

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年7月15日国土交通省告示第619号)の一部改正

改 正	現 行
<p>(破壊試験)</p> <p>第4条 保安基準第1条の3ただし書きの規定に基づき、保安基準第15条第2項、第17条第3項及び第18条第2項から第4項までに規定する技術基準を、同一の構造を有する装置が他に存在しない又は著しく少ないため破壊試験を行うことが著しく困難であると国土交通大臣が認める装置は、次の各号に掲げる装置とする。</p> <p>一 次に掲げる装置以外の装置</p> <p>イ 指定自動車等に備える装置</p> <p>ロ 法第75条の2の規定によりその型式について指定を受けた装置</p> <p>二 前号イ及びロに掲げる装置であって改造が行われたもの</p>	<p>(破壊試験)</p> <p>第4条 保安基準第1条の3ただし書きの規定に基づき、保安基準第15条第2項及び第18条第2項から第4項までに規定する技術基準を、同一の構造を有する装置が他に存在しない又は著しく少ないため破壊試験を行うことが著しく困難であると国土交通大臣が認める装置は、次の各号に掲げる装置とする。</p> <p>一 次に掲げる装置以外の装置</p> <p>イ 指定自動車等に備える装置</p> <p>ロ 法第75条の2の規定によりその型式について指定を受けた装置</p> <p>二 前号イ及びロに掲げる装置であって改造が行われたもの</p>
<p>(高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置)</p> <p>第20条 高圧ガスを燃料とする自動車(第3項の自動車を除く。)の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。</p> <p>一～十七 (略)</p> <p>2 (略)</p>	<p>(高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置)</p> <p>第20条 高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。</p> <p>一～十七 (略)</p> <p>2 (略)</p>
<p>3 圧縮水素ガスを燃料とする自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)の燃料装置の強度、構造、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。</p> <p>一 ガス容器は、容器保安規則第7条及び第17条に規定する構造及び機能を有するものであること。この場合において、次のいずれかの方法により確認ができるものについては、この基準に適合するものとする。</p> <p>イ 容器再検査を受けたことのない高圧ガス容器</p> <p>高圧ガス保安法第45条又は第49条の25(同法第49条の33第2項において準用する場合を含む。)による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確認すること。</p> <p>ロ 容器再検査を受けたことのある高圧ガス容器</p> <p>同法第49条による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確認すること。</p> <p>二 燃料装置が別添100「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」に定める基準に適合するものであること。</p>	
<p>4 圧縮水素ガスを燃料とする専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が2.8tを超える自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く。)のガス容器、配管その</p>	

他の水素ガスの流路にある装置の燃料漏れ防止に係る性能等に関し、保安基準第17条第3項の告示で定める基準は、別添17に定める基準とする。

(電気装置)

第21条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 車室内及びガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部(以下「車室内等」という。)の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

2 燃料電池自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)の電気装置の高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、保安基準第17条の2第2項の告示で定める基準は、別添101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準とする。

(自動車の騒音防止装置)

第40条 自動車(被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。)が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車(排気管を有しない自動車及び排気管を有する自動車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

三 (略)

2 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第41条 自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の発散防止性能に関し保安基準第31条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、第1号、第2号、第5号、第6号、第9号及び第10号の基準は、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。以下この条において同じ。))を含む。)には適用せず、第3号、第4号、第7号、第8号、第11号、第12号、第18号及び第19号の基準は、二輪自動車には適用せず、また、第9号から第12号までの基準は、圧縮水素ガス及び液化水素ガスを燃料とする燃料電池自動車には適用しない。

(電気装置)

第21条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 車室内及び液化石油ガス(gas)のガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部(以下「車室内等」という。)の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

(自動車の騒音防止装置)

第40条 自動車(被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。)が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

三 (略)

2 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第41条 自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の発散防止性能に関し保安基準第31条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、第1号、第2号、第5号、第6号、第9号及び第10号の基準は、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。以下この条において同じ。))を含む。)には適用せず、第3号、第4号、第7号、第8号、第11号、第12号、第18号及び第19号の基準は、二輪自動車には適用しない。

一～十九 (略)  
2～6 (略)

(高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置)  
第98条 高圧ガスを燃料とする自動車(第3項の自動車を除く。)の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～十七 (略)  
2 (略)

- 3 圧縮水素ガスを燃料とする自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)の燃料装置の強度、構造、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。
- 一 ガス容器は、容器保安規則第7条及び第17条に規定する構造及び機能を有するものであること。この場合において、次のいずれかの方法により確認ができるものについては、この基準に適合するものとする。
    - イ 容器再検査を受けたことのない高圧ガス容器  
高圧ガス保安法第45条又は第49条の25(同法第49条の33第2項において準用する場合を含む。)による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確認すること。
    - ロ 容器再検査を受けたことのある高圧ガス容器  
同法第49条による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確認すること。
  - 二 燃料装置が、別添100「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」に定める基準に適合するものであること。この場合において、この技術基準への適合性は、別途指定する公的試験機関等が実施した試験等の結果を記載した書面により適合することが明らかなものであること。

- 4 圧縮水素ガスを燃料とする専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が28㏩を超える自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く。)のガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置の燃料漏れ防止に係る性能等に関し、保安基準第17条第3項の告示で定める基準は、別添17に定める基準とする。この場合において、次の各号に掲げる装置は、この基準に適合するものとする。
- 一 指定自動車等に備えられているガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた装置であって、その機能を損なうおそれがある損傷のないもの
  - 二 別添17に定める基準への適合性を証する書面の提出があるもの

一～十九 (略)  
2～6 (略)

(高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置)  
第98条 高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～十七 (略)  
2 (略)

5 保安基準第1条の3ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認められる装置であって、次の各号に掲げるものは、前項の基準に適合するものとする。

- 一 ガス容器、容器元弁及び容器安全弁は、その最前端部から車両前端部までの車両中心線に平行な水平距離が420 以上であり、かつ、その最後端部から車両後端部までの車両中心線に平行な水平距離が300 以上である位置に取り付けられていること。
- 二 ガス容器の取付部は、常用の圧力（別添100の2.4.の常用の圧力をいう。）でガス容器に圧縮水素ガスを充填した状態において、走行方向の±196m/s<sup>2</sup>の加速度により、破断しないものであること。この場合において、加速度に係る要件への適合性は、計算による方法により又は自動車製作者により証明されるものであること。

(電気装置)

第99条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車室内及びガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部（以下「車室内等」という。）の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

2 燃料電池自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）の電気装置の高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、保安基準第17条の2第2項の告示で定める基準は、別添101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準とする。この場合において、次に掲げる電気装置は、この基準に適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷がないもの

二 別添101に定める基準への適合性を証する書面の提出があるもの

第118条 自動車（被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。）が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車（排気管を有しない自動車及び排気管を有する自動車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。）は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

(電気装置)

第99条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車室内及び液化石油ガスのガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部（以下「車室内等」という。）の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

第118条 自動車（被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。）が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

(自動車のばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

第119条 自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の発散防止性能に関し保安基準第31条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、第1号、第3号及び第5号の基準は、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。以下この条において同じ。）を含む。）には適用せず、第1号から第6号まで、第10号及び第11号の基準は、二輪自動車に適用せず、第5号及び第6号の基準は、圧縮水素ガス及び液化水素ガスを燃料とする燃料電池自動車には適用しない。

一～十一（略）  
2～6（略）

第161条（略）

2 次の各号に掲げる場合には、当該各号に掲げる自動車の部分について、前項の規定にかかわらず、それぞれ第二節（指定自動車等の臨時検査を行う場合にあつては、第一節）の規定を適用するものとする。

一～三（略）

四 保安基準第56条第4項の規定により認定を受けた自動車であつて、当該認定が効力を失った後に初めて法第59条第1項の規定による新規検査又は法第71条第1項の規定による予備検査を行う場合 当該認定の対象となっていた構造又は装置

（高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置）

第176条 高圧ガスを燃料とする自動車（第3項の自動車を除く。）の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～十七（略）

2（略）

3 圧縮水素ガスを燃料とする自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）の燃料装置の強度、構造、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 ガス容器は、容器保安規則第7条及び第17条に規定する構造及び機能を有するものであること。この場合において、次のいずれかの方法により確認ができるものについては、この基準に適合するものとする。

イ 容器再検査を受けたことのない高圧ガス容器

高圧ガス保安法第45条又は第49条の25（同法第49条の33第2項において準用する場合を含む。）による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確認すること。

ロ 容器再検査を受けたことのある高圧ガス容器

同法第49条による有効な刻印又は標章の掲示がその容器になされていることを確

第119条 自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の発散防止性能に関し保安基準第31条第2項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。ただし、第1号、第3号及び第5号の基準は、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。以下この条において同じ。）を含む。）には適用せず、第1号から第6号まで、第10号及び第11号の基準は、二輪自動車に適用しない。

一～十一（略）  
2～6（略）

第161条（略）

2 次の各号に掲げる場合には、当該各号に掲げる自動車の部分について、前項の規定にかかわらず、それぞれ第二節（指定自動車等の臨時検査を行う場合にあつては、第一節）の規定を適用するものとする。

一～三（略）

（高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置）

第176条 高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置の強度、取付方法等に関し、保安基準第17条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～十七（略）

2（略）

認すること。

二 燃料装置が次の各号に適合するものであること。

イ 次の(1)から(3)までの基準に適合するものであること。この場合において、この基準への適合性は、別途指定する公的試験機関等が実施した試験等の結果を記載した書面により適合することが明らかなものであること。

(1) 別添100「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」の3.5.2の格納室を有する自動車にあっては、格納室に気密を損なうおそれのある損傷がないこと、又は別添100の別紙1「気密・換気試験」の1.に定める方法により格納室の気密試験を行ったときにガス漏れがないこと。

(2) 配管等(水素ガスの流路の構成部品であって、燃料電池スタック、原動機、ガス容器及び容器附属品を除く部分をいう。以下この号において同じ。)は、常用の圧力(別添100の2.4.の常用の圧力をいう。)で外部に対して気密性を有する耐久性のある堅ろうなものであり、かつ、別添100の別紙1「気密・換気試験」の3.に定める方法により配管等の気密試験を行ったときにガス漏れがないものであること。

(3) 水素ガス漏れを検知する装置(以下この号において「水素ガス漏れ検知器」という。)警報装置及び水素ガスの供給を遮断する装置は、別添100の別紙3「水素ガス漏れ検知器等の試験」に定める方法により試験を行ったときに、水素ガスを検知し、警報装置が作動し、及び水素ガスの供給を遮断するものでなければならない。なお、複数の水素システムを備えている自動車にあっては、水素ガス漏れが生じている水素システムの水素ガスの供給を遮断するものでよい。

ロ ガス容器及び配管等の取付部に緩み又は損傷が無いこと。

ハ ガス容器及び配管等は、損傷を受けるおそれのある部分が適当なおおいで保護されており、かつ、そのおおいに機能を損なう損傷又は故障が無いこと。

ニ ガス容器及び配管等の防熱措置又はおおいその他の適当な日よけにその機能を損なう損傷が無いこと。

ホ 燃料電池システムの制御によりパージ(燃料電池システム内の水素を含むガスを外部に排出することをいう。)されたガスは、その排出部に確実に導かれるものであること。なお、そのガスを導くための管の取付けが確実にでないもの又はその管に損傷のあるものは、この基準に適合しないものとする。

ヘ 水素ガス漏れ検知器に断線又は短絡が生じておらず、かつ、当該装置により水素ガス漏れが検知されていないこと。

ト 圧力計又は残量計が正常に作動しているものであること。

4 圧縮水素ガスを燃料とする専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が28tを超える自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く。)のガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置の燃料漏れ防止に係る性能等に関し、保安基準第17条第3項の告示で定める基準は、当該自動車が衝突、追突等により衝撃を受けた場合において、燃料が著しく漏れるおそれの少ない構造であることとする。この場合において、次の各号に掲げる装置であって、その機能を損なうおそれがある損傷のないものは、この基準に

適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられているガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたもの
- 二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあったガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたもの
- 三 保安基準第1条の3ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認められる装置であって、第98条第5項に規定するもの

(電気装置)

第177条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車室内及びガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部(以下「車室内等」という。)の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

2 燃料電池自動車(二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。)の電気装置の高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、保安基準第17条の2第2項の告示で定める基準は、次の各号に定める基準とする。

- 一 活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。)への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部から保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分をいう。以下同じ。)等は、その機能を損なうような緩み、破損等がないこと。

二 バリヤ及びエンクロージャは、別添101 燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の別紙2「感電保護のための警告表示」に規定する様式の例による表示がなされていること。

三 導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部(通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分(燃料電池スタック用の冷却装置等の導電性の部分を除く。)のうち、工具を使用せず、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。)への人体の接触による感電を防止するため、それらを直流電的に電気的シャシ(電気的に互いに接続された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準とみなされるものをいう。)に接続する電線、アース束線等の接続、溶接、ボルト締め等の締結状態は、その機能を損なうような損傷、破損等がないこと。

四 燃料電池スタックの冷媒の劣化等に起因する絶縁抵抗の低下による感電を防止するために、別添101の活電部に関する3.1及び3.3に準じた対策を講じているものにおいて

(電気装置)

第177条 電気装置の取付位置、取付方法等に関し、保安基準第17条の2の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 車室内及び液化石油ガスのガス容器が取り付けられているトランク等の仕切られた部分の内部(以下「車室内等」という。)の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

二～四 (略)

は、第1号及び第2号に適合するものであること。この場合において、導電性のバリヤ又はエンクロージャを用いている場合にあっては、第3号にも適合するものであること。あるいは、絶縁抵抗の低下モニタを用いているものにあっては、その機能が正常に作動しており、かつ、当該装置により絶縁抵抗の低下が警報されていないこと。

第196条 自動車(被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。)が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 (略)
- 二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車(排気管を有しない自動車及び排気管を有する自動車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

(消音器)

第252条 原動機付自転車が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車(排気管を有しない原動機付自転車及び排気管を有する原動機付自転車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

二 (略)

2 (略)

(消音器)

第268条 原動機付自転車が騒音を多量に発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 (略)
- 二 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車(排気管を有しない原動機付自転車及び排気管を有する原動機付自転車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

第196条 自動車(被牽引自動車を除く。以下この条において同じ。)が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第30条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 (略)
- 二 次の表の自動車の種別の欄に掲げる自動車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

(消音器)

第252条 原動機付自転車が騒音を著しく発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

二 (略)

2 (略)

(消音器)

第268条 原動機付自転車が騒音を多量に発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

- 一 (略)
- 二 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。



(表略)

2 (略)

(消音器)

第284条 原動機付自転車が騒音を多量に発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車(排気管を有しない原動機付自転車及び排気管を有する原動機付自転車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)は、別添38「近接排気騒音の測定方法」に定める方法により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

別添17 衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が2.8tを超える自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びソリを有する軽自動車を除く。)の燃料タンク及び配管(圧縮水素ガスを燃料とする自動車にあっては、ガス容器、配管その他の水素ガスの流路にある装置。以下同じ。)に適用する。

3.1.2.3. 燃料は、代用液体を使用するものとし、この代用液体は、使用燃料と粘性、比重が類似したものであること。圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、ヘリウムを代用ガスとして使用するものとする。

3.1.2.4. 燃料の量は規定タンク容量の90%以下であってはならない。圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、ガス容器は、常用の圧力(別添100「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」の2.4.の常用の圧力をいう。)の90%を超えるようヘリウムが充填されていること。

3.1.2.5. 燃料タンク及び配管以外の装置については、代用液を入れなくても差し支えない。

3.1.2.6. 圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、試験自動車の主止弁及びその下流の配管に装備されている遮断弁等は、衝突の直前までは開放状態としておくこと。

3.1.2.7. 衝突時に自動的に主止弁その他の弁を閉止させて燃料の供給を遮断するシステムを備えない圧縮水素ガスを燃料とする自動車にあっては、衝突後に主止弁その他の弁が閉止した場合、速やかにこれらの弁を開放状態とする。

3.1.2.8. 衝突時に自動的に主止弁その他の弁を閉止させて燃料の供給を遮断するシステムを備える圧縮水素ガスを燃料とする自動車にあっては、このシステムが作動するように施されていても良い。衝突後、いずれかの弁が閉止してガス容器内の圧力の測定が妨げられる

(表略)

2 (略)

(消音器)

第284条 原動機付自転車が騒音を多量に発しないものとして構造、騒音の大きさ等に関し保安基準第65条第1項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 (略)

二 次の表の原動機付自転車の種別の欄に掲げる原動機付自転車は、別添38「近接排気騒音の測定方法」により測定した近接排気騒音をdBで表した値がそれぞれ次の表の騒音の大きさの欄に掲げる値を超える騒音を発しない構造であること。

(表略)

2 (略)

別添17 衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が2.8tを超える自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びソリを有する軽自動車を除く。)の燃料タンク及び配管に適用する。

3.1.2.3. 燃料は、代用液体を使用するものとし、この代用液体は、使用燃料と粘性、比重が類似したものであること。

3.1.2.4. 燃料の量は規定タンク容量の90%以下であってはならない。

3.1.2.5. 燃料タンク及び配管以外の装置については、代用液を入れなくても差し支えない。

場合には、圧力を測定するときに、それを開放状態とするか、又は必要に応じて測定用の圧力センサ若しくは温度センサを取り付けるものとする。

### 3.1.3. 試験方法

試験自動車を50±2km/hの速度で、バリヤ前面に垂直に正面衝突させる。この場合に、衝突時の車両中心面とバリヤの中心面との間隔は、300mm以下であること。また、衝突後、できるだけ速やかに各部より車外に流出又は滴下する燃料の量を、5分間測定する。圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、ガス容器内又はガス容器下流の最初の減圧弁上流において、ガスの圧力及び温度を、衝突を実施する直前と衝突60分後に測定する。

### 3.2.4. 試験方法

自動車を試験場内に静止させ、インパクトを水平、かつ、車両中心面と平行な方向に50±2km/hの速度で車両の後面に衝突させる。この場合に、衝突時の車両中心面とインパクトの中心面との間隔は、300mm以下であること。また、衝突後、できるだけ速やかに各部より車外に流出又は滴下する燃料の量を、5分間測定する。圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、ガス容器内又はガス容器下流の最初の減圧弁の上流においてガスの圧力及び温度を、衝突を実施する直前と衝突60分後に測定する。

## 4. 判定基準

3.1及び3.2の試験を行ったとき、衝突後各部より車外に流出又は滴下する燃料の量は、最初の1分間で30g以下であり、かつ、5分間で150g以下であること。圧縮水素ガスを燃料とする自動車においては、次の手順で求められる水素ガス漏洩は、毎分131NL以下であること。

(1) 測定された衝突を実施する直前と衝突60分後のガス容器内又はガス容器の下流の最初の減圧弁の上流のヘリウムガスの圧力を0 における圧力に換算する。

$$P_0' = P_0 \times \left\{ \frac{273}{273 + T_0} \right\}$$

$P_0'$  :衝突を実施する直前のヘリウムガスの圧力の0 換算圧力 (MPa abs)

$P_0$  :衝突を実施する直前のヘリウムガスの圧力測定値 (MPa abs)

$T_0$  :衝突を実施する直前のヘリウムガスの温度測定値 ( )

$$P_{60}' = P_{60} \times \left\{ \frac{273}{273 + T_{60}} \right\}$$

$P_{60}'$  :衝突60分後のヘリウムガスの圧力の0 換算圧力 (MPa abs)

$P_{60}$  :衝突60分後のヘリウムガスの圧力測定値 (MPa abs)

$T_{60}$  :衝突60分後のヘリウムガスの温度測定値 ( )

(2) (1)で得られた衝突を実施する直前と衝突60分後のガス容器内又はガス容器の下流の最初の減圧弁の上流のヘリウムガスの圧力の0 換算圧力を用いて、衝突を実施する直前と衝突60分後の各々のガス密度を求める。

$$\rho_0 = -0.00621 \times (P_0')^2 + 1.72 \times P_0' + 0.100$$

$\rho_0$  :衝突を実施する直前のヘリウムガスの密度 (kg/m<sup>3</sup>)

$$\rho_{60} = -0.00621 \times (P_{60}')^2 + 1.72 \times P_{60}' + 0.100$$

$\rho_{60}$  :衝突60分後のヘリウムガスの密度 (kg/m<sup>3</sup>)

(3) (2)で得られたガス密度を用いて、衝突を実施する直前と衝突60分後の各々のヘリウムガスの量を求める。ただし、内容積については、ガス容器内でヘリウムガスの圧力を

### 3.1.3. 試験方法

試験自動車を50±2km/hの速度で、バリヤ前面に垂直に正面衝突させる。この場合に、衝突時の車両中心面とバリヤの中心面との間隔は、300mm以下であること。また、衝突後、できるだけ速やかに各部より車外に流出又は滴下する燃料の量を、5分間測定する。

### 3.2.4. 試験方法

自動車を試験場内に静止させ、インパクトを水平、かつ、車両中心面と平行な方向に50±2km/hの速度で車両の後面に衝突させる。この場合に、衝突時の車両中心面とインパクトの中心面との間隔は、300mm以下であること。また、衝突後、できるだけ速やかに各部より車外に流出又は滴下する燃料の量を、5分間測定する。

## 4. 判定基準

3.1及び3.2の試験を行ったとき、衝突後各部より車外に流出又は滴下する燃料の量は、最初の1分間で30g以下であり、かつ、5分間で150g以下であること。

測定した場合はガス容器の内容積、ガス容器下流の最初の減圧弁上流でヘリウムのガスの圧力を測定した場合はガス容器とガス容器下流の最初の減圧弁上流までの間の内容積とする。

$$Q_0 = \rho_0 \times V \times (22.4 / 4.00) \times 10^{-3}$$

$Q_0$ : 衝突を実施する直前のヘリウムのガス量 (m<sup>3</sup>)

V: 内容積 (L)

$$Q_{60} = \rho_{60} \times V \times (22.4 / 4.00) \times 10^{-3}$$

$Q_{60}$ : 衝突60分後のヘリウムのガス量 (m<sup>3</sup>)

V: 内容積 (L)

(4) ヘリウムのガス漏洩率を求める。

$$Q = (Q_0 - Q_{60}) \times 10^3$$

$$R_{He} = Q / 60$$

Q: 衝突60分後のヘリウムのガス漏れ量 (NL)

R<sub>He</sub>: ヘリウムのガス漏洩率 (NL/m in)

(5) ヘリウムのガス漏洩率を水素ガス漏洩率に換算する。

$$RH = 1.33 \times R_{He}$$

RH: 水素ガス漏洩率 (NL/m in)

#### 別添38 近接排気騒音の測定方法

##### 1. 適用範囲

この測定方法は、自動車 (排気管を有しない自動車及び排気管を有する自動車であって停止状態において原動機が作動しないものを除く。)及び原動機付自転車 (以下、特別に指示した場合を除き、これらを併せて単に「自動車」という。)の近接排気騒音の測定について適用する。

2.~5. (略)

#### 別添38 近接排気騒音の測定方法

##### 1. 適用範囲

この測定方法は、自動車 (被牽引自動車を除く。)及び原動機付自転車 (以下、特別に指示した場合を除き単に「自動車」という。)の近接排気騒音の測定について適用する。

2.~5. (略)

#### 別添84 乗用車等の窓ふき器及び洗浄液噴射装置の技術基準

2.12. 「燃料電池システム」とは、燃料電池スタックや空気供給システムを含む発電のためのシステムをいう。

2.13. 「燃料電池スタック」とは、水素と酸素を化学反応させることにより直接に電気を発生させる装置をいう。

##### 3.1.2. 払しょく回数試験

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) (略)

(3) 試験自動車の原動機 (燃料電池自動車にとっては燃料電池システム。以下「発電システム」という。)を始動する。なお、試験中試験自動車の原動機の周囲の部分は、冷却ファンにより冷却しても良い。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときは、次に掲げる条件 (燃料電池自動車にとっては、 を除く。)を満たすこと。

#### 別添84 乗用車等の窓ふき器及び洗浄液噴射装置の技術基準

##### 3.1.2. 払しょく回数試験

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) 略

(3) 試験自動車の原動機を始動する。なお、試験中試験自動車の原動機の周囲の部分は、冷却ファンにより冷却しても良い。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときは、次に掲げる条件を満たすこと。

～ 略

### 3.1.3. 強制停止試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1) 試験自動車の発電システムを始動する。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件 (燃料電池自動車にあっては、を除く)を満たすこと。

～ (略)

### 3.1.4. 払しょく面積測定試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1)～(3) 略

- (4) 試験自動車の発電システムを始動する。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件 (燃料電池自動車にあっては、を除く)を満たすこと。

～ 略

### 3.1.5. 低温試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1) 略

- (2) 試験自動車を発電システムが停止した状態で環境温度  $-18 \pm 3$  で4時間以上放置する。ただし、原動機の冷却水及び潤滑油 (燃料電池自動車にあっては、原動機の冷却水、冷却油又は燃料電池スタックの冷却水)の温度が  $-18 \pm 3$  で安定していることが確認できた場合は、当該放置時間を短縮することができる。

- (3) 試験自動車の発電システムを始動する。ただし、発電システムを作動させない状態で試験を行ってもよく、この場合には、試験自動車の電気系に外部電力供給装置等により電圧を印加することができる。なお、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件 (燃料電池自動車にあっては、を除く)を満たすこと。

略

試験自動車の電気系に外部電力供給装置により電圧を印加する場合には、当該電圧は、試験自動車の原動機が に規定する条件下で作動しているときに車載発電機により発生する電圧を超えないこと。燃料電池自動車にあっては、通常走行時に供給される電圧を超えないこと。

～ 略

### 3.1.6. 高速走行時払しょく性能試験

次の手順に従って試験を行う。なお、本試験は、試験自動車を試験路上で走行させて行うか、又は風洞内で行うこととする。

- (1)～(3) 略

- (4) 試験自動車を $80\%V_{MAX}$  (最高速度に0.8を乗じて得る値をいう。ただし、120を上限とする。)  $\pm 5$  /hの速度で走行させ、又は風洞内に試験自動車を置き、前面ガラスにおける相対風速を当該走行と同等とする。なお、試験自動車を走行させて試験を行う場合は、速度の測定には車載速度計を用いてもよい。また、試験自動車の進行方向の平均風速が  $5m/s$  を超えるときは、前面ガラスにおける相対風速が $80\%V_{MAX} \pm 5$  /hとなるよう、走

～ (略)

### 3.1.3. 強制停止試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1) 試験自動車の原動機を始動する。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件を満たすこと。

～ 略

### 3.1.4. 払しょく面積測定試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1)～(3) 略

- (4) 試験自動車の原動機を始動する。この場合において、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件を満たすこと。

～ 略

### 3.1.5. 低温試験

次の手順に従って試験を行う。

- (1) 略

- (2) 試験自動車を原動機が停止した状態で環境温度  $-18 \pm 3$  で4時間以上放置する。ただし、原動機の冷却水及び潤滑油の温度が  $-18 \pm 3$  で安定していることが確認できた場合は、当該放置時間を短縮することができる。

- (3) 試験自動車の原動機を始動する。ただし、原動機を作動させない状態で試験を行ってもよく、この場合には、試験自動車の電気系に外部電力供給装置等により電圧を印加することができる。なお、試験自動車の窓ふき器が電気式のものであるときには、次に掲げる条件を満たすこと。

略

試験自動車の電気系に外部電力供給装置により電圧を印加する場合には、当該電圧は、試験自動車の原動機が に規定する条件下で作動しているときに車載発電機により発生する電圧を超えないこと。

～ 略

### 3.1.6. 高速走行時払しょく性能試験

次の手順に従って試験を行う。なお、本試験は、試験自動車を試験路上で走行させて行うか、又は風洞内で行うこととする。

- (1)～(3) 略

- (4) 試験自動車を $80\%V_{MAX}$  (最高速度に0.8を乗じて得る値をいう。ただし、120を上限とする。)  $\pm 5$  /hの速度で走行させ、又は風洞内に試験自動車を置き、前面ガラスにおける相対風速を当該走行と同等とする。なお、試験自動車を走行させて試験を行う場合は、速度の測定には車載速度計を用いてもよい。また、試験自動車の進行方向の平均風速が  $5m/s$  を超えるときは、前面ガラスにおける相対風速が $80\%V_{MAX} \pm 5$  /hとなるよう、走

行速度を調節することとし、試験自動車の進行方向に対し垂直な方向の平均風速が 5m/s を超えるときは、原則として試験を行わないこととする。さらに、風洞内に試験自動車を置いて試験を行う場合には、試験自動車の電気系に外部電力供給装置により電圧を印加することができる。この場合において、当該電圧は、試験自動車が  $80\%V_{MAX} \pm 5$  /h で走行しているとき (変速機の変速位置は  $80\%V_{MAX} \pm 5$  /h での走行に適した位置のうち最高段のものとする。)、車載発電機により発生する電圧を超えないこと。燃料電池自動車にあっては、試験自動車が  $80\%V_{MAX} \pm 5$  /h で走行しているときに、窓ふき器の電気系に供給される電圧を超えないこと。

別添86 デフロスタの技術基準

2.9. 燃料電池システム」とは、燃料電池スタックや空気供給システムを含む発電のためのシステムをいう。

2.10. 燃料電池スタック」とは、水素と酸素を化学反応させることにより直接に電気を発生させる装置をいう。

3.1.3. 試験方法

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) 略

(3) 試験自動車を原動機 (燃料電池自動車にあっては燃料電池システム。以下「発電システム」という。)が停止した状態で  $-8 \pm 2$  の温度に保持された低温試験室内に10時間以上放置する。ただし、原動機の冷却水及び潤滑油 (燃料電池自動車にあっては、原動機の冷却水、冷却油又は燃料電池スタックの冷却水)の温度が  $-8 \pm 2$  で安定していることが確認できた場合は、当該放置時間を短縮することができる。

(4) 略

(5) 試験自動車を再び発電システムが停止した状態で  $-8 \pm 2$  の温度に保持された低温試験室内に30~40分の間置く。

(6) 1人又は2人の試験員が試験自動車に乗車し、原動機 (無負荷の状態とする。)を始動する。ただし、原動機の始動は外部から電圧を印加して行ってもよい。燃料電池自動車にあっては、燃料電池システムを始動するか、又は燃料電池システムを動作させない状態で試験を行う場合には、外部からデフロスタの熱源の電気系に通常走行時に供給される電圧を超えない電圧を印加して行う。なお、このときの試験自動車の前面ガラスの下端部から前方300 程度離れ、かつ、前面ガラスのほぼ中央の高さにある位置における試験室内の冷却風速は2.2m/s未満であること。

(7) 原動機を始動してから5分経過した後は、原動機の回転数は当該原動機が最高出力を発生する時の回転数 (以下「最高出力時回転数」という。)に0.5を乗じて得る回転数を超えてはならない。(燃料電池自動車にあっては、本規定を適用しない。)。この場合において、試験自動車に原動機回転計が装備されているときは、回転数の測定は当該回転計を用いてもよい。

(8) (6)により、発電システムを始動又は電圧の印加の開始 (以下「発電システムの始動等」という。)をしてから20分後、25分後及び40分後に、それぞれ、前面ガラスのデフロスタ

行速度を調節することとし、試験自動車の進行方向に対し垂直な方向の平均風速が 5m/s を超えるときは、原則として試験を行わないこととする。さらに、風洞内に試験自動車を置いて試験を行う場合には、試験自動車の電気系に外部電力供給装置により電圧を印加することができる。この場合において、当該電圧は、試験自動車が  $80\%V_{MAX} \pm 5$  /h で走行しているとき (変速機の変速位置は  $80\%V_{MAX} \pm 5$  /h での走行に適した位置のうち最高段のものとする。)、車載発電機により発生する電圧を超えないこと。

別添86 デフロスタの技術基準

3.1.3. 試験方法

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) 略

(3) 試験自動車を原動機が停止した状態で  $-8 \pm 2$  の温度に保持された低温試験室内に10時間以上放置する。ただし、原動機の冷却水及び潤滑油の温度が  $-8 \pm 2$  で安定していることが確認できた場合は、当該放置時間を短縮することができる。

(4) 略

(5) 試験自動車を再び原動機が停止した状態で  $-8 \pm 2$  の温度に保持された低温試験室内に30~40分の間置く。

(6) 1人又は2人の試験員が試験自動車に乗車し、原動機 (無負荷の状態とする。)を始動する。ただし、原動機の始動は外部から電圧を印加して行ってもよい。なお、このときの試験自動車の前面ガラスの下端部から前方300 程度離れ、かつ、前面ガラスのほぼ中央の高さにある位置における試験室内の冷却風速は2.2m/s未満であること。

(7) 原動機を始動してから5分経過した後は、原動機の回転数は当該原動機が最高出力を発生する時の回転数 (以下「最高出力時回転数」という。)に0.5を乗じて得る回転数を超えてはならない。この場合において、試験自動車に原動機回転計が装備されているときは、回転数の測定は当該回転計を用いてもよい。

(8) 原動機を始動してから20分後、25分後及び40分後に、それぞれ、前面ガラスのデフロスタされた領域の輪郭を前面ガラス内表面上に描く。なお、原動機を始動してから40分以

れた領域の輪郭を前面ガラス内表面上に描く。なお、発電システムの始動等をしてから40分以内にB領域のすべての部分がデフロストされた場合には、その時点で試験を終了してもよい。

### 3.2.3. 試験方法

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) 略

(3) 試験自動車を発電システムが停止した状態で、原動機の冷却水及び潤滑油(燃料電池自動車にあっては、原動機の冷却水、冷却油又は燃料電池スタックの冷却水)の温度が $-3\pm 2$ で安定するまで同温度に保持された低温試験室内に放置する。

(4)~(6) 略

(7) 試験員が乗車してから1分経過した後、原動機を始動する。ただし、原動機の始動は外部から電圧を印加して行ってもよい。燃料電池自動車にあっては、燃料電池システムを始動するか、又は燃料電池システムを作動させない状態で試験を行う場合には、外部からデフロスタの熱源の電気系に通常走行時に供給される電圧を超えない電圧を印加して行う。なお、このときの試験自動車の前面ガラスの下端部から前方300 程度離れ、かつ、前面ガラスのほぼ中央の高さにある位置における試験室内の冷却風速は $2.2\text{m/s}$ 未満であること。

(8) 試験中原動機は、無負荷の状態とし、回転数は最高出力時回転に0.5を乗じて得る回転数を超えてはならない。(燃料電池自動車にあっては、本規定を適用しない。)この場合において、試験自動車に原動機回転計が装備されているときは、回転数の測定には当該回転計を用いてもよい。

(9) (7)により、発電システムの始動等をしてから10分後に前面ガラスのデミストされた領域の輪郭を前面ガラス表面上に描く。なお、発電システムの始動等をしてから10分以内にB領域のすべての部分がデミストされた場合には、その時点で試験を終了してもよい。

(10) 略

### 4. 判定基準等

4.1. 3.1.の試験を行ったとき、デフロストされた領域は、次の基準に適合すること。

(1) 試験自動車の発電システムの始動等をしてから20分後のデフロストされた領域は、A領域の80%以上を含むこと。

(2) 試験自動車の発電システムの始動等をしてから25分後のデフロストされた領域は、A領域を車両中心面に対し、左右対称に置き換えた前面ガラスの領域の80%以上の部分を含むこと。

(3) 試験自動車の発電システムの始動等をしてから40分後のデフロストされた領域は、B領域の95%以上の部分を含むこと。

4.2. 3.2.の試験を行ったとき、デミストされた領域は、次の基準に適合すること。

(1) 試験自動車の発電システムの始動等をしてから10分後のデミストされた領域は、A領域の90%以上の部分を含むこと。

(2) 試験自動車の発電システムの始動等をしてから10分後のデミストされた領域は、B領域の80%以上の部分を含むこと。

内にB領域のすべての部分がデフロストされた場合には、その時点で試験を終了してもよい。

### 3.2.3. 試験方法

次の手順に従って試験を行う。

(1)~(2) 略

(3) 試験自動車を原動機が停止した状態で、原動機の冷却水及び潤滑油の温度が $-3\pm 2$ で安定するまで同温度に保持された低温試験室内に放置する。

(4)~(6) 略

(7) 試験員が乗車してから1分経過した後、原動機を始動する。ただし、原動機の始動は外部から電圧を印加して行ってもよい。なお、このときの試験自動車の前面ガラスの下端部から前方300 程度離れ、かつ、前面ガラスのほぼ中央の高さにある位置における試験室内の冷却風速は $2.2\text{m/s}$ 未満であること。

(8) 試験中原動機は、無負荷の状態とし、回転数は最高出力時回転に0.5を乗じて得る回転数を超えてはならない。この場合において、試験自動車に原動機回転計が装備されているときは、回転数の測定には当該回転計を用いてもよい。

(9) 原動機を始動してから10分後に前面ガラスのデミストされた領域の輪郭を前面ガラス表面上に描く。なお、原動機を始動してから10分以内にB領域のすべての部分がデミストされた場合には、その時点で試験を終了してもよい。

(10) 略

### 4. 判定基準等

4.1. 3.1.の試験を行ったとき、デフロストされた領域は、次の基準に適合すること。

(1) 試験自動車の原動機を始動してから20分後のデフロストされた領域は、A領域の80%以上を含むこと。

(2) 試験自動車の原動機を始動してから25分後のデフロストされた領域は、A領域を車両中心面に対し、左右対称に置き換えた前面ガラスの領域の80%以上の部分を含むこと。

(3) 試験自動車の原動機を始動してから40分後のデフロストされた領域は、B領域の95%以上の部分を含むこと。

4.2. 3.2.の試験を行ったとき、デミストされた領域は、次の基準に適合すること。

(1) 試験自動車の原動機を始動してから10分後のデミストされた領域は、A領域の90%以上の部分を含むこと。

(2) 試験自動車の原動機を始動してから10分後のデミストされた領域は、B領域の80%以上の部分を含むこと。

別添100 「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」	(新設)
別添101 「燃料電池自動車の高電圧からの保護に関する技術基準」	(新設)
附 則 この規定は、平成17年3月31日から施行する。(P)	