の基準に従って、当初の最小収集効率が99.97%の高効率（HEPA）フィルタによるフィルタリングを行うものとする。

PSP PM捕集プローブ プローブは、PITの先頭部分であり、以下の要件を満足すること。

- (a) 希釈空気と排出ガスがよく混合される場所に上流に面して設置される。すなわち、希釈システムの希釈トンネルDT中心線上であり、排気が希釈トンネルに入る場所から下流にトンネル直径の約10倍の地点である。

CFV 臨界流量ベンチュリ CFVは、流量を満杯状態（臨界流量）に維持することによって合計希釈排出ガス流量を測定する。作動しているCFVシステムで測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷においてCFVへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償（EFC）が使用されない場合、CFVのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±11K以内にあるものとする。

SSV 亜音速ベンチュリ SSVは、吸気圧、温度及びベンチュリ入口とスロート間での圧力低下に依存する亜音速ベンチュリの気体流量作用を用いて、合計希釈排出ガス流量を測定する。作動しているSSVシステムで測定された静的排気圧力は、同一のエンジン回転数と負荷のSSVへの接続なしで測定された静圧の±1.5kPa以内を維持する。流量補償（EFC）が使用されない場合、SSVのすぐ前方の気体混合温度が試験中に観察された平均動作温度の±11K以内にあるものとする。

HE 熱交換器（オプション） 熱交換器は、上記で必要とされる限度の範囲内の温度を維持するのに十分な能力があるものとする。EFCが使用される場合、熱交換器は必要とされない。

EFC 電子流量補償（オプション） PDP、CFV又はSSVへの入口での温度が上記の限度の範囲内で保たれない場合、流量の連続測定と二次希釈システムへの比例サンプリングの制御のために流量補償システムが必要とされる。その目的のために、継続的に測定された流量信号は、±2.5パーセント以内で二次希釈システム（図17を参照）のPMフィルタを通してサンプル流量の釣り合いを維持するのに用いられる。

DT 希釈トンネル（全流） 希釈トンネルは、以下の要件を満足すること。

- (a) 希釈トンネルの内径に基づくレイノルズ数Reが4,000を超える乱流を発生させるために十分なほど直径が小さく、排気と希釈空気が完全に混合されるために十分な長さがあるものとする。
- (b) 断熱できること。
- (c) 水分凝縮を除去するために十分な壁面温度まで加熱してもよい。

エンジン排気は下流に導かれ、そこで希釈トンネルからのサンプルに取り込まれ、完全に混合される。混合オリフィスを使用できる。二次希釈システムについて、希釈トンネルからのサンプルは、二次希釈トンネルへ移動し、さらに希釈され、その後サンプリングフィルタを通過する（図17）。

二次希釈システムは、PMフィルタの直前に315K（42℃）と325K（52℃）の間の温度で二次希釈排気流を維持するために、十分な二次希釈空気を供給するものとする。

DAF 希釈フィルタ 希釈空気（周囲空気、合成空気、又は窒素）は、EN 1822-1（フィルタクラスH14以上）、ASTM F 1471-93又は同等の基準に従って、当初の最小収集効率が99.97%の高効率（HEPA）フィルタによるフィルタリングを行うものとする。

PSP PM捕集プローブ プローブは、PITの先頭部分であり、以下の要件を満足すること。

- (a) 希釈空気と排出ガスがよく混合される場所に上流に面して設置される。すなわち、希釈システムの希釈トンネルDT中心線上であり、排気が希釈トンネルに入る場所から下流にトンネル直径の約10倍の地点である。

(b) 最低8mmの内径とする。

(c) 希釈トンネルへの排気導入前の気温が325K (52℃)を上回らない場合、直接加熱又は希釈空気余熱により325K (52℃)以下の壁面温度に加熱できる。

(d) 断熱できること。

2.4. PM捕集システムの説明

PM捕集システムはPMフィルタ上のPMを収集するために義務付けられ、図16と図17に示されている。希釈排気サンプル全体をフィルタに通すことから成る全体サンプリング分流希釈の場合、希釈システムとサンプリングシステムは、通常一体ユニットで構成される(図12を参照)。希釈排気の一部だけをフィルタに通すことから成る部分サンプリング分流希釈又は全流量希釈の場合、希釈システムとサンプリングシステムは、通常異なるユニットで構成される。分流希釈システムについて、図16で示すように、希釈排出ガスのサンプルは、サンプリングポンプ(P)によってPM捕集プローブ(PS P)とPMトランスファチューブ(PT T)を通して希釈トンネル(DT)から取り入れられる。サンプルは、PM捕集フィルタを含むフィルタホルダー(FH)に通される。サンプル流量は、流量制御装置(FC 2)によって調整される。全流量希釈システムについて、図17で示すように、二次希釈PM捕集システムを使用する。希釈排出ガスのサンプルは、PM捕集プローブ(PS P)とPMトランスファチューブ(PT T)を通して希釈トンネル(DT)から二次希釈トンネル(SDT)へ移動され、もう一度希釈される。その後サンプルは、PM捕集フィルタを含むフィルタホルダー(FH)に通される。希釈気流は通常一定であるのに対して、サンプル流量は流量制御装置(FC 2)によって調整される。電子流量補償(EFC)(図15を参照)が使用される場合、合計希釈排出ガス流量はFC 2への指令信号として使用される。

図16・図17 (略)

2.5. 図16(分流システムのみ)と図17(全流システムのみ)の構成要素

PT T PMトランスファチューブ

トランスファチューブは、

(a) PMに対して不活性とする。

(b) 325K (52℃)以下の壁面温度まで加熱できる。

(c) 断熱できること。

SDT 二次希釈トンネル(図17のみ)

二次希釈トンネルは、

(a) 本附則の9.4.2(f)項の滞留時間要件に適合するような十分な長さかつ直径を有するものとする。

(b) 壁の温度が325K (52℃)を超えない範囲で加熱することができる。

(c) 断熱材を被覆してもよい。

多フィルタ交換器及び自動交換器は、サンプリングフィルタ間の相互作用がない限り容認される。PTFEメンブレンフィルタは、フィルタホルダー内の特定のケースセットの中に取り付けられるものとする。上流に面したオープンチューブ型の捕集プローブが使用されている場合、2.5µmと10µmの間の50パーセントのカットポイントを持つ慣性事前分級器をフィルタホルダーのすぐ上流に設置する。

FH フィルタホルダー

フィルタホルダーは、

(a) 移送ラインの直径からフィルタ面の露出直径までの移行部に対する発散円錐角度が(中心から)12.5°とする。

(b) 最低8mmの内径とする。

(c) 希釈トンネルへの排気導入前の気温が325K (52℃)を上回らない場合、直接加熱又は希釈空気余熱により325K (52℃)以下の壁面温度に加熱できる。

(d) 断熱できること。

2.6. PM捕集システムの説明

PM捕集システムはPMフィルタ上のPMを収集するために義務付けられ、図16と図17に示されている。希釈排気サンプル全体をフィルタに通すことから成る全体サンプリング分流希釈の場合、希釈システムとサンプリングシステムは、通常一体ユニットで構成される(図12を参照)。希釈排気の一部だけをフィルタに通すことから成る部分サンプリング分流希釈又は全流量希釈の場合、希釈システムとサンプリングシステムは、通常異なるユニットで構成される。分流希釈システムについて、図16で示すように、希釈排出ガスのサンプルは、サンプリングポンプ(P)によってPM捕集プローブ(PS P)とPMトランスファチューブ(PT T)を通して希釈トンネル(DT)から取り入れられる。サンプルは、PM捕集フィルタを含むフィルタホルダー(FH)に通される。サンプル流量は、流量制御装置(FC 2)によって調整される。全流量希釈システムについて、図17で示すように、二次希釈PM捕集システムを使用する。希釈排出ガスのサンプルは、PM捕集プローブ(PS P)とPMトランスファチューブ(PT T)を通して希釈トンネル(DT)から二次希釈トンネル(SDT)へ移動され、もう一度希釈される。その後サンプルは、PM捕集フィルタを含むフィルタホルダー(FH)に通される。希釈気流は通常一定であるのに対して、サンプル流量は流量制御装置(FC 2)によって調整される。電子流量補償(EFC)(図15を参照)が使用される場合、合計希釈排出ガス流量はFC 2への指令信号として使用される。

図16・図17 (略)

2.5. 図16(分流システムのみ)と図17(全流システムのみ)の構成要素

PT T PMトランスファチューブ

トランスファチューブは、

(a) PMに対して不活性とする。

(b) 325K (52℃)以下の壁面温度まで加熱できる。

(c) 断熱できること。

SDT 二次希釈トンネル(図17のみ)

二次希釈トンネルは、

(a) 本附則の9.4.2(f)項の滞留時間要件に適合するような十分な長さかつ直径を有するものとする。

(b) 壁の温度が325K (52℃)を超えない範囲で加熱することができる。

(c) 断熱材を被覆してもよい。

多フィルタ交換器及び自動交換器は、サンプリングフィルタ間の相互作用がない限り容認される。PTFEメンブレンフィルタは、フィルタホルダー内の特定のケースセットの中に取り付けられるものとする。上流に面したオープンチューブ型の捕集プローブが使用されている場合、2.5µmと10µmの間の50パーセントのカットポイントを持つ慣性事前分級器をフィルタホルダーのすぐ上流に設置する。

P サンプリングポンプ

FC 2 流量制御装置 PMサンプル流量を調整するために流量制御装置を使用する。

FM 3 流量測定装置 PMフィルタを通してPMサンプル流量を決定するガス計量器又は流量測定器。サンプリングポンプの上流又は下流に設置できる。

(b) 壁の温度が325K (52℃) を超えない範囲で加熱することができる。

(c) 断熱材を被覆してもよい。

P サンプリングポンプ

FC 2 流量制御装置 PMサンプル流量を調整するために流量制御装置を使用する。

FM 3 流量測定装置 PMフィルタを通してPMサンプル流量を決定するガス計量器又は流量測定器。サンプリングポンプの上流又は下流に設置できる。

FM 4 流量測定装置 PMフィルタを通して二次希釈気流を決定するガス計量器又は流量測定器をいう。

BV ボール弁 (オプション) ボール弁は、PMトランスファチューブ (PIT) の内径以上の内径と0.5秒未満の切換時間を持つ。

別紙 4 統計計算

1. 1. 算術平均及び標準偏差

算術平均 \bar{x} は以下のように計算するものとする。

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} \quad (105)$$

標準偏差 s は以下のように計算するものとする。

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n - 1}} \quad (106)$$

1. 2. 回帰分析

最小二乗法による回帰直線の傾き a_1 は以下のように計算するものとする。

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y}) \times (x_i - \bar{x})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2} \quad (107)$$

最小二乗法による回帰直線の切片 a_0 は以下のように計算するものとする。

$$a_0 = \bar{y} - (a_1 \times \bar{x}) \quad (108)$$

推定値の標準誤差 $SE E$ は以下のように計算するものとする。

$$SE E = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{n - 2}} \quad (109)$$

決定係数 r^2 は以下のように計算するものとする。

$$r^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2} \quad (110)$$

1. 3. 装置の同等性

該当する試験サイクルを用いて、本附則で認められた 1 組の基準装置と 7 組以上の候補装置のサンプルによる相関性調査を基に本則 5. による装置の同等性を求めるものとする。適用する同等性基準は、F 検定及び両側 t 検定とする。この統計方法では、候補装置で測定された排出ガスにおけるサンプルの標準偏差とサンプル平均値が基準装置で測定された排出ガスにおける

FM 4 流量測定装置 PMフィルタを通して二次希釈気流を決定するガス計量器又は流量測定器をいう。

BV ボール弁 (オプション) ボール弁は、PMトランスファチューブ (PIT) の内径以上の内径と0.5秒未満の切換時間を持つ。

別紙 4 統計計算

1. 1. 算術平均及び標準偏差

算術平均 \bar{x} は以下のように計算するものとする。

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} \quad (93)$$

標準偏差 s は以下のように計算するものとする。

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n - 1}} \quad (94)$$

1. 2. 回帰分析

最小二乗法による回帰直線の傾き a_1 は以下のように計算するものとする。

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y}) \times (x_i - \bar{x})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2} \quad (95)$$

最小二乗法による回帰直線の切片 a_0 は以下のように計算するものとする。

$$a_0 = \bar{y} - (a_1 \times \bar{x}) \quad (96)$$

推定値の標準誤差 $SE E$ は以下のように計算するものとする。

$$SE E = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{n - 2}} \quad (97)$$

決定係数 r^2 は以下のように計算するものとする。

$$r^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2} \quad (98)$$

1. 3. 装置の同等性

該当する試験サイクルを用いて、本附則で認められた 1 組の基準装置と 7 組以上の候補装置のサンプルによる相関性調査を基に本則 5. による装置の同等性を求めるものとする。適用する同等性基準は、F 検定及び両側 t 検定とする。この統計方法では、候補装置で測定された排出ガスにおけるサンプルの標準偏差とサンプル平均値が基準装置で測定された排出ガスにおける

サンプルの標準偏差とサンプル平均値と変わらないという仮説を検証する。この仮説は、F値及びt値の10%有意水準を基準に検定するものとする。7組から10組のサンプルに対するF値及びt値の臨界値を表10に示す。以下の式に従って計算されるF値及びt値が臨界値を上回る場合、候補装置は同等ではないものとする。以下の手順に従うものとする。添え字のRとCは、それぞれ基準装置と候補装置を示す。

(a)・(b) (略)

(c) F値を以下のように計算する。

$$F = S_{\text{major}}^2 / S_{\text{min.or}}^2 \quad (111)$$

(2つの標準偏差 s_R と s_C のいずれか大きい方が分子にならなければならない。)

(d) t値を以下のように計算するものとする。

$$t = \frac{|\bar{X}_C - \bar{X}_R|}{\sqrt{s_C^2/n_C + s_R^2/n_R}} \quad (112)$$

(e) (略)

(f) 自由度(df)を以下のように求めるものとする。

$$F \text{ 検定の場合: } df1 = n_R - 1, \quad df2 = n_C - 1 \quad (113)$$

$$t \text{ 検定の場合: } df = (n_C + n_R - 2) / 2 \quad (114)$$

(g) (略)

表10 (略)

別紙5 カーボンバランス検証

1.1. (略)

1.2. エンジンに供給される炭素流量(位置①)

燃料 $\text{CH}\alpha\text{O}\epsilon$ を使用するエンジンに流入する炭素流量 q_{mCr} は以下によること。

$$q_{\text{mCr}} = \frac{12\beta}{12\beta + \alpha + 16\epsilon} \times q_{\text{mf}} \quad (115)$$

q_{mf} : 燃料質量流量 (kg/s)

1.3. 未希釈排出ガスへの炭素流量(位置②)

エンジンの排気管中の炭素流量 q_{mCa} は、未希釈 CO_2 濃度と排出ガス流量から求めるものとする。

$$q_{\text{mCa}} = \left(\frac{C_{\text{CO}_2, r} - C_{\text{CO}_2, a}}{100} \right) \times q_{\text{mew}} \times \frac{12,011}{M_a} \quad (116)$$

$C_{\text{CO}_2, r}$: 湿潤状態における未希釈排出ガス中の CO_2 濃度 [%]

$C_{\text{CO}_2, a}$: 湿潤状態における大気中 CO_2 濃度 [%]

q_{mew} : 湿潤状態における排出ガス流量 [kg/s]

M_a : 排出ガスのモル質量 [g/mol]

乾燥状態における CO_2 を計測する場合は、本則8.1.に従い、湿潤状態に変換するものとする。

1.4. 分流希釈装置における炭素流量(位置③)

分流希釈装置の場合は、分割比も考慮する必要があり、希釈装置内の(全量希釈装置に対し)等価な炭素流量 q_{mCp} は、希釈 CO_2 濃度と排出ガス流量とサンプル流量から求めるものとする。

$$q_{\text{mCp}} = \left(\frac{C_{\text{CO}_2, d} - C_{\text{CO}_2, a}}{100} \right) \times q_{\text{mdew}} \times \frac{12,011}{M_a} \times \frac{q_{\text{mew}}}{q_{\text{mp}}} \quad (117)$$

$C_{\text{CO}_2, d}$: 希釈トンネルの出口にある湿潤状態における希釈された排出ガス中の CO_2 濃度 [%]

サンプルの標準偏差とサンプル平均値と変わらないという仮説を検証する。この仮説は、F値及びt値の10%有意水準を基準に検定するものとする。7組から10組のサンプルに対するF値及びt値の臨界値を表10に示す。以下の式に従って計算されるF値及びt値が臨界値を上回る場合、候補装置は同等ではないものとする。以下の手順に従うものとする。添え字のRとCは、それぞれ基準装置と候補装置を示す。

(a)・(b) (略)

(c) F値を以下のように計算する。

$$F = S_{\text{major}}^2 / S_{\text{min.or}}^2 \quad (99)$$

(2つの標準偏差 s_R と s_C のいずれか大きい方が分子にならなければならない。)

(d) t値を以下のように計算するものとする。

$$t = \frac{|\bar{X}_C - \bar{X}_R|}{\sqrt{s_C^2/n_C + s_R^2/n_R}} \quad (100)$$

(e) (略)

(f) 自由度(df)を以下のように求めるものとする。

$$F \text{ 検定の場合: } df1 = n_R - 1, \quad df2 = n_C - 1 \quad (101)$$

$$t \text{ 検定の場合: } df = (n_C + n_R - 2) / 2 \quad (102)$$

(g) (略)

表10 (略)

別紙5 カーボンバランス検証

1.1. (略)

1.2. エンジンに供給される炭素流量(位置①)

燃料 $\text{CH}\alpha\text{O}\epsilon$ を使用するエンジンに流入する炭素流量 q_{mCr} は以下によること。

$$q_{\text{mCr}} = \frac{12\beta}{12\beta + \alpha + 16\epsilon} \times q_{\text{mf}} \quad (103)$$

q_{mf} : 燃料質量流量 (kg/s)

1.3. 未希釈排出ガスへの炭素流量(位置②)

エンジンの排気管中の炭素流量 q_{mCa} は、未希釈 CO_2 濃度と排出ガス流量から求めるものとする。

$$q_{\text{mCa}} = \left(\frac{C_{\text{CO}_2, r} - C_{\text{CO}_2, a}}{100} \right) \times q_{\text{mew}} \times \frac{12,011}{M_a} \quad (104)$$

$C_{\text{CO}_2, r}$: 湿潤状態における未希釈排出ガス中の CO_2 濃度 [%]

$C_{\text{CO}_2, a}$: 湿潤状態における大気中 CO_2 濃度 [%]

q_{mew} : 湿潤状態における排出ガス流量 [kg/s]

M_a : 排出ガスのモル質量 [g/mol]

乾燥状態における CO_2 を計測する場合は、本則8.1.に従い、湿潤状態に変換するものとする。

1.4. 分流希釈装置における炭素流量(位置③)

分流希釈装置の場合は、分割比も考慮する必要があり、希釈装置内の(全量希釈装置に対し)等価な炭素流量 q_{mCp} は、希釈 CO_2 濃度と排出ガス流量とサンプル流量から求めるものとする。

$$q_{\text{mCp}} = \left(\frac{C_{\text{CO}_2, d} - C_{\text{CO}_2, a}}{100} \right) \times q_{\text{mdew}} \times \frac{12,011}{M_a} \times \frac{q_{\text{mew}}}{q_{\text{mp}}} \quad (105)$$

$C_{\text{CO}_2, d}$: 希釈トンネルの出口にある湿潤状態における希釈された排出ガス中の CO_2 濃度 [%]

$c_{\text{CO}_2, a}$: 湿潤状態における大気中のCO₂濃度 [%]

Q_{mdew} : 分流希釈装置内の希釈サンプル流量 [kg/s]

Q_{mew} : 湿潤状態における排出ガス流量 [kg/s]

Q_{mp} : 分流希釈装置に入る排出ガスのサンプル流量 [kg/s]

M_0 : 排出ガスのモル質量 [g/mol]

乾燥状態におけるCO₂を計測する場合は、本則8.1.に従い、湿潤状態に変換するものとする。

1.5. (略)

別紙6・別紙7 (略)

別紙8 乾燥大気圧及び絶対湿度等の計算

乾燥大気圧及び絶対湿度等の計算方法は以下によること。

$$P_s = P_a - P_w \quad (118)$$

P_s : 試験室乾燥大気圧 [kPa]

P_a : 試験室内大気圧 [kPa]

P_w : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

水蒸気圧 P_w の算出には以下の方法で求めること。

- ① 通風型乾湿計の乾球温度及び湿球温度の測定結果を使用する場合、次式により求めること。

$$P_w = P_{e_2} - 0.5 (\theta_1 - \theta_2) \times (P_a / 755) \quad (119)$$

P : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

P_{e_2} : θ_2 の飽和水蒸気圧 [kPa]

P_a : 試験室内大気圧 [kPa]

θ_1 : 試験室内乾球温度 [K]

θ_2 : 試験室内湿球温度 [K]

- ② 通風型乾湿計のデータから得られた試験室内相対湿度を使用する場合、次式により求めること。

$$P_w = P_{e_1} \times U / 100 \quad (120)$$

U : 試験室内相対湿度 [%RH]

P_w : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

P_{e_1} : θ_1 の飽和水蒸気圧 [kPa]

θ_1 : 試験室内乾球温度 [K]

- ③ 飽和水蒸気圧は、別紙9に示す値を用いるか、又は次式から算出すること。

ただし、式中の絶対温度は、 θ (K) = t (°C) + 273.15とする。

$$\ln P_{e'} = -6096.9385 \times \theta^{-1} + 21.2409642 - 2.711193 \times 10^{-2} \times \theta + 1.673952 \times 10^{-5} \times \theta^2 + 2.433502 \times \ln \theta \quad (121)$$

$$P_{e'} = P_e \times 10^3 \quad (122)$$

θ : 飽和水蒸気圧を求める温度 [K]

P_e : 乾球又は湿球温度における飽和水蒸気圧 [kPa]

- ④ 絶対湿度 H_a を計算する場合、次式により求めること。

$$H_a = 622 \times P_w / P_s \quad (123)$$

又は、

$$H_a = (6.22 \times P_{e_1} \times U) / (P_a - U \times P_{e_1} \times 10^{-2}) \quad (124)$$

H_a : 試験室内絶対湿度 [g/kg]

$c_{\text{CO}_2, a}$: 湿潤状態における大気中のCO₂濃度 [%]

Q_{mdew} : 分流希釈装置内の希釈サンプル流量 [kg/s]

Q_{mew} : 湿潤状態における排出ガス流量 [kg/s]

Q_{mp} : 分流希釈装置に入る排出ガスのサンプル流量 [kg/s]

M_0 : 排出ガスのモル質量 [g/mol]

乾燥状態におけるCO₂を計測する場合は、本則8.1.に従い、湿潤状態に変換するものとする。

1.5. (略)

別紙6・別紙7 (略)

別紙8 乾燥大気圧及び絶対湿度等の計算

乾燥大気圧及び絶対湿度等の計算方法は以下によること。

$$P_s = P_a - P_w \quad (106)$$

P_s : 試験室乾燥大気圧 [kPa]

P_a : 試験室内大気圧 [kPa]

P_w : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

水蒸気圧 P_w の算出には以下の方法で求めること。

- ① 通風型乾湿計の乾球温度及び湿球温度の測定結果を使用する場合、次式により求めること。

$$P_w = P_{e_2} - 0.5 (\theta_1 - \theta_2) \times (P_a / 755) \quad (107)$$

P : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

P_{e_2} : θ_2 の飽和水蒸気圧 [kPa]

P_a : 試験室内大気圧 [kPa]

θ_1 : 試験室内乾球温度 [K]

θ_2 : 試験室内湿球温度 [K]

- ② 通風型乾湿計のデータから得られた試験室内相対湿度を使用する場合、次式により求めること。

$$P_w = P_{e_1} \times U / 100 \quad (108)$$

U : 試験室内相対湿度 [%RH]

P_w : 試験室内水蒸気圧 [kPa]

P_{e_1} : θ_1 の飽和水蒸気圧 [kPa]

θ_1 : 試験室内乾球温度 [K]

- ③ 飽和水蒸気圧は、別紙9に示す値を用いるか、又は次式から算出すること。

ただし、式中の絶対温度は、 θ (K) = t (°C) + 273.15とする。

$$\ln P_{e'} = -6096.9385 \times \theta^{-1} + 21.2409642 - 2.711193 \times 10^{-2} \times \theta + 1.673952 \times 10^{-5} \times \theta^2 + 2.433502 \times \ln \theta \quad (109)$$

$$P_{e'} = P_e \times 10^3 \quad (110)$$

θ : 飽和水蒸気圧を求める温度 [K]

P_e : 乾球又は湿球温度における飽和水蒸気圧 [kPa]

- ④ 絶対湿度 H_a を計算する場合、次式により求めること。

$$H_a = 622 \times P_w / P_s \quad (111)$$

又は、

$$H_a = (6.22 \times P_{e_1} \times U) / (P_a - U \times P_{e_1} \times 10^{-2}) \quad (112)$$

H_a : 試験室内絶対湿度 [g/kg]

Pa：試験室内大気圧 [kPa]
Ps：試験室内乾燥大気圧 [kPa]
Pw：試験室内水蒸気圧 [kPa]
Pe₁： θ_1 の飽和水蒸気圧 [kPa]
U：試験室内相対湿度 [%RH]

別紙9 (略)

別紙10 粒子数測定装置

1. 仕様

1.1. システムの概要

1.1.1. 粒子サンプリングシステムは、テールパイプ内又は別紙3の2.1.又は2.2.及び2.3.に記載した希釈システム内の均質な混合流からサンプルを抽出するプローブ又は粒子サンプリングポイント、粒子数カウンター（PNC）の上流にある揮発性粒子除去装置（VPR）並びに適した移送管（TT）で構成するものとする。

テールパイプから直接サンプリングする場合は、オプションとして、サンプリングプローブ又は粒子サンプリングポイントとVPRの間にブレダイリユーターを設けることができる。

1.1.2. 粒子分級器（例えばサイクロン、インパクタなど）をVPRのインレットの手前に配置すること。別紙3の図14に示す分級器として作用するサンプルプローブを、粒子分級器の代替として使用しても良い。分流希釈システムの場合は、PM質量及び粒子数サンプリングと、分級器の下流で希釈システムから粒子数サンプルを抽出する際に、同一の分級器を用いることができる。代替として、別の分級器を用いて、PM質量分級器の上流で希釈システムから粒子数サンプルを抽出してもよい。

1.2. 一般要件

1.2.1. 粒子移送システム（PTS）

サンプリングプローブ先端又は粒子サンプリングポイント及び粒子移送管（PTT）並びにブレダイリユーター（ダイレクトサンプリング法において用いる場合に限る。）は、共に粒子移送システム（PTS）を構成する。PTSは希釈トンネルからVPRの入口までサンプルを移送する。

コールド及びホットブレダイリユーターは、サンプリングプローブの下流側とPTTの前に設置することができる。コールド又はホット希釈においては、5：1を超える固定の希釈率を適用する。コールド希釈とは、非加熱の希釈空気又は希釈器の温度が20℃以上の希釈と定義し、ホット希釈とは、加熱された希釈空気を使用した希釈の場合と定義する。温度（該当する場合）と希釈率が正しい動作範囲にあるかどうかが表示されること。

ブレダイリユーターは、1.2.3.及び1.2.4.でVPRについて述べられているように、適切なエアロゾルサンプリング手法を取り入れるものとする。

ブレダイリユーターの各モデルの透過率は、個別又はVPRと組み合わせて2.2.4.に記載されている通りに決定されるものとする。最終的なシステムの透過率（ブレダイリユーター、PTT及びVPR）は、1.3.3.6.の要件値の10%を下回らないこと。

各ブレダイリユーターの粒子濃度減少係数は、個別又はVPRと組み合わせて2.2.2.に記載された方法で決定され、排出量の計算において考慮されなければならない。完全なシステム（ブレダイリユーター、PTT及びVPR）は1.3.3.4.の $f_p(d) / f_p(100)$ 比の要求に対して、50nmでは0%、30nmでは10%を超えないものとする。

ブレダイリユーターは、2.2.1.に示すように、VPRと同じ時間間隔で校正又は検証されること。

Pa：試験室内大気圧 [kPa]
Ps：試験室内乾燥大気圧 [kPa]
Pw：試験室内水蒸気圧 [kPa]
Pe₁： θ_1 の飽和水蒸気圧 [kPa]
U：試験室内相対湿度 [%RH]

別紙9 (略)

(新設)

P T Sは以下の条件を満たすものとする。

全流希釈システム及び部分捕集方式の分流希釈システム（別紙3の2.1.に記載）の場合、サンプリングプローブはガスインレットからトンネル径の10から20倍下流のトンネル中心相当で、トンネルガス流の上流に向け、先端部の軸を希釈トンネルの軸に平行な状態で設置するものとする。サンプリングプローブは、サンプルが均質な希釈剤と排出ガスの混合流から採取できるように希釈管内に置くものとする。

全量捕集方式の分流希釈システム（別紙3の2.1.に記載）の場合は、粒子サンプリングポイント又はサンプリングプローブは、パーティキュレートフィルタホルダー、流量測定装置及びサンプル/バイパスの分岐点の上流で、粒子移送管内に配置するものとする。粒子サンプリングポイント又はサンプリングプローブは、サンプルが均質な希釈剤と排出ガスの混合流から採取できるように置くものとする。サンプリングプローブの寸法は、分流希釈システムの作動の妨げにならない大きさであること。

ダイレクトテールパイプサンプリングの場合、排気は排気流の中心から採取すること。S P Nのサンプリングプローブは、排出ガスシステムの出口から少なくとも0.5m又は排気管の直径の3倍のいずれか大きい方の上流側に取り付けること。適切な工学的判断を用いて、プローブでの結露を最小化又は回避すること。

分岐した排気マニホールドを持つ多気筒エンジンの場合、プローブの入口は、サンプルがすべてのシリンダーからの平均排出ガスを代表するように、十分に下流側に位置しなければならない。V型エンジン構成のように、異なるマニホールド群を有する多気筒エンジンでは、サンプリングプローブの上流でマニホールドを結合すること。それが難しい場合は、S P N濃度の最も高いマニホールド群からサンプルを採取してもよい。S P N排出量の計算には、総排出ガス質量流量を使用すること。

粒子サンプリングポイント又はサンプリングプローブは、ガス成分サンプリングプローブ（使用している場合）又は比例サンプリングシステム（使用している場合）に近接して配置されるが、干渉を起こさない程度に十分に離れていること。

P T Sを通して採取したサンプルガスは、以下の条件を満たすものとする。

全流希釈システムの場合、流れのレイノルズ数（Re）は1,700未満とする。

分流希釈システムの場合、P T T内（すなわちサンプリングプローブ又は粒子サンプリングポイントの下流）の流れのレイノルズ数（Re）は1,700未満とする。

テールパイプからの直接サンプリングの場合、P T T内でのレイノルズ数（Re）が1,700未満であること。

全流希釈又は分流希釈の希釈システム又はプレダイリユーターからサンプリングする場合は、P T Tでの滞留時間が3秒以下であること。

テールパイプから直接サンプリングする場合は、プレダイリユーター又はV P R迄の滞留時間は1秒以下とする。チューブは10cm以上の場合は150℃以上で加熱されなければならない。適切な工学的判断に基づいて、非加熱部分を断熱し、粒子損失を最小化すること。

P T Sのいかなるその他のサンプリング構成も、30nmで同等の粒子透過を証明することができる場合は容認される。

希釈サンプルをVPRからPNCのインレットまで移送するアウトレットチューブ(OT)は、以下の特性を有するものとする。

内径は4mm以上とする。

OTを通るサンプルガス流の滞留時間は0.8秒以下とする。

OTのいかなるその他のサンプリング構成も、30nmで同等の粒子透過を証明することができる場合は容認される。

1.2.2. 揮発性粒子除去装置(VPR)

VPRは、サンプルの希釈及び揮発性粒子の除去のための装置を含むものとする。

1.2.3. 粒子損失

排気管からPNCまで、未希釈排出ガス及び希釈排出ガスに接している希釈システムならびにサンプリングシステムのすべての部品は全て導電性材料を使用し、静電気の影響を防ぐために電氣的に接地し、粒子の沈殿を最小限にするように設計されているものとする。

1.2.4. 粒子サンプリングシステムは、断面における鋭角屈曲及び急変を避け、円滑な内面を使用し、サンプリングラインの長さを最小にすることを含め、適切なエアロゾルサンプリングの方法を組み込んでいるものとする。断面における緩やかな変化は容認される。

1.3. 特定要件

1.3.1. 粒子サンプルは、PNCを通る前にポンプを通らないものとする。

1.3.2.1 粒子分級器を使用してもよい。

1.3.3. VPR

1.3.3.1. PNCの計器メーカーによって指定された最大許容入口温度以下でPNCの単一粒子計数モードの上限を下回る粒子数濃度を達成するために、1段階以上でサンプルを希釈すること。

1.3.3.2. 最初の希釈段階において、少なくとも10倍に希釈し、150°C以上かつ350°C±10°C以下の範囲でサンプルを排出する加熱希釈段階を含めること。

1.3.3.3. 加熱段階を1.3.3.2.に指定した範囲内で一定の公称作動温度(公差±10°C)に制御し、加熱段階がそれぞれ適切な作動温度にあるかどうかの表示部を設けること。

1.3.3.4. 電気移動度径が30nm及び50nmの粒子について、2.2.2.に定義した粒子濃度減少係数($f_r(d)$)を達成すること。VPR全体において、当該係数は、電気移動度径が100nmの粒子の粒子濃度減少係数より5%小さい値から、30nmについては30%、50nmについては20%大きい値までの範囲内とする。

1.3.3.5. テトラコンタン($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{98}\text{CH}_3$)の加熱及び分圧を下げることによって、インレット濃度が10,000個/ cm^3 以上で、30nmのテトラコンタン粒子において、99.0%を上回る除去効率を示すこと。

1.3.3.6. 電気移動度径100nmの固体粒子の透過率が70%以上であること。

1.3.4. 粒子数カウンター（PNC）

1.3.4.1. 全流作動条件下で作動すること。

1.3.4.2. 1個/cm³からPNCの単一粒子計数モードの上限の範囲で、トレーサブルな標準に照らして、計数精度±10%を有すること。より高い統計的信頼度でPNCの精度を証明するために、100個/cm³未満の濃度において、延長したサンプリング期間中の平均測定値を要求することができる。

1.3.4.3. 100個/cm³未満の濃度において、少なくとも0.1個/cm³の可読性を有すること。

1.3.4.4. 単一粒子計数モードで、計測範囲全域で粒子数濃度に対して線形応答を有すること。

1.3.4.5. 0.5Hz以上のデータサンプリング周波数を有すること。

1.3.4.6. 測定濃度範囲における応答時間 t_{90} が5秒未満であること。

1.3.4.7. PNCの計数効率を決定するために、2.1.3.で決定されたトレーサブルな基準に対する直線性の校正から校正係数を適用すること。計数効率は校正係数を含めて報告されるものとする。

1.3.4.8. 電気移動度径が23nm（±1nm）の粒径において50%（±12%）、41nm（±1nm）の粒径において90%を超える検出計数効率を有すること。これらの検出計数効率は、内部的方法（例えば計器設計の制御）又は外部的方法（例えば粒子分級器）によって達成することができる。

1.3.4.9. PNCが作動液を使用している場合は、計器メーカーが指定する頻度で交換すること。

1.3.5. PNC流量が制御されている時点で既知の一定レベルに保持されていない場合、粒子数濃度測定値を標準条件に補正する目的で、PNCの入口圧力及び/又は入口温度を測定すること。標準条件は、273K、101.3kPaとする。

1.3.6. PTS、VPR及びOTの滞留時間の合計にPNCの t_{90} 応答時間を加えた値は、20秒を超えないこと。

1.3.7. 粒子数サンプリングシステム全体（PTS、VPR、OT及びPNC）の変換時間は、PTSのインレットにおいて直接エアロゾルをスイッチングすることによって求めること。このエアロゾルのスイッチングは0.1秒未満で行うこと。試験に用いるエアロゾルは、少なくともフルスケール（FS）の60%の粒子数濃度変化を生じさせるものであること。

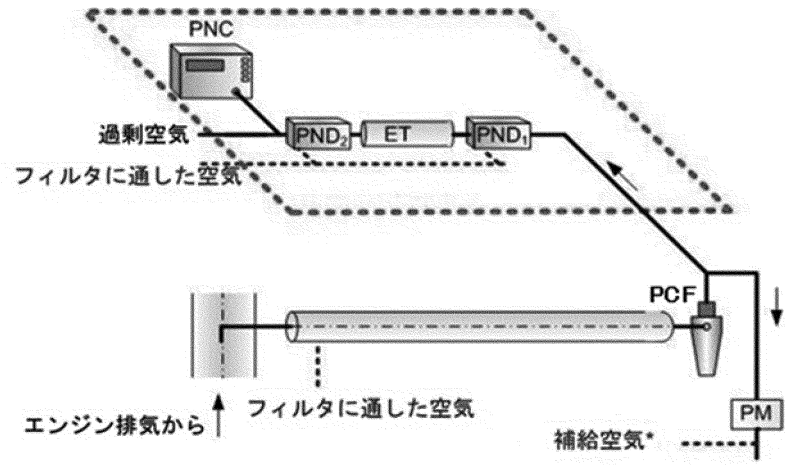
濃度トレースを記録すること。粒子数濃度及び排気流信号の時間調整については、変化時間は変化（ t_0 ）から最終読み値の50%の応答（ t_{50} ）までの時間と定義する。

1.4. 粒子サンプリングシステム

粒子数の測定方法について以下に記載する。ただし、1.2.及び1.3.の性能仕様を満たすシステムであれば使用しても良い。

図19及び図20に、分流及び全流希釈システムそれぞれの粒子サンプリングシステム構成の概要図を、図21及び図22にテールパイプサンプリングシステムの粒子サンプリングシステム構成の概要図を示す。

図19 粒子サンプリングシステムの概要図一分流サンプリング



*代替として、コントロールソフトウェアで、PNシステムによって取り除いた流れを考慮することもできる。

図20 粒子サンプリングシステムの概要図一全流サンプリング

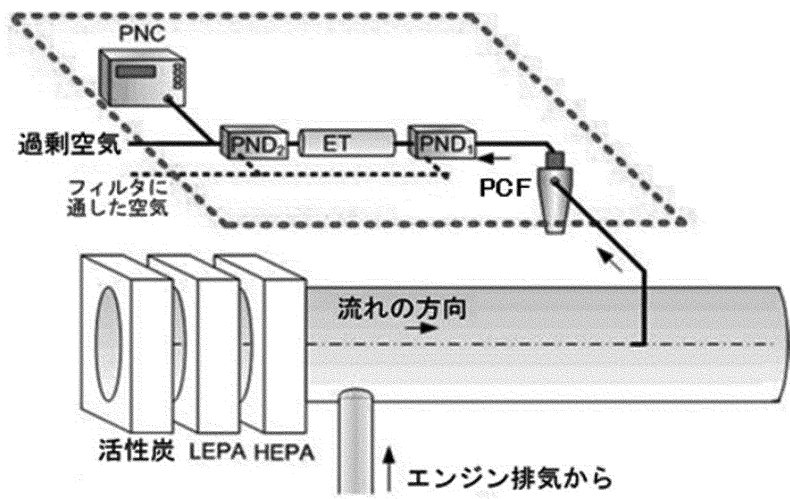


図21 粒子サンプリングシステムの概略図—テールパイプサンプリング プレダイリユーターなし

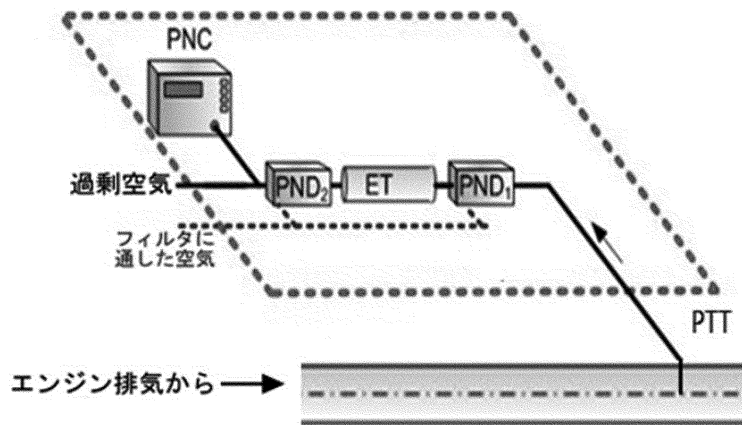
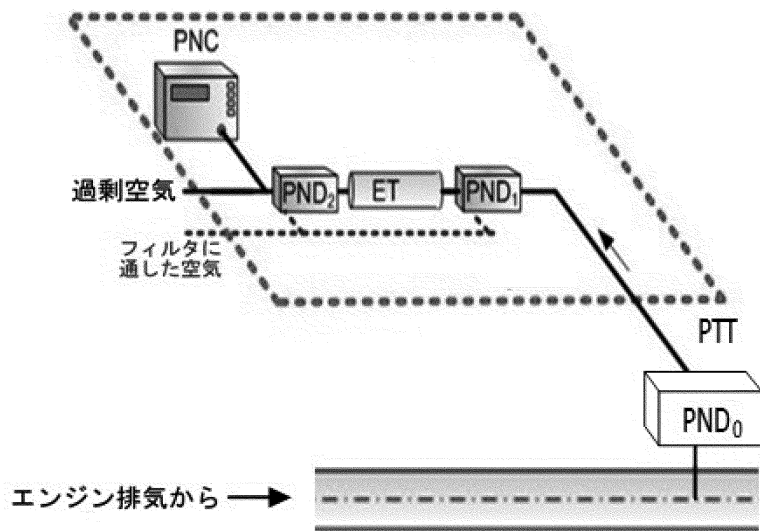


図22 粒子サンプリングシステムの概略図—テールパイプサンプリング プレダイリユーターあり



1.4.1. 粒子サンプリングシステムの説明

粒子サンプリングシステムは、希釈システム又はテールパイプ内のサンプリングプローブ先端又は粒子サンプリングポイント、粒子移送管（PTT）、粒子分級器（PCF）及び粒子数濃度測定（PNC）ユニットの上流の揮発性粒子除去装置（VPR）で構成するものとする。ダイレクトテールパイプサンプリングでは、オプションとして、サンプリングプローブ又は粒子サンプリングポイントとVPRの間にプレダイリユーターが含まれていてもよい。VPRは、サンプルの希釈用の装置（粒子数希釈装置：PND1及びPND2）ならびに粒子蒸発用の装置（蒸発管、ET）を含むものとする。試験ガス流用のサンプリングプローブ又は粒子サンプリングポイントは、代表的なサンプルガス流が均質な希釈剤と排出ガスの混合流から採取できるように希釈管内に配置するものとする。システムの滞留時間の合計にPNCの t_{90} 応答時間を加えた値は、20秒を超えないものとする。

1.4.2. P T S

サンプリングプローブ先端又は粒子サンプリングポイント及び粒子移送管（PTT）及びオプションでダイレクトテールパイプサンプリング用のプレダイリユーターは、共に粒子移送システム（PTS）を構成する。PTSは希釈トンネルから第1粒子数希釈装置（PND1）及びVPRの入口までサンプルを移送する。

コールド及びホットプレダイリユーターは、サンプリングプローブの下流側とPTTの前に設置することができる。コールド又はホット希釈においては、5：1を超える固定希釈率を適用する。コールド希釈とは、非加熱の希釈空気又は希釈器の温度が 20°C 以上の希釈と定義し、ホット希釈とは、加熱された希釈空気を使用した希釈の場合と定義する。温度（該当する場合）と希釈率が正しい動作範囲にあるかどうかの指標が提供されること。

プレダイリユーターは、1.2.3.及び1.2.4.におけるVPRで記載されているように、適切なエアロゾルサンプリング方法を取り入れること。

プレダイリユーターの各モデルの透過率は、個別又はVPRと組み合わせて2.2.4.に記述されているように決定されるものとする。最終的なシステム透過率（プレダイリユーター、PTT、VPR）は、1.3.3.6.の要求値の10%を下回ってはならない。

各プレダイリユーターの粒子濃度低減係数は、個別に又はVPRと組み合わせて2.2.に記載の通り決定され、排出量の計算に考慮されなければならない。完全なシステム（プレダイリユーター、PTT及びVPR）は、1.3.3.4.の $f_p(d) / f_p(100)$ 比の要求に対して、50nmでは0%、30nmでは10%を超えてはならない。

プレダイリユーターは、2.2.1.に示されるように、VPRと同じ時間間隔で校正又は検証されなければならない。

PTSは以下の条件を満たすものとする。

全流希釈システム及び部分捕集方式の分流希釈システム（別紙3の2.1.に記載）の場合は、サンプリングプローブは、ガスインレットからトンネル径の10から20倍下流のトンネルの中央線の近くで、トンネルガス流の上流に向けて、先端部でその軸を希釈トンネルの軸に平行にした状態で設置するものとする。サンプリングプローブは、サンプルが均質な希釈剤と排出ガスの混合流から採取できるように希釈管内に置くものとする。

全量捕集方式の分流希釈システム（別紙3の2.1.に記載）の場合は、粒子サンプリングポイントは、パティキュレートフィルタホルダー、流量測定装置及びサンプル/バイパスの分岐点の上流で、粒子移送管内に配置するものとする。粒子サンプリングポイント又はサンプリングプローブは、サンプルが均質な希釈剤と排出ガスの混合流から採取できるように置くものとする。

ダイレクトテールパイプサンプリングの場合、排出ガス流の中央から採取すること。サンプリングプローブは、排出ガスシステムの出口から少なくとも0.5m又は排気管の直径の3倍のいずれか大きい方の上流側に、エンジンに十分近い位置に取り付けること。プローブでの結露を最小化又は回避するために、適切な技術的判断を行う必要がある。

分岐した排気マニホールドを持つ多気筒エンジンの場合、プローブの入口は、サンプルがすべてのシリンダーからの平均排出ガスを代表するように、十分に下流側に位置しなければならない。V型エンジン構成のように、異なるマニホールド群を有する多気筒エンジンでは、サンプリングプローブの上流でマニホールドを結合すること。それが難しい場合は、SPN濃度の最も高いマニホールド群からサンプルを採取してもよい。SPN排出量の計算には、総排出ガス質量流量を使用すること。

粒子サンプリングポイント又はサンプリングプローブは、ガス排出量サンプリングプローブ（使用している場合）又は比例サンプリングシステム（使用している場合）に近接して配置されるが、干渉を起こさない程度に十分に離れていること。

PTSを通して採取したサンプルガスは、以下の条件を満たすものとする。

流れのレイノルズ数 (Re) は1,700未満とする。

全流又は分流希釈システム又はブレダイリューターからサンプリングする場合は、PTTでの滞留時間が3秒以下であること。

テールパイプから直接サンプリングする場合は、ブレダイリューター又はVPRまでの滞留時間は1秒以下とする。チューブが10cm以上の場合は150℃以上で加熱しなければならない。適切な工学的判断に基づいて、非加熱部分を断熱し、粒子損失を最小化すること。

PTSのいかなるその他のサンプリング構成も、電気移動度径が30nmの粒子について同等の粒子透過を証明することができる場合は容認される。

希釈サンプルをVPRからPNCのインレットまで移送するアウトレットチューブ (OT) は、以下の特性を有するものとする。

内径は4mm以上とする。

OTを通るサンプルガス流の滞留時間は0.8秒以下とする。

OTのいかなるその他のサンプリング構成も、電気移動度径が30nmの粒子について同等の粒子透過を証明することができる場合は容認される。

1.4.3. 粒子分級器 (PCF)

粒子分級器はVPRの上流に配置すること。分級器の50%カットポイント粒径は、SPNのサンプリング用に選択した体積流量において、2.5 μm から10 μm とする。分級器は、当該分級器に入る1 μm の粒子の質量濃度の少なくとも99%が、SPNのサンプリング用に選択した体積流量において、当該分級器の出口を通るようなものとする。分流希釈システムにおいて、分級器の下流で希釈システムからSPNのサンプルを抽出する場合は、PM及びSPNのサンプリングに同一の分級器を用いることができる。代替として、別の分級器を用いて、PMサンプリング用の分級器の上流で希釈システムからSPNのサンプルを抽出してもよい。

1.4.4. 揮発性粒子除去装置 (VPR)

VPRは、直列にした第1粒子数希釈装置 (PND1)、蒸発管 (ET) 及び第2粒子数希釈装置 (PND2) で構成するものとする。この希釈機能は、粒子濃度測定ユニットに入るサンプルの数濃度を、PNCの単一粒子計数モードの上限を下回るまで減少させ、かつサンプル内の核生成を抑制することである。VPRは、PND1及び蒸発管が各々の適切な作動温度にあるかどうかの表示を提供するものとする。

VPRは加熱及びテトラコンタン ($\text{CH}_2(\text{CH}_2)_{98}\text{CH}_3$) の分圧を下げることによって、インレット濃度が10,000個/ cm^3 以上で、30nmのテトラコンタン粒子において、99.0%を上回る除去効率を示すものであること。また、電気移動度径が30nm及び50nmの粒子について、次の粒子濃度減少係数 (fr) を達成するものとする。当該係数は、VPR全体についての電気移動度径が100nmの粒子の粒子濃度減少係数より5%少ない値から、30nmについては30%、50nmについては20%大きい値までの範囲内とする。

1.4.4.1. 第1粒子希釈装置 (PND1)

PND1は、粒子数濃度を希釈し、かつ150℃から400℃の(壁)温度で作動するように設計されていること。壁温の設定値は、当該範囲内で一定の公称作動温度(公差±10℃)に維持すべきものとし、かつETの壁温(1.4.4.2.)を超えないものとする。希釈装置には、HEPAフィルタを通した希釈空気を供給し、当該装置は10から200倍の希釈係数を有すべきものとする。

1.4.4.2. 蒸発管 (ET)

ETの全長についてPND1の壁温以上の壁温に制御し、当該壁温を300℃から400℃の固定公称作動温度(公差±10℃)に維持するものとする。また、ETは触媒活性を有していてもよい。

1.4.4.3. 第2粒子希釈装置 (PND2)

PND2は、粒子数濃度を希釈するように設計されているものとする。希釈装置には、HEPAフィルタを通した希釈空気を供給し、当該装置は10から30倍の範囲内で単一の希釈係数を維持する能力を有するものとする。

PND2の希釈係数は、PND2の下流の粒子数濃度がPNCの計器メーカーによって指定された最大許容入口温度以下のPNCの単一粒子計数モードの上限を下回るように、10から15の範囲内で選択するものとする。

1.4.5. 粒子数カウンター (PNC)

PNCは1.3.4.の要件を満たすものとする。

2. 粒子サンプリングシステムの校正及び妥当性確認

2.1. 粒子数カウンターの校正

2.1.1. 試験機関は、PNCについて、排出ガス試験前13ヶ月以内のトレーサブルな基準への準拠を証明する校正証明書が存在を確認するものとする。

校正までの間は、PNCの計数効率の劣化を監視するか、又は計器メーカーが指定する場合は6ヶ月毎にPNCのWickを交換しなければならない。また、排出ガス試験前の13ヶ月間にトレーサブルな基準に準拠していることを示すPNCの校正証明書が存在することを保証しなければならない。図23及び図24を参照。PNCの計数効率は、基準PNC又は少なくとも2つの他の測定用PNCに対してモニターすることができる。PNCが基準PNC又は2つ以上のPNCの算術平均の±10%以内の粒子数濃度を報告した場合、そのPNCは安定と見なされ、それ以外の場合はPNCのメンテナンスが必要である。PNCが2つ以上の他の測定用PNCに対してモニタリングされる場合、それぞれが独自のPNCを持つ異なるテストセルで順次走行する基準車両を使用することが許可されている。

図23 ノミナルPNC年間シーケンス

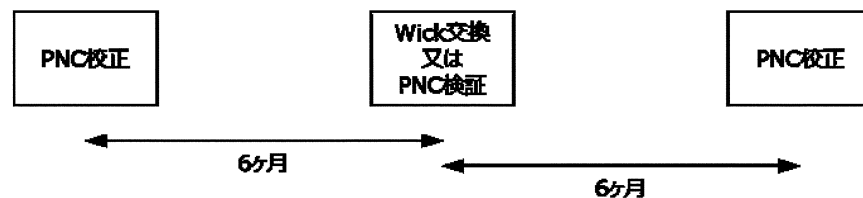
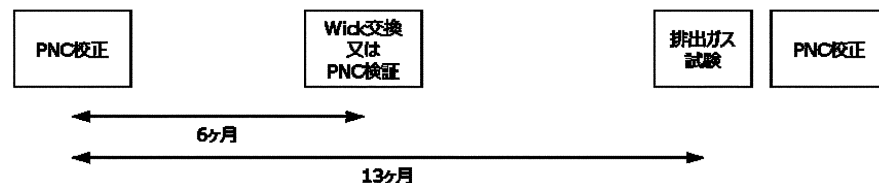


図24 拡張PNC年間シーケンス (PNCフル校正が遅れた場合)



2.1.2. 主要なメンテナンスを実施した後はPNCの再校正を行い、新規の校正証明書を発行するものとする。

2.1.3. 校正は以下の標準校正方法の1つに対してトレーサブルであるものとする。

(a) 静電的に分級した校正粒子を校正対象のPNCと校正済みのエアロゾル電位計で同時にサンプリングすることによって、それぞれの応答性を比較する。

(b) 校正対象のPNCの応答と上記(a)の方法で直接校正を施したもう1台のPNCの応答を比較する。

校正は、PNCの測定範囲にわたって少なくとも6つの標準濃度を用いて行うこと。これらの標準濃度のうち5つの標準濃度は、2,000個/cm³以下の標準濃度と、単一粒子カウントモードでのPNCの測定範囲の最大値との間に、可能な限り一樣な間隔を置くこと。6つの標準濃度ポイントには、各装置の入口にEN1822:2008のクラスH13以上のHEPAフィルタ又は同等の性能を持つHEPAフィルタを取り付けることで生成される公称ゼロ濃度ポイントを含むものとする。2つのデータセットの線形最小二乗回帰からの勾配を計算し、記録するものとする。勾配の逆数に等しい校正係数を校正中のPNCに適用しなければならない。応答の直線性は、2つのデータセットのピアソン積モーメント相関係数(r)の2乗として計算され、0.97以上でなければならない。勾配及びr²の両方を計算する際には、線形回帰は原点(両方の計器の濃度がゼロ)を通るように強制されなければならない。校正係数は0.9から1.1の間でなければならない。校正中のPNCで測定した各濃度は、ゼロ点を除いて勾配を乗じた測定基準濃度の±5%以内でなければならない。

2.1.4. 校正は、電気移動度径23nmの粒子を用いた、PNCの検出計数効率に関する1.3.4.8.の要件に対するチェックも含むものとする。41nmの粒子を用いた検出計数効率のチェックは定期校正では要求されない。

2.2. 揮発性粒子除去装置の校正及び妥当性確認

2.2.1. ユニットが新規の場合、かつ主要なメンテナンスの後には、計器の固定公称作動温度において、VPRの希釈設定の全範囲にわたるVPRの粒子濃度減少係数の校正が要求されるものとする。VPRの粒子濃度減少係数に関する定期的な妥当性確認の要件は、単一設定におけ

るチェックに限定される。その代表的なものは、ディーゼルパティキュレートフィルタを装備した車両での測定に用いられる設定である。試験機関は、揮発性粒子除去装置について、排出ガス試験前6ヶ月以内の校正又は妥当性確認の証明書の存在を確認するものとする。揮発性粒子除去装置に温度モニタリング警報装置が組み込まれている場合は、13ヶ月間隔の妥当性確認が容認されるものとする。

電気移動度径が30nm、50nm及び100nmの固体粒子を用いて、粒子濃度減少係数についてVPRを特性化するものとする。電気移動度径が30nm、50nmの粒子の粒子濃度減少係数 ($f_r(d)$)は、電気移動度径が100nmの粒子の粒子濃度減少係数より、5%少ない値から30nmについては30%、50nmについては20%大きい値の範囲内とする。妥当性確認の目的においては、平均粒子濃度減少係数は、VPRの初回校正中に求めた平均粒子濃度減少係数の (\bar{f}_r) $\pm 10\%$ 以内とする。

- 2.2.2. これらの測定用のテストエアロゾルは、電気移動度径が30、50及び100nmの固体粒子とし、VPRのインレットにおける最小濃度は、5,000個/cm³とする。粒子濃度は、構成装置の上流及び下流で測定するものとする。

各粒径における粒子濃度減少係数 ($f_r(d)$)は以下のとおり計算するものとする。

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)} \quad (125)$$

$N_{in}(d_i)$: 直径 d_i の粒子のVPR上流粒子数濃度 [個/cm³]

$N_{out}(d_i)$: 直径 d_i の粒子のVPR下流粒子数濃度 [個/cm³]

d : 電気移動度径 (30、50又は100nm)

$N_{in}(d)$ 及び $N_{out}(d)$ は同一の条件に補正するものとする。

任意の希釈率における平均粒子濃度減少 (\bar{f}_r) は以下のとおり計算するものとする。

$$\bar{f}_r = \frac{f_r(30nm) + f_r(50nm) + f_r(100nm)}{3} \quad (126)$$

VPRは完全ユニットとして校正及び妥当性確認をすること。

- 2.2.3. VPRの揮発性粒子除去効率は、装置ファミリーに対して一度だけ証明する必要がある。計器メーカーは、VPRの除去効率が技術的要件を下回らないようにするためのメンテナンス又は交換間隔を提供しなければならない。そのような情報が提供されていない場合は、揮発性粒子除去効率を装置ごとに毎年チェックしなければならない。

VPRは、最小希釈率設定及び計器メーカーが推奨する作動温度で作動させたときに、インレット濃度が10,000個/cm³以上で、少なくとも電気移動度径30nmのテトラコンタン (CH₂)₃₈CH₃) 粒子において99.0%を上回る除去効率を示すものとする。

- 2.2.4. 計器メーカーは、SPNシステムモデルごとに1台の試験を行うことにより、固体粒子透過率 $P_r(d)$ を証明しなければならない。ここで、SPNシステムモデルとは、同じハードウェア、すなわち同じ形状、導管の材質、流れ及びエアロゾル経路内の温度プロファイルが同じであるすべてのSPNシステムを対象とする。

$$P_r(d) = DF \cdot N_{out}(d) / N_{in}(d) \quad (127)$$

$N_{in}(d)$: 直径 d の粒子のVPR上流粒子数濃度 [個/cm³]

$N_{out}(d)$: 直径 d の粒子のVPR下流粒子数濃度 [個/cm³]

d : 粒子の電気移動度径 [nm]

DF : $N_{in}(d)$ と $N_{out}(d)$ の測定位置間の希釈係数

2. 3. 粒子数システムのチェック手順

2. 3. 1. 各試験の前に、少なくとも EN1822：2008 のクラス H13 又は同等の性能を有する HEP A フィルタを粒子サンプリングシステム全体（VPR 及び PNC）のインレットに取り付けたときに、粒子カウンターは、0.5 個/cm³未満の測定濃度を報告すること。
2. 3. 2. 毎月、PNC の流量を校正済みの流量計で確認し、PNC の公称流量の 5 % 以内の値を示すこと。ここで、「公称流量」とは、製造業者による PNC の最後の校正に記載された流量を示す。
2. 3. 3. 毎日、PNC の入口で適切な性能のフィルタを使用して PNC のゼロチェックを行い、1 cm³あたり 0.2 個以下の粒子数濃度を示すこと。また、フィルタを取り外すと、PNC により測定された粒子数濃度が上昇し、再びフィルタを取り付けると 0.2 個/cm³以下に戻ること。その際、PNC はエラーを報告しないこと。
2. 3. 4. 各試験の開始前に、蒸発管（システムに組み込まれている場合）が適切な作動温度に達したことを測定システムで確認すること。
2. 3. 5. 各試験の開始前に、PND1 が適切な作動温度に達したことを測定システムで確認すること。

Ⅲ JH25モード法（内燃機関車）

1. ~14. 1. 1. (略)

14. 1. 2. 空気抵抗係数の算出

(1) 次の式により、各指定速度における走行抵抗を求める。

$$F_j = (W + W_4) / (0.36 \times \Delta t_j)$$

F_j ：各指定速度における走行抵抗（N）

W ：試験時車両重量（kg）

W_4 ：試験自動車の回転部分の相当慣性重量（kg）通常は試験自動車のタイヤおよびホイールの相当慣性重量の 1.3 倍とする。なお、実測又は計算で求めてもよい。

Δt_j ：各指定速度における調和平均惰行時間（s）であり、次式で与えられる。

$$\Delta t_j = 2 / (1 / \Delta t_{ja} + 1 / \Delta t_{jb})$$

Δt_{ja} 、 Δt_{jb} ：各方向の速度 v_j における惰行時間（s）であり、それぞれ次式で与えられる。

$$\Delta t_{ja} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta t_{jai}$$

$$\Delta t_{jb} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta t_{jbi}$$

(2)~(4) (略)

14. 2. 14. 2. 1. (略)

14. 2. 2. 試験路における走行抵抗の測定

(1)~(3) (略)

(4) 測定期間において、試験自動車の速度の平均値（以下「測定車速」という。）、車載風速計を設置している場合は車上風速の平均値（以下、「測定車上風速」という）及び測定中の左右のホイールトルクの和の平均値（以下「走行トルク」という。）を次式によって求める。

$$v_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k v_{ji}$$

Ⅲ JH25モード法（内燃機関車）

1. ~14. 1. 1. (略)

14. 1. 2. 空気抵抗係数の算出

(1) 次の式により、各指定速度における走行抵抗を求める。

$$F_j = (W + W_4) / (0.36 \times \Delta t_j)$$

F_j ：各指定速度における走行抵抗（N）

W ：走行抵抗測定時の試験自動車の重量（kg）

W_4 ：試験自動車の回転部分の相当慣性重量（kg）通常は試験自動車のタイヤおよびホイールの相当慣性重量の 1.3 倍とする。なお、実測又は計算で求めてもよい。

Δt_j ：各指定速度における調和平均惰行時間（s）であり、次式で与えられる。

$$\Delta t_j = 2 / (1 / \Delta t_{ja} + 1 / \Delta t_{jb})$$

Δt_{ja} 、 Δt_{jb} ：各方向の速度 v_j における惰行時間（s）であり、それぞれ次式で与えられる。

$$\Delta t_{ja} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta t_{jai}$$

$$\Delta t_{jb} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta t_{jbi}$$

(2)~(4) (略)

14. 2. 14. 2. 1. (略)

14. 2. 2. 試験路における走行抵抗の測定

(1)~(3) (略)

(4) 測定期間において、試験自動車の速度の平均値（以下「測定車速」という。）、車載風速計を設置している場合は車上風速の平均値（以下、「測定車上風速」という）及び測定中の左右のホイールトルクの和の平均値（以下「走行トルク」という。）を次式によって求める。

$$v_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k v_{ji}$$

$$C_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji} - C_{js}$$

v_{ji} : i 番目のデータセットの車両速度又は車上風速度 (km/h)

k : データセットの数

C_{ji} : i 番目のデータセットのトルク (N・m)

C_{js} : 次式により算定される補正項 (N・m)

$C_{js} = (W + W_4) \times \alpha_j r_j$ 補正前の平均トルクの 5%以下とし、 α_j が $\pm 0.005\text{m/s}^2$ 以下の場合は考慮しなくてもよい。

W : 試験時車両重量 (kg)

W_4 : 14.1.2. で定義された試験自動車の回転部分の相当慣性重量 (kg)

r_j : タイヤの動的半径 (m) であり、次式で与えられる。

$$r_j = (1/3.6) \times (v_{jm} / (2 \times \pi \times N))$$

N : 駆動タイヤの回転周波数 (1/s)

α_j : 平均加速度 (m/s^2) であり、次式で与えられる。

$$\alpha_j = \frac{1}{3.6} \times \frac{k \sum_{i=1}^k t_i v_{ji} - \sum_{i=1}^k t_i \sum_{i=1}^k v_{ji}}{k \sum_{i=1}^k t_i^2 - [\sum_{i=1}^k t_i]^2}$$

t_i : i 番目のデータセットがサンプリングされた時間 (s)

(5) (略)

14.2.3. ~18. (略)

別紙 1 ~ 別紙 3 (略)

別紙 4 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (手動変速機を備えた車両用)

1. ~1.10. (略)

1.11. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_r (N/N) は、別紙10に従い算出する。また、駆動系転がり抵抗係数 (N/N) は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$) は、14.1.1. 又は14.2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1.12. ~2. (略)

別紙 5 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (機械式自動変速機を備えた車両用)

1. ~1.5. (略)

1.6. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_r (N/N) は、別紙10に従い算出する。また、駆動系転がり抵抗係数 (N/N) は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$) は、14.1.1. 又は14.2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1.7. ~2. (略)

別紙 6 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用)

$$C_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji} - C_{js}$$

v_{ji} : i 番目のデータセットの車両速度又は車上風速度

k : データセットの数

C_{ji} : i 番目のデータセットのトルク

C_{js} : 次式で与えられる速度ドリフトの補償項

$C_{js} = (m_{av} + m_r) \times \alpha_j r_j$ 補正前の平均トルクの 5%以下とし、 α_j が $\pm 0.005\text{m/s}^2$ 以下の場合は考慮しなくてもよい。

m_{av} 、 m_r : 14.1.2. で定義された平均試験車両重量および等価有効重量 (kg)

r_j : タイヤの動的半径 (m) であり、次式で与えられる。

$$r_j = (1/3.6) \times (v_{jm} / (2 \times \pi \times N))$$

N : 駆動タイヤの回転周波数 (1/s)

α_j : 平均加速度 (m/s^2) であり、次式で与えられる。

$$\alpha_j = \frac{1}{3.6} \times \frac{k \sum_{i=1}^k t_i v_{ji} - \sum_{i=1}^k t_i \sum_{i=1}^k v_{ji}}{k \sum_{i=1}^k t_i^2 - [\sum_{i=1}^k t_i]^2}$$

t_i : i 番目のデータセットがサンプリングされた時間 (s)

(5) (略)

14.2.3. ~18. (略)

別紙 1 ~ 別紙 3 (略)

別紙 4 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (手動変速機を備えた車両用)

1. ~1.10. (略)

1.11. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_r (N/N) は、別紙10に従い算出する。また、駆動系転がり抵抗係数 (N/N) は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$) は、14.1.1. 又は14.2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1.12. ~2. (略)

別紙 5 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (機械式自動変速機を備えた車両用)

1. ~1.5. (略)

1.6. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_r (N/N) は、別紙10に従い算出する。また、駆動系転がり抵抗係数 (N/N) は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$) は、14.1.1. 又は14.2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1.7. ~2. (略)

別紙 6 重量車燃料消費率計算用プログラム作成手順及び計算用プログラム (トルクコンバータ付自動変速機を備えた車両用)

1. ～1. 9. (略)

1. 10. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_t (N/N) は、別紙10に従い算出する。

また、駆動系転がり抵抗係数 (N/N) は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 (N / (km/h)²) は、14. 1. 1. 又は14. 2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1. 11. ～2. (略)

別紙7～別紙10 (略)

IV～VII (略)

別添42 軽・中量車排出ガスの測定方法

I J C 08モード法

1. ～8. 3. (略)

別表1・別表2 (略)

別紙1・別紙2 (略)

別紙3 校正ガス等 (5. 関係)

1. 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガス

(1) 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガスの成分は、排出ガス成分に応じ表1のとおりとする。

表1

| 排出ガス成分 | ガスの種類 | | ガスの成分 | |
|-----------------|-------|-----|---|-----|
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| CH ₄ | (略) | (略) | (略) | (略) |
| | 燃料ガス | | H ₂ : 40 ± 2 %、バランスガス : He又はN ₂ (H C : 1 ppmC等価以下、CO ₂ : 400ppm以下) | |
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| (略) | (略) | (略) | (略) | (略) |

(2)～(5) (略)

別紙4～別紙12 (略)

II (略)

別添52 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準

1. ～2. 5. 8. (略)

2. 5. 8. 1. 「補助走行用前照灯」とは、保安基準第32条第1項に規定する走行用前照灯を補助することを目的とした灯火装置をいう。

2. 5. 9. ～2. 37. (略)

2. 38. 「製造者ロゴ」とは、灯火装置 (制動灯、方向指示器及び後退灯を除く。) により点灯する自動車製造者に関する記号、エンブレム又はそれらの組み合わせをいう。

2. 39. 「運転支援プロジェクション」とは、運転者の運転操作を支援するため、配光を調整する機能を有する灯火により路面に投影された図柄、記号又はその両方をいう。

1. ～1. 9. (略)

1. 10. タイヤ転がり抵抗係数及び空気抵抗係数

タイヤ転がり抵抗係数 μ_t (N/N) は、別紙10に従い算出する。

また、駆動系転がり抵抗は次式によって計算する。

$$\mu_{DT} = 0.00023 + 6.7/W$$

空気抵抗 (N / (km/h)²) は、14. 1. 1. 又は14. 2. で求めた空気抵抗係数 μ_a に、前面投影面積Aを乗じることで求めるものとする。

1. 11. ～2. (略)

別紙7～別紙10 (略)

IV～VII (略)

別添42 軽・中量車排出ガスの測定方法

I J C 08モード法

1. ～8. 3. (略)

別表1・別表2 (略)

別紙1・別紙2 (略)

別紙3 校正ガス等 (5. 関係)

1. 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガス

(1) 校正ガス、燃料ガス及びオゾン発生源ガスの成分は、排出ガス成分に応じ表1のとおりとする。

表1

| 排出ガス成分 | ガスの種類 | | ガスの成分 | |
|-----------------|-------|-----|---|-----|
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| CH ₄ | (略) | (略) | (略) | (略) |
| | 燃料ガス | | H ₂ : 40 ± 2 %、バランスガス : He (H C : 1 ppmC等価以下、CO ₂ : 400ppm以下) | |
| | (略) | (略) | (略) | (略) |
| (略) | (略) | (略) | (略) | (略) |

(2)～(5) (略)

別紙4～別紙12 (略)

II (略)

別添52 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準

1. ～2. 5. 8. (略)

(新設)

2. 5. 9. ～2. 37. (略)

(新設)

(新設)

3. ~3. 10. (略)

3. 10. 1. 自動車の前方における赤色光については、自動車から25m前方にある横断面の範囲1の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が赤色である灯火等の見かけの表面が直接確認できないものであること(別紙2参照)。なお、自動車から25m前方にある横断面の範囲1の範囲内において、前方に放射される赤色光の光度が0.25cd未満であれば基準に適合するものとする。ただし、自動車の側面に備える特徴等表示再帰反射材及び側方灯にあってはこの限りでない。

3. 10. 2. 自動車の後方における白色光については、自動車から25m後方にある横断面の範囲2の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が白色である灯火等の見かけの表面が直接確認できないものであること(別紙2参照)。なお、自動車から25m後方にある横断面の範囲2の範囲内において、後方に放射される白色光の光度が0.25cd未満であれば基準に適合するものとする。ただし、自動車の側面に備える再帰反射材にあってはこの限りでない。

3. 10. 3. ~3. 11. 1. 2. (略)

3. 11. 1. 3. 灯火信号システムが、協定規則第48号の規則6. 19. 7. 5. に定める基準に適合する場合。

3. 11. 2. ~3. 29. 4. (略)

3. 30. 製造者ロゴに関する一般規定

3. 30. 1. 製造者ロゴの個数は、前方又は後方に照射するものにあつては1個、側方に照射するものにあつては2個であること。また、自動車製造者以外のロゴを備えてはならない。

3. 31. 運転支援プロジェクションに関する一般規定

3. 31. 1. 運転支援プロジェクションは、図柄、記号又はその両方で構成されること。

3. 31. 2. 運転支援プロジェクションは、次に掲げる交通情報を運転者に警告する場合のみ投影されるものであること。

イ 危険な交通状況の存在。

ロ 運転者の注意を必要とする他の交通の存在。

ハ 他の交通等との距離を維持すること。

ニ 正しい車線を維持すること。

3. 31. 3. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、別紙14に定める投影可能な記号及び図柄について、別紙14に定める作動条件を満たす場合のみ作動する構造であること。

3. 31. 4. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、常に手動で停止及び再作動させることができる構造であること。

3. 31. 5. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、別紙14に定める作動条件を満たさなくなつた場合において、直ちに作動を停止する構造であること。

3. 31. 6. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、電気的に検知可能な故障が発生した場合において、自動的に運転支援プロジェクションの投影を停止する構造であること。

4. ~4. 1. 1. (略)

4. 1. 2. 取り付ける灯火等の性能

走行用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあっては本則第42条第2項第2号の規定、これら以外の自動車に

3. ~3. 10. (略)

3. 10. 1. 自動車の前方における赤色光については、自動車から25m前方にある横断面の範囲1の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が赤色である灯火等の見かけの表面が直接確認できないものであること(別紙2参照)。ただし、自動車の側面に備える特徴等表示再帰反射材及び側方灯にあってはこの限りでない。

3. 10. 2. 自動車の後方における白色光については、自動車から25m後方にある横断面の範囲2の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が白色である灯火等の見かけの表面が直接確認できないものであること(別紙2参照)。ただし、自動車の側面に備える再帰反射材にあってはこの限りでない。

3. 10. 3. ~3. 11. 1. 2. (略)

3. 11. 1. 3. 灯火信号システムが、協定規則第48号の規則6. 19. 7. 4. に定める基準に適合する場合。

3. 11. 2. ~3. 29. 4. (略)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

4. ~4. 1. 1. (略)

4. 1. 2. 取り付ける灯火等の性能

走行用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあっては本則第42条第2項第2号の規定、これら以外の自動車に

あつては協定規則第149号の規則4.及び5.2. (種別Bに係るものに限る。)に定める基準に適合するもの又は装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、本則第42条第2項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4.1.3. 数

走行用前照灯の数は、2個又は4個でなければならない。ただし、幅800mm以下の自動車及び最高速度20km/h未満の自動車にあつては、1個、2個又は4個であつてもよいものとし、4個の格納式灯火等である前照灯を取り付けた自動車にあつては、道路交通法第52条第1項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発することを専らの目的とする前照灯を追加して2個取り付けたものであつてもよい。また、補助走行用前照灯の数は、2個であること。

4.1.4. ~4.1.7.2. (略)

4.1.7.3. 走行用前照灯は、全てが同時に点灯する、又は左右それぞれ1個の走行用前照灯が同時に点灯する構造でなければならない。この場合において、走行用前照灯は、すれ違い用前照灯から走行用前照灯に切り換えるための点灯操作を行ったときに、少なくとも左右それぞれ1個の走行用前照灯が点灯するように、かつ、走行用前照灯からすれ違い用前照灯に切り換えるため点灯操作を行ったときに全ての走行用前照灯が同時に消灯するものでなければならない。また、種別RAの補助走行用前照灯は、走行用前照灯が点灯している場合に限り、点灯するものでなければならない(道路交通法第52条第1項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発する目的で前照灯を用いる場合を除く。)

4.1.7.4. ~4.1.9.1. (略)

4.1.9.2. この最大光度は、同時に使われる複数の走行用前照灯の参考値を合算することによって求めなければならない。

4.1.9.3. ~4.2.1. (略)

4.2.2. 取り付ける灯火等の性能

すれ違い用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあつては本則第42条第6項第2号の規定、これら以外の自動車にあつては協定規則第149号の規則4.及び5.1. (種別Cに係るものに限る。右側通行用に設計されている前照灯を除く。)に定める基準に適合するもの又は装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、本則第42条第6項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとし、協定規則第149号の規則4.12.1.及び4.12.2.の装置を装着する場合にあつては、協定規則第149号の規則4.12.1.及び4.12.2.に定める基準を満たすものとする。

4.2.3. ~4.3.6.2.4. (略)

4.3.7. 電気結線

前部霧灯は、配光可変型前照灯が提供する別の灯火機能の一部として作動する場合及び協定規則第149号の規則4.5.3.4.に基づき相互に組込まれているその他の灯火と同時に点灯することができない場合を除き、走行用前照灯及びすれ違い用前照灯の点灯状態にかかわらず、その

あつては協定規則第149号の規則4.及び5.2. (種別B及びDに係るものに限る。)に定める基準に適合するもの又は装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、本則第42条第2項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4.1.3. 数

走行用前照灯の数は、2個又は4個でなければならない。ただし、幅800mm以下の自動車及び最高速度20km/h未満の自動車にあつては、1個、2個又は4個であつてもよいものとし、4個の格納式灯火等である前照灯を取り付けた自動車にあつては、道路交通法第52条第1項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発することを専らの目的とする前照灯を追加して2個取り付けたものであつてもよい。

4.1.4. ~4.1.7.2. (略)

4.1.7.3. 走行用前照灯は、全てが同時に点灯する、又は左右それぞれ1個の走行用前照灯が同時に点灯する構造でなければならない。この場合において、走行用前照灯は、すれ違い用前照灯から走行用前照灯に切り換えるための点灯操作を行ったときに、少なくとも左右それぞれ1個の走行用前照灯が点灯するように、かつ、走行用前照灯からすれ違い用前照灯に切り換えるため点灯操作を行ったときに全ての走行用前照灯が同時に消灯するものでなければならない。

4.1.7.4. ~4.1.9.1. (略)

4.1.9.2. この最大光度は、同時に使われる複数の走行用前照灯の参考値を合算することによって求めることができる。

4.1.9.3. ~4.2.1. (略)

4.2.2. 取り付ける灯火等の性能

すれ違い用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあつては本則第42条第6項第2号の規定、これら以外の自動車にあつては協定規則第149号の規則4.及び5.1. (種別B及びDに係るものに限る。右側通行用に設計されている前照灯を除く。)に定める基準に適合するもの又は装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、本則第42条第6項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとし、協定規則第149号の規則12.1.及び12.2.の装置を装着する場合にあつては、協定規則第149号の規則12.1.及び12.2.に定める基準を満たすものとする。

4.2.3. ~4.3.6.2.4. (略)

4.3.7. 電気結線

前部霧灯は、配光可変型前照灯が提供する別の灯火機能の一部として作動する場合及び協定規則第149号の規則4.5.2.5.に基づき相互に組込まれているその他の灯火と同時に点灯することができない場合を除き、走行用前照灯及びすれ違い用前照灯の点灯状態にかかわらず、その

点灯操作及び消灯操作が行えるように取り付けなければならない。ただし、配光可変型前照灯の提供する別の灯火機能の一部として作動する場合であっても、前部霧灯の点灯操作が他の機能に優先して行えるように取り付けなければならない。

4.3.8. (略)

4.3.9. その他の要件

協定規則第149号の規則5.5.3.1.に定める基準に適合する場合に限り、種別F3の前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度は、自動車の周囲に発生する濃霧その他視認性が低下する状況に応じて自動的に変化させることができる。この場合において、種別F3の前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度の変化は自動的に行われ、かつ、運転者の運転操作や他の交通の妨げとなるおそれのないものでなければならない。

4.4.～4.6.8. (略)

4.6.8.1. 自動車には、自動車の前面及び後面に備える方向指示器の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置であって光又は音若しくはその組合せによるものを備えなければならない。ただし、運転者が運転者席において直接かつ容易に方向指示器の作動状態を確認できる自動車にあっては、この限りでない。点灯操作状態・作動状態表示装置は、協定規則第148号の規則5.6.6.に従って発せられる信号の入力により作動するものとする。

4.6.8.2.～4.9.7. (略)

4.9.7.1. 自動車には、制動灯又は補助制動灯の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置を備えることができる。ただし、協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)の規定の適用を受ける制動灯を備える自動車にあっては協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を、協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)の規定の適用を受ける補助制動灯を備える自動車にあっては、協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4.9.7.2.～4.22.5.2.1. (略)

4.22.5.2.1.1. 被牽引自動車以外の自動車にあっては、次の(a)及び(b)に掲げる要件を満たす場合に限り、4.22.5.2.1.の規定中「600mm以内のできるだけ前端」とあるのは「2,400mm以内のできるだけ前端」と読み替えることができる(別紙12参照)。

(a) 自動車の前端からの距離が2,400mm以内の位置に、600mm以内の間隔で協定規則第150号のクラスI V Aの反射器又は協定規則第150号のクラスCの反射器(25cm²以上の面積のものに限る。以下「クラスI V Aの反射器等」という。)が取り付けられていること。

(b) (a)により取り付けられているクラスI V Aの反射器等の後ろの位置に、それぞれ再帰反射材が取り付けられていること。

4.22.5.2.2.～4.23.6.1.2. (略)

4.23.6.1.2.1. すれ違い用ビームが異なる灯火ユニットから複数の照射光によって生じる場合、4.23.6.1.2.の規定は、協定規則第123号の規則6.4.6.及び第149号の規則5.3.5.1.に定める基準に基づくものとして自動車製作者等から申請された配光形態についてカットオフがある場合にそれらのカットオフに適用する。

点灯操作及び消灯操作が行えるように取り付けなければならない。ただし、配光可変型前照灯の提供する別の灯火機能の一部として作動する場合であっても、前部霧灯の点灯操作が他の機能に優先して行えるように取り付けなければならない。

4.3.8. (略)

4.3.9. その他の要件

協定規則第149号の規則5.5.3.2.に定める基準に適合する場合に限り、種別F3の前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度は、自動車の周囲に発生する濃霧その他視認性が低下する状況に応じて自動的に変化させることができる。この場合において、種別F3の前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度の変化は自動的に行われ、かつ、運転者の運転操作や他の交通の妨げとなるおそれのないものでなければならない。

4.4.～4.6.8. (略)

4.6.8.1. 自動車には、自動車の前面及び後面に備える方向指示器の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置であって光又は音若しくはその組合せによるものを備えなければならない。ただし、運転者が運転者席において直接かつ容易に方向指示器の作動状態を確認できる自動車にあっては、この限りでない。点灯操作状態・作動状態表示装置は、協定規則第148号の規則5.6.3.に従って発せられる信号の入力により作動するものとする。

4.6.8.2.～4.9.7. (略)

4.9.7.1. 自動車には、制動灯又は補助制動灯の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置を備えることができる。ただし、協定規則第148号の規則4.3.1.2.(b)の規定の適用を受ける制動灯を備える自動車にあっては協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を、協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)の規定の適用を受ける補助制動灯を備える自動車にあっては、協定規則第148号の規則4.3.1.2.(b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4.9.7.2.～4.22.5.2.1. (略)

4.22.5.2.1.1. 被牽引自動車以外の自動車にあっては、次の(a)及び(b)に掲げる要件を満たす場合に限り、4.22.5.2.1.の規定中「600mm以内のできるだけ前端」とあるのは「2,400mm以内のできるだけ前端」と読み替えることができる(別紙12参照)。

(a) 自動車の前端からの距離が2,400mm以内の位置に、600mm以内の間隔で協定規則第150号のクラスI V Aの反射器又は協定規則第150号補足第2改訂版のクラスCの反射器(25cm²以上の面積のものに限る。以下「クラスI V Aの反射器等」という。)が取り付けられていること。

(b) (a)により取り付けられているクラスI V Aの反射器等の後ろの位置に、それぞれ再帰反射材が取り付けられていること。

4.22.5.2.2.～4.23.6.1.2. (略)

4.23.6.1.2.1. すれ違い用ビームが異なる灯火ユニットから複数の照射光によって生じる場合、4.23.6.1.2.の規定は、協定規則第149号の規則5.3.5.1.に定める基準に基づくものとして自動車製作者等から申請された配光形態についてカットオフがある場合にそれらのカットオフに適用する。

4. 23. 6. 2. ～4. 23. 8. 1. (略)

4. 23. 8. 2. 自動車(配光可変型前照灯を備えるものに限る。)には、配光可変型前照灯の故障時に、視覚的な警告を示す非点滅式の点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。この場合において、当該点灯操作状態・作動状態表示装置は、配光制御信号に関する故障を検出した場合、協定規則第123号の規則5. 9. 又は協定規則第149号の規則4. 13. の規定に適合する故障信号を受信したときには必ず作動しなければならない。故障が存続する間は点灯操作状態表示装置は作動を継続しなければならない。点灯操作状態・作動状態表示装置は一時的に消灯できるが、原動機を始動及び停止する装置が始動位置及び停止位置に切り替えられたときには、必ず再点灯しなければならない。

4. 23. 8. 3. ～4. 23. 9. (略)

4. 23. 9. 1. 配光可変型前照灯は、基本すれ違い状態であり、かつ、協定規則第123号の規則6. 4. 6. 又は第149号の規則5. 3. 5. 1. に規定される範囲内にカットオフを有する場合において、灯火ユニットの光源の目標光束の総和が自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり2,000lmを超えるものは、当該灯火ユニットに別添55「前照灯洗浄器の技術基準」に適合している前照灯洗浄器を備えなければならない。

4. 23. 9. 2. ～4. 23. 9. 3. 1. 3. (略)

4. 23. 9. 3. 2. 配光可変型走行用ビーム(四輪自動車に備えるものに限る。)は、3. 31. 2. に規定する交通情報を運転者に適切に警告するために、運転支援プロジェクションを投影させることができる。

4. 23. 9. 3. 2. 1. 運転支援プロジェクションの外縁から自動車の中心を通り進行方向に平行な鉛直面までの距離は、1,250mmを超えないこと。

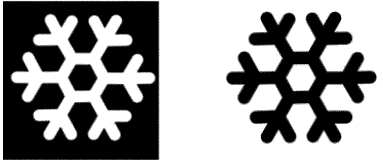
4. 23. 9. 3. 2. 2. 運転支援プロジェクションは、協定規則第125号の規則2. 20. に規定する視界アシスタント機能による表示を阻害するものでないこと。

4. 23. 9. 3. 2. 3. 運転支援プロジェクションは、ワイパーが2分間以上連続で作動している場合には、投影されないものであること。

4. 23. 9. 4. ～4. 28. 3. (略)

別紙1～別紙13 (略)

別紙14 運転支援プロジェクションに係る表示可能な記号及び図柄並びに作動目的及び作動条件

| 記号及び図柄 | 作動目的 | 作動条件 |
|---|--------|------|
|  | 路面凍結警告 | — |

4. 23. 6. 2. ～4. 23. 8. 1. (略)

4. 23. 8. 2. 自動車(配光可変型前照灯を備えるものに限る。)には、配光可変型前照灯の故障時に、視覚的な警告を示す非点滅式の点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。この場合において、当該点灯操作状態・作動状態表示装置は、配光制御信号に関する故障を検出するか、又は協定規則第149号の規則4. 13. の規定に適合する故障信号を受信したときには必ず作動しなければならない。故障が存続する間は点灯操作状態表示装置は作動を継続しなければならない。点灯操作状態・作動状態表示装置は一時的に消灯できるが、原動機を始動及び停止する装置が始動位置及び停止位置に切り替えられたときには、必ず再点灯しなければならない。

4. 23. 8. 3. ～4. 23. 9. (略)

4. 23. 9. 1. 配光可変型前照灯は、基本すれ違い状態であり、かつ、協定規則第149号の規則5. 3. 5. 1. に規定される範囲内にカットオフを有する場合において、灯火ユニットの光源の目標光束の総和が自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり2,000lmを超えるものは、当該灯火ユニットに別添55「前照灯洗浄器の技術基準」に適合している前照灯洗浄器を備えなければならない。

4. 23. 9. 2. ～4. 23. 9. 3. 1. 3. (略)

(新設)

(新設)



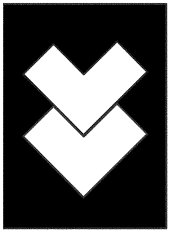





(新設)

(新設)

4. 23. 9. 4. ～4. 28. 3. (略)

別紙1～別紙13 (略)

(新設)

| | | |
|---|----------|--|
|   | 衝突危険警告 | 当該自動車と前方車両との相対速度が30km/hより大きく、衝突するまでの時間が1.4秒未満の場合に作動すること。 毎分180回以上300回以下の一定の周期で点滅することができる。 |
|   | 逆走警告 | 当該自動車が、一方通行道路又は高速道路に、反対方向から進入することを検知した場合に作動すること。 毎分180回以上300回以下の一定の周期で点滅することができる。 |
|     | 車線維持支援警告 | 当該自動車が、意図せずに走行する車線を逸脱した場合に作動すること。 |

別添79 衝撃緩和式後写鏡の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、自動車（大型特殊自動車、農耕作業用小型特種自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）に備える後写鏡であって取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8m以下のもの（保安基準第44条第5項の鏡その他の装置について準用する場合を含む。）に適用する。

2. ～3. 2. （略）

別添123 作動状態記録装置の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、細目告示第72条の2第18号又は第150条の2第18号の自動車に備える作動状態記録装置に適用する。

2. ・2. 1. （略）

（削る）

2. 2. 「オーバーライド」とは、自動運行装置の作動中における、当該装置による前後方向及び横方向の制御に優先し、運転者又は自動運行装置の作動状態を監視する者（以下「運転者等」という。）の操作により車両が制御されることをいう。

別添79 衝撃緩和式後写鏡の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、カタピラ及びそりを有する軽自動車に備える後写鏡であって取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8m以下のもの（保安基準第44条第5項の鏡その他の装置について準用する場合を含む。）に適用する。

2. ～3. 2. （略）

別添123 作動状態記録装置の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、自動運行装置に備える作動状態記録装置に適用する。

2. ・2. 1. （略）

2. 2. 「リスク最小化制御」とは、交通上のリスクを最小限に抑えることを目的とした制御であって、引継ぎ要求の後に自動運行装置によって自動的に行われるものをいう。

2. 3. 「オーバーライド」とは、自動運行装置の作動中における、当該装置による前後方向及び横方向の制御に優先し、運転者の操作により車両が制御されることをいう。

| | |
|---|---|
| 2. 3. 「車線変更手順」とは、協定規則第157号の2. 25. に規定された車線変更手順のことをいう。 | (新設) |
| 2. 4. 「車線変更動作」とは、協定規則第157号の2. 26. に規定された車線変更動作のことをいう。 | (新設) |
| 3. ~3. 1. 1. 2. (略) | 3. ~3. 1. 1. 2. (略) |
| 3. 1. 1. 3. 自動運行装置を備える自動車がリスク最小化制御を開始した時刻 | 3. 1. 1. 3. 自動運行装置がリスク最小化制御を開始した時刻 |
| 3. 1. 1. 4. 自動運行装置の作動中に運転者等が、かじ取装置又は制動装置若しくは加速装置の操作装置への操作によりオーバーライドした時刻 | 3. 1. 1. 4. 自動運行装置の作動中に運転者が、かじ取装置又は制動装置若しくは加速装置の操作装置への操作によりオーバーライドした時刻 |
| 3. 1. 1. 5. (略) | 3. 1. 1. 5. (略) |
| 3. 1. 1. 6. 自動運行装置が運転者等による操作に対する低減又は抑制を行った時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 7. 切迫した衝突の危険性がある場合に、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御を開始した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 8. 切迫した衝突の危険性がある場合に、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御を終了した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 9. 事故情報計測・記録装置へのトリガー条件を満たした時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 10. 衝突を検知した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 11. 自動運行装置が深刻な故障のおそれのある状態となった時刻 | 3. 1. 1. 6. 自動運行装置が故障のおそれのある状態となった時刻 |
| 3. 1. 1. 12. 自動運行装置を備える自動車が深刻な故障のおそれのある状態となった時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 13. 車線変更手順を開始した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 14. 車線変更手順を終了した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 15. 車線変更動作を中断した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 16. 意図的な車線横断を開始した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 1. 17. 意図的な車線横断を終了した時刻 | (新設) |
| 3. 1. 2. 3. 1. 1. 13. 及び3. 1. 1. 16. に掲げるデータ要素は、以下の3. 1. 2. 1. から3. 1. 2. 4. に規定するいずれかの事象が発生した時点より以前の30秒以内に起こった場合、又はオーバーライドが行われた時点より以前の5秒以内に発生した場合のみ記録できればよい。 | |
| 3. 1. 2. 1. 切迫した衝突の危険性がある場合に、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が開始された場合 | (新設) |
| 3. 1. 2. 2. 衝突を検知した場合 | (新設) |
| 3. 1. 2. 3. 車線変更動作を中断した場合 | (新設) |
| 3. 1. 2. 4. 事故情報計測・記録装置へのトリガー条件を満たした場合 | (新設) |
| 3. 1. 3. 3. 1. 1. 14. 及び3. 1. 1. 17. にかかげるデータ要素は、以下の3. 1. 3. 1. から3. 1. 3. 3. に規定するいずれかの事象が発生した時点より以前の30秒以内に起こった場合のみ記録できればよい。 | |
| 3. 1. 3. 1. 切迫した衝突の危険性がある場合に、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が開始された場合 | (新設) |
| 3. 1. 3. 2. 衝突を検知した場合 | (新設) |
| 3. 1. 3. 3. 事故情報計測・記録装置へのトリガー条件を満たした場合 | (新設) |
| 3. 2. (略) | 3. 2. (略) |
| 3. 2. 1. 3. 1. 1. 1. から3. 1. 1. 17. までに掲げる各データ要素は、他のデータ要素と混同を生じさせずに認識されるものでなければならない。 | 3. 2. 1. 3. 1. 1. 1. から3. 1. 1. 6. までに掲げる各データ要素は、他のデータ要素と混同を生じさせずに認識されるものでなければならない。 |
| 3. 3. ~3. 3. 1. 1. (略) | 3. 3. ~3. 3. 1. 1. (略) |
| 3. 3. 1. 2. 当該情報が記録された後に、2500回を超えて3. 1. 1. 1. から3. 1. 1. 17. までに掲げる情報を記録するまでの間 | 3. 3. 1. 2. 当該情報が記録された後に、2500回を超えて3. 1. 1. 1. から3. 1. 1. 6. までに掲げる情報を記録するまでの間 |

3.4. (略)

3.4.1. データは、市販されている手段又は電子通信インターフェースにより取得できなければならない。車載の主要電源が利用できない場合には、時刻を伴うデータは作動状態記録装置から取得できなければならない。

3.4.2. 衝突後のデータの取得可能性

3.4.2.1. 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5トン以下の自動車に備えられる作動状態記録装置にあつては、協定規則第94号、第95号又は第137号に規定された重大レベルの衝突の後でも、データを取得できなければならない。

3.4.2.2. 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上の自動車及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5トンを超える自動車に備えられる作動状態記録装置にあつては、3.4.2.2.1.から3.4.2.2.3.までのいずれかに適合するものでなければならない。

3.4.2.2.1. 協定規則第100号付属書9Cに規定された重大レベルの衝突の後でも、データを取得できること

3.4.2.2.2. 物理的衝撃から保護することができる場所に搭載されていることが文書によって証明されること

3.4.2.2.3. 3.4.2.1.に規定した衝突の後でもデータを取得できること

3.4.3. 事故情報記録・計測装置と連動したデータ取得

3.4.3.1. 事故情報記録・計測装置を備える自動車にあつては、事故情報記録・計測装置へのトリガー条件を最後に満たした時点から少なくとも30秒前までに記録したデータを電子通信インターフェースにより取得できなければならない。

3.4.3.2. 事故情報記録・計測装置へのトリガー条件を最後に満たした時点より以前の30秒以内に3.1.1.のデータが存在しない場合、少なくとも同じ電力サイクル内において最後に自動運行装置が作動を開始、又は終了した時刻を記録できなければならない。

3.5.・3.5.1. (略)

別添128 車両後退通報装置の通報音の測定方法

1. 適用範囲

この測定方法は、自動車（次に掲げるものを除く。）の車両後退通報装置の通報音の測定について適用する。

(1) 専ら乗用の用に供する自動車（(5)から(11)までに掲げるものを除く。以下この(1)及び(2)から(4)までにおいて同じ。）であつて次に掲げるもの

- ① 乗車定員10人未満の自動車
- ② 乗車定員10人以上の自動車であつて車両総重量3.5トン以下のもの

(2) (1)の自動車の形状に類する自動車

(3) 貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5トン以下のもの

(4) (3)の自動車の形状に類する自動車

(5) 二輪自動車

(6) 側車付二輪自動車

(7) 三輪自動車

(8) カタピラ及びそりを有する軽自動車

(9) 大型特殊自動車

(10) 小型特殊自動車

(11) 被牽引自動車

3.4. (略)

3.4.1. データは、市販されている手段又は電子通信インターフェースにより取得できなければならない。車載の主要電源が利用できない場合には、時刻を伴うデータは作動状態記録装置から取得できなければならない。衝撃を受けた後でも時刻を伴うデータは作動状態記録装置から取得できなければならない。

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

3.5.・3.5.1. (略)

(新設)

2. 試験自動車の状態

試験自動車は点検・整備要領等により整備されている状態であること。

3. 試験機器等の調整等

3.1. 騒音測定装置

3.1.1. 騒音計等

(1) 音量を測定する装置は、次のいずれかに掲げるものであり、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。

① 騒音計は、J I S C1509—1—2018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 音量計は、道路運送車両法施行規則第57条第1項第4号に定める技術上の基準に適合しているものであること。

(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)」とする。

(4) 次に掲げるいずれかの方法により試験電圧を供給するものとする。

① 原動機を停止させた状態で、当該自動車のバッテリーから供給する方法

② 原動機を暖機し、かつ、アイドリング運転している状態で、当該自動車のバッテリーから供給する方法

3.1.2. 自動記録装置

自動記録装置を用いる場合には、記録装置の動特性は3.1.1.(3)に準じた状態とする。

3.2. マイクロホン

騒音計等のマイクロホンは、次の各号に掲げる位置及び向きにウインドスクリーンを装着した状態で設置する。この場合において、マイクロホンの位置とは、マイクロホンの前面の中心の位置をいう。また、マイクロホンの向きについてその製作者が特に指示する場合はその指示による。

(1) マイクロホンは、車両中心線上（左右方向 $0.1 \pm 0.05\text{m}$ ）かつ、車両の後端から $1.00 \pm 0.10\text{m}$ の位置で、地上 $0.5 \pm 0.05\text{m}$ から $1.5 \pm 0.05\text{m}$ の高さにおける音の大きさが最大となる高さの位置に設置するものとする。

(2) マイクロホンの向きは水平、かつ、車両後面方向に向けるものとする。

4. 測定場所

車両後退通報装置の測定場所は、概ね平坦で、車両の外周及びマイクロホンから2m程度の範囲内に壁、ガードレール等の顕著な音響反射物がない場所とする。

5. 測定方法等

車両後退通報装置の測定は次に掲げる方法により行う。

5.1. 自動車の状態

変速機の変速位置は後退、クラッチは非接続状態（自動変速機の場合を除く。）とし、主制動装置及び駐車制動装置（変速機の位置が後退の場合に作動させることができるものに限る。）を作動させた状態とする。

5.2. 測定方法

(1) 車両の後端から1mの位置に3.2.に従ってマイクロホンを設置する。

(2) 車両後退通報装置を鳴らしてその時のマイクロホンの自動記録装置の記録値、又は、指示値を読み取り計測値とする。

6. 測定結果等

6.1. 測定値の取扱い

- (1) 車両後退通報装置の音圧の大きさの測定は2回行い、1dB未満は切り捨てるものとする。
- (2) 2回の測定値の差が2dBを超える場合には、測定値を無効とする。ただし、いずれの測定値も細目告示第67条の6第3項第3号、第145条の6第2項及び第223条の6第2項に掲げる音圧範囲にない場合には有効とする。
- (3) 2回の測定値(4)にこより補正した場合には、補正後の値の平均値とする。
- (4) 測定値と暗騒音の差が3dB以上10dB未満の場合には、測定値から次表の補正値を控除するものとし、3dB未満の場合には、測定値を無効とする。

(単位：dB)

| | | | | | | | |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 測定値と暗騒音の差 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 補正値 | 3 | | 2 | | | | 1 |

(道路運送車両の保安基準第五十五条第一項、第五十六条第一項及び第五十七条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示の一部改正)
第二条 道路運送車両の保安基準第五十五条第一項、第五十六条第一項及び第五十七条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示(平成十五年国土交通省告示第千三百二十号)の一部を次のように改正する。
 次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改める。

改正後

改正前

第一条 道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令第六十七号。以下「保安基準」という。)第五十五条第一項に規定する国土交通大臣が定めるものは、次の各号に定めるとおりとする。
 一 保安基準第二条、第四条、第四条の二、第六条第二項、第八条第三項及び第四項、第九条第三項、第十一条第二項、第十四条、第十八条第二項から第七項まで、第十八条の二、第二十条第四項から第六項まで、第二十二條第三項及び第四項、第二十二條の三、第二十二條の四、第二十五條第一項及び第四項、第二十六條、第二十九條第三項、第三十二條第十一項、第三十七條第一項、第三十七條の三第二項及び第四項、第三十八條の二、第四十条第一項、第四十一条の三第一項、第四十三條の二、第四十三條の六、第四十三條の九、第四十三條の十、第四十四條第五項、第四十五條第二項、第四十八條の二並びに第四十八條の三の規定

二〇十 (略)

第二条 保安基準第五十六条第一項に規定する国土交通大臣が定めるものは、次の各号に定めるとおりとする。

- 一 保安基準第八条第三項及び第四項、第十五条第二項、第十八条第一項第二号、第二項及び第三項、第十八条の二、第二十条第四項から第六項まで、第二十二條第三項及び第四項、第二十二條の三、第二十二條の四、第二十五條第一項及び第四項、第二十六條、第二十九條第二項、第三十条、第三十二条第十一項、第三十八條の二、第四十条第一項、第四十一条の三第一項、第四十三條の六、第四十三條の九、第四十三條の十、第四十四條第五項、第四十四条の二並びに第四十八條の三の規定

二〇五 (略)

第一条 道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令第六十七号。以下「保安基準」という。)第五十五条第一項に規定する国土交通大臣が定めるものは、次の各号に定めるとおりとする。
 一 保安基準第二条、第四条、第四条の二、第六条第二項、第八条第三項及び第四項、第九条第三項、第十一条第二項、第十四条、第十八条第二項から第七項まで、第十八条の二、第二十条第四項から第六項まで、第二十二條第三項及び第四項、第二十二條の三、第二十二條の四、第二十五條第一項及び第四項、第二十六條、第二十九條第二項及び第四項、第三十二條第十一項、第三十七條第一項、第三十七條の三第二項及び第四項、第三十八條の二、第四十条第一項、第四十一条の三第一項、第四十三條の二、第四十三條の六、第四十三條の九、第四十四條第五項、第四十五條第二項、第四十八條の二並びに第四十八條の三の規定

二〇十 (略)

第二条 保安基準第五十六条第一項に規定する国土交通大臣が定めるものは、次の各号に定めるとおりとする。

- 一 保安基準第八条第三項及び第四項、第十五条第二項、第十八条第一項第二号、第二項及び第三項、第十八条の二、第二十条第四項から第六項まで、第二十二條第三項及び第四項、第二十二條の三、第二十二條の四、第二十五條第一項及び第四項、第二十六條、第二十九條第二項、第三十条、第三十二条第十一項、第三十八條の二、第四十条第一項、第四十一条の三第一項、第四十三條の六、第四十三條の九、第四十三條の十、第四十四條第五項、第四十四条の二並びに第四十八條の三の規定

二〇五 (略)

(道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部改正)
 第二条 道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示(平成十五年国土交通省告示第千三百十八号)の一部を次のように改正する。
 次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改正後

改正前

(走行装置等)

第五条 (略)

2~15 (略)

16 令和六年七月六日以前に製作された専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車及び被牽引自動車を除く。)であつて乗車定員十人未満の自動車又は車両総重量三・五トン以下の被牽引自動車に備えるものとして設計された空気入ゴムタイヤ及び同月七日から令和八年七月六日までに製作されたものうち令和六年七月六日以前に指定を受けたものについては、細目告示第十一条第三項の規定中「協定規則第百十七号」とあるのは、「協定規則第百十七号第二改定版補足第十四改定版」と読み替えることができる。

17 専ら乗用の用に供する乗車定員十人以上の自動車及び貨物の運送の用に供する自動車に備えるものとして設計された空気入ゴムタイヤについては、細目告示第十一条第三項の規定中「協定規則第百十七号」とあるのは、「協定規則第百十七号第二改定版補足第十四改定版」と読み替えることができる。

(新設)

(制動装置)

第九条 (略)

2~60 (略)

61 次に掲げる自動車については、細目告示第十五条第七項及び第九十三条第八項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示一号)による改正前の第十五条第七項及び第九十三条第八項の規定に適合するものであればよい。この場合において、第十五条第七項及び第九十三条第八項中「協定規則第131号」とあるのは「協定規則第131号改定版補足第2改定版」と読み替えることができる。

(新設)

第九条 (略)

2~60 (略)

- 一 令和七年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和七年九月一日から令和十年八月三十一日までに製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和七年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和七年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車から、種別、用途、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類、動力用電源装置の種類並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める認定の基準値以外に、型式を区別する事項に変更がないもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車
 - ニ 令和十年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

(電気装置)

第十四条 (略)

2~31 (略)

(電気装置)

第十四条 (略)

2~31 (略)

32 次に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項第一号及び第六項（協定規則第百号に係る部分に限る。）、第九十九条第七項第一号及び第八項（協定規則第百号に係る部分に限る。）並びに第七十七条第五項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和三年国土交通省告示第五百二十一号）による改正前の細目告示第二十一条第五項第一号及び第六項（協定規則第百号に係る部分に限る。）、第九十九条第七項第一号及び第八項（協定規則第百号に係る部分に限る。）並びに第七十七条第五項の規定に適合するものであればよい。

一 令和五年八月三十一日以前に製作された自動車（電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）としたものであって、当該改造等が行われた後、令和五年九月一日以降に初めて新規検査、構造等変更検査又は予備検査を受けるものを除く。）

二 令和五年九月一日から令和七年八月三十一日までに製作された自動車（電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）としたものを除く。次号において同じ。）であって、次に掲げるもの

イ 八（略）

三（略）

36 33 35（略） 次に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項第二号、第九十九条第七項第二号及び第七十七条第五項第十三号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第二十一条第五項第二号、第九十九条第七項第二号及び第七十七条第五項第十三号の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「モーター」とあるのは「エンジン」と読み替えるものとする。

一 令和七年八月三十一日以前に製作された二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車（電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車としたものであって、当該改造等が行われた後、同年九月一日以降に初めて新規検査、構造等変更検査又は予備検査を受けるものを除く。）

二 電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車とした検査対象外軽自動車であって、令和七年八月三十一日までに当該改造等が行われるもの

三 令和七年九月一日から令和九年八月三十一日までに製作された自動車（電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車としたものを除く。以下次号において同じ。）であって、次に掲げるもの

イ 令和七年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車及び認定を受けた型式認定自動車

32 次に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項第一号及び第六項（協定規則第百号に係る部分に限る。）、第九十九条第七項第一号及び第八項（協定規則第百号に係る部分に限る。）並びに第七十七条第五項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和三年国土交通省告示第五百二十一号）による改正前の細目告示第二十一条第五項第一号及び第六項（協定規則第百号に係る部分に限る。）、第九十九条第七項第一号及び第八項（協定規則第百号に係る部分に限る。）並びに第七十七条第五項の規定に適合するものであればよい。

一 令和五年八月三十一日以前に製作された自動車（電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車としたものであって、当該改造等が行われた後、令和五年九月一日以降に初めて新規検査、構造等変更検査又は予備検査を受けるものを除く。）

二 令和五年九月一日から令和七年八月三十一日までに製作された自動車であって、次に掲げるもの

イ 八（略）

三（略）

33 35（略）（新設）

口 令和七年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び新たに認定を受けた型式認定自動車（同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車及び認定を受けた型式認定自動車に、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類並びに動力用電源装置の種類についての変更以外の変更のみを行ったものに限る。）

ハ 国土交通大臣が定める自動車

四 令和九年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの次に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第四号及び第九十九条第八項第四号の規定は適用しない。

一 令和五年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和五年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和五年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和五年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と運転者室及び客室を取り囲む部分（乗員保護装置を含む。）のポールとの側面衝突時における乗車人員の保護に係る性能が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和五年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの次に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第六号及び第九十九条第八項第六号の規定中「「第27号」とあるのは「「第27号」と読み替えることができる。」と読み替えることができる。

一 令和五年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和五年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和五年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和五年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車とかじ取装置における運転者の保護に係る性能が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和五年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの（車枠及び車体）

第十五条（略）

2~39（略）

40 次に掲げる自動車については、細目告示第二十二條第十三項及び第百条第十七項の規定中「「第27号」とあるのは「「第27号」と読み替えることができる。」と読み替えることができる。

一 令和六年七月六日以前に製作された自動車

二 令和六年七月七日から令和八年七月六日までに製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和六年七月六日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和六年七月七日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年七月六日以前に指定を受けた型式指定自動車と種別、車体の外形、動力伝達装置の種類及び主要構造、走行装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和八年七月六日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

（新設）

（新設）

（車枠及び車体）

第十五条（略）

2~39（略）

（新設）

41 次に掲げる自動車については、細目告示第二十二條第十三項及び第百條第十七項の規定中協定規則第二百七号に定める基準のうち「WAD2500」とあるのは「WAD2100」と読み替えることができる。

一 令和十一年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和十一年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたものの

(騒音防止装置)

第二十七條 (略)

236 (略)

37 次に掲げる自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。)については、細目告示第四十條、第百十八條及び第百九十六條の規定中「騒音抑制装置」とあるのは「騒音抑制装置」と読み替えることができる。

一 令和五年一月三日以前に製作された自動車

二 令和五年一月四日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和五年一月三日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和五年一月四日から令和八年十月七日(乗車定員十人以上の専ら乗用の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が五トンを超える自動車及び貨物の運送の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が三・五トンを超える自動車にあつては令和九年十月七日)までに指定を受けた型式指定自動車であつて、令和五年一月三日以前に指定を受けた型式指定自動車から、種別、用途、車体の外形、動力用電源装置の種類、懸架装置の種類及び主要構造、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める認定の基準値以外に、型式を区分する事項に変更がないもの

ハ 令和八年十月八日(乗車定員十人以上の専ら乗用の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が五トンを超える自動車及び貨物の運送の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が三・五トンを超える自動車にあつては令和九年十月七日)以前に指定を受けた型式指定自動車から、種別、用途、車体の外形、動力用電源装置の種類、懸架装置の種類及び主要構造、軸距並びに適合する排出ガス規制値又は低排出ガス車認定実施要領に定める認定の基準値以外に、型式を区分する事項に変更がないもの(騒音防止装置に係る性能について変更がないものに限る。)

ニ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和八年十月七日(乗車定員十人以上の専ら乗用の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が五トンを超える自動車及び貨物の運送の用に供する自動車であつて、技術的最大許容質量が三・五トンを超える自動車にあつては令和九年十月七日)以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

(新設)

(騒音防止装置)

第二十七條 (略)

236 (略)

(新設)

(ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)
 第二十八条 次の表の上欄に掲げる自動車については、細目告示の規定のうち同表の下欄に掲げる規定は、適用しない。

| 自動車 | 条 項 |
|--|--|
| 一〇二十二 (略) 二十三 細目告示第四十一条第五号及び第六号並びに第百九十九条第一項第三号に掲げる自動車のうち、次に掲げるもの イ 令和八年九月三十日以前に製作された自動車(令和五年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。) ロ 令和五年十月一日から令和八年九月三十日までに製作された自動車のうち、令和五年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車と車体の外形、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに排出ガス発散防止装置の仕様が同一であるもの ハ 令和六年十月一日から令和八年九月三十日までに製作された自動車のうち国土交通大臣が定める自動車 ニ 令和八年九月三十日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの 二十四 細目告示第四十一条第一号及び第二号並びに第百九十九条第一項第一号に掲げる自動車のうち、次に掲げるもの イ 令和八年九月三十日以前に製作された自動車(令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。) ロ 令和六年十月一日から令和八年九月三十日までに製作された自動車のうち、令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車と車体の外形、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、並びに排出ガス発散防止装置の仕様が同一であるもの ハ 令和六年十月一日から令和八年九月三十日までに製作された自動車のうち国土交通大臣が定める自動車 ニ 令和八年九月三十日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの | 細目告示第四十一条第一項第五号及び第六号並びに第百九十九条第一項第三号(粒子状物質の粒子数に係る部分に限る。) 細目告示第四十一条第一項第一号及び第二号並びに第百九十九条第一項第一号(粒子状物質の粒子数に係る部分に限る。) (新設) |

(ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)
 第二十八条 次の表の上欄に掲げる自動車については、細目告示の規定のうち同表の下欄に掲げる規定は、適用しない。

| 自動車 | 条 項 |
|-------------------|------|
| 一〇二十二 (略) (新設) | (新設) |

2
179 (略)

180 細目告示第四十一条第一項第五号及び第六号並びに第一百九条第一項第三号に掲げる自動車のうち、原動機として内燃機関及び電動機を備え、かつ、当該自動車の運動エネルギーを電気エネルギーに変換して電動機駆動用蓄電装置（以下、「蓄電装置」という。）に充電する機能を備えた自動車（以下、「電気式ハイブリッド自動車」という。）又は外部から蓄電装置を充電する機能を有している電気式ハイブリッド自動車であつて、次の各号に掲げる自動車については、細目告示別添四十一の規定にかかわらず、同別添の過渡試験サイクル及び傾斜付き定常試験サイクルに係る規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

181
194 (略)

195 細目告示第四十一条第一項第七号及び第八号並びに第一百九条第一項第四号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十二の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十二の規定に適合するものであればよい。

一 令和七年九月三十日以前に製作された自動車（令和五年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二・三 (略)

196 細目告示第四十一条第一項第三号及び第四号並びに第一百九条第一項第二号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十二の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十二の規定に適合するものであればよい。

一 令和八年九月三十日以前に製作された自動車（令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二・三 (略)

197 (略)

198 ガソリン、液化石油ガス又は軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（二輪自動車を除く。）であつて、専ら乗用の用に供する乗車定員九人以下のもの又は車両総重量三・五トン以下のもの（専ら乗用の用に供する乗車定員九人以下のものを除く。）並びに軽自動車（二輪自動車を除く。）のうち、次に掲げる自動車にあつては、細目告示別添四十八の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十八の規定に適合するものであればよい。

一 令和八年九月三十日（軽油を燃料とするものにあつては令和七年九月三十日）以前に製作された自動車（令和六年十月一日（軽油を燃料とするものにあつては令和五年十月一日）以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二・三 (略)

199|| ガソリンを燃料とする普通自動車、小型自動車（二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。以下、この項において同じ。）を除く。）及び軽自動車（二輪自動車を除く。）のうち、次に掲げる自動車にあつては、細目告示別添四十二及び別添四十九の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十二及び別添四十九の規定に適合するものであればよい。

2
179 (略)

180 細目告示第四十一条第一項第五号及び第六号並びに第一百九条第一項第三号に掲げる自動車のうち、次の各号に掲げる自動車については、細目告示別添四十一の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正する告示（平成三十年国土交通省告示第千七百七十五号）による改正前の細目告示別添四十一の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

181
194 (略)

195 細目告示第四十一条第一項第七号及び第八号並びに第一百九条第一項第四号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十二の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十二の規定に適合するものであればよい。

一 令和五年九月三十日以前に製作された自動車

二・三 (略)

196 細目告示第四十一条第一項第三号及び第四号並びに第一百九条第一項第二号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十二の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十二の規定に適合するものであればよい。

一 令和六年九月三十日以前に製作された自動車

二・三 (略)

197 (略)

198 ガソリン、液化石油ガス又は軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（二輪自動車を除く。）であつて、専ら乗用の用に供する乗車定員九人以下のもの又は車両総重量三・五トン以下のもの（専ら乗用の用に供する乗車定員九人以下のものを除く。）並びに軽自動車（二輪自動車を除く。）のうち、次に掲げる自動車にあつては、細目告示別添四十八の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和四年国土交通省告示第千四百号）による改正前の細目告示別添四十八の規定に適合するものであればよい。

一 令和六年九月三十日（軽油を燃料とするものにあつては令和五年九月三十日）以前に製作された自動車

二・三 (略)
(新設)

一 令和八年九月三十日以前に製作された自動車（令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二 令和六年十月一日から令和八年九月三十日までで製作された自動車であつて次に掲げるもの

イ 令和六年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車又は一酸化炭素等発散防止装置指定自動車

ロ 令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車と車体の外形、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造、走行装置の種類及び主要構造並びに排出ガス発散防止装置の仕様が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和八年九月三十日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

200|| 細目告示第四十一条第五号及び第六号並びに第九十九条第一項第三号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十一の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示別添四十一の規定に適合するものであればよい。

一 令和八年九月三十日以前に製作された自動車（令和五年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二 令和五年十月一日から令和八年九月三十日までで製作された自動車であつて次に掲げるもの

イ 令和五年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車又は一酸化炭素等発散防止装置指定自動車

ロ 令和五年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車と車体の外形、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに排出ガス発散防止装置の仕様が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和八年九月三十日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

201|| 細目告示第四十一条第一号及び第二号並びに第九十九条第一項第一号に掲げる自動車のうち、次に掲げる自動車については、細目告示別添四十一の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示別添四十一の規定に適合するものであればよい。

一 令和八年九月三十日以前に製作された自動車（令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車を除く。）

二 令和六年十月一日から令和八年九月三十日までで製作された自動車であつて次に掲げるもの

イ 令和六年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車又は一酸化炭素等発散防止装置指定自動車

（新設）

（新設）

ロ 令和六年十月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年九月三十日以前に指定を受けた型式指定自動車と車体の外形、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類及び動力用電源装置の種類並びに排出ガス発散防止装置の仕様が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和八年九月三十日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの
(前照灯等)

第二十九条 平成十七年十二月三十一日以前に製作された自動車については、保安基準第三十二条の規定並びに細目告示第四十二条、第二百二十条及び第九十八条の規定にかかわらず、次の基準に適合するものであればよい。

一 自動車(被牽引自動車及び最高速度二十キロメートル毎時未満の自動車を除く。以下この号から第四号までにおいて同じ)の前面には、次の基準に適合する走行用前照灯を備えなければならぬ。

イ・ロ (略)

ハ 走行用前照灯の灯光の色は、白色又は淡黄色であり、同時に点灯するれ違い用前照灯を含むすべてが同一であること。

二 (略)

二〇十一 (略)

二〇二五 (略)

26 次に掲げる自動車については、細目告示第四十二条第一項、第二項、第六項、第八項及び第十一項、第二百二十条第一項及び第九項、第九十八条第一項、別添五十二・四・一・二・四・二・二・四・23・2・2・4・23・6・1・2・1・4・23・6・3・4・23・7・4・4・23・9・1・及び4・23・8・2・4・23・9・1・及び4・23・9・5・並びに別添五十三・5・1・4・及び5・1・5・6・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十二条第一項、第二項、第六項、第八項及び第十一項、第二百二十条第一項及び第九項、第九十八条第一項、別添五十二・四・1・2・2・4・23・2・2・4・23・6・1・2・1・4・23・6・3・4・23・7・4・4・23・9・1・及び4・23・9・5・並びに別添五十三・5・1・4・及び5・1・5・6・の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「保安基準第19条」とあるのは「保安基準第19条補記第5改正版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と前照灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(前部霧灯)

第三十条 (略)

2〇二七 (略)

(前照灯等)

第二十九条 平成十七年十二月三十一日以前に製作された自動車については、保安基準第三十二条の規定並びに細目告示第四十二条、第二百二十条及び第九十八条の規定にかかわらず、次の基準に適合するものであればよい。

一 自動車(被牽引自動車及び最高速度二十キロメートル毎時未満の自動車を除く。以下この号から第四号までにおいて同じ)の前面には、次の基準に適合する走行用前照灯を備えなければならぬ。

イ・ロ (略)

ハ 走行用前照灯の灯光の色は、白色又は淡黄色であり、そのすべてが同一であること。

二 (略)

二〇二五 (略)

(新設)

(前部霧灯)

第三十条 (略)

2〇二七 (略)

18] 次に掲げる自動車については、細目告示第四十三条第一項並びに別添五十二4・3・2・、4・3・7・及び4・3・9・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第四十三条第一項並びに別添五十二4・3・2・、4・3・7・及び4・3・9・の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第149号」とあるのは「協定規則第149号補足第5次訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と前部霧灯の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

第三十一条 (略)

2511 (略)

12] 次に掲げる自動車については、細目告示第四十四条第一項及び別添五十二4・4・2・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第四十四条第一項及び別添五十二4・4・2・の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第149号」とあるのは「協定規則第149号補足第5次訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と側方照射灯の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

(低速走行時側方照射灯)

第三十一条の二 (略)

2] 次に掲げる自動車については、細目告示第四十四条の二第二項及び別添五十二4・27・2・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第四十四条の二第二項及び別添五十二4・27・2・の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4次訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と低速走行時側方照射灯の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

(新設)

(側方照射灯)

第三十一条 (略)

2511 (略)

(新設)

(低速走行時側方照射灯)

第三十一条の二 (略)

(新設)

(車幅灯)
第三十二条 (略)

2 15 (略)

16 次に掲げる自動車については、細目告示第四十五条第一項並びに別添五十二・三・12・1・2・4・11・2・及び4・11・8の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十五条第一項並びに別添五十二・三・12・1・2・4・11・2・及び4・11・8の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補正第4次訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と車幅灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(前部上側端灯)
第三十三条 (略)

2 10 (略)

11 次に掲げる自動車については、細目告示第四十六条第一項並びに別添五十二・4・15・2・及び4・15・7の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十六条第一項並びに別添五十二・4・15・2・及び4・15・7の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補正第4次訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と前部上側端灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(昼間走行灯)
第三十三条の二 (略)

2 (略)

3 次に掲げる自動車については、細目告示第四十六条の二第一項及び別添五十二・4・28・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十六条の二第一項及び別添五十二・4・28・2の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補正第4次訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

(車幅灯)
第三十二条 (略)

2 15 (略)

(新設)

(前部上側端灯)
第三十三条 (略)

2 10 (略)

(新設)

(昼間走行灯)
第三十三条の二 (略)

2 (略)

(新設)

- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と昼間走行灯の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

(前部反射器)

第三十四条 (略)

256 (略)

- 7 次に掲げる自動車については、細目告示第四十七条第一項及び別添五十二4・18・2・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十七条第一項及び別添五十二4・18・2・2の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第150号」とあるのは「協定規則第150号準第4改訂版」と読み替えることができる。
 - 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
 - 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と前部反射器の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

(側方灯及び側方反射器)

第三十五条 (略)

256 (略)

- 17 次に掲げる自動車については、細目告示第四十八条第一項及び別添五十二4・21・2・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十八条第一項及び別添五十二4・21・2・2の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号準第4改訂版」と読み替えることができる。
 - 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
 - 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と側方灯の型式が同一であるもの
 - ハ 国土交通大臣が定める自動車

- 18 次に掲げる自動車については、細目告示第四十八条第三項及び別添五十二4・20・2・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第四十八条第三項及び別添五十二4・

(前部反射器)

第三十四条 (略)

256 (略)

(新設)

(側方灯及び側方反射器)

第三十五条 (略)

256 (略)

(新設)

(新設)

20・2・の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定期則第150号」とあるのは「協定期則第150号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と側方反射器の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(番号灯)

第三十六条 (略)

2～10 (略)

11 次に掲げる自動車については、細目告示第四十九条第一項、第二百二十七条第一項、第二百五十一条及び別添五十二4・10・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第四十九条第一項、第二百二十七条第一項、第二百五十一条及び別添五十二4・10・2の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定期則第148号」とあるのは「協定期則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と番号灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(尾灯)

第三十七条 (略)

2～16 (略)

17 次に掲げる自動車については、細目告示第五十条第一項並びに別添五十二4・12・2・及び4・12・8の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十条第一項並びに別添五十二4・12・2・及び4・12・8の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定期則第148号」とあるのは「協定期則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と尾灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(番号灯)

第三十六条 (略)

2～10 (略)

(新設)

(尾灯)

第三十七条 (略)

2～16 (略)

(新設)

(後部霧灯)
第三十八条 (略)

2～13 (略)

14 次に掲げる自動車については、細目告示第五十一条第一項及び別添五十二4・13・2・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第五十一条第一項及び別添五十二4・13・2・2(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と後部霧灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(駐車灯)

第三十九条 (略)

2～12 (略)

13 次に掲げる自動車については、細目告示第五十二条第一項及び別添五十二4・14・2・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第五十二条第一項及び別添五十二4・14・2・2(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と駐車灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(後部上側端灯)

第四十条 (略)

2～9 (略)

10 次に掲げる自動車については、細目告示第五十三条第一項並びに別添五十二4・15・2・2及び4・15・7の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第五十三条第一項並びに別添五十二4・15・2・2及び4・15・7の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

(後部霧灯)

第三十八条 (略)

2～13 (略)

(新設)

(駐車灯)

第三十九条 (略)

2～12 (略)

(新設)

(後部上側端灯)

第四十条 (略)

2～9 (略)

(新設)

1・1・1の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第150号」とあるのは「協定規則第150号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と再帰反射材の型式が同一であるもの
- ハ 国土交通大臣が定める自動車

(制動灯)

第四十二条 (略)

2518 (略)

19 次に掲げる自動車については、細目告示第五十六条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十六条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と制動灯の型式が同一であるもの
- ハ 国土交通大臣が定める自動車

(補助制動灯)

第四十三条 (略)

2513 (略)

14 次に掲げる自動車については、細目告示第五十七条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十七条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と補助制動灯の型式が同一であるもの
- ハ 国土交通大臣が定める自動車

(制動灯)

第四十二条 (略)

2518 (略)

(新設)

19 次に掲げる自動車については、細目告示第五十六条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十六条第一項並びに別添五十二4・9・2・2及び4・9・7・1の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの
 - イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
 - ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と制動灯の型式が同一であるもの
- ハ 国土交通大臣が定める自動車

(補助制動灯)

第四十三条 (略)

2513 (略)

(新設)

（後退灯）
第四十四条（略）

2515（略）

16 次に掲げる自動車については、細目告示第五十八条第一項及び別添五十二・四・五・二・五・二の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十八条第一項及び別添五十二・四・五・二の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

- 一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車
- 二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と後退灯の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

（方向指示器）

第四十五条（略）

2524（略）

25 次に掲げる自動車については、細目告示第五十九条第一項、別添五十二・三・九・三・三・四・六・二・及び四・六・八・一・並びに別添五十三・四・三・一の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第五十九条第一項、別添五十二・三・九・三・三・四・六・二・及び四・六・八・一・並びに別添五十三・四・三・一の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と方向指示器の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

（停止表示器材）

第五十条（略）

253（略）

4 次に掲げる自動車については、細目告示第六十六条第一項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第六十六条第一項の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第150号」とあるのは「協定規則第150号補足第4改訂版」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された自動車

（後退灯）

第四十四条（略）

2515（略）

（新設）

（方向指示器）

第四十五条（略）

2524（略）

（新設）

（停止表示器材）

第五十条（略）

253（略）

（新設）

二 令和八年九月一日以降に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和八年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和八年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と停止表示器材の型式が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

(車両後退通報装置)

第五十一条の六 次に掲げる自動車については、保安基準第四十三条の十の規定は適用しない。

一 令和七年一月十八日(輸入された自動車にあつては令和八年一月十八日)以前に製作された自動車

二 令和七年一月十九日から令和九年一月十八日まで(輸入された自動車にあつては令和八年一月十九日から令和十年一月十八日まで)に製作された自動車であつて、次に掲げるもの

イ 令和七年一月十八日(輸入された自動車にあつては令和八年一月十八日)以前に指定を受けた型式指定自動車

ロ 令和七年一月十九日(輸入された自動車にあつては令和八年一月十九日)以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、令和七年一月十八日(輸入された自動車にあつては令和八年一月十八日)以前に指定を受けた型式指定自動車と車両後退通報装置に係る性能が同一であるもの

ハ 国土交通大臣が定める自動車

三 令和九年一月十八日(輸入された自動車にあつては令和十年一月十八日)以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

(後写鏡等)

第五十二条(略)

258(略)

9 次に掲げる自動車(形式の指定等を行う場合以外の場合に限る。)については、細目告示第六十八条第二項第一号ロ(2)の規定中「法定重量第六号の表第6.3.2(重量)は6.3.2.2.7.2.を適用するものとする。」及び6.3.3.(6.3.3.1.2.を除く。)]とあるのは、「別添79「重量第六号(後写鏡の技術仕様)」と読み替へる」とがである。」

一 令和六年一月三日以前に製作された自動車

二 令和六年一月三日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの

(自動運行装置)

第五十五条の二 自動運行装置を備える自動車であつて、次に掲げるもののうち、細目告示第七十二条の二第十七号又は第五十条の二第一項第十七号の基準に適合するもの(高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車(自動運行装置作動中の最高速度が六十キロメートル毎時以下であるものに限る。))以外の自動車を除く。)

にあつては、第七十二条の二第四号及び第五十条の二第一項第四号中「事前に十分な時間的余裕をもつて」とあるのは「直ちに」と読み替へることができるものとする。ただし、この場合において、走行環境条件を満たさなくなった場合であつても、運転者が運転操作を行うまでの間、安全な制御を継続するものでなければならない。

一・二(略)

(新設)

(後写鏡等)

第五十二条(略)

258(略)

(新設)

(自動運行装置)

第五十五条の二 自動運行装置を備える自動車であつて、次に掲げるもののうち、細目告示第七十二条の二第十四号又は第五十条の二第一項第十四号の基準に適合するもの(高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車(自動運行装置作動中の最高速度が六十キロメートル毎時以下であるものに限る。))以外の自動車を除く。)

にあつては、第七十二条の二第三号及び第五十条の二第一項第三号中「事前に十分な時間的余裕をもつて」とあるのは「直ちに」と読み替へることができるものとする。ただし、この場合において、走行環境条件を満たさなくなった場合であつても、運転者が運転操作を行うまでの間、安全な制御を継続するものでなければならない。

一・二(略)

254 (略)
5 次に掲げる自動車については、細目告示第七十二条の二第四号、第六号、第十号、第十七号及び第十八号並びに第五百十号の二第一項第四号、第六号、第十号、第十七号及び第十八号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和二年国土交通省告示第千五百七十七号)による改正前の細目告示第七十二条の二第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号並びに第五百十号の二第一項第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)
6 次に掲げる自動車については、細目告示第七十二条の二第十七号及び第十八号並びに第五百十号の二第一項第十七号及び第十八号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第七十二条の二第十四号及び第十五号並びに第五百十号の二第一項第十四号及び第十五号の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよく、別添百二十三「作動状態記録装置の技術基準」2・3・3、2・4・4、3・1・1・6から3・1・1・10、3・1・1・12から3・1・3・3まで、3・4・2及び3・4・3の規定は適用しない。この場合において、旧規定中「〔協定細目第157号〕」とあるのは、「〔協定細目第157号〕」と読み替えることができる。

一 令和五年八月三十一日以前に製作された自動車
二 令和五年九月一日から令和九年八月三十一日までに製作された自動車であつて、次に掲げるもの
イ 令和五年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車
ロ 令和五年九月一日以降に新たに指定を受けた型式指定自動車であつて、同年八月三十一日以前に指定を受けた型式指定自動車と自動運行装置に係る性能が同一であるもの
ハ 国土交通大臣が定める自動車
三 令和九年八月三十一日以前に発行された出荷検査証に係る自動車であつて、当該出荷検査証の発行後十一月を経過しない間に新規検査又は予備検査を受けようとし、又は受けたもの(前照灯)

第六十四条 (略)
256 (略)
7 次に掲げる一般原動機付自転車については、細目告示第二百四十四条第一項、別添五十二4・1・2・及び4・2・2並びに別添五十三5・1・4及び5・1・5・6の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第二百四十四条第一項、別添五十二4・1・2及び4・2・2並びに別添五十三5・1・4及び5・1・5・6の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「〔協定細目第149号〕」とあるのは、「〔協定細目第149号〕」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された一般原動機付自転車
二 令和八年九月一日以降に製作された一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けたもの
三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車と前照灯の型式が同一であるもの

254 (略)
5 次に掲げる自動車については、細目告示第七十二条の二第一項第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号並びに第五百十号の二第一項第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和二年国土交通省告示第千五百七十七号)による改正前の細目告示第七十二条の二第一項第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号並びに第五百十号の二第一項第三号、第四号、第七号、第十四号及び第十五号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (新設)

第六十四条 (略)
256 (新設)

(前照灯)
第六十四条 (略)
256 (新設)

(番号灯)
第六十五条 (略)

254 (略)

5 次に掲げる一般原動機付自転車については、細目告示第二百四十五条第一項及び別添五十二・4・10・2の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第二百四十五条第一項及び別添五十二・4・10・2の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された一般原動機付自転車

二 令和八年九月一日以降に製作された一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の第三項の規定によりその型式について認定を受けたもの

三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の第三項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車と番号灯の型式が同一であるもの

(尾灯)

第六十六条 (略)

258 (略)

9 次に掲げる一般原動機付自転車については、細目告示第二百四十六条第一項並びに別添五十二・4・12・2及び4・12・8の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第二百四十六条第一項並びに別添五十二・4・12・2及び4・12・8の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された一般原動機付自転車

二 令和八年九月一日以降に製作された一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の第三項の規定によりその型式について認定を受けたもの

三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の第三項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車と尾灯の型式が同一であるもの

(制動灯)

第六十七条 (略)

258 (略)

9 次に掲げる一般原動機付自転車については、細目告示第二百四十七条第一項並びに別添五十二・4・9・2及び4・9・7・1の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第二百四十七条第一項並びに別添五十二・4・9・2及び4・9・7・1の規定（以下この項において「旧規定」という。）に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定規則第148号」とあるのは「協定規則第148号」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された一般原動機付自転車

(番号灯)

第六十五条 (略)

254 (略)

(新設)

(尾灯)

第六十六条 (略)

258 (略)

(新設)

(制動灯)

第六十七条 (略)

258 (略)

(新設)

二 令和八年九月一日以降に製作された一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けたもの

三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車と制動灯の型式が同一であるもの

(後部反射器)

第六十七条の二 (略)

2・3 (略)

4 次に掲げる原動機付自転車については、細目告示第二百四十八条第一項並びに別添五十二4・16・2・及び4・17・2・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第二百四十八条第一項並びに別添五十二4・16・2・及び4・17・2・の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において旧規定中「警音器」とあるのは「警音器」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された原動機付自転車

二 令和八年九月一日以降に製作された原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けたもの

三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けた原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた原動機付自転車と後部反射器の型式が同一であるもの

(方向指示器)

第七十一条の二 (略)

2・6 (略)

7 次に掲げる一般原動機付自転車については、細目告示第二百五十二条の二第一項、別添五十二3・9・3・、4・6・2・及び4・6・8・1・並びに別添五十三4・3・1・の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示(令和五年国土交通省告示第一号)による改正前の細目告示第二百五十二条の二第一項、別添五十二3・9・3・、4・6・2・及び4・6・8・1・並びに別添五十三4・3・1・の規定(以下この項において「旧規定」という。)に適合するものであればよい。この場合において、旧規定中「協定型」とあるのは「協定型」と読み替えることができる。

一 令和八年八月三十一日以前に製作された一般原動機付自転車

二 令和八年九月一日以降に製作された一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けたもの

三 令和八年九月一日以降に施行規則第六十二条の三第一項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車であつて、同年八月三十一日以前に同項の規定によりその型式について認定を受けた一般原動機付自転車と方向指示器の型式が同一であるもの

(後部反射器)

第六十七条の二 (略)

2・3 (略)

(新設)

(方向指示器)

第七十一条の二 (略)

2・6 (略)

(新設)

附則

この告示は、公布の日から施行する。ただし、第一条中道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第六十七条の六を加える改正規定、第百四十五条の六を加える改正規定、第二百二十三条の六を加える改正規定及び別添百二十八を加える改正規定、第二条の規定、第三条中道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示第五十一条の六の改正規定並びに第五条の規定は、令和五年一月十九日から施行する。

| | | |
|-----|-------|--|
| (略) | 第二十三号 | 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（令和五年国土交通省告示第一号）による改正前の細目告示第十五条第七項に定める基準に係る試験 |
| (略) | 第十三号 | |
| (略) | | |
| (略) | | |
| (略) | | |
| (略) | | |