

新				旧			
独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程				独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程			
目次（略） 第 1 章（略）				目次（略） 第 1 章（略）			
第 2 章 自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法				第 2 章 自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法			
2-1（略） 2-2 審査の実施方法 （1）法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車等の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）並びに業務管理システムの審査を実施するものとする。 以下（略）				2-1（略） 2-2 審査の実施方法 （1）法、施行規則及び保安基準によるほか、次に掲げる法令等に基づき、自動車、共通構造部及び自動車の装置（以下第 2 章において「自動車等」という。）並びに業務管理システムの審査を実施するものとする。 以下（略）			
第 3 章～第 11 章（略）				第 3 章～第 11 章（略）			
別表 1（2-2 関係）				別表 1（2-2 関係）			
添付書面一覧				添付書面一覧			
整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等	整理番号	添付書面の名称		提出時の注意事項等
(1)～(5)	(略)		(略)	(1)～(5)	(略)		(略)
(6)	試験成績書		(略)	(6)	試験成績書		(略)
	1～41	(略)	(略)		1～41	(略)	(略)
	42	緊急車線維持システム(ELKS)(協定規則第 178 号)			(新設)		
	43～53	(略)	(略)		42～52	(略)	(略)
	54	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 58 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		53	衝突被害軽減制動制御装置試験	(6) 54 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。

新				旧			
	<u>55</u> ～ <u>142</u>	(略)	(略)		<u>54</u> ～ <u>141</u>	(略)	(略)
	<u>143</u>	<u>仕切り装置試験（協定規則第 126 号）</u>			<u>(新設)</u>		
	<u>144</u> ～ <u>296</u>	(略)	(略)		<u>142</u> ～ <u>294</u>	(略)	(略)
	<u>297</u>	後写鏡等の視界試験	(6) <u>295</u> 及び (6) <u>296</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。		<u>295</u>	後写鏡等の視界試験	(6) <u>293</u> 及び (6) <u>294</u> の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
	<u>298</u> ～ <u>326</u>	(略)	(略)		<u>296</u> ～ <u>324</u>	(略)	(略)
(7) ～ (11)	(略)	(略)	(略)	(7) ～ (11)	(略)	(略)	(略)
別表 2 (2-4 関係)				別表 2 (2-4 関係)			
外国の試験機関				外国の試験機関			
	試験項目	(略) ①～⑳	中 ㉑		試験項目	(略) ①～⑳	中 ㉑
	(略)				(略)		
	<u>TRIAS 08-J125</u> <u>車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験</u>		<u>○</u>		<u>(新設)</u>		
	(略)				(略)		
	<u>TRIAS 31-J048R154</u> <u>車載式故障診断装置試験（協定規則第 154 号）</u>		<u>○</u>		<u>(新設)</u>		
	(略)				(略)		
	<u>TRIAS 31-J049R154</u> <u>燃料蒸発ガス試験（協定規則第 154 号）</u>		<u>○</u>		<u>(新設)</u>		

新			旧		
(略)			(略)		
別添 1 (2-2 関係)			別添 1 (2-2 関係)		
試験規程			試験規程		
Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)			Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)		
	試験項目	分類番号		試験項目	分類番号
1 ～ 7	(略)	(略)	1 ～ 7	(略)	(略)
8	(略)	TRIAS 08-R175-0 <u>2</u>	8	(略)	TRIAS 08-R175-0 <u>1</u>
9 ～ 41	(略)	(略)	9 ～ 41	(略)	(略)
<u>42</u>	緊急車線維持システム(ELKS) (協定規則第 178 号)	<u>TRIAS 11-R178-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>43</u> ～ <u>54</u>	(略)	(略)	<u>42</u> ～ <u>53</u>	(略)	(略)
<u>55</u>	(略)	TRIAS 12-R013-0 <u>6</u>	<u>54</u>	(略)	TRIAS 12-R013-0 <u>5</u>
<u>56</u> ～ <u>142</u>	(略)	(略)	<u>55</u> ～ <u>141</u>	(略)	(略)
<u>143</u>	仕切り装置試験 (協定規則第 126 号)	<u>TRIAS 20-R126-01</u>	<u>(新設)</u>		
<u>144</u> ～ <u>148</u>	(略)	(略)	<u>142</u> ～ <u>146</u>	(略)	(略)
<u>149</u>	(略)	TRIAS 22-R017(1)-0 <u>5</u>	<u>147</u>	(略)	TRIAS 22-R017(1)-0 <u>4</u>
<u>150</u> ～ <u>159</u>	(略)	(略)	<u>148</u> ～ <u>157</u>	(略)	(略)
<u>160</u>	(略)	TRIAS 22(3)-R0173-0 <u>2</u>	<u>158</u>	(略)	TRIAS 22(3)-R0173-0 <u>1</u>
<u>161</u>	(略)	TRIAS 22(3)-R0174-0 <u>2</u>	<u>159</u>	(略)	TRIAS 22(3)-R0174-0 <u>1</u>
<u>162</u> ～ <u>178</u>	(略)	(略)	<u>160</u> ～ <u>176</u>	(略)	(略)

新					旧						
<u>179</u>		(略)		TRIAS 30-R041-0 <u>4</u>		<u>177</u>		(略)		TRIAS 30-R041-0 <u>3</u>	
<u>180</u> ～ <u>331</u>		(略)		(略)		<u>178</u> ～ <u>329</u>		(略)		(略)	
TRIAS 08-R175-0 <u>2</u> ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）（協定規則第 175 号） 1. ～2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。 3.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。 <u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u> 3.2. ～3.3. (略) 別表 (略) 付表 1 ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の試験記録及び成績 Acceleration Control for Pedal Error (ACPE) System Test Data Record Form					TRIAS 08-R175-0 <u>1</u> ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）（協定規則第 175 号） 1. ～2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。 3.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。 <u>(追加)</u> 3.2. ～3.3. (略) 別表 (略) 付表 1 ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の試験記録及び成績 Acceleration Control for Pedal Error (ACPE) System Test Data Record Form						
試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by		試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by	
改訂番号 Series No.		補足改訂番号 Suppl. No.				改訂番号 Series No.		補足改訂番号 Suppl. No.			
※基準の適否の判断は原文（英文）に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。					※基準の適否の判断は原文（英文）に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。						
1. 試験自動車 Test vehicle					1. 試験自動車 Test vehicle						
車名・型式（類別） Make・Type (Variant)					車名・型式（類別） Make・Type (Variant)						
車台番号 Chassis No.					車台番号 Chassis No.						
試験車両のカテゴリ Category of test vehicle					試験車両のカテゴリ Category of test vehicle						
メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer[kg]		合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle	メーカー指定質量 Mass declared by the manufacturer[kg]		合計 Total	全軸 Front axle	後軸 Rear axle		

新				旧			
車両質量 Mass of vehicle				車両質量 Mass of vehicle			
試験時質量 Mass of vehicle when tested				試験時質量 Mass of vehicle when tested			
タイヤサイズ (空気圧) Tyre size (Pressure)	前軸 Front wheel[kPa]	()kPa		タイヤサイズ (空気圧) Tyre size (Pressure)	前軸 Front wheel[kPa]	()kPa	
	後軸 Rear wheel[kPa]	()kPa			後軸 Rear wheel[kPa]	()kPa	
仕様 Specification of system				仕様 Specification of system			
ペダル踏み間違い時加速抑制装置 Specification of ACPE system				ペダル踏み間違い時加速抑制装置 Specification of ACPE system			
原動機/電動機出力抑制 Engine/Motor output reduction control		有 / 無 Yes No		原動機/電動機出力抑制 Engine/Motor output reduction control		有 / 無 Yes No	
制動制御 Braking control		有 / 無 Yes No		制動制御 Braking control		有 / 無 Yes No	
制御装置のメーカー・型式 Manufacturer and type of controller				制御装置のメーカー・型式 Manufacturer and type of controller			
障害物検出の方式 Type of obstacle detection				障害物検出の方式 Type of obstacle detection			
障害物検出装置のメーカー、型式、個数 Manufacturer and type of obstacle detector, number of item				障害物検出装置のメーカー、型式、個数 Manufacturer and type of obstacle detector, number of item			
上記以外の型式を識別可能な部品 Other items to enable identification of type				上記以外の型式を識別可能な部品 Other items to enable identification of type			
システムの作動速度域 Operation speed range [km/h]				システムの作動速度域 Operation speed range [km/h]			
<u>試験車全幅</u> <u>vehicle width [mm]</u>				<u>(新設)</u>			
主制動装置 Service braking system				主制動装置 Service braking system			
作動系統及び制動車輪				作動系統及び制動車輪			

新					旧				
	Control system and braking wheel					Control system and braking wheel			
	制動力制御装置形式 Type of braking force control system					制動力制御装置形式 Type of braking force control system			
	制動倍力装置形式 Type of brake booster					制動倍力装置形式 Type of brake booster			
	制動装置形式 Type of brake system	前 Front		後 Rear		制動装置形式 Type of brake system	前 Front		後 Rear
付表 2 2. ～4. (略)					付表 2 2. ～4. (略)				
5. 試験成績/Test results					5. 試験成績/Test results				
5.1 ～ 5.1.1.	(略)				5.1 ～ 5.1.1.	(略)			
5.1.2.	結果として連続的な加速につながり、アクセルコントロールの全移動距離の少なくとも 70 パーセントの移動距離に対して少なくとも毎秒 400 パーセントの速度を有するアクセルコントロールの操作、および当該速度でアクセルコントロールの最大位置の少なくとも 90 パーセントに達するアクセルコントロールの操作は、5.1.1 項の文脈ではアクセルコントロールの誤操作と見なすものとする。 An accelerator control application <u>resulting in continuous acceleration and</u> having a velocity of at least 400 per cent per second over a travel distance of at least 70 per cent of the total travel distance of the accelerator control, and reaching a maximum position of the accelerator control of at least 90 per cent with that velocity shall be regarded as an accelerator control misapplication in the context of the paragraph 5.1.1.				5.1.2.	アクセルコントロールの全移動距離の少なくとも 70 パーセントの移動距離において、少なくとも毎秒 400 パーセントの速度を有し、その速度で少なくとも 90 パーセントのアクセルコントロールの最大位置に達するアクセルコントロールの適用は、5.1.1 項の文脈では、アクセルコントロールの誤適用とみなされる。 An accelerator control application having a velocity of at least 400 per cent per second over a travel distance of at least 70 per cent of the total travel distance of the accelerator control, and reaching a maximum position of the accelerator control of at least 90 per cent with that velocity shall be regarded as an accelerator control misapplication in the context of the paragraph 5.1.1.			
5.1.3	(略)				5.1.3	(略)			
5.1.4. (00-S0)	ACPE は、車両が停止状態から加速される際の加速を制御するものとする。 The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated from standstill.				5.1.4.	ACPE は、車両が停止状態から加速される際の加速を制御するものとする。 The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated from standstill.			
		Pass Fail					Pass Fail		

新			旧			
<u>5.1.4.</u> <u>(01-S0)</u>	<u>ACPE は、車両が停止状態、および関連するクリープ状態から加速される際の加速を制御するものとする。</u> <u>The ACPE shall control acceleration when the vehicle is accelerated both from standstill and, as relevant, while creeping.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>			
<u>5.1.4.1</u> <u>(01-S0)</u> <u>(a)</u> <u>(b)</u> <u>(a)</u> <u>(b)</u>	<u>ACPE の介入は、以下の場合には必要ない：</u> <u>AEBS の警告または介入が発せられている、または、</u> <u>車速が 10 km/h を超えている。</u> <u>An ACPE intervention is not required when:</u> <u>there is an AEBS warning or intervention occurring;</u> <u>or</u> <u>the vehicle speed is greater than 10 km/h.</u>		<u>(新設)</u>			
<u>5.1.4.2</u> <u>(01-S0)</u>	<u>車両のパワートレインの始動後 6 秒間、ACPE の介入準備ができていない場合は、このステータス情報を運転者に示すものとする。この情報は、システムの初期化が正常に完了するまで示すものとする。</u> <u>If ACPE is not ready to perform an intervention 6 s after the initiation of the vehicle powertrain, information of this status shall be indicated to the driver. This information shall exist until the system has been successfully initialised.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>			
<u>5.1.5.</u> <u>(00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.5.</u>	(略)		(略)
<u>5.1.5.</u> <u>(01-S0)</u> <u>(a)</u> <u>(i)</u> <u>(ii)</u> <u>(b)</u> <u>(i)</u> <u>(ii)</u>	<u>ACPE は以下の条件において、トリガー条件 (5.1.2 項に概説) に達した時点で、車両の進路上にある、車両の前方または後方 1.5 m 以内に位置する障害物との衝突を防止または軽減するために、車両の加速を制限するものとする：</u> <u>車両外部の影響により、必要な加速抑制が可能である。すなわち：</u> <u>路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である</u> <u>車両の動的性能に影響しない気象条件である (例：嵐でない、0℃を下回らない)</u> <u>要求される加速抑制が車両の状態自体により可能とされる。すなわち：</u> <u>タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である</u> <u>制動装置が適切に作動可能である (ブレーキ温度、パッドの状態など)</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>			

新		旧				
(iii)	<u>著しく偏った重量配分でない</u>					
(iv)	<u>自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である</u>					
(v)	<u>車両のパーフトレイン管理システムが適切に作動する。</u>					
(vi)	<u>車両に背面ドア、トランクリッド、またはテールゲートが装備されている場合、通常の走行条件においてこれらが閉じられ掛け金がかかっている。</u>					
(c)	<u>物理的な検知能力に影響のある環境条件ではない。すなわち：</u>					
(i)	<u>極端なセンサの眩惑が生じない 1,000 lx 以上の周囲照度条件である (例：まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)</u>					
(ii)	<u>ターゲット車両のレーダー反射断面積(RCS)、形状、輪郭が極端な値 (例：全ての M₁ 車両に対して RCS が 5 パーセンタイル未満) ではない</u>					
(iii)	<u>車両の検知能力に影響のある気象条件 (例：大雨、濃霧、降雪、塵埃) ではない</u>					
(iv)	<u>車両近傍の上方に障害物がない</u>					
(d)	<u>状況に不明瞭さがなく、すなわち：</u>					
(i)	<u>障害物は静止状態であり、遮るものがなく、走行方向の他の物体から明確に分離されている、</u>					
(ii)	<u>障害物が車両の場合、障害物の中心線が車両の最外縁を定める 2 つの垂直縦断面の間に位置する、</u>					
(iii)	<u>障害物が壁の場合、壁と車両との間のオフセットが少なくとも 1.0 m である、</u>					
(iv)	<u>障害物が歩行者の場合、歩行者の中心線と車両の中心線間の距離が、車幅の 25% 以下である、</u>					
(v)	<u>進行方向がカーブのない直線であり、車両が交差点で右左折せずに現車線に従っている、</u>					
(vi)	<u>障害物は、カテゴリー M1 の車両、または幅が少なくとも 2.0 m、高さが少なくとも 1.0 m の壁のような構造物、もしくは輪郭が人のような歩行者である、</u>					
(vii)	<u>トリガー条件 (5.1.2 項に概説) に達した時点で、障害物が車両から少なくとも 1.0 m の位置にある、</u>					
(viii)	<u>車両が、前方に最大クリープ速度以下で進行し、後方に 4 km/h 以下で進行している。</u>					
	<u>The ACPE shall limit vehicle acceleration in order to prevent or mitigate a collision with an obstacle located not more than 1.5 m in front of or behind</u>					

新				旧			
	<p><u>the vehicle, in the vehicle path, at the time the triggering conditions (as outlined in paragraph 5.1.2.) are achieved, provided:</u></p> <p><u>(a) Vehicle external influences allow for the required acceleration inhibition, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;</u></p> <p><u>(ii) The weather conditions do not affect the performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C);</u></p> <p><u>(b) The vehicle state itself allows for the required acceleration inhibition, e.g.:</u></p> <p><u>(i) The tyres are in an appropriate state and properly inflated;</u></p> <p><u>(ii) The brakes if intended to be used are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);</u></p> <p><u>(iii) There is no severe uneven load distribution;</u></p> <p><u>(iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;</u></p> <p><u>(v) The vehicle's powertrain management system is properly operational</u></p> <p><u>(vi) If the vehicle is equipped with rear hatches, trunk lids or tailgates, they are closed and latched in the normal conditions of vehicle operation.</u></p> <p><u>(c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The ambient illumination conditions are at least 1000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly radar-reflective environment);</u></p> <p><u>(ii) The target vehicle is not extreme with regard to the Radar Cross Section (RCS) or the shape/silhouette (e.g. below fifth percentile of RCS of all M1 vehicles)</u></p> <p><u>(iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);</u></p> <p><u>(iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle;</u></p>						

新				旧			
	<p><u>(d) The situation is unambiguous, i.e.:</u></p> <p><u>(i) The obstacle is stationary, unobstructed, clearly separated from other objects in the driving direction;</u></p> <p><u>(ii) In the case of a vehicle obstacle, the centre line of the obstacle is located between two vertical longitudinal planes defining the extreme outer edge of the vehicle.</u></p> <p><u>(iii) In the case of a wall obstacle, the overlap between wall and vehicle is at least 1.0 m.</u></p> <p><u>(iv) In the case of a pedestrian obstacle, the distance between the centre line of the pedestrian obstacle and the centre line of the vehicle is not more than 25 per cent of the vehicle width.</u></p> <p><u>(v) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.</u></p> <p><u>(vi) The obstacle is a vehicle of category M1, or a wall-like structure with a width of at least 2.0 m and a height of at least 1.0 m or a silhouette of a pedestrian that relates to a human being.</u></p> <p><u>(vii) The obstacle is located at least 1.0m from the vehicle at the time the triggering conditions (as outlined in paragraph 5.1.2.) are achieved;</u></p> <p><u>(viii) The vehicle is travelling at or below its maximum creeping speed in the forward direction and at or below 4km/h in rearward direction.</u></p>						
<u>5.1.5.1 (01-S0)</u>	<p><u>上記条件外 のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則 3 に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び 6 項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。</u></p> <p><u>When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation and, if deemed justified, may be followed</u></p>	<p><u>Pass</u></p> <p><u>Fail</u></p>		<u>(新設)</u>			

新			旧			
	<u>by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report.</u>					
<u>5.1.6. (00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.6</u>	(略)	(略)	
<u>5.1.6.1. (00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.6.1.</u>	(略)	(略)	
<u>5.1.6 (01-S0)</u>	<u>ACPE 機能</u> <u>ACPE performance</u>		<u>(新設)</u>			
<u>5.1.6.1. (01-S0)</u>	<u>停止状態からの加速</u> <u>衝突が防止されない場合、衝突速度は 5.1.2. 項に規定されたトリガー条件が満たされた時点での車両速度より 8 km/h を超えてはならない。</u> <u>加えて、衝突速度は、ACPE の介入がない場合に車両が同じ位置および同じ状況下で出す速度の 70%を超えてはならない。</u> <u>加えて、衝突速度は、ACPE の介入がない場合に車両が同じ位置および同じ状況下で出す速度の 70%を超えてはならない。</u> <u>Acceleration from standstill</u> <u>In the case that a collision is not prevented, the collision speed shall be no greater than 8 km/h higher than the vehicle speed at the point where the triggering conditions specified in paragraph 5.1.2. are met.</u> <u>In addition, the collision speed shall not be greater than 70% of that speed the vehicle would have had in the same position and under the same circumstances but without any ACPE intervention.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>			
<u>5.1.6.1.1. (01-S0)</u>	<u>車両重量に対する低エンジン出力</u> <u>テストシナリオにおいて ACPE なしで 8 km/h を超えないが、エンジン出力とテスト質量の比率が低いために 30%の減速量が達成できない車両の場合、減速量は少なくとも 15%でなければならない。</u> <u>Low power to weight vehicles,</u> <u>In the case of vehicles that do not exceed 8 km/h without ACPE in the test scenarios but for which a</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>			

新			旧																									
	<u>speed reduction of 30 per cent cannot be achieved due to a low engine power to test mass ratio, the speed reduction shall be of at least 15 per cent.</u>																											
<u>5.1.6.2.</u> <u>(01-S0)</u>	<u>クリープ時の加速</u> <u>衝突が防止されない場合、ACPE は、衝突時点またはそれより前に、アクセルコントロールの有効な要求をゼロまで低減するものとする。</u> <u>Acceleration while creeping,</u> <u>In the case a collision is not prevented, the ACPE shall reduce the effective demand of the accelerator control to zero at or before the point of collision.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>																									
5.1.7. ～ 5.1.11.3.	(略)	(略)	5.1.7. ～ 5.1.11.3.	(略)	(略)																							
<u>5.1.12.</u> <u>(00-S0)</u>	(略)	(略)	<u>5.1.12.</u>	(略)	(略)																							
<u>5.1.12.</u> <u>(01-S0)</u>	<u>性能要件は、セクション 6.6.1 および 6.6.2 に記載されたテスト手順を用いて検証するものとする。</u> <u>The performance requirements shall be verified using the test procedure as described in section 6.6.1. and 6.6.2.</u>		<u>(新設)</u>																									
5.2. ～5.5.2.	(略)	(略)	5.2. ～5.5.2.	(略)	(略)																							
<u>(削除)</u>			試験走行開始位置 : 1.0m <u>Test starting position</u>																									
			<table><tr><td><u>走行方向</u> <u>Driving direction</u></td><td><u>障害物有無</u> <u>Presence of Target</u></td><td><u>衝突速度</u> <u>Collision speed (km/h)</u></td><td><u>速度変化率</u> <u>Velocity change rate</u></td><td><u>警報作動</u> <u>Warning operation</u></td></tr><tr><td rowspan="2"><u>前進</u> <u>Forward</u></td><td><u>有</u> <u>YES</u></td><td></td><td></td><td><u>Pass Fail</u></td></tr><tr><td><u>無</u> <u>NO</u></td><td></td><td></td><td><u>Pass Fail</u></td></tr><tr><td rowspan="2"><u>後退</u> <u>Rearward</u></td><td><u>有</u> <u>YES</u></td><td></td><td></td><td><u>Pass Fail</u></td></tr><tr><td><u>無</u> <u>NO</u></td><td></td><td></td><td><u>Pass Fail</u></td></tr></table>			<u>走行方向</u> <u>Driving direction</u>	<u>障害物有無</u> <u>Presence of Target</u>	<u>衝突速度</u> <u>Collision speed (km/h)</u>	<u>速度変化率</u> <u>Velocity change rate</u>	<u>警報作動</u> <u>Warning operation</u>	<u>前進</u> <u>Forward</u>	<u>有</u> <u>YES</u>			<u>Pass Fail</u>	<u>無</u> <u>NO</u>			<u>Pass Fail</u>	<u>後退</u> <u>Rearward</u>	<u>有</u> <u>YES</u>			<u>Pass Fail</u>	<u>無</u> <u>NO</u>			<u>Pass Fail</u>
<u>走行方向</u> <u>Driving direction</u>	<u>障害物有無</u> <u>Presence of Target</u>	<u>衝突速度</u> <u>Collision speed (km/h)</u>	<u>速度変化率</u> <u>Velocity change rate</u>	<u>警報作動</u> <u>Warning operation</u>																								
<u>前進</u> <u>Forward</u>	<u>有</u> <u>YES</u>			<u>Pass Fail</u>																								
	<u>無</u> <u>NO</u>			<u>Pass Fail</u>																								
<u>後退</u> <u>Rearward</u>	<u>有</u> <u>YES</u>			<u>Pass Fail</u>																								
	<u>無</u> <u>NO</u>			<u>Pass Fail</u>																								

新

旧

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

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

(新設)

衝突速度：衝突回避の場合、『-』を記入
Impact Speed: If collision is avoided, enter "-".

5.1. 車両ターゲット/Vehicle target

5.1.1. 静止状態からの加速/Acceleration from standstill

ターゲット有/ With target

走行方向 Driving direction	オフセット Offset [m]	開始位置 Start position [m]	トリガー時速度 Speed at Trigger Point [km/h]	衝突速度 Impact Speed [km/h]	警報作動 Warning operation	速度変化率 Velocity change rate [%]	備考 Remark

ターゲット無/ Without target

走行方向	開始位置	トリガー時速度	衝突速度	備考
------	------	---------	------	----

新					旧		
<u>Driving direction</u>	<u>Start position</u> [m]	<u>Speed at Trigger Point</u> [km/h]	<u>Impact Speed</u> [km/h]	<u>Remark</u>			
5.1.2. クリープ状態での加速/Acceleration while creeping							
ターゲット有/ With target							
<u>走行方向</u>	<u>オフセット</u>	<u>トリガー位置</u>	<u>トリガー時速度</u> Speed at Trigger Point [km/h]	<u>衝突速度</u> Impact Speed [km/h]	<u>警報作動</u> Warning operation	<u>速度変化率</u> Velocity change rate [%]	<u>備考</u> Remark
ターゲット無/ Without target							
<u>走行方向</u>	<u>開始位置</u>	<u>トリガー時速度</u> Speed at Trigger Point [km/h]	<u>衝突速度</u> Impact Speed [km/h]	<u>備考</u> Remark			
5.2. 歩行者ターゲット/Pedestrian target							
5.2.1. 静止状態からの加速/Acceleration from standstill							

新

旧

ターゲット有/ With target

走行方向	オフセ ット	開始位置	トリガー時 速度	衝突速 度	警報作動	速度変化 率	備考
Driving direction	Offset	Start position	Speed at Trigger Point	Impact Speed	Warning operation	Velocity change rate	Remark
	[%]	[m]	[km/h]	[km/h]		[%]	

ターゲット無/ Without target

走行方向	開始位置	トリガー時 速度	衝突速度	備考
Driving direction	Start position	Speed at Trigger Point	Impact Speed	Remark
	[m]	[km/h]	[km/h]	

5.2.2. クリープ状態での加速/Acceleration while creeping

ターゲット有/ With target

走行方向	オフセ ット	トリガー位 置	トリガー時 速度	衝突速 度	警報作動	速度変化 率	備考
Driving direction	Offset	Trigger position	Speed at Trigger Point	Impact Speed	Warning operation	Velocity change rate	Remark
	[%]	[m]	[km/h]	[km/h]		[%]	

ターゲット無/ Without target

新					旧				
<u>走行方向</u>	<u>トリガー位置</u>	<u>トリガー時速度</u>	<u>衝突速度</u>	<u>備考</u>					
<u>Driving direction</u>	<u>Trigger position</u>	<u>Speed at Trigger Point</u>	<u>Impact Speed</u>	<u>Remark</u>					
	[m]	[km/h]	[km/h]						
TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号） 1. ～4.（略） 別表 1（略） 付表 1 1. ～3.（略） 4. 試験成績 Test result					TRIAS 09-R142-02 自動車に取り付けられる空気入ゴムタイヤ試験（協定規則第 142 号） 1. ～4.（略） 別表 1（略） 付表 1 1. ～3.（略） 4. 試験成績 Test result				
5. 1.	一般要件				5. 1.	一般要件			
	General requirement					General requirement			
5. 1. 1. ～ 5. 2. 1. 4	(略)				5. 1. 1. ～ 5. 2. 1. 4	(略)			
<u>5. 2. 1. 5.</u>	<u>「FRT」表示がマーキングされたフリーローリングタイヤは、カテゴリーMまたはNの自動車のフロントアクスルおよび駆動軸に架装しないものとする。</u>			<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>(新設)</u>				

新			旧		
	<u>Free Rolling Tyres marked with the inscription "FRT" shall not be fitted to front axles and drive axles of motor vehicles of categories M or N.</u>				
5.2.2. ～ 5.2.3.2.1.	(略)		5.2.2. ～ 5.2.3.2.1.	(略)	
5.2.3.2.2.	<p>通常は標準タイヤを装備し、雪上で使用する<u>タイヤ(すなわち、協定規則第 117 号に記載されているアルペンマーク、または協定規則番号に記載されているスパイクタイヤ用スノーグリップマーキングがあるもの)</u>を装着する車両の場合。</p> <p>この場合、雪上で使用する<u>タイヤの速度カテゴリーが車両の最高設計速度および 160km/h のいずれか小さい値以上の速度であるものとする。</u></p> <p>ただし、車両の最高設計速度が装着される雪上で使用するタイヤのもっとも低い速度カテゴリー記号に対応する速度よりも高い場合には、装着される雪上で使用するタイヤの最高速度能力の最低値を明記した最高速度警告ラベルを、運転者にとって容易に、かつ恒常的に視認できる車両内部の目立つ位置に表示するものとする。</p> <p>雪上トラクションを向上させた他のタイヤ (すなわち M+S マーキングはあるが、<u>アルペンマークまたはスパイクタイヤのスノーグリップマーキングがないもの</u>) は、本規則の 5.2.3.1.1 項および 5.2.3.1.2 項の要件に適合するものとする。</p>	Yes No	5.2.3.2.2.	<p>通常は標準タイヤを装着し、雪上で使用する時のための<u>スノータイヤを装着する車両の場合(これは、アルペンマークまたはスリーピークマウンテンスノーフレークマークのあるもの)</u></p> <p>この場合、雪上で使用するスノータイヤの速度カテゴリーシンボルは、<u>最大車両設計速度よりも大きい</u>か、<u>160km/h 以上(またはその両方)の速度に対応すること。</u></p> <p>ただし、車両の最高設計速度が装着される雪上で用いる時のためのスノータイヤの最低速度カテゴリーシンボルに対応する速度よりも大きい場合には、装着される雪上で使用する時のためのスノータイヤの最高速度能力の最低値を明記した最高速度警告ラベルを、運転者に容易かつ恒久的に見える車内の目立つ位置に表示するものとする。</p> <p>雪上トラクションを向上させた他のタイヤ(すなわち M+S マーキングはあるが、<u>山岳マークのスリーピークマウンテンスノーフレークマークがないもの</u>)は、本規則 5.2.3.1.1 項および 5.2.3.1.2 項の要件に適合するものとする。</p>	Yes No
	<p>In the case of vehicles normally equipped with normal tyres and occasionally fitted with <u>tyres</u> for use in severe snow conditions (i.e. <u>marked</u> with the Alpine <u>Symbol as described in UN Regulation No. 117 or the Snow Grip Symbol for Studded Tyres as described in UN Regulation No.</u></p> <p>where in such a case the speed <u>category</u> of the <u>tyre</u> for use in severe snow conditions shall <u>be greater than or equal to the lesser of the maximum vehicle design speed and 160 km/h.</u></p> <p>However, if the maximum vehicle design speed is greater than the speed corresponding to the lowest</p>			<p>In the case of vehicles normally equipped with normal tyres and occasionally fitted with <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions (i.e. with the alpine <u>or three-peaked mountain snowflake symbol marking).</u></p> <p>where in such a case the speed <u>category symbol</u> of the <u>snow tyre</u> for use in severe snow conditions shall <u>correspond to a speed either greater than the maximum vehicle design speed or not less than 160 km/h (or both).</u></p> <p>However, if the maximum vehicle design speed is greater than the speed corresponding to the lowest</p>	

新			旧		
	<p>speed category symbol of the fitted <u>tyres</u> for use in severe snow conditions, a maximum speed warning label, specifying the lowest value of the maximum speed capability of the fitted <u>tyres</u> for use in severe snow conditions, shall be displayed inside the vehicle in a prominent position readily and permanently visible to the driver.</p> <p>Other tyres with improved snow traction (i.e. with the M+S marking, but without the <u>Alpine Symbol or the Snow Grip Symbol for Studded Tyres</u> shall comply with the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Regulation.</p>			<p>speed category symbol of the fitted <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions, a maximum speed warning label, specifying the lowest value of the maximum speed capability of the fitted <u>snow tyres</u> for use in severe snow conditions, shall be displayed inside the vehicle in a prominent position readily and permanently visible to the driver.</p> <p>Other tyres with improved snow traction (i.e. with the M+S marking, but without the <u>alpine or three-peaked mountain snowflake symbol marking</u>) shall comply with the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Regulation.</p>	
5.2.3.2.3. ~ 5.2.4.2.	(略)		5.2.3.2.3. ~ 5.2.4.2.	(略)	
5.2.4.3.	<p>クラス C2 または C3 のタイヤを装着した、以下に掲げる特殊車両の場合には、5.2.2.2.2 項に記載の「速度耐荷重変化表」を適用しないものとする。この場合、技術的最大許容軸重(本規則 5.2.2.1.2 項から 5.2.2.1.4 項参照)に対して確認するタイヤの最大定格荷重は、<u>公称速度カテゴリー記号に対応する耐荷重指数に対応する荷重</u>を掛けることによって決定されるものとし、車両の最高設計速度ではなく、車両の種類とその使用に関連する適切な係数、かつ本附則の 5.2.3.1.1 項および 5.2.3.1.2 項の要件は適用しないものとする。</p> <p>該当する係数は次のとおりとする。</p>	Yes No	5.2.4.3.	<p>クラス C2 または C3 のタイヤを装着した、以下に掲げる特殊車両の場合、本規則 5.2.2.2.2 項で記載の「速度耐荷重変化表」は、適用しないものとする。この場合、技術的最大許容軸重(本規則 5.2.2.1.2 項から 5.2.2.1.4 項参照)に対して確認するタイヤの最大定格荷重は、<u>耐荷重指数に対応する荷重</u>を掛けることによって決定されるものとし、車両の最高設計速度ではなく、車両の種類とその使用に関連する適切な係数、および本規則 5.2.3.1.1 項と 5.2.3.1.2 項の要件は適用しないものとする。</p> <p>該当する係数は次のとおりとする。</p>	Yes No
	<p>In the case of some special vehicles, as listed below, fitted with tyres of class C2 or C3, the ‘table load-capacity variation with speed’ as described in paragraph 5.2.2.2.2. shall not be applied. In such a case, the tyre maximum load rating to check against the technically permissible maximum axle mass (see paragraphs 5.2.2.1.2. to 5.2.2.1.4.) shall be determined by multiplying the load corresponding to the <u>load capacity index corresponding to the nominal speed category symbol</u> by an appropriate coefficient which is related to the type of vehicle and its use, rather than to the</p>			<p>In the case of some special vehicles, as listed below, fitted with tyres of class C2 or C3, the ‘table load-capacity variation with speed’ as described in paragraph 5.2.2.2.2. shall not be applied. In such a case, the tyre maximum load rating to check against the technically permissible maximum axle mass (see paragraphs 5.2.2.1.2. to 5.2.2.1.4.) shall be determined by multiplying the load corresponding to the <u>load capacity index</u> by an appropriate coefficient which is related to the type of vehicle and its use, rather than to the maximum vehicle design speed, and the requirements of</p>	

新			旧		
	maximum vehicle design speed, and the requirements of paragraphs 5.2.3.1.1. and 5.2.3.1.2. of this Annex shall not apply. The appropriate coefficients shall be the following:			paragraphs 5.2.3.1.1 and 5.2.3.1.2 of this Annex shall not apply. The appropriate coefficients shall be the following:	
5.2.4.3.1 ～ 5.2.5.1.2.	(略)		5.2.4.3.1 ～ 5.2.5.1.2.	(略)	
5.2.5.2.	<u>応急用スペアユニットを備えたすべての車両は、応急用スペアユニットの車両装備品</u> に関する要件について協定規則第 64 号の技術規定および過渡規定に適合するものとする。 当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の 5.2.1.3. 項の当該項目の遵守を検証するものとする。	Pass Fail	5.2.5.2.	<u>応急用スペアユニット又はランフラットタイヤを備えた全ての車両は、応急用スペアユニット及びランフラットタイヤの車両装備品</u> に関する要件について協定規則第 64 号の技術規定及び過渡規定に適合するものとする。 当該車両に応急用スペアユニットを装着するために特定の安全策を講じなければならない場合(例えば、応急用スペアユニットがフロントアクスル専用とされ、したがってリア標準ユニットの異常に対処するためには最初にフロント標準ユニットをリアアクスルに装着しなければならない)、取扱説明書又は車両内の他の伝達手段にそのことを明記するものとし、本規則の 5.2.1.3. 項の当該項目の遵守を検証するものとする。	Pass Fail
	Every vehicle provided with a <u>temporary-use spare units shall comply with the technical and transitional</u> provisions of UN Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with <u>temporary-use spare units</u> . If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.			Every vehicle provided with a <u>temporary-use spare unit or run flat tyres shall comply with the technical and transitional</u> provisions of UN Regulation No. 64 with respect to the requirements concerning the equipment of vehicles with <u>temporary-use spare units and run flat tyres</u> . If specific precautions have to be taken in order to fit a temporary-use spare unit to the vehicle (e.g. temporary use spare unit is only to be fitted on the front axle and therefore a front standard unit must first be fitted on the rear axle in order to address a malfunction of a rear standard unit) this shall be stated clearly in the vehicle owner's handbook or any other communication means in the vehicle and compliance with the appropriate aspects of paragraph 5.2.1.3. of this Regulation shall be verified.	

新			旧		
TRIAS 11-R079-04 かじ取装置試験（協定規則第 79 号） 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 かじ取装置の試験記録及び成績（協定規則第 79 号） STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result			TRIAS 11-R079-04 かじ取装置試験（協定規則第 79 号） 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 かじ取装置の試験記録及び成績（協定規則第 79 号） STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result		
5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment	5.	構造規定 Construction provisions	判定 Judgment
5. 1.	一般規定 General provisions		5. 1.	一般規定 General provisions	
5. 1. 1. ～ 5. 3. 1.	(略)		5. 1. 1. ～ 5. 3. 1.	(略)	
5. 3. 1. 1.	<p>本規則の意図するところでは、ステアードホイール、ステアリングコントロール、及びステアリングトランスミッションの全ての機械部品は、分な寸法で設計され、容易にメンテナンスでき、車両の他の基本構成部品（<u>制動システム等</u>）に定められたものと少なくとも同じ安全性を示している場合、故障しやすい部品とはみなされないものとする。それらの部品のどれかが故障し車両のコントロールが失われる恐れがある場合、当該部品は、金属か同等の特性をもつ材料（<u>例：同程度の強度および疲れ寿命特性</u>）で製作するものとし、通常のステアリングシステム操作中に著しく変形をしてはならない。</p> <p>For the purposes of this Regulation the steered wheels, the steering control and all mechanical parts of the steering transmission shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential</p>	Pass Fail	5. 3. 2.	<p>本規則の意図するところでは、ステアードホイール、ステアリングコントロール、及びステアリングトランスミッションの全ての機械部品は、十分な寸法で設計され、容易にメンテナンスでき、車両の他の基本構成部品（<u>ブレーキ装置等</u>）に定められたものと少なくとも同じ安全性を示している場合、故障しやすい部品とはみなされないものとする。それらの部品のどれかが故障し車両のコントロールが失われる恐れがある場合、当該部品は、金属かそれと同等の特性を持つ材料で製作<u>されていなければならず</u>、通常のステアリングシステム操作中に著しく変形をしてはならない。</p> <p>For the purposes of this Regulation the steered wheels, the steering control and all mechanical parts of the steering transmission shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential</p>	Pass Fail

新			旧		
	components (such as the braking system) of the vehicle. Where the failure of any such part would be likely to result in loss of control of the vehicle, that part <u>shall</u> be made of metal or of a material with equivalent characteristics (<u>e.g. similar strength and fatigue life attributes</u>) and <u>shall</u> not be subject to significant distortion in normal operation of the steering system.			components (such as the braking system) of the vehicle. Where the failure of any such part would be likely to result in loss of control of the vehicle, that part <u>must</u> be made of metal or of a material with equivalent characteristics and <u>must</u> not be subject to significant distortion in normal operation of the steering system.	
5.3.1.2. ～ 5.3.1.7.	(略)		5.3.3. ～ 5.3.1.7.	(略)	
<u>5.3.1.8.</u>	<u>フルパワーステアリングシステムが5.3.3.6項を満たす場合、5.3.1.4項および5.3.1.5項で規定されるとおりの十分な優先順位が与えられているとみなされる。</u> <u>When a full power steering system satisfies paragraph 5.3.3.6., it is considered to have been given sufficient priority as specified in paragraphs 5.3.1.4. and 5.3.1.5.</u>	Yes No	<u>5.3.1.8.</u>	<u>(追加)</u>	
5.3.2. ～ 5.3.3.2	(略)		5.3.2. ～ 5.3.3.2.	(略)	
5.3.3.3.	<u>エネルギー源、あるいは電源、制御トランスミッションに故障が発生した場合は、少なくとも24回の「8の字」旋回を実施することが可能であるものとする。ここで、操作は、時速は10 km/hで各「8の字」ループの直径は40 mとし、6項で完全なシステムに対して定められた性能水準であるものとする。試験操作は、5.3.3.5項に示すエネルギー貯蔵水準で開始するものとする。エネルギートランスミッションまたはその一部が、制御トランスミッションと同じエネルギー源または同じ電源を共有する場合、5.3.3.6項の要件は、上記の要件の代替として使用することができる。</u> <u>In the event of a failure of the energy source, <u>or of the electrical supply</u>, of the control transmission, it shall be possible to carry out at least 24 "figure of eight" manoeuvres, where each loop of the figure is 40 m diameter at 10 km/h speed and at the performance level given for an intact system in paragraph 6. The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5. <u>In the case where the energy</u></u>	Pass Fail	5.3.3.3.	<u>コントロールトランスミッションのエネルギー供給源に故障が生じた場合は、各ループの直径が40mの「8の字」旋回を車速10km/hにて、6.項に定めた正常なシステムの性能水準を満たした状態で、少なくとも24回実施できるものとする。試験操作は5.3.3.5.項に定めるエネルギー貯蔵水準で開始するものとする。</u> In the event of a failure of the energy source of the control transmission, it shall be possible to carry out at least 24 "figure of eight" manoeuvres, where each loop of the figure is 40 m diameter at 10 km/h speed and at the performance level given for an intact system in paragraph 6. The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5.	Pass Fail

新				旧			
	<u>transmission, or a part of it, shares the same energy source, or same electrical supply, as the control transmission, the requirements of paragraph 5.3.3.6. may be used as an alternative to those above.</u>						
5.3.3.4.	<p>エネルギートランスミッション内に故障が生じた場合は、5.3.1.1 項に掲げる部位を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10 km/h を超える速度で運転が可能な限り、各ループの直径 40 m の「8 の字」旋回を最低車速 10 km/h にて、少なくとも 25 回実施した後に、6 項に定めた故障に<u>関する</u>システムの<u>要件</u>を満たすものとする。</p> <p><u>テスト操作は、5.3.3.5 項に示されるエネルギー貯蔵水準から開始するものとする。車両メーカーの安全コンセプトが、上記の 25 回の「8 の字」操作を妨げている場合（たとえば、25 回の操作を完了する前にトラクションが 10 km/h 未満に制限されている）、この要件をチェックできる手順は、メーカーと技術機関との間で合意されるものとする。この手順は、テストレポートに記録し、型式認可文書に含めるものとする。</u></p> <p><u>さらに、安全コンセプトに車速を積極的に減少させる自動ブレーキも含まれる場合、減速要求が 2 m/s² を超えないものとする。自動減速要求は、故障検出後、少なくとも 60 秒経過した後開始されるものとする。縦方向の動きが他のシステム（例：高度緊急制動システム（AEBS）、自動クルーズコントロール（ACC））によって制御されている場合、車両は、たとえば衝突を回避するために、上記で指定された値よりも高い値または早い時点で減速してもよい。</u></p> <p><u>上記の要件を満たすために使用される安全コンセプトは、車両メーカーにより説明され、附則 6 の要件に従って評価されるものとする。</u></p> <p>In the event of a failure within the energy transmission, with the exception of those parts listed in paragraph 5.3.1.1., there shall not be any immediate changes in steering angle. As long as the vehicle is capable of being driven at a speed greater than 10 km/h the requirements of paragraph</p>	Pass Fail		5.3.3.4.	<p>エネルギートランスミッション内に故障が生じた場合は、5.3.1.1 項に掲げる部品を除き、実舵角に急激な変化がないものとする。当該車両が、10km/h を超える速度で運転が可能な限り、各ループの直径が 40m の「8 の字」旋回を最低車速 10km/h にて、少なくとも 25 回実施した後に、6 項に定めた故障<u>のある</u>システムの<u>性能水準</u>を満たすものとする。</p> <p>In the event of a failure within the energy transmission, with the exception of those parts listed in paragraph 5.3.1.1., there shall not be any immediate changes in steering angle. As long as the vehicle is capable of being driven at a speed greater than 10 km/h the requirements of paragraph</p>	Pass Fail	

新				旧			
	<p>6. for the system with a failure shall be met after the completion of at least 25 "figure of eight" manoeuvres at 10 km/h minimum speed, where each loop of the figure is 40 m diameter.</p> <p><u>The test manoeuvres shall begin at an energy storage level given in paragraph 5.3.3.5. In case the safety concept of the vehicle manufacturer is preventing from performing the 25 "figure of eight" manoeuvres as specified above (e.g. the traction is limited to below 10km/h before the completion of the 25 manoeuvres), the procedure by which this requirement can be checked shall be agreed between the manufacturer and the Technical Service. This procedure shall be recorded in the test report and included in the type-approval documentation. Additionally, in case the safety concept also includes automatic braking to actively reduce the vehicle speed, the deceleration demand shall not exceed 2 m/s². Any automatic deceleration demand shall start earliest 60 seconds after the failure detection. In case the longitudinal movement is controlled by another system (e.g. Advanced Emergency Braking System (AEBS), Automatic Cruise Control (ACC)) the vehicle may decelerate at a higher value or at an earlier point in time than specified above, e.g. to avoid a collision. The safety concept used to fulfil the requirements above shall be described by the vehicle manufacturer and assessed according to the requirements of Annex 6.</u></p>				<p>6. for the system with a failure shall be met after the completion og at least 25 "figure of eight" manoeuvres at 10 km/h minimum speed, where each loop of the figure is 40 m diameter.</p>		
5.3.3.5.	<p>5.3.3.3 項、5.3.3.4 項、<u>及び 5.3.3.6 項</u>に述べる試験に使用するエネルギー水準は、故障を運転者に表示するエネルギー貯蔵水準であるものとする。</p> <p>附則 6 に準拠する電気を動力源とするシステムの場合、本水準は、附則 6 に関連して提出した文書でメーカーが<u>想定している</u>最悪条件とするものとする。また、例えば<u>温度および経時変化がバッテリー性能に対して及ぼす影響を考慮するものとする。</u></p>	Pass Fail		5.3.3.5.	<p>5.3.3.3. 項及び 5.3.3.4. 項に述べる試験に使用するエネルギー水準は、故障を運転者に表示するエネルギー貯蔵水準であるものとする。</p> <p>附則 6 に準拠する電気を動力源とするシステムの場合、本水準は、附則 6 に関連して提出した文書でメーカーが<u>述べた</u>最悪条件とするものとする。また、例えば<u>バッテリー性能の温度及び経時変化の影響を考慮するものとする。</u></p>	Pass Fail	

新			旧		
	The energy level to be used for the tests referred to in paragraphs 5.3.3.3. and, 5.3.3.4. <u>and 5.3.3.6.</u> shall be the energy storage level at which a failure is indicated to the driver. In the case of electrically powered systems subject to Annex 6, this level shall be the worst case situation outlined by the manufacturer in the documentation submitted in connection with Annex 6 and shall take into account the effects of e.g. temperature and ageing on battery performance.			The energy level to be used for the tests referred to in paragraph 5.3.3.3. and 5.3.3.4. shall be the energy storage level at which a failure is indicated to the driver. In the case of electrically powered systems subject to Annex 6, this level shall be the worst case situation outlined by the manufacturer in the documentation submitted in connection with Annex 6 and shall take into account the effects of e.g. temperature and ageing on battery performance.	
<u>5.3.3.6.</u>	<u>5.3.3.3 項の代案を採用する場合、以下の要件を加えるものとする。</u> <u>In case the alternative to paragraph 5.3.3.3. is used, the following requirements shall apply:</u>		<u>5.3.3.6.</u>	<u>(追加)</u>	
5.3.3.6.1.	車両は、以下に記載されたいずれかの状態にするものとする。この場合、対応する条件に達するまでは、6 項で規定される完全なシステムの要件を満たすものとする。 (a) 故障が、UN 規則 No. 13 または 13-H（該当する場合）に規定される常用ブレーキ性能を提供するブレーキシステムの能力に影響を与えない場合は、10 km/h 以下の速度または停止する。 (b) 故障によりブレーキシステムが常用ブレーキ性能を発揮できなくなった場合は、停止する。 <u>The vehicle shall be brought to one of the conditions below, whereby the requirements of paragraph 6 for an intact system shall be satisfied until the corresponding condition is reached:</u> <u>(a) A speed below or equal 10 km/h or standstill, in case the failure does not affect the ability of the braking system to provide the service braking performance as specified in UN Regulation No. 13 or 13-H (as relevant), or</u> <u>(b) Standstill, in case the failure affects the ability of the braking system to provide the service braking performance.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	5.3.3.6.1.	<u>(追加)</u>	
<u>5.3.3.6.2.</u>	<u>エネルギーレベルが、5.3.3.6.3 項に規定するそれ以上の車線変更を不可能にする量まで低下する前に、5.3.3.6.1 項に規定する条件が遅くとも満たされることが確保されるものとし、これは故障が推進力の喪失につながる場合に限る。さらに、システムは、5.3.3.6.1</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>	<u>5.3.3.6.2.</u>	<u>(追加)</u>	

新				旧			
	<p><u>項に規定する条件に達するまでの時間を最大限に延長するため、残存エネルギーの利用を図るものとする。この要件を満たす手段は、メーカーが記載し、附則 6 に基づいて評価するものとする。</u></p> <p><u>It shall be ensured that the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. is reached at the latest before the energy level is down to an amount not allowing for a further lane change as specified in paragraph 5.3.3.6.3., unless the failure leads to loss of propulsion. Additionnally, the system shall aim at using the remaining energy in order to maximize the time before reaching the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. The means by which this requirement is fulfilled shall be described by the manufacturer and assessed according to Annex 6.</u></p>						
<u>5.3.3.6.3.</u>	<p><u>故障発生後、車両を操縦するために十分なエネルギーが確保されているものとする。エネルギー量は、最大 90 秒の時間内、車両速度 20 km/h (±2 km/h) で、カテゴリー M1 および N1 の車両で 18 回の連続した車線変更が可能であり、カテゴリー M2、M3、N2、および N3 の車両で 9 回の車線変更が可能である場合、十分とみなされる。車線変更は、左、右と交互に行い、車両の横方向の動きは 3 m 以上であるものとする。車両メーカーの安全コンセプトにより、所定の速度で上記の回数の車線変更が完了できない場合は、残りの車線変更はその安全コンセプトに基づき速度を落として実施するものとする。この手順は、テストレポートに記録し、型式認可文書に含めるものとする。上記の手順中は、6.1.4 項が適用されることを理解しておくものとする。</u></p> <p><u>After failure occurrence sufficient energy shall be available to steer the vehicle. The amount of energy is deemed sufficient if it is possible to perform 18 subsequent lane changes for vehicles of Categories M1 and N1, and 9 lane changes for vehicles of categories M2, M3, N2 and N3, within a maximum time of 90s, with a vehicle speed of 20 km/h (+/- 2 km/h). The lane changes shall be alternately to the left and then to the right, while the lateral movement of the vehicle shall be at least 3 meters. In case the safety concept of</u></p>	<p><u>Pass</u></p> <p><u>Fail</u></p>		<u>5.3.3.6.3.</u>	<u>(追加)</u>		

新				旧			
	<u>the vehicle manufacturer is preventing from completing the number of lane changes as specified above at the required speed, the remaining number of lane changes shall be performed at the reduced speed according to the safety concept. This procedure shall be recorded in the test report and included in the type-approval documentation. It shall be understood, that para. 6.1.4. applies during the procedure as described above.</u>						
<u>5.3.3.6.4.</u>	<u>5.3.3.6.1 項に規定する条件に達するための最大減速要求は、2 m/s²を超えないものとする。ただし、5.3.3.6.2 項および 5.3.3.6.3 項の要件に適合するために、車両メーカーによって指定され、本規則の附則 6 に従って評価される特定の条件下で、より高い減速が必要とされる場合に限り、減速要求は 4 m/s²まで増加させることができる。運転者が依然としてより早く車両を停止することが可能であることを理解しておく必要がある。縦方向の動きが別のシステム（例：AEBS、ACC）によって制御されている場合、たとえば衝突を回避するために、車両はより高い値で減速することができる。</u> <u>The maximum deceleration demand to reach the condition as per paragraph 5.3.3.6.1. shall not exceed 2 m/s². However, the deceleration demand may be increased up to 4 m/s², only in the case that such higher deceleration is necessary to comply with the requirements of paragraphs 5.3.3.6.2. and 5.3.3.6.3., in specific conditions to be specified by the vehicle manufacturer and to be assessed as per Annex 6 to this regulation. It should be understood that the driver still has the possibility to stop the vehicle earlier. In case the longitudinal movement is controlled by another system (e.g. AEBS, ACC) the vehicle may decelerate at a higher value, e.g. to avoid a collision.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.3.3.6.4.</u>	<u>(追加)</u>		
<u>5.3.3.6.5.</u>	<u>自動減速は、故障検出後 60 秒以内に開始するものとする。ただし、5.3.3.6.2 項および／または 5.3.3.6.4 項で規定される条件（すなわち、AEBS、ACC などの他のシステムによって縦方向の動きが制御されている場合）が先に満たされた場合はこの限りではない。さらに、車両を停止させる必要のある緊急性に関する情報を含む警</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.3.3.6.5.</u>	<u>(追加)</u>		

新				旧			
	<p>告、および自動減速が開始される予定時間を動的に表示する表示（例：ステータスバー）も備えているものとする。危険警告灯を点灯させる信号は、自動減速の開始と同時に発生されるものとする。運転者が手動で方向指示器を作動させた場合、危険警告灯の信号は方向指示器によって無効になるものとする。</p> <p>Any automatic deceleration shall start earliest 60 seconds after the failure detection, unless the condition specified in 5.3.3.6.2. and/or 5.3.3.6.4. (i.e. in case the longitudinal movement is controlled by other systems like AEBS, ACC) are met before. Additionally, there shall be a warning that includes information on the immediacy of the need to bring the vehicle to a stop, and a dynamic indication of when the automatic deceleration is expected to begin (e.g. status bar). The signal to activate the hazard warning lights shall be generated with the start of the automatic deceleration. The hazard warning light signal shall be overridden by the direction indicator, when the driver manually activates it.</p>						
5.3.3.6.6.	<p>車両の停止時、自動的に、または運転者に操作を要求することにより、車両の転がりを防ぐものとする。必要に応じて、この要件を満たすために十分なエネルギーが利用可能であるものとする（例：電気式パーキングブレーキの適用）。</p> <p>Upon reaching standstill the vehicle shall be prevented from rolling away either automatically or by requesting an action by the driver. If required, sufficient energy shall be available to satisfy this requirement (e.g. application of an electric parking brake).</p>	Pass Fail		5.3.3.6.6.	(追加)		
5.3.3.6.7.	<p>電気貯蔵装置には、エネルギー管理システムを設置するものとする。</p> <p>There shall be an energy management system for the electrical storage device(s).</p>	Pass Fail		5.3.3.6.7.	(追加)		
5.3.3.6.7.1 -	<p>エネルギー管理システムは、ステアリングトランスミッションに対して本規則の性能要件を満たすために必要な電力を、時間の経過にわたって供給できるかどうかを判</p>	Pass Fail		5.3.3.6.7.1 -	(追加)		

新				旧			
	<p>断するために、電気貯蔵装置を継続的に評価できる機能を備えていなければならない。また、必要に応じて、本規則で要求される警告信号を作動させることができないなければならない。スタート／実行スイッチがオン（作動）の位置に移動した時点で評価が完了していない場合、赤の警告信号が作動し、電気貯蔵装置の安全状態が確認されるまでそのまま表示され続けなければならない。</p> <p>5.4.2.1.1 項で規定されている赤の警告信号を使用してもよい。この要件は、電気貯蔵装置および／またはエネルギー管理システムのメンテナンス作業後であっても適用されるものとする（例：電気貯蔵装置の交換や一時的な取り外し、またはエネルギー管理システム自体の交換）。エネルギー管理システムが安全な状態を判断する方法は、メンテナンス後を含めて、メーカーが型式認可時に説明するものとする。これらの要件への適合は、附則 6 に基づく評価を含め、技術機関が納得する形で実証されるものとする。</p> <p><u>The energy management system shall be capable of continuously assessing the electrical storage device(s), to determine their ability to deliver to the steering transmission the needed power, over time, to fulfil the performance requirements of this Regulation and, where appropriate, of activating the warning signals required by this Regulation. If the assessment is not complete at the time that the start/run switch is moved to the on (run) position, a red warning signal shall be activated and shall remain active until the safe status of the electrical storage device(s) has been confirmed. The red warning signal prescribed in paragraph 5.4.2.1.1. may be used. This requirement shall apply even after a maintenance operation on the electrical storage device and/or the energy management system (e.g. the replacement/temporary disconnection of an electrical storage device, or the replacement of the energy management system itself). The method by which the energy management system determines the safe status, including after maintenance, shall be described by the manufacturer at the time of type approval. Compliance with these</u></p>						

新				旧			
	<u>requirements shall be demonstrated to the satisfaction of the Technical Service, including an assessment according to Annex 6.</u>						
<u>5.3.3.6.7.2</u> -	<p>エネルギー管理システムが、本規則の 5.4.2.1.5 項で要求される警告信号が作動する条件を正確に識別することが実証されるものとする。技術機関は、エネルギー管理システムで使用される個々の変数が、電気貯蔵装置の性能と状態の両方に及ぼす影響を考慮するものとする。技術機関は、メーカーが提供した文書を確認し、さまざまな条件（例：温度の変化）におけるエネルギー管理システムの試験を実施することで、合理的に予測されるすべての運転条件下（異なる環境条件など）でエネルギー管理システムの正確度が確保されていることを検証するものとする。</p> <p><u>It shall be demonstrated that the energy management system accurately identifies the condition at which the warning signals required by paragraph 5.4.2.1.5. of this Regulation are activated. The Technical Service shall take account of the influence of the individual variables used by the energy management system, on both the performance and the state of the electrical storage device(s). The Technical Service shall verify that the accuracy of the energy management system is ensured under all operating conditions (for example different environmental conditions) that can reasonably be foreseen by reviewing the documentation provided by the manufacturer and performing tests of the energy management system in different conditions (e.g., changes in temperature).</u></p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.3.3.6.7.2</u> -	追加（追加）		
<u>5.3.3.6.7.3</u> -	<p>5.3.3.6.7.2 項で説明されている評価の文脈において、メーカーは、附則 6、3 項で要求される書類の一部として、以下の情報を提供するものとする：</p> <p>(a) エネルギー管理システムについて</p> <p>(i) エネルギー管理システムのアーキテクチャ、構成部品、機能性について説明した詳細な概要。</p> <p>(ii) システムが電気貯蔵装置を監視する方法の説明。</p>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.3.3.6.7.3</u> -	（追加）		

新				旧			
	<p><u>(iii) 電気貯蔵装置の状態および性能を評価するために使用されるアルゴリズムと論理を説明するための、エネルギー管理システム計画に関する十分な情報。</u></p> <p><u>(iv) エネルギー管理システムが電気貯蔵装置の状態および性能を評価する際に考慮するすべての入力変数の一覧。</u></p> <p><u>(v) 記載された各変数が、警告信号が作動すべきタイミングを正確に特定するエネルギー管理システム能力にどのように影響するかを示す感度分析。</u></p> <p><u>(b) 関連する検証テストに関して、文書には以下を含めるものとする：</u></p> <p><u>(i) 5.4.2.1.1 項および5.4.2.1.2 項で説明されている警告信号をトリガーするしきい値または基準。</u></p> <p><u>(ii) エネルギー管理システムの正確度を評価するための検証テストの結果。</u></p> <p><u>(iii) 温度やバッテリーの経年劣化など、さまざまな動作条件に関するデータ。</u></p> <p><u>(iv) エネルギー管理システムの正確度に影響を与える可能性のある境界条件の概要（例：温度、経年特性など）。</u></p> <p><u>(v) 附則 6 の 3.4.4 項を受け、エネルギー管理システムに故障が生じた場合、またはステアリング機能に関連する場合はエネルギー管理システムへの入力チャネルに失陥が生じた場合の戦略の説明。</u></p> <p><u>(vi) 該当する場合、エネルギー管理システムの更新、およびその継続的なメンテナンスの確保に関する手順。</u></p> <p><u>(vii) 5.4.2.1.5 項への適合性を評価するための関連検証テストを実施する際に考慮すべき適切なテスト手順。</u></p> <p><u>In the context of the assessment described in paragraph 5.3.3.6.7.2., the manufacturer shall provide the following information as part of the documentation required by Annex 6, paragraph 3:</u></p> <p><u>(a) Regarding the Energy Management System:</u></p> <p><u>(i) A detailed overview of the energy management system, explaining its architecture, components, and functionality,</u></p> <p><u>(ii) A description of how the system monitors electrical storage device(s).</u></p>						

新				旧			
	<p><u>(iii) Sufficient information about the energy management system strategy to illustrate the algorithms and logic used to assess the state and the performance of electrical storage device(s).</u></p> <p><u>(iv) A list of all the input variables considered by the energy management system in assessing the state and the performance of the electrical storage device(s).</u></p> <p><u>(v) A sensitivity analysis showing how each of the listed variables affects the ability of the energy management system to accurately identify when a warning signal shall be activated.</u></p> <p><u>(b) Regarding the relevant verification testing the documentation shall include:</u></p> <p><u>(i) The thresholds, or criteria, that trigger the warning signals described in paragraph 5.4.2.1.1. and paragraph 5.4.2.1.2.</u></p> <p><u>(ii) Results of verification testing to assess the accuracy of the energy management system.</u></p> <p><u>(iii) Data on different operating conditions, such as temperature or battery ageing.</u></p> <p><u>(iv) An outline of the boundary conditions that could impact the accuracy of the energy management system (e.g., temperature, aging characteristics)</u></p> <p><u>(v) In response to paragraph 3.4.4. of Annex 6, a description of the strategy in the event of a failure of the energy management system, or of an input channel to the energy management system, when relevant to the steering functionality.</u></p> <p><u>(vi) When applicable, the procedures for updating the energy management system and ensuring its ongoing maintenance.</u></p> <p><u>(vii) The appropriate testing procedures to be taken into account when performing the relevant verification testing to assess compliance with paragraph 5.4.2.1.5.</u></p>						
<u>5.3.3.6.7.4</u> :	<u>エネルギー管理システム、またはエネルギー管理システムの入力チャンネルに障害が発生し、電気貯蔵装置の状態の評価ができなくなった場合は、故障が検出された時点で（例：最初の操作時と、それ以降の起動ごと）、音</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.3.3.6.7.4</u> :	<u>(追加)</u>		

新				旧			
	<p>声信号とともに赤の視覚警告信号が作動するものとする。音響信号の作動は一時的なものでもかまわないが、故障が続く限り、視覚警告はそのまま作動し続けなければならない。視覚警報には、5.4.2.1.1項で規定されている赤の警告信号を使用することができる。メーカーの故障対策がステアリング機能に影響を与える場合は、その詳細を5.3.3.6.7.3項で要求される文書に記載するものとする。上記のような故障が発生した場合でも、エネルギー管理システムが電気貯蔵装置の状態を評価できる場合、5.4.2.1.2項で規定されている黄色警告信号のみを使用すれば十分である。</p> <p><u>In the event of a failure of the energy management system or an input channel of the energy management system that prevents the assessment of the state of the electrical storage device(s), a red visual warning signal, accompanied by an audible signal, shall be activated at the moment of the detection of the failure (i.e. a first time in operation then at each start-up thereafter). The operation of the acoustic signal may be temporary, but the visual warning must remain active as long as the failure persists. The red warning signal prescribed in paragraph 5.4.2.1.1. may be used for visual alert. If the manufacturer's failure strategy affects steering functionality, details shall be given in the documentation required in paragraph 5.3.3.6.7.3. Even in the event of the failure described above, if the energy management system is still able to assess the status of the electrical storage device(s), it is sufficient to use only the yellow warning signal specified in paragraph 5.4.2.1.2.</u></p>						
5.4. ～ 5.4.2.1.	(略)			5.4. ～ 5.4.2.1.	(略)		
5.4.2.1.1.	<p>主ステアリング装置内の5.3.1.3.項に定められた故障について表示する赤色の警報信号。<u>さらに1つの故障により、ステアリング機能が完全に失われる可能性がある。</u></p> <p>A red warning signal, indicating failures defined in paragraph 5.3.1.3. within the main steering</p>	Pass Fail		5.4.2.1.1.	<p>主ステアリング装置内の5.3.1.3.項に定められた故障について表示する赤色の警報信号。</p> <p>A red warning signal, indicating failures defined in paragraph 5.3.1.3. within the main steering</p>		

新				旧			
	<u>equipment, if a single additional failure could result in a complete loss of steering function.</u>				equipment.		
5.4.2.1.2. ～ 5.4.2.1.4.	(略)				(略)		
<u>5.4.2.1.5.</u>	5.3.3.6.7 項に準拠したエネルギー管理システムが装備されている場合、以下の警告信号を表示するものとする。 In the case where an energy management system as per paragraph 5.3.3.6.7. is installed, the following warning signals shall be displayed.	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.4.2.1.5.</u>	<u>(追加)</u>		
<u>5.4.2.1.5.1</u> :	<u>電気貯蔵装置の経年劣化の影響により、その性能が 5.3.3.6.3 項の要件を満たすのに十分でなくなった場合、遅くともその時点で警告信号が表示されるものとする。5.4.2.1.2 項で記載されている黄色の警告信号は、電気貯蔵装置のメンテナンス点検が必要であることを運転者に知らせる情報（例：追加の通知、テキストメッセージ）とともに使用されるものとする。</u> <u>A warning signal shall be displayed no later than when the effect of ageing on the electrical storage device(s) is such that its performance is not sufficient to fulfil the requirements of paragraph 5.3.3.6.3. The yellow warning signal described in paragraph 5.4.2.1.2. shall be used accompanied by an information to the driver (e.g. extra telltale, text message) that electrical storage device(s) require a maintenance check.</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.4.2.1.5.1</u> :	<u>(追加)</u>		
<u>5.4.2.1.5.2</u> :	<u>電気貯蔵装置の状態が、5.3.3.6.3 項の要件を 60 秒以上満たせない場合には、遅くともその時点までに警告信号を表示するものとする。警告には、5.4.2.1.2 項に記載されている黄色の警告信号を使用するものとする。</u> <u>さらに、ESD の状態が 5.3.3.6.3 項で規定された値の少なくとも半分を実行するのに十分でない場合には、赤の警告を表示するものとする。</u> <u>A warning signal shall be displayed no later than when the state of the electrical storage device is insufficient for more than 60 seconds to fulfil the requirements of paragraph 5.3.3.6.3. The yellow</u>	<u>Pass</u> <u>Fail</u>		<u>5.4.2.1.5.2</u> :	<u>(追加)</u>		

新				旧			
	<u>warning signal described in paragraph 5.4.2.1.2. shall be used.</u> <u>Additionally, a red warning shall be displayed when the state of the ESD(s) is not sufficient to perform at least half of the values specified in paragraph 5.3.3.6.3.</u>						
5.4.3. ～ 5.6.4.2.	(略)			5.4.3. ～ 5.6.4.2.	(略)		
5.6.4.2.1.	<u>システムのデフォルト状態は、パワートレーンの起動時にオフモードとする。たとえばアイドリングストップシステムの動作のように自動的に実行される新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、本規則でこの用語が使用される場合は「パワートレーンの始動」とはみなされないものとする。</u> The default status of the system shall be the off <u>mode</u> at the initiation of <u>the powertrain</u> . <u>A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.</u>	Pass Fail		5.6.4.2.1.	<u>システムの標準状態は、新たな原動機の始動／作動サイクルの開始時には、オフであるものとする。</u> <u>新たな原動機の始動／作動サイクルが自動的に実行される、例えば停止／始動システムの作動のような場合には、本要件は適用しない。</u> The default status of the system shall be off at the initiation <u>of each new engine start/run cycle</u> . <u>This requirement does not apply when a new engine start/run cycle is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</u>	Pass Fail	
5.6.4.2.2. ～ 5.6.4.8.2.	(略)			5.6.4.2.2. ～ 5.6.4.8.2.	(略)		
5.6.4.8.3.	<u>パワートレーンの各始動後に、動力駆動車両又はトレーラー（該当する場合）のシステムが、少なくとも1回、上記5.6.4.8.1項でメーカーが申告した最小距離 Srear を超える距離に動く物体を検出するまで、動力駆動車両は、カテゴリCのACSF機能による車線変更操作の実施を防ぐものとする。</u> After each initiation of <u>the powertrain</u> , the ACSF of Category C function shall be prevented by the power-driven vehicle from performing a lane change manoeuvre until the system of the power-driven vehicle or the trailer (as relevant) has detected, at least once, a moving object at a distance	Pass Fail		5.6.4.8.3.	<u>車両の新しい各エンジン始動／作動サイクル後(例えば停止／始動システムの作動など、自動的に実施された場合を除く)、動力駆動車両又はトレーラー（該当する場合）のシステムが、少なくとも1回、システムが上記5.6.4.8.1.項でメーカーが申告した最低距離 Srear を超える距離に動く物体を検出するまで、動力駆動車両は、カテゴリCのACSF機能が車線変更操作を実施するのを防ぐものとする。</u> After each vehicle <u>new engine start/run cycle (other than when performed automatically, e.g. the operation of a stop/start systems)</u> , the ACSF of Category C function shall be prevented by the power-driven vehicle from performing a lane change manoeuvre until the system of the power driven vehicle or the trailer (as relevant) has detected,	Pass Fail	

新			旧			
	greater than the minimum distance Srear declared by the manufacturer in paragraph 5.6.4.8.1. above.			at least once, a moving object at a distance greater than the minimum distance Srear declared by the manufacturer in paragraph 5.6.4.8.1. above.		
5.6.4.8.4. ~ 5.8.3.1.	(略)		5.6.4.8.4. ~ 5.8.3.1.	(略)		
附則 3～7 (略)			附則 3～7 (略)			
附則 8 Annex8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment	附則 8 Annex8	補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions	判定 Judgment	
1.	一般規定 CSF 及び／又は ACSF を備える車両は、本規則の適切な試験要件を満足するものとする。 General Provisions Vehicles fitted with CSF and/or ACSF systems shall fulfill the appropriate tests requirements of this annex.		1.	一般規定 CSF 及び／又は ACSF を備える車両は、本規則の適切な試験要件を満足するものとする。		
				General Provisions Vehicles fitted with CSF and/or ACSF systems shall fulfill the appropriate tests requirements of this annex.		
2.1. ~ 3.5.6.	(略)		2.1. ~ 3.5.6.	(略)		
3.5.6.1.	テスト車両を同一走行方向に少なくとも 2 車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。 車速は $V_{\min} + 10 \text{ km/h}$ とする。 カテゴリー C の ACSF を能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に 5.6.4.8.3 項に従って有効になっていない限り、上記 5.6.4.8.3. 項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。車両メーカーと技術機関が合意した手段を用いて、リアセンサを感知不能状態にするものとし、その手段をテストレポートに記録するものとする。 本操作は静止状態で実施してもよいが、 <u>パワートレインの新たな始動が行われない場合に限る。</u> 車両を $V_{\min} + 10 \text{ km/h}$ の速度で走行させるものとし、運転者によって車線変更手順が開始されるものとする。			試験車両を同一走行方向に少なくとも 2 車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線の試験走行路の車線で走行させるものとする。 車速は $V_{\min} + 10 \text{ km/h}$ とする。 カテゴリー C の ACSF を能動状態(待機モード)にするものとし、システムが既に 5.6.4.8.3 項に従って有効になっていない限り、上記 5.6.4.8.3. 項に規定するとおりシステムを有効にするために、別の車両が後ろから接近するものとする。その後、接近車両は試験車両を完全に通過するものとする。車両メーカーと技術機関が合意した手段を用いて、リアセンサを感知不能状態にするものとし、その手段をテストレポートに記録するものとする。 本操作は静止状態で実施してもよいが、新しいエンジン始動／作動サイクルを実施しないことを条件とする。車両を $V_{\min} + 10 \text{ km/h}$ の速度で走行させるものとし、運転者によって車線変更手順が開始されるものとする。		

新			旧		
	<p>The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The vehicle speed shall be: $V_{\min} + 10\text{km/h}$.</p> <p>The ACSF of Category C shall be activated (standby mode), unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., <u>and</u> another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. The rear sensor(s) shall be made blind, with means agreed between the vehicle manufacturer and the Technical Service, which shall be recorded in the test report. This operation may be carried out at standstill, provided no <u>new initiation of the powertrain</u> is performed. The vehicle shall be driven to a speed of $V_{\min} + 10\text{km/h}$, and a lane change procedure shall be initiated by the driver.</p>			<p>The test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The vehicle speed shall be: $V_{\min} + 10\text{km/h}$.</p> <p>The ACSF of Category C shall be activated (standby mode) <u>and</u>, unless the system is already enabled according to paragraph 5.6.4.8.3., another vehicle shall approach from the rear in order to enable the system as specified in paragraph 5.6.4.8.3. above. The approaching vehicle shall then pass the vehicle under test entirely. The rear sensor(s) shall be made blind, with means agreed between the vehicle manufacturer and the Technical Service, which shall be recorded in the test report. This operation may be carried out at standstill, provided no <u>new engine start / run cycle</u> is performed. The vehicle shall be driven to a speed of $V_{\min} + 10\text{km/h}$, and a lane change procedure shall be initiated by the driver.</p>	
3.5.6.1. ~ 3.5.6.2.	(略)		3.5.6.1. ~ 3.5.7.	(略)	
3.5.7.	<p>パワートレーン始動試験</p> <p>テストを下記のとおり連続する3つのフェーズに分ける。車両の速度は、$V_{\min} + 10\text{ km/h}$とする。</p> <p><u>Initiation of the powertrain</u> test</p> <p>The test is divided in 3 consecutive phases as specified below. The vehicle speed shall be: $V_{\min} + 10\text{km/h}$.</p>			<p>エンジン始動／作動サイクル試験</p> <p>テストを下記のとおり連続する3つのフェーズに分ける。車速は $V_{\min}+10\text{km/h}$ とする。</p> <p><u>Engine start/run cycle</u> test</p> <p>The test is divided in 3 consecutive phases as specified below. The vehicle speed shall be: $V_{\min} + 10\text{ km/h}$.</p>	
3.5.7.1.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>パワートレーン</u>始動に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。カテゴリーCのACSFは能動状態にしないもの(オフモード)とし、別の車両が後方から接近するものとし、当該接近車両はテスト車両を完全に追い越すものとする。その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順および操作を開始するものとする。</p>		3.5.7.1.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>エンジン始動／作動サイクル</u>に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。カテゴリーCのACSFは能動状態にしない(オフモード)ものとし、別の車両が後ろから接近するものとし、接近車両が車両を完全に通過するものとする。その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順及び操作を開始するものとする。</p>	

新			旧		
	Following a new <u>initiation of the powertrain</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes. The ACSF of Category C shall not be activated (off mode) and another vehicle shall approach from the rear and the approaching vehicle shall pass the vehicle entirely. A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).			Following a new <u>engine start /run cycle</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes. The ACSF of Category C shall not be activated (off mode) and another vehicle shall approach from the rear and the approaching vehicle shall pass the vehicle entirely. A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).	
3.5.7.1.2. ～ 3.5.7.2.	(略)		3.5.7.1.2. ～ 3.5.7.2.	(略)	
3.5.7.2.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>パワートレイン</u>始動に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。</p> <p>カテゴリーCのACSFを、手動で能動状態（待機モード）にするものとする。</p> <p>その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順および操作を開始するものとする。</p> <p>Following a new <u>initiation of the powertrain</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The ACSF of Category C shall be manually activated (standby mode).</p> <p>A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>		3.5.7.2.1.	<p>運転者が実施した新しい<u>エンジン始動／作動サイクル</u>に続き、テスト車両を同一走行方向に少なくとも2車線あり、車線の各側に道路マークがある、直線のテスト走行路の車線で走行させるものとする。</p> <p>カテゴリーCのACSFは手動で能動状態（待機モード）にするものとする。</p> <p>その後、運転者は、適切な意図的操作によって車線変更手順及び操作を開始するものとする。</p> <p>Following a new <u>engine start / run cycle</u> performed by the driver, the test vehicle shall be driven in a lane of a straight test track, which has at least two lanes in the same direction of travel, with road markings on each side of the lanes.</p> <p>The ACSF of Category C shall be manually activated (standby mode).</p> <p>A lane change procedure and manoeuvre shall then be initiated by the driver with the appropriate deliberate action(s).</p>	
附則9～10（略）			附則9～10（略）		

新					旧				
別紙 1 Attachment 1	試験結果 Test result			判定 Judgment	別紙 1 Attachment 1	試験結果 Test result			判定 Judgment
6.	試験規定 Test provisions				6.	試験規定 Test provisions			
6.1.4.	エネルギーサプライの一部又は全てに電気エネルギーを使用しているシステムの試験時状態 The testing conditions of systems that use electrical energy for part or all of the energy supply				6.1.4.	エネルギーサプライの一部又は全てに電気エネルギーを使用しているシステムの試験時状態 The testing conditions of systems that use electrical energy for part or all of the energy supply			
	システム System	有無 Yes No	試験時状態 Conditions in test	説明※ Description※		システム System	有無 Yes No	試験時状態 Conditions in test	説明※ Description※
	証明システム Lighting systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate			証明システム Lighting systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	
	ウインドスクリーンワイパー Windscreen wipers	Yes No	<u>Actual</u> Simulate			ウインドスクリーンワイパー Windscreen wipers	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	
	エンジンマネジメント Engine management	Yes No	<u>Actual</u> Simulate			エンジンマネジメント Engine management	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	
	ブレーキシステム Braking systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate			ブレーキシステム Braking systems	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	
	その他 Others	Yes No	<u>Actual</u> Simulate			その他 Others	Yes No	<u>Actual</u> Simulate	
以下（略）					以下（略）				

新	旧				
<p><u>TRIAS 11-R178-01</u></p> <p><u>緊急車線維持装置試験</u></p> <p><u>(新旧表別紙 1 参照)</u></p>	<p><u>(新設)</u></p>				
<p>TRIAS 12-R013-0<u>6</u></p> <p>トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 Attachment</p> <p>トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績</p> <p>Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form</p> <p>1. ～6. (略)</p> <p>付表 Attachment</p> <p>7. 試験成績 (略)</p> <p>附則 4～9 (略)</p> <p>附則 10 Annex10</p> <p>車両の車軸間の制動力配分に関する基準、及び牽引自動車と被牽引車との適合性に関する要件</p> <p>Distribution of braking among the axles of vehicles and requirements for compatibility between towing vehicles and trailers</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 一般要件</td><td>判定</td></tr> </table>	1. 一般要件	判定	<p>TRIAS 12-R013-0<u>5</u></p> <p>トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（協定規則第 13 号）</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>(追加)</u></p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表 (略)</p> <p>付表 Attachment</p> <p>トラック、バス及びトレーラの制動装置の試験記録及び成績</p> <p>Trucks, Buses and Trailers with regard to braking Test Data Record Form</p> <p>1. ～6. (略)</p> <p>付表 Attachment</p> <p>7. 試験成績 (略)</p> <p>附則 4～9 (略)</p> <p>附則 10 Annex10</p> <p>車両の車軸間の制動力配分に関する基準、及び牽引自動車と被牽引車との適合性に関する要件</p> <p>Distribution of braking among the axles of vehicles and requirements for compatibility between towing vehicles and trailers</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 一般要件</td><td>判定</td></tr> </table>	1. 一般要件	判定
1. 一般要件	判定				
1. 一般要件	判定				

新			旧		
General requirements		Judgement	General requirements		Judgement
1.1.	<p><u>カテゴリーM2、M3、N、02、03 および 04 の車両は、本附則のすべての要件を満たすものとする。特別な装置が使用される場合、これは自動的に作動するものとする。</u></p> <p><u>ただし、上記カテゴリーの車両のうち、アンチロック制動システムを装備しており、附則 13 の該当する要件を満たすものは、本附則の該当するすべての要件も満たすものとする。ただし、以下は例外とする：</u></p> <p><u>(a) 図 1A、図 1B または図 1C（該当するもの）に関連する粘着利用度要件への適合は要求されない。</u></p> <p><u>(b) 圧縮エア制動システムを装備した牽引車両およびトレーラーの場合、図 2、図 3、図 4 または図 5（該当するもの）に関連する非積載適合性要件への適合は要求されない。ただし、すべての負荷状態に関して、制動率を制御ラインのカップリングヘッドにおいて 20 kPa から 100 kPa の間の圧力またはこれに相当するデジタル要求値で生成するものとする。</u></p> <p><u>Vehicles of categories M2, M3, N, 02, 03 and 04 shall meet all the requirements of this annex.</u></p> <p><u>If a special device is used, this shall operate automatically.1</u></p> <p><u>However, vehicles in the above categories which are equipped with an anti-lock braking system and fulfil the relevant requirements of Annex 13, shall also fulfil all the relevant requirements of this annex with the following exceptions:</u></p> <p><u>(a) Compliance with the adhesion utilization requirements associated with diagrams 1A, 1B or 1C, as appropriate, is not required.</u></p> <p><u>(b) In the case of towing vehicles and trailers, equipped with a compressed air braking system, compliance with the unladen compatibility requirements associated with diagrams 2, 3, 4 or 5, as appropriate, is not required. However, for all load conditions, a braking rate shall be developed between a pressure of 20 kPa and 100 kPa or the equivalent digital demand value at the coupling head of the control line(s).</u></p>	Pass Fail	1.1.	<p><u>本規則の附則 13 に定義されたアンチロックブレーキシステムを備えていない車両区分 M2、M3、N、02、03、及び 04 の車両は、本附則で定める全ての要件を満たさなければならない。電気制御式制動力配分装置を装備した被牽引車の場合、被牽引車が</u></p> <p><u>IS07638：2003 に準拠したコネクタにより牽引車両に電氣的に接続されている場合に限り、本附則の要件を適用する。ただし、上記車両区分に属し、かつ、附則 13 に定義された ABS を備えている場合にあつては、車軸間の制動力配分制御する特殊な自動装置を追加装備している場合、本附則の 7 項及び 8 項の要件にも適合すること。当該装置の制御装置が故障した場合には、本附則の 6 項の規定に従って車両を停止させることができないなければならない。</u></p> <p><u>Vehicles of categories M2,M3,N,02,03 and 04 which are not equipped with an anti-lock system as defined in Annex 13 to this Regulation shall meet all the requirements of this annex. If a special device is used. This shall operate automatically. In the case of trailers with electronically controlled brake force distribution, the requirements of this annex shall only apply when the trailer is electrically connected to the towing vehicle by the ISO 7638:2003 connector.However, vehicles - in the above categories, which are equipped with an anti-lock system as defined in Annex 13, shall also meet requirements of paragraphs 7, and 8, of this annex if they are in addition fitted with a special automatic device which controls the distribution of braking among the axles. In the event of failure of its control, it shall be possible to stop the vehicle as stipulated under paragraph 6, of this annex.</u></p>	Pass Fail

新				旧			
	1.1.1. ～ 5.1.2.	(略)			1.1.1. ～ 5.1.2.	(略)	
	5.1.3.	<u>制動率 TR/PR と圧力 pm の間の許容される関係は、積載状態と非積載状態の両方において、20 kPa から 750 kPa の間のあらゆる圧力に対して、本附則の図 5 の指定範囲内にあるものとする。</u> <u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within the designated areas in diagram 5 of this annex for all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u>			5.1.3.	<u>制動率 TR/PR と圧力 pm との対応関係は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態で、本附則の図 2 において 20 kPa から 750 kPa までのあらゆる圧力において、規定された範囲内であれば許容可能であるとする。</u> <u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within the designated areas in diagram 2 of this annex for all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u>	Pass Fail
	5.2.	空気圧式制動装置を装備したセンターアクスルトレーラの場合 For centre-axle trailers fitted with compressed-air braking systems:			5.2.	空気圧式制動装置を装備したセンターアクスルトレーラの場合 For centre-axle trailers fitted with compressed-air braking systems:	
	5.2.1.	<u>制動率 TR/PR と圧力 pm の間の許容される関係は、本附則の図 5 で求める 2 つの範囲内にあるものとする。ただし、縦の目盛に 0.95 を掛けること。この要件は、積載状態と非積載状態の両方において、20 kPa から 750 kPa の間のあらゆる圧力で、満たされるものとする。</u> <u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within two areas derived from diagram 5 of this annex, by multiplying the vertical scale by 0.95. This requirement shall be met at all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u>	Pass Fail		5.2.1.	<u>制動率 TR/PR と圧力 pm との対応関係は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態において、本附則の図 2 の縦軸を 0.95 を乗じた値に読み替えて得られる 2 つの範囲内にあれば許容可能であるとする。本要件は、積載状態及び非積載状態の両方の荷重状態で、20 kPa から 750 kPa までのあらゆる圧力において満たされるものとする。</u> <u>The permissible relationship between the braking rate TR/PR and the pressure pm shall lie within two areas derived from diagram 2 of this annex, by multiplying the vertical scale by 0.95. This requirement shall be met at all pressures between 20 and 750 kPa, in both the laden and unladen states of load.</u>	Pass Fail
	5.2.2. ～ 8.	(略)			5.2.2. ～ 8.	(略)	
附則 11～附則 22 (略)				附則 11～附則 22 (略)			
TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 131 号)				TRIAS 12-R131-03 衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 131 号)			

新			旧		
1. ～2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。 3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。 <u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u> 3.2. ～4. (略) 付表 (略) 5. 試験成績 Test results			1. ～2. (略) 3. 試験記録及び成績 試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。 なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。 3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。 3.2. ～4. (略) 付表 (略) 5. 試験成績 Test results		
5.	仕様 Specifications	判定 Judgment	5.	仕様 Specifications	判定 Judgment
5.1. ～ 5.4.1.	(略)	(略)	5.1. ～ 5.4.1.	(略)	(略)
5.4.1.1.	<u>AEBS 機能は、パワートレイン*の開始の都度、自動的に復帰するものとする。本規定で「パワートレインの始動」という用語が使用されている場合、例えば停止／始動システムの作動など、自動的に行われる新たなエンジン始動（または稼働サイクル）は、「パワートレインの始動」とは見なされないものとする。</u> <u>* 1958 年および 1998 年の車両推進システム定義を含む相互決議 No. 2 (M.R.2) に定義されている。文書 ECE/TRANS/WP.29/1121。</u> <u>The AEBS function shall be automatically reinstated at each initiation of the powertrain*. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.”</u> <u>*As defined in Mutual Resolution No. 2 (M.R.2) of the 1958 and the 1998 Agreements containing vehicle propulsion system definitions, document ECE/TRANS/WP.29/1121.”</u>	Pass Fail	5.4.1.1.	<u>AEBS 機能は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）の開始の都度、自動的に復帰するものとする。この要件は、新たなエンジン始動（または稼働サイクル）が自動的に実行される場合（たとえばアイドリングストップシステムの動作）には適用しない。</u> <u>The AEBS function shall be automatically reinstated at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant). This requirement does not apply when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</u>	Pass Fail

新			旧		
5. 4. 1. 2. ～ 5. 6. 2.	(略)	(略)	5. 4. 1. 2. ～ 5. 6. 2.	(略)	
5. 試験成績 (略) 附則 3 (略) 付録 (略) 6. その他の技術情報 (略)			5. 試験成績 (略) 附則 3 (略) 付録 (略) 6. その他の技術情報 (略)		
TRIAS 12-R152-04 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号) 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 1 (略) 付表 2 2. ～4. (略) 5. 試験成績/Test results 5. 1. 1. ～5. 5. 5. (略)			TRIAS 12-R152-04 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験 (協定規則第 152 号) 1. ～3. (略) 別表 (略) 付表 1 (略) 付表 2 (略) 5. 試験成績/Test results 5. 1. 1. ～5. 5. 5. (略)		
(5. 4. 1. 1)	<u>AEBS 機能は、パワートレインの各始動時に自動復帰するものとする。本規則内で「パワートレインの始動」の語が使用される場合、停止／始動システムの作動など、自動的に実行される新たなエンジン始動 (または稼働サイクル) は、「パワートレインの始動」とはみなされないものとする。</u> The AEBS function shall be automatically reinstated <u>at each initiation of the powertrain. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system, shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.</u>	*See 6. 9. 1.	(5. 4. 1. 1)	<u>IG サイクルにて ON に自動復帰すること</u> The AEBS function shall be automatically reinstated <u>at the initiation of each new engine start (or run cycle, as relevant).</u> This requirement does not apply <u>when a new engine start (or run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the operation of a stop/start system.</u>	*See 6. 9. 1.
5. 4. 1. 4. ～6. 9. (略)			5. 4. 1. 4. ～6. 9. (略)		

新			旧		
(6.9.1.)	<p>AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」(RUN)位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。</p> <p>IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN)位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。</p> <p>イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。</p> <p>(start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key.</p> <p><u>無効化</u>の再現に関する手段と箇所： Means and parts for <u>deactivate</u>： 灯光の取付位置： Location of optical warning： 灯光の色： Color of optical warning：</p>	(視認性)	(6.9.1.)	<p>AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」(RUN)位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。</p> <p>IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN)位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確認する。</p> <p>イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜かずに上記の要件が充足されるものとする。</p> <p>(start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be fulfilled without removing the key.</p> <p><u>故障</u>の再現に関する手段と箇所： Means and parts for <u>failure simulation</u>： 灯光の取付位置： Location of optical warning： 灯光の色： Colour of optical warning：</p>	(視認性)
6.10. ～6.11. 4. (略)			6.10. ～6.11. 4. (略)		
別紙 1 (略)			別紙 1 (略)		
附則 3 (略)			附則 3 (略)		
附則 4 (略)			附則 4 (略)		
6. (略)			6. (略)		

新	旧																		
<div>TRIAS 20-R126-01</div> <div>仕切り装置試験（協定規則第 126 号）</div> <div>(新旧表別紙 2 参照)</div>	<div>(新設)</div>																		
<div>TRIAS 22-R017(1)-05</div> <div>座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</div> <div>1. ～3. 3.（略）</div> <div>3. 4. 付表 4. (2)⑥頭部後傾抑止装置構造の審査において、図面による評価を実施する場合は装置の図面その他データを付表に添付すること。</div> <div>付表</div> <div>座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等）</div> <div>Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.)</div> <div>協定規則第17号</div> <div>Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</div> <div>1. ～ 3.（略）</div> <div>4. 試験成績</div> <div>Test results</div> <div>(1)（略）</div> <div>(2) 性能要件</div> <div>Preformance criteria</div> <div>①～⑤（略）</div> <div>⑥ 頭部後傾抑止装置</div> <div>Head Restraint</div> <div>(略)</div> <div>頭部後傾抑止装置構造</div> <div>Head restraint structure</div> <table><tr><td>着座位置</td><td>直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過</td><td>備考</td></tr><tr><td>Seat location</td><td>diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence</td><td>Remarks</td></tr><tr><td></td><td>適・否</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Pass・Fail</td><td></td></tr><tr><td></td><td>適・否</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Pass・Fail</td><td></td></tr></table>	着座位置	直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過	備考	Seat location	diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence	Remarks		適・否			Pass・Fail			適・否			Pass・Fail		<div>TRIAS 22-R017(1)-04</div> <div>座席及び座席取付装置試験（協定規則第17号（乗用等））</div> <div>1. ～3. 3.（略）</div> <div>(新設)</div> <div>付表</div> <div>座席及び座席取付装置の試験記録及び成績（乗用等）</div> <div>Seats and Seat Anchorages Test Data Record Form (Passenger vehicle, etc.)</div> <div>協定規則第17号</div> <div>Regulation No. 17 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</div> <div>1. ～ 3.（略）</div> <div>4. 試験成績</div> <div>Test results</div> <div>(1)（略）</div> <div>(2) 性能要件</div> <div>Preformance criteria</div> <div>①～⑤（略）</div> <div>⑥ 頭部後傾抑止装置</div> <div>Head Restraint</div> <div>(略)</div> <div>(新設)</div>
着座位置	直径120mm+1mm/-0mmのシリンダー軸の通過	備考																	
Seat location	diameter 120 +1/-0 mm which presence or absence	Remarks																	
	適・否																		
	Pass・Fail																		
	適・否																		
	Pass・Fail																		

新			旧
	適・否 Pass・Fail		
	適・否 Pass・Fail		
以下（略）			以下（略）
<p>TRIAS 22(3)-R173-0² 座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））</p> <p>1. ～ 2. 2. （略）</p> <p><u>2. 3. 付表 3. (6)⑧ 5.2.3.の審査において、図面又は3Dデータによる評価を選択した場合又は5.2.3.2.各項に該当する場合は書面その他実証結果等を付表に添付すること。</u></p> <p>付表 座席ベルトの試験記録及び成績（車両） Safety Belt Test Data Record Form （Vehicle Test） 協定規則第173号 Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ～ 2. （略）</p> <p>3. 試験成績 Test results (1) ～ (5)（略） (6) 取付に関する要件 Attachment requirement ①～⑦（略）</p> <p><u>5. 2. 3. ⑧バックルポイントと有効ベルトアンカレッジ間のストラップに関する要件</u> <u>The requirement below relating to the strap between the buckle point and the effectivebelt anchorage.</u></p> <p style="text-align: right;">適 / 否 Pass Fail</p> <p><u>5. 2. 3. 1. 実際のストラップ長さ、点 EA から点 Bd までの直線距離との差が80mm以下であること。</u> <u>The difference between the actual strap length and the straight-line distance between the point EA and Bd point shall be 80 mm or less.</u></p>			<p>TRIAS 22(3)-R173-0¹ 座席ベルト試験（協定規則第 173 号（車両））</p> <p>1. ～ 2. 2. （略） <u>(新設)</u></p> <p>付表 座席ベルトの試験記録及び成績（車両） Safety Belt Test Data Record Form （Vehicle Test） 協定規則第173号 Regulation No. 173 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic Commission for Europe</p> <p>1. ～ 2. （略）</p> <p>3. 試験成績 Test results (1) ～ (5)（略） (6) 取付に関する要件 Attachment requirement ①～⑦（略） <u>(新設)</u></p>

新	旧
<div> <div> <div>適 / 否 / 該当なし</div> <div>Pass Fail NA</div> </div> <div> <div>確認方法</div> <div>Validation method</div> </div> <div> <div>車両 / 部品 / 図面または3Dデータ</div> <div>Vehicle Parts Drawings, or 3D date</div> </div> </div> <p>5.2.3.2. 5.2.3.1 項の要件は、以下の条件のいずれかに該当する場合には適用されないものとする。 The requirement of paragraph 5.2.3.1. shall not apply if any of the following conditions are satisfied. (a) 安全ベルトアセンブリに事前充填装置が装備されている。 The safety-belt assembly is equipped with a pre-loading device. (b) (c)の要件と同等である検証。 Verification equivalent to the requirements of (c) (c) 本規則附則7の方法にて引張負荷1000±50Nでテストした場合において、バックルポイントの移動は80 mm以下。 When tested with a tensile load of 1000 ± 50 N using the method specified in Annex 7 to this Regulation, the movement of the buckle point shall not exceed 80 mm.</p> <div> <div>該当条件</div> <div>Applicable conditions</div> </div> <p>5.3.4. ⑨リトラクタは正しく作動し、ストラップを効率的な巻き取りができること。 The retractor shall operate correctly and stow the strap efficiently.</p> <div> <div>適 / 否 / 該当なし</div> <div>Pass Fail NA</div> </div> <p>以下（略）</p>	<p>5.3.4. ⑧リトラクタは正しく作動し、ストラップを効率的な巻き取りができること。 The retractor shall operate correctly and stow the strap efficiently.</p> <div> <div>適 / 否 / 該当なし</div> <div>Pass Fail NA</div> </div> <p>以下（略）</p>
<p>TRIAS 22(3)-R174-02 シートベルトリマインダー試験（協定規則第174号）</p> <p>1. ～ 3.2.（略）</p> <p>付表 Attached Table</p> <p>シートベルトリマインダーの試験記録及び成績 SAFETY-BELT REMINDERS Test Data Record Form 協定規則第174号 Regulation No. 174 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic</p>	<p>TRIAS 22(3)-R174-01 シートベルトリマインダー試験（協定規則第174号）</p> <p>1. ～ 3.2.（略）</p> <p>付表 Attached Table</p> <p>シートベルトリマインダーの試験記録及び成績 SAFETY-BELT REMINDERS Test Data Record Form 協定規則第174号 Regulation No. 174 of the 1958 Agreement of the United Nations Economic</p>

新	旧
Commission for Europe	Commission for Europe
試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date Y. M. D. Tested by	試験期日 : 年 月 日 試験担当者 : Test date Y. M. D. Tested by
試験場所 : Test site	試験場所 : Test site
1. ～ 2. (略)	1. ～ 2. (略)
3. 試験成績 Test results	3. 試験成績 Test results
(1) ～ (2) (略)	(1) ～ (2) (略)
(3) 運転者および運転者と同列座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for driver and occupants of seats in the same row as the driver.	(3) 運転者および運転者と同列座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for driver and occupants of seats in the same row as the driver.
第1レベル警報 First level warning	第1レベル警報 First level warning
5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.1. 項に記載の着席位置については30秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 30 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.1. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.	5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.1. 項に記載の着席位置については30秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 30 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.1. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.
適 / 否 Pass Fail	適 / 否 Pass Fail
5.2.3.1. <u>車両マスターコントロールスイッチが遠隔で作動されている場合、運転者が車両に乗り込むと、または運転者の存在が検知されると、第1レベル警報が（再度）開始されるものとする。</u> <u>If the vehicle master control switch has been activated remotely, the first level warning shall be (re-)initiated once the driver has entered the vehicle or driver presence is detected.</u>	<u>(新設)</u>
適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA	

新	旧
<p>5.2.3.2. ～ 5.3.2. (略)</p> <p>(4) 後部座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for occupants of rear seat row(s).</p> <p>第1レベル警報 First level warning</p> <p>5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.2. 項に記載の着席位置については60秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 60 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.2. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.</p> <p>適 / 否 Pass Fail</p> <p><u>5.2.3.1. 車両マスターコントロールスイッチが遠隔で作動されている場合、運転者が車両に乗り込むと、または運転者の存在が検知されると、第1 レベル警報が（再度）開始されるものとする。</u> <u>If the vehicle master control switch has been activated remotely, the first level warning shall be (re-)initiated once the driver has entered the vehicle or driver presence is detected.</u></p> <p>適 / 否 / 該当なし Pass Fail NA</p> <p>5.2.3.2. ～ 5.4.3. (略)</p> <p>(5) ～ (6) (略)</p> <p>以下 (略)</p>	<p>5.2.3.2. ～ 5.3.2. (略)</p> <p>(4) 後部座席の乗員を対象とするシートベルトリマインダー Safety-belt reminder for occupants of rear seat row(s).</p> <p>第1レベル警報 First level warning</p> <p>5.2.3.1. いずれかの座席のシートベルトが装着されていない状態でイグニッションスイッチまたはマスターコントロールスイッチを入れたときに、5.1.2. 項に記載の着席位置については60秒以上にわたり作動する視覚警報であること。 The first level warning shall be at least a visual warning activated for 60 seconds or longer for seating positions covered by paragraph 5.1.2. when the safety-belt of any of the seats is not fastened and the ignition switch or master control switch is activated.</p> <p>適 / 否 Pass Fail</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>5.2.3.2. ～ 5.4.3. (略)</p> <p>(5) ～ (6) (略)</p> <p>以下 (略)</p>
<p>TRIAS 30-R041-04</p> <p>二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績</p>	<p>TRIAS 30-R041-03</p> <p>二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>3. 試験記録及び成績</p>

新			旧		
<p>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。</p> <p>なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。<u>非表示、塗りつぶし等により抹消してもよい。</u></p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表（略）</p> <p>付表</p> <p>二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>Test for regard to noise with motor cycles (UN Regulation No. 41)</p> <p>1. ～ 5.（略）</p> <p>6. 試験成績</p> <p>Test results</p>			<p>試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。</p> <p>なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。</p> <p>3.1 当該試験時において該当しない箇所には斜線を引くこと。</p> <p>3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>別表（略）</p> <p>付表</p> <p>二輪自動車の騒音試験（協定規則第 41 号）</p> <p>Test for regard to noise with motor cycles (UN Regulation No. 41)</p> <p>1. ～ 5.（略）</p> <p>6. 試験成績</p> <p>Test results</p>		
6. ～ 6. 3.	（略）		6. ～ 6. 3.	（略）	
6. 3. 1.	<p><u>モーターサイクルのメーカーは、本規則のテストに合格することを目的として、車両の騒音に関連する機能パラメーターのいずれかを修正し、その結果、本規則の規定に準拠したテストの実施中と比較して附則 7 の 2.5 項の RD-ASEP 制御範囲内での通常の路上走行時の騒音発生を増大させるような装置、手順またはソフトウェアを一切使用しないものとする。</u></p> <p><u>The motorcycle manufacturer shall not use any device, procedure or software which would modify any noise related functional parameters of the vehicle for the purpose of passing the tests within this Regulation and which would result in increased noise emissions during typical on-road operation in the RD-ASEP control range of Annex 7 paragraph 2.5, compared to during testing according to the provisions of this Regulation.</u></p>	Pass Fail	6. 3. 1.	<p><u>モーターサイクルメーカーは、本規則の騒音エミッション要件を満たす目的のためだけに、標準的な路上運転中に作動させることができないような、いかなる装置または手順も意図的に変更、調節もしくは導入しないものとする。</u></p> <p><u>The motor cycle manufacturer shall not intentionally alter, adjust, or introduce any device or procedure solely for the purpose of fulfilling the noise emission requirements of this Regulation, which will not be operational during typical on-road operation.</u></p>	Pass Fail
6. 3. 2. ～ 附則 5 1. 4.	（略）		6. 3. 2. ～ 附則 5 1. 4.	（略）	
<p>付録（略）</p> <p>別表 1 ～ 2（略）</p> <p>別表 3</p> <p>Attachment 3</p> <p>附則 7 実走行時の音の発生に関する追加規定 (RD-ASEP)</p> <p>本附則は、PMR >50 のカテゴリー L3 の車両に適用する。</p> <p>This annex applies to vehicles of category L3 with PMR >50.</p>			<p>付録（略）</p> <p>別表 1 ～ 2（略）</p> <p>別表 3</p> <p>Attachment 3</p> <p>附則 7 実走行時の音の発生に関する追加規定 (RD-ASEP)</p> <p>本附則は、PMR >50 のカテゴリー L3 の車両に適用する。</p> <p>This annex applies to vehicles of category L3 with PMR >50.</p>		

新																	
RD-ASEP 制御範囲 (RD-ASEP control range)																	
nAA' = <u>__min</u> -lnAA' =0.1×(S-nidle)+nidle					nidle= <u>__min</u> -1		S= <u>__min</u> -1		vAA'= <u>10k</u> m/h								
<u>MT</u>	nBB' = <u>__min</u> -1 nBB' =0.8×S				PMR ≤ 150=80km/h		PMR>150vBB' = <u>100</u> km/h										
<u>CVT</u>	nBB' = <u>__min</u> -lnBB' =S (05 改訂版の場合は 0.8×S)																
予備加速長さ (Pre-acceleration length) (m)					(a)		(B)										
3 回の走行の平均 (Average of 3 runs)					(略)												
追加点 (No.)	変速点 (Gear position)	測定条件 (Situation)			AA'、BB' 及び PP' における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')				騒音の大きさ (Noise level) (dB)								
		運転指定速度 (Speed mode)	接近条件 (Approach condition)	スロットル開度 (Throttle position)	測定値 (Measured value)	暗騒音補正量 (Correction by ambient noise)	-1dB (1dB(A) reduction for measurement inaccuracy)		L A S E P								
							v A A' (km/h)	v P P' (km/h)		v B B' (km/h)	n A A' (km/h)	n P P' (km/h)	n B B' (km/h)	左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)
追加点 (No.)	変速点 (Gear position)	測定条件 (Situation)			AA'、BB' 及び PP' における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')				騒音の大きさ (Noise level) (dB)								
		運転指定速度 (Speed mode)	接近条件 (Approach condition)	スロットル開度 (Throttle position)	測定値 (Measured value)	暗騒音補正量 (Correction by ambient noise)	-1dB (1dB(A) reduction for measurement inaccuracy)		L A S E P								
							v A A' (km/h)	v P P' (km/h)		v B B' (km/h)	n A A' (km/h)	n P P' (km/h)	n B B' (km/h)	左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)

旧																	
RD-ASEP 制御範囲 (RD-ASEP control range)																	
nAA' = <u>__min</u> -lnAA' =0.1×(S-nidle)+nidle					nidle= <u>__min</u> -1		S= <u>__min</u> -1		vAA'= <u>10k</u> m/h								
nBB' = <u>__min</u> -1 nBB' =0.8×S					PMR ≤ 150=80km/h		PMR>150vBB' = <u>100</u> km/h										
<u>(新設)</u>																	
予備加速長さ (Pre-acceleration length) (m)					(a)		(B)										
3 回の走行の平均 (Average of 3 runs)					(略)												
追加点 (No.)	変速点 (Gear position)	測定条件 (Situation)			AA'、BB' 及び PP' における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')				騒音の大きさ (Noise level) (dB)								
		運転指定速度 (Speed mode)	接近条件 (Approach condition)	スロットル開度 (Throttle position)	測定値 (Measured value)	暗騒音補正量 (Correction by ambient noise)	-1dB (1dB(A) reduction for measurement inaccuracy)		L A S E P								
							v A A' (km/h)	v P P' (km/h)		v B B' (km/h)	n A A' (km/h)	n P P' (km/h)	n B B' (km/h)	左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)
追加点 (No.)	変速点 (Gear position)	測定条件 (Situation)			AA'、BB' 及び PP' における速度/エンジン回転数測定 (The speed and engine speed measurements at AA', PP' and BB')				騒音の大きさ (Noise level) (dB)								
		運転指定速度 (Speed mode)	接近条件 (Approach condition)	スロットル開度 (Throttle position)	測定値 (Measured value)	暗騒音補正量 (Correction by ambient noise)	-1dB (1dB(A) reduction for measurement inaccuracy)		L A S E P								
							v A A' (km/h)	v P P' (km/h)		v B B' (km/h)	n A A' (km/h)	n P P' (km/h)	n B B' (km/h)	左 (Left)	右 (Right)	左 (Left)	右 (Right)

新																				旧																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
					i t i o n)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</

新			旧		
騒音値 (Noise) [dB]			騒音値 (Noise) [dB]		
(略)			(略)		
TRIAS 31-J041(1)-02 重量車排出ガス試験 (JE05 モード) 1. ～4. (略) 表 1 (略) 別表 1 ～別表 6 (略) 付表 1 Attached Table1 重量車排出ガスの試験記録及び成績 (JE05 モード) Heavy-Duty Motor Vehicle Exhaust Emission Test Data Record Form (JE05 Mode) 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 <u>Test date</u> <u>Y.</u> <u>M.</u> <u>D.</u> <u>Test Site</u> <u>Tested by</u>			TRIAS 31-J041(1)-02 重量車排出ガス試験 (JE05 モード) 1. ～4. (略) 表 1 (略) 別表 1 ～別表 6 (略) 付表 1 Attached Table1 重量車排出ガスの試験記録及び成績 (JE05 モード) Heavy-Duty Motor Vehicle Exhaust Emission Test Data Record Form (JE05 Mode) 試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 <u>Test date</u> <u>Y.</u> <u>M.</u> <u>D.</u> <u>Test Site</u> <u>Tested by</u>		
◎試験エンジン <u>Test Engine</u> エンジン型式 エンジン番号 <u>Engine type</u> <u>Engine No.</u> 最高出力 最大トルク <u>Maximum output</u> <u>kW/min⁻¹</u> <u>Maximum torque</u> <u>N・m/min⁻¹</u> 総排気量 気筒数、サイクル <u>Total displacement</u> <u>L</u> <u>No. of cylinders, cycle</u> 走行距離 <u>Running Distance</u> <u>km</u>			◎試験エンジン <u>Test Engine</u> エンジン型式 エンジン番号 <u>Engine type</u> <u>Engine No.</u> 最高出力 最大トルク <u>Maximum output</u> <u>kW/min⁻¹</u> <u>Maximum torque</u> <u>N・m/min⁻¹</u> 総排気量 気筒数、サイクル <u>Total displacement</u> <u>L</u> <u>No. of cylinders, cycle</u> 走行距離 <u>Running Distance</u> <u>km</u>		

新	旧
<p>◎燃料及び潤滑油粘度 Fuel and Lubricating Oil Viscosity 燃料 密度 (温度) 体積膨張率 Fuel Density (Temperature) g/cm³ (K (°C)) Volume expansion rate K⁻¹ (°C⁻¹) 潤滑油 Lubricating oil</p> <p>◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions <input type="checkbox"/> Dilution exhaust measurement (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> Raw exhaust measurement 粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (単段、二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集、部分捕集) Particulate <input type="checkbox"/> Full flow dilution <input type="checkbox"/> Partial flow dilution matters (Single dilution, Double dilution) (Total sampling, Fractional sampling)</p> <p>◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ 型式 Engine dynamometer Type 排出ガス分析計 型式 Exhaust gas analyzer Type 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value m³/min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value) 精密天秤 型式 Analytical balance Type 固体粒子数計測器 型式 Solid Particle Counter Type</p> <p>◎試験室及び試験に関わる大気条件 Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M 試験室内大気圧 (P_a) 吸入空気温度 (T_a) Atmospheric pressure Intake air at test room kPa temperature K (°C)</p>	<p>◎燃料及び潤滑油粘度 Fuel and Lubricating Oil Viscosity 燃料 密度 体積膨張率 Fuel Density Volume expansion rate K⁻¹ (°C⁻¹) 潤滑油 Lubricating oil</p> <p>◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法 Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters 排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> 直接測定法 Exhaust emissions <input type="checkbox"/> Dilution exhaust measurement (CFV, PDP) <input type="checkbox"/> Raw exhaust measurement 粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (単段、二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集、部分捕集) Particulate <input type="checkbox"/> Full flow dilution <input type="checkbox"/> Partial flow dilution matters (Single dilution, Double dilution) (Total sampling, Fractional sampling)</p> <p>◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ 型式 Engine dynamometer Type 排出ガス分析計 型式 Exhaust gas analyzer Type 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value m³/min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value) 精密天秤 型式 Analytical balance Type 固体粒子数計測器 型式 Solid Particle Counter Type</p> <p>◎試験室及び試験に関わる大気条件 Atmospheric Conditions Concerning Test Room and Test 測定開始時刻 時 分 Measurement start time H M 試験室内大気圧 (P_a) 吸入空気温度 (T_a) Atmospheric pressure Intake air at test room kPa temperature K (°C)</p>

新	旧
試験室内乾球温度 (θ_1) Dry-bulb temperature <u>at test room K (°C)</u> 試験室内湿球温度 (θ_2) Wet-bulb temperature <u>at test room K (°C)</u> 大気条件係数 (F) <u>Atmospheric condition factor</u> ◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc. 吸入空気圧力 <u>Intake air pressure kPa</u> 排気圧力 <u>Exhaust pressure kPa</u> 給気冷却器出口の空気温度 <u>Air temperature at intercooler outlet K(°C)</u>	試験室内乾球温度 (θ_1) Dry-bulb temperature <u>at test room K (°C)</u> 試験室内湿球温度 (θ_2) Wet-bulb temperature <u>at test room K (°C)</u> 大気条件係数 (F) <u>Atmospheric condition factor</u> ◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air Pressure, Exhaust Pressure, etc. 吸入空気圧力 <u>Intake air pressure kPa</u> 排気圧力 <u>Exhaust pressure kPa</u> 給気冷却器出口の空気温度 <u>Air temperature at intercooler outlet K(°C)</u>
備考 Remarks	備考 Remarks
◎付表 2 }	◎付表 2 }
◎付表 6 (略)	◎付表 6 (略)
TRIAS 31-J041(4)-04 ディーゼル重量車排出ガス試験 (WHDC モード) 1. ～4.3 (略) 別表 測定値及び計算値の末尾処理 ◎マッピングトルク曲線測定記録等 (付表 1 関係) } ◎検証試験記録(シャシダイナモメータ試験の自動車負荷設定記録)等 (付表 29 関係) 表 (略)	TRIAS 31-J041(4)-04 ディーゼル重量車排出ガス試験 (WHDC モード) 1. ～4.3 (略) 別表 測定値及び計算値の末尾処理 ◎マッピングトルク曲線測定記録等 (付表 1 関係) } ◎検証試験記録(シャシダイナモメータ試験の自動車負荷設定記録)等 (付表 29 関係) 表 (略)

新	旧
粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法(単段/二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法(全量捕集/部分捕集) <u>Particulate matters</u> <u>Full flow dilution(Single dilution/Double dilution)</u> <u>Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)</u>	粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法(単段/二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法(全量捕集/部分捕集) <u>articulate matters</u> <u>Full flow dilution(Single dilution/Double dilution)</u> <u>Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)</u>
◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ 型式 <u>Engine dynamometer</u> <u>Type</u> 排出ガス分析計 型式 <u>Exhaust gas analyzer</u> <u>Type</u> 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) <u>Dilution system</u> <u>Full flow dilution</u> <u>Type</u> <u>(Sampling amount set value</u> <u>m³/min)</u> 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) <u>Partial flow dilution</u> <u>Type</u> <u>(1/Sample ratio set</u> <u>value)</u> 精密天秤 型式 <u>Analytical balance</u> <u>Type</u> 固体粒子数計測器 型式 <u>Solid Particle Counter</u> <u>Type</u>	◎試験用装置 Test Equipment エンジンダイナモメータ 型式 <u>Engine dynamometer</u> <u>Type</u> 排出ガス分析計 型式 <u>Exhaust gas analyzer</u> <u>Type</u> 希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) <u>Dilution system</u> <u>Full flow dilution</u> <u>Type</u> <u>(Sampling amount set value</u> <u>m³/min)</u> 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) <u>Partial flow dilution</u> <u>Type</u> <u>(1/Sample ratio set</u> <u>value)</u> 精密天秤 型式 <u>Analytical balance</u> <u>Type</u> 固体粒子数計測器 型式 <u>Solid Particle Counter</u> <u>Type</u>
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc. 吸入負圧 排気圧力 <u>Intake air restriction</u> <u>kPa</u> <u>Exhaust pressure</u> <u>kPa</u> 給気冷却器出口の空気温度 <u>Air temperature at intercooler outlet</u> <u>K(°C)</u>	◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録 Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc. 吸入負圧 排気圧力 <u>Intake air restriction</u> <u>kPa</u> <u>Exhaust pressure</u> <u>kPa</u> 給気冷却器出口の空気温度 <u>Air temperature at intercooler outlet</u> <u>K(°C)</u>
備考 <u>Remarks</u> 	備考 <u>Remarks</u>
付表 3 Attached Table 3 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start WHTC)	付表 3 Attached Table 3 試験サイクルの検証記録 (冷機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Cold Start WHTC)

新						旧							
試験期日 年 月 日 Test Date Y. M. D						試験期日 年 月 日 Test Date Y. M. D							
エンジン型式 Engine type				エンジン番号 Engine No.		エンジン型式 Engine type				エンジン番号 Engine No.			
◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve 最大トルク 最高出力 Maximum torque Nm Maximum power						◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve 最大トルク 最高出力 Maximum torque Nm Maximum power							
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work						◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work							
実サイクル仕事量(W _{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} (85~105%) W _{act} /W _{ref} (between 85% and 105%)		実サイクル仕事量(W _{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} (85~105%) W _{act} /W _{ref} (between 85% and 105%)			
kWh		kWh		%		kWh		kWh		%			
◎検証統計 Validation statistics						◎検証統計 Validation statistics							
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results		許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results
x に対する y の推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験 回転速度 の 5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed		最大マッ ピングト ルク の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped torque		最大マッ ピング出 力 の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped power		x に対する y の推定値の標準誤差(SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験 回転速度 の 5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed		最大マッ ピングト ルク の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped torque		最大マッ ピング出 力 の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped power	
回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		回帰直線の傾き(a ₁) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03	

新							旧						
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<u>アイドル</u> 回転数の ± 10% 以内 ± 10% of idling		± 20Nm 又は最大トルクの ± 2% のいずれか大きい方以内 ± 20Nm or ± 2% of max. torque whichever is greater	Nm 又は % Nm or %	± 4kW 又は最高出力の ± 2% のいずれか大きい方以内 ± 4kW or ± 2% of max. power whichever is greater	kW 又は % kW or %	回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<u>アイドル</u> 回転数の ± 10% 以内 ± 10% of idle		± 20Nm 又は最大トルクの ± 2% のいずれか大きい方以内 ± 20Nm or ± 2% of max. torque whichever is greater	Nm 又は % Nm or %	± 4kW 又は最高出力の ± 2% のいずれか大きい方以内 ± 4kW or ± 2% of max. power whichever is greater	kW 又は % kW or %
備考 Remarks							備考 Remarks						
付表 4 Attached Table 4 試験サイクルの検証記録 (暖機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Hot Start WHTC)							付表 4 Attached Table 4 試験サイクルの検証記録 (暖機状態 WHTC) Verification Record of Test Cycle (Hot Start WHTC)						
試験期日 Test Date			年 Y.	月 M.	日 D		試験期日 Test Date			年 Y.	月 M.	日 D	
エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.				エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.			
◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve							◎マッピング曲線の測定結果 Results of Mapping Curve						

新							旧												
最大トルク Maximum torque			最高出力 Nm				Maximum power			最大トルク Maximum torque			最高出力 Nm				Maximum power		
kW							kW												
◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work							◎サイクル仕事量 Calculation of the cycle work												
実サイクル仕事量(W _{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} (85~105%) W _{act} /W _{ref} (between 85% and 105%)			実サイクル仕事量(W _{act}) Actual cycle work		基準サイクル仕事量 (W _{ref}) Reference cycle work		W _{act} /W _{ref} (85~105%) W _{act} /W _{ref} (between 85% and 105%)								
kWh		kWh		%			kWh		kWh		%								
◎検証統計 Validation statistics							◎検証統計 Validation statistics												
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power							
	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results		許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results						
x に対する y の推定値の 標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験 回転速度 の 5.0% 以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッ ピングト ルク の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッ ピング出 力 の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped power	%	x に対する y の推定値の 標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験 回転速度 の 5.0% 以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大マッ ピングト ルク の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped torque	%	最大マッ ピング出 力 の 10.0% 以下 ≤10.0% of max. mapped power	%						
回帰直線の 傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03		回帰直線の 傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95 ~ 1.03		0.83 ~ 1.03		0.89 ~ 1.03							
決定係数 (r ²) Coefficient of determinati on	0.970 以 上 min. 0.970		0.850 以 上 min. 0.850		0.910 以 上 min. 0.910		決定係数 (r ²) Coefficient of determinati on	0.970 以 上 min. 0.970		0.850 以 上 min. 0.850		0.910 以 上 min. 0.910							

新							旧						
回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<u>アイドリ ング</u> 回転 数の ± 10% 以 内 ±10% of idle <u>ing</u>	%	±20Nm 又は最大 トルクの ±2%のい ずれか大 きい方以 内±20Nm or ±2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は最高出 力の±2% のいずれ か大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %	回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<u>アイドル</u> 回転数の ± 10% 以 内 ±10% of idle	%	±20Nm 又は最大 トルクの ±2%のい ずれか大 きい方以 内±20Nm or ±2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は最高出 力の±2% のいずれ か大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %
備考 Remarks							備考 Remarks						
付表5 Attached Table 5 排出ガス測定記録 (冷機状態WHTC) Exhaust Emission Test Data Record Form (Cold Start WHTC)							付表5 Attached Table 5 排出ガス測定記録 (冷機状態WHTC) Exhaust Emission Test Data Record Form (Cold Start WHTC)						
試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D.	試験場所 Test Site	試験担当者 Tested by		試験期日 Test Date	年 Y.	月 M.	日 D.	試験場所 Test Site	試験担当者 Tested by	
エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.				エンジン型式 Engine type			エンジン番号 Engine No.			
試験用装置 Test Equipment							試験用装置 Test Equipment						
エンジンダイナモメータ Engine dynamometer			型式 Type				エンジンダイナモメータ Engine dynamometer			型式 Type			
○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment							○排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment						
排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer			THC-FIDメタン応答係数 THC-FID Methane response factor				排出ガス分析計 Exhaust gas analyzer			THC-FIDメタン応答係数 THC-FID Methane response factor			
NMC-FIDメタン効率 NMC-FID Methane efficiency			エタン効率 Ethane efficiency				NMC-FIDメタン効率 NMC-FID Methane efficiency			エタン効率 Ethane efficiency			
希釈装置 Dilution system		全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min)			希釈装置 Dilution system		全流希釈 Full flow dilution	型式 Type	(採取量設定値 (Sampling amount set value m ³ /min)		
分流希釈 Partial flow dilution		型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value			分流希釈 Partial flow dilution		型式 Type	(1/サンプル率設定値 (1/Sample ratio set value				

新	旧																																																																																
<p>◎ソーク記録 Engine soak record ソーク時間 月 日 時 分 ～ 月 日 時 分 Soak time M D H M - M D H M 冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)</p> <p>◎試験結果 Test Results</p> <p>○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転時刻 開始 最小希釈率 Operation time Start Minimum dilution ratio 吸入空気温度 開始前 終了後 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Intake air temperature Before start K(°C) ~After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol) 吸入空気湿度又は露点 又は NOx補正係数 (k_h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NOx humidity correction factor 吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh</p> <p>希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>THC</th> <th>NMHC THC-FID/NMC-FID</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>% (g/test)</td> </tr> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td></td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table> <p>瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>NMHC</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table> <p>備考 Remarks</p>		CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test		CO	NMHC	NOx	CO ₂	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test	<p>◎ソーク記録 Engine soak record ソーク時間 月 日 時 分 ～ 月 日 時 分 Soak time M D H M - M D H M 冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)</p> <p>◎試験結果 Test Results</p> <p>○排出ガス測定 Exhaust emission measurement 運転時刻 開始 最小希釈率 Operation time Start Minimum dilution ratio 吸入空気温度 開始前 終了後 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Intake air temperature Before start K(°C) ~After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow dilution) kg(kmol) 吸入空気湿度又は露点 又は NOx補正係数 (k_h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NOx humidity correction factor 吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh</p> <p>希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>THC</th> <th>NMHC THC-FID/NMC-FID</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air</td> <td>ppm</td> <td>ppmC</td> <td>ppmC</td> <td>ppm</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppmC (g/test)</td> <td>ppm (g/test)</td> <td>% (g/test)</td> </tr> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td></td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table> <p>瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO</th> <th>NMHC</th> <th>NOx</th> <th>CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚染物質質量 Mass of pollutants</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> <td>g/test</td> </tr> </tbody> </table> <p>備考 Remarks</p>		CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test		CO	NMHC	NOx	CO ₂	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test
	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂																																																																												
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																												
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																												
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)																																																																												
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test																																																																												
	CO	NMHC	NOx	CO ₂																																																																													
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test																																																																													
	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂																																																																												
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																												
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%																																																																												
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)																																																																												
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test																																																																												
	CO	NMHC	NOx	CO ₂																																																																													
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test																																																																													

新	旧
付表6 Attached Table 6 排出ガス測定記録（暖機状態WHTC） Exhaust Emission Test Data Record Form (Hot Start WHTC)	付表6 Attached Table 6 排出ガス測定記録（暖機状態WHTC） Exhaust Emission Test Data Record Form (Hot Start WHTC)
試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by	試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者 Test Date Y. M. D. Test Site Tested by
エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No.	エンジン型式 エンジン番号 Engine type Engine No.
試験用装置 Test Equipment	試験用装置 Test Equipment
エンジンダイナモメータ 型式 Engine dynamometer Type	エンジンダイナモメータ 型式 Engine dynamometer Type
<input type="checkbox"/> 排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment	<input type="checkbox"/> 排出ガス及び粒子状物質測定機器 Exhaust Emission and Particulate Matter Measuring Equipment
排出ガス分析計 THC-FIDメタン応答係数 Exhaust gas analyzer THC-FID Methane response factor	排出ガス分析計 THC-FIDメタン応答係数 Exhaust gas analyzer THC-FID Methane response factor
NMC-FIDメタン効率 エタン効率 NMC-FID Methane efficiency Ethane efficiency	NMC-FIDメタン効率 エタン効率 NMC-FID Methane efficiency Ethane efficiency
希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value)	希釈装置 全流希釈 型式 (採取量設定値) Dilution system Full flow dilution Type (Sampling amount set value)
m ³ /min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value)	m ³ /min) 分流希釈 型式 (1/サンプル率設定値) Partial flow dilution Type (1/Sample ratio set value)
<input checked="" type="checkbox"/> ソーク記録 Engine soak record	<input checked="" type="checkbox"/> ソーク記録 Engine soak record
ソーク時間 月 日 時 分 ~ 月 日 時 分 Soak time M D H M - M D H M	ソーク時間 月 日 時 分 ~ 月 日 時 分 Soak time M D H M - M D H M
冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)	冷却水温度 潤滑油温度 Engine coolant temperature K(°C) Engine lubrication oil temperature K(°C)
<input checked="" type="checkbox"/> 試験結果 Test Results	<input checked="" type="checkbox"/> 試験結果 Test Results
<input type="checkbox"/> 排出ガス測定 Exhaust emission measurement	<input type="checkbox"/> 排出ガス測定 Exhaust emission measurement
運転時刻 開始 最小希釈率 Operation time Start Minimum dilution ratio	運転時刻 開始 最小希釈率 Operation time Start Minimum dilution ratio
吸入空気温度 開始前 終了後 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Intake air temperature Before start K(°C) ~After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow)	吸入空気温度 開始前 終了後 希釈排出ガス総質量(全流希釈) Intake air temperature Before start K(°C) ~After finish K(°C) Diluted exhaust gas amount(Full flow)
dilution) kg(kmol)	dilution) kg(kmol)
吸入空気湿度又は露点 又は NOx補正係数(k _h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NOx humidity correction factor	吸入空気湿度又は露点 又は NOx補正係数(k _h) Intake air humidity or dew point % or K(°C) NOx humidity correction factor
吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh	吸入空気の大気圧 実サイクル仕事量 Intake air atmospheric pressure kPa Actual cycle work kWh
希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration	希釈排出ガスの平均濃度による場合 For diluted exhaust gas average concentration

新						旧					
	CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂		CO	THC	NMHC THC-FID/NMC-FID	NOx	CO ₂
希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈排出ガス中の濃度 Concentration in diluted exhaust gas	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%	希釈空気中の濃度 Concentration in dilution air	ppm	ppmC	ppmC	ppm	%
バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)	バックグラウンド補正濃度 Background corrected concentration	ppm (g/test)	ppmC (g/test)	ppmC (g/test)	ppm (g/test)	% (g/test)
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test	汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test		g/test	g/test	g/test
瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions						瞬時排出物質量の積算による場合 For integrated mass of instantaneous emissions					
	CO	NMHC	NOx	CO ₂			CO	NMHC	NOx	CO ₂	
汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test		汚染物質質量 Mass of pollutants	g/test	g/test	g/test	g/test	
備考 Remarks						備考 Remarks					
付表 7 Attached Table 7						付表 7 Attached Table 7					
PM 測定記録 (冷機状態 WHTC) PM Emission Record (Cold Start WHTC)						PM 測定記録 (冷機状態 WHTC) PM Emission Record (Cold Start WHTC)					
◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter						◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter					
試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M)						試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M)					
ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)						ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)					
ソーク室内湿度 最大値 最小値 ソーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)						ソーク室内湿度 最大値 最小値 ソーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)					

新	旧
<p>試験前秤量時 Before test</p> <p>秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>試験後秤量時 <u>After test</u></p> <p>秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>◎捕集フィルタの秤量 Weighing of Sampling Filter</p> <p>PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg</u></p> <p><u>After test μg</u></p> <p>(浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg</u></p> <p>バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg</u></p> <p><u>After test μg</u></p> <p>(浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg</u></p> <p>◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)</p> <p>試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②－① <u>Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg Post-test(Buoyancy-corrected)② μg Masses change②－① μ</u></p> <p>試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④－③ <u>Pre-test(Buoyancy-corrected)③ μg Post-test(Buoyancy-corrected)④ μg Masses change④－③ μg</u></p>	<p>試験前秤量時 Before test</p> <p>秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>試験後秤量時 <u>Before test</u></p> <p>秤量室内温度 秤量室内大気圧 <u>Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa</u></p> <p>◎捕集フィルタの秤量 Weighing of Sampling Filter</p> <p>PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg</u></p> <p><u>After test μg</u></p> <p>(浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg</u></p> <p>バックグラウンド PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 <u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg</u></p> <p><u>After test μg</u></p> <p>(浮力補正後) 試験前 試験後 <u>(Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg</u></p> <p>◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)</p> <p>試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②－① <u>Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg Post-test(Buoyancy-corrected)② μg Masses change②－① μ</u></p> <p>試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④－③ <u>Pre-test(Buoyancy-corrected)③ μg Post-test(Buoyancy-corrected)④ μg Masses change④－③ μg</u></p>

新	旧
備考 Remarks	備考 Remarks
◎付表 8 (略)	◎付表 8 (略)
付表 9 Attached Table 9	付表 9 Attached Table 9
PM 測定記録 (暖機状態 WHTC) PM Emission Record (Hot Start WHTC)	PM 測定記録 (暖機状態 WHTC) PM Emission Record (Hot Start WHTC)
◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M) ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) ソーク室内湿度 最大値 最小値 ソーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) 試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa 試験後秤量時 After test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa	◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter 試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M) ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) ソーク室内湿度 最大値 最小値 ソーク室内露点 最大値 最小値 Humidity at soak room Max. % ~ Min. % Dew point temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C) 試験前秤量時 Before test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa 試験後秤量時 Before test 秤量室内温度 秤量室内大気圧 Temperature at weighing chamber K(°C) Atmospheric pressure at weighing chamber kPa
◎捕集フィルタの秤量	◎捕集フィルタの秤量

新	旧
Weighing of Sampling Filter PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg <u>After test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg バックグラウンドPM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg <u>After test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg	Weighing of Sampling Filter PM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg <u>After test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg バックグラウンドPM 捕集フィルタ(浮力補正前) 試験前 試験後 Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy) Before test μg <u>After test μg</u> (浮力補正後) 試験前 試験後 (Corrected for buoyancy) Before test μg After test μg
◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy) 試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②－① Pre-test (Buoyancy-corrected) ① μg Post-test (Buoyancy-corrected) ② μg Masses <u>change②－① μ</u> 試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④－③ Pre-test (Buoyancy-corrected) ③ μg Post-test (Buoyancy-corrected) ④ μg Masses <u>change④－③ μg</u>	◎標準フィルタの質量変化 Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy) 試験前(浮力補正後)① 試験後(浮力補正後)② 質量変化 ②－① Pre-test (Buoyancy-corrected) ① μg Post-test (Buoyancy-corrected) ② μg Masses <u>change②－① μ</u> 試験前(浮力補正後)③ 試験後(浮力補正後)④ 質量変化 ④－③ Pre-test (Buoyancy-corrected) ③ μg Post-test (Buoyancy-corrected) ④ μg Masses <u>change④－③ μg</u>
備考 Remarks 	備考 Remarks
◎付表 10～13 (略)	◎付表 10～13 (略)
付表 14 Attached Table 14 ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHSC) Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHSC)	付表 14 Attached Table 14 ディーゼル重量車排出ガスの試験記録及び成績 (WHSC) Exhaust Emission From Diesel Heavy-Duty Motor Vehicle Test Data Record Form (WHSC)

新						旧					
試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者	試験期日	年	月	日	試験場所	試験担当者
Test Date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by	Test Date	Y.	M.	D.	Test Site	Tested by
◎試験エンジン						◎試験エンジン					
Test Engine						Test Engine					
エンジン型式			エンジン番号			エンジン型式			エンジン番号		
Engine type			Engine No.			Engine type			Engine No.		
最高出力/回転速度			総排気量			最高出力/回転速度			総排気量		
Max power/Engine speed			kW/ min ⁻¹			Max power/Engine speed			kW/ min ⁻¹		
気筒数/サイクル			Total displacement			気筒数/サイクル			Total displacement		
No. of cylinders/cycle			L			No. of cylinders/cycle			L		
ブローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放ブローバイ・ガス合流測定						ブローバイ・ガス還元装置付 / 大気開放ブローバイ・ガス合流測定					
With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement						With blow-by gas re-circulation system / Atmosphere release blow-by gas routing measurement					
◎燃料及び潤滑油						◎燃料及び潤滑油					
Fuel and Lubrication oil						Fuel and Lubrication oil					
燃料 密度(温度)			体積膨張率			燃料 密度(温度)			体積膨張率		
Fuel Density(Temperature)			g/cm ³ (K(°C))			Fuel Density(Temperature)			g/cm ³ (K(°C))		
K ⁻¹ (°C ⁻¹)			Volume expansion rate			K ⁻¹ (°C ⁻¹)			Volume expansion rate		
潤滑油						潤滑油					
Lubrication oil						Lubrication oil					
◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法						◎排出ガス及び粒子状物質の測定方法					
Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters						Measuring Method for Exhaust Emissions and Particulate Matters					
排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV/PDP/SSV) <input type="checkbox"/> 直接測定法						排出ガス <input type="checkbox"/> 希釈測定法 (CFV/PDP/SSV) <input type="checkbox"/> 直接測定法					
Exhaust emissions Diluted exhaust measurement (CFV/PDP/SSV)						Exhaust emissions Diluted exhaust measurement (CFV/PDP/SSV)					
Raw exhaust measurement						Raw exhaust measurement					
粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (単段/二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集/部分捕集)						粒子状物質 <input type="checkbox"/> 全流希釈法 (単段/二段) <input type="checkbox"/> 分流希釈法 (全量捕集/部分捕集)					
Particulate matters Full flow dilution (Single dilution/Double dilution)						Particulate matters Full flow dilution (Single dilution/Double dilution)					
Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)						Partial flow dilution (Total sampling / Fractional sampling)					
◎試験用装置						◎試験用装置					
Test Equipment						Test Equipment					
エンジンダイナモメータ			型式			エンジンダイナモメータ			型式		
Engine dynamometer			Type			Engine dynamometer			Type		
排出ガス分析計			型式			排出ガス分析計			型式		
Exhaust gas analyzer			Type			Exhaust gas analyzer			Type		

新				旧			
希釈装置	全流希釈	型式	(採取量設定値)	希釈装置	全流希釈	型式	(採取量設定値)
<u>Dilution system</u>	<u>Full flow dilution</u>	<u>Type</u>	<u>(Sampling amount set value</u>	<u>Dilution system</u>	<u>Full flow dilution</u>	<u>Type</u>	<u>(Sampling amount set value</u>
<u>m³/min)</u>				<u>m³/min)</u>			
	分流希釈	型式	(1/サンプル率設定値)		分流希釈	型式	(1/サンプル率設定値)
	<u>Partial flow dilution</u>	<u>Type</u>	<u>(1/Sample ratio set</u>		<u>Partial flow dilution</u>	<u>Type</u>	<u>(1/Sample ratio set</u>
<u>value)</u>				<u>value)</u>			
精密天秤		型式		精密天秤		型式	
<u>Analytical balance</u>		<u>Type</u>		<u>Analytical balance</u>		<u>Type</u>	
固体粒子数計測器		型式		固体粒子数計測器		型式	
<u>Solid Particle Counter</u>		<u>Type</u>		<u>Solid Particle Counter</u>		<u>Type</u>	
◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録				◎吸入空気圧力、排気圧力等の記録			
Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.				Record of Intake air restriction, Exhaust Pressure, etc.			
吸入負圧		排気圧力		吸入負圧		排気圧力	
<u>Intake air restriction</u>		<u>kPa</u>	<u>Exhaust pressure</u>	<u>kPa</u>	<u>Exhaust pressure</u>		<u>kPa</u>
給気冷却器出口の空気温度				給気冷却器出口の空気温度			
<u>Air temperature at intercooler outlet</u>		<u>K(°C)</u>		<u>Air temperature at intercooler outlet</u>		<u>K(°C)</u>	
備考				備考			
<u>Remarks</u>				<u>Remarks</u>			
付表 15				付表 15			
Attached Table 15				Attached Table 15			
試験サイクルの検証記録 (WHSC)				試験サイクルの検証記録 (WHSC)			
Verification Record of Test Cycle (WHSC)				Verification Record of Test Cycle (WHSC)			
試験期日	年	月	日	試験期日	年	月	日
<u>Test Date</u>	<u>Y.</u>	<u>M.</u>	<u>D</u>	<u>Test Date</u>	<u>Y.</u>	<u>M.</u>	<u>D</u>
エンジン型式	エンジン番号			エンジン型式	エンジン番号		
<u>Engine type</u>	<u>Engine No.</u>			<u>Engine type</u>	<u>Engine No.</u>		
◎マッピング曲線の測定結果				◎マッピング曲線の測定結果			
Results of Mapping Curve				Results of Mapping Curve			
最大トルク		最高出力		最大トルク		最高出力	
<u>Maximum torque</u>		<u>Nm</u>	<u>Maximum power</u>	<u>Maximum torque</u>		<u>Nm</u>	<u>Maximum power</u>
<u>kW</u>				<u>kW</u>			

新							旧						
◎検証統計 Validation statistics							◎検証統計 Validation statistics						
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results		許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results	許容範囲 Tolerance s	結 果 Results
x に対する y の推定値の 標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験 回転速度 の 1%以下 ≤1% of rated speed	%	最大エン ジントル クの 2%以下 ≤2% of max. engine torque	%	最大エン ジン出力 の 2%以下 ≤2% of max. engine power	%	x に対する y の推定値の 標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験 回転速度 の 1%以下 ≤1% of rated speed	%	最大エン ジントル クの 2%以下 ≤2% of max. engine torque	%	最大エン ジン出力 の 2%以下 ≤2% of max. engine power	%
回帰直線の 傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.99 ~ 1.01		0.98 ~ 1.02		0.98 ~ 1.02		回帰直線の 傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.99 ~ 1.01		0.98 ~ 1.02		0.98 ~ 1.02	
決定係数 (r ²) Coefficient of determinati on	0.990 以 上 min. 0.990		0.950 以 上 min. 0.950		0.950 以 上 min. 0.950		決定係数 (r ²) Coefficient of determinati on	0.990 以 上 min. 0.990		0.950 以 上 min. 0.950		0.950 以 上 min. 0.950	

新							旧						
回帰直線の y 切片 (a_0) y intercept of the regression line	最高試験 回転速度 の ±1%以内 ± 1% of rated speed		±20Nm 又は 最大トル クの 2% の いずれか 大きい方 以内 ±20Nm or 2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は 最高出力 の 2%の いずれか 大きい方 以内 ±4kW or 2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %	回帰直線の y 切片 (a_0) y intercept of the regression line	最大試験 回転速度 の ±1%以内 ± 1% of rated speed		±20Nm 又は 最大トル クの 2% の いずれか 大きい方 以内 ±20Nm or 2% of max. torque whicheve r is greater	Nm 又は% Nm or %	±4kW 又 は 最高出力 の 2%の いずれか 大きい方 以内 ±4kW or 2% of max. power whicheve r is greater	kW 又は% kW or %
備考 Remarks							備考 Remarks						
◎付表 16 (略)							◎付表 16 (略)						
付表 17 Attached Table 17							付表 17 Attached Table 17						
PM 測定記録 (WHSC) PM Emission Record (WHSC)							PM 測定記録 (WHSC) PM Emission Record (WHSC)						
◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter							◎捕集フィルタソークの記録 Soak Record of Sampling Filter						
試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M)							試験前ソーク時間 時間 (月 日 時 分 ~ 月 日 時 分) Soak time before test hours (M D H M - M D H M)						
ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)							ソーク室内温度 最大値 最小値 Temperature at soak room Max. K(°C) ~ Min. K(°C)						

新						旧					
ソーク室内湿度	最大値	最小値	ソーク室内露点	最大値	最小値	ソーク室内湿度	最大値	最小値	ソーク室内露点	最大値	最小値
Humidity at soak room	Max.	% ~ Min.	%	Dew point temperature at soak room	Max.	Humidity at soak room	Max.	% ~ Min.	%	Dew point temperature at soak room	Max.
<u>K(℃) ~ Min. K(℃)</u>						<u>K(℃) ~ Min. K(℃)</u>					
試験前秤量時						試験前秤量時					
Before test						Before test					
秤量室内温度			秤量室内大気圧			秤量室内温度			秤量室内大気圧		
<u>Temperature at weighing chamber K(℃)</u>			<u>Atmospheric pressure at weighing</u>			<u>Temperature at weighing chamber K(℃)</u>			<u>Atmospheric pressure at weighing</u>		
chamber kPa						chamber kPa					
試験後秤量時						試験後秤量時					
<u>After test</u>						<u>Before test</u>					
秤量室内温度			秤量室内大気圧			秤量室内温度			秤量室内大気圧		
<u>Temperature at weighing chamber K(℃)</u>			<u>Atmospheric pressure at weighing</u>			<u>Temperature at weighing chamber K(℃)</u>			<u>Atmospheric pressure at weighing</u>		
chamber kPa						chamber kPa					
◎捕集フィルタの秤量						◎捕集フィルタの秤量					
Weighing of Sampling Filter						Weighing of Sampling Filter					
PM 捕集フィルタ(浮力補正前)		試験前	試験後			PM 捕集フィルタ(浮力補正前)		試験前	試験後		
<u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>		Before test		μg		<u>PM Sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>		Before test		μg	
After test		μg				After test		μg			
(浮力補正後)		試験前	試験後			(浮力補正後)		試験前	試験後		
<u>(Corrected for buoyancy)</u>		Before test	μg	After test	μg	<u>(Corrected for buoyancy)</u>		Before test	μg	After test	μg
バックグラウンドPM 捕集フィルタ(浮力補正前)		試験前	試験後			バックグラウンドPM 捕集フィルタ(浮力補正前)		試験前	試験後		
<u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>		Before test		μg		<u>Background PM sampling Filter(Uncorrected for buoyancy)</u>		Before test		μg	
After test		μg				After test		μg			
(浮力補正後)		試験前	試験後			(浮力補正後)		試験前	試験後		
<u>(Corrected for buoyancy)</u>		Before test	μg	After test	μg	<u>(Corrected for buoyancy)</u>		Before test	μg	After test	μg
◎標準フィルタの質量変化						◎標準フィルタの質量変化					
Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)						Change in Mass of Reference Filter(Corrected for buoyancy)					
試験前(浮力補正後)①		試験後(浮力補正後)②		質量変化 ②－①		試験前(浮力補正後)①		試験後(浮力補正後)②		質量変化 ②－①	
<u>Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg</u>		<u>Post-test(Buoyancy-corrected)② μg</u>		<u>Masses</u>		<u>Pre-test(Buoyancy-corrected)① μg</u>		<u>Post-test(Buoyancy-corrected)② μg</u>		<u>Masses</u>	
change②－① μ						change②－① μ					
試験前(浮力補正後)③		試験後(浮力補正後)④		質量変化 ④－③		試験前(浮力補正後)③		試験後(浮力補正後)④		質量変化 ④－③	

新	旧												
<div> <div> <div>Pre-test (Buoyancy-corrected) ③</div> <div>μ g</div> </div> <div> <div>Post-test (Buoyancy-corrected) ④</div> <div>μ g</div> </div> <div>Masses</div> </div> <div>change④－③</div> <div>μ g</div>	<div> <div> <div>Pre-test (Buoyancy-corrected) ③</div> <div>μ g</div> </div> <div> <div>Post-test (Buoyancy-corrected) ④</div> <div>μ g</div> </div> <div>Masses</div> </div> <div>change④－③</div> <div>μ g</div>												
備考	備考												
Remarks	Remarks												
<div>◎付表 18～付表 26－1（略）</div> <div>付表 26-2</div> <div>Attached Table 26-2</div> <div>試験サイクルの検証記録（冷機状態 HEC, HPC）</div> <div>Verification Record of Test Cycle（Cold Start HEC, HPC）</div> <div>試験期日 年 月 日</div> <div>Test date : Y. M. D</div> <div>エンジン型式</div> <div>エンジン番号</div> <div>Engine type</div> <div>Engine No.</div>	<div>◎付表 18～付表 26－1（略）</div> <div>付表 26-2</div> <div>Attached Table 26-2</div> <div>試験サイクルの検証記録（冷機状態 HEC, HPC）</div> <div>Verification Record of Test Cycle（Cold Start HEC, HPC）</div> <div>試験期日 年 月 日</div> <div>Test date : Y. M. D</div> <div>エンジン型式</div> <div>エンジン番号</div> <div>Engine type</div> <div>Engine No.</div>												
<div>◎サイクル仕事量</div> <div>Calculation of the cycle work</div> <table border="1"> <tr> <td>HEC エンジンサイクル仕事量 (W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test</td> <td>HILS エンジン仕事量 (W_{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run</td> </tr> <tr> <td>kWh</td> <td>kWh</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W_{sys}) Hybrid system cycle work</td> <td>HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W_{sys_HILS}, W_{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC</td> </tr> </table>	HEC エンジンサイクル仕事量 (W _{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量 (W _{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run	kWh	kWh	ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys_HILS} , W _{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC	<div>◎サイクル仕事量</div> <div>Calculation of the cycle work</div> <table border="1"> <tr> <td>HEC エンジンサイクル仕事量 (W_{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test</td> <td>HILS エンジン仕事量 (W_{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run</td> </tr> <tr> <td>kWh</td> <td>kWh</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W_{sys}) Hybrid system cycle work</td> <td>HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W_{sys_HILS}, W_{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC</td> </tr> </table>	HEC エンジンサイクル仕事量 (W _{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量 (W _{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run	kWh	kWh	ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys_HILS} , W _{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC
HEC エンジンサイクル仕事量 (W _{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量 (W _{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run												
kWh	kWh												
ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys_HILS} , W _{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC												
HEC エンジンサイクル仕事量 (W _{act}) Actual Engine cycle work in the HEC test	HILS エンジン仕事量 (W _{ice_HILS}) Engine cycle work from the HILS run												
kWh	kWh												
ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys}) Hybrid system cycle work	HILS, HPC ハイブリッドシステムサイクル仕事量 (W _{sys_HILS} , W _{sys_test}) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC												

新							旧						
		test							test				
kWh		kWh					kWh		kWh				
◎検証統計 Validation statistics							◎検証統計 Validation statistics						
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results		許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results	許容範囲 Tolerances	結果 Results
x に対する y の推定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回転速度の 5.0%以下 ≤5.0 % of max. test speed	%	最大トルクの 10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の 10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%	x に対する y の推定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回転速度の 5.0%以下 ≤5.0 % of max. test speed	%	最大トルクの 10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の 10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03		回帰直線の傾き (a ₁) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数 (r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回転速度の ±10% 以内 ±10 % of idling	%	±20Nm 又は最大トルクの ±2% のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2 % of max. torque	Nm 又は %	±4kW 又は最高出力の ±2% のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is	kW 又は %	回帰直線の y 切片 (a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回転速度の ±10% 以内 ±10 % of idle	%	±20Nm 又は最大トルクの ±2% のいずれか大きい方以内 ±20Nm or ±2 % of max. torque	Nm 又は %	±4kW 又は最高出力の ±2% のいずれか大きい方以内 ±4kW or ±2% of max. power whichever is	kW 又は %

新						旧							
ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys) Hybrid system cycle work		HILS, HPC ハイブリッドシステ ムサイクル仕事量 (Wsys_HILS, Wsys_test) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC test				ハイブリッドシステム サイクル仕事量 (Wsys) Hybrid system cycle work		HILS, HPC ハイブリッドシステ ムサイクル仕事量 (Wsys_HILS, Wsys_test) Hybrid system cycle work at the wheel hub from the HILS run, HPC test					
kWh		kWh				kWh		kWh					
◎検証統計 Validation statistics						◎検証統計 Validation statistics							
	回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power			回転速度 Speed		トルク Torque		出力 Power	
	許容範囲 Tolerances	結 果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結 果 Res ult s	許容範囲 Tolerances	結 果 Re su lt s		許容範囲 Tolerances	結 果 Re su lt s	許容範囲 Tolerances	結 果 Res ult s		
x に対する y の推 定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最高試験回 転速度の 5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大トルクの 10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の 10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%	x に対する y の推 定値の標準誤差 (SEE) Standard error of estimate of y on x	最大試験回 転速度の 5.0%以下 ≤5.0% of max. test speed	%	最大トルクの 10.0%以下 ≤10.0 % of max. torque	%	最大出力の 10.0%以下 ≤10.0 % of max. power	%
回帰直線の傾き (a _i) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03		回帰直線の傾き (a _i) Slope of the regression line	0.95～1.03		0.83～1.03		0.89～1.03	
決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910		決定係数(r ²) Coefficient of determination	0.970 以上 min. 0.970		0.850 以上 min. 0.850		0.910 以上 min. 0.910	
回帰直線の y 切 片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドリン グ回転速度 の±10%以 内 ±10% of	%	±20Nm 又は最 大トルクの± 2%のいずれか 大きい方以内 ±20Nm or ± 2% of max.	Nm 又 は %	±4kW 又は最高 出力の±2%の いずれか大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power	kW 又 は %	回帰直線の y 切 片(a ₀) y intercept of the regression line	<HEC> アイドル回 転速度の± 10%以内 ±10% of	%	±20Nm 又は最 大トルクの± 2%のいずれか 大きい方以内 ±20Nm or ± 2% of max.	Nm 又 は %	±4kW 又は最高 出力の±2%の いずれか大きい 方以内 ±4kW or ±2% of max. power	kW 又 は %

新							旧						
	idle ＜HPC＞ 最高試験回 転速度の± 2.0％以内 ±2.0％ of max. test speed		torque whichever is greater	Nm or ％	whichever is greater	kW or ％		idle ＜HPC＞ 最大試験回 転速度の± 2.0％以内 ±2.0％ of max. test speed		torque whichever is greater	Nm or ％	whichever is greater	kW or ％
備考 Remarks							備考 Remarks						
◎付表 26-4～付表 29（略）							◎付表 26-4～付表 29（略）						
TRIAS 43(7)-R138-03 車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号） 1. ～ 3.（略） 別表（略） 付表 1 車両接近通報装置試験 Uniform provisions concerning the approval of Quiet Road Transport Vehicles with regard to their reduced audibility <QRTV> Test Data Record Form							TRIAS 43(7)-R138-03 車両接近通報装置試験（協定規則第 138 号） 1. ～ 3.（略） 別表（略） 付表 1 車両接近通報装置試験 Uniform provisions concerning the approval of Quiet Road Transport Vehicles with regard to their reduced audibility <QRTV> Test Data Record Form						
試験期日 Test date			試験場所 Test site				試験期日 Test date			試験場所 Test site			
試験担当者 Tested by							試験担当者 Tested by						
改訂番号 / 補足改訂番号 Series No. / Supplement No.							(追加)						
1. ～ 3.（略）							1. ～ 3.（略）						
4. 試験成績 6.（略）							4. 試験成績 6.（略）						
4. 附則 3（略）							4. 附則 3（略）						

新

別表 1-1 車両の音圧レベルに関する試験
Appendix 1-1 Vehicle sound level test
定速試験（略）

後退試験 Reversing test	走行条件: Running condition:	実走行 Real running	疑似信号 Simulated	シャシダイナモ Chassis dynamometer
---------------------------	--------------------------------	------------------------	-------------------	-----------------------------------

暗騒音（略）

試験結果
Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]		L _{test,j} [dB(A)]	
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right	Fr_Left	Fr_Rig ht
0	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]		L _{test,j} [dB(A)]	
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right	Fr_Left	Fr_Rig ht
6	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

旧

別表 1-1 車両の音圧レベルに関する試験
Appendix 1-1 Vehicle sound level test
定速試験（略）

後退試験 Reversing test	走行条件: Running condition:	実走行 Real running	疑似信号 Simulated	シャシダイナモ Chassis dynamometer
---------------------------	--------------------------------	------------------------	-------------------	-----------------------------------

暗騒音（略）

試験結果
Test Result

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]			
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right		
0	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

Target speed [km/h]	No.	Vehicle speed [km/h]			L _{test,j} [dB(A)]			
		V _{AA'}	V _{PP'}	V _{BB'}	Left	Right		
6	1							
	2							
Gear	3							
	4							
	Avg.							

新										旧																																																																																																																																					
<div>最終結果</div> <div>Final result</div>										<div>最終結果</div> <div>Final result</div>																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">V_{test} [km/h]</th> <th rowspan="2">Minimum SPL [dB(A)]</th> <th rowspan="2">Maximum SPL [dB(A)]</th> <th colspan="4">SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Left</th> <th colspan="2">Right</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Forward</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Reverse</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											V _{test} [km/h]	Minimum SPL [dB(A)]	Maximum SPL [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]				Left		Right		Forward	10							20							Reverse	0							6							<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">V_{test} [km/h]</th> <th rowspan="2">Overall Sound level [dB(A)]</th> <th colspan="2">SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]</th> <th rowspan="2"></th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Forward</td> <td>10</td> <td>L_{crs} 10</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>L_{crs} 20</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Reverse</td> <td>0</td> <td>L_{reverse}0</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>L_{reverse}6</td> <td></td> <td></td> <td>Pass Fail</td> </tr> </tbody> </table>											V _{test} [km/h]	Overall Sound level [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]					Forward	10	L _{crs} 10				20	L _{crs} 20				Reverse	0	L _{reverse} 0				6	L _{reverse} 6			Pass Fail																																																				
	V _{test} [km/h]	Minimum SPL [dB(A)]	Maximum SPL [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]																																																																																																																																											
				Left		Right																																																																																																																																									
Forward	10																																																																																																																																														
	20																																																																																																																																														
Reverse	0																																																																																																																																														
	6																																																																																																																																														
	V _{test} [km/h]	Overall Sound level [dB(A)]	SPL of 1/3 octave freq. [dB(A)]																																																																																																																																												
Forward	10	L _{crs} 10																																																																																																																																													
	20	L _{crs} 20																																																																																																																																													
Reverse	0	L _{reverse} 0																																																																																																																																													
	6	L _{reverse} 6			Pass Fail																																																																																																																																										
<div>別表 1-2</div> <div>Appendix 1-2</div> <div>5本のマイク使用時の中間処理</div>										<div>別表 1-2</div> <div>Appendix 1-2</div> <div>5本のマイク使用時の中間処理</div>																																																																																																																																					
<div>試験結果</div> <div>Test Result</div>										<div>試験結果</div> <div>Test Result</div>																																																																																																																																					
<div>Forward</div> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">10km/h Left side</th> <th colspan="2">1st test run</th> <th colspan="2">2nd test run</th> <th colspan="2">3rd test run</th> <th colspan="2">4th test run</th> </tr> <tr> <th>L_{MicLeft_1,OA,j}</th> <th>L_{MicLeft_1,B AND,j}</th> <th>L_{MicLeft_2,OA,j}</th> <th>L_{MicLeft_2,B AND,j}</th> <th>L_{MicLeft_3,OA,j}</th> <th>L_{MicLeft_3,B AND,j}</th> <th>L_{MicLeft_4,OA,j}</th> <th>L_{MicLeft_4,B AND,j}</th> </tr> <tr> <th>O.A</th> <th></th> <th>O.A</th> <th></th> <th>O.A</th> <th></th> <th>O.A</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Mic 1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mic 2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mic 3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mic 4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mic 5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>L_{MicLeft_OA,j}</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>										10km/h Left side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run		L _{MicLeft_1,OA,j}	L _{MicLeft_1,B AND,j}	L _{MicLeft_2,OA,j}	L _{MicLeft_2,B AND,j}	L _{MicLeft_3,OA,j}	L _{MicLeft_3,B AND,j}	L _{MicLeft_4,OA,j}	L _{MicLeft_4,B AND,j}	O.A		O.A		O.A		O.A		Mic 1									Mic 2									Mic 3									Mic 4									Mic 5									L _{MicLeft_OA,j}									<div>Forward</div> <div>10km/h</div> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>L_{MicLeft_1,OA, j}</th> <th>L_{MicLeft_1_BAND, j}</th> <th>L_{MicLeft_2_OA, j}</th> <th>L_{MicLeft_2_BAND, j}</th> <th>L_{MicLeft_3_OA, j}</th> <th>L_{MicLeft_3_BAND, j}</th> <th>L_{MicLeft_4_OA, j}</th> <th>L_{MicLeft_4_BAND, j}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>MicLeft5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>MicLeft4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>MicLeft3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>MicLeft</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>											L _{MicLeft_1,OA, j}	L _{MicLeft_1_BAND, j}	L _{MicLeft_2_OA, j}	L _{MicLeft_2_BAND, j}	L _{MicLeft_3_OA, j}	L _{MicLeft_3_BAND, j}	L _{MicLeft_4_OA, j}	L _{MicLeft_4_BAND, j}	MicLeft5									MicLeft4									MicLeft3									MicLeft								
10km/h Left side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run																																																																																																																																								
	L _{MicLeft_1,OA,j}	L _{MicLeft_1,B AND,j}	L _{MicLeft_2,OA,j}	L _{MicLeft_2,B AND,j}	L _{MicLeft_3,OA,j}	L _{MicLeft_3,B AND,j}	L _{MicLeft_4,OA,j}	L _{MicLeft_4,B AND,j}																																																																																																																																							
	O.A		O.A		O.A		O.A																																																																																																																																								
Mic 1																																																																																																																																															
Mic 2																																																																																																																																															
Mic 3																																																																																																																																															
Mic 4																																																																																																																																															
Mic 5																																																																																																																																															
L _{MicLeft_OA,j}																																																																																																																																															
	L _{MicLeft_1,OA, j}	L _{MicLeft_1_BAND, j}	L _{MicLeft_2_OA, j}	L _{MicLeft_2_BAND, j}	L _{MicLeft_3_OA, j}	L _{MicLeft_3_BAND, j}	L _{MicLeft_4_OA, j}	L _{MicLeft_4_BAND, j}																																																																																																																																							
MicLeft5																																																																																																																																															
MicLeft4																																																																																																																																															
MicLeft3																																																																																																																																															
MicLeft																																																																																																																																															

新												旧									
LMicLeft_OA,j ROUND			X	X		X	X		X	X		t2									
LMicLeft_BAND D,j		X			X			X			X	MicLef t1									
LMicLeft_BAND,j ROUND		X			X			X			X	LMicLe ft_OA, j									
10km/h Right side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run						LMicLe ft_BAND D, j								
	LMicLeft_ 1_OA,j		LMicLeft_1,B AND,j		LMicLeft_ 2_OA,j		LMicLeft_2,B AND,j		LMicLeft_ 3_OA,j		LMicLeft_3,B AND,j		LMicLeft_ 4_OA,j								
	O.A				O.A				O.A				O.A								
Mic 1																					
Mic 2																					
Mic 3																					
Mic 4																					
Mic 5																					
LMicLeft_OA,j			X	X		X	X			X	X										
LMicLeft_OA,j ROUND			X	X		X	X			X	X										
LMicLeft_BAND D,j		X			X			X			X										
LMicLeft_BAND,j ROUND		X			X			X			X										
20km/h Left side	1st test run		2nd test run		3rd test run		4th test run														
	LMicLeft_ 1_OA,j		LMicLeft_1,B AND,j		LMicLeft_ 2_OA,j		LMicLeft_2,B AND,j		LMicLeft_ 3_OA,j		LMicLeft_3,B AND,j		LMicLeft_ 4_OA,j								
	O.A				O.A				O.A				O.A								
Mic 1																					
Mic 2																					
Mic 3																					
Mic 4																					
Mic 5																					
LMicLeft_OA,j			X	X		X	X			X	X										
LMicLeft_OA,j ROUND			X	X		X	X			X	X										
LMicLeft_BAND D,j		X			X			X			X										

	LMicLe ft_ 1_OA, j	LMicLe ft_ 1_BAND , j	LMicLe ft_ 2_OA, j	LMicLe ft_ 2_BAND , j	LMicLe ft_ 3_OA, j	LMicLe ft_ 3_BAND , j	LMicLe ft_ 4_OA, j	LMicLe ft_ 4_BAND , j
MicLef t5								
MicLef t4								
MicLef t3								
MicLef t2								
MicLef t1								
LMicLe ft_OA, j								
LMicLe ft_BAND D, j								

新									旧								
Mic 1									j								
Mic 2									LMicLe								
Mic 3									ft_BAN								
Mic 4									D, j								
Mic 5									6km/h								
Mic_OA,j									LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe	LMicLe
Mic_OA,j_RO									ft_	ft_	ft_	ft_	ft_	ft_	ft_	ft_	ft_
UND									1_OA, j	1_BAND	2_OA, j	2_BAND	3_OA, j	3_BAND	4_OA, j	4_BAND	4_BAND
									, j	, j	, j	, j	, j	, j	, j	, j	, j
6km/h	Front Mic Left side				Front Mic Right side				MicLef								
	LMicRight	LMicRight	LMicRight	LMicRight	LMicLeft_	LMicLeft_	LMicLeft_	LMicLeft_	t5								
	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j	1_OA,j	2_OA,j	3_OA,j	4_OA,j	t4								
Mic 1									MicLef								
Mic 2									t3								
Mic 3									MicLef								
Mic 4									t2								
Mic 5									MicLef								
Mic_OA,j									t1								
Mic_OA,j_RO									LMicLe								
UND									ft_OA,								
									j								
6km/h	Rear Mic Left side				Rear Mic Right side				LMicLe								
	LMicRight	LMicRight	LMicRight	LMicRight	LMicLeft_	LMicLeft_	LMicLeft_	LMicLeft_	ft_BAN								
	_1_OA,j	_2_OA,j	_3_OA,j	_4_OA,j	1_OA,j	2_OA,j	3_OA,j	4_OA,j	D, j								
Mic 1																	
Mic 2																	
Mic 3																	
Mic 4																	
Mic 5																	
Mic_OA,j																	
Mic_OA,j_RO																	
UND																	
別表 2 (略)									別表 2 (略)								
別表 3 (略)									別表 3 (略)								

新			旧		
TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）			TRIAS 48-R157-02 自動車線維持システム試験（協定規則第 157 号）		
1. ～3.3. (略) 別表 (略) 付表 1 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result			1. ～3.3. (略) 別表 (略) 付表 1 1. ～5. (略) 6. 試験成績 Test result		
5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment	5.	システムの安全性とフェイルセーフ応答 System Safety and Fail-safe Response	判 定 Judgment
5.1. ～ 5.2.6.5 .	(略)		5.1. ～ 5.2.6.5 .	(略)	
5.2.6.5 .1.	車線変更手順: 通常の車線変更に関する追加要件 作動中のシステムは次の条件が全て満たされた場合にのみ 通常の車線変更を開始できるものとする。 (a) 車線変更の理由がある場合 (例えば、国の交通規則によ り、低速の車両を追い越そうとする時に現在の車線で操 作を続行できない場合) (b) 目標車線が通常の走行車線であるか、一時的に通常の走 行車線として解放された路肩である場合 (c) LCP が車両の停止前に完了することが予想される場合 (つまり、前方の交通が停止しているために、自車が 2 つ の通常走行車線にまたがって停止することを避ける)。 車両が (周囲の交通などにより) LCM 中に 2 つの通常走行 車線の間で停止した場合には、次の可能な機会に、LCP を 完了するか又は元の車線に戻る必要がある。 <u>(d) カテゴリーN3 または M3 の車両の場合、目標車線には許 可最高速度が設定されており、これは全車両カテゴリー に対して制限される。</u> Lane Change Procedure : Additional specific requirements for regular lane The activated system shall only initiate a regular lane change if the following conditions are fulfilled: (a) There is a reason for a lane change (e.g. Operation cannot be continued in the current lane, for the purpose of overtaking a slower moving vehicle,		5.2.6.5 .1.	車線変更手順: 通常の車線変更に関する追加要件 作動中のシステムは次の条件が全て満たされた場合にのみ 通常の車線変更を開始できるものとする。 (a) 車線変更の理由がある場合 (例えば、国の交通規則によ り、低速の車両を追い越そうとする時に現在の車線で操 作を続行できない場合) (b) 目標車線が通常の走行車線であるか、一時的に通常の走 行車線として解放された路肩である場合 (c) LCP が車両の停止前に完了することが予想される場合 (つまり、前方の交通が停止しているために、自車が 2 つ の通常走行車線にまたがって停止することを避ける)。 車両が (周囲の交通などにより) LCM 中に 2 つの通 常走行車線の間で停止した場合には、次の可能な機会 に、LCP を完了するか又は元の車線に戻る必要がある。 <u>(追加)</u> Lane Change Procedure : Additional specific requirements for regular lane The activated system shall only initiate a regular lane change if the following conditions are fulfilled: (a) There is a reason for a lane change (e.g. Operation cannot be continued in the current lane, for the purpose of overtaking a slower moving vehicle,	

新				旧			
	<p>where a lane change is required by national traffic rules).</p> <p>(b) The target lane is a regular lane of travel, or hard shoulder temporarily opened up as a regular lane of travel.</p> <p>(c) The LCP is anticipated to be completed before the ALKS vehicle comes to standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead). In case the ALKS vehicle becomes stationary between two regular lanes during the LCM (e.g. due to the surrounding traffic), it should at the next available opportunity either complete the LCP or return to its original lane.</p> <p>(d) <u>In the case of vehicles of Categories N3 or M3, the target lane has the permitted maximum speed, which is limited for all vehicle categories.</u></p>				<p>where a lane change is required by national traffic rules).</p> <p>(b) The target lane is a regular lane of travel, or hard shoulder temporarily opened up as a regular lane of travel.</p> <p>(c) The LCP is anticipated to be completed before the ALKS vehicle comes to standstill (i.e. in order to avoid coming to standstill while in the middle of two regular lanes due to stopped traffic ahead). In case the ALKS vehicle becomes stationary between two regular lanes during the LCM (e.g. due to the surrounding traffic), it should at the next available opportunity either complete the LCP or return to its original lane.</p> <p><u>(追加)</u></p>		
5.2.6.5 .2.～ 5.5.4.	(略)			5.2.6.5 .2.～ 5.5.4.	(略)		
5.5.5.	<p>リスク最小化制御が終了した後のシステムの再起動は、<u>パワートレイン</u>の再始動後においてのみ可能であるものとする。</p> <p>Reactivation of the system after the end of any minimum risk manoeuvre shall only be possible after <u>a new initiation of the powertrain.</u></p>	Pass Fail		5.5.5.	<p>リスク最小化制御が終了した後のシステムの再起動は、<u>原動機</u>の再始動後においてのみ可能であるものとする。</p> <p>Reactivation of the system after the end of any minimum risk manoeuvre shall only be possible after <u>each new engine start/run cycle.</u></p>	Pass Fail	
6.～ 6.2.1.	(略)			6.～ 6.2.1.	(略)		
6.2.2	<p><u>パワートレイン</u>始動時にシステムは非作動状態であること。</p> <p><u>自動的に行われる新たなエンジン始動（もしくは運転サイクル）、例えばアイドリングストップシステム作動によるものは、本規則において「パワートレイン始動」とはみなされない。</u></p>	Pass Fail		6.2.2.	<p><u>原動機</u>始動時にシステムは非作動状態であること。</p> <p><u>ただし、アイドリングストップシステムのような原動機の再始動が自動的に行われる場合にあっては、この限りではない。</u></p>	Pass Fail	

新											旧																																
		The default status of the system shall be the off mode at the initiation of <u>the powertrain. A new engine start (or run cycle) which is performed automatically</u> , e.g. by the operation of a stop/start system, <u>shall not be considered an “initiation of the powertrain” wherever that term is used in this Regulation.”</u>											The default status of the system shall be the off mode at the initiation of <u>each new engine start/run cycle. This requirement does not apply when a new engine start/run cycle is performed automatically, e.g. by the operation of a stop/start system.</u>																														
6.2.3. ～ 9.3.4		(略)									6.2.3. ～ 9.3.4		(略)																														
附則 3～6 (略)																						附則 3～附則 6 (略)																					
TRIAS 99-015-01 原動機車載出力試験 (ディーゼル機関)																						TRIAS 99-015-01 原動機車載出力試験 (ディーゼル機関)																					
1. ～9.4. (略)																						1. ～9.4. (略)																					
表 1 (略)																						表 1 (略)																					
別表 1～別表 2 (略)																						別表 1～別表 2 (略)																					
付表 1 原動機車載出力の試験記録及び成績 (ディーゼル機関)																						付表 1 原動機車載出力の試験記録及び成績 (ディーゼル機関)																					
試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者											試験期日 年 月 日 試験場所 試験担当者																																
試験機関 燃料 大気圧 kPa 動力計と機関との接続											試験機関 燃料 大気圧 kPa 動力計と機関との接続																																
原動機型式 密度(温度) g/cm³ K(°C) 動力計型式 減速比 原動機番号 体積膨張率 K ⁻¹ (°C ⁻¹) 伝達効率 サイクル セタン指数 腕の長さ m 総排気量 L 潤滑油粘度 動力計係数											原動機型式 密度(温度) g/cm³ K(°C) 動力計型式 減速比 原動機番号 体積膨張率 K ⁻¹ (°C ⁻¹) 伝達効率 サイクル セタン指数 腕の長さ m 総排気量 L 潤滑油粘度 動力計係数																																
試験成績											試験成績																																
目標 回転	機関 回転	動力 測定	測定	燃 料 消 費	吸 入 空 気	過 給	修 正	修 正	修 正	備 考	目標 回転	機関 回転	動力 測定	測定	燃 料 消 費	吸 入 空 気	加 給	修 正	修 正	修 正	備 考																						

