

# 「審査事務規程(交通研部分)等の一部改正について」に関する意見

令和8年2月3日

機関名	分 類	意 見	理 由	コメント
自工会国内認証業務分 科会	審査事務規程TRIAS 11- R079-04	6.試験成績 5.3.1.8. フルパワーステアリングシステムが～場合、～とみなされる。 判定:Pass Fail → Yes No	Pass Fail では判定困難な場合があるため。	ご意見のとおり修正します。
自工会国内認証業務分 科会	審査事務規程TRIAS 11- R079-04	(今回の改正箇所ではありませんが、以下提案いたします。) 別紙1(試験結果) ◎試験結果 6.1.4. 試験時状態 Acutual ↓ Actual	誤記のため。	ご意見のとおり修正します。
自工会国内認証業務分 科会	審査事務規程TRIAS 12- R152-04	(今回の改正箇所ではありませんが、以下提案いたします。) 試験成績 ◎手動無効化 (6.9.1.) 故障の再現に関する手段と箇所: Means and parts for failure simulation: ↓ 無効化する手段と箇所: Means and parts for deactivate:	故障再現ではなく無効化に関する内容のため。	ご意見のとおり修正します。
JAMA二輪車国内認証 分科会	自動車等の先行受託試験 実施要領 様式1	目的欄の「□ 車両法施行規則第62 条の3 の2 第2 項に基づく申請の ため」は修正が必要と思われます。	国交省の12月1日付のパブリックコメントで施行規則改正は見送りとなり、検査対象外軽自動車等の装置の型式認定は装置型式指定実施要領で手当てされるため	ご意見のとおり修正します。
JAMA二輪車国内認証 分科会	自動車等の先行受託試験 実施要領 別表 先行受託試験積算単 価	以下、赤字部分の修正が必要と思われます。 「…道路運送車両法施行規則第62 条の3の2第3項に基づく保安基 準適合性の審査試験については、道路運送車両法関係手数料規則 別表第二に準じるものとする。…」	国交省の12月1日付のパブリックコメントで施行規則改正は見送りとなり、検査対象外軽自動車等の装置の型式認定は装置型式指定実施要領で手当てされるため	ご意見のとおり修正します。
JAMA二輪車国内認証 分科会	審査手数料計算マニュアル 1. ②能力試験料金	以下項目の試験料金の修正が必要と思われます。 協定規則第156 号の規則7.1.1.3. 「28」 → 「28.1」 協定規則第156 号の規則7.1.1.4. 「28」 → 「28.1」	国交省の12月1日付のパブリックコメントの道路運送車両法関係手数料規則別表4の改正案では「二十八万千円」となっているため	ご意見のとおり修正します。
中部運輸局	自動車等の先行受託試験 取扱規程	新旧表の規程名が「自動車等の先行受託試験取扱規定」となっており ます。	「自動車等の先行受託試験取扱規程」への修正を提案いたします。	ご意見のとおり修正します。
中部運輸局	自動車等の先行受託試験 取扱規程 第1条	…自動車、共通構造部及び自動車、検査対象外軽自動車、小型特殊 自動車又は原動機付自転車に係わるの装置(以下「自動車等」とい う。)並びに業務管理システムに係わるの試験及び付帯する業務(以下 「先行受託試験」という。)について定め、その適正かつ円滑な運用を 図ることを目的とする。  ※「に係わる」を追加。	「に係わる」を追加することにより、列挙された内容のそれぞれに関連 することが明確化されると思いますので、修正を提案いたします。	検討した結果、原案のままとさせていただきます。
中部運輸局	自動車等の先行受託試験 実施要領 様式2-1先行受託試験個別 契約書 第1条	…自動車、共通構造部及び自動車、検査対象外軽自動車、小型特殊 自動車又は原動機付自転車に係わるの装置(以下「自動車等」とい う。)並びに業務管理システムに係わるの試験及び付帯する業務(以下 「先行受託試験」という。)を実施するものとする。  ※「に係わる」を追加。	「に係わる」を追加することにより、列挙された内容のそれぞれに関連 することが明確化されると思いますので、修正を提案いたします。	検討した結果、原案のままとさせていただきます。
中部運輸局	自動車等の先行受託試験 実施要領 様式2-2先行受託試験個別 契約書 第1条	…自動車、共通構造部及び自動車、検査対象外軽自動車、小型特殊 自動車又は原動機付自転車に係わるの装置(以下「自動車等」とい う。)並びに業務管理システムに係わるの試験及び付帯する業務(以下 「先行受託試験」という。)を実施するものとする。  ※「に係わる」を追加。	「に係わる」を追加することにより、列挙された内容のそれぞれに関連 することが明確化されると思いますので、修正を提案いたします。	検討した結果、原案のままとさせていただきます。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績 5.1.1	5.1.1 ↓ 5.1.1.	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。

東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績 5.1.1	LDWSは6.1項から6.4項、および6.5項の要件を満たすものとする。 ↓ LDWSは6.1項から6.4項、および6.5項の要件を満たすものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績 5.1.2.	CDCFは6.1項から6.4項、および6.6項の要件を満たすものとする。 ↓ CDCFは6.1項から6.4項、および6.6項の要件を満たすものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01付表 6. 試験成績 6.1.1.2.	非電氣的故障状態(たとえばセンサ位置ずれ)が検知された場合には、6.1.1項に定められている警告信号が作動するものとする。 ↓ 非電氣的故障状態(たとえばセンサ位置ずれ)が検知された場合には、6.1.1項に定められている警告信号が作動するものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.1.2.	当該車両がELKSの動作を停止させるための手段を備えている場合には、6.2項に従って、本システムが無効化された時点で警告が発せられるものとする。この警告は、持続的な視覚警告信号とする。6.1.1項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。 ↓ 当該車両がELKSの動作を停止させるための手段を備えている場合には、6.2項に従って、本システムが無効化された時点で警告が発せられるものとする。この警告は、持続的な視覚警告信号とする。6.1.1項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.2.1.1.	<u>たとえばストップ&amp;スタート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、この用語が本規則で使用される場合は「パワートレインの始動」とみなしてはならない。</u> ↓ <u>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>	日本語訳の表現変更の提案です。 (TRIAS 12-R131-03 付表 5.試験成績 5.4.1.1.などと同様の表現としてはいかがでしょうか)	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.2.1.3.	手動の無効化の性能については、6項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 ↓ 手動の無効化の性能については、6項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.2.2.	たとえば、オフロード <u>使用</u> 、牽引されている、 <u>車両につながれているトレーラー</u> 、または電子安定性制御システム(ESC)が無効になっているなどの状況において、車両がELKS機能の一部または全部を自動で無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする。 ↓ たとえば、オフロード <u>で使用している</u> 、牽引されている、 <u>トレーラを牽引している</u> 、または電子安定性制御システム(ESC)が無効になっているなどの状況において、車両がELKS機能の一部または全部を自動で無効化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものとする。	日本語訳の表現変更の提案です。 (前半部の例示は動作・状況を列挙しているものと考えられるため)	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.2.3.	持続的な視覚警告信号は、運転者にELKS機能が無効になったことを通知するものとする。上記6.1.1項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。 ↓ 持続的な視覚警告信号は、運転者にELKS機能が無効になったことを通知するものとする。上記6.1.1項で規定される故障警告信号は、この目的に使用してもよい。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。

東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.2.(e)	センサの眩惑(例:まぶしい直射日光)がなく、 <b>すれ違いビーム(下向きビーム)が作動し、かつ必要な場合は</b> ヘッドランプが作動した状態でのあらゆる照度条件において、 ↓ センサの眩惑(例:まぶしい直射日光)がなく、 <b>必要な場合にはすれ違いビーム(下向きビーム)の</b> ヘッドランプが作動した状態でのあらゆる照度条件において、	日本語訳の表現変更の提案です。 (passing-beam headlamps / dipped-beam headlampsで1つの語句を構成しているものと思われます)	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.2.後文	上記以外の条件においては、要求される性能は完全に達成できない <b>可能性があることが認識されている。しかしながら</b> 、システムはそのような他の条件下で制御ストラテジーを不合理に切り替えてはならない。 ↓ 上記以外の条件においては、要求される性能を完全に達成できないことが <b>認められている。ただし</b> 、システムはそのような他の条件下で制御ストラテジーを不合理に切り替えてはならない。	日本語訳の表現変更の提案です。 (本記載の意図は、システムの不完全性に対する認知ではなく、法規の要求事項を満足しない状況があることを許容することにあると思われるため)	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.3.1.	6.5.2項で言及されている車線逸脱警告は、運転者が気付くことができるものとし、以下のいずれかにより提供されるものとする: ↓ 6.5.2項で言及されている車線逸脱警告は、運転者が気付くことができるものとし、以下のいずれかにより提供されるものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.3.1.1.	車線逸脱警告に視覚信号を使用する場合は、上記6.1.1項に規定されている故障警告信号を点滅方式で使用してもよい。 ↓ 車線逸脱警告に視覚信号を使用する場合は、上記6.1.1項に規定されている故障警告信号を点滅方式で使用してもよい。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.3.1.2.	CDCFIによる車線維持介入がある場合、6.5.3.1項に従った触覚警告とみなすものとする ↓ CDCFIによる車線維持介入がある場合、6.5.3.1項に従った触覚警告とみなすものとする。 <b>る。</b>	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.5.3.4.	視覚警告信号は、7項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 ↓ 視覚警告信号は、 <b>7</b> 項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.1.	CDCFIは、少なくとも70 km/hから130 km/h(車速が130 km/h未満であれば最高車速)の間で、かつあらゆる車両負荷条件において有効であるものとする。ただし、6.2項により無効化された場合を除く。しかしながら、車両が70 km/hを超える速度から70 km/h未満まで減速する場合、システムは少なくとも車速が65 km/h未満に減速するまで有効であるものとする。 ↓ CDCFIは、少なくとも70 km/hから130 km/h(車速が130 km/h未満であれば最高車速)の間で、かつあらゆる車両負荷条件において有効であるものとする。ただし、 <b>6.2</b> 項により無効化された場合を除く。しかしながら、車両が70 km/hを超える速度から70 km/h未満まで減速する場合、システムは少なくとも車速が65 km/h未満に減速するまで有効であるものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.2.	車線維持性能は、8項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 ↓ 車線維持性能は、 <b>8</b> 項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.3.1.	システムが提供する方向制御をオーバーライドするために必要な <b>ステアリングコントロール力</b> は、50 Nを超えないものとする。 ↓ システムが提供する方向制御をオーバーライドするために必要な <b>操舵制御力</b> は、50 Nを超えないものとする。	表現の提案です。	ご意見のとおり修正します。

東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.3.3.	ステアリングオーバーライド <del>コントロール</del> 力は、8項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 ↓ ステアリングオーバーライドの <del>操作</del> 力は、8項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。	操作力：表現の提案です。 項番号：誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.4.1.	各CDCF介入は、少なくとも1秒間または介入持続時間のいずれか長い方の時間にわたり表示される視覚警告信号により、運転者に対して直ちに知らされるものとする。視覚信号は6.1.1項に規定される故障警告信号を点滅させて表示してもよい。 ↓ 各CDCF介入は、少なくとも1秒間または介入持続時間のいずれか長い方の時間にわたり表示される視覚警告信号により、運転者に対して直ちに知らされるものとする。視覚信号は6.1.1項に規定される故障警告信号を点滅させて表示してもよい。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績6.6.4.2.	6.6.4.1.1項および6.6.4.1.2項の要件は、8項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。 ↓ 6.6.4.1.1項および6.6.4.1.2項の要件は、8項に規定される関連する車両テストに従ってテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績7.3.2.2.	遅くともDTLM値が-0.3 mとなった時点で、LDWSが上記6.5.3.1項に言及された車線逸脱警告表示を与えていれば、テスト要件は充足されている。 ↓ 遅くともDTLM値が-0.3 mとなった時点で、LDWSが上記6.5.3.1項に言及された車線逸脱警告表示を与えていれば、テスト要件は充足されている。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績7.3.3.1.	パワートレインを無効化する。パワートレインを始動し、前に作動した警告信号が再度作動していないか検証し、それによってELKS(LDWS)が6.2.1.1項で規定されるとおり復帰したことを示す。 ↓ パワートレインを無効化する。パワートレインを始動し、前に作動した警告信号が再度作動していないか検証し、それによってELKS(LDWS)が6.2.1.1項で規定されるとおり復帰したことを示す。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.2.2.3.	CDCFにユーザー調整可能なタイミング閾値が実装されている場合は、そのタイミング閾値の設定をシステム介入に関する最新の設定にして8.3.3項に規定するテストを実行するものとする。テスト手順の開始後に変更を加えないものとする。 ↓ CDCFにユーザー調整可能なタイミング閾値が実装されている場合は、そのタイミング閾値の設定をシステム介入に関する最新の設定にして8.3.3項に規定するテストを実行するものとする。テスト手順の開始後に変更を加えないものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.3.1.1.4/バラ目	6.6.4.1.1項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、CDCFの介入を10秒より長い時間維持するように運転するものとする。たとえばテスト設備の制限によりこのようなテストが現実的に実現できない場合は、型式認可当局の同意を得て、証拠文書を用いることによりこの要件を満たしてもよい。 ↓ 6.6.4.1.1項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、CDCFの介入を10秒より長い時間維持するように運転するものとする。たとえばテスト設備の制限によりこのようなテストが現実的に実現できない場合は、型式認可当局の同意を得て、証拠文書を用いることによりこの要件を満たしてもよい。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。

東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.3.1.1. 6パラ目	6.6.4.1.2項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、180秒の循環間隔内でシステムの介入を少なくとも3回発生させるよう運転するものとする。 ↓ 6.6.4.1.2項で言及されるような状況の場合は、被験車両が車線を外れ、180秒の循環間隔内でシステムの介入を少なくとも3回発生させるよう運転するものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.3.1.2.	また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4.1.1項および6.6.4.1.2項で定められている要件がCDCFの動作全体において満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。 ↓ また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4.1.1項および6.6.4.1.2項で定められている要件がCDCFの動作全体において満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.3.2.2.	また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4項で定められている要件がCDCFの動作全体にわたり満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。 ↓ また、当該メーカーは技術機関が満足するよう、6.6.4項で定められている要件がCDCFの動作全体にわたり満たされていることを証明するものとする。これは、テストレポートに添付される適切な証拠文書に基づいて実現できる。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付表 6. 試験成績8.3.3.1.	CDCFは6.6.2項に記載されているテストシナリオNo. 1およびNo. 2についてテストするものとする。 ↓ CDCFは6.6.2項に記載されているテストシナリオNo. 1およびNo. 2についてテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 附則3 4.1.	上記3項の規定による文書に説明された「本システム」の機能動作を次のようにテストするものとする。 ↓ 上記3項の規定による文書に説明された「本システム」の機能動作を次のようにテストするものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 附則3 4.1.1.	技術機関は、上記3.2項でメーカーが説明した機能の中からいくつかを選択してテストすることにより、非故障状態で「本システム」を検証するものとする。 ↓ 技術機関は、上記3.2項でメーカーが説明した機能の中からいくつかを選択してテストすることにより、非故障状態で「本システム」を検証するものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 附則3 4.1.1.1.	検証結果は、制御ストラテジーを含めて、3.2項においてメーカーが提出した説明に一致するものとする。 ↓ 検証結果は、制御ストラテジーを含めて、3.2項においてメーカーが提出した説明に一致するものとする。	誤記と思われます。	ご意見のとおり修正します。
東北運輸局	TRIAS 11-R178-01 付録	電子制御システムおよび/または複合型電子制御システム用の評価書式モデル ↓ 電子制御システムまたは複合型電子制御システムのモデル評価書	R79、R131、R152、R157、R171のTRIASに合わせたいかがでしょうか。	「電子制御システムおよび/または複合型電子制御システムのモデル評価書」に修正します。
東北運輸局	審査事務規程 別表 1(2-2 関係) 添付書面一覧	提出時の注意事項等 (6)54 衝突被害軽減制動制御装置試験 (6)58 の試験結果… → (6)58の試験結果…	衝突被害軽減制動制御装置試験(協定規則第131号)の番号に合わせるため。	ご意見のとおり修正します。