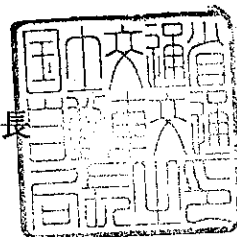




国自技第211号の3
国自審第1461号の3
平成17年12月21日

(社) 日本建設機械化協会会長 殿

国土交通省自動車交通局長



「装置型式指定実施要領について（依命通達）」の一部改正
について（依命通達）

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」の一部を改正する告示（平成17年国土交通省告示第1437号）の制定に伴い、今般、「装置型式指定実施要領について（依命通達）」（平成10年11月12日付け自審第1253号）の一部を別添新旧対照表のとおり改正したので、貴会関係会員に対して周知方お願いします。

装置型式指定実施要領について（依命通達）（平成10年11月12日自技第215号自審第1253号自環第222号）新旧対照表

平成17年12月21日自技第211号自審第1461号

別添	新	旧
別添		
装置型式指定実施要領	装置型式指定実施要領	装置型式指定実施要領
第1	第1	第1
1	1	1
<p>道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第75条の2第1項の規定による特定装置（以下「特定装置」という。）を製作することをする者又はその者から特定装置を購入する者である者が当該特定装置を販売することをする者（外国において本邦に輸出される特定装置を購入する契約を締結している者であつて当該特定装置を本邦に輸出することを業とする者を含む。以下「製作者等」という。）は、当該特定装置の型式の指定（以下「型式指定」という。）の申請をする場合には、国土交通省自動車交通局技術安全部審査課（東京都千代田区霞ヶ関2丁目1番3号。以下「審査課」という。）に、装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号。以下「装置指定規則」という。）第4条第1項に規定する申請書及び同条第2項第4号及び第7号並びに第3項に規定する書面を提出するとともに、独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）自動車審査部（東京都調布市深大寺東町7丁目42-27。以下「自動車審査部」という。）に申請書の写し及び装置指定規則第4条第2項（第4号及び第7号を除く。）及び第3項の書面を提出し、併せて当該特定装置を提示するものとする。ただし、次のいずれかの特定制置（以下「システム装置」という。）の指定の申請をする場合にあつては、システム装置を備えた自動車。以下「供試品」という。）を提示するものとする。</p>	<p>道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第75条の2第1項の規定による特定装置（以下「特定装置」という。）を製作することをする者又はその者から特定装置を購入する者である者が当該特定装置を販売することをする者（外国において本邦に輸出される特定装置を購入する契約を締結している者であつて当該特定装置を本邦に輸出することを業とする者を含む。以下「製作者等」という。）は、当該特定装置の型式の指定（以下「型式指定」という。）の申請をする場合には、国土交通省自動車交通局技術安全部審査課（東京都千代田区霞ヶ関2丁目1番3号。以下「審査課」という。）に、装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号。以下「装置指定規則」という。）第4条第1項に規定する申請書及び同条第2項第4号及び第7号並びに第3項に規定する書面を提出するとともに、独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）自動車審査部（東京都調布市深大寺東町7丁目42-27。以下「自動車審査部」という。）に申請書の写し及び装置指定規則第4条第2項（第4号及び第7号を除く。）及び第3項の書面を提出し、併せて当該特定装置を提示するものとする。ただし、次のいずれかの特定制置（以下「システム装置」という。）の指定の申請をする場合にあつては、システム装置を備えた自動車。以下「供試品」という。）を提示するものとする。</p>	<p>道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第75条の2第1項の規定による特定装置（以下「特定装置」という。）を製作することをする者又はその者から特定装置を購入する者である者が当該特定装置を販売することをする者（外国において本邦に輸出される特定装置を購入する契約を締結している者であつて当該特定装置を本邦に輸出することを業とする者を含む。以下「製作者等」という。）は、当該特定装置の型式の指定（以下「型式指定」という。）の申請をする場合には、国土交通省自動車交通局技術安全部審査課（東京都千代田区霞ヶ関2丁目1番3号。以下「審査課」という。）に、装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号。以下「装置指定規則」という。）第4条第1項に規定する申請書及び同条第2項第4号及び第7号並びに第3項に規定する書面を提出するとともに、独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）自動車審査部（東京都調布市深大寺東町7丁目42-27。以下「自動車審査部」という。）に申請書の写し及び装置指定規則第4条第2項（第4号及び第7号を除く。）及び第3項の書面を提出し、併せて当該特定装置を提示するものとする。ただし、次のいずれかの特定制置（以下「システム装置」という。）の指定の申請をする場合にあつては、システム装置を備えた自動車。以下「供試品」という。）を提示するものとする。</p>
(1)	(1)	(1)
(2)	(2)	(2)
(3)	(3)	(3)
(4)	(4)	(4)
(5)	(5)	(5)
(6)	(6)	(6)
(7)	(7)	(7)
(8)	(8)	(8)
(9)	(9)	(9)
(10)	(10)	(10)
(11)	(11)	(11)
(12)	(12)	(略)

(13) (略)

(14) (略)

(15) 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置

(16) (略)

(17) (略)

第2～7 (略)

第8 装置型式指定基準

法第75条の2第3項の指定の判定に係る基準は、次表左欄の装置指定規則第2条各号に掲げる装置の種類に応じて、同表右欄において定めるものとする。

特定装置の種類	装置型式指定基準
1. 二輪自動車用空気入りゴムタイヤ	別添1
2. 乗用車用空気入りゴムタイヤ	別添2
3. トラック、バス及びびトレーラ用空気入ゴムタイヤ	別添3
4. かじ取装置の衝突時の乗員保護装置	別添4
5. 二輪車等の施錠装置	別添5
6. 四輪自動車等の施錠装置	別添6
7. イモビライザ	別添7
8. 乗用車の制動装置	別添8
9. 側面衝突時の乗員保護装置	別添9
10. 外装	別添10
11. 外装の手荷物積載用部品	別添11
12. 外装のアンテナ	別添12

(12) (略)

(13) (略)

(14) (略)

(15) (略)

第2～7 (略)

第8 装置型式指定基準

法第75条の2第3項の指定の判定に係る基準は、次表左欄の装置指定規則第2条各号に掲げる装置の種類に応じて、同表右欄において定めるものとする。

特定装置の種類	装置型式指定基準
1. 二輪自動車用空気入りゴムタイヤ	別添1
2. 乗用車用空気入りゴムタイヤ	別添2
3. トラック、バス及びびトレーラ用空気入ゴムタイヤ	別添3
4. 二輪車等の施錠装置	別添4
5. 四輪自動車等の施錠装置	別添5
6. イモビライザ	別添6
7. 乗用車の制動装置	別添7
8. 側面衝突時の乗員保護装置	別添8
9. 外装	別添9
10. 外装の手荷物積載用部品	別添10
11. 外装のアンテナ	別添11

13. 突入防止装置	別添13
14. 突入防止装置及び突入防止装置取付装置	別添14
15. 座席	別添15
16. 座席及び頭部後傾抑止装置	別添16
17. 頭部後傾抑止装置	別添17
18. 年少者用補助乗車装置	別添18
19. 乗降口の扉の開放防止装置（自動車の側面に備える乗降口に限る。）	別添19
20. 騒音防止装置	別添20
21. 一酸化炭素発散防止装置	別添21
22. 前照灯	別添22
23. 前照灯洗浄器	別添23
24. 前照灯洗浄器及び前照灯洗浄器取付装置	別添24
25. 前部霧灯	別添25
26. 側方照射灯	別添26
27. 車幅灯	別添27
28. 尾灯	別添28
29. 制動灯	別添29
30. 補助制動装置	別添30
31. 前部上側端灯	別添31
32. 後部上側端灯	別添32

12. 突入防止装置	別添12
13. 突入防止装置及び突入防止装置取付装置	別添13
14. 座席	別添14
15. 座席及び頭部後傾抑止装置	別添15
16. 頭部後傾抑止装置	別添16
17. 年少者用補助乗車装置	別添17
18. 乗降口の扉の開放防止装置（自動車の側面に備える乗降口に限る。）	別添18
19. 騒音防止装置	別添19
20. 一酸化炭素発散防止装置	別添20
21. 前照灯	別添21
22. 前照灯洗浄器	別添22
23. 前照灯洗浄器及び前照灯洗浄器取付装置	別添23
24. 前部霧灯	別添24
25. 側方照射灯	別添25
26. 車幅灯	別添26
27. 尾灯	別添27
28. 制動灯	別添28
29. 補助制動装置	別添29
30. 前部上側端灯	別添30
31. 後部上側端灯	別添31

33. 側方灯	別添33
34. 後部霧灯	別添34
35. 駐車灯	別添35
36. 後退灯	別添36
37. 前部反射器	別添37
38. 側方反射器	別添38
39. 後部反射器	別添39
40. 大型後部反射器	別添40
41. 再帰反射材	別添41
42. 警告器の警報音発生装置	別添42
43. 警告器	別添43
44. 警告反射板	別添44
45. 停止表示器材	別添45
46. 盗難発生警報装置	別添46
47. 方向指示器	別添47
48. 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置	別添48
49. 二輪自動車等の後写鏡	別添49
50. 二輪自動車等の後写鏡及び後写鏡取付装置	別添50
51. 速度計	別添51
52. 運行記録計	別添52

32. 側方灯	別添32
33. 後部霧灯	別添33
34. 駐車灯	別添34
35. 後退灯	別添35
36. 前部反射器	別添36
37. 側方反射器	別添37
38. 後部反射器	別添38
39. 大型後部反射器	別添39
40. 警告器の警報音発生装置	別添40
41. 警告器	別添41
42. 警告反射板	別添42
43. 停止表示器材	別添43
44. 盗難発生警報装置	別添44
45. 方向指示器	別添45
46. 二輪自動車等の後写鏡	別添46
47. 二輪自動車等の後写鏡及び後写鏡取付装置	別添47
48. 速度計	別添48
49. 運行記録計	別添49

53. 速度表示装置

別添53

装置型式指定基準	細目告示の規定
1. 別添1 二輪自動車用空気入ゴムタイヤ	(略)
2. 別添2 乗用車用空気入ゴムタイヤ	別添3 乗用車用空気入タイヤの技術基準「乗用車用空気入タイヤの技術基準」中、3.1.5.4.の規定中「1.5%」を「1.0%」に、3.1.4.2.2.の規定中「ラジアルプライドタイヤ及びランフラットタイヤ」を「ラジアルプライドタイヤ」、3.1.5.3.2.の表中「ラジアルプライドタイヤ及びランフラットタイヤ」を「ラジアルプライドタイヤ」に、3.4.1.の規定中「3.4.1.12」を「3.4.1.11」に1.2.の表中「ラジアルプライドタイヤ及びランフラットタイヤ」に読み替え、2.2.7.、2.31.から2.34.、3.2.1.2.、3.2.1.、3.4.1.7.1.、3.4.1.12.、3.及び別紙4.2.2.5.の規定を適用しないものとする。
3. 別添3 トラック、バス及びビトレータ用空気入ゴムタイヤ	(略)
4. 別添4 かじ取装置の衝突時の乗員保護装置	別添6 衝撃吸収式かじ取装置の技術基準「衝撃吸収式かじ取装置の技術基準」中、1.中「適用する。」を、「適用する。ただし、製作者等から申請があった場合には、他の自動車に対し、本指定基準に基づいて指定することができる。」に、1.1.中、「1人」を「10人」に読み替え、3.1.中「ただし、専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車及びその形状が専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人のものの形状に類する自動車を除く」、の規定は適用しないものとし、3.1.2.中、「別添104「オフセット衝突時の乗員保護の技術基準」を「協定規則第94号改訂版」に、3.2.1.中、「別添104「オフセット衝突時

50. 速度表示装置

別添50

装置型式指定基準	細目告示の規定
1. 別添1 二輪自動車用空気入ゴムタイヤ	(略)
2. 別添2 乗用車用空気入ゴムタイヤ	別添3 乗用車用空気入タイヤの技術基準「乗用車用空気入タイヤの技術基準」中、3.1.5.4.の規定中「1.5%」を「1.0%」に読み替え、別紙4.2.2.5.の規定を適用しないものとする。
3. 別添3 トラック、バス及びビトレータ用空気入ゴムタイヤ	(略)

の乗員保護の技術基準」を「協定規則第94号改訂版」に読み替え、3.3.中「ただし、専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車及びその形状が専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人のものの形状に類する自動車を除く」の規定は適用しないものとし、別紙3 2.2.1.中、「かじ取ハンドルを取り付ける。」を「かじ取ハンドルを設計角度の主2度以内で取り付ける。」に読み替える。

5. 別添5 二輪車等の施錠装置	(略)
6. 別添6 四輪自動車等の施錠装置	(略)
7. 別添7 イモビライザ	(略)
8. 別添8 乗用車の制動装置	(略)
9. 別添9 側面衝突時の乗員保護装置	(略)
10. 別添10 外装	(略)
11. 別添11 外装の手荷物積載用部品	(略)
12. 別添12 外装の電波送受信用アンテナ	(略)
13. 別添13 突入防止装置	(略)
14. 別添14 突入防止装置及び突入防止装置取付装置	(略)
15. 別添15 座席	(略)

4. 別添4 二輪車等の施錠装置	(略)
5. 別添5 四輪自動車等の施錠装置	(略)
6. 別添6 イモビライザ	(略)
7. 別添7 乗用車の制動装置	(略)
8. 別添8 側面衝突時の乗員保護装置	(略)
9. 別添9 外装	(略)
10. 別添10 外装の手荷物積載用部品	(略)
11. 別添11 外装の電波送受信用アンテナ	(略)
12. 別添12 突入防止装置	(略)
13. 別添13 突入防止装置及び突入防止装置取付装置	(略)
14. 別添14 座席	(略)

16. 別添16 座席及び 頭部後傾抑止装置	(略)
17. 別添17 頭部後傾 抑止装置	(略)
18. 別添18 年少者用 補助乗車装置	(略)
19. 別添19 乗降口の 扉の解放防止装置 (自動車の側面に備え る。乗降口に限 る。)	(略)
20. 別添22 前照灯	(略)
21. 別添23 前照灯洗 浄器	(略)
22. 別添24 前照灯洗 浄器及び前照灯洗浄 器取付装置	(略)
23. 別添25 前部霧灯	(略)
24. 別添26 側方照射 灯	(略)
25. 別添27 車幅灯	(略)
26. 別添28 尾灯	(略)
27. 別添29 制動灯	(略)
28. 別添30 補助制動 灯	(略)
29. 別添31 前部上側	(略)

15. 別添15 座席及び 頭部後傾抑止装置	(略)
16. 別添16 頭部後傾 抑止装置	(略)
17. 別添17 年少者用 補助乗車装置	(略)
18. 別添18 乗降口の 扉の解放防止装置 (自動車の側面に備え る。乗降口に限 る。)	(略)
19. 別添21 前照灯	(略)
20. 別添22 前照灯洗 浄器	(略)
21. 別添23 前照灯洗 浄器及び前照灯洗浄 器取付装置	(略)
22. 別添24 前部霧灯	(略)
23. 別添25 側方照射 灯	(略)
24. 別添26 車幅灯	(略)
25. 別添27 尾灯	(略)
26. 別添28 制動灯	(略)
27. 別添29 補助制動 灯	(略)
28. 別添30 前部上側	(略)

端灯		
30. 別添32 端灯	後部上側	(略)
31. 別添33	側方灯	(略)
32. 別添34	後部霧灯	(略)
33. 別添35	駐車灯	(略)
34. 別添36	後退灯	(略)
33. 別添37 器	前部反射	(略)
34. 別添38 器	側方反射	(略)
35. 別添39 器	後部反射	(略)
36. 別添40 反射器	大型後部	(略)
37. 別添41 再帰反射 材	再帰反射	別添105 再帰反射材の技術基準
38. 別添42 警報音発生装置	警音器の	(略)
39. 別添43 警音器	警音器	(略)
40. 別添44 板	警告反射	(略)
41. 別添45 器材	停止表示	(略)
42. 別添46	盗難警報	(略)

端灯		
29. 別添31 端灯	後部上側	(略)
30. 別添32	側方灯	(略)
31. 別添33	後部霧灯	(略)
32. 別添34	駐車灯	(略)
33. 別添35	後退灯	(略)
34. 別添36 器	前部反射	(略)
35. 別添37 器	側方反射	(略)
36. 別添38 器	後部反射	(略)
37. 別添39 反射器	大型後部	(略)
38. 別添40 警報音発生装置	警音器の	(略)
39. 別添41 警音器	警音器	(略)
40. 別添42 板	警告反射	(略)
41. 別添43 器材	停止表示	(略)
42. 別添44	盗難警報	(略)

装置	(略)
43. 別添47 方向指示器	(略)
44. 別添48 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置及び反射器並びに指示装置の取付装置	別添54 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の装置型式指定基準
45. 別添49 二輪自動車の後写鏡	(略)
46. 別添50 二輪自動車の後写鏡及び後写鏡取付装置	(略)
47. 別添51 速度計	(略)
48. 別添52 運行記録計	(略)
49. 別添53 速度表示装置	(略)

別添1～3 (略)

別添4 かし取装置の衝突時の乗員保護装置の装置型式指定基準
(別添参照)

別添5 (略)

別添6 四輪自動車等の施錠装置の装置型式指定基準

1.～6.3.2.3.

6.3.2.3.1. 一定音階の警報装置 (一定の周波数スペクトル) :

別添「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、音響等のデータが次の要件に適合するものでなければならぬ。

断続信号 (オン/オフ) :

トリガ周波数..... (2±1) Hz

装置	43. 別添45 方向指示器	(略)
44. 別添46 二輪自動車の後写鏡	(略)	
45. 別添47 二輪自動車の後写鏡及び後写鏡取付装置	(略)	
46. 別添48 速度計	(略)	
47. 別添49 運行記録計	(略)	
48. 別添50 速度表示装置	(略)	

別添1～3 (略)

別添4 (略)

別添5 四輪自動車等の施錠装置の装置型式指定基準

1.～6.3.2.3.

6.3.2.3.1. 一定音階の警報装置 (一定の周波数スペクトル) :

別添40「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、音響等のデータが次の要件に適合するものでなければならぬ。

断続信号 (オン/オフ) :

トリガ周波数..... (2±1) Hz

オン時間＝オフ時間±10%

6.3.2.3.2. 周波数変調による警報装置

別添「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、有効範囲（1,800から3,550Hzまで）内の周波数帯域における変動周波数が次の要件に適合するものでなければならぬ。

変動周波数..... (2±1) Hz

6.3.2.3.3. 音圧

警報装置の音源は、次のいずれかかでないなければならない。ただし、保安基準第43条の警音器の警報音発生装置以外の音源を用いた警報装置にあっては、音源の最低音圧が、別添40「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法による測定結果が100dB(A)以上あればよいものとする。

(a) 別添「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める要件に適合する、又は協定規則第28号に基づき型式指定を受けた警音器の警報音発生装置

(b) 別添「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」6.1.及び6.2.に定める要件に適合する音源

6.3.3.～11. (略)

別紙1～8 (略)

別添7 (略)

別添8 (略)

別添9 (略)

別添10 (略)

別添11 (略)

別添12 (略)

別添13 突入防止装置及び突入防止装置取付装置の装置型式指定基準

1. 適用範囲

本指定基準は、貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5トンを超える自動車（牽引自動車、分割できない鋼材及び材木等を専用に運搬するために設計製造されたトレーラ及びびいかなる突入防止装置であつても用途と両立しない自動車を除く。）に別添「突入防止装置の装置型式指定基準」に従つて指定された型式の突入防止装置を取り付ける突入防止装置取付装置及び構成部品が全体又は部分的に突入を防止する機能を満たしていることとみなすことが出来るように設計又は装備された別添

オン時間＝オフ時間±10%

6.3.2.3.2. 周波数変調による警報装置

別添40「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、有効範囲（1,800から3,550Hzまで）内の周波数帯域における変動周波数が次の要件に適合するものでなければならぬ。

変動周波数..... (2±1) Hz

6.3.2.3.3. 音圧

警報装置の音源は、次のいずれかかでないなければならない。ただし、保安基準第43条の警音器の警報音発生装置以外の音源を用いた警報装置にあっては、音源の最低音圧が、別添40「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法による測定結果が100dB(A)以上あればよいものとする。

(a) 別添40「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める要件に適合する、又は協定規則第28号に基づき型式指定を受けた警音器の警報音発生装置

(b) 別添40「警音器の警報音発生装置の装置型式指定基準」6.1.及び6.2.に定める要件に適合する音源

6.3.3.～11. (略)

別紙1～8 (略)

別添6 (略)

別添7 (略)

別添8 (略)

別添9 (略)

別添10 (略)

別添11 (略)

別添12 突入防止装置及び突入防止装置取付装置の装置型式指定基準

1. 適用範囲

本指定基準は、貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5トンを超える自動車（牽引自動車、分割できない鋼材及び材木等を専用に運搬するために設計製造されたトレーラ及びびいかなる突入防止装置であつても用途と両立しない自動車を除く。）に別添12突入防止装置の装置型式指定基準に従つて指定された型式の突入防止装置を取り付ける突入防止装置取付装置及び構成部品が全体又は部分的に突入を防止する機能を満たしていることとみなすことが出来るように設計又は装備された別添12突

「突入防止装置の装置型式指定基準」に従って指定されていない突入を防止する構造装置に適用する。

- 2. ～4.2.3. (略)
- 4.2.4. 各突入防止装置の型式指定通知書(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1)の提出を国土交通大臣が求めた場合は、提出するものとする。
- 4.3. ～6.1.

6.1.1. 突入防止装置は、非積載重量状態においてその下縁の高さが地上550mm以下となるように取り付けられていること。また、別添「突入防止装置の装置型式指定基準」に規定する当該装置に加える試験荷重であって、型式指定通知書に記載された試験荷重の負荷点高さ(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の7)は非積載重量状態において地上高600mm以下でなければならぬ。

6.1.2. 突入防止装置の最外縁は地面に接しているタイヤの膨らみ部分を除き、車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。2軸以上の後車軸を有する場合は、最も幅の広い後車軸とする。

さらに、試験荷重点(複数)の後車輪最外側からの距離に関する要件(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙3の3.1.2.及び3.1.3.)を型式指定通知書(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の7)に記載しなければならない。

6.1.3. 突入防止装置は別添「突入防止装置の装置型式指定基準」に従って突入防止装置の試験荷重を負荷した全ての点において測定され、型式指定通知書に記載された変位量(「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の8)が、突入防止装置の後面と自動車の後端との水平距離が400mmを超えないよう取り付けなければならない。この距離は、非積載重量状態において地上3,000mmを超える当該自動車の他の部分を除くものとする。

6.1.4. 型式の指定を対象とする車両型式の最大重量は、当該車両型式に装備するための各型式指定を受けた突入防止装置の型式指定通知書に記載されている重量を超えてはならない。

型式の指定を対象とする車両型式の後車輪の両外側に接する2点を結ぶ距離は、別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙3の3.1.3.に規定する突入防止装置の試験荷重点の距離が300mm±25mmとなるものでなければならない。

- 6.2. ～10.
- 別紙1～4

別添14 (略)

別添15 (略)

別添16 (略)

別添17 (略)

突入防止装置の装置型式指定基準に従って指定されていない突入を防止する構造装置に適用する。

- 2. ～4.2.3. (略)
- 4.2.4. 各突入防止装置の型式指定通知書(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1)の提出を国土交通大臣が求めた場合は、提出するものとする。
- 4.3. ～6.1.

6.1.1. 突入防止装置は、非積載重量状態においてその下縁の高さが地上550mm以下となるように取り付けられていること。また、別添「突入防止装置の装置型式指定基準」に規定する当該装置に加える試験荷重であって、型式指定通知書に記載された試験荷重の負荷点高さ(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の7)は非積載重量状態において地上高600mm以下でなければならぬ。

6.1.2. 突入防止装置の最外縁は地面に接しているタイヤの膨らみ部分を除き、車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。2軸以上の後車軸を有する場合は、最も幅の広い後車軸とする。

さらに、試験荷重点(複数)の後車輪最外側からの距離に関する要件(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙3の3.1.2.及び3.1.3.)を型式指定通知書(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の7)に記載しなければならない。

6.1.3. 突入防止装置は別添「突入防止装置の装置型式指定基準」に従って突入防止装置の試験荷重を負荷した全ての点において測定され、型式指定通知書に記載された変位量(別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙1の8)が、突入防止装置の後面と自動車の後端との水平距離が400mmを超えないよう取り付けなければならない。この距離は、非積載重量状態において地上3,000mmを超える当該自動車の他の部分を除くものとする。

6.1.4. 型式の指定を対象とする車両型式の最大重量は、当該車両型式に装備するための各型式指定を受けた突入防止装置の型式指定通知書に記載されている重量を超えてはならない。

型式の指定を対象とする車両型式の後車輪の両外側に接する2点を結ぶ距離は、別添「突入防止装置の装置型式指定基準」別紙3の3.1.3.に規定する突入防止装置の試験荷重点の距離が300mm±25mmとなるものでなければならない。

- 6.2. ～10.
- 別紙1～4

別添13 (略)

別添14 (略)

別添15 (略)

別添16 (略)

別添18 (略)
別添19 (略)
別添20 (略)
別添21 (略)
別添22 (略)
別添23 (略)
別添24 (略)
別添25 (略)
別添26 (略)
別添27 (略)
別添28 (略)
別添29 (略)
別添30 (略)
別添31 (略)
別添32 (略)
別添33 (略)
別添34 (略)
別添35 (略)
別添36 (略)
別添37 (略)

別添17 (略)
別添18 (略)
別添19 (略)
別添20 (略)
別添21 (略)
別添22 (略)
別添23 (略)
別添24 (略)
別添25 (略)
別添26 (略)
別添27 (略)
別添28 (略)
別添29 (略)
別添30 (略)
別添31 (略)
別添32 (略)
別添33 (略)
別添34 (略)
別添35 (略)
別添36 (略)

別添38 (略)

別添39 (略)

別添40 (略)

別添41 再帰放射材の装置型式指定基準
(別添参照)

別添42 (略)

別添43 警告器の装置型式指定基準

1.~4.

5. 性能要件

5.1. 自動車に取り付ける警告音発生装置は、別添「警告音発生装置の装置型式指定基準」の基準に基づいて指定を受けた型式のものとする。協定規則第28号初版に基づいて指定されたため、指定番号にIIの記号が付され、指定基準に基づいて指定用に表示される車両型式に引き続き取り付けてさしつかえない。

5.2. 警告器の試験電圧は、別添「警告音発生装置の装置型式指定基準」の6.2.3.の規定を準用する。

5.3. 警告器の音圧レベルの測定は、別添「警告音発生装置の装置型式指定基準」の6.2.2.の規定を準用する。

5.4.~9. (略)

別紙1~2

別添44 (略)

別添45 (略)

別添46 盗難発生警告装置の装置型式指定基準

1.~5.7

5.8. 盗難発生警告装置は、設定及び設定解除を行うための操作により、別添「四輪自動車等の施錠装置の装置型式指定基準」に定める施錠装置の機能を無効にすることができないものでなければならぬ。この場合において、盗難発生警告装置は、施錠装置の構成部品に電気接続をしたものであってもよい。

5.9. (略)

別添37 (略)

別添38 (略)

別添39 (略)

別添40 (略)

別添41 警告器の装置型式指定基準

1.~4.

5. 性能要件

5.1. 自動車に取り付ける警告音発生装置は、別添40の基準に基づいて指定を受けた型式のものとする。協定規則第28号初版に基づいて指定されたため、指定番号にIIの記号が付され、指定基準に基づいて指定用に表示される車両型式に引き続き取り付けてさしつかえない。

5.2. 警告器の試験電圧は、別添40の6.2.3.の規定を準用する。

5.3. 警告器の音圧レベルの測定は、別添40の6.2.2.の規定を準用する。

5.4.~9. (略)

別紙1~2

別添42 (略)

別添43 (略)

別添44 盗難発生警告装置の装置型式指定基準

1.~5.7

5.8. 盗難発生警告装置は、設定及び設定解除を行うための操作により、別添5「四輪自動車等の施錠装置の装置型式指定基準」に定める施錠装置の機能を無効にすることができないものでなければならぬ。この場合において、盗難発生警告装置は、施錠装置の構成部品に電気接続をしたものであってもよい。

5.9. (略)

5.10. 盗難発生警報装置には、別添「イモビライザの装置型式指定基準」に定める要件に適合するイモビライザを含めることができる。

6.~6.2.3. (略)

6.2.3.1. 一定音階の警報装置 (一定の周波数スペクトル) :

「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、音響等のデータが次の要件に適合するものでなければならぬ。

断続信号 (オン/オフ) :

トリガ周波数..... (2±1) Hz

オン時間=オフ時間±10%

6.2.3.2. 周波数変調による警報装置

「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、有効範囲 (1,800から3,550Hzまで) 内の周波数帯域における変動周波数が次の要件に適合するものでなければならぬ。

変動周波数..... (2±1) Hz

6.2.3.3. 音圧

警報装置の音源は、次のいずれかでなければならぬ。ただし、保安基準第43条の警告器の警報音発生装置以外の音源を用いた警報装置にあつては、音源の最低音圧が、「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法による測定結果が100dB(A)以上あればよいものとする。

(a) 別添「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める要件に適合する、又は協定規則第28号に基づき型式指定を受けた警告器の警報音発生装置

(b) 別添「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」6.1.及び6.2.に定める要件に適合する音源

6.3.~12.

別紙1~8

別添47 (略)

別添48 灯火器及び反射器並びに指示の装置型式指定基準

(別添参照)

別添49 (略)

別添50 二輪自動車等の後写鏡及び後写鏡取付装置の装置型式指定基準

1.~5.1.

5.1.1. 自動車に取付けられた後写鏡は、別添「二輪自動車等の後写鏡の指定基準」に基づき型式指定を受けたクラスLの後写鏡であること。

5.1.2.~9.

別紙1~2

5.10. 盗難発生警報装置には、別添6「イモビライザの装置型式指定基準」に定める要件に適合するイモビライザを含めることができる。

6.~6.2.3. (略)

6.2.3.1. 一定音階の警報装置 (一定の周波数スペクトル) :

別添40「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、音響等のデータが次の要件に適合するものでなければならぬ。

断続信号 (オン/オフ) :

トリガ周波数..... (2±1) Hz

オン時間=オフ時間±10%

6.2.3.2. 周波数変調による警報装置

別添40「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法により測定した場合に、有効範囲 (1,800から3,550Hzまで) 内の周波数帯域における変動周波数が次の要件に適合するものでなければならぬ。

変動周波数..... (2±1) Hz

6.2.3.3. 音圧

警報装置の音源は、次のいずれかでなければならぬ。ただし、保安基準第43条の警告器の警報音発生装置以外の音源を用いた警報装置にあつては、音源の最低音圧が、「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める測定方法による測定結果が100dB(A)以上あればよいものとする。

(a) 別添40「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」に定める要件に適合する、又は協定規則第28号に基づき型式指定を受けた警告器の警報音発生装置

(b) 別添40「警告器の警報音発生装置の装置型式指定基準」6.1.及び6.2.に定める要件に適合する音源

6.3.~12.

別紙1~8

別添45 (略)

別添46 (略)

別添47 二輪自動車等の後写鏡及び後写鏡取付装置の装置型式指定基準

1.~5.1.

5.1.1. 自動車に取付けられた後写鏡は、別添46「二輪自動車等の後写鏡の指定基準」に基づき型式指定を受けたクラスLの後写鏡であること。

5.1.2.~9.

別紙1~2

別添51 (略)

別添52 (略)

別添53 (略)

別添48 (略)

別添49 (略)

別添50 (略)

別添4 かじ取装置の衝突時の乗員保護装置の装置型式指定基準

1. 適用範囲

本指定基準は、自動車（次の1.1.から1.9.に掲げるものを除く。）に備えるかじ取装置に適用する。

ただし、製作者等から申請があった場合には上記以外の自動車に対して指定することができる。

- 1.1. 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの
- 1.2. 前号の自動車の形状に類する自動車
- 1.3. 貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量1.5トン以上のもの
- 1.4. 前号の自動車の形状に類する自動車
- 1.5. 二輪自動車
- 1.6. 側車付二輪自動車
- 1.7. カタピラ及びそりを有する軽自動車
- 1.8. 大型特殊自動車
- 1.9. 被^{けん}牽引自動車

2. 定義

- 2.1. 「車両型式の指定」とは、かじ取装置の衝突時の乗員保護装置に関する自動車の型式の指定をいう。
- 2.2. 車両型式の範囲
車両型式の指定において、同一として処理できる自動車の範囲は、2.2.1.及び2.2.2.の項目において本質的に同一のものとする。
 - 2.2.1. 内燃機関を原動機とする自動車
 - 2.2.1.1. かじ取ハンドルの前方にある車両部品の構造、寸法、外形、及び構成材料
 - 2.2.1.2. 非積載質量
 - 2.2.2. 電動機を原動機とする自動車
 - 2.2.2.1. 寸法、質量、車両構造、形式及び構成材料、推進システム構成部品の位置、

バッテリーの位置又は推進バッテリー部品の位置

2.2.2.2. 非積載質量

2.3. 「かじ取ハンドルの型式の指定」とは、かじ取装置のかじ取ハンドルの衝突時の乗員保護装置に関する型式の指定をいう。

2.4. 「かじ取ハンドルの型式」とは、次の2.4.1.において本質的に同一なかじ取ハンドルをいう。

2.4.1. 構造、寸法、外形、及び構成材料

2.5. 「かじ取ハンドル」とは、運転者が操作するかじ取装置のうち、ステアリングホイールの部分をいう。

2.6. 「汎用かじ取ハンドル」とは、複数の仕様の異なる型式の自動車に取り付けることができるかじ取ハンドルをいい、ステアリングコラムへの取付方法が相違する場合においても、当該かじ取ハンドルの衝突挙動に影響が及ばないものをいう。

2.7. 「エアバッグ」とは、自動車の座席ベルト及び拘束装置を補助するために装備された装置をいい、次の2.7.1.及び2.7.2.に規定する特性を有するものをいう。

2.7.1. かじ取ハンドルとの衝突から運転者を保護するように設計されているもの

2.7.2. 自動車が前面衝突による衝撃を受けた場合において、膨張するもの

2.8. 「かじ取ハンドルのリム」とは、通常、運転中に運転者がかじ取ハンドルを手で握る場合のトロイダル状の外輪をいう。

2.9. 「スポーク」とは、かじ取ハンドルのリムをボスに接続する部分をいう。

2.10. 「ボス」とは、次の2.10.1.及び2.10.2.の要件を満たすかじ取ハンドルの部分をいう。

2.10.1. かじ取ハンドルをステアリングシャフトに接合する部分

2.10.2. かじ取ハンドルからステアリングシャフトにトルクを伝達する部分

2.11. 「かじ取ハンドルのボス中心」とは、ステアリングシャフトの中心線と一致するボスの表面上の点をいう。

2.12. 「かじ取ハンドルの平面」とは、運転者に相対する方向でかじ取ハンドルのリムを等分に分割する平面をいう。

2.13. 「ステアリングシャフト」とは、かじ取ハンドルに加えられるトルクをステアリ

ングギアに伝達する部品をいう。

- 2.14. 「ステアリングコラム」とは、ステアリングシャフトを包むハウジングをいう。
- 2.15. 「かじ取装置」とは、かじ取ハンドル、ステアリングコラム、組立付属品、ステアリングシャフト、ステアリングギアハウジング及びかじ取ハンドルに対して衝突した場合にエネルギーを吸収するのに寄与するように設計されているその他の全構成部品から成る装置をいう。
- 2.16. 「車室」とは、乗員を収容するスペースで、ルーフ、フロア、側壁、ドア、窓ガラス、前部隔壁及び後部車室隔壁又は後部シートバックサポートの平面並びに電気車両推進バッテリーのモノブロックを収納するトレイの隔壁を境界とする部分をいう。
- 2.17. 「衝撃装置」は、別紙5の3. に基づく、直径165mmの剛体の半球形ヘッドフォームからなるものをいう。
- 2.18. 「非積載質量」とは、乗車人員又は積載物品を乗車又は積載せず燃料タンクをその容量の90%まで満たし、工具及びスペアタイヤを備えた自動車にあっては、これらを取付け、電気車両推進バッテリーを装備した自動車にあっては、推進バッテリーのモノブロックを収納した推進バッテリートレイを積載した走行が可能な状態の自動車の質量をいう。
- 2.19. 「モノブロック」とは、推進電気エネルギー源の最小ユニットをいう。
- 2.20. 「推進バッテリー」とは、電気エネルギー源を構成するモノブロックのアセンブリーをいう。
- 2.21. 「推進バッテリートレイ」とは、一つ又はそれ以上のモノブロックを収納するトレイをいう。車両にはトレイがなくてもよく、一つ又はそれ以上のトレイがあってもよい。

3. 指定の申請

3.1. 車両型式の指定申請

- 3.1.1. 車両型式の指定申請書は、自動車製作者等又はその正規の委任代理人が提出するものとする。
- 3.1.2. 申請書には、次の書面を3部添付しなければならない。
 - 3.1.2.1. かじ取ハンドルの前方にある車両部品の構造、寸法、外形、及び構成材料に関する車両型式の説明書
 - 3.1.2.2. 外観図（かじ取装置と車体への取付けを示す図面を含む。）

- 3.1.2.3. 当該装置の技術的説明資料
- 3.1.2.4. 2.18. に規定された非積載質量
- 3.1.2.5. 5.2. に基づいてかじ取ハンドルがかじ取ハンドルの装置の指定を受けている場合、その証明書
- 3.1.2.6. 指定の申請が 5.1.2. にしたがって申請者より提出された場合、車両並びに車両への取付又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定（以下「協定」という。）に基づく規則（以下「協定規則」という。）第 94 号改訂版の 5.2.2. の規定にかじ取装置が適合している証明書
- 3.1.2.7. 指定の申請が 5.2.1. にしたがって申請者より提出された場合、協定規則第 94 号改訂版の 5.2.1.4. 及び 5.2.1.5. の規定にかじ取装置が適合している証明書
- 3.1.3. 申請者は次のものを提示するものとする。
 - 3.1.3.1. 指定の申請をする車両型式の代表となる自動車
 - 3.1.3.2. 第二の自動車又は 5.2. 及び 5.3. に示す試験に必要な部品のいずれか（試験機関の同意を前提とする。）
 - 3.1.3.3. 国土交通大臣は、車両型式指定を行う際に、製造の適合性の効果的管理を保証する十分な態勢が整っていることを確認するものとする。
- 3.2. かじ取ハンドルの型式の指定申請
 - 3.2.1. かじ取ハンドルの型式指定の申請書は、かじ取ハンドルの製作者等又はその正規の委任代理人が提出するものとする。
 - 3.2.2. この場合の申請書には、次に掲げる書面を 3 部添付しなければならない。
 - 3.2.2.1. かじ取ハンドルの構造、寸法、及び構成材料に関する当該かじ取ハンドルの型式の説明資料
 - 3.2.2.2. 外観図（かじ取装置と車体への取付けを示す図面を含む。）
 - 3.2.2.3. 指定の申請が 5.2.1. にしたがって申請者より提出された場合、協定規則第 94 号改訂版の 5.2.1.4. 及び 5.2.1.5. の規定にかじ取装置が適合している証明書。
 - 3.2.3. 指定の申請をするかじ取ハンドルの型式の代表となるかじ取ハンドル 1 基及び試験機関が同意した場合は、自動車製作者が試験に必要と考える車両部品を試

験機関に提出しなければならない。

4. 型式指定番号の指定等

4.1. 次の 4.1.1. または 4.1.2. の型式に適合する証明書を通知書に添付するものとする。

4.1.1. 3.1. による申請の場合は別紙 1-1

4.1.2. 3.2. による申請の場合は別紙 1-2

4.2. 車両型式の指定

4.2.1. 国土交通大臣は、本指定基準に基づき申請された自動車が、5. 及び 6. ならびに別紙 4、5 及び 6 の要件に適合する場合、当該車両型式に対し型式指定を行うものとする。

4.2.2. 型式指定番号は、型式指定された各型式毎に指定するものとする。その最初の 2 桁は、型式指定を行う時点において協定規則第 12 号に加えられている最新の主要な技術的修正を盛り込んだ改訂版を示すものとする。

4.2.3. 本指定基準に基づく型式の指定、指定の変更の承認、指定の拒否、指定の取消し又は生産の中止の通知は、別紙 1-1 の様式により、本指定基準に係る協定規則を適用している協定締結国に通知するものとする。

4.2.4. 本指定基準に基づき型式の指定を受けた自動車には、4.2.4.1. 及び 4.2.4.2. で規定する指定を示す表示を指定通知書に記載した通常の使用状態で容易に視認できる場所に表示するものとする。

4.2.4.1. 文字「E」の後に日本国を示す国番号「43」を付し、全体を円で囲むものとする。

4.2.4.2. 本指定基準に係わる協定規則の番号と追加の記号文字「R」、「-」及び指定番号を 4.2.4.1. に規定された指定を示す表示の右側に表示する。

4.2.5. 4.2. に基づき型式の指定を受けた車両が、装置型式指定実施要領第 7 に規定する指定基準であって装置指定規則第 5 条に規定する特定装置（システム装置に限る。）に係るものに基づき型式の指定を受ける場合には、4.2.4.1. に規定する指定を示す表示は 1 つ表示すればよいものとする。
この場合、4.2.4.1. に規定する指定を示す表示の右側にそれぞれの指定基準に係る協定規則の番号を縦に表示するものとする。

4.2.6. 指定の表示は明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えないものとする。

4.2.7. 指定の表示は、車両の特性等を表示したプレートの付近又は当該プレートに表示するものとする。

4.3. かじ取ハンドルの型式の指定

- 4.3.1. 国土交通大臣は、本指定基準に基づき申請されたかじ取ハンドルが、5. 及び6. ならびに別紙4、5及び6の要件に適合する場合、当該かじ取ハンドルの型式に対し指定を行うものとする。
この規定は、エアバッグを含まないかじ取ハンドルのみ適用する。
- 4.3.2. 型式指定番号は、型式指定された各型式毎に指定するものとする。その最初の2桁は、型式指定を行う時点において協定規則第12号に加えられている最新の主要な技術的修正を盛り込んだ改訂版を示すものとする。
- 4.3.3. 本指定基準に基づく型式の指定、指定の変更の承認、指定の拒否、指定の取消し又は生産の中止の通知は、別紙1-2の様式により、協定規則を適用している協定締結国に通知するものとする。
- 4.3.4. 本指定基準に基づき型式の指定を受けたかじ取ハンドルには、4.3.4.1. 及び4.3.4.2. で規定する指定を示す表示を指定通知書に記載された容易に視認できる場所に表示するものとする。
 - 4.3.4.1. 文字「E」の後に日本国を示す国番号「43」を続け、全体を円で囲むものとする。
 - 4.3.4.2. この円の下に指定番号を付ける。
 - 4.3.4.3. 5.2.1に基づく指定の場合、記号R94-01を表示する。
- 4.3.5. 指定の表示は明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えないものとする。
- 4.4. 指定の表示の配置例を別紙2に示す。

5. 要件

- 5.1. ダミーを搭載していない状態において、非積載質量の自動車を48.3km/hの速度でバリヤに衝突させた際にステアリングコラムとそのシャフトの頂点が車両の水平方向に後方12.7cmを超えて移動せず、さらに、車両の垂直方向に上方12.7cmを超えて移動しないものでなければならない。この場合において、当該自動車における衝突の影響を受けない部分を基準点とする（別紙3の3.1.参照）。
 - 5.1.1. 電動機を原動機とする自動車の場合には、5.1.で規定する衝突試験は、推進バッテリーのマスタースイッチを「オン」の位置とし、試験を実施すること。この場合において、試験中及び試験後において次の5.1.1.1. 及び5.1.1.2.の要件を満たすこと。

- 5.1.1.1. モノブロックは、所定の位置に固定されたままでなければならない。
- 5.1.1.2. 電解液が車室内に漏出してはならない。ただし、試験後1時間以内に生じる自動車の外部への漏出量が推進バッテリーの電解液の総量の7%を超えない場合には、この限りでない。
- 5.1.2. かじ取装置を装備した自動車が協定規則第94号改訂版の5.2.2.の規定に適合する場合、本指定基準5.1.の規定に適合するものとする。
- 5.2. かじ取ハンドルが、別紙4の手順に従って、相対速度24.1km/hのボディブロックに衝突した際に、かじ取ハンドルからボディブロックに加わる力が1,111daNを超えてはならない。
- 5.2.1. かじ取ハンドルにエアバッグが装備されている場合、かじ取装置を装備した自動車が協定規則第94号改訂版の5.2.1.4.及び5.2.1.5.の規定に適合する場合には、本指定基準5.2.の規定に適合するものとする。
- 5.3. かじ取ハンドルが、別紙5の手順に従って、相対速度24.1km/hの衝撃装置と衝突した際に、衝撃装置の減速度が 784m/s^2 (80g)を超える部分において累積値が3msを超えてはならない。この場合において、減速度の最大値はチャンネル周波数クラス(CFC)600Hzで 1176m/s^2 (120g)を超えてはならない。
- 5.4. かじ取ハンドルは、次の5.4.1.から5.4.5.までの規定に適合すること。
- 5.4.1. 5.2.と5.3.で規定する試験を行う前に、運転者側に面しているかじ取ハンドルの表面のうち直径165mmの球が接触できる部分がいずれも曲率半径2.5mm未満の鋭い突起や尖った先端を有してはならない。
- 5.4.1.1. 5.2.と5.3.で規定する衝撃試験の後に、運転者側に面したかじ取ハンドルの表面に、運転者が傷害を負う危険又はその危険を増す恐れのある鋭い突起や尖った先端があってはならない。この場合において、表面の小さな亀裂又はひびは考慮しない。
- 5.4.1.1.1. かじ取ハンドルの表面が硬度50ショア(A)未満の非剛性材質の構成部品からなるものについては、5.4.1.1.の規定は適用しない。
- 5.4.2. かじ取ハンドルは、ホーンコントロール、組立付属品を含む構成部品及び付属品に通常の運転操作中に運転者の衣服や装飾品が引っかかるおそれが生じないこと。
- 5.4.3. 特定の自動車への装着を目的としないかじ取ハンドルにあっては、別紙4の2.1.3.及び別紙5の2.3.に定める方法により試験を行うことができる。
- 5.4.4. 「汎用かじ取ハンドル」の場合には、次の5.4.4.1.及び5.4.4.2.に掲げる範囲内で5.2.及び5.3.の要件を満たさなければならない。

- 5.4.4.1. コラム角の全範囲。この場合において、当該ハンドルの使用対象になる自動車の型式の範囲で、少なくとも最大コラム角と最小コラム角について試験を行うこと。
- 5.4.4.2. かじ取ハンドルに対して衝撃装置又はボディブロックが取り得る位置関係の全範囲。この場合において、当該ハンドルの使用対象になる自動車の型式の範囲で、少なくとも中間的位置で試験を行うこと。また、ステアリングコラムを使用する場合には、最も不利な条件を想定した条件に対応するものでなければならない。
- 5.4.5. 1種類のかじ取ハンドルと複数のステアリングコラムを接続させるために複数のアダプタの仕様がある場合、エネルギー吸収特性が同一であることを証明することにより、5.2.及び5.3.の試験を1種類のアダプタで実施することができる。

6. 試験

- 6.1. 本指定基準5.の規定への適合性は、別紙3、4及び5に規定する方法により試験を行う。測定はすべてISO 6487-1987に基づき実施すること。
- 6.2. 自動車製作者等は、6.1.に規定する試験方法以外の方法により試験を実施する場合にあっては、その試験が本指定基準で規定した試験と同等であることを証明しなければならない。

7. かじ取装置に係わる車両型式の変更承認等

- 7.1. 指定を受けた特定装置の製作者等（以下「指定製作者等」という。）は、既に指定を受けた車両型式のかじ取装置又はかじ取ハンドルに変更があった場合には、国土交通大臣に変更承認を申請することができる。
- 7.2. 国土交通大臣は、当該変更がかじ取装置の性能に著しい悪影響を及ぼす恐れがなく、その自動車又はかじ取ハンドルが引き続き本指定基準に適合していることが判断できる場合には、試験は実施しない。ただし、判断することができない場合には、試験を再度実施するものとする。
- 7.3. 7.1.の規定を損なうことなく走行可能状態における質量が試験を受けた車両の質量よりも軽い派生車は、車両型式の変更とはみなさない。

8. 製造の適合性

製造の適合性に関する手続きは、協定の附属書2に規定された手続き及び次の要件に適合しなければならない。

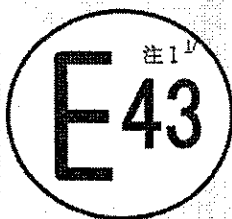
- 8.1. 本指定基準に基づいて指定された車両又はかじ取ハンドルは、5.及び6.に定められた要件を満たすことによって、指定された型式に適合するように製造しなければならない。

- 8.2. 8.1.の要件に適合していることを確認するために、適当な製品の抜き取り検査を行うものとする。
- 8.3. 指定を受けた者は、特に次に掲げる事項を実施しなければならない。
 - 8.3.1. 車両又はかじ取ハンドルの品質を効果的に管理するための手続きを整備すること。
 - 8.3.2. 指定を受けた型式との同一性を検査するために必要な管理機器が利用できること。
 - 8.3.3. 試験結果のデータを確実に記録するとともに、その添付書類を国土交通大臣が決定する期間利用できるよう保管すること。
 - 8.3.4. 車両又はかじ取ハンドルの特性の安定性を確実にするために、製品の誤差を考慮して各種の試験結果の分析を行うものとする。
 - 8.3.5. 車両又はかじ取ハンドルの各型式について、少なくとも測定に関する試験を必ず実施するものとする。
 - 8.3.6. 採取した供試品が指定を受けた型式に適合しない証拠が発見された場合には、再度抜き取り、再度試験を行うこと。該当する製造の適合性を回復するために、必要なあらゆる措置を講じるものとする。
- 8.4. 国土交通大臣は、各生産施設において用いられている適合性管理方法を随時検査することができる。
9. 指定の取消し
国土交通大臣は、その型式について指定を受けた自動車又は特定装置が8.1の要件に適合しない場合又は8.2の検査に合格しない場合には、その指定を取消すことができる。
10. 生産の中止
指定製作者等は、当該型式の製作者等でなくなった場合には、国土交通大臣にその旨を届けるものとする。

別紙 1 - 1
ANNEX 1-1

通知
COMMUNICATION

(最大 A4 判 (210 mm x 297 mm))
(Maximum format: A4(210 x 297 mm))



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure
and Transport

かじ取装置の衝突時の乗員保護装置を備える車両型式に係わる：

- 型式の指定^{注2}
- 指定の変更承認
- 指定の拒否
- 指定の取消し
- 生産の中止

について

Concerning:^{2/} APPROVAL GRANTED
APPROVAL EXTENDED
APPROVAL REFUSED
APPROVAL WITHDRAWN
PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a vehicle type with regard to the protection of the driver against the steering mechanism in the event of impact, pursuant to Regulation No.12.

型式指定番号..... 変更承認番号.....
Approval No:..... Extension No:

1. 車両の商号又は商標：.....
Trade name or mark of the vehicle:

注1 型式の指定/拡大/指定の拒否/指定の取消した国の識別番号
1/ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval
注2 該当しないものを抹消する
2/ Strike out what does not apply.

2. 車両の型式： _____
Vehicle type: _____
3. 指定製作者等の名称及び所在地： _____
Manufacturer's name and address: _____
4. 指定製作者等の正規の委任代理人の名称及び所在地（該当する場合）： _____
If applicable, name and address of manufacturer's representative: _____
5. かし取装置並びに衝突時のかし取機構に対する運転者の保護に寄与する車両構成
部品の簡単な説明： _____
Brief description of the steering mechanism and the components of the vehicle
contributing to the protection of the driver against the steering mechanism in the event
of impact: _____
6. 試験中の車両質量： _____
Mass of the vehicle during the test: _____
フロントアクスル： _____
Front axle: _____
リアアクスル： _____
Rear axle: _____
合計： _____
Total: _____
7. 車両提出日： _____
Vehicle submitted for approval on: _____
8. 指定試験の実施を担当する試験機関： _____
Technical service responsible for conducting approval tests: _____
9. 試験成績書発行日： _____
Date of test report issued by that service: _____
10. 試験成績書番号： _____
Number of test report issued by the technical service: _____
11. 型式指定／指定の拒否／変更承認／指定の取消し ^{注2}
Approval granted/refused/extended/withdrawn ^{2/}
12. 型式指定番号等の表示位置： _____
Position of approval mark on the vehicle: _____
13. 場 所： _____
Place: _____
14. 日 付： _____
Date: _____
15. 署 名： _____
Signature: _____

16. 指定を行った行政庁が管理している書類の一覧表を本通知書に添付する。
これは、要望があれば交付する。

The following documents, bearing the approval number shown above, are available on request.

通知
COMMUNICATION

(最大 A4 判 (210 mm x 297 mm))
(Maximum format: A4(210 x 297 mm))



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure
and Transport

かじ取装置の衝突時の乗員保護装置に係わるかじ取ハンドルの：
型式の指定^{注2}
指定の変更承認
指定の拒否
指定の取消し
生産の中止

について

Concerning:^{2/} APPROVAL GRANTED
APPROVAL EXTENDED
APPROVAL REFUSED
APPROVAL WITHDRAWN
PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a steering control type with regard to the protection of the driver against the steering mechanism in the event of impact, pursuant to the relevant part of Regulation No. 12.

型式指定番号 変更承認番号
Approval No: Extension No:

1. 装置の商号又は商標 :
Trade name or mark of the steering control:
2. 指定製作者等の名称及び所在地 :
Manufacturer's name and address:

注1 型式の指定/拡大/拒否/取消した国の識別番号

1/ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval

注2 該当しないものを抹消する

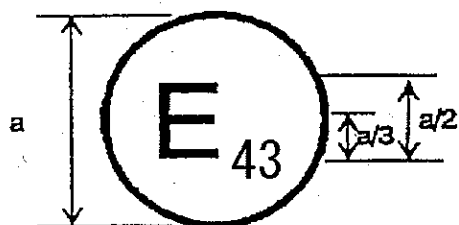
2/ Strike out what does not apply.

3. 指定製作者等の正規の委任代理人の名称及び所在地（該当する場合）： _____
If applicable, name and address of manufacturer's representative: _____
4. 装置の取付対象となる車両型式： _____
Vehicle type(s) to which the control is intended to be fitted: _____
5. かし取ハンドルならびに衝突時のかし取装置に対する運転者の保護に寄与する構成部品の簡単な説明： _____
Brief description of the steering control and of the components contributing to the protection of the driver against the steering mechanism in the event of impact: _____
6. かし取ハンドルの提出日： _____
Vehicle submitted for approval on: _____
7. 指定試験の実施を担当する技術機関： _____
Technical service responsible for conducting approval tests: _____
8. 試験成績書発行日： _____
Date of test report issued by that service: _____
9. 試験成績書番号： _____
Number of test report issued by the technical service: _____
10. 型式指定／指定の拒否／変更承認／指定の取消し ^{注2}
Approval granted/refused/extended/withdrawn ^{2/}
11. 型式指定番号等の表示位置： _____
Position of approval mark on the vehicle: _____
12. 場 所： _____
Place: _____
13. 日 付： _____
Date: _____
14. 署 名： _____
Signature: _____
15. 型式指定を行った行政庁が保管している書類の一覧表を本通知書に添付する。
これは、要望があれば交付する。
The following documents, bearing the approval number shown above, are available upon request:

別紙 2

認可マークの配置

モデル A
(本規則 4.2.4. 項参照)

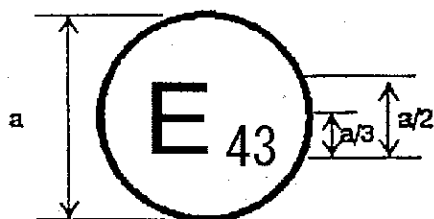


12R - 03 2439 $\updownarrow a/3$

a = 最小 8 mm

車両に貼付した上記の認可マークは、当該車両型式が、衝突時のかじ取装置に対する乗員の保護に関して、日本 (43) で、規則 No. 12 に基づいて認可を受けたことを示している。認可番号は、この認可が 03 改訂シリーズによって修正された規則 No. 12 の要件に従って付与されたことを示している。

モデル B
(本規則 4.2.5. 項参照)

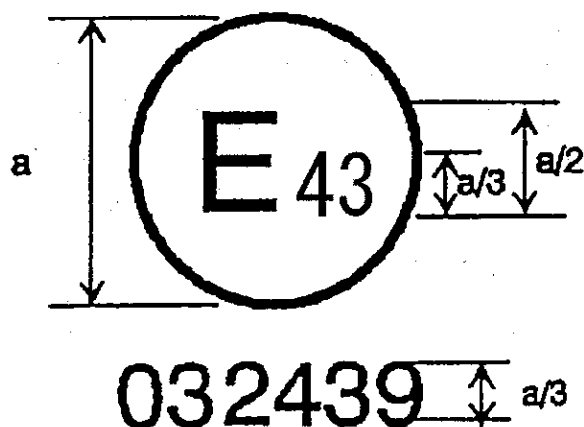


12	03 2439	$\updownarrow a/3$	$\updownarrow a/2$
39	04 1628	$\updownarrow a/3$	$\updownarrow a/2$

a = 最小 8 mm

車両に貼付した上記の認可マークは、当該車両型式が日本 (43) で、規則 No. 12 と No. 39 に基づいて認可を受けたことを示している。認可番号は、それぞれの認可が付与された時点で、規則 No. 12 は 03 改訂シリーズ、規則 No. 39 は 04 改訂シリーズを含んでいることを示している。

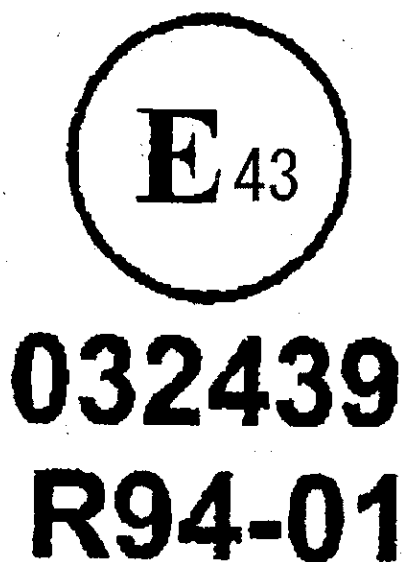
モデルC
(本規則 4.3.4. 項参照)



a = 最小 8 mm

かじ取ハンドルに貼付した上記の認可マークは、当該かじ取ハンドルの型式が、衝突時のかじ取装置に対する乗員の保護に関して、日本 (43) で、03 改訂シリーズによって修正された規則 No. 12 の該当部分に基づいて、認可を受けたことを示している。

モデルD
(本規則 4.3.4.3. 項参照)



かじ取ハンドルに添付された上記の認可マークは、当該かじ取ハンドル型式が、規則 No. 12 の 03 改訂シリーズ 5.2.1 項ないし 5.3.1 項の規定に基づいて、衝突時のかじ取装置に対する乗員の保護に関して、日本 (43) で認可されたことを示している。

別紙 3

バリヤに対する正面衝突試験

1. 目的

この試験は、本指定基準の 5. 1. に規定する要件への適合性を確認することを目的とする。

2. 装置、手順及び測定計器

2. 1. 試験場

試験場は、助走路、バリヤ及び試験に必要な技術設備を収容できるよう十分な広さを有すること。この場合において、助走路の最終の部分（バリヤの手前）から少なくとも 5m の区間は水平（1m の傾斜が 3% 未満）かつ平坦で滑らかな面であればならない。

2. 2. バリヤ

バリヤは、高さ 1.5m 以上、幅 3m 以上の大きさを有し、 7×10^4 kg 以上の質量となる厚さを有するものとし、前面は平らで、かつ助走路に対して垂直かつ直角であるものとする。また、バリヤは、厚さ 19 ± 1 mm のベニヤ板で覆うものとする。この場合において、バリヤとベニヤ板の間には、厚さ 25mm 以上の鋼板の構造物を置くことができる。なお、大きさ及び質量の異なるバリヤであっても、衝突面の面積が試験車両の正面衝突面積より大きく、かつ、同等の結果が得られるのであれば、使用することができる。

2. 3. 自動車の衝突

自動車がバリヤに衝突する瞬間において、かじ取装置や推進装置からの追加的な作用を受けず、バリヤに直角の進路でバリヤに達しなければならない。この場合において、自動車の前面の垂直中心線とバリヤの垂直中心線との水平方向のずれは、最大 ± 30 cm まで許容される。

2. 4. 自動車の状態

2. 4. 1. 試験時における自動車は、非積載質量に含まれるすべての通常の構成部品と装置を取り付けるか、あるいは、車室に関係のある構成部品及び装置並びに走行可能状態における車両全体の質量の分布に関して、本要件を満たすような状態にあるものとする。なお、本指定基準 5. 1. にかかわらず、ダミーを搭載して試験を行うことができる。ただし、いかなる場合にも、ダミーがかじ取装置の動きを妨げてはならず、ダミーの質量は試験自動車の質量に含めない。

2. 4. 2. 試験自動車を外部的手段で走行させる場合には、燃料供給システムに比重が 0.7 から 1 の間の不燃液をその容量の少なくとも 90% まで入れるものとし、その他液類（ブレーキ液、冷却水等）はすべて空とすることができる。

2. 4. 3. 試験自動車をそれ自体の原動機で駆動する場合には、燃料タンクの少なくとも

90%が満たされているものとし、その他液類（ブレーキ液、冷却水等）はすべて容量を満たさなければならない。なお、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合には、原動機への燃料補給は、容量の小さい補助タンクで行うことができる。この場合において、燃料タンクには比重が0.7から1の間の不燃液を容量の90%以上入れるものとする。

2.4.4. 自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合には、他の基準で定める試験（自動車の構造に影響を与える可能性のある試験を含む。）に使用した自動車を使用することができる。

2.4.5. かじ取ハンドルが調節可能な場合には、自動車製作者等が指定した通常位置に配置し、自動車製作者等の指定がない場合にあつては、調節範囲の中間点に配置するものとする。

2.5. 衝突速度

試験時の自動車の速度は、48.3km/h から 53.1km/h の間であること。ただし、この範囲を超える速度で試験が実施された場合であっても、本指定基準の要件に適合した場合には、当該自動車は要件に適合するものとみなす。

2.6. 測定計器

2.5. に規定する速度を記録するための計器の精度は、1%以内とする。

3. 結果

3.1. かじ取ハンドルの後方及び上方への移動量の測定は、衝突の間に、ステアリングコラム及びステアリングシャフトの頂点と衝突の影響を受けない自動車の点の間の変位量を記録^{注1}する。水平方向^{注2}の変位については、試験自動車の縦軸と平行に測定し、垂直^{注2}の変位については、車両の長手方向軸と直角の方向に測定する。この記録から読み取る最大変位値を後方及び上方への移動とみなす。

3.2. 試験の後、試験自動車の損傷を試験成績書に記載し、試験自動車を次の 3.2.1. から 3.2.4. の位置から試験自動車を少なくとも1枚ずつ撮影すること。

3.2.1. 側面（左右）

3.2.2. 正面

3.2.3. 底面

注1 この記録は、最大測定値に替えることができる。

注2 「水平方向で」とは、試験前の自動車が静止している場合の車室を基準とするものであり、地面を基準とし、自動車が動いている際の地面を基準にするものではない。

「垂直で」とは、水平方向に対して直角の上向きであること。

3.2.4. 車室内部の変形した部分

4. 補正係数

4.1. 記号の定義

V 記録した速度 (km/h)

m_0 本別紙の 2.4. で規定する試験自動車の質量

m_1 試験装置を取り付けた試験自動車の質量

D_0 本別紙の 3.1. で規定する、衝突中に測定する変位量

D_1 試験結果を判定するのに用いる変位量

$$K_1 = \left[\frac{48.3}{V} \right]^2 \quad \text{と } 0.83 \text{ の大きい方}$$

$$K_2 = \frac{m_0}{m_1} \quad \text{と } 0.8 \text{ の大きい方}$$

4.2. 試験自動車が要件に適合しているか否かを調べるために用いる補正変位量 D_1 は、次に掲げる式により計算する。

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. 非積載質量が増加する場合であって、 m_1 が m_0 よりも大きい自動車の場合、 m_1 が $1.25m_0$ 以下であり、かつ、変位量 D_1 から次の式を用いて得られる補正変位量 D_2 により、本指定基準の 3. の要件を満たしていることが証明される場合にあっては、バリヤに対する正面衝突試験を省略することができる。

$$D_2 = \frac{m_1}{m_0} \cdot D_1$$

5. 同等試験の手順

5.1. 自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認め、規定された試験方法以外の方法により試験を実施する場合にあっては、その試験が 2. 及び 3. で規定した試験と同等のものであることを証明しなければならない。この場合において、実施した試験方法及び得られた結果並びに必要な応じて規定された試験を実施しなかった理由を試験成績書に添付しなければならない。

別紙 4

ボディブロック試験

1. 目的

この試験は、本指定基準の 5.2. に規定する要件への適合性を確認することを目的とする。

2. 装置、手順及び測定計器

2.1. かじ取ハンドルの取り付け

2.1.1. 車体をフロントシートの位置で横に切断し、可能であればルーフとウインドスクリーンとドアを外した車体前部にかじ取ハンドルを取り付ける。なお、車体前部にボディブロックが衝突した場合に自動車が動かないよう固定すること。この場合において、かじ取ハンドルの取付角度の公差は設計角度の ± 2 度以内でなければならない。

2.1.2. 「車体前部及びかじ取装置のアセンブリー」を模した構造物が、次の 2.1.2.1. 及び 2.1.2.2. の条件を満たしている場合において、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合には、かじ取ハンドルを当該構造物に取り付けて試験をすることができる。

2.1.2.1. 幾何学的配置が同一であること。

2.1.2.2. 剛性が大きいこと。

2.1.3. 汎用かじ取ハンドルの場合の取り付け

かじ取ハンドルはトリムを装備して試験を実施すること。かじ取ハンドルは、試験装置との間に最低 100mm のつぶれを妨げないためのスペースを設けなければならない。ステアリングシャフトを試験装置に固定し、衝突時に動かないようにする（別紙 5 図 1 a、別紙 5 図 1 b 参照）。

2.2. 試験用のかじ取装置の調節

2.2.1. 最も剛性の大きいスポークとボディブロックが接触する位置及び最も変形しやすい位置における接触点に対して直角になる位置をかじ取ハンドルの衝撃位置として、試験を実施する。この場合において、かじ取ハンドルのステアリングコラムの角度が調節可能な場合、自動車製作者等が指定した通常位置に配置し、自動車製作者等の指定がない場合にあっては、調整範囲の中間点に配置した状態で、両試験を実施するものとする。

2.2.2. 試験自動車にかじ取りハンドルを前後方向に調節する機能を有する場合、自動車製作者等が指定した通常位置において試験を実施するものとする。ただし、自

自動車製作者等は試験機関に対しエネルギー吸収の点から代表的な位置であることを説明しなければならない。

2.2.3. かじ取ハンドルにエアバッグが装着されている場合、エアバッグを膨らませて試験を行うものとする。ただし、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合にあっては、エアバッグを膨らませない状態で試験を実施することができる。

2.3. ボディブロック

ボディブロックは、付録に示す形状、寸法、質量及び特性を有すること。

2.4. 荷重の測定

2.4.1. かじ取ハンドルが衝撃を受けた際に、ボディブロックに加わる水平、かつ、試験自動車の長手方向軸に平行に作用する最大荷重を測定する。

2.4.2. この力は直接測定したもの又は間接的に測定したものと及び試験中に記録した数値から計算するものとする。

2.5. ボディブロックの推進

2.5.1. ボディブロックはどのような推進方法を用いてもよい。ただし、ボディブロックがかじ取ハンドルに衝突する際、推進装置との接続を断つものでなければならない。この場合において、ボディブロックは、試験自動車の長手方向軸に平行でほぼまっすぐな軌跡を描いてかじ取ハンドルに衝突しなければならない。

2.5.2. ボディブロックのHポイントは特別なマークで表示し、衝突前に自動車製作者等が指定する別紙6の2.4.に規定するRポイントを通る水平面上にあるように調節する。

2.6. 速度

ボディブロックは $24.1\text{km/h}+1.2/-0$ の速度でかじ取ハンドルに衝突するものとする。ただし、この範囲を超える速度で試験が実施された自動車が、本指定基準の要件に適合した場合には、当該自動車は要件に適合するものとみなす。

2.7. 計測器

2.7.1. 本指定基準の5.3.に規定したパラメーターを記録するのに使用する計器等は、次の2.7.1.1.から2.7.1.4.の特性を有すること。

2.7.1.1. ボディブロックの速度：2%以内

2.7.1.2. 時間記録：1/1000秒以内

2.7.1.3. ボディブロックがかじ取ハンドルに最初に接触した瞬間を衝突開始（ゼロポ

イント)とし、試験結果を分析するのに用いる記録に含まれていることを確認する。

2.7.1.4. 荷重の測定

測定はすべて、ISO 6487:1987に基づき実施すること。

2.7.1.4.1. ロードセルをかじ取装置に挿入する場合

チャンネル増幅クラス (CAC) は1,960daN、CFC600とする。

2.7.1.4.2. 加速度計又はロードセルをボディブロックに取り付ける場合

2つの単軸加速度計をボディブロックの重心の横断面上に重心に対して対称の位置に配置し、CACは 588m/s^2 (60g)、CFC180とする。また、測定用加速度計の数と位置については、試験装置を独立した部品に分けて、その重心に加速度計を置き、水平方向、かつ、試験自動車の長手方向軸に平行に加速度を測定するなど、他の方法を用いることができる。合計荷重は、ボディブロックの各部分について計算又は直接測定した荷重の合計の最大値とする。

2.8. 周囲温度

$20\pm 5^\circ\text{C}$ で安定していること。

3. 結果

3.1. 試験の後、かじ取装置に残った損傷を確かめ、試験成績書に記載する。

かじ取ハンドル、ステアリングコラム並びにインストルメントパネル部の側面及び正面写真を少なくとも1枚ずつ撮影すること。

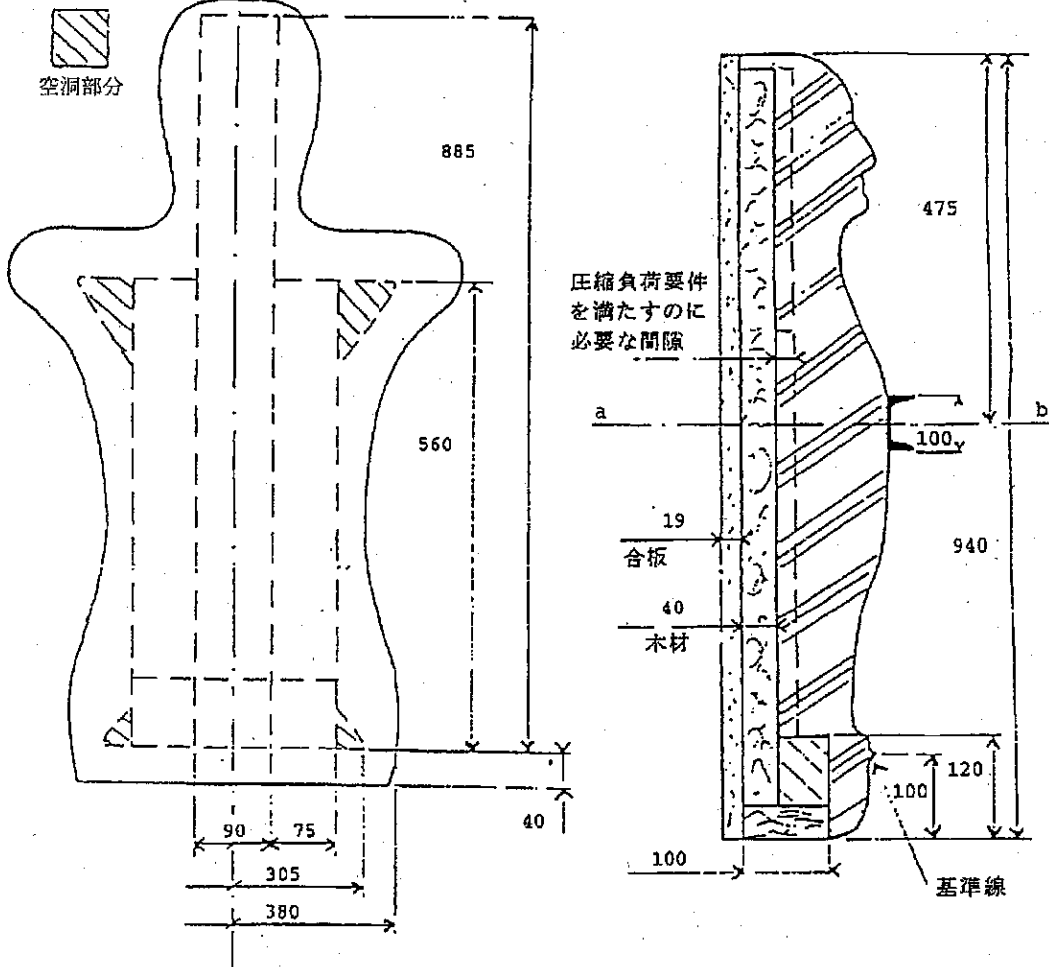
3.2. 荷重の最大値を2.4.の規定により測定又は計算する。

別紙4-付録

ボディブロック

(質量：34-36 kg、50パーセントのトルソ形ボディブロック)

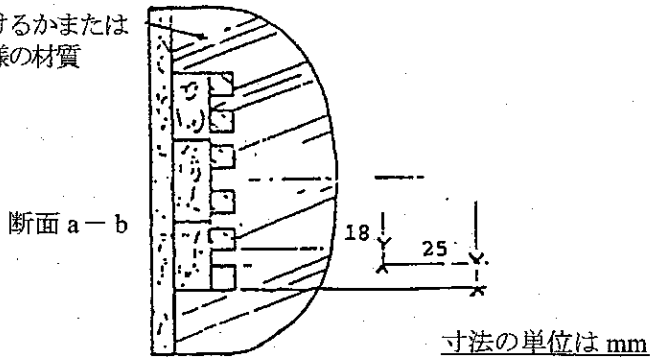
(質量：34-36kg、50パーセントのトルソ形ボディブロック)



弾性率：1.05-1.40 kN/cm

図に示すような100mmの角材で、ボディブロックの縦軸に対して垂直、背板に対して平行に胸部に荷重を加え、角材がボディブロックの中へ12.7mm移動した時に負荷を測定する。

背板に縛りつけるかまたは
接着したゴム様の材質



別紙5

ヘッドフォーム試験

1. 目的

この試験は、本指定基準 5.3. に規定する要件への適合性を確認することを目的とする。

2. 装置、手順及び測定計器

2.1. 一般規定

2.1.1. かし取ハンドルにトリムを装備して試験を行う。

2.1.2. かし取ハンドルにエアバッグが装着されている場合、エアバッグを膨らませて試験を行うこと。ただし、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合にあっては、エアバッグを膨らませない状態で試験を実施してもよい。

2.2. かし取ハンドルの取り付け

2.2.1. 車体をフロントシートの位置で横に切断し、可能であればルーフとウインドスクリーンとドアを外した車体前部にかし取ハンドルを設計角度の±2度以内で取り付ける。なお、ヘッドフォームが衝突した場合に、自動車が動かないよう固定すること。

2.2.2. 「車体前部及びかし取装置のアセンブリー」を模した構造物が、次の 2.2.2.1. 及び 2.2.2.2. の条件を満たしている場合において、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合は、かし取ハンドルを当該構造物に取り付けて試験をすることができる。

2.2.2.1. 幾何学的配置が同一であること。

2.2.2.2. 剛性が大きいこと。

2.3. 汎用かし取ハンドルの指定を受ける場合の取り付け

かし取ハンドルは、トリムを装備して試験を実施すること。かし取ハンドルは、試験装置との間に最低 100mm のつぶれを妨げないためのスペースを設けなければならない。ステアリングシャフトを試験装置に固定し、衝突時に動かないようにする（別紙5図1a、別紙5図1b参照）。

2.3.1. ただし、本別紙の 2.2. に規定する方法により試験を実施することもできる。

3. 衝撃装置

3.1. この装置は、質量 6.8 kg の剛体のガイド付直線型インパクトからなり、その衝突面は直径 165mm の半球形である。

3.2. ヘッドフォームには、加速度計 2 つと速度測定装置 1 つを取り付け、これらはすべて衝突する方向で数値の測定ができるものとする。

3.3. 測定計器

3.3.1. 使用する測定計器は ISO 6487 : 1987 に適合するものとし、さらに次の 3.3.2. から 3.3.4. の特性を有すること。

3.3.2. 加速度

CAC は 1470m/s^2 (150g)、CFC600 とする。

3.3.3. 速度

精度：±1%以内

3.3.4. 時間記録

計器は、試験中において継続して記録することができ、1/1000 秒の精度で表示できるものとする。ヘッドフォームがかじ取ハンドルに最初に接触した瞬間を衝突開始（ゼロポイント）とし、試験結果を分析するのに用いる記録に含まれていることを確認する。

4. 試験手順

4.1. かじ取ハンドルの平面を衝突の方向に対して垂直にする。

4.2. かじ取ハンドルの各型式毎に最高 4 つ、最低 3 つの位置に衝撃を与え、各衝突ごとに新しいかじ取ハンドルを用いる。連続して衝突させる場合には衝撃装置の軸方向の軸が次の 4.2.1. から 4.2.4. に規定する点と一致させること。

4.2.1. かじ取ハンドルのボス中心

4.2.2. 最も剛性が大きいか又は最も補強されているスポークとかじ取ハンドルのリムとの継ぎ目

4.2.3. スポークがないかじ取ハンドルのリムにあって、最も円周が短い部分の中間点

4.2.4. かじ取ハンドル上で最も不利な条件が想定される位置

4.3. 衝撃装置は 24.1km/h 以上の速度でかじ取ハンドルに衝突させること。この速度は、推進エネルギー又は補助推進装置を用いて発生させるものとする。

5. 結果

5. 1. 衝撃装置の減速度は2つの加速度計の表示値の平均として求めるものとする。
6. 同等試験の手順
 6. 1. 自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認め、2.、3.、4.及び5.の要件を満足する結果が得られる場合については、規定された試験方法以外の方法により試験を実施することができる。この場合において、実施した試験方法及び得られた結果並びに必要なに応じて試験を実施しなかった理由を試験成績書に添付しなければならない。

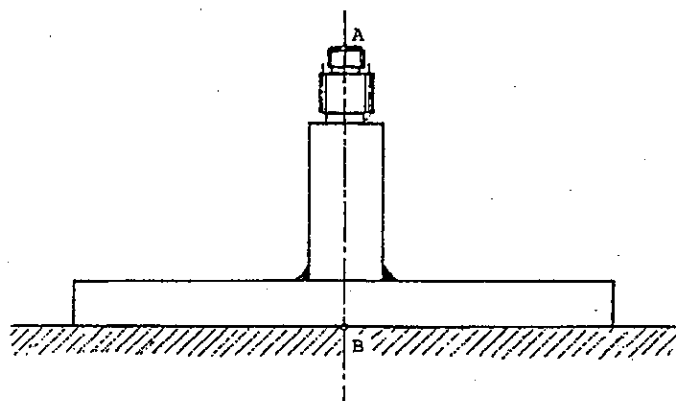


図 1a 試験装置

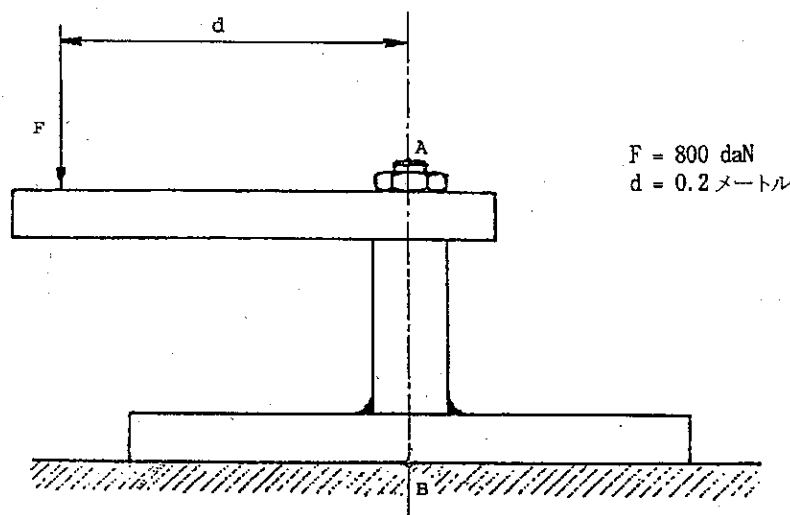


図 1b 試験装置の剛性の測定

800daNの負荷により点「B」まわりに160m. daNのモーメントが生じる時、点「A」の変位はどの方向でも2mm未満とする。

別紙6

自動車の着座位置のHポイントと実トルソ角の決定手順

1. 目的

本別紙に規定された手順は、自動車の1つ又はいくつかの着席位置のHポイントの位置及び実トルソ角を確定するため並びに測定データと自動車製作者等が示す設計仕様との関係を確認するために用いるものである。(注1)

2. 定義

2.1. 「基準データ」とは、着座位置の次の特性の1つ又はいくつかをいう。

2.1.1. Hポイントとシーティングレファレンスポイント(Rポイント)及び両者の関係

2.1.2. 実トルソ角と設計トルソ角及び両者の関係

2.2. 「三次元マネキン」とは、Hポイントと実トルソ角の測定のために用いる装置をいう。この装置については付録1に示す。

2.3. 「Hポイント」とは、4.に基づいて自動車に取り付ける三次元マネキンの胸部と大腿部の回転中心をいう。Hポイントの位置は、三次元マネキンの両側にあるHポイントサイトボタンの間にある。Hポイントは理論上はRポイントと一致する(公差については3.2.2.参照)。4.に規定した手順に従っていったん決定された後は、Hポイントとシートクッション構造との位置関係は固定したものとみなし、シートを調節するときにはそれと共に動くものとする。

2.4. 「Rポイント」とは、各着座位置について自動車製作者等が定め、三次元座標方式に基づいて決定する設計点をいう。

2.5. 「トルソライン」とは、三次元マネキンのプローブを最後方位置に置いたときのその中心線をいう。

2.6. 「実トルソ角」とは、三次元マネキンのバックアングル分度器を用いて測定するHポイントを通る垂線とトルソラインの間の角度をいう。実トルソ角は理論上は設計トルソ角と一致する(公差については本別紙の3.2.2.参照)。

2.7. 「設計トルソ角」とは、自動車製作者等が定めるシートバックの設計位置に当たる位置で測定するRポイントを通る垂線とトルソラインの間の角度をいう。

(注1)三次元Hポイント測定装置又は手順を用いてHポイントを決定することができない前席以外の着席位置では試験機関の裁量により、自動車製作者等が示すRポイントを基準にすることができる。

- 2.8 「乗員の中心面」とは、各指定着座位置に置いた三次元マネキンの中央面をいう。これは、Y軸上のHポイントの座標で表す。個別シートの場合には、シートの中心面が乗員の中心面と一致する。その他のシートの場合には、自動車製作者が乗員の中心面を定める。
- 2.9 「三次元座標方式」とは、付録2に規定する方式をいう。
- 2.10 「基準点マーク」とは、自動車製作者が定める車体上の物理的な点（穴、表面、マーク又は刻み目）をいう。
- 2.11 「車両測定姿勢」とは、三次元座標方式における基準点マークの座標によって決まる自動車の位置をいう。

3. 要件

3.1. データ提出

本要件に適合していることを実証するために基準データが必要な各着座位置については、次のデータの全部又はそのうちの適当なものを選択して、付録3に示す書式で提出すること。

3.1.1. 三次元座標方式に基づくRポイントの座標

3.1.2. 設計トルソ角

3.1.3. 4.3.に規定された測定位置にシートを調節する（調節できる場合）のに必要なあらゆる指示

3.2. 測定データと設計仕様との関係

3.2.1. 4.に規定された手順によって求めたHポイントの座標と実トルソ角を、それぞれ、自動車製作者等が定めるRポイントの座標及び設計トルソ角と比較するものとする。

3.2.2. RポイントとHポイントの位置関係並びに設計トルソ角と実トルソ角の関係はRポイントを対角線の交点とする各辺が垂直又は水平な一辺50mmの正方形内にHポイントがあり、かつ、実トルソ角と設計トルソ角の差が5°以内であれば、当該座席位置に関して満足できるものとする。

3.2.3. これらの条件が満たされた場合は、Rポイントと設計トルソ角が本要件に適合しているものとする。

3.2.4. Hポイント又は実トルソ角が3.2.2.の要件に適合しない場合には、Hポイントと実トルソ角を2回（初回を含め合計3回）測定する。3回のうち2回の測定結果が要件を満たすならば、3.2.3.の条件を適用する。

3.2.5. 3.2.4.に規定した3回のうち少なくとも2回の測定結果が3.2.2.の要件に適合しない場合又は自動車製作者等がRポイントの位置若しくは設計トルソ角に関する情報を提供しなかったために確認を行うことができない場合には、本指定基準でRポイント又は設計トルソ角に言及するときには常に測定点の図心又は3回の測定角の平均を使用できるものとみなす。

4. Hポイント及び実トルソ角の測定手順

- 4.1. 試験自動車は自動車製作者等の裁量により $20 \pm 10^{\circ}\text{C}$ の温度で保持し、シート材料が室温に達したことを確認する。検査すべきシートに未だ誰も座ったことがなければ、70~80kgの人又は装置をシート上に1分間ずつ2度着座させ、クッションとバッグをしなやかにする。自動車製作者等から要望があった場合には、三次元マネキンを取付ける前の少なくとも30分間は、全シートアセンブリーに荷重をかけないものとする。
- 4.2. 試験自動車は2.11.に定義した測定姿勢にする。
- 4.3. シートは、調節できる場合には、まず、自動車製作者等が定める最後方の通常の運転又は乗車位置に調節する。その際には、通常運転又は乗車位置以外の目的のために使用するシートトラベルを除いて、シートの縦方向の調節だけを考慮する。他のシート調節モード（垂直、角度、シートバック等）がある場合には、その後、自動車製作者等が定める位置に調節する。サスペンションシートの場合には、垂直位置を自動車製作者等が定める通常の運転位置に合わせてしっかり固定する。
- 4.4. 三次元マネキンが接触する着座位置の範囲は、十分な大きさと適当な生地のモスリン（18.9糸/cm²かつ0.228kg/m²）コットン又は同等の特性をもつメリヤス若しくは不織布で被うものとする。試験を試験自動車以外の座席で行う場合には、座席を置く床は、その座席を使用する予定の試験自動車の床と同じ本質的特性（注2）を有するものとする。
- 4.5. 三次元マネキンのシート・バックアセンブリーを、乗員の中心面が三次元マネキンの中心面と一致するように置く。三次元マネキンの位置が外側になりすぎて、三次元マネキンがシートの端に妨げられて水平にならない場合にあつては、三次元マネキンを乗員の中心面から内側に動かしてもよい。
- 4.6. 足部アセンブリーと下脚部アセンブリーを、個別に又はTバー・下脚部アセンブリーを使用して取り付ける。Hポイントサイトボタンを通る直線は地面に対して平行で、かつ、シートの縦中心面に直角でなければならない。
- 4.7. 三次元マネキンの足部と脚部の位置を次の通りに調節する。
 - 4.7.1. 指定座席位置：運転者席及び前席外側乗員席

（注2）傾斜角度、シートを取り付けた時の高さの差、表面の状態等。

- 4.7.1.1. 足部が床上の、必要な場合は操縦ペダルの中の自然な位置をとるように、足部アセンブリと脚部アセンブリの両方を前へ動かす。可能であれば、三次元マネキンの中心面から左足までの距離と右足までの距離がほぼ同じになるようにする。三次元マネキンの横方向の位置を確認する水準器は、必要ならばシートパンを再調節することによって又は脚部と足部のアセンブリを後方に調節することによって、水平にする。Hポイントサイトボタンを通る直線はシートの縦中心面に対して直角を保つものとする。
- 4.7.1.2. 左脚を右脚と平行に保つことができず、かつ、左脚が構造物によって支えられない場合には、支えられるまで左脚を動かす。照準点は水平かつシートの縦中心面に垂直とし、この状態を保つ。
- 4.7.2. 指定座席位置：外側後部
後部座席又は補助座席の場合には、脚部は自動車製作者等が定める位置に置く。その際、両足を置いたフロアの部分が左右でレベルに差がある場合には、前席に最初に接触する方の足を基準にして他方の足を調節し、装置の座席の横方向の位置を示す水準器が水平を指すようにする。
- 4.7.3. その他の指定座席位置
4.7.1.に規定した一般的手順に従う。ただし、足部の位置は自動車製作者等が定める通りとする。
- 4.8. 下脚部ウエイトと大腿部ウエイトを加えて、三次元マネキンを水平にする。
- 4.9. バックパンをフォワードストップまで前方に傾け、Tバーを使って三次元マネキンをシートバックから引き離す。次に規定された方法の1つによって三次元マネキンの位置を再調節する。
 - 4.9.1. 三次元マネキンが後方に移動するようであれば、次の手順を用いる。Tバー上の前方負荷が必要でなくなるまで（シートパンがシートバックに接触するまで）、三次元マネキンを後方に滑らせる。必要ならば下脚部の位置を再調節する。
 - 4.9.2. 三次元マネキンが後方で移動しないようであれば、次の手順を用いる。シートパンがシートバックに接触するまで、Tバーに水平後方負荷を加えて三次元マネキンを後方に滑らせる（付録1の図2参照）。
- 4.10. 三次元マネキンのバックパンアセンブリにヒップアングル分度器とTバーハウジングの交点で $100 \pm 10\text{N}$ の荷重を加える。荷重を加える方向は上記の交点と大腿部バーハウジングの真上の点を通る直線に沿うものとする（付録1の図2参照）。次にバックパンを注意深くシートバックに戻す。残りの手順の間に、三次元マネキンが前方に移動しないように注意を払うこと。
- 4.11. 左右のHポイントピボットに臀部ウエイトを取付け、次にトルソウエイトハンガーへ8個のトルソウエイトを交互に取り付ける。三次元マネキンを水平に保つ。

4. 12. バックパンを前方に傾け、シートバックに対する圧力を解除する。三次元マネキンに10°の弧を描くように（垂直中心面のそれぞれの側に5°）完全に3サイクル揺すり、三次元マネキンとシートの上に蓄積している摩擦を解除する。揺動中に、三次元マネキンのTバーが所定の水平及び垂直の整列状態からずれることがある。したがって、揺動中は適当な側方荷重を加えてTバーを抑止しなければならない。Tバーを保持し三次元マネキンを揺動する時には、垂直又は前後方向に不用意な外部荷重がかからないように注意を払うこと。
- この段階では、三次元マネキンの足部を抑止したり保持したりする必要はない。足部の位置が変われば、その姿勢のままにしておくこと。
- バックパンを注意深くシートバックに戻し、2つの水準器がゼロ位置にあるかどうかを確認する。三次元マネキンの揺動操作の間に足部の動きが生じた場合には、その位置を次の通りに再調節する。
- 更に足が動かないようにフロア交互に各足をもち上げる。この動作の間、両足は自由に回転できるものとし、前方または側方への荷重をかけないものとする。それぞれの足を下ろした位置に戻す場合には、かかとがそのために設計した構造物に接触するものとする。
- 側面水準器がゼロ位置にあるかどうかを確認する。必要ならば、三次元マネキンのシートパンがシート上で水平になるのに十分な側方荷重をバックパンの頂点に加える。
4. 13. 三次元マネキンがシートクッション上を前方に移動しないようにTバーを保持しながら、次の手順をとる。
- (a) バックパンをシートバックに戻す。
 - (b) 25Nを超えない水平後方負荷を、トルソウエイトの中心とほぼ同じ高さで、バックアングルバーに加え、荷重解除後に安定した位置に達したことがヒップアングル分度器により確認できるまで、交互に負荷と除荷をくりかえす。外部からの下方または側方への荷重が三次元マネキンにかからないように注意を払うこと。三次元マネキンの水平調節がもう1度必要ならば、バックパンを前方に回転させ、再度水平にしたうえで、4. 12. からの手順をくりかえす。
4. 14. 全測定を行う。
4. 14. 1. 三次元座標方式に基づいてHポイントの実測位置を測定する。
 4. 14. 2. プローブを完全に後方位置にして、三次元マネキンのバックアングル分度器で実トルソ角を読み取る。
4. 15. 三次元マネキンの取り付けの再実施を望む場合、再実施前の少なくとも30分間はシートアセンブリーに荷重をかけてはならない。三次元マネキンは、試験の実施に必要な時間より長くシートアセンブリー上で荷重がかかったままにしてはならない。
4. 16. 同じ列の座席が同じだとみなされる場合には（ベンチシート、同一設計のシート等）、各列のシートについて、1つのHポイントと1つの「実トルソ角」だけを測定すればよい。付録1に記す三次元マネキンはその列を代表するとみなされ

る場所に置く。その場所は次のとおりとする。

4.16.1. 前列の場合には、運転者のシート

4.16.2. 後列の場合には、外側のシート

別紙6 - 付録1

三次元マネキンの説明 (注)

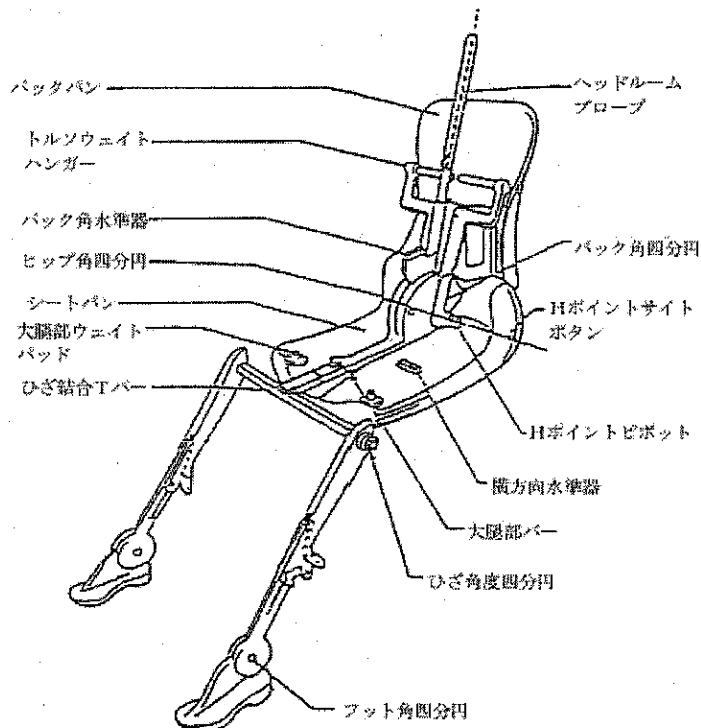
1. バック及びシートパン

バックパンとシートパンは強化プラスチック及び金属で構成される。人体の胴部と大腿部を横しており、Hポイントでヒンジにより機械的に接合している。実トルソ角を測定するために、Hポイントにヒンジにより取り付けられたプローブにより分度器を固定している。シートパンに取り付けた調節可能な大腿部バーが大腿部の中心線を決定し、ヒップアングル分度器の基線になっている。

2. ボディ及びレッグエレメント

下脚部分はひざ結合Tバーでシートパンアセンブリーに接続しているが、このTバーは調節可能な大腿部バーが横方向に延びたものである。ひざ角度を測定するために、下脚部分に分度器が組み込まれている。靴および足部アセンブリーにはフット角度を測定するために目盛を付けている。2つの水準器によってマネキンの垂直と水平方向の位置を決定する。ボディエレメントウェイトを該当する重心に取り付け、シートに76kgの男性が着座した場合と同等の荷重が生じるようにする。三次元マネキンの結合部はすべて、著しい摩擦を生じないで自由に動くかどうかを確認しなければならない。

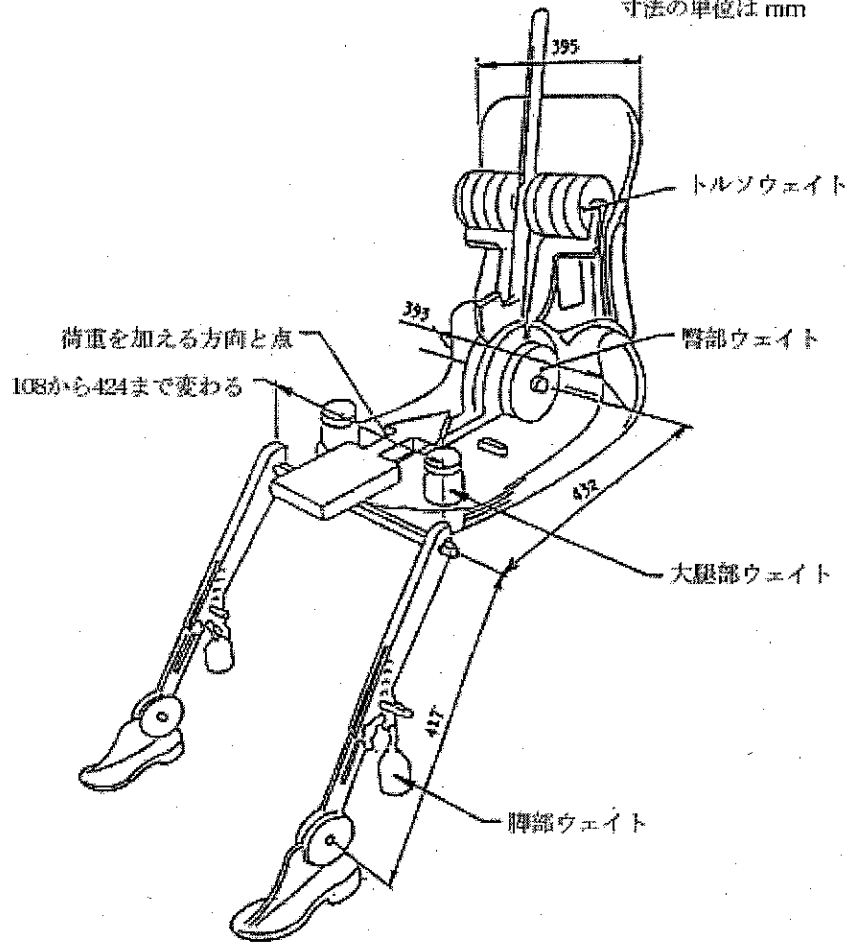
図1 三次元マネキンの各部分の名称



(注) 三次元マネキンの構造の詳細については、SAE、400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, U. S. A. 参照。この装置はISO 規格6549-1980に記載されているものに相当する。

図2 三次元マネキンのエレメントの寸法および荷重配分

寸法の単位は mm

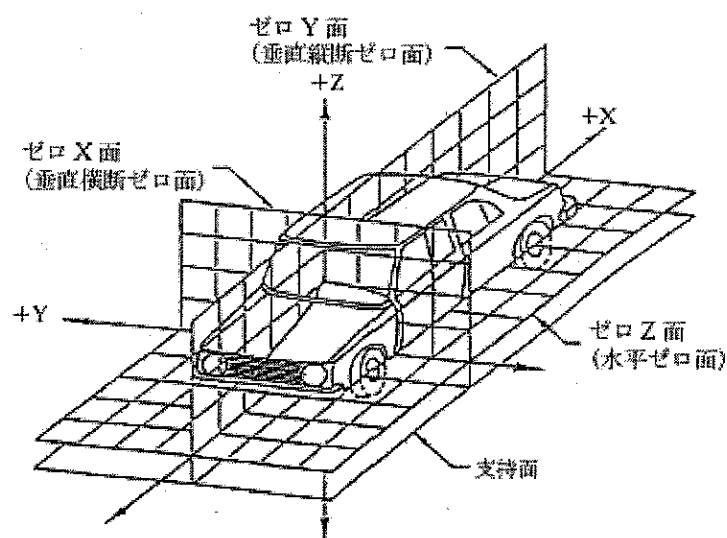


別紙6 - 付録2

三次元座標方式

1. 三次元座標方式は、自動車製作者等が定める直交する三平面によって規定される（図参照）。（注）
2. 車両測定姿勢は、基準点マークの座標が自動車製作者等が定める値と一致するように自動車を設置面に置くことによって決まる。
3. RポイントとHポイントの座標は、自動車製作者等が定まる基準点マークに基づいて決まる。

図 三次元座標方式



(注) この座標方式はISO 規格4130、1978に相当する。

別紙6－付録3

着座位置に関する基準データ

1. 基準データのコード化

基準データは各着座位置について一貫した記載を行う。着座位置は2桁の記号で識別する。第1桁はアラビア数字でシートの列を表示し、自動車の前から後ろへ数える。第2桁は大文字で、自動車が前進方向に向かって見た時の列の中での着座位置の所在を表し、次の文字を使うものとする。

L=左

C=中心

R=右

2. 車両測定姿勢の記載

2.1. 基準点マークの座標

X _____

Y _____

Z _____

3. 基準データ一覧表

3.1. 着座位置： _____

3.1.1. Rポイントの座標

X _____

Y _____

Z _____

3.1.2. 設計トルソ角：

3.1.3. シート調節用仕様（注1）

水平： _____

垂直： _____

角度： _____

トルソ角： _____

注：3.2.、3.3.等の項目で後続着席位置に関する基準データを記載する。

（注1）該当しないものを抹消する。

別添 41 再帰反射材の装置型式指定基準

1. 適用範囲

この指定基準は、自動車（次の 1.1. から 1.5. に掲げる自動車を除く。）に備える再帰反射材に適用する。（保安基準第 38 条の 3 関係）

- 1.1. 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人未満のもの
- 1.2. 前号の自動車の形状に類する自動車
- 1.3. 二輪自動車
- 1.4. 側車付二輪自動車
- 1.5. カタピラ及びそりを有する軽自動車

2. 定義

2.1. 再帰反射材

2.1.1. 「線状再帰反射材」とは、自動車の全長及び全幅を識別できるように自動車の側面及び後面に取り付けるテープ状の再帰反射材をいう。

2.1.2. 「輪郭表示再帰反射材」とは、自動車の側面及び後面の輪郭を示すように取り付けるテープ状の再帰反射材をいう。

2.1.3. 「特徴等表示再帰反射材」とは、2.1.1. 及び 2.1.2. の再帰反射材より低い反射係数を有し、輪郭表示再帰反射材の内側に取り付けるために着色された再帰反射材料をいう。

2.1.4. 「供試品」とは、2.1.1.、2.1.2. 及び 2.1.3. に定義した再帰反射材そのもの又は再帰反射材料の一部を切り出したものをいう。

2.2. 「再帰反射」とは、光が入射した方向に近い方向へ反射することをいう。この特性は広汎で多様な角度にわたって維持されるものとする。

2.2.1. 「再帰反射材料」とは、ある方向から光が照射されたとき、入射光の比較的大部分を再帰反射するような表面又は装置をいう。

2.3. 幾何学的定義（別紙 1 の図 1 参照）

2.3.1. 「基準中心」とは、性能を規定する目的のために、装置の中心として指定された反射部上の点又はその近傍の点をいう。

- 2.3.2. 「照射軸（記号I）」とは、基準中心と照明源を結ぶ軸をいう。
- 2.3.3. 「観測軸（記号O）」とは、基準中心と受光器を結ぶ軸をいう。
- 2.3.4. 「観測角（記号 α ）」とは、照射軸と観測軸との間の角度をいう。観測角は小さい角度の再帰反射の場合において、常に正の値である。
- 2.3.5. 「観測面」とは、照射軸と観測軸を含む面をいう。
- 2.3.6. 「基準軸（記号R）」とは、再帰反射装置の角度位置を表すための、基準中心を起点とする自動車製作者が指定する軸をいう。
- 2.3.7. 「入射角（記号 β ）」とは、照射軸から基準軸までの角度をいう。その全範囲は $0^\circ < \beta < 180^\circ$ であるが、通常、入射角は 90° 以下となり、その角度は β_1 と β_2 の二つの成分で表される。
- 2.3.8. 「回転角（記号 ε ）」とは、基準軸の回りを回転する角度で、基準中心より照射軸方向を見て時計回りの回転を正とする。
- 2.3.9. 「第1軸（記号1）」とは、基準中心を通過して観測面に垂直な軸をいう。
- 2.3.10. 「入射角の第1成分（ β_1 ）」とは、照射軸から、基準軸と第1軸を含む面までの角度をいう。その範囲は、 $-180^\circ < \beta_1 < 180^\circ$ である。
- 2.3.11. 「入射角の第2成分（記号 β_2 ）」とは、観測面を含む平面から基準軸までの角度をいう。その範囲は、 $-90^\circ < \beta_2 < 90^\circ$ である。
- 2.3.12. 「第2軸（記号2）」とは、基準中心を通過して、第1軸及び基準軸の両方に垂直な軸をいう。第2軸の正の方向は、別紙1の図1に示すように、 $-90^\circ < \beta_1 < 90^\circ$ のとき観測面内にある。

2.4. 測光用語の定義

- 2.4.1. 「再帰反射係数（記号 R' ）」とは、反射面における観測軸方向への光度係数 R をその面積 A で割った値をいう。光度係数は、反射光の光度 I を反射面における照度 E_\perp で割った値をいう。

$$R' = \frac{R}{A}$$

再帰反射係数 R' は単位ルクス、単位面積あたりのカンデラで表す。 $(\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1})$

$$R' = \frac{I}{E_\perp \cdot A}$$

(輝度／照度)

- 2.4.2. 「供試品の角直径（記号 η_1 ）」とは、光源の中心又は受光器の中心において、供試品の最大寸法を見込む角度をいう（ $\beta_1 = \beta_2 = 0^\circ$ ）。
- 2.4.3. 「受光器の角直径（記号 η_2 ）」とは、基準中心から見た受光器の最大寸法を見込む角度をいう（ $\beta_1 = \beta_2 = 0^\circ$ ）。
- 2.4.4. 「輝度率（記号 β ）」とは、供試品の輝度と、完全拡散反射面（あらゆる方向から照射された入射光を同一の輝度で反射し、かつ反射率が1となる理想的な面）の輝度とを、同一条件で照射された入射光の輝度と観測された反射光の輝度との比率をいう。
- 2.5. 測角器の説明
反射をCIE方式座標で測定するのに用いる測角器を別紙1の図2に示す。この図において、受光器（O）は、仮に照明源（I）の垂直上方にあるように示してある。第1軸は水平に固定し、観測半平面に垂直に置いて示してある。ここに示した成分配置と等価の配置を用いることができる。
- 2.6. 同一型式の範囲
型式指定において、同一型式として処理できる範囲は、再帰反射材が既に型式指定を受けた再帰反射材と次の2.6.1.から2.6.3.までの点において本質的に同一のものとする。
 - 2.6.1. 商号又は商標
 - 2.6.2. 再帰反射材の特性
 - 2.6.3. 再帰反射材の特性に影響する部品
3. 指定の申請
 - 3.1. 申請書は、商号又は商標の所有者又はその正規の委任代理人が提出するものとする。
 - 3.2. 申請書には、次の書面を添付しなければならないものとする。
 - 3.2.1. 外観図3部。当該装置の型式が容易に識別できる詳細図面とする。当該図面には、装置を車両に取り付けるときの幾何学的位置を明記すること。また、図面には4.に規定する特定装置の表示及び型式指定番号用の余白を明記するとともに、これらの配置例を記載するものとする。
 - 3.2.2. 再帰反射材の技術仕様を記載した簡単な説明書。
 - 3.2.3. 別紙4に規定する、再帰反射材の供試品。

4. 特定装置の表示等

4.1. 申請に係る再帰反射材の供試品には、下記の事項を表示するものとする。

4.1.1. 製作者等の商号又は商標

4.1.2. 再帰反射材が全方向回転式でないものにあつては、7.の規定を適合する向きにおいて、下記の位置に方向マーク「TOP」を表示しなければならない。
テープ状の材料にあつては、0.5m 間隔で、シート状の材料にあつては、100 mm ×100 mm 範囲内

4.2. 供試品には、5.に規定する型式指定番号及び追加の記号用の余白を設けるものとする。
この表示は、再帰反射材料の外側から明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えないものであること。

5. 型式指定番号の指定等

5.1. 国土交通大臣は、3.に基づいて提示された再帰反射材の型式の全供試品が本指定基準に適合している場合には、型式指定を行うものとする。

5.2. 型式指定番号は、型式指定された各型式毎に指定するものとする。その最初の2桁は、型式指定を行う時点において車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定（以下「協定」という。）に基づく規則（以下「協定規則」という。）に加えられている最新の主要な技術的修正を盛り込んだ改訂版を示すものとする。

5.3. 本指定基準に基づく型式の指定、指定の変更承認、指定の拒否、指定の取消し又は生産の中止の通知は、別紙2の様式により、協定規則を適用している協定締約国に通知するものとする。

5.4. 本指定基準に基づき型式指定されたすべての装置には、4.2の余白部に、4.1.による特定装置の表示等のほか、下記から構成される表示を附さなければならないものとする。

5.4.1. 本指定基準に基づく指定を示す記号は、文字「E」の後に日本国を示す国番号「43」を付し、全体を円で囲むものとする。

5.4.2. 本基準の番号とその後文字「R」、「-」及び5.2.による型式指定番号を表示するものとする。

5.4.3. 装置のクラスを示す識別記号

- 5.4.3.1. 輪郭表示／線状再帰反射材の材料に対して、「C」を表示するものとする。
- 5.4.3.2. 7.2. に提示された限定した表面に装着するべき特徴等表示再帰反射材に対して、「D」を表示するものとする。
- 5.4.3.2. 7.2. に提示された表面に装着するべき特徴等表示再帰反射材に対して、「E」を表示するものとする。
- 5.4.3.3. 着色した指定文字向けに印刷する白色の下地の再帰反射材や全面印刷したクラス「E」の装置でクラス「D」向けの別紙7の表3を満足する特徴等表示再帰反射材に対しては「D/E」を表示するものとする。
- 5.5. 指定を示す記号は明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えないものとし、少なくとも1つを下記の位置に表示しなければならないものとする。
テープ状装置に0.5m間隔で、シート状の材料にあつては、100 mm×100 mm内の面積上
- 5.6. 本指定基準別紙3に表示の配列例を示す。

6. 一般規定

- 6.1. 再帰反射材は、満身に機能し、正常に使用すれば常に満身に機能するように製造されなければならない。また、構造面で、効率的な使用又は良好な状態での維持に影響を及ぼすような欠陥がないものであること。
- 6.2. 再帰反射材又はその構成部品は、容易に分解できないものであること。
- 6.3. 再帰反射材の取付方法は耐久性があり、かつ安定したものであること。
- 6.4. 再帰反射材の外面は、汚れが取れやすいものであり、粗い表面であつてはならない。突出部がある場合には、その部分が容易に汚れを取る妨げにならないこと。

7. 要件

- 7.1. 再帰反射材は、別紙5から別紙8までに定める規定に適合すること。
試験手順は、別紙4に定める。
なお、再帰反射材を自動車に取り付けた状態で色度特性等の適合性を確認する場合には、試験自動車状態の車両を水平な平坦面に設置して行う。
- 7.2. 特徴等表示再帰反射材は、クラス「D」の再帰反射材料又はクラス「E」の再帰反射材料を使用するものとする。反射の総面積が2平方メートル未満である場合は、クラス「D」のマークで表示してもよいものとする。また、再帰反射の総面積が少なくとも2平方メートル以上である場合は、クラス「E」のマークで表示するものとする。

- 7.2.1. クラス「D」の再帰反射材料の再帰反射係数の最大値は、別紙7の表3に定めた値以下とし、特徴等表示再帰反射材に使用するものとする。
- 7.2.2. クラス「E」の再帰反射材料の再帰反射係数の最大値は、別紙7の表3に定めた値の33%以下とする。
- 7.2.3. 着色した文字の下地となる白色の再帰反射材料や全面印刷したクラス「E」の再帰反射材料でクラス「D」向けの別紙7の表3を満足するものに対しては「D/E」を表示するものとする。
- 7.3. 再帰反射材料によっては、不必要な試験を省略することができる。ただし、省略する場合には、指定通知書の「備考」欄に明記。
8. 指定を受けた型式の再帰反射材の変更承認等
 - 8.1. 再帰反射材のすべての変更は、その型式指定を付与した国土交通大臣へその旨を通知しなければならない。

国土交通大臣は、当該変更が再帰反射材の性能に著しい悪影響を及ぼすおそれがなく、かつ、再帰反射材が要件を満たすことに変わりはないと判断することができない場合には、試験を再度実施するものとする。

型式指定の変更承認又は拒否の通知は、変更点を明記して、5.3.の指示した手続きに従って、協定規則を適用している協定締約国へ通知するものとする。
 - 8.2. 国土交通大臣は型式指定の延長を承認した場合は、そのような延長の通知書に型式番号を割り当てるものとする。
9. 製造の適合性

製造の適合性に関する手続きは、協定の附属書2に規定された手続き及び次の要件に適合しなければならない。

 - 9.1. 本指定基準に基づき型式指定された再帰反射材料は6.及び7.に規定する要件を満たすことによって、指定を受けた型式に適合するように製造するものとする。
 - 9.2. 製造の適合性については、無作為に選んだ5個の供試品の反射特性を試験した場合において、どの測定値も、本指定基準の別紙7に定める値から悪い方向に20%以上逸脱していないこと。
 - 9.3. 製造の適合性については、無作為に選んだ5個の供試品の色度特性が、目視検査による判断で、本指定基準の別紙6に定める値を満足すること。
 - 9.4. 国土交通大臣は、各製造施設において用いられている適合性管理方法を随時検査することができる。
10. 指定の取消し

10.1. 国土交通大臣は、その型式について指定を受けた再帰反射材が、上記で規定する要件に適合しない場合は、その指定を取り消すことができる。

10.2. 国土交通大臣は、付与した指定基準に基く型式指定を取り消す場合は、取消しの通知を別紙2の様式にしたがって、協定規則を適用している協定締約国に通知するものとする

11. 生産の中止

指定を受けた特定装置の製作者等は、当該型式の特定装置の製作者等でなくなった場合、国土交通大臣にその旨を届け出るものとする。

別紙 1

再帰反射材についての座標システムとメカニズム

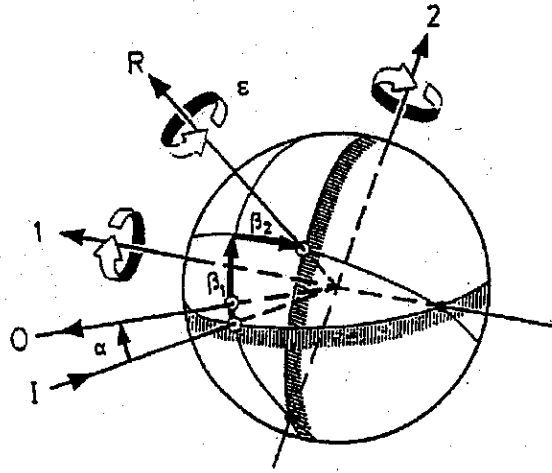


図 1 CIE 座標システム

1 : 第 1 軸	I: 照射軸	α : 観測角
2 : 第 2 軸	O: 観測軸	β_1, β_2 : 入射角
	R: 基準軸	ϵ : 回転角

再帰反射材の仕様表示及び測定のための CIE 角度システム。第 1 軸は観測軸と入射軸を含む面に垂直である。第 2 軸は第 1 軸及び基準軸の両方に垂直である。全ての軸、角度及び回転方向は正の値で示す。

注記：

- (a) 固定主軸は照射軸である。
- (b) 第 1 軸は観測軸及び照射軸を含む面に垂直に固定されている。
- (c) 基準軸は再帰反射材料に対して固定され、 β_1 及び β_2 により移動する。

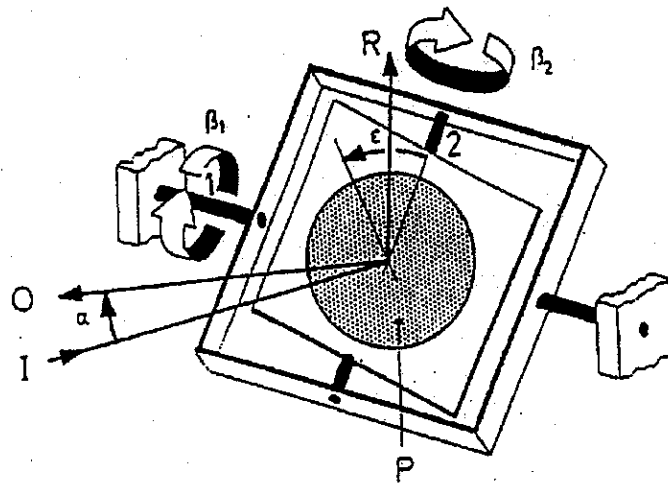


図2 CIE 角度システムにしたがった測角器

1 : 第 1 軸
2 : 第 2 軸

I : 照射軸 α : 観測角
O : 観測軸 β_1 、 β_2 : 入射角
R : 基準軸 ϵ : 回転角
P : 再帰反射材料

再帰反射材料の仕様表示及び測定のための CIE 角度システムにしたがった測角器。
全ての角度及び回転方向は正の値で示す。

別紙 2
ANNEX 2

通知
COMMUNICATION

(最大 A4 判 (210 mm x 297 mm))
(Maximum format: A4 (210 x 297 mm))



国土交通省
Ministry of Land,
Infrastructure and Transport

再帰反射材の装置型式指定に基づく再帰反射材に係る：

- 型式の指定^{注2}
- 指定の変更承認
- 指定の拒否
- 指定の取消し
- 生産の中止

について

Concerning:^{2/} APPROVAL GRANTED
APPROVAL EXTENDED
APPROVAL REFUSED
APPROVAL WITHDRAWN
PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of retro-reflective markings of heavy and long vehicles and their trailers, pursuant to Regulation No. 104

型式指定番号 変更承認番号
Approval No: Extension No:

1. 装置の商号又は商標：
Trade name mark of the marking material:
2. 装置の型式： C/D/E^{注2}
Class of the marking material: C/D/E^{2/}
3. 指定製作者等の名称及び所在地：
Name and address of the manufacturer:
4. 指定製作者等の代理人の名称及び所在地（該当する場合）：
If applicable, name and address of manufacturer's representative:

注 1 型式の指定、指定の変更承認、指定の拒否又は指定の取消しを行った国の国番号

1/ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval

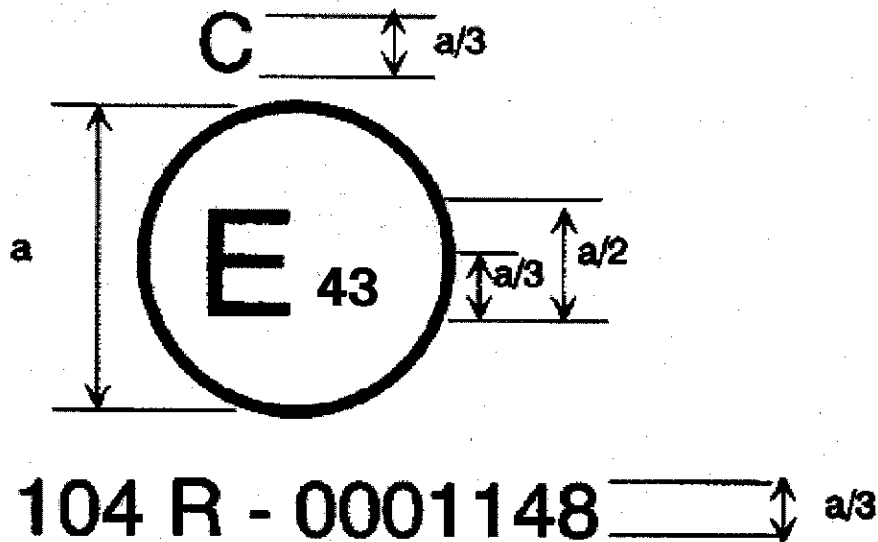
注 2 該当しないものを抹消すること

2/ Strike out what does not apply.

5. 指定申請日 :
Date on which the marking material was submitted for approval tests:.....
6. 指定試験の実施を担当する技術機関 :
Technical service responsible for carrying out the approval test:.....
7. 試験成績書発行日 :
Date of test report issued by the technical service:.....
8. 試験成績書番号 :
Number of test report issued by the technical service:.....
9. 備考 :
Remarks:.....
10. 型式指定/指定の拒否/変更承認/指定の取消し ^{注2}
Approval granted/refused/extended/withdrawn ^{2/}.....
11. 変更理由 (該当する場合) :
Reason(s) for the extension (if Applicable):.....
12. 場 所 :
Place:.....
13. 日 付 :
Date:.....
14. 署 名 :
氏 名 :
Signature:.....
Name:.....
15. 指定を行った行政庁が管理している書類の一覧表を本通知書に添付する。
これは、要望があれば交付する。
The following documents, bearing the approval number shown above, are available
on request.

別紙 3

型式指定番号等の表示例



上記の型式指定番号等の表示は、協定規則 104 号に基づき日本国 (43) で指定された再帰反射材を示す。型式指定番号の最初の 2 桁は、この指定が協定規則 104 号の初版の規則要件にしたがって指定されたことを示している。記号「C」は、輪郭表示/線状再帰反射材のための反射材料のクラスを示す。記号「D」は、限定した表面への特徴等表示再帰反射材の材料を、記号「E」は、広汎な面の特徴等表示再帰反射材の材料を示している。

注意：型式指定番号及び追加の記号は、円の近くで、「E」の文字の上下左右のいずれかに付すこと。型式指定番号の数字は、「E」の文字と同じ側に、同一の方向を向けて表示すること。型式指定番号と追加の記号は、互いに正反対となる位置に表示すること。他の記号との混乱を避けるため、型式指定番号にローマ数字を使用することは避けること。

別紙 4

試験手順

供試品

1. 供試品は、テープ状又はシート状の再帰反射材料を5個、試験機関へ提出するものとする。テープ状の場合、少なくとも長さ3mのものを、シート状の場合は、少なくとも面積500mm×500mmのものを準備するものとする。
2. 供試品は現行生産品を代表するもので、その再帰反射材料の生産者の推奨に従って生産されたものとする。^(注)
3. 供試品は、本指定基準6.及び別紙5で形状・寸法規定について確認した後、供試品からなる試験片に対して本指定基準の別紙8に規定する耐熱試験を実施した後、別紙6および7に規定する試験を実施するものとする。
4. 別紙6の色度特性及び別紙7の反射特性は5個の試験片の試験結果の平均値とする。
5. その他の試験に対しては、いかなる試験にも供していない試験片を用いること。

(注)再帰反射材料の試験片は端面が鋭利で脱脂された厚さ2mmのアルミ板に取り付け、試験前に、温度 $23 \pm 2^{\circ}\text{C}$ 、相対湿度 $50 \pm 5\%$ で24時間、放置するものとする。

別紙 5

寸法の規定

1. 側面及び後面のテープ状の再帰反射材

1.1. 一般

線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材はテープ状のものでなければならない。

1.2. 寸法

1.2.1. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材のテープの幅は $50+10/-0\text{mm}$ 以下とする。

1.2.2. 再帰反射材料の一片の最小長さは、少なくとも1つの型式指定マークが視認できるものとする。

別紙 6

色度特性の測定方法

- 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材（クラス C）は、白色、黄色又は赤色とする。特徴等表示再帰反射材（クラス D 及び E）については、色の制限は無い。
- CIE（国際照明委員会）文献 No. 15（1971）の規定に従い、再帰反射材料に CIE 標準光 D65 を垂直から 45° の角度で照射し、垂直方向から分光光度計で測定（45° / 0° 配置）したとき、新しい状態での色度特性は、表 1 に規定した色度座標の範囲内にあつて、かつ輝度率に適合しなければならない。

表 1

色度座標点						
色		1	2	3	4	輝度率 $\beta [lx]$
黄	x [1]	0.545	0.487	0.427	0.465	≥ 0.16
	y [1]	0.454	0.423	0.483	0.534	
白	x [1]	0.300	0.385	0.345	0.260	≥ 0.25
	y [1]	0.270	0.355	0.395	0.310	
赤	x [1]	0.690	0.595	0.560	0.650	≥ 0.03
	y [1]	0.310	0.315	0.350	0.350	

- CIE 標準光 A で、入射角 $\beta_1 = \beta_2 = 0^\circ$ （この条件で鏡面反射が生じる場合には、 $\beta_1 = 0^\circ$ 、 $\beta_2 = +5^\circ$ の範囲内の値としてよい。）、観測角 $\alpha = 20'$ で測定した時、新しい状態での色度特性は、表 2 に規定した色度座標の範囲内になければならない。

表 2

色度座標点					
色		1	2	3	4
黄	x [1]	0.585	0.610	0.520	0.505
	y [1]	0.385	0.390	0.480	0.465
白	x [1]	0.373	0.417	0.450	0.548
	y [1]	0.402	0.359	0.513	0.414
赤	x [1]	0.720	0.735	0.665	0.643
	y [1]	0.258	0.265	0.335	0.335

別紙 7

反射特性の判定方法

1. CIE 標準光 A によって、CIE 文献 No. 54 (1982) に規定される方法で測定したとき、新しい状態での再帰反射係数 R' (単位:カンデラ ($\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$)) は、黄色と白色については、少なくとも表 1 の値以上であること。また、赤色については、少なくとも表 2 の値以上であること。

ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合であって、黄色と白色については、表 1 の値に対して 80%以上とすることができる。また、赤については、表 2 の値に対して 80%以上とすることができる。

- 1.1. 再帰反射係数の最小値
クラス C の再帰反射材に対する反射特性：

表 1

再帰反射係数 R' の最小値 [$\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$]					
観測角 α [°]	入射角 β [°]				
$\alpha = 0.33^\circ$ (20')	β_1	0	0	0	0
	β_2	5	30	40	60
色					
黄		300	130	75	10
白		450	200	90	16

表 2

再帰反射係数 R' の最小値 [$\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$]					
観測角 α [°]	入射角 β [°]				
$\alpha = 0.33^\circ$ (20')	β_1	0	0	0	0
	β_2	5	20	30	40
色					
赤		120	60	30	10

- 1.2. 再帰反射係数の最大値
クラス D の特徴等表示再帰反射材に対する反射特性：

表 3

再帰反射係数 R' の最大値 [$\text{cd} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{lx}^{-1}$]					
観測角 α [°]	入射角 β [°]				
$\alpha = 0.33^\circ$ (20')	β_1	0	0	0	0
	β_2	5	30	40	60
色によらず		150	65	37	5

注：供試品に方向表示（「TOP」）がある場合、規定値はその方向のみ測定することとする。方向表示のない供試品は0°及び90°の両方向の値を測定することとする。

別紙 8

外部からの作用に対する耐性規定

1. 耐候性

1.1. 方法

各試験に対し、1つの供試品（本指定基準の2.1.4.参照）からなる2個の試験片を使用する。1個目の試験片は暗い乾燥した容器に保管し、判定等に用いる。

2個目の試験片はISO標準105 - B02の規定に従い、試験片とNo. 7のブルースケールに光を照射する。照射はNo. 7のブルースケールがNo. 4グレースケール上の色度に退色するまで光を照射しなければならない。試験後、希釈中性洗剤溶液で洗浄し、充分乾燥させ、1.2.から1.4.までに規定した要件に対する適合性を検査する。

1.2. 外観

試験片の表面の割れ、はがれ、分裂、ふくれ、層剥離、歪み、白化、変色又は腐食など外観上の異常がないこと。

1.3. 色度特性

試験片の色は別紙6の表1及び表2に規定する範囲内にあること。

1.4. 再帰反射特性（再帰反射材の再帰反射係数への影響：）

1.4.1. 別紙7の試験で観測角 $\alpha = 20'$ 及び入射角 $\beta_2 = 5^\circ$ でのみ測定すること。

1.4.2. 試験片の乾燥時の反射係数は、別紙7の表1及び表2に規定する値の80%以上であること。

2. 耐食性

2.1. 1個の試験片を塩霧に24時間さらす。その後、試験片を2時間乾燥させ、再度塩霧に24時間さらす。

塩霧は、重量比で塩化ナトリウム5%、含有不純物0.02%以下の蒸留水95%で溶かして得られる食塩水を温度 $35 \pm 2^\circ\text{C}$ で霧状にすることによって発生させるものとする

2.2. 試験の終了直後に、装置の効率を損なうおそれのある過度の腐食の兆候が認められないこと。

2.2.1. 別紙7の1.に規定した方法による反射表面の再帰反射係数 R' は、48時間後に、照射角 $\beta_2 = 5^\circ$ 及び観測角 $\alpha = 20'$ で測定したとき、それぞれ別紙7の表1又は表2の値以上でなければならない。また、測定の前に、その表面から塩霧による堆積塩を取り除かなければならない。

3. 耐燃料性

長さ 300 mm 以上の試験片を、容積比で n-ヘプタン 70% とトルエン 30% の混合液に 1 分間浸した後、これを取り出し、表面を柔らかい布で拭いた後乾燥させ、表面を目視で確認したときに、明らかな表面の変化が認められないこと。

4. 耐熱性

4.1. 長さ 300 mm 以上の試験片を、温度 $65 \pm 2^\circ\text{C}$ の乾燥した大気中に 12 時間（成形プラスチック反射器の場合は 48 時間）置き、温度 $23 \pm 2^\circ\text{C}$ で 1 時間、さらに温度 $-20 \pm 2^\circ\text{C}$ で 12 時間放置する。

4.2. 試験片を試験室内に 4 時間放置後、外観を目視により観察する。

4.3. 光学ユニットの表面にひび割れやゆがみが認められないこと。

5. 耐洗浄性

試験片に洗浄潤滑油と黒鉛の混合液を塗布し、n-ヘプタンのような弱い脂肪族溶液でふき、中性洗剤で洗ったとき、再帰反射材料の表面を損傷することなく容易に洗浄できること。

6. 反射特性の持続性

6.1. 国土交通大臣は、使用過程の再帰反射材（装置又は識別装置／図柄として使用された場合）の反射特性の持続性を確認する権利を有する。

6.2. 型式指定を与えた国以外の行政庁は、その領域内において同様の確認を行うことができる。使用過程の再帰反射材のある型式に構造的な欠陥が認められる場合には、行政庁は、型式指定を与えた当局に知らせて、その意見を求めるものとする。

6.3. 他の基準がない場合には、使用過程の再帰反射材の「構造的欠陥」という概念は、本指定基準 6 の目的に沿って解釈するものとする。

7. 水の侵入に対する耐性

7.1. 再帰反射材の試験片を温度 $50 \pm 5^\circ\text{C}$ の水中に、再帰反射部の表面の最上部が水面下約 20 mm の位置に 10 分間浸す。その後、試験片を 180° 回転させ、再帰反射部の表面を下向きとし、裏面が水面下約 20 mm の位置になるようにした後、再度 10 分間浸す。その直後に、これらの試験片を温度 $25 \pm 5^\circ\text{C}$ の水中に浸し、同様の試験を再度行う。

7.2. 試験片の再帰反射部に水が浸透してはならない。目視で確認した結果、水の浸透が明らかに認められた場合は、不適合とする。

7.3. 目視で確認した結果、水の浸透が判定できない場合には、試験片を軽く振って外側の余分な水を落として、別紙 7 に規定する方法で再帰反射係数を測定する。

別添 48 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の装置型式指定基準

1. 適用範囲

本指定基準は、専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員が 10 人未満のもの(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、最高速度 25 キロメートル毎時以下の自動車、並びに被牽引自動車を除く。以下「乗用自動車」という。)並びに貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量 3.5 トン以下のもの(三輪自動車及び被牽引自動車、最高速度 25 キロメートル毎時以下の自動車を除く。以下「車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車」という。)に適用する。

2. 定義

2.1. 「型式の指定」とは、道路運送車両の保安基準(昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下「保安基準」という。)第 32 条から第 38 条まで、第 38 条の 3 から第 41 条まで並びに第 41 条の 3 に規定する灯火装置及び反射器並びに指示装置の取付けに係る自動車の型式の指定をいう。

2.2. 灯火等の取付装置に係る自動車の同一型式の範囲

型式の指定において、同一型式として処理できる灯火等取付装置に係る自動車の型式の範囲は、2.2.1. から 2.2.4. までの全ての点において本質的に同一であるものとする。

ただし、既に指定を受けた型式の自動車と比較して、灯火器、反射器及び指示装置の種類、数、取付位置、幾何学的視認性並びにすれ違い用前照灯の照射光線の傾きに関して差異のない自動車並びにその差異が任意灯火が取付けられているか否かの差異のみである自動車は、2.2.1. から 2.2.4. までの規定に係らず、「型式の異なる自動車」とは見なさない。

2.2.1. 自動車の寸法及び外形

2.2.2. 装置の数及び取付位置

2.2.3. 前照灯照射方向調節装置

2.2.4. 緩衝装置

2.3. 「横断面」とは、車両中心面に直交する鉛直面をいう。

2.4. 「非積載状態」とは、乗車人員又は積載物品を乗車又は積載せず、かつ、燃料、冷却水及び潤滑油の全量を搭載し、自動車の製作を業とする者(以下「自動車製作者」という。)が定める工具及び付属品(スペアタイヤを含む。)を全て装備した状態をいう。

2.5. 「積載状態」とは、自動車製作者が定める技術的に許容できる最大重量まで積載された状態をいい、自動車製作者は別紙 5 に定める方法に従ってこの重量の車軸

間の配分を決定するものとする。

2.6. 「装置」とは、一つ以上の機能を発揮するために用られる部品又は部品の組合せをいう。

2.7. 「灯火等」とは、道路を照射する又は他の交通に対し灯光又は反射光を発することを目的として設計された装置であって、保安基準第32条から第38条まで、第38条の3から第41条まで並びに第41条の3に規定する灯火装置、反射器並びに指示装置をいう。

2.7.1. 光源

2.7.1.1. 「光源」とは、1個以上の透明なガラス管その他これに類するもの並びに1個の機械的及び電氣的接続用のベースとともに組み立てることができる1個以上の可視光放射要素をいう。装置本体にレンズを有しない分配型の灯火装置又は灯火信号装置の場合は、光導体の1つの末端を光源とすることができる。

2.7.1.1.1. 「交換式光源」とは、工具を使用せずに光源ホルダーに脱着できるように設計された光源をいう。

2.7.1.1.2. 「非交換式光源」とは、当該光源が固定された装置とともにしか交換できない光源をいう。光源モジュールの場合は、当該光源が固定された光源モジュールとともにしか交換できない光源をいう。

2.7.1.1.3. 「光源モジュール」とは、1個以上の非交換式光源を含み、工具を使わない限り光源固定装置から取り外すことができない装置固有の光学部品をいう。

2.7.1.1.4. 「フィラメント光源」とは、1本以上の白熱フィラメントの熱放射によって可視光を放射する光源をいう。

2.7.1.1.5. 「放電灯光源」とは、アーク放電によるエレクトロルミネッセンス/けい光によって可視光を放射する光源をいう。

2.7.1.1.6. 「発光ダイオード」(LED)とは、1個以上の半導体の接合による注入型発光/けい光によって可視光を放射する光源をいう。

2.7.1.2. 「光源電子制御装置」とは、光源の電圧又は電流を制御するために電源と光源の間に取り付ける1個以上の部品をいう。

2.7.1.2.1. 「バラスト」とは、放電灯光源の電流を安定させるために電源と光源の間に取り付ける光源電子制御装置をいう。

2.7.1.2.2. 「点火装置」とは、放電灯光源のアーク放電を開始する光源電子制御装置をいう。

- 2.7.2. 「等価灯火等」とは、同一の機能を有し、かつ、自動車の登録国で公認されている灯火等をいう。これらの灯火等は、本指定基準の要件を満たすという条件で型式の指定を受けている場合には、自動車に取り付けるものと異なる特性を有するものであってもよい。
- 2.7.3. 「独立式」の灯火等とは、照射面（番号灯並びに種別5及び種別6の方向指示器にあつては、発光面とする。以下2.7.4.から2.7.6.までにおいて同じ。）、光源及び灯器が他の灯火等と独立した装置をいう。
- 2.7.4. 「集合式」の灯火等とは、照射面及び光源が他の灯火等と独立し、かつ、灯器が他の灯火等と共通である装置をいう。
- 2.7.5. 「結合式」の灯火等とは、照射面が他の灯火等と独立し、かつ、光源及び灯器が他の灯火等と共通である装置をいう。
- 2.7.6. 「兼用式」の灯火等とは、光学的、機械的又は電氣的に異なる条件で作動する複数又は単独の光源を有し、かつ、照射面の全体又は一部及び灯器が他の灯火等と共通である装置をいう。
- 2.7.7. 「単一機能」の灯火等とは、単一の灯火又は指示装置の機能を発揮するための装置をいう。
- 2.7.8. 「格納式」の灯火等とは、使用しない場合において部分的又は完全に格納することのできる灯火等をいう。灯火等の格納は、可動式保護部品、灯火等の移動その他の適切な方法によるものであってもよい。格納式灯火等のうち灯火等を移動することによって車体内に格納する機構を有するものを特に「収納式」の灯火等という。
- 2.7.9. 「走行用前照灯」とは、保安基準第32条第1項に規定する走行用前照灯をいい、車両前方遠方の道路及び交通を照射することを目的とした灯火装置をいう。
- 2.7.10. 「すれ違い用前照灯」とは、保安基準第32条第4項に規定するすれ違い用前照灯をいい、対向車の運転者及び他の道路利用者に幻惑を与える等により他の交通の妨げとならないように自動車の前方を照射することを目的とした灯火装置をいう。
- 2.7.11. 「方向指示器」とは、保安基準第41条に規定する方向指示器をいい、自動車が右左折又は進路の変更を行うとする旨を他の交通に対し指示することを目的とした装置をいう。ただし、方向指示器は、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生した旨を通報することを目的として使用してもよい。
- 2.7.12. 「制動灯」とは保安基準第39条に規定する制動灯を、「補助制動灯」とは保安基準第39条の2の補助制動灯をいい、自動車の後方にある他の交通に当該自動車が意図的に減速した旨を指示することを目的とした装置をいう。

- 2.7.13. 「番号灯」とは、保安基準第36条に規定する番号灯をいい、夜間後方から自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標の数字等の表示を確認できるように後部の自動車登録番号標等を照射することを目的とした灯火装置をいう。番号灯は、複数の光学的構成部品からなるものであってもよい。
- 2.7.14. 「車幅灯」とは、保安基準第34条に規定する車幅灯をいい、夜間前方の他の交通に対し自動車の存在及びその幅を示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.15. 「尾灯」とは、保安基準第37条に規定する尾灯をいい、夜間後方の他の交通に対し自動車の存在及びその幅を示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.16. 「反射器」とは、保安基準35条、第35条の2及び第38条に規定する反射器をいい、夜間他の交通に対し反射光を発することにより自動車の存在等を示すことを目的とした装置をいう。次に掲げるものは、反射器とはみなさない。
- 2.7.16.1. 反射式自動車登録番号標
- 2.7.16.2. ADR（危険物国際道路輸送に関する欧州協定）に記す反射信号
- 2.7.16.3. 一定の類別の自動車又は一定の操作方法について使用に関する国内要件を満たすために用いなければならないその他の反射材
- 2.7.17. 「非常点滅表示灯」とは、保安基準第41条の3に規定する非常点滅表示灯をいい、全ての方向指示器を同時に点灯することにより、自動車が一時的に危険であることを他の交通に対し示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.18. 「前部霧灯」とは、保安基準第33条に規定する前部霧灯をいい、濃霧、降雪、降雨、砂あらし等の条件下で道路上の照度を増加させることを目的とした装置をいう。
- 2.7.19. 「後部霧灯」とは、保安基準第37条の2に規定する後部霧灯をいい、濃霧の条件下で自動車の後方からの視認性を向上させることを目的とした装置をいう。
- 2.7.20. 「後退灯」とは、保安基準第40条に規定する後退灯をいい、自動車の後方を照射し、かつ、他の交通に対して自動車が後退している又は後退しようとしている旨を示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.21. 「駐車灯」とは、保安基準第37条の3に規定する駐車灯をいい、夜間、道路上の駐車車両の存在を他の交通に示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.22. 「前部上側端灯」とは保安基準第34条の2に規定する前部上側端灯を、「後部上側端灯」とは保安基準第37条の4に規定する後部上側端灯をいい、自動車の前面又は後面の上部両側の最外側近傍に取り付けることにより、自動車の高さ及び幅を示すとともに車幅灯又は尾灯による自動車の視認性を増進すること等を

目的とした灯火装置をいう。

- 2.7.23. 「側方灯」とは、保安基準第35条の2に規定する側方灯をいい、側方にある他の交通に対し自動車の存在及び長さを示すために自動車に備えられるものをいう。
- 2.7.24. 「昼間走行灯」とは、自動車の前面に取り付けた灯火を日中走行時に点灯することにより、他の交通からの自動車の視認性を増進させることを目的とした装置をいう。
- 2.7.25. 「側方照射灯」とは、保安基準第33条の2に規定する側方照射灯をいい、自動車の進行方向前側方の道路を照射するため、補助灯として自動車に備える灯火装置をいう。
- 2.7.26. 「再帰反射材」とは、保安基準第38条の3に規定する再帰反射材をいい、夜間に自動車の側方又は後方にある他の交通に当該自動車の存在等を示すことを目的とした装置をいう。
- 2.7.27. 「目標光束」（4.2.8. 関連）とは、交換式光源の光束設計値を示し、光束設計は、当該光源に関して協定規則第37号のデータシートに記載された指定試験電圧値を交換式光源に加えたときに、所定の公差内で達成されるものとする。
- 2.8. 灯火装置、指示装置又は反射器の「発光面」とは、当該装置の製作者が型式の申請において記載した、レンズ等透過材料の外側表面の全部又は一部であって光源の直接光又は反射光が入射する部分をいう。（別紙3参照。）
- 2.9. 「照射面」及び「反射面」とは、以下の2.9.1. から2.9.3. に定めるところによる。
- 2.9.1. 「走行用前照灯、すれ違い用前照灯、前部霧灯、後退灯及び側方照射灯の照射面」（2.7.9.、2.7.10.、2.7.18.、2.7.20.及び2.7.25. 関係）とは、有効反射面の開口部（プロジェクタ型のものにあつては、灯器内部のプロジェクタ・レンズの開口部）のレンズ上の横断面への正射影をいう。ただし、反射面を有さない灯火装置にあつては、2.9.2. の定義を適用するものとし、灯火装置の発光面が反射面の開口部の一部にのみ及ぶ場合にあつては、当該開口部のうち灯火装置の発光面が及ぶ部分のレンズ上の横断面への正射影を照射面とする。
また、すれ違い用前照灯にあつては、照射面は、カットオフ（すれ違い用前照灯の照射方向を調節する際に用いる光の明暗の区切線をいう。以下同じ。）のレンズ上の見かけの交線を限界として決定するものとし、反射面とレンズの位置関係を相互に調節できる灯火装置にあつては、中間の調節位置を使用するものとする。
- 2.9.2. 「方向指示器、制動灯、補助制動灯、番号灯、車幅灯、尾灯、非常点滅表示灯、後部霧灯、駐車灯、前部上側端灯、後部上側端灯、側方灯及び昼間走行灯の照射面」（2.7.11. から2.7.15. まで、2.7.17.、2.7.19. 及び2.7.21. から2.7.24. まで関係）とは、当該灯火等の基準軸に垂直であり、かつ、発光面に接する平面上

の灯火装置又は指示装置の正射影であって、基準軸の方向での当該鉛直面上における光度が当該灯火等の中心光度の98%以上となる部分をいう。

照射面の上端又は下端については、地上からの高さ方向を、側端については、自動車の最外端からの水平方向の距離を考慮して決定するものとする。

ただし、異なる機能を有する2個の灯火の距離を決定する場合など、照射面を他の用途に用いるときは、照射面の外周形状を用いるものとし、この場合において、外周形状は、水平方向の距離及び地上からの高さに加え、同一平面上における斜め方向の距離を用いて決定することができる。

2個の灯火等の距離や機能等、照射面を他の用途に用いる場合は、照射面の外周形状を用いるものとする。

指示装置の照射面が別の機能の照射面の一部又は全部を囲んでいる、又は、灯火面以外を囲んでいる場合においては、照射面は発光面とすることができる。

2.9.3. 「反射器の反射面」(2.7.16.)とは、保安基準35条、第35条の2及び第38条に規定する反射器の反射面をいい、当該反射器の型式の指定の際に製作者等が定めた、当該反射器の基準軸に垂直かつ発光面に接する平面における反射器の正射影であって、外部からの光を反射するための光学システムの正射影となる部分をいう。反射面の下端、上端又は側端の決定においては、水平方向及び垂直方向の寸法のみを考慮するものとする。

2.10. 観測方向からの「見かけの表面」とは、自動車製作者等が定める面であって、観測方向に垂直であり、かつ、レンズの最外端に接する平面における、レンズの外側表面上に投影された照射面又は反射面の境界(a-b)若しくは発光面(c-d)の正射影をいう(別紙3参照)。

「照明部」とは、灯火装置又は指示装置の基準軸の方向における「見かけの表面」を、「反射部」とは、反射器の基準軸の方向における「見かけの表面」をいう。

2.11. 「基準軸」とは、光学測定 of 角度範囲及び灯火等の取付けのための基準方向($H=0^\circ$ 、 $V=0^\circ$)として灯火等の製作者が定める灯火等の特性軸をいう。

2.12. 「基準中心」とは、灯火等の製作者が定める基準軸と発光面との交点をいう。

2.13. 「幾何学的視認性に係る角度」とは、灯火等の見かけの表面を見通すことができなければならない最小範囲を示す立体領域を決定するための角度をいう。この最小範囲を示す立体領域は、その中心が灯火等の基準中心と一致し、かつ、その均分円が地面に対して平行となる球上の弧により決定するものとする。この弧は、基準軸を基準として決定するものとし、水平角 β は経度に相当し、垂直角 α は緯度に相当するものとする。

無限遠から観測した際に、灯火等の見かけの表面の任意の部分から出る光の伝播を妨害する障害物が幾何学的視認性に係る角度の内側にあってはならず、灯火等の近傍で測定する場合には、同じ精度を確保するように観測方向を平行移動して測定を行うものとする。ただし、灯火等が、当該装置の型式の指定を受けた際に、幾何学的視認性に係る角度の内側に障害物がある状態で型式の指定を受けたものである場合にあっては、この限りでない。

灯火等を自動車に取り付けた状態において灯火等の見かけの表面のいずれかの

部分が自動車の他の部分で隠れる灯火等にあつては、障害物で隠れない灯火等の部分が、当該装置の型式の指定に係る所定の光度に係る規定に引き続き適合している旨を証明しなければならない（別紙3参照）。ただし、その照明部又は反射部の上縁の地上からの高さが750mm未満となるように取り付けられた灯火等であつて、垂直方向下方の幾何学的視認性に係る角度が5°まで狭められるものにあつては、取り付けられた光学装置の光度測定領域を水平面より下方5°まで狭めてもよい。

2.14. 自動車の「最外側」とは、車両中心面に平行であつて、下記の突起を除く自動車の最外側に接する鉛直面をいう。この場合において、次に掲げる部分の突出は考慮しないものとする。

2.14.1. タイヤの接地部近傍及びタイヤ空気圧ゲージ接続部

2.14.2. アンチ・スキッド装置であつて、ホイールに取り付けられているもの

2.14.3. 後写鏡及び保安基準第44条第3項の鏡その他の装置

2.14.4. 灯火装置及び反射器並びに指示装置

2.14.5. 自動車に貼付する税関封印並びに当該封印の取付装置及び保護装置。

2.15. 「全幅」とは、2.14.に定める二つの鉛直面の間の距離をいう。

2.16. 灯火等の個数その他の定義は、次に定めるところによる。

2.16.1. 「1個」の灯火等とは以下のいずれかの条件を満たすものをいう。

2.16.1.1. その機能が1つであり、かつ、1個以上の光源を有し、基準軸の方向に1つの見かけの表面を有する装置又は装置の一部であること。この1つの見かけの表面は連続面又は5.7.2に定める要件に適合する2つ以上の部分から構成されるものとする。

2.16.1.2. 同一の機能を有する2個の独立式灯火等又は集合式灯火等が、いずれの灯火も「D」型の灯火等として指定を受け、かつ、基準軸への方向における当該灯火等の見かけの表面の投影の面積が当該投影に外接する最小四辺形の面積の60%以上となるように自動車に取り付けられていること。この場合において、当該2個の灯火等は、同一の装置でなくてもよい。

2.16.2. 帯状の形状又は細長い形状を有する灯火等の発光面であつて車両中心面に関して対称な位置に取り付けられているものが、発光面の長さが0.8m以上であつて発光面の最外縁が自動車の両側において自動車の最外側から0.4m以内となるよう取り付けられている場合には、当該灯火等は、「2個」の灯火等又は「偶数の」灯火等とみなす。この場合において、発光面の灯光は、当該発光面の両端のできるだけ近傍にある2個以上の光源により生じるものでなければなら

ないものとする。この場合において、自動車の進行方向に垂直な鉛直面への複数の発光面の正射影の面積が、複数の発光面に外接する最小長方形の面積の60%以上となるように取り付けられている場合にあっては、当該複数の発光面を並置することにより構成されるものであってもよい。

2. 17. 同一の方向に向けて取り付けられている2個の「灯火等の距離」とは、2個の灯火等の照明部の間の最短距離をいう。灯火等の距離が、明らかに本指定基準の要件を満たしているように取り付けられている場合にあっては、見かけの表面の最外縁に係る正確な測定は行わないものとする。
2. 18. 「点灯操作状態・作動状態表示装置」とは、灯火等の点灯操作状態のほか、作動状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に対し視覚、音又は同等の信号により表示する装置をいう。
2. 19. 「点灯操作状態表示装置」とは、灯火等の点灯操作状態を運転者席の運転者に対し視覚、音又は同等の信号により表示するが、灯火等の作動状態が正常であるか否かを表示しない装置をいう。
2. 20. 「任意灯火等」とは、その装備の有無を自動車製作者等の任意とする灯火等をいう。
2. 21. 「地面」とは、自動車を設置する概ね水平な表面をいう。
2. 22. 自動車の「可動構成部品」とは、傾斜、回転又は滑動によって、工具を使わずにその位置を変えることのできる車体のパネルその他の自動車部品（貨物自動車の傾斜運転台を除く。）をいう。
2. 23. 「可動構成部品の通常の使用位置」とは、自動車の通常の使用状態及び駐車状態における可動構成部品の位置であって自動車製作者が定めるものをいう。
2. 24. 「自動車の通常の使用状態」とは、可動構成部品が2. 23. に定めた通常の使用位置にあり、かつ、原動機が始動し、かつ、随時に運行することができる自動車の状態をいう。
2. 25. 「自動車の駐車状態」とは、可動構成部品が2. 23. に定めた通常の使用位置にあり、かつ、原動機が始動しておらず、かつ、自動車が静止している自動車の状態をいう。
2. 26. 「曲線道路用配光可変型前照灯」とは、自動車が進行する道路の曲線部をより強く照射することができる前照灯をいう。
2. 27. 「曲線道路用配光可変型走行用前照灯」とは、自動車が進行する道路の曲線部をより強く照射することができる走行用前照灯をいう。
2. 28. 「曲線道路用配光可変型すれ違い用前照灯」とは、自動車が進行する道路の曲線部

をより強く照射することができるすれ違い前照灯をいう。

3. 指定の申請

- 3.1. 灯火装置及び反射器並びに指示装置の取付けに係る自動車の型式の指定の申請書は、自動車製作者又はその正規の委任代理人が提出するものとする。
- 3.2. 申請書には、次の事項を記載した書面を3部添付するものとする。
 - 3.2.1. 2.2.1. から 2.2.4. までの規定する項目に関する自動車型式の説明資料及び荷室の積載物の最大許容荷重その他重量に係る諸元。
 - 3.2.2. 当該自動車に取り付ける灯火等の一覧表。
この場合において、1種類の灯火等に対し複数の装置の型式を一覧表に記載してもよい。また、一覧表は、装置の型式が、構成部品、型式指定番号、製作者名等を記載することにより十分特定されるように記載されているものでなければならない。一覧表には、各灯火等について「又は同等の装置」という注記を補足的に記載してもよい。
 - 3.2.3. 自動車に備える灯火等の取付位置を示した配置図。
 - 3.2.4. 現行指定基準の規定に適合しているかどうかを確認するために必要な場合には、2.9. に定義する照射面、2.8. に定義する発光面、2.11. に定義する基準軸、2.12. に定義する基準中心を示す各灯火等（番号灯を除く。）の配置図。
 - 3.2.5. 申請書には、見かけの表面（2.10. 参照）の決定方法に関する説明を記載するものとする。
- 3.3. 3.2.2. に定めた灯火等を備え、かつ、非積載状態にある、型式指定を申請する車両型式の代表となる自動車1台を、試験の実施を担当する試験機関に提示するものとする。

4. 型式指定番号の指定等

- 4.1. 本指定基準の要件に基づき提示された自動車の型式が一覧表に記した全ての装置に関して本指定基準の要件に適合する場合、当該自動車の型式に対して型式の指定を行うものとする。この場合において、装置の型式の指定は、保安基準第32条から第38条まで、第38条の3から第41条まで並びに第41条の3に規定する灯火装置及び反射器並びに指示装置についてのみ行うものとし、これらの灯火装置及び反射器並びに指示装置以外の灯火又は反射器については、本指定基準で別に定める場合を除き、装置の型式の指定を行わないものとする。
- 4.2. 型式指定番号は、型式指定された各型式毎に指定するものとする。その最初の2桁は、型式指定を行う時点において協定規則に加えられている最新の主要な技術的修正を盛り込んだ改訂版を示すものとする。

- 4.3. 本指定基準に基づく型式の指定、指定の変更承認、指定の拒否、指定の取消し又は生産の中止の通知は、別紙1の様式により、協定規則を適用している協定締約国に通知するものとする。
- 4.4. 本指定基準に基づいて型式指定された車両型式に適合するすべての自動車には、次に規定する指定を示す表示を通知書に記載した容易に視認できる場所に表示しなければならない。
 - 4.4.1. 文字「E」の後に日本国を示す国番号「43」を付し、全体を円で囲むものとする。
 - 4.4.2. 本指定基準に係る協定規則の番号と文字「R」、「—」及び型式指定番号を4.4.1.に規定された記号の右側に表示するものとする。
- 4.5. 当該自動車が装置型式指定実施要領に規定する他の一つ以上の指定基準に基づいて型式の指定を受ける場合には、4.4.1.に規定する記号は1つ表示すればよいものとする。この場合において、4.4.1.に規定する記号の右側にそれぞれの指定基準に係る協定規則の番号を縦に表示するものとする。
- 4.6. 指定を表す表示は明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えないものとする。
- 4.7. 指定を表す表示は自動車の特性等を表示したプレートの近辺又は当該プレートに表示するものとする。
- 4.8. 指定を表す表示の配置例を別紙2に示す。

5. 一般規定

- 5.1. 灯火等は、2.24.に定める通常の使用状態において予想される振動を受けても本指定基準で定められた性能を維持し、かつ、本指定基準の要件に適合するように取り付けられなくてはならない。灯火等は、特に、偶発的な誤調整の生じるおそれがないように取り付けられなければならない。
- 5.2. 2.7.9.の走行用前照灯、2.7.10.のすれ違い用前照灯及び2.7.18.の前部霧灯は、灯火等の照射方向の初期調節が適切かつ容易に行えるように取り付けるものとする。
- 5.3. 後退灯、制動灯、補助制動灯、車幅灯、尾灯、後部霧灯、方向指示器、非常点滅表示灯、駐車灯、側方灯、前部上側端灯、後部上側端灯、昼間走行灯、前部反射器、側方反射器及び後部反射器は、自動車に取り付けた状態において灯火等の基準軸が自動車を設置した路面に平行となるように取り付けられなくてはならない。更に、側方灯及び側方反射器にあっては、その基準軸が車両中心面に垂直となるように、後退灯、方向指示器、制動灯、補助制動灯、車幅灯、尾灯、後部霧灯、番号灯、非常点滅表示灯、駐車灯、前部上側端灯、後部上側端灯、前部反射

器、後部反射器及び昼間走行灯にあっては、車両中心面に平行となるように取り付けられなければならない。この場合において、灯火等の方向は、各方向において $\pm 3^\circ$ の公差範囲内で取り付けられていればよく、灯火等の取付方法に関し特に自動車製作者の定める指示がある灯火等にあっては、当該指示を考慮するものとする。

- 5.4. 灯火等の高さ及び方向は、別に定める場合を除き、2.24.に規定する条件のもとで、平坦かつ水平な路面に設置した非積載状態の自動車により確認するものとする。
- 5.5. 対を成す灯火等は、別に定める場合を除き、次に掲げる要件に適合するように取り付けられなければならない。
 - 5.5.1. 対を成す灯火等は、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。この場合において、対称な位置に取り付けられているかどうかの判断は、灯火等の外部形状に基づき行うものとし、2.9.に規定した照射面又は反射面の外縁に基づき行わないものとする。
 - 5.5.2. 対を成す灯火等は、車両中心面に関して対称な外部形状を有すること。この場合において、灯火等の内部構造は、考慮しないものとする。
 - 5.5.3. 対を成す灯火等は、その灯光又は反射光の色について、同一の色度に係る基準に適合するものであること。
 - 5.5.4. 対を成す灯火等は、本質的に同一の光学特性を有するものであること。
- 5.6. 左右非対称の外形を有する自動車にあっては、5.5.の規定を可能な限り満たすように灯火等を取り付けなければならない。
- 5.7. 集合式、結合式又は兼用式灯火等
 - 5.7.1. 灯火等が、灯光等の色、取付位置、方向、幾何学的視認性、電気接続等について本指定基準に定める基準に適合する場合には、当該灯火は、集合式、結合式又は兼用式とすることができる。ただし、制動灯及び方向指示器の集合式灯火にあっては基準軸に垂直な平面への当該灯火等の見かけの表面の投影像において、色の境界線と3箇所以上交差する水平線又は垂直線を有してはならない。
 - 5.7.2. 同一の機能を有する灯火等の見かけの表面が2つ以上の部分から構成される場合には、基準軸に垂直であり、かつ、レンズに接する平面への当該灯火等の見かけの表面の投影の面積が当該投影に外接する最小四辺形の面積の60%以上を占めるか、又は、基準軸に直角の方向に測定した2つの隣接する投影像間の最短距離が15mmを超えてはならない。
- 5.8. 灯火等の地上からの最大の高さに係る基準への適合性については、灯火等の照明

部の上縁の高さにより、灯火等の地上からの最小の高さに係る基準への適合性については、灯火等の照明部の下縁の高さにより判定するものとする。

すれ違い用前照灯の地上からの最小の高さに係る基準への適合性については、すれ違い用前照灯の有効反射面の開口部（プロジェクタ型前照灯にあっては、プロジェクタ・レンズの開口部）のレンズ上の横断面への正射影の下縁により判定するものとする。

灯火等の地上からの高さに係る基準への適合性について、基準に適合していることが外観上容易に判断できる場合にあつては、見かけの表面の下縁及び上縁についての厳密な測定は行わなくてもよい。

灯火等の水平方向（横断面方向）の取付位置等に係る基準への適合性は、灯火等の幅に係る基準への適合性については灯火等の照明部の最外縁により、灯火等の間の距離に係る基準への適合性については、照明部の間の距離が最小となる部分により判定するものとする。

灯火等の水平方向（横断面方向）の取付位置等に係る基準への適合性について、基準に適合していることが外観上容易に判断できる場合には、照明部の端部についての厳密な測定は不要とする。

- 5.9. 方向指示器、非常点滅表示灯及び6.17.6.の規定に適合する橙色の側方灯以外の灯火等は、別に定める場合を除き、点滅してはならない。
- 5.10. 2.7.に規定する灯火等は、赤色の照射光又は反射光を前方に向けて照射し又は表示してはならず、かつ、後退灯を除き、灯光の色が白色である灯火を後方に向けて照射し又は表示してはならない。ただし、自動車の車室内に備える灯火等にあっては、この限りでない。
この場合において、本規定への適合性は、以下の基準への適合性をもって確認するものとする。
 - 5.10.1. 自動車の前方における赤色光の視認性については、自動車の前方25mの位置にある横断面の範囲1の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が赤色である灯火等の発光面が直接確認できないものであること（別紙4参照）。ただし、側方灯にあっては、この限りでない。
 - 5.10.2. 自動車の後方における白色光の視認性については、自動車の後方25mの位置にある横断面の範囲2の範囲内において観測者が移動しながら観測した場合に、その灯光又は反射光の色が白色である灯火等の発光面が直接確認できないものであること（別紙4参照）。
 - 5.10.3. この場合において、観測者が観測する範囲1は、自動車の前方25mの位置にある横断面と次に規定する平面との交線により囲まれる範囲とし、観測者が観測する範囲2は、次に規定する平面と自動車の後方25mの位置にある横断面との交線により囲まれる範囲とする。
 - 5.10.3.1. 高さ1mの水平面及び高さ2.2mの水平面

- 5.10.3.2. 範囲1にあっては、自動車の最外側の左右最前端をそれぞれ通り車両中心面に対し前方外側にそれぞれ15°の角度を有する2の鉛直面。
範囲2にあっては、自動車の最外側の左右最後端をそれぞれ通り車両中心面に対し後方外側にそれぞれ15°の角度を有する2の鉛直面。
- 5.11. 車幅灯、尾灯、前部上側端灯、後部上側端灯、側方灯及び番号灯は、電気結線に関し、同時に点灯し、かつ、同時に消灯するように取り付けられなければならない。ただし、駐車灯、方向指示器又は非常点滅表示灯との兼用式である車幅灯及び尾灯、車幅灯又は尾灯と結合式又は兼用式の側方灯であって駐車灯との兼用式であるもの並びに本指定基準に基づき点滅させることが認められる側方灯にあっては、この限りでない。
- 5.12. 走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯は、電気結線に関し、5.11.に規定する灯火器が消灯しているときに点灯できないように取り付けられなければならない。ただし、道路交通法第52条第1項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発する目的で前照灯を用いる自動車にあっては、この限りでない。
- 5.13. 点灯操作状態・作動状態表示装置及び点灯操作状態表示装置
本指定基準において、点灯操作状態表示装置とあるのは、点灯操作状態・作動状態表示装置に読みかえることができる。
- 5.14. 格納式灯火等
- 5.14.1. 灯火等は、走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯を除き、格納式のものであってはならない。格納式である走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯は、灯火等を使用しないときに限り、灯器を格納することができる。
- 5.14.2. 格納式灯火等は、格納装置の作動に影響を及ぼす故障が生じたときに、当該灯火等が点灯している場合には通常の使用位置となるように当該灯火等の位置を保持する、又は当該灯火等が通常の使用位置となるように工具等を用いることなく調節することができるものでなければならない。
- 5.14.3. 灯火等（すれ違い用前照灯との集合式である走行用前照灯を除く。）は、単一の点灯操作により、灯火等を使用位置に動かし、かつ、点灯することができるものでなければならない。この場合において、灯火等は、点灯することなく使用位置に動かすことができるものであってもよい。
- 5.14.4. 灯火等は、点灯操作を行ったときに、使用位置に達するより以前に運転者席から故意にその作動を停止することができないものであり、かつ、点灯のための使用位置に達するより以前に点灯することができないものでなければならない。
- 5.14.5. 格納装置は、その温度が-30°Cから+50°Cまでの範囲内にある状態において、走行用前照灯及びすれ違い用前照灯の点灯操作を開始してから3秒以内に使用位

置に達するものでなければならない。

5. 15. 灯火等の灯光及び反射光の色は、次に定める色でなければならない。

走行用前照灯 白色

すれ違い用前照灯 白色

前部霧灯 白又は淡黄色であつて、その全てが同一

後退灯 白色

方向指示器 橙色

非常点滅表示灯 橙色

制動灯及び補助制動灯 赤色

番号灯 白色

車幅灯 白色

尾灯 赤色

後部霧灯 赤色

駐車灯 前面に備えるものにあつては白色、後面に備えるものにあつては赤色、両側面に備えるものにあつては自動車の進行方向が白色であり、かつ、自動車の後退方向が赤色。ただし、側方灯又は自動車の両側面に備える方向指示器との兼用式である駐車灯にあつては、橙色であつてもよい。

側方灯 橙色。ただし、最後部に備える側方灯であつて、尾灯、後部上側端灯、後部霧灯又は制動灯との集合式、結合式又は兼用式のもの、後部反射器との集合式のもの若しくは後部反射器と発光面の一部を共有するものにあつては、赤色であつてもよい。

前部上側端灯 白色

後部上側端灯 赤色

昼間走行灯 白色

後部反射器 赤色

前部反射器 白色

側方反射器 橙色。ただし、最後部に備える側方反射器であつて、尾灯、後部上側端灯、後部霧灯、制動灯又は最後部に備える赤色の側方灯と集合式のもの又は発光面の一部を共有するものにあつては、赤色であつてもよい。

側方照射灯 白色

線状再帰反射材（自動車の全長及び全幅を識別できるように自動車側面及び後面に取り付けるテープ状の再帰反射材をいう。）又は輪郭表示再帰反射材（自動車の側面及び後面の輪郭を示すように取り付けるテープ上の再帰反射材をいう）側面に備えるものにあつては白色又は黄色、後面に備えるものにあつては赤色

5. 16. 灯火等の個数

5. 16. 1. 自動車に取り付ける灯火等の数は、6. 1. から 6. 20. に定める数に等しいものとする。

5. 17. 灯火等は、5. 18. から 5. 20. までに規定する基準に適合するものに限り、自動車の可動構成部品上に取り付けることができる。

- 5.18. 可動構成部品上に取り付ける尾灯、後面に備える方向指示器及び後部反射器は、以下の基準に適合すること。
- 5.18.1. 可動構成部品の全ての固定位置において、当該灯火等について規定された取付位置、幾何学的視認性及び光度に係る基準に適合するものでなければならない。ただし、当該灯火等が装置の型式の指定を受けた組合せ灯火等であって「D」マークを付されたものである場合にあっては、組合せ灯火等を構成する灯火等のうち1個の灯火等が本規定に適合するものであればよい。
- 5.18.2. 可動構成部品が開放された状態のあらゆる固定位置において点灯する別の灯火等を取り付けることにより、5.18.1.の基準に適合させる場合においては、別の灯火等は当該灯火等について規定された取付位置、幾何学的視認性及び光度に係る基準に適合するものでなければならない。
- 5.19. 可動構成部品上に取り付けた装置は、当該可動構成部品が通常の使用位置以外の位置において、幻惑を生じる等により他の交通の妨げとなるおそれのないものでなければならない。
- 5.20. 可動構成部品上に取り付けられた灯火等は、その可動構成部品が通常の使用位置にあるときに、当該灯火器が自動車製作者が本指定基準に従って定める位置に戻るように取り付けられなければならない。すれ違い用前照灯及び前部霧灯の本規定への適合性の確認については、可動構成部品を動かして通常の使用位置に戻す操作を10回繰り返した場合に、可動構成部品の各操作後に測定したこれらの灯火等の支持部に対する角度傾斜値と10回の測定の平均値との差が常に0.15%以内であるかどうかを確認することによって行う。この場合において、確認の結果この値を超えるすれ違い用前照灯等は、6.2.5.1.1.に定める限度をこの超過分によって補正し、別紙6に従って自動車を確認する際の傾斜許容範囲を狭めるものとする。
- 5.21. 可動構成部品は、灯火等が可動構成部品上に取り付けられているかどうかにかかわらず、通常の使用位置以外のあらゆる固定位置において、車幅灯、尾灯、前面及び後面に備える方向指示器、前部反射器並びに後部反射器の照明部の50%を超えて覆わないものでなければならない。ただし、本規定に適合できない可動構成部品であって次のいずれかによるものにあつては、この限りでない。
- 5.21.1. 灯火等の基準軸方向の見かけの表面の50%を超える部分が可動構成部品により覆われる時に、当該灯火等について規定された取付位置、幾何学的視認性及び光度要件を満たす追加ランプを点灯させるものとする。
- 5.21.2. 各国への通知の所見欄に、照明部の50%を超える部分が可動構成部品により覆われる可能性がある旨を記載し、他締約国の行政機関に対して通知するものとする。また、当該可動構成部品が一定の位置にあるときに停止表示器材その他各国国内法に適合する装置により道路上の自動車の存在を他の道路利用者に対し警告を行うべき旨を、車室内に表示することにより、当該自動車の使用者への周知を図るものとする。

5.21.3. 前部反射器及び後部反射器にあっては、5.21.2. は適用しない。

5.22. 光源を取り付けることにより点灯することができない灯火等（反射器を除く。）は、指定を示す表示の有無にかかわらず、自動車に取り付けられていないものとみなす。

5.23. 灯火等は、特殊な工具（自動車製作者等による車載工具を除く。）を使用することなく自動車製作者等の指示に従って光源を正確に交換できるように自動車に取り付けられなければならない。ただし、以下の装置には適用しない。

- (1) 非交換式光源を使用し認可された装置
- (2) 協定規則第 99 号に従った光源を使用し認可された装置

5.24. 尾灯は、失陥が発生したときに灯火装置の機能を一時的に代替することを目的とした代替機能を有するものとする。この場合において、失陥時の代替機能を果たす灯火は、色、主要な光度及び取付位置に関し失陥のない尾灯と類似の性能を有し、かつ、当該灯火の本来の機能を発揮するものでなければならない。当該代替機能を有する灯火を備える自動車には、尾灯の代替機能が作動しているときに、一時的に代替機能が作動している旨及び修理の必要がある旨を運転者席の運転者に表示するための装置を備えなければならない。

6. 個別規定

6.1. 走行用前照灯

6.1.1. 備付け

自動車には、走行用前照灯を備えているものとする。

6.1.2. 数

走行用前照灯の数は、2 個又は 4 個でなければならない。

ただし、4 個の格納式灯火等である前照灯を取り付けた自動車にあっては、道路交通法第 52 条第 1 項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発することを専らの目的とする前照灯を追加して 2 個取り付けたものであってもよい。

6.1.3. 取付位置

走行用前照灯は、その照射光又は自動車の後写鏡その他の反射面による反射光が当該自動車の運転者の運転操作を妨げるおそれのないように取り付けられなければならない。

6.1.4. 幾何学的視認性

走行用前照灯は、走行用前照灯のレンズの最前部に接する横断面への照射面の正射影の外縁を起点とする前照灯の基準軸に対して 5° の角度をなす母線により囲まれる範囲内から観測したときに走行用前照灯の照射面が見通すことができるよう取り付けられなければならない。

6.1.5. 方向

走行用前照灯は、自動車の前面に進行方向を正射するように取り付けられなければならない。

ただし、車両の左右各側において1個を曲線道路用配光可変型走行用前照灯として使用してもよい。この場合において、曲線道路用配光可変型走行用前照灯は、自動車の前面に、かつ、直進姿勢において進行方向を正射するように取り付けられなければならない。

6.1.6. 電気結線

6.1.6.1. 走行用前照灯は、全てが同時に点灯する、又は、左右それぞれ1個の走行用前照灯が同時に点灯するように取り付けられなければならない。この場合において、走行用前照灯は、すれ違い用前照灯から走行用前照灯に切り換えるための点灯操作を行ったときに、少なくとも左右それぞれ1個の走行用前照灯が点灯するように、かつ、走行用前照灯からすれ違い用前照灯に切り換えるため点灯操作を行ったときに全ての走行用前照灯が同時に消灯するように取り付けるものとする。

6.1.6.2. すれ違い用前照灯は、走行用前照灯が点灯しているときに引き続き点灯するものであってもよい。

6.1.6.3. 道路交通法第52条第1項の規定により前照灯を点灯しなければならない場合以外の場合において、短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報(5.12参照)を発することを専ら目的とする前照灯は、4個の格納式の走行用前照灯が点灯する際の位置(正立位置)にあるときに点灯しない構造でなければならない。

6.1.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、走行用前照灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置を備えているものとする。

6.1.8. その他の要件

6.1.8.1. 走行用前照灯は、同時に点灯することができる走行用前照灯の最大光度の合計が225,000cd(参考値75に該当する。)を超えないように取り付けられなければならない。

6.1.8.2. 走行用前照灯の最大光度の合計は、各走行用前照灯に表示されている参考値を合算することによって求めるものとする。この場合において、「R」又は「CR」の識別記号を表示した前照灯は、それぞれ参考値「10」であるものとして取り扱うものとする。

6.2. すれ違い用前照灯

6.2.1. 備付け

自動車（被牽引自動車を除く。）は、すれ違い用前照灯を備えているものとする。

6.2.2. 数

すれ違い用前照灯の数は、2個でなければならない。

6.2.3. 取付位置

すれ違い用前照灯は、その照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

すれ違い用前照灯は、その照明部の上縁の高さが地上1,200mm以下、下縁の高さが地上500mm以上となるように取り付けられなければならない。

すれ違い用前照灯は、その照射光又は自動車の後写鏡その他の反射面による反射光が当該自動車の運転者の運転操作を妨げるおそれのないよう取り付けられなければならない。

6.2.4. 幾何学的視認性

すれ違い用前照灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、すれ違い用前照灯の照明部が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α = 上方に 15° 、下方に 10°

β = 外側に 45° 、内側に 10°

すれ違い用前照灯の光度は、上記の範囲内であって配光特性試験において測定を行う範囲以外の範囲において、1cd以上でなければならない。

すれ違い用前照灯の近傍に取り付けられる仕切りその他の附属装置は、他の交通の妨げとなるおそれのないものでなければならない。

6.2.5. 方向

すれ違い用前照灯は、自動車の前面に前方に向けて取り付けられなければならない。

6.2.5.1. 垂直方向

6.2.5.1.1. 運転者席に1人(75kg)を乗せた非積載状態で調節するすれ違い用前照灯の照射光のカットオフ（すれ違い用前照灯の照射方向を調節する際に用いる光の明暗の区切線をいう。以下同じ。）の初期傾斜は、自動車製作者により0.1%以内の精度で指定されるものとする。当該初期傾斜は、別紙7に示す記号によりすれ違い用前照灯又は自動車製作者が自動車に貼付するプレートの近傍に、明瞭に読み取ることができ、かつ、容易に消えない方法により表示しなくてはならない。この場合において、表示する初期傾斜は、6.2.5.1.2.によるものとする。

6.2.5.1.2. すれ違い用前照灯の照射光線におけるカットオフの垂直傾斜は、別紙3に定める静的条件下において、非積載状態の自動車において測定したすれ違い用前照灯の照明部の下端の高さ h (m)に応じ、次に定める初期傾斜をとったときに次の1)から3)に掲げる限度に適合しなければならない（図すれ違い用前照灯の垂直傾斜限度及び初期傾斜を参照）。なお、型式の指定等を行う以外の場合にあっては、次の4)から7)に掲げる限度に適合するものであればよい。また、別紙

5の規定中2.1.1.2.から2.1.1.5.までは適用しない。

1) $h < 0.8$ のとき

限度 -0.5%と-2.5%の間

初期傾斜 -1.0%と-1.5%の間

2) $0.8 \leq h \leq 1.0$ のとき

限度 -0.5%と-2.5%の間

初期傾斜 -1.0%と-1.5%の間

又は

限度 -1.0%と-3.0%の間

初期傾斜 -1.5%と-2.0%の間

この場合において、自動車製作者等は、いずれの限度及び初期傾斜を選択して申請を行うかについて、型式指定の申請書に記載するものとする。

3) $h > 1.0$ のとき

限度 -1.0%と-3.0%の間

初期傾斜 -1.5%と-2.0%の間

4) $h < 0.8$ のとき

限度 -0.2%と-2.8%の間

5) $0.8 \leq h \leq 1.0$ のとき

限度 -0.2%と-2.8%の間又は-0.7%と-3.3%の間

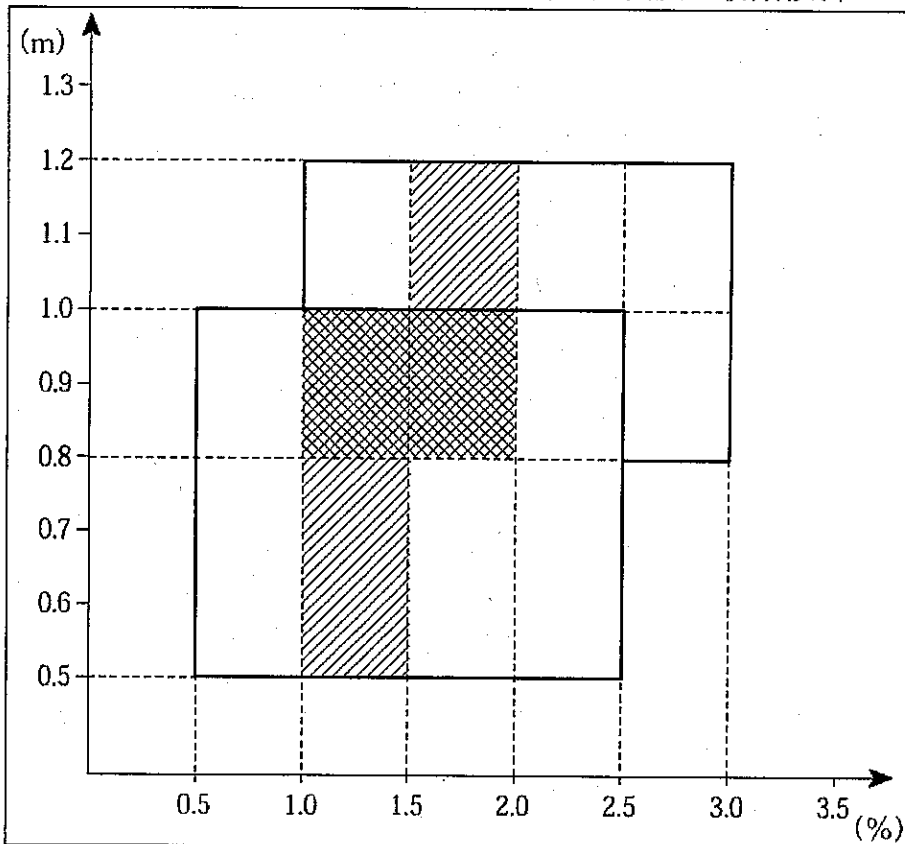
6) $1.0 < h \leq 1.2$ のとき

限度 -0.7%と-3.3%の間

7) $h > 1.2$ のとき

限度 -1.2%と-3.8%の間

図 すれ違い用前照灯の垂直傾斜の限度及び初期傾斜



この図において、網掛け部は初期傾斜の範囲を、白枠部は垂直傾斜の限度の範囲を示す。

6.2.5.2. 前照灯照射方向調節装置

6.2.5.2.1. 6.2.5.1.1.及び6.2.5.1.2.の規定に適合するため前照灯照射方向調節装置を必要とする自動車には、自動式の前照灯照射方向調節装置を備えているものとする。ただし、次に掲げる基準に適合する手動式の前照灯照射方向調節装置を備える場合にあっては、この限りではない。

6.2.5.2.2. 手動式の前照灯照射方向調節装置は、通常の調節ねじ又は同等の方法により照射方向を連続的又は非連続的に調節することができ、かつ、6.2.5.1.1.に規定する初期傾斜まですれ違い用前照灯の傾斜を戻すための調節ねじの停止位置を有するものでなければならない。

手動式の前照灯照射方向調節装置は、運転者席の運転者により操作できなければならない。

連続的な調節を行うことができる手動式の前照灯照射方向調節装置は、すれ違い用前照灯の照射方向の調節が必要となる荷重条件についての参考値が表示されたものでなければならない。

連続的な調節を行うことができない手動式の前照灯照射方向調節装置は、すれ違い用前照灯の照射方向が別紙5に定めるあらゆる荷重条件において6.2.5.1.2.に定める垂直傾斜の限度の範囲内となるように調節を行うことができるものでなければならない。

手動式の前照灯照射方向調節装置は、別紙5に基づくすれ違い用前照灯の照射方

向の調節が必要となる荷重条件を、当該装置の操作装置の近傍に明瞭に読み取ることができるように表示したものでなければならない（別紙 8 参照）。

6.2.5.2.3. 6.2.5.2.1. 及び 6.2.5.2.2. に定める装置は、失陥が発生したときに、すれ違い用前照灯の照射方向の垂直傾斜が失陥発生時よりも上方に傾斜するものであってはならない。

6.2.5.3. 片側又は両側のすれ違い用前照灯を曲線道路用配光可変型前照灯として使用し、照射光線を水平方向に動かしてもよい。ただし、エルボ一点が移動する形式の曲線道路用配光可変型前照灯の場合、各すれ違い前照灯照明部の下縁の高さの 100 倍を超える距離において、エルボ一点は車両重心の軌跡線より右旋回にあっては左側、左旋回にあっては右側に位置しなければならない。

6.2.5.4. 測定手順

6.2.5.4.1. 垂直傾斜の測定は、静止状態の自動車において、初期傾斜を調節した後に別紙 5 に定めるあらゆる荷重条件においてすれ違い用前照灯の照射光の垂直傾斜を測定するものとする。

6.2.5.4.2. 荷重の関数としてのすれ違い用前照灯の照射光線の傾きの変位は、別紙 6 に定める試験手順に従って測定するものとする。

6.2.6. 電気結線

すれ違い用前照灯の操作装置は、すれ違い用前照灯を点灯するように操作したときに、すべての走行用前照灯を同時に消灯するものであること。

すれ違い用前照灯は、走行用前照灯が点灯しているときに、引き続き点灯するものであってもよい。

その光源が放電灯であるすれ違い用前照灯は、走行用前照灯が点灯しているときに、消灯できない構造でなければならない。

すれ違い用前照灯と集合式又は兼用式の灯火をなす 1 個の光源を、車両重心の軌跡が曲線半径 500m 以下の場合にかぎり曲線道路用配光可変型前照灯として点灯してもよい。この場合において、自動車製作者等は、計算又はその他の手段により、上記基準への適合を証明しなければならない。

すれ違い用前照灯は、自動的に点灯又は消灯するものとする。ただし、この場合において、すれ違い用前照灯は、常時、手動による点灯及び消灯ができる構造でなければならない。

6.2.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、すれ違い用前照灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置を備えることができるものとする。

ただし、曲線道路用配光可変型前照灯を備える自動車には、曲線道路用配光可変型前照灯が故障し、エルボ一点の移動ができなくなった場合において点滅式の警告を示す点灯操作状態表示装置を備えなければならない。

6.2.8. その他の要件

5.5.2.の要件は、すれ違い用前照灯には適用しないものとする。

目標光束が2,000lmを超える光源を使用するすれ違い用前照灯は、協定規則第45号に基づく認定又は装置型式指定を受けた前照灯洗浄装置及び前照灯洗浄器取付装置を備えているものとし、かつ、その照射光の垂直傾斜について、6.2.5.2.1.のただし書の規定は適用しない。

エルボ一点が移動する形式の曲線道路用配光可変型前照灯の場合、自動車が進んでいる時を除いて曲線道路用配光可変型照明は作動してはならない。ただし、自動車が左折する場合はこの限りではない。

6.3. 前部霧灯

6.3.1. 備付け

自動車には、前部霧灯を備えることができるものとする。

6.3.2. 数

前部霧灯の数は、2個でなければならない。

6.3.3. 取付位置

前部霧灯は、その照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

前部霧灯は、その照明部の上縁の高さが地上800mm以下であってすれ違い用前照灯の照明部の上縁を含む水平面以下、下縁の高さが地上250mm以上となるように取り付けられなければならない。

前部霧灯は、その照射光又は自動車の後写鏡その他の反射面による反射光が当該自動車の運転者の運転操作を妨げるおそれのないよう取り付けられなければならない。

6.3.4. 幾何学的視認性

前部霧灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、前部霧灯の照明部が見とおすことができるように取り付けられなければならない。

α = 上方 5° 及び下方 5°

β = 外側 45° 及び内側 10°

6.3.5. 方向

前部霧灯は、自動車の前面に前方に向けて取り付けられなければならない。

前部霧灯は、その照射方向がかじ取りハンドルの回転角に対応して回転してはならない。

前部霧灯は、幻惑を生じる等により他の交通の妨げとなるおそれのないよう取り付けられなければならない。

6.3.6. 電気結線

走行用前照灯及びすれ違い用前照灯の点灯状態にかかわらず、前部霧灯の点灯操作及び消灯操作が行えるように取り付けられなければならない。

6.3.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、前部霧灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であって、他の灯火等の点灯操作状態表示装置とは独立し、かつ、その表示が点滅しないものを備えているものとする。

6.4. 後退灯

6.4.1. 備付け

自動車には、後退灯を備えているものとする。

6.4.2. 数

自動車に備える後退灯の数は、6.4.2.1.及び6.4.2.2.によるものとする。

6.4.2.1. 長さが6mを超える自動車（貨物の運送の用に供する自動車に限る。）にあつては、2個又は4個

6.4.2.2. それ以外の自動車にあつては、1個又は2個

6.4.3. 取付位置

6.4.3.1. 後退灯は、その照明部の上縁の高さが地上1200mm以下、下縁の高さが250mm以上となるように取り付けられなければならない

6.4.3.2. 後退灯は、自動車の後面に取り付けられなければならない。
ただし、6.4.2.1.に掲げる自動車に備える後退灯であつて、2個を超えて備えるものについては、6.4.4.及び6.4.5.の要件に従つて自動車の側面又は後部に取り付けるものとする。

6.4.4. 幾何学的視認性

後退灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、後退灯の照明部が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α = 上方 15° 及び下方 5°

β = 後退灯を1個備える場合にあつては外側 45° 及び内側 45° 、後退灯を2個備える場合にあつては外側 45° 及び内側 30° 。

自動車の側面に取り付ける場合にあつては、その基準軸は自動車の中央縦断面に対して $10 \pm 5^\circ$ の傾斜で側方に水平に向けるものとする。

6.4.5. 方向

後退灯は、自動車の後面及び側面に後方に向けて取り付けられなければならない。
後退灯は、げん惑を生じる等により他の交通の妨げとなるおそれのないように取り付けられなければならない。

6.4.6. 電気結線

後退灯は、変速装置を後退の位置に操作しており、かつ、原動機の始動装置を始

動の位置に操作している場合のみ点灯するように取り付けられなければならない。

また、6.4.2.1.により追加で備える後退灯にあつては、尾灯及び車幅灯が点灯している場合において前段の規定に適合するものでなければならない。

6.4.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、後退灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置を備えることができる。

6.5. 方向指示器

6.5.1. 備付け (6.5.5.1.の図参照)

自動車には、方向指示器を備えているものとする。

自動車に備える方向指示器は、その配置に応じ種別1、種別1a、種別1b、種別2a、種別2b、種別5及び種別6に分類するものとする。

6.5.2. 数

方向指示器の数は、その取付位置に応じ、6.5.3.に定めるところによる。

6.5.3. 配置 (6.5.5.1.の図参照)

- 6.5.3.1. 自動車の前面の両側には、次表の左欄に掲げる方向指示器とすれ違い用前照灯（前部霧灯を備える自動車にあつては、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち方向指示器に最も近い位置に取り付けられているもの）との距離に応じ、同表の右欄に掲げる種別の方向指示器をそれぞれ1個ずつ備えているものとする。

方向指示器とすれ違い用前照灯（前部霧灯を備える自動車にあつては、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち方向指示器に最も近い位置に取り付けられているもの）との距離	方向指示器の種別
40mm 以上	種別1、種別1a又は種別1b
20mm を超え、40mm 未満	種別1a又は種別1b
20mm 以下	種別1b

注 この場合において、方向指示器とすれ違い用前照灯（前部霧灯を備える自動車にあつては、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち方向指示器に最も近い位置に取り付けられているもの）との距離とは、方向指示器の照明部とすれ違い用前照灯（前部霧灯を備える自動車にあつては、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち方向指示器に最も近い位置に取り付けられているもの）の照明部との距離をいう。

- 6.5.3.2. 自動車の後面の両側には、種別2a又は種別2bの方向指示器をそれぞれ1個ずつ備えているものとする。

- 6.5.3.3. 自動車の両側面には、次表の左欄に掲げる自動車の種別に応じ、同表の右欄に掲げる種別の方向指示器をそれぞれ1個ずつ備えているものとする。

自動車の種別	方向指示器の種別
乗用自動車及び長さ6m以下の車両総重量3.5トン以下の貨物自動車	種別5又は種別6
長さが6mを超える車両総重量3.5トン以下の貨物自動車	種別6

この場合において、前面に備える種別1、種別1a又は種別1bの方向指示器と側面に備える種別5又は種別6の方向指示器の両者の機能を有する方向指示器を備える自動車にあっては、6.5.5.の幾何学的視認性に係る要件に適合させることを目的として、当該方向指示器に加え、種別5又は種別6の方向指示器を自動車の両側面にそれぞれ1個ずつ備えてもよい。

6.5.4. 取付位置

6.5.4.1. 横断面方向

前面及び後面の両側に備える方向指示器は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられていなければならない。

前面及び後面の両側に備える方向指示器は、両側の方向指示器の照明部のうちそれぞれ最内側にあるものの最内縁の間隔が600mm（幅が1,300mm未満の自動車にあっては、400mm）以上となるように取り付けられなければならない。

6.5.4.2. 垂直方向

6.5.4.2.1. 自動車の前面又は後面に備える種別1、種別1a、種別1b、種別2a及び種別2bの方向指示器並びに自動車の両側面に備える種別5又は種別6の方向指示器は、その照明部の下縁の高さが350mm以上、上縁の高さが1,500mm以下となるように取り付けられなければならない。

6.5.4.2.2. ただし、自動車の構造上、方向指示器の照明部の上縁の高さが1,500mm以下となるように取り付けることができない自動車にあっては、自動車の両側面に備える種別5及び種別6の方向指示器にあってはその照明部の上縁の高さが2,300mmまで、種別1、種別1a、種別1b、種別2a又は種別2bの方向指示器にあっては照明部の上縁の高さが2,100mmまでの取り付けられる最低の高さとなるように取り付けられなければならない。

6.5.4.3. 水平方向 (6.5.5.1.の図参照)

種別5又は種別6の両側面に備える方向指示器は、その照明部の最前縁が、自動車の前端から2,500mm以内となるように取り付けられなければならない。

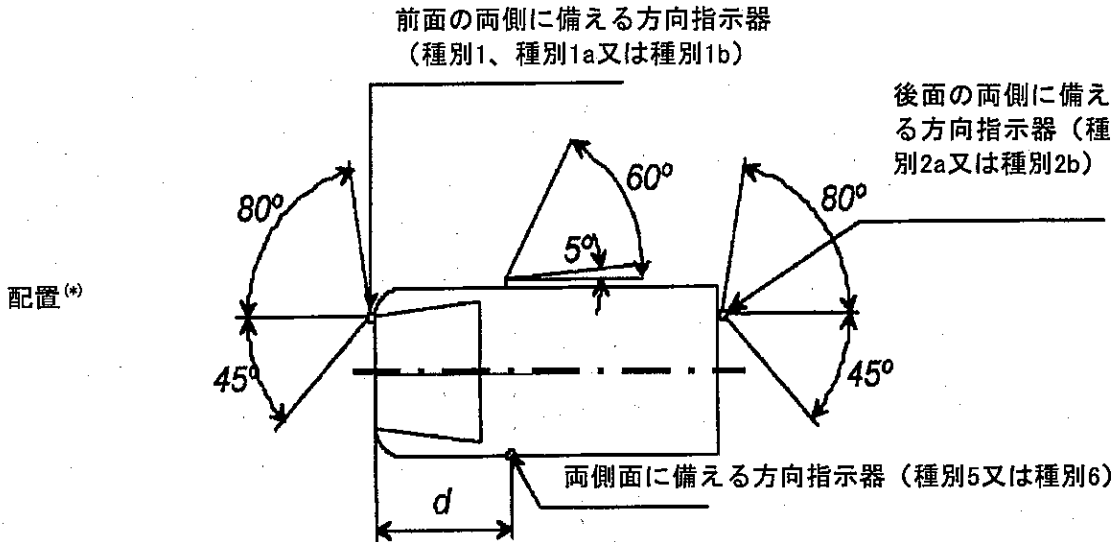
6.5.5. 幾何学的視認性

6.5.5.1. 方向指示器は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により方向指示器の種別ごとに定義される範囲内において、当該方向指示器の照明部が見とおすことができるように取り付けられなければならない。

α 種別1、種別1a、種別1b、種別2a、種別2b及び種別5の方向指示器にあっては、上方 15° 及び下方 15°
種別6の方向指示器にあっては、上方 30° 及び下方 5°

ただし、方向指示器の照明部の上縁の高さが地上 750mm 未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 方向指示器の種別毎に次の図中に規定する角度



(*) 両側面に備える方向指示器の後方視認性の死角である 5° の値は、上限値を示す。また、図中に示す d について、両側面に備える方向指示器は、自動車の前端から照明部の最前縁までの距離 d が 2.50m 以下となるように取り付けられていなければならない。

6.5.5.2. 6.5.5.1. の規定にかかわらず、方向指示器は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により方向指示器の種別ごとに定義される範囲内において、当該方向指示器の照明部が見通すことができるように取り付けることができる。

α 上方 15° 及び下方 15°

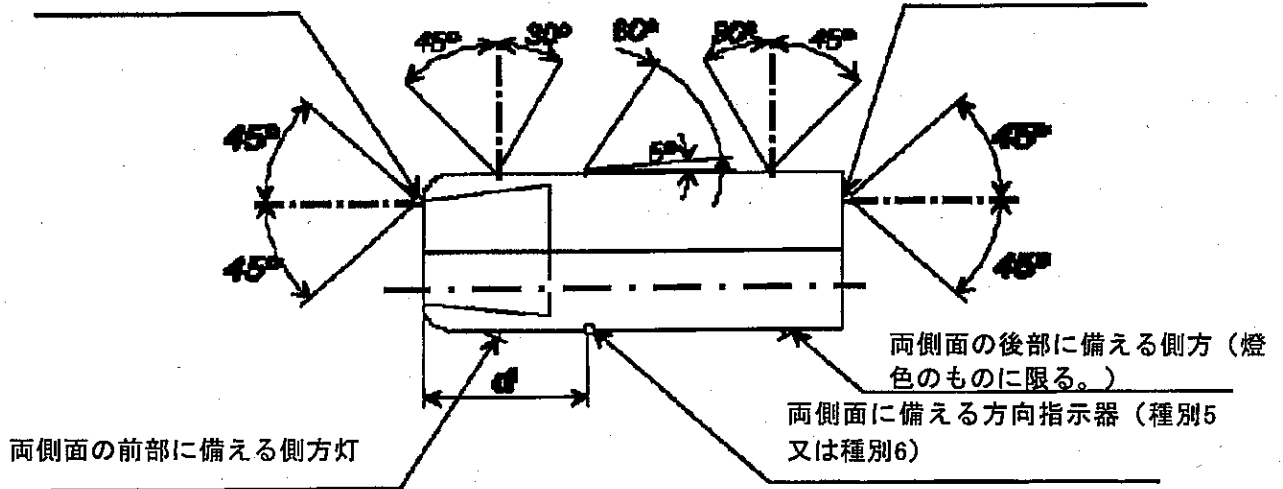
ただし、方向指示器の照明部の上縁の高さが地上 750mm 未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 方向指示器の種別毎に次の図中に規定する角度

この場合において、種別 5 及び種別 6 の両側面に備える方向指示器を除き、観測方向における見かけの表面の表面積(光を透過しない反射器の表面積を除く。)は、12.5cm² 以上でなければならない。

前面の両側に備える方向指示器（種別1、種別1a又は種別1b）

後面の両側に備える方向指示器（種別2a又は種別2b）



(**) 両側面に備える方向指示器の後方視認性の死角である 5° の値は、上限値を示す。また、図中に示す d について、両側面に備える方向指示器は、自動車の前面から照明部の最前縁までの距離 d が2.50m以下となるように取り付けられていなければならない。

6.5.6. 電気結線

6.5.6.1. 方向指示器は、他の灯火の点灯状態に係らず点灯操作及び消灯操作が行えるものであり、かつ、1つの操作により車両中心面に対し同一の側の方向指示器が同時に点滅する構造でなければならない。

6.5.6.2. 6.5.5.2.の図に規定するところに従い、方向指示器の幾何学的視認性を補完することを目的として自動車の両側面の前部又は後部に燈色の側方灯を備える自動車（その長さが6m未満のものに限る。）にあつては、当該側方灯は、方向指示器と同時に点滅する構造でなければならない。

6.5.7. 点灯操作状態表示装置等

6.5.7.1. 自動車には、自動車の前面及び後面に備える方向指示器の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置を備えているものとする。この場合において、点灯操作状態・作動状態表示装置は、光又は音若しくはその組合せによるものとする。

6.5.7.2. 光学信号を発する点灯操作状態・作動状態表示装置は、点滅灯であつて、自動車の前面又は後面に備える方向指示器のいずれかが正常に機能しなくなったときに、消灯する、点滅せずに点灯し続ける、又は点滅回数が著しく変化するのでなければならない。

6.5.7.3. 音を発生する点灯操作状態・作動状態表示装置は、当該音が明瞭に聞こえ、かつ、自動車の前面又は後面に備える方向指示器のいずれかが正常に機能しなくなったときに音の発生周期が著しく変化するものでなければならない。

6.5.7.4. 牽引装置を備える自動車に備える点灯操作状態・作動状態表示装置は、当該牽引自動車により牽引する被牽引自動車に備える方向指示器のいずれかが故障した時に、その旨を表示するものでなければならない。

6.5.8. その他

6.5.8.1. 方向指示器は、毎分 60 回以上 120 回以下の一定の周期で点滅するものでなければならない。

6.5.8.2. 方向指示器は、操作装置を操作した後、1 秒以内に点灯し、かつ、1 秒半以内に最初の消灯を行うものでなければならない。

6.5.8.3. 牽引自動車に備える方向指示器は、当該牽引自動車の方向指示器の操作装置により、当該牽引自動車により牽引する被牽引自動車に備える方向指示器の操作を行うことができるものでなければならない。

6.5.8.4. 方向指示器は、自動車に備える方向指示器のうちのいずれか一つについて短絡以外の失陥が発生したときに、当該失陥が発生した方向指示器以外の方向指示器は、引き続き点滅するものでなければならない。ただし、この場合において、点滅の周期は、本規定に定める点滅周期によらなくてもよい。

6.6. 非常点滅表示灯

6.6.1. 備付け

自動車には、非常点滅表示灯を備えているものとする。

非常点滅表示灯は、方向指示器と兼用式であり、かつ、6.5. に規定する全ての方向指示器が同時に作動することにより点滅光を発するものでなければならない。

6.6.2. 数

非常点滅表示灯の数については、6.5.2. の規定を準用する。

6.6.3. 配置

非常点滅表示灯の配置については、6.5.3. の規定を準用する。

6.6.4. 取付位置

非常点滅表示灯の取付位置については、6.5.4.1. から 6.5.4.3. までの規定を準用する。

6.6.5. 幾何学的視認性

非常点滅表示灯の幾何学的視認性については、6.5.5. の規定を準用する。

6.6.6. 電気結線

非常点滅表示灯は、全ての方向指示器を同時に点滅させることができるものであり、かつ、他の操作装置と独立して操作できるものでなければならない。

非常点滅表示灯の配置について本指定基準の 6.5.5.2. を適用する長さが 6m 未満の自動車にあっては、両側面の前部又は後部に備える橙色の側方灯が非常点滅表示灯として点滅する方向指示器と同一の周期で、かつ、同調して点滅するものでなければならない。

6.6.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、非常点滅表示灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための操作状態表示装置であって 6.5.7. に規定する方向指示器の点灯操作状態表示装置と連動して作動する点滅警報灯からなるものを備えるものとする。

6.6.8. その他

6.5.8. の規定を準用する。

けん引自動車に備える非常点滅表示灯の操作装置は、当該けん引自動車によりけん引される被けん引自動車の非常点滅表示灯を作動させることができるものでなければならない。

非常点滅表示灯は、原動機の回転が停止している状態において、点灯できる構造であること。

6.7. 制動灯及び補助制動灯

6.7.1. 備付け

自動車には、種別 S1 又は種別 S2 の制動灯を備えているものとする。
乗用自動車には、種別 S3 の補助制動灯を備えているものとする。

6.7.2. 数

種別 S1 又は種別 S2 の制動灯の数は、2 個とする
種別 S3 の補助制動灯の数は、1 個とする。

6.7.2.1. ただし、車両後面のうち車両中心面と交わる部分が車体等固定的な自動車の部分ではなく扉等一又は二の可動部品上となる、若しくは、独立式灯火等である種別 S3 の補助制動灯をそれらの可動部品の上方の車体等固定的な部分であって車両中心面と交わる位置に取り付けることができない等により、補助制動灯の照明部の中心を車両中心面上に取り付けることができない自動車にあっては、2 個の種別 S3 の「D」型補助制動灯を取り付ける、又は、1 個の種別 S3 の補助制動灯を車両中心面から右側又は左側にずらして取り付けることができる。

6.7.3. 取付位置

6.7.3.1. 水平方向（横断面上）

6.7.3.1.1. 種別 S1 又は種別 S2 の制動灯は、その照明部の最外縁が自動車の最外側か

ら 400mm 以内となるよう取り付けられなければならない。

6.7.3.1.2. 種別 S3 の補助制動灯は、基準中心が車両中心面上となるよう取り付けられなければならない。ただし、6.7.2.1. に基づき、種別 S3 の補助制動灯を車両中心面の両側に 1 個ずつ取り付ける場合にあっては、車両中心面の両側に備える補助制動灯が、取り付けることのできる車両中心面に最も近い位置となるように、種別 S3 の補助制動灯を車両中心面からずらして取り付ける場合にあっては補助制動灯の照明部の中心が車両中心面から 150mm 以内となるよう取り付けられているものとする。

6.7.3.2. 垂直方向

6.7.3.2.1. 種別 S1 又は種別 S2 の制動灯は、照明部の下縁の高さが地上 350mm 以上、その上縁の高さが地上 1,500mm 以下（自動車の構造上地上 1,500mm 以下に取り付けることができない自動車にあっては、2,100mm 以下）となるよう取り付けられなければならない。

6.7.3.2.2. 種別 S3 の補助制動灯は、照明部の下縁の高さが、地上 850mm 以上又は後面ガラスの最下端の下方 150mm より上方であって種別 S1 又は S2 の制動灯の照明部の上縁を含む水平面以上となるよう取り付けられなければならない。

6.7.3.3. 水平方向

種別 S1 又は S2 の制動灯は、自動車の後面の両側に備えるものとする。
種別 S3 の補助制動灯は、自動車の後面に備えるものとする。

6.7.4. 幾何学的視認性

種別 S1 又は種別 S2 の制動灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、当該制動灯の見かけの表面が見通すことができるよう取り付けられなければならない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、制動灯の照明部の上縁の高さが地上 750mm 未満となるよう取り付けられている場合にあっては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 45° 及び内側 45°

種別 S3 の補助制動灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、当該補助制動灯の見かけの表面を見通すことができるよう取り付けられていなければならない。

α 上方 10° 及び下方 5° 。

β 外側 10° 及び内側 10°

6.7.5. 電気結線

6.7.5.1. 制動灯及び補助制動灯は、運転者が主制動装置を操作させた場合に点灯する構造でなければならない。

制動灯及び補助制動灯は、自動指令制動により主制動装置が作動した場合に点灯するものとする。ただし、50km/h を超える速度で走行中に 0.7m/sec^2 未満の減

速をした場合に点灯しないものであってもよい。

制動灯及び補助制動灯は、選択制動により主制動装置の一部が作動した場合に点灯してはならない。

制動灯及び補助制動灯は、アクセル操作装置の解除により制動効果が発生させる電気式回生制動装置が作動した場合に点灯してはならない。

6.7.5.2. 制動灯及び補助制動灯は、原動機の操作装置を停止の位置に操作している時に点灯しないものであってもよい。

6.7.5.3. 制動灯及び補助制動灯は、補助制動装置（リターダ、排気ブレーキその他主制動装置を補助し走行中の自動車を減速するための制動装置をいう。）を操作している場合に点灯する構造であってよい。

6.7.6. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、制動灯又は補助制動灯の点灯操作状態及び点灯状態が正常であるか否かを運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態・作動状態表示装置を備えることができる。この場合において、点灯操作状態・作動状態表示装置は、制動灯及び補助制動灯が正常に機能しなくなったときに点灯し続けるものでなければならない。

6.7.7. その他

6.7.7.1. 種別 S3 の補助制動灯は、他の灯火等との兼用式のものであってはならない。

6.7.7.2. 種別 S3 の補助制動灯は、車室外又は車室内に取り付けることができる。

6.7.7.3. 車室内に取り付ける補助制動灯は、自動車の後写鏡、後部の窓ガラスその他の反射面による反射光が当該自動車の運転者の運転操作を妨げるおそれのないよう取り付けられなければならない。

6.8. 番号灯

6.8.1. 備付け

自動車には、番号灯を備えているものとする。

6.8.2. 取付位置等

番号灯は、自動車登録番号標、臨時運行許可番号標、回送運行許可番号標又は車両番号標の数字等の表示を確認できるように取り付けられていなければならない。

6.8.3. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、番号灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置を備えることができる。この場合において、当該装置は、車幅灯又は尾灯の点灯操作状態表示装置と兼用であるものとする。

6.8.4. その他

番号灯であって制動灯又は後部霧灯との兼用式のもの若しくは尾灯との結合式のものは、その光学特性が制動灯や後部霧灯の点灯中に変化してもよい。

6.9. 車幅灯

6.9.1. 備付け

自動車には、車幅灯を備えているものとする。

6.9.2. 数

自動車に備える車幅灯の個数は、2個とする。

6.9.3. 取付位置

6.9.3.1. 水平方向

車幅灯は、その照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

6.9.3.2. 垂直方向

車幅灯は、照明部の下縁の高さが地面より350mm以上、その上縁の高さが1,500mm以下（自動車の構造上1,500mm以下となるように取り付けることができない自動車にあっては、2,100mm以下）となるように取り付けられなければならない。

6.9.3.3. 他の灯火等との兼用式の車幅灯は、車幅灯と兼用されている灯火等の照明部の位置が、6.9.3.1.及び6.9.3.2.の基準に適合するものでなければならない。

6.9.4. 幾何学的視認性

6.9.4.1. 車幅灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、車幅灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 15° 及び下方 15° 。

ただし、車幅灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 80° 及び内側 45°

6.9.4.2. 車幅灯の性能を補完する性能を有する側方灯が両側面の前部に取り付けられている自動車にあっては、6.9.4.1.の規定にかかわらず、車幅灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、車幅灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられているものであつてもよい。

α 上方 15° 及び下方 15° 。

ただし、車幅灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 45° 及び内側 45°

この場合において、車幅灯の見かけの表面の表面積(光を透過しない反射器の表面積を除く。)は、 12.5cm^2 以上でなければならない。

6.9.5. 方向

車幅灯は、自動車の前面に前方に向けて取り付けられなければならない。

6.9.6. 点灯操作状態表示装置

自動車には、車幅灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であって点滅表示によらないものを備えなければならない。ただし、車幅灯と連動して点灯する運転者席及びこれと並列の座席の前方に設けられる計器類を備える自動車にあつては、この限りでない。

6.9.7. 車幅灯の中に1つ以上の赤外光放射装置が取り付けられている場合、車両の同一側にある前照灯が点灯しており、車両が前方に走行している場合のみ当該装置の点灯が認められる。車幅灯又は同一側の前照灯が故障した時には、赤外光放射装置は自動的に消灯されるものとする。

6.10. 尾灯

6.10.1. 備付け

自動車には、尾灯を備えているものとする。

6.10.2. 数

自動車に備える尾灯の数は、2個とする。

6.10.3. 取付位置

6.10.3.1. 水平方向

尾灯は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられていなければならない。

6.10.3.2. 垂直方向

尾灯は、照明部の下縁の高さが地面上350mm以上、上縁の高さが地上1,500mm以下(その構造上地上1,500mm以下に取り付けることができない自動車にあつては、2,100mm以下)となるように取り付けられなければならない。

6.10.4. 幾何学的視認性

6.10.4.1. 尾灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、尾灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、尾灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° であつてもよい。

β 外側 80° 及び内側 45°

6.10.4.2. ただし、尾灯の性能を補完する性能を有する側方灯が両側面の後部に取り付けられている自動車にあっては、6.10.4.1.の規定にかかわらず、尾灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、尾灯の見かけの表面が見とおすことができるように取り付けられているものであってもよい。

α 上方 15° 及び下方 15° 。

ただし、尾灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあっては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 45° 及び内側 45°

この場合において、尾灯の見かけの表面の表面積(光を透過しない反射器の表面積を除く。)は、 12.5cm^2 以上でなければならない。

6.10.5. 方向

尾灯は、自動車の後面に後方に向けて取り付けられなければならない。

6.10.6. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、尾灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であって車幅灯の点灯操作状態表示装置と兼用のものを備えるものとする。

6.11. 後部霧灯

6.11.1. 備付け

自動車には、後部霧灯を備えているものとする。

6.11.2. 数

自動車に備える後部霧灯の数は、1個又は2個とする。

6.11.3. 取付位置

6.11.3.1. 後部霧灯は、1個の後部霧灯を備える自動車にあっては 当該後部霧灯の基準中心が車両中心面上となるように、又は、車両中心面に対し登録国の所定の通行区分と反対の側となるように取り付けられなければならない。

6.11.3.2. 後部霧灯は、照明部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが地上1,000mm以下となるように取り付けられなければならない。

6.11.4. 幾何学的視認性

後部霧灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、後部霧灯の見かけの表面が見とおすことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 5° 及び下方 5° 。

β 外側 25° 及び内側 25°

6.11.5. 取付方向

後部霧灯は、自動車の後面に後方に向けて取り付けられなければならない。

6.11.6. 電気結線

6.11.6.1. 後部霧灯は、走行用前照灯、すれ違い用前照灯又は前部霧灯が点灯している場合にのみ点灯操作を行うことができる構造でなければならない。

6.11.6.2. 後部霧灯は、他の灯火等の点灯状態にかかわらず消灯できる構造でなければならない。

6.11.6.3. 後部霧灯は、次のいずれかの要件に適合するものとする。

6.11.6.3.1. 後部霧灯は、車幅灯及び尾灯の消灯操作を行うまで、引き続き点灯した状態を維持するものであってもよい。後部霧灯は、点灯操作を行わない限り、消灯しているものでなければならない。

6.11.6.3.2. 原動機が停止し、かつ、運転者席の扉を開放した場合にあっては、6.11.6.1.に示す灯火器の点灯状態に係らず、後部霧灯の点灯操作装置が点灯位置にある場合、義務付けられている点灯操作状態表示装置(6.11.7)による表示に加え、その旨を運転者席の運転者に少なくとも音声により警報するものでなければならない。

6.11.6.4. 6.11.6.1.及び6.11.6.3.に定めた場合を除き、後部霧灯の操作は他のどの灯火器の点灯状態に係らず点灯操作及び消灯操作が行える構造であること。

6.11.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、後部霧灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための非点滅式の点灯操作状態表示装置であって、他の灯火等の点灯操作状態表示装置と兼用のものを備えなければならない。

6.11.8. その他

後部霧灯は、その照明部が、制動灯の照明部から100mm以上離れているように取り付けられなければならない。

6.12. 駐車灯

6.12.1. 備付け

長さ6m以下かつ幅2m以下の自動車には、駐車灯を備えることができるものとする。長さ6m以上かつ幅2m以下の自動車以外の自動車には、駐車灯を備えてはならないものとする。

6.12.2. 数

配置に応じる。

6.12.3. 配置

前面又は後面の両側に備える駐車灯は、自動車の前面及び後面の両側に1個ずつ又は自動車の両側面に1個ずつ備えているものとする。

6.12.4. 取付位置

駐車灯は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

6.12.5. 幾何学的視認性

駐車灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、駐車灯の見かけの表面が見とおすことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、駐車灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 前面及び後面に備える駐車灯 外側 45° 及び内側 45°

両側面に備える駐車灯 車両前方及び車両後方について、外側 45° 及び内側 45°

6.12.6. 方向

駐車灯は、自動車の前面及び後面又は両側面に前方及び後方の幾何学的視認性に係る要件を満たすように取り付けられなければならない。

6.12.7. 電気結線

自動車の同じ側に備える駐車灯は、他の灯火器の点灯状態に係らず点灯操作が行える構造であること。

駐車灯は、原動機が停止している状態において、点灯できる構造であること。

6.12.8. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、駐車灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であつて、車幅灯又は尾灯の点灯操作状態表示装置と紛らわしくないものを備えることができる。

6.12.9. その他

駐車灯は、車幅灯及び尾灯との兼用式のものであり、自動車の同じ側の車幅灯と尾灯を同時に点灯することにより駐車灯の機能を果たすものであつてもよい。

6.13. 前部上側端灯及び後部上側端灯

6.13.1. 備付け

幅が2.1mを超える自動車には、前部上側端灯及び後部上側端灯を備えているものとする。幅が1.8mから2.1mまでの自動車には、前部上側端灯及び後部上側端灯（キャブ付シャシにあつては後部上側端灯）を備えることができる。

6.13.2. 数

自動車に備える前部上側端灯及び後部上側端灯の個数は、それぞれ2個とする。

6.13.3. 取付位置

6.13.3.1. 水平方向

前部上側端灯及び後部上側端灯は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

6.13.3.2. 垂直方向

前部上側端灯は、照明部の上縁の高さが前面ガラスの最上端を含む水平面以上となるように取り付けられていなければならない。

後部上側端灯は、取り付けることができる最高の高さに取り付けられなければならない。

6.13.4. 幾何学的視認性

前部上側端灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、前部上側端灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 5° 及び下方 20°

β 外側 80° 及び内側 0°

後部上側端灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、後部上側端灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 5° 及び下方 20°

β 外側 80° 及び内側 0°

6.13.5. 方向

前部上側端灯は、自動車の前面の両側に前方に向けて取り付けられなければならない。

後部上側端灯は、自動車の後面の両側に後方に向けて取り付けられなければならない。

6.13.6. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、前部上側端灯及び後部上側端灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であって車幅灯及び尾灯の点灯操作状態表示装置と兼用のものを備えることができる。

6.13.7. その他

前部上側端灯及び後部上側端灯は、他のすべての規定に適合する場合には、自動車の前面又は後面に取り付けられないことができるものとし、自動車の同じ側に備える前部上側端灯と後部上側端灯とを一つの装置による兼用式のものとすることができる。

前部上側端灯は、その照明部と車幅灯の照明部とを自動車の横断面上に投影したときの距離が、200mm以上となるように取り付けられなければならない。

後部上側端灯は、その照明部と尾灯の照明部とを自動車の横断面上に投影したと

きの距離が、200mm 以上となるように取り付けられなければならない。

6.14. 後部反射器（被牽引自動車に備える後部反射器を除く。）

6.14.1. 備付け

自動車には、後部反射器を備えているものとする。

6.14.2. 数

自動車に備える後部反射器の個数は、2 個とする。

後部反射器は、協定規則第 3 号の等級 IA 又は等級 IB の反射器に係る基準に適合するものとする。

自動車には、本規定に適合する後部反射器を備えるほか、後部反射器以外の反射器であって自動車に備えることとされている他の灯火装置、反射器及び指示装置の性能を損なわないものを備えることができる。

6.14.3. 取付位置

6.14.3.1. 水平方向

後部反射器は、その反射部の最外縁が自動車の最外側から 400mm 以内となるように取り付けられなければならない。

6.14.3.2. 垂直方向

後部反射器は、その反射部の下縁の高さが地上 250mm 以上、上縁の高さが 900mm 以下（自動車の構造上地上 900mm 以下に取り付けることができない自動車にあっては、1,500mm 以下）となるように取り付けられなければならない。

6.14.4. 幾何学的視認性

後部反射器は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、後部反射器の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 10° 及び下方 10°

ただし、後部反射器の反射部の上縁の高さが地上 750mm 未満となるように取り付けられている場合にあっては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 30° 及び内側 30°

6.14.4. 方向

後部反射器は、自動車の後面に後方に向けて取り付けられなければならない。

6.14.5. その他

後部反射器の反射面は、その一部が自動車の後面又は自動車の側面の後部に備える他の灯火等の見かけの表面と共通であってもよい。

6.15. 前部反射器

6.15.1. 備付け

格納式灯火等の走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯を備える自動車には、前部反射器を備えているものとする。

格納式灯火等の走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯を備える自動車以外の自動車には、前部反射器を備えることができる。

6.15.2. 数

自動車に備える前部反射器の個数は、2個でなければならない。

前部反射器は、協定規則第3号の等級IA又はIBの反射器に係る基準に適合するものとする。

自動車には、本規定に適合する前部反射器を備えるほか、前部反射器以外の反射器であって自動車に備えることとされている他の灯火装置、反射器及び指示装置の性能を損なわないものを備えることができる。

6.15.3. 取付位置

6.15.3.1. 水平方向

前部反射器は、その反射部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

6.15.3.2. 垂直方向

前部反射器は、その反射部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが地上900mm以下（自動車の構造上地上900mm以下に取り付けることができない自動車にあっては、1,500mm以下）となるように取り付けられなければならない。

6.15.4. 幾何学的視認性

前部反射器は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、前部反射器の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 10° 及び下方 10°

ただし、前部反射器の反射部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあつては、下方 5° までであってもよい。

β 外側 30° 及び内側 30°

6.15.5. 方向

前部反射器は、自動車の前面に前方に向けて取り付けられなければならない。

6.15.6. その他

前部反射器の反射面は、その一部が自動車の前面又は自動車の側面の前部に備える他の灯火等の見かけの表面と共通であってもよい。

6.16. 側方反射器

6.16.1. 備付け

長さが6mを超える自動車には、側方反射器を備えているものとする。

長さ6m以下の自動車には、側方反射器を備えることができる。

この場合において、自動車の長さとは、2.4.に定める非積載状態の自動車の長さをいう。

6.16.2. 数

自動車に備える側方反射器の個数は、水平方向の取付位置に係る基準に適合するために必要な数とする。

側方反射器は、協定規則第3号の等級IA又はIBの反射器に係る基準に適合するものとする。

自動車には、本規定に適合する側方反射器を備えるほか、側方反射器以外の反射器であって自動車に備えることとされている他の灯火装置、反射器及び指示装置の性能を損なわないものを備えることができる。

6.16.3. 取付位置

6.16.3.1. 垂直方向

側方反射器は、その反射部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが地上900mm以下（自動車の構造上地上900mm以下に取り付けることができない自動車にあっては、1,500mm以下）となるように取り付けられなければならない。

6.16.3.2. 水平方向

6.16.3.2.1. 長さが6mを超える自動車にあっては、その反射部の最前縁の自動車の前端からの距離が自動車の長さの3分の1以上、その反射部の最後縁の自動車の後端からの距離が3分の1以上となる位置に、少なくとも1個の側方反射器を取り付けられなければならない。

6.16.3.2.2. 長さが6mを超える自動車の両側面に備える側方反射器は、最前端に備える側方反射器がその反射部の最後縁の自動車の前端からの距離が3m以内となるように、かつ、最後部に備える側方反射器がその反射部の最前縁の自動車の後端からの距離が1m以内となるように、取り付けられなければならない。

6.16.3.2.3. 長さ6m以下の自動車に備える側方反射器は、その反射部の後端の自動車の前端からの距離が自動車の長さの3分の1以内となる位置に、又は、その反射部の前端の自動車の後端からの距離が3分の1以内となる位置に、1個の側方反射器を取り付ければよい。

6.16.4. 幾何学的視認性

側方反射器は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、側方反射器の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 10° 及び下方 10°

ただし、側方反射器の反射部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあっては、下方 5° までであってもよい。

β 前方 45° 及び後方 45°

6.16.5. 取付方向

側方反射器は、自動車の両側面に側方に向けて取り付けられなければならない。

6.16.6. その他

側方反射器の反射面は、その一部が自動車の側面に備える他の灯火等の見かけの表面と共通であってもよい。

6.17. 側方灯

6.17.1. 備付け

長さが6mを超える自動車には、側方灯を備えているものとする。

長さ6m以下の自動車には、側方灯を備えることができる。

側方灯は、協定規則第91号の類別SM1の側方灯に係る基準に適合するものとする。ただし、乗用自動車に備える側方灯は、協定規則第91号の類別SM2の側方灯に係る基準に適合するものであってもよい。

長さが6m未満の自動車であって、6.9.4.2.の規定に適合する車幅灯及び6.10.4.2.の規定に適合する尾灯を備えるものにあつては、当該車幅灯及び当該尾灯の幾何学的視認性を補完する性能を有する側方灯を備えるものとする。

この場合において、自動車の長さとは、2.4.に定める非積載状態の自動車の長さをいう。

6.17.2. 数

自動車に備える側方灯の個数は、水平方向の取付位置に係る基準に適合するため必要な数とする。

6.17.3. 取付位置

6.17.3.1. 垂直方向

側方灯の基準軸の方向での見かけの表面は、その下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが地上1,500mm以下（自動車の構造上地上1,500mm以下に取り付けることができない自動車にあつては、2,100mm以下）となるように取り付けられなければならない。

6.17.3.2. 水平方向

6.17.3.2.1. 長さが6mを超える自動車にあつては、その照明部の最前縁の自動車の前端からの距離が自動車の長さの3分の1以上、その照明部の最後縁の自動車の後端からの距離が3分の1以上となる位置に、少なくとも1個の側方灯を取り付けられなければならない。

6.17.3.2.2. 長さが6mを超える自動車の両側面に備える側方灯は、最前端に備える側方灯がその照明部の最後縁の自動車の前端からの距離が3m以内となるように、かつ、最後部に備える側方灯がその照明部の最前端の自動車の後端からの距離が1m以内となるように、取り付けられなければならない。

6.17.3.2.3. 長さが6mを超える自動車の両側面に備える側方灯は、それぞれの側方灯の間隔が3m以内（自動車の構造上その間隔が3m以内となるように取り付けることができない自動車にあっては、4m以内）となるように取り付けられなければならない。

長さ6m以下の自動車の両側面に備える側方灯は、その照明部の後端の自動車の前端からの距離が自動車の長さの3分の1以内となる位置に、又は、その照明部の前端の自動車の後端からの距離が3分の1以内となる位置に、1個の側方灯を取り付ければよい。

6.17.4. 幾何学的視認性

側方灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、側方灯の見かけの表面が見とおすことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 10° 及び下方 10°

ただし、側方灯の照明部の上縁の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあっては、下方 5° までであってもよい。

β 前方 45° 及び後方 45°

ただし、長さ6m以下の自動車及び乗用自動車にあっては前方 30° 及び後方 30° と、6.9.4.2.の規定に適合する車幅灯の幾何学的視認性を補完することを目的として自動車の両側面の最前部に備える側方灯にあっては前方 45° 及び後方 30° と、6.10.4.2.の規定に適合する尾灯の幾何学的視認性を補完することを目的として自動車の両側面の最前部に備える側方灯にあっては前方 30° 及び後方 45° とする（6.5.5.2.の図を参照）。

6.17.5. 方向

側方灯は、自動車の両側面に側方に向けて取り付けられなければならない。

6.17.6. 電気結線

長さが6m未満の自動車に備える^{とう}橙色の側方灯は、自動車の同じ側の方向指示器と同期して、かつ、同じ周期で点滅するものであってもよい。

6.17.7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、側方灯の点灯操作状態を運転者席の運転者に表示するための点灯操作状態表示装置であって車幅灯及び尾灯の点灯操作状態表示装置と兼用のものを備えることができる。

6.17.8. その他

自動車の両側面の最後部に備える側方灯であって制動灯又は後部霧灯との兼用式のもの若しくは尾灯との結合式のものは、その光学特性が制動灯や後部霧灯の点灯中に変化するものであってもよい。

自動車の両側面の最後部に備える側方灯であって方向指示器と同期して、かつ、同じ周期で点滅するものは、その灯光の色が橙色でなければならない。

6.18. 昼間走行灯

6.18.1. 備付け

自動車には、昼間走行灯を備えることができる。

6.18.2. 数

自動車に備える昼間走行灯の個数は、2個であるものとする。

6.18.3. 取付位置

6.18.3.1. 水平方向

昼間走行灯は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以下となるように取り付けられなければならない。

昼間走行灯は、前面の両側に備える昼間走行灯の照明部の最内縁の間隔が600mm以上（幅1,300mm未満の自動車にあっては、400mm以上）となるように取り付けられなければならない。

6.18.3.2. 垂直方向

昼間走行灯は、照明部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが1,500mm以下となるように取り付けられなければならない。

6.18.3.3. 昼間走行灯は、その照射光又は自動車の後写鏡その他の反射面による反射光が当該自動車の運転者の運転操作を妨げるおそれのないよう取り付けられなければならない。

6.18.4. 幾何学的視認性

昼間走行灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、昼間走行灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α 上方 10° 及び下方 10°

β 外側 20° 及び内側 20°

6.18.5. 方向

昼間走行灯は、自動車の前面に前方に向けて取り付けられなければならない。

6.18.6. 電気結線

昼間走行灯は、すれ違い用前照灯又は走行用前照灯を点灯したときに自動的に消灯するものでなければならない。ただし、走行用前照灯を短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発する目的で点灯させる場合にあってはこの限りではない。

6.18.7. 点灯操作状態表示装置等

6.18.7.1. 昼間走行灯は、エンジンコントロールを作動状態に設定する操作を行った場合に、自動的に点灯するものでなければならない。また、昼間走行灯の自動点灯機能には、手動式の操作装置を設けなければならない。

6.18.7.2. 昼間走行灯は、すれ違い用前照灯又は走行用前照灯を点灯したときに自動的に消灯するものでなければならない。ただし、走行用前照灯を短い間隔で断続的に点滅する又は交互に点灯させることにより警報を発する目的で点灯させる場合にあっては、この限りでない。

6.19. 側方照射灯

6.19.1. 備付け

自動車には、側方照射灯を備えることができる。

6.19.2. 数

取り付ける側方照射灯の数は、2個でなければならない。

6.19.3. 取付位置

6.19.3.1. 側方照射灯は、その照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内となるように取り付けられなければならない。

6.19.3.2. 側方照射灯は、その照明部の最後縁が自動車の前端から1m以内となるように取り付けられなければならない。

6.19.3.3. 側方照射灯は、その照明部の下縁の高さが地上0.25m以上、上縁の高さが地上0.9m以下であってすれ違い用前照灯の照明部の上縁を含む水平面以下となるように取り付けられなければならない。

6.19.4. 幾何学的視認性

側方照射灯は、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により定義される範囲内において、側方照射灯の見かけの表面が見通すことができるように取り付けられなければならない。

α = 上方 10° 及び下方 10°

β = 外側 $30\sim 60^\circ$

6.19.5. 方向

側方照射灯は幾何学的視認性に係る要件を満たすように取り付けられなければならない。

6.19.6. 電気結線

側方照射灯は、すれ違い用前照灯又は走行用前照灯が点灯している場合にのみ点灯できる構造でなければならない。

自動車の各側の側方照射灯は、同じ側の方向指示器が作動するか又はかじ取装置が直進状態から同じ側に向けられたときにのみ自動的に点灯する構造でなければならない。

側方照射灯は、方向指示器の作動が終わるか又はかじ取装置の操舵角が直進状態に戻ったときに自動的に消灯する構造でなければならない。

6.19.7. その他

側方照射灯は、自動車の速度が40km/hを超えない範囲でのみ点灯する構造でなければならない。

6.20. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材

6.20.1. 備付け

自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの及びその形状が専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものに類する自動車を除く。）には再帰反射材を備えることができる。

6.20.2. 配置

6.20.2.1. 再帰反射材は自動車の形状に適合するように1つ又はいくつかの要素から構成することができ、地面に可能な限り平行又は垂直に取り付けられなければならない。

6.20.2.2. 再帰反射材は、その下縁の高さが地上0.25m以上となるように取り付けられなければならない。

6.20.3. 取付位置

6.20.3.1. 再帰反射材は、その自動車の全長及び全幅（線状再帰反射材）又は形状（輪郭表示再帰反射材）を可能な限り正確に識別できるように取り付けられなければならない。この場合において、全長及び全幅とは自動車の長さ又は幅の80%以上をいう。

6.20.3.2. 不連続の再帰反射材の場合、すべての再帰反射材の間隔は可能な限り小さくし、かつ最も短い再帰反射材の長さの50%を超えないように取り付けられなければならない。

7. 灯火等の取付けに係る自動車の型式の変更承認等

7.1. 指定を受けた特定装置の製作者等（以下、「指定製作者等」という。）は、指定を受けた自動車の型式、当該自動車に備える灯火等の取付け又は3.2.2.の事項について変更があった場合には、国土交通大臣に変更承認を申請することができる。

7.2. 国土交通大臣は、当該変更が灯火装置及び指示装置の取付けに著しい悪影響を及ぼす恐れがなく、かつ、自動車が要件を満たすことに変わりないと判断することができる場合には、試験を再度実施するものとする。

8. 製造の適合性

製造の適合性に関する手順は、協定の付属書第2及び次に規定するところによるものとする。

- 8.1. 本指定基準に基づき指定を受けた自動車は、5. 及び 6. に定めた要件を満たすこと
によって、指定された型式に適合するように製造されなければならない。
- 8.2. 指定を受けた特定装置の製作者等(以下「指定製作者等」という。)は、特に下記
の事項を実施するものとする。
 - 8.2.1. 上記 5. 及び 6. に定めた要件への適合性に係る自動車の品質を効果的に管理す
るための手続きを整備すること。
 - 8.2.2. 別紙 9 に規定された試験又はそれと同等の試験結果を得るために必要な試験を、
自動車の型式毎に実施すること。
- 8.3. 国土交通大臣は、本指定基準で定める試験を随時実施することができる。試験は、
無作為に選択した供試品について、指定製作者等の納品契約等に支障のない範囲
で実施するものとする。
9. 指定の取消し
国土交通大臣は、その型式について指定を受けた特定装置が要件に適合しない場
合、又は型式指定番号等を表示した自動車が指定を受けた型式に適合しない場合
には、その指定を取り消すことができる。
10. 生産の中止
指定製作者等は、当該型式の特定装置の製作者等でなくなった場合には、国土交
通大臣にその旨を届け出るものとする。

別紙 1
ANNEX 1

通知
COMMUNICATION

(最大A4判 (210 mm x 297 mm))
(Maximum format: A4(210 x 297 mm))



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure
and Transport

灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の装置型式指定基準に基づく灯火器及び
反射器並びに指示装置に係る自動車に係る

- 2/ 型式の指定^{注2}
指定の変更承認
指定の拒否
指定の取消し
生産の中止

について

Concerning: 2/ APPROVAL GRANTED
APPROVAL EXTENDED
APPROVAL REFUSED
APPROVAL WITHDRAWN
PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a type of vehicle with regard to the installation of lighting and
light-signalling devices, pursuant to Regulation No. 48.

型式定番号
Approval No.

変更承認番号
Extension No.

1. 自動車の通称名又は商標:

注1 型式の指定、変更承認、指定の拒否、指定の取消しを行った国の国番号

1/ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval

注2 該当しないものを抹消する、若しくは、「有」又は「無」を記載する

2/ Strike out what does not apply, or repeat 'yes' or 'no'.

- Trade name or mark of the device:
2. 車両型式の製作者の名称:
 - Manufacturer's name for the type of vehicle:
 3. 製作者の名称及び所在地:
 - Manufacturer's name and address:
 4. 該当する場合、製作者等の正規の委任代理人の名称と及び住所:
 - If applicable, name and address of the manufacturer's representative: ...
 5. 指定申請日:
 - Submitted for approval on:
 6. 指定試験の実施を担当する試験機関:
 - Technical service responsible for conducting approval tests:
 7. 試験成績書発行日:
 - Date of test report:
 8. 試験成績書番号:
 - Number of test report:
 9. 簡単な説明:
 - Concise description:

自動車上の灯火装置及び灯火信号装置:

Lighting and light-signalling devices on the vehicle:

- 9.1. 走行用前照灯 : 有/無^{2/}
- Main-beam headlamps : yes/no^{2/}
- 9.2. すれ違い用前照灯 : 有/無^{2/}
- Dipped-beam headlamps : yes/no^{2/}
- 9.3. 前部霧灯 : 有/無^{2/}
- Front-fog lamps : yes/no^{2/}
- 9.4. 後退灯 : 有/無^{2/}
- Reversing lamps : yes/no^{2/}
- 9.5. 前部方向指示器 : 有/無^{2/}
- Front direction-indicators: yes/no^{2/}
- 9.6. 後部方向指示器 : 有/無^{2/}
- Rear direction-indicators: yes/no^{2/}
- 9.7. 側部方向指示器 : 有/無^{2/}
- Side direction-indicators: yes/no^{2/}
- 9.8. 非常点滅表示灯 : 有/無^{2/}
- Hazard warning signal : yes/no^{2/}
- 9.9. 制動灯 : 有/無^{2/}
- Stop-lamps : yes/no^{2/}
- 9.10. 番号灯 : 有/無^{2/}
- Rear registration plate
illuminating device : yes/no^{2/}
- 9.11. 車幅灯 : 有/無^{2/}
- Front position lamps : yes/no^{2/}
- 9.12. 尾灯 : 有/無^{2/}
- Rear position lamps : yes/no^{2/}
- 9.13. 後部霧灯 : 有/無^{2/}

- Rear fog lamps : yes/no^{2/}
9. 14. 駐車灯 : 有/無^{2/}
- Parking lamps : yes/no^{2/}
9. 15. 前部上側端灯/後部上側端灯: 有/無^{2/}
- End-outline marker lamps: yes/no^{2/}
9. 16. 後部反射器、非三角形 : 有/無^{2/}
- Rear retro-reflectors,
non-triangular : yes/no^{2/}
9. 17. 後部反射器、三角形 : 有/無^{2/}
- Rear retro-reflectors,
triangular : yes/no^{2/}
9. 18. 前部反射器、非三角形 : 有/無^{2/}
- Front retro-reflectors,
non-triangular : yes/no^{2/}
9. 19. 側方反射器、非三角形 : 有/無^{2/}
- Side retro-reflectors,
non-triangular : yes/no^{2/}
9. 20. 側方灯 : 有/無^{2/}
- Side marker lamps : yes/no^{2/}
9. 21. 昼間走行灯 : 有/無^{2/}
- Daytime running lamps : yes/no^{2/}
9. 22. 等価灯火 : 有/無^{2/}
- Equivalent lamps : yes/no^{2/}
9. 23. 荷室内の最大許容荷重 :
- Maximum permissible load in the boot:
10. 所見
- Comments
10. 1. 可動構成部品についての所見
- Any comments on movable components:
10. 2. 見かけの表面の確定方法: 照射面の境界^{2/}/発光面の境界^{2/}
- Method used for the definition of the apparent surface:
boundary of the illuminating surface^{2/} or light-emitting surface^{2/}
10. 3. その他の所見 (当該自動車は右側運転用又は左側運転用のどちらであるか等)
- Other comments (valid for right-hand or left-hand drive vehicles):
11. 型式指定に係る表示の位置
- Position of the approval mark:
12. 該当する場合、変更の理由
- Reason(s) for extension (if applicable):
13. 型式指定/変更承認/指定の拒否/指定の取消し^{2/}
- Approval granted/extended/refused/withdrawn^{2/}
14. 場所:
- Place:
15. 日付:
- Date:
16. 署名:

Signature:

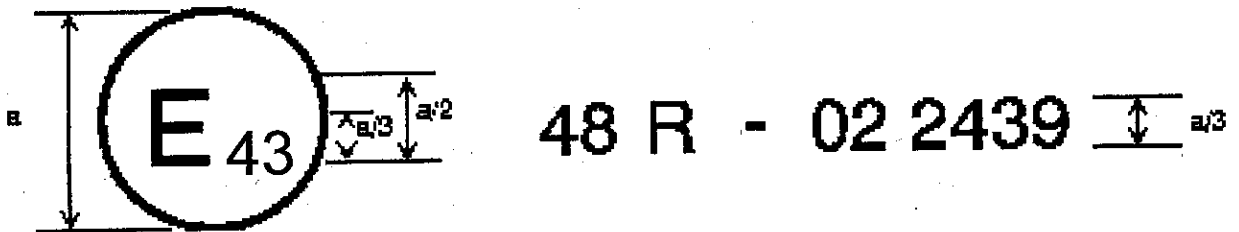
17. 指定を行った行政庁が管理している書類の一覧表を本通知書に添付する。
これは、要望があれば交付する。

The following documents, bearing the approval number shown above, are available on request.

別紙2

型式指定番号等の表示例

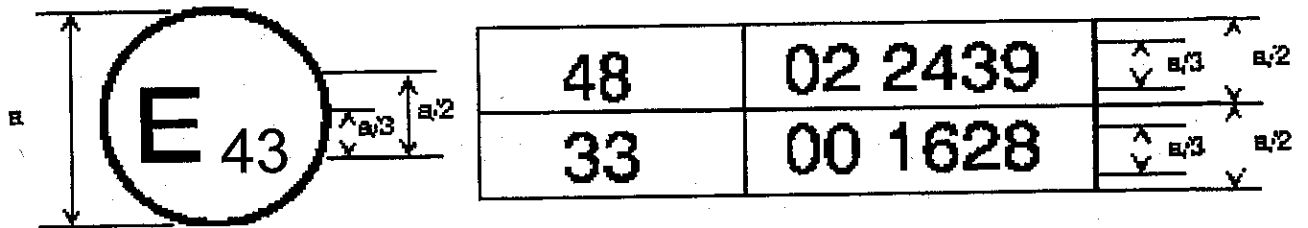
モデ^ル A
(本指定基準4. 4. 参照)



a = 8 mm以上

自動車に表示された上記の型式指定に係る表示は、当該車両型式が灯火装置及び灯火信号装置の取り付けに関して、協定規則48号に基づき日本国(43)で指定されたことを示す。型式指定番号は、この指定が協定規則48号の第2改訂版に基づき付与されたことを示している。

モデ^ル B
(本指定基準4. 5. 項参照)



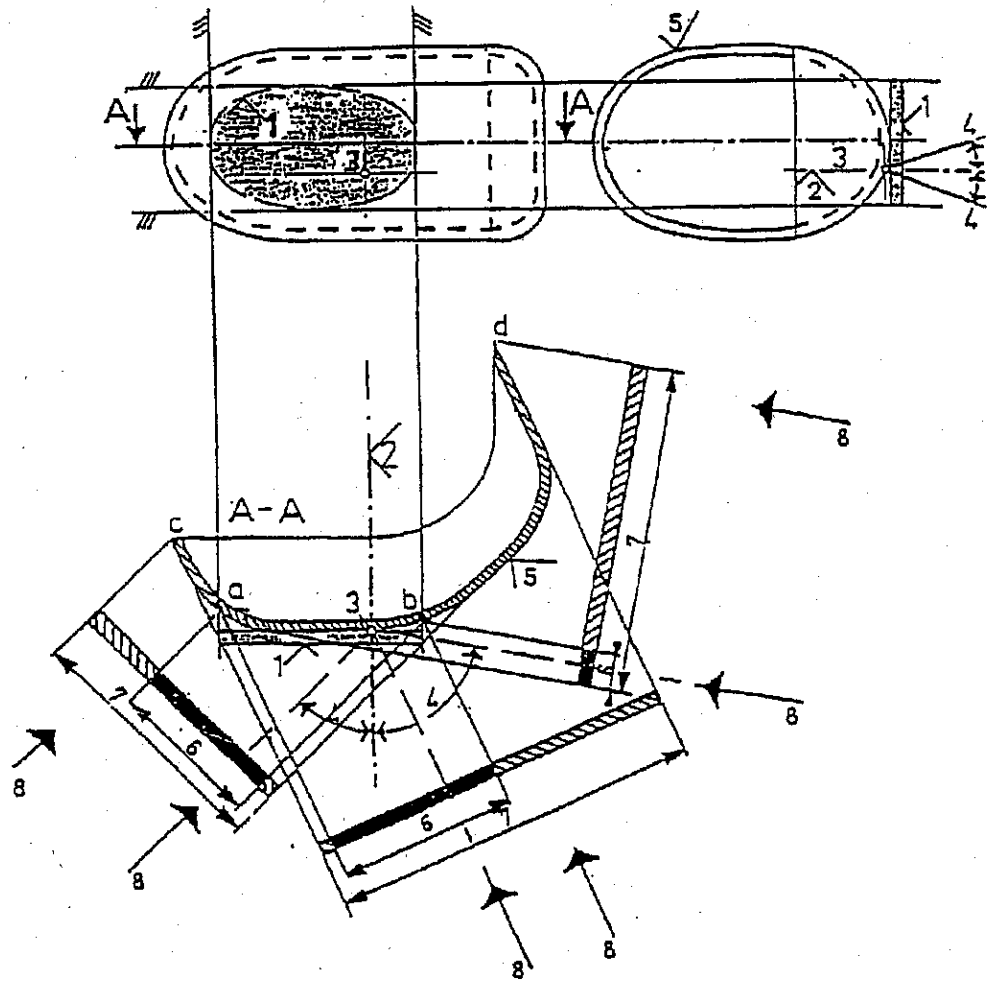
a = 8 mm以上

自動車に表示された上記の型式指定に係る表示は、当該車両型式が協定規則48号の第2改訂版及び第33号^{1/}に基づき日本国(43)で指定されたことを示している。本型式指定番号は、各指定が与えられた日において、協定規則第48号が第2改訂版で、協定規則33号が初版のままであることを示す。

^{1/} 二番目の型式指定番号は、例として挙げたものである。

別紙3

灯火器の表面、基準軸、基準中心及び幾何学的視認性に係る角度



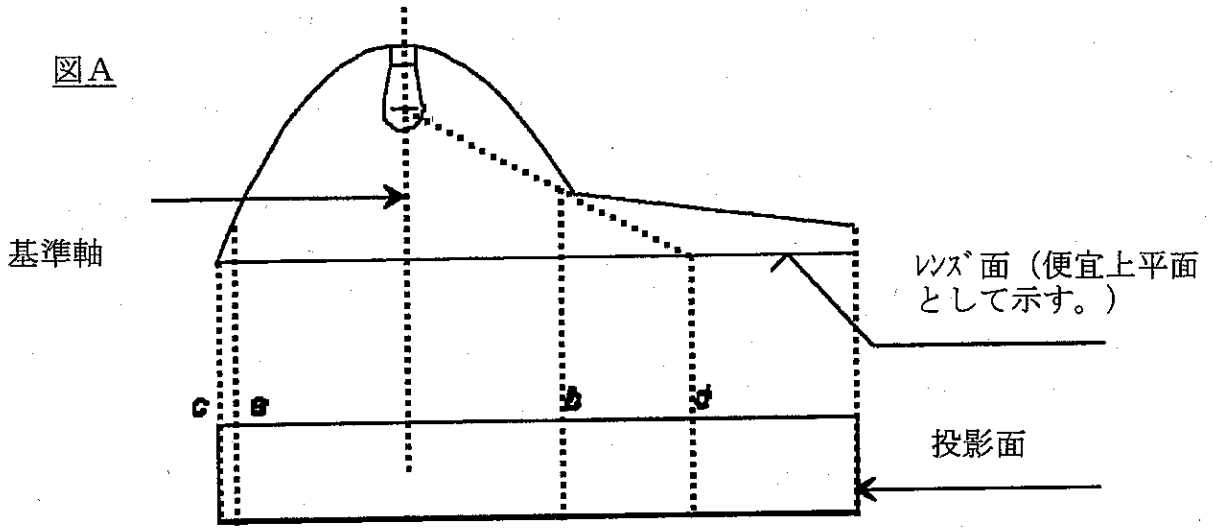
図中の記号

- 1 照射面
- 2 基準軸
- 3 基準中心
- 4 幾何学的視認性に係る角度
- 5 発光面
- 6 照射面の見かけの表面
- 7 発光面の見かけの表面
- 8 視認方向

注：図面にかかわらず、見かけの表面は発光面に対する接線とする。

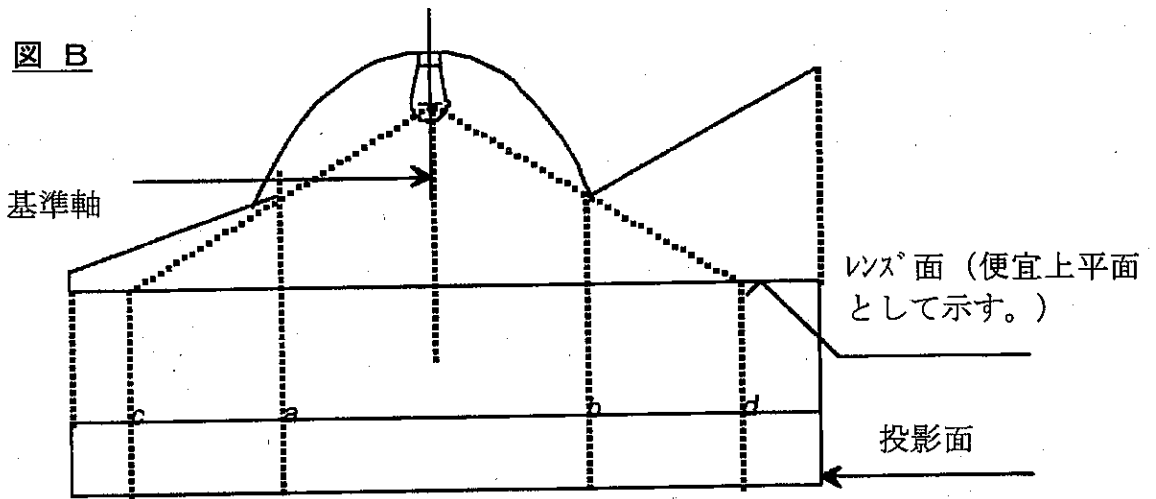
発光面と照射面との比較
(本指定基準2.8.及び2.9.関係)

図A



	照射面	発光面
範囲	a-b間	c-d間

図B



	照射面	発光面
範囲	a-b間	c-d間

別紙4

赤色灯火の前方視認性及び白色灯火の後方視認性
(本指定基準5.10.1.及び5.10.2.関係)

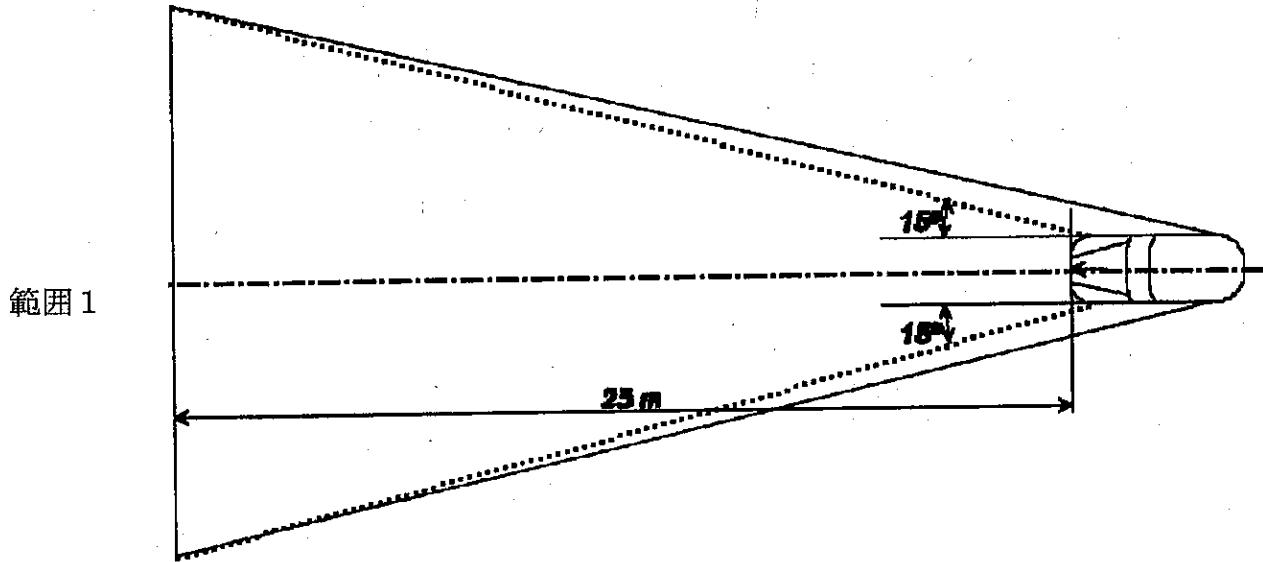


図1 赤色灯火の前方視認性

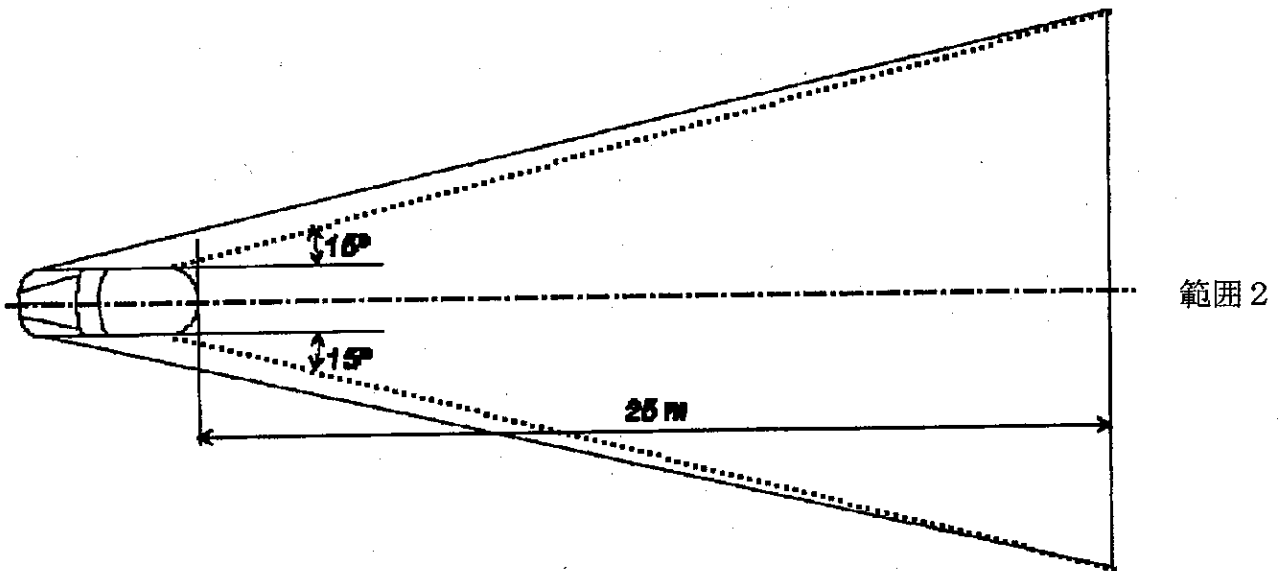


図2 白色灯火の前方視認性

別紙5

すれ違い用前照灯の垂直方向の変動の測定に考慮すべき積載状態

6.2.5.1.及び6.2.5.4.1.に規定する車軸の荷重条件は、次に定めるところによる。

1. 以下に掲げる試験については、乗車人員1人当たりの重量を75kgとして計算するものとする。
2. 自動車の積載条件
 - 2.1. 乗用自動車についての積載条件は、以下によるものとする。
 - 2.1.1. すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜角は、次に定める積載条件のもとで測定するものとする。
 - 2.1.1.1. 運転者席に乗車人員1人が着席
 - 2.1.1.2. 運転者席に乗車人員1人が着席
運転者席から最も離れた前部座席に乗車人員1人が着席
 - 2.1.1.3. 運転者席に乗車人員1人が着席
運転者席から最も離れた前部座席に乗車人員1人が着席
最後列の全ての座席に乗車人員が着席
 - 2.1.1.4. 全ての座席に乗車人員が着席
 - 2.1.1.5. 全ての座席に乗車人員が着席した状態において、荷室に荷重を均等に配分し、後軸(荷室が前部にある場合には前軸)の許容軸重に達するように積載する。
自動車の前部及び後部に荷室がある場合には、前軸及び後軸が許容軸重に達するように追加の荷重を適当に配分する。
ただし、いずれかの車軸が許容軸重に達する前に自動車の重量が技術的に許容できる最大重量に達する場合には、自動車の重量が技術的に許容できる最大重量を超えないように荷室の荷重を制限するものとする。
 - 2.1.1.6. 運転者席に乗車人員1名が着席した状態において、荷室に荷重を均等に配分し、対応する車軸の許容軸重に達するように積載する。
ただし、いずれかの車軸が許容軸重に達する前に自動車の重量が技術的に許容できる最大重量に達する場合には、自動車の重量が技術的に許容できる最大重量を超えないように荷室の荷重を制限するものとする。
 - 2.1.2. 上記の積載条件を決定するときには、自動車製作者が定める積載制限を考慮に入れるものとする。

- 2.2. 車両総重量3.5t以下の貨物自動車であって荷台又は荷室を有するものについての積載条件は、以下によるものとする。
 - 2.2.1. すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜角は、次に定める積載条件のもとで測定するものとする。
 - 2.2.1.1. 非積載状態にある自動車において、運転者席に乗車人員1人が着席。
 - 2.2.1.2. 運転者席に乗車人員1人が着席
1軸以上の後軸への荷重が許容軸重に達する、又は自動車の重量が技術的に許容できる最大重量に達するように荷重を配分する。この場合において、前軸への荷重は、非積載状態の自動車の前軸重にペイロードの25%の値を加えた値を超えないものとする。
自動車の前部に荷台又は荷室を有する自動車にあつては、本規定中「後軸」を「前軸」に読み替えるものとする。
- 2.3. 車両総重量3.5t以下の貨物自動車であって荷台又は荷室を有さないものについての積載条件は、以下によるものとする。
 - 2.3.1. セミトレーラ用牽引^{けん}自動車のすれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜角は、次に定める積載条件のもとで測定するものとする。
 - 2.3.1.1. 連結装置に荷重のない状態にある非積載状態の自動車の運転者席に乗車定員1人が着席
 - 2.3.1.2. 運転者席に乗車定員1人が着席
連結装置の取り付け位置に、後軸の最大軸重に相当する技術的に許容できる最大荷重を負荷
 - 2.3.2. トレーラ用牽引^{けん}車両のすれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜角は、次に定める積載条件のもとで測定するものとする。
 - 2.3.2.1. 非積載状態にある自動車の運転者席に乗車定員1人が着席
 - 2.3.2.2. 非積載状態にある自動車の車室内の全ての座席に乗車人員が着席

別紙6

荷重の関数としてのすれ違い用前照灯の照射光線の傾きの変動の測定

1. 適用範囲

積載条件の変化に伴う自動車の姿勢変化により生じるすれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜の変動を初期傾斜を基準として測定する際の手順は、次に定めるところによる。

2. 定義

2.1. 初期傾斜

2.1.1. 初期傾斜の指定値

「初期傾斜の指定値」とは、垂直傾斜の許容変位を算出するための基準値として用いるすれ違い用前照灯の照射光線の初期傾斜であって自動車製作者が定めるものをいう。

2.1.2. 初期傾斜の測定値

「初期傾斜の測定値」とは、試験を実施する自動車の種類毎に別紙5で規定する条件1の状態にある自動車で測定したすれ違い用前照灯の照射光線又は自動車の垂直傾斜の平均値をいい、積載条件の変化に伴うすれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜の変位を評価するための基準値として用いるものをいう。

2.2. すれ違い用前照灯の照射光線の傾斜

「すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜」とは、すれ違い用前照灯の配光において生じるカットオフ・ラインの水平部分と基準中心とを含む平面と水平面が成す角度であってミリラジアンで表したものをいう。ただし、この角度が小さい場合にあつては、その角度の正接を以下の式に従って傾斜百分率（1%を10mradとして）表したものとすることができる。

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100$$

この場合において、

h_1 は、車両中心面に垂直、かつ、基準中心からの水平距離がLとなるように設置した鉛直のスクリーンにおいて測定したカットオフ・ラインの水平部分の地面からの高さ（単位 ミリメートル）をいう。

h_2 は、基準中心の地面からの高さ（単位 ミリメートル）をいう。

Lはスクリーンから基準中心までの距離（単位 ミリメートル）をいう（図1参照）。

負の値は下方への垂直傾斜を示す。

正の値は上方への垂直傾斜を示す。

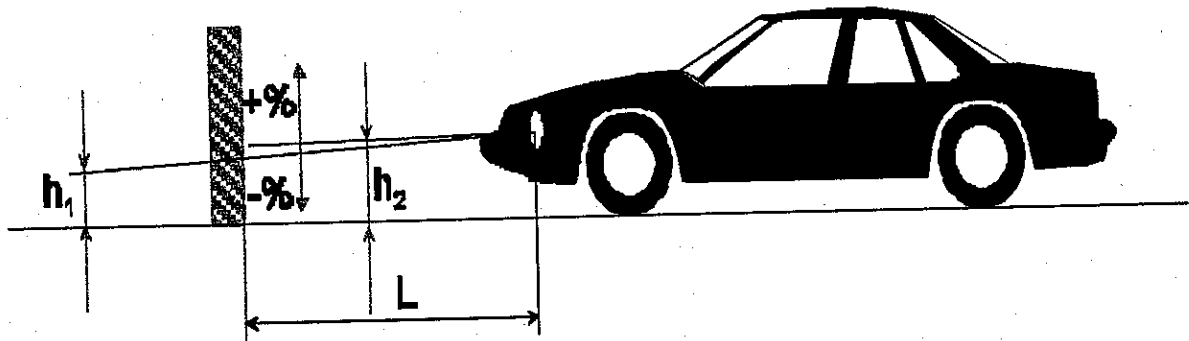


図1 乗用自動車のすれ違い用前照灯の照射光線の下方傾斜

- 注1. 図1は、乗用自動車の例であるが、他の種類の自動車についても、同様の測定方法を適用する。
 注2. 前照灯照射方向調節装置を備えていない自動車にあっては、すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜の変位は自動車の垂直傾斜の変位と同一として取り扱う。

3. 測定条件

- 3.1. スクリーン上に投影されたすれ違い用前照灯の配光について目視又は光度測定により測定する場合にあっては、自動車及びスクリーンを図1に示す位置に配置するために十分な広さのある暗室等の環境において測定を実施するものとする。この場合において、すれ違い用前照灯の基準中心は、スクリーンから少なくとも10m離れてなければならない。
- 3.2. 測定を行う際の地面は極力平面かつ水平であり、すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜の測定値の再現性が $\pm 0.5\text{mrad}$ ($\pm 0.05\%$ 傾斜)の精度で保証するものでなければならない。
- 3.3. スクリーンは、地面及び自動車の車両中心面に対するスクリーン上の照準、位置、及び方向について、すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜の測定値の再現性を $\pm 0.5\text{mrad}$ ($\pm 0.05\%$ 傾斜)の精度で保証するものでなければならない。
- 3.4. 測定中の周辺温度は、 10°C から 30°C までの間に保たなければならない。

4. 試験自動車

- 4.1. 測定は、その走行距離が5,000km (5,000km とすることができない場合にあっては、1,000kmから10,000kmまでの間) である自動車を使用して行うものとする。
- 4.2. タイヤの空気圧は、自動車製作者が定める全負荷圧力となるように空気を入れるものとする。試験自動車は、燃料、冷却水及び潤滑油の全量を搭載し、自動車製作者が定める工具及び付属品 (スペアタイヤを含む。) を全て装備した状態とする。この場合において、燃料の全量を搭載するとは、燃料の量が燃料タンクの容量の90%以上となるように燃料を搭載することをいう。
- 4.3. 試験自動車は、駐車制動装置を解除し、変速装置をニュートラルの位置にしたものでとする。

4.4. 試験自動車は、3.4.に定める温度で8時間以上馴らしを行うものとする。

4.5. 目視検査又は光度測定により測定を行う場合には、測定を容易にするために、その照射光線のカットオフが明瞭であるすれ違い用前照灯を試験自動車に取り付ける、すれ違い用前照灯のレンズを除去する等の方法を用いてもよい。

5. 試験手順

5.1. 一般規定

測定は、すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜又は自動車の傾斜の変動を選択した方法に従い、自動車の両側のすれ違い用前照灯についてそれぞれ行うものとする。別紙5に定めるあらゆる積載条件において測定したすれ違い用前照灯の測定結果は、それぞれ5.5.に定める限度の範囲内になければならない。この場合において、荷重は、車内に過度の衝撃を与えないように徐々に加えるものとする。

5.2. 初期傾斜の測定値の決定

試験自動車は、4.に定める状態に調整されたものであり、かつ、別紙5において自動車の種類毎について定める初期の積載条件となるように荷重を加えるものとする。

測定は、3回行うものとし、測定を行うごとに5.4.に従って自動車を揺するものとする。

5.2.1. 測定値と3回の測定値の算術平均との差がそれぞれ2mrad (0.2%傾斜)を超えない場合には、この平均値を最終結果とする。

5.2.2. 3回の平均値との差が2mrad (0.2%傾斜)を超える測定値が一つでもある場合には、更に10回の測定を行い、測定値の算術平均値を最終結果とする。

5.3. 測定方法

測定値の精度が $\pm 0.2\text{mrad}$ ($\pm 0.02\%$ 傾斜)以内であれば、本指定基準に定める方法以外の方法により垂直傾斜の変位を測定してもよい。

5.4. 各積載条件における自動車の取扱い

自動車の緩衝装置その他すれ違い用前照灯の照射光線の垂直傾斜に影響を及ぼす自動車の部分は、次の方法により定常状態にするものとする。

ただし、何らかの問題により次の方法によることができない場合にあっては、試験機関又は自動車製作者は、代替的な方法が適当であることを立証することを条件に、試験又は計算による他の方法を用いることができる。

5.4.1. 非調整式緩衝装置を備える乗用自動車

試験自動車を測定場に設置する。

ホイールは、フローティング・プラットフォーム（緩衝装置の動きが制限されることにより測定結果に影響を生じるおそれのない場合を除く。）に載せるものとし、3サイクル以上、連続的に自動車を揺り動かすものとする。

各サイクルにおいては、先ず自動車の後端を押し下げ、次に先端を押し下げるものとし、この揺動手順を完了することを1サイクルとする。

測定は、自動車が自然に静止するのを待って行わなければならない。

この場合において、フローティング・プラットフォームを使用する代わりに、ホイールが1回転以上回転するように自動車を前後に動かしても良い。

5.4.2. 非調整式緩衝装置を備える貨物自動車

5.4.2.1. 5.4.1. に定める方法によるものとする。ただし、5.4.1. に定める方法によることができない場合には、5.4.2.2. 又は5.4.2.3. に定める方法を用いてもよい。

5.4.2.2. ホイールを地面に載せた状態で自動車を測定場に設置し、荷重を一時的に変化させることによって自動車を揺り動かす。

5.4.2.3. ホイールを地面に載せた状態で自動車を測定場に設置し、自動車の緩衝装置その他すれ違い用前照灯の照射光線の傾斜に影響を及ぼすおそれのある部品を、振動装置を用いて定常状態とする。この場合において、振動装置として、ホイールを載せる振動プラットフォームを用いてもよい。

5.4.3. 調整式緩衝装置を備える自動車

原動機を回転させておかななければならない。自動車が原動機を始動した状態で定常姿勢をとるのを待って、測定を行う。

5.5. 測定

すれ違い用前照灯の照射光線の傾斜の変位は、5.2. により決定した初期傾斜の測定値を基準として、それぞれの積載条件について評価するものとする。

手動式前照灯照射方向調節装置を備える自動車にあつては、所定の積載条件（別紙5による）について自動車製作者が定めた位置となるように当該装置を調節するものとする。

測定の手順は、次によるものとする。

5.5.1. 先ず、各積載条件についてそれぞれ1回の測定を行う。垂直傾斜の変位が、全ての積載条件について、安全限界を 4mrad （0.4%傾斜）として計算で求めた限度内（たとえば、所定の垂直傾斜の初期値と上限及び下限との差の範囲内）であれば、要件を満たすものとみなす。

5.5.2. 測定結果のいずれかが、5.5.1. に記した安全限界内にないか、又は、限度を超える場合には、5.5.3. に定めるところにより対応する積載条件で更に追加で3回の測定を行うものとする。

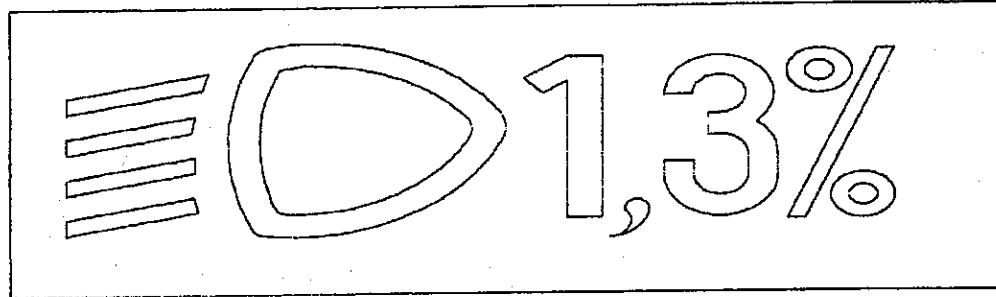
5.5.3. 各積載条件についての測定結果は、以下によるものとする。

5.5.3.1. 3回の各測定値とその結果の算術平均との差がいずれも 2mrad （0.2%傾斜）を超えない場合には、この平均値を最終結果とする。

- 5.5.3.2. いずれかの測定値が、当該測定値と算術平均との差が 2mrad (0.2%傾斜) を超える場合には、更に追加で10回の測定を連続して行い、その算術平均値を最終結果とする。
- 5.5.3.3. 固有のヒステリシスループを有する自動式前照灯照射方向調節装置を備える自動車にあつては、ヒステリシスループの上部と底部における測定結果の平均値を測定値とみなすものとする。
測定は、5.5.3.1. 及び5.5.3.2. に従って行うものとする。
- 5.5.4. あらゆる積載条件のもとで、5.2. に従って決定した初期傾斜の測定値と各積載条件下において測定した垂直傾斜との変位が、安全限界に係らず、5.5.1. で計算した値を下回つた場合には、基準に適合するものとして取り扱うものとする。
- 5.5.5. 変位の上限又は下限の計算値のうち超過するものが一つだけである場合には、自動車製作者は、型式の指定のために定めた限度内において、別の初期傾斜の指定値をとることができる。

別紙7

本指定基準6.2.5.1.1.の初期傾斜の指定値の表示例



すれ違い用前照灯の標準記号



初期傾斜の指定値

記号と文字の大きさは、自動車製作者が定めるものとする。

別紙8

本指定基準6.2.5.2.2.に定める前照灯照射方向調節装置の操作装置等

1. 要件

1.1. すれ違い用前照灯の下方への垂直傾斜は、いかなる場合であっても次の方法のいずれかにより操作されるものでなければならない。

- (a) 操作装置を下方又は左方に操作する。
- (b) 操作装置を時計と反対方向に回す。
- (c) プッシュプル式操作装置にあっては、ボタンを押す。

複数のボタンを操作することにより照射方向を調節する装置にあっては、すれ違い用前照灯の垂直傾斜を最大下方傾斜とするためのボタンは、その他の照射位置とするためのボタンの左方又は下方に取り付けられなければならない。

操作装置の先端のみ露出している回転式操作装置にあっては、その操作方法が、(a)又は(c)の方法によるものでなければならない。

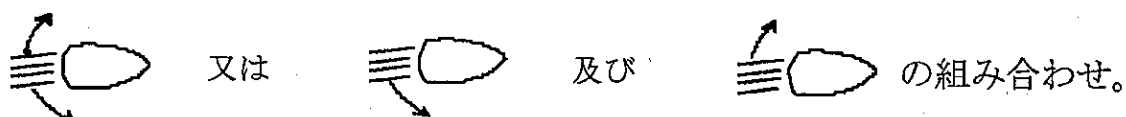
1.1.1. 前照灯照射方向調節装置の操作装置には、すれ違い用前照灯の垂直傾斜の下方及び上方への操作に対応する記号を明瞭に表示しなければならない。

1.2. 「0」位置（初期位置）は、本指定基準6.2.5.1.1.に規定する初期傾斜に対応するものでなければならない。

1.3. 「0」位置（初期位置）は、本指定基準6.2.5.2.2.に定めるところにより「停止位置」に対応させなければならないが、必ずしも目盛りの端の位置でなくてもよい。

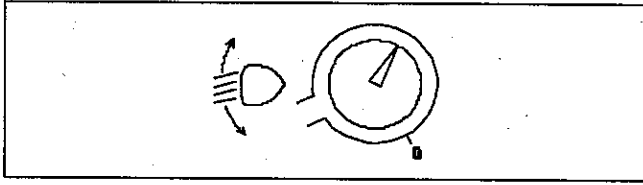
1.4. 操作装置に使用する表示については、取扱説明書において説明がなされなければならない。

1.5. 操作装置の識別表示には、下記の記号を使用しなければならない。

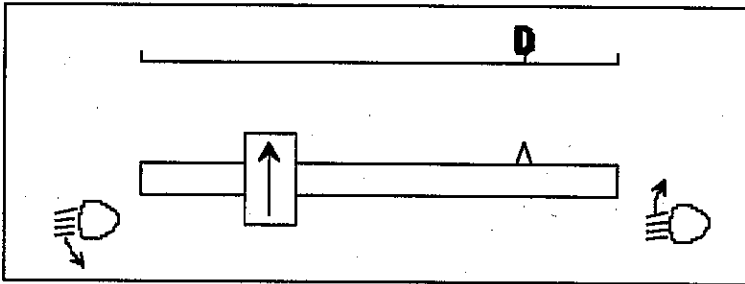


この場合において、4本線の代わりに5本線の記号を用いることができる。

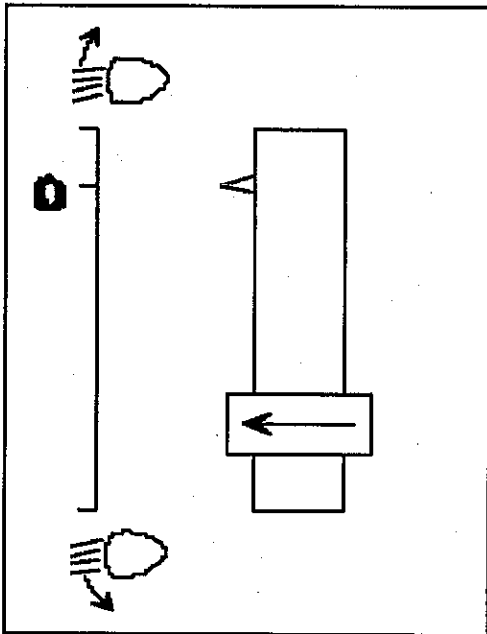
表示例1：



表示例2：



表示例3：



別紙9

製品の適合性の管理

1. 試験

1.1. 灯火等の取付位置

本指定基準2.7.に定める灯火等の取付位置については、水平方向及び垂直方向の取付位置について、本指定基準2.8.から2.10.まで、2.14.及び5.4.に定める一般規定に従って検査するものとする。

距離の測定値は、本指定基準6.に定める各灯火器の個別要件に適合しなければならない。

1.2. 灯火等の視認性

1.2.1. 幾何学的視認角度については、本指定基準2.13.に従って検査する。

この場合において、角度の測定値は、本指定基準6.に定める各灯火等に係る個別要件に適合しなければならない。ただし、すれ違い用前照灯、走行用前照灯及び前部霧灯以外の灯火等の取付けにあっては、本指定基準5.3.に定めるところにより、角度の限度について $\pm 3^\circ$ までの許容誤差があってもよい。

1.2.2. 赤色光の前方視認性及び白色光の後方視認性については、本指定基準5.10.に基づき検査を行うものとする。

1.3. すれ違い用前照灯の前方の向き

1.3.1. 初期傾斜

すれ違い用前照灯の照射光線におけるカットオフの初期傾斜は、別紙7に基づき表示された初期傾斜の指定値と一致するように調節されなければならない。

ただし、別紙6の規定に定める手順にしたがって検査した場合に、型式指定を申請する車両型式を代表するものであると証明できる場合には、自動車製作者は表示された初期傾斜の指定値とは異なる値に合うように初期傾斜を調節するものとする。

1.3.2. 荷重により生じる垂直傾斜の変位

積載条件の関数としてのすれ違い用前照灯の垂直傾斜の変位は、次の範囲内にななければならない。

前照灯の地上からの高さが $h < 0.8\text{m}$ の場合 0.2%から2.8%までの範囲

前照灯の地上からの高さが $0.8 \leq h \leq 1.0\text{m}$ の場合 型式の指定時に自動車製作者が指定した垂直傾斜に従い、0.2%から2.8%まで又は0.7%から3.3%までの範囲

前照灯の地上からの高さが $1.0 < h \leq 1.2\text{m}$ の場合 0.7%から3.3%までの範囲

この場合において、検査を行う際の積載条件は、適切に調節したすべての装置に対して、次の本指定基準別紙5に定める条件によるものとする。

1.3.2.1. 乗用自動車

2.1.1.1. 及び2.1.1.6. の規定

この場合において、2.1.2. の規定を考慮するものとする。

1.3.2.3. 荷台又は荷室を有する貨物自動車

2.3.1.1. 及び2.3.1.2. の規定

1.3.2.4. 荷台又は荷室を有さない貨物自動車

1.3.2.4.1. セミトレーラ用^{けん}牽引自動車

2.4.1.1. 及び2.4.1.2. の規定

1.3.2.4.2. トレーラ用^{けん}牽引自動車

2.4.2.1. 及び2.4.2.2. の規定

1.4. 電気接続、点灯操作状態・作動状態表示装置及び点灯操作状態表示装置

自動車の電気系統を電源とする全ての灯火を作動状態に操作することにより電気接続を検査したときに、灯火等、点灯操作状態・作動状態表示装置及び点灯操作状態表示装置は、本指定基準5.11. から5.13. までに定める要件及び本指定基準6. に定める各灯火等の個別要件に適合するように機能しなければならない。

1.5. 光度

1.5.1. 走行用前照灯

走行用前照灯の総光度を本指定基準6.1.9.2. に定める手順に従い検査したときに、測定値が本指定基準6.1.9.1. に定める基準に適合するものでなければならない。

1.6. 灯火等の備付け、数、色、取付位置、等級及び種別については、灯火等及び灯火等の表示を目視検査により確認したときに、本指定基準の5.15. 及び5.16. 並びに各灯火等の個別要件に適合するものでなければならない。