

独立行政法人自動車技術総合機構の「審査事務規程第14次改正案」に関する意見

平成29年11月22日

No.	団体名等	分類	意見	理由	コメント
1	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 1.試験自動車及び試験条件 10.11/32頁	高度運転者支援ステアリングシステム 自動命令型操舵機能 ACSFカテゴリ ↓ 高度運転者支援ステアリングシステム 自動命令型操舵機能 カテゴリ A B1 その他	カテゴリ毎に機能名を記載するような様式にはいかがでしょうか？ R79/02はカテゴリA,B1しかAnnex6以外の要件はありませんので、「A, B1, その他」としてはどうでしょうか？	ご提案を採用させていただきました。
2	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 以下全般	新旧ともに判定欄に「PASS・FAIL」の記載がありません。	誤記と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
3	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.1.6.1. 11/32頁	自動指令型操舵機能が作動している時は常に、本機能は運転者に表示され、また車両速度が設定限度の10km/hを20%以上超えた場合、または評価信号をもらえなくなった場合に、当機能は自動的に無効になるものとする。 制御終了の際は必ず視覚信号と同時に、聴覚信号またはステアリングコントロール上で触覚警報信号を課すことによって、運転者に短いが目立つ警報を発生するものとする。 CSFシステムは、附則6の要件に従うものとする。 ↓ 自動指令型操舵機能が作動している時は常に、本機能は運転者に表示され、また車両速度が設定限度の10km/hを20%以上超えた場合、または評価信号をもらえなくなった場合に、当機能は自動的に無効になるものとする。 制御終了の際は必ず視覚信号と同時に、聴覚信号またはステアリングコントロール上で触覚警報信号を課すことによって、運転者に短いが目立つ警報を発生するものとする。 CSFシステムは、附則6の要件に従うものとする。	改正漏れと思われます。 英文も同様です。	ご指摘のとおり修正いたしました。
4	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.1.6.1.2.(和文1行目) 11/32頁	レーンマーキングやレーンの境界の存在及び「 一 」の評価に基づくCSF介入・・・ ↓ レーンマーキングやレーンの境界の存在及び「 位置 」の評価に基づくCSF介入・・・	誤記と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
5	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.1.6.1.2.2.(和文6行目) 12/32頁	・・・それより前の警告音よりも音声信号が10秒 長く 続くものとする。 ↓ ・・・それより前の警告音よりも音声信号が10秒 以上長く 続くものとする。	10秒に限定されず、10秒以上でも良いと思われます。	ご指摘を基に修正いたしました。

6	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.1.6.1.4.(和文1行目) 12/32頁	上記要件は、本規則の 附則8 が定める関連する車両試験に… ↓ 上記要件は、本規則の 附則8 に定める関連する車両試験に…	「附則8に」のほうが適切と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
7	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.1.1.4.(下段和文1行目) 14/32頁	* 統一された試験手順が合意されるまで、メーカーは TS に対して… ↓ * 統一された試験手順が合意されるまで、メーカーは 技術機関 に対して…	「TS」は「技術機関」と訳されています。	ご指摘のとおり修正いたしました。
8	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.1.1.4.(下段和文4行目) 14/32頁	…この情報について話し合い、合意するものとする。 ↓ …この情報について話し合い、合意するものとする。	読点(、)のほうが適切と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
9	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.1.2.5.~5.6.1.2.7. 16/32頁	5.6.1.2.5. システムは、RCPの不正な作動や操作及びシステム介入に対して 保護される設計であるものとする。 5.6.1.2.6. 規定の最大RCP操作範囲は、6mを超えないものとする。 5.6.1.2.7. 車両が、自動的またはドライバーの確認により最終駐車位置に達し、 イグニッションのスイッチをオフにした場合、駐車制動装置が自動的に係合するものとする。 ↓ 5.6.1.2.5. 車両が、自動的またはドライバーの確認により最終駐車位置に達し、 イグニッションのスイッチをオフにした場合、駐車制動装置が自動的に係合するものとする。 5.6.1.2.6. 車両が静止状態になる駐車操作中のいかなる地点においても、 RCP機能は車両の動き出しを防止するものとする。 5.6.1.2.7. 規定の最大RCP操作範囲は、6mを超えないものとする。 5.6.1.2.8. システムは、RCPの不正な作動や操作及びシステム介入に対して 保護される設計であるものとする。	「車両が静止状態になる駐車操作中のいかなる地点においても、RCP機能は車両の動き出しを防止するものとする。」がTRIASに反映されていませんが、何か理由があるのでしょうか？ また、協定規則と記載順を合わせてみてはいかがでしょうか？	改正案から漏れておりました。 ご指摘のとおり修正いたしました。
10	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.1.2.7.(和文3行目) 16/32頁	…駐車制動装置が自動的に 係合 するものとする。 ↓ …駐車制動装置が自動的に 作用 するものとする。	直訳ではありませんが作用する(又は作動する)の表現のほうが解り易いと思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
11	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.1.1.(和文1行目~) 17/32頁	作動しているシステムは常に、車両メーカーの定める 最高 横加速度 aysmax以下では、車両が横加速度のためのレーンマーキングを 越えない 事を保証するものとする。… ↓ 作動しているシステムは常に、車両メーカーの定める 最大 横加速度 aysmax以下では、車両が横加速度のためのレーンマーキングを 越えない 事を保証するものとする。…	「最大」: 他での使用用語との整合。 「越えない」: 誤字と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。

12	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.1.3.(英文1行目~) 17~18/32頁	5.6.2.1.3.項、(a)項、(b)項の英訳の記載位置がずれています。	和文の後に配置下さい。	ご指摘のとおり修正いたしました。
13	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.2.3.(和文7行目) 19/32頁	…車両に 規則No. 130 の技術要件を満足する… ↓ …車両に 協定規則第130号 の技術要件を満足する…	細目告示等との用語統一	ご指摘のとおり修正いたしました。
14	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.2.5.(和文2行目~) 19/32頁	…速度範囲が10km/hまたは Vsmin で(いずれか高い方)との間 Vsmax の場合、… ↓ …速度範囲が10km/hまたは Vsmin (いずれか高い方)と Vsmax の間の場合、…	表現の適正化	ご指摘のとおり修正いたしました。
15	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.2.6. 20/32頁	新設 ↓ 5.2.2.6. 別段の指定がない限り、5.6.2.2.で説明した光学信号は、すべて互いに異なるものとする。(例:異なる記号、色、点滅、テキスト)	改正漏れと思われます。 英文も同様です。	ご指摘のとおり修正いたしました。
16	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 5.6.2.3.1.1.(和文3行目) 21/32頁	…各速度範囲に対して Vsmax 、Vsmin及び aysmax の値を… ↓ …各速度範囲に対して Vsmax 、Vsmin及び aysmax の値を…	誤記と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
17	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 6.試験規程 全般	旧欄が「新設」となっていますが、現TRIASにも記載があります。	誤記と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
18	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 6.試験規程 6.1.4. 21/32頁	現TRIASに記載されているシステム、試験時状態の欄がありません。	記載欄があった方が記載しやすいためご検討をお願いします。	ご提案を採用させていただきます。
19	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 6.試験規程 6.2.4. 23/32頁	現TRIASに記載されている要件の表がありません。	記載漏れと思われます。	6.2.4.項(正常時)と6.2.5.項(失陥時)の表をまとめ、一つの表としました。一方、正常時と失陥時を分ける表記が漏れておりましたので、修正いたします。
20	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 6.試験規程 6.2.5. 23/32頁	舵取り装置の状態欄は、何を記載するのでしょうか。	記載事項をお教え下さい。故障状態の説明がありますので、項目が無くてもよろしいのではないのでしょうか。	上段が正常時、下段が失陥時とし、6.2.4.項と6.2.5.項の表を一つにまとめましたが、正常・失陥の表記が漏れておりましたので、修正いたします。

21	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 付表1 4.試験成績 6.2.5. 24/32頁	表 ステアリングコントロール力要件の英文表がありません。	記載漏れと思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
22	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 2.1.(和文1行目) 25/32頁	…路面のレーンマーキングは、 規則No. 130 の附則3で定める1つのレーンマーキング… ↓ …路面のレーンマーキングは、 協定規則第130号 の附則3で定める1つのレーンマーキング…	細目告示等との用語統一	ご指摘のとおり修正いたしました。
23	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 2.1.(和文10行目) 25/32頁	車両メーカーは、証拠文書を用いて、 規則No. 130 の附則3で特定… ↓ 車両メーカーは、証拠文書を用いて、 協定規則第130号 の附則3で特定…	細目告示等との用語統一	ご指摘のとおり修正いたしました。
24	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 3.1.1.1.(和文1行目) 27/32頁	車両は、CSFシステムが作動した状態で、レーンの 各側 にレーンマーキングがある路面… ↓ 車両は、CSFシステムが作動した状態で、レーンの 両側 にレーンマーキングがある路面…	3.2.1.1.項では、「両側」と訳されています。	ご指摘のとおり修正いたしました。
25	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 3.2.1.3.(和文1行目) 28/32頁	横加速度及び速度範囲全体のデータ: TS はメーカーに対して… ↓ 横加速度及び速度範囲全体のデータ: 技術機関 はメーカーに対して…	「TS」は「技術機関」と訳されています。	ご指摘のとおり修正いたしました。
26	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 3.2.2.1.(和文8行目) 29/32頁	…加速度を発生させる試験速度及び半径を 定義する 。… ↓ …加速度を発生させる試験速度及び半径を 定める 。…	「定める」のほうが適切と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。
27	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 11-R79-02 附則6 4.試験成績 附則8 3.2.3.1.(和文8行目) 31/32頁	Override 操作中にドライバーが操舵制御… ↓ オーバーライド 操作中にドライバーが操舵制御…	「Override」は片仮名表記されています。	ご指摘のとおり修正いたしました。
28	日本自動車工業会 (届出業務分科会)	TRIAS 43(7)-R138-02 付表 4.試験成績 6.2.6.(和文1行目)	本則2.7.項に定義する いかなるいかなる 一時停止機能も禁止するものとする。 ↓ 本則2.7.項に定義する いかなる 一時停止機能も禁止するものとする。	誤記と思われます。	ご指摘のとおり修正いたしました。

29	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表11／32ページ TRIAS 11-R079-02 かじ取装置試験(協定規則第79号) 付録1.試験自動車等の重量情報 (略) 付録1.自動車等の重量情報 (略) 4.試験成績 中の</p> <p>5.1.6.1.1.全てのCSF介入は、1秒以上または補正(compensation)が存在する間(いずれか長い方)表示される光学信号により、運転者に直ちに示すものとする。 Every CSF intervention shall immediately be indicated to the driver by an optical signal which is displayed for at least <u>1s</u> or as long as the compensation exists, whichever is longer. → 5.1.6.1.1.全てのCSF介入は、1秒以上または補正(compensation)が存在する間(いずれか長い方)表示される光学信号により、運転者に直ちに示すものとする。 Every CSF intervention shall immediately be indicated to the driver by an optical signal which is displayed for at least <u>1 s</u> or as long as the compensation exists, whichever is longer.</p>	<p>他との平仄を合わせるため、1秒の英語表記は、1とsの間にスペースを入れた方がよろしいかと考えます。</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。</p>
30	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表13／32ページ中</p> <p>5.1.4.4.(略) → 5.4.1.4.(略)</p>	<p>項番の番号の振り付けが前文と整合しないので誤りと思われる。</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。</p>
31	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表15／32ページ中</p> <p>5.6.1.1.5.システムが操作状態になったときは常に、運転者に表示するものとする。制御が終了した場合は、必ず視覚信号及び音声信号またはステアリングコントロール上で触知可能な警告信号により、運転者に対して短いが目立つ警告を発するものとする。 <u>(この間の英文が抜けているかと思われます。)</u> RCPの場合、上記の運転者への警告に関する要件は、少なくとも遠隔制御装置では視覚信号の規定により満足されるものとする。 For RCP, the requirements for driver warning shown above shall be fulfilled by the provision of a visual signal at least at the remote control device.</p>	<p>英文が抜けていると思われます。</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。 英文の配置は日本語の後ろへと統一いたします。</p>
32	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表17／32ページ中</p> <p>5.6.2.1.2.車両には、ドライバーがシステムを作動・不作用にする手段が備わっているものとする。 The vehicle shall be equipped with a means for the driver to activate and deactivate the system. The deactivation shall be possible at any time. → 5.6.2.1.2.車両には、運転者がいつでもシステムを作動・不作用にする手段が備わっているものとする。 The vehicle shall be equipped with a means for the driver to activate and deactivate the system. The deactivation shall be possible at any time.</p>	<p>「driver」は「運転者」に平仄をあわせてはいかがでしょうか。 「at any time」のニュアンスを盛り込むために「いつでも」を挿入する必要があるかと考えます。</p>	<p>前段についてはご指摘のとおり記載をあわせませす。 後段については5.6.2.1.2項の後段を訳していなかったことによりますが、参照する規則が古かったため、新しいものと入れ替えた結果、該当する文言がありません。</p>

33	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表17/32ページ中</p> <p>5.6.2.1.3.システムは、ドライバーによる操舵操縦性を保証するために操舵制御の過度の介入が抑制され、且つ操作中に予測できない車両挙動を回避するように設計されているものとする。これを保証するために、下記の要件が満足されるものとする:</p> <p>→</p> <p>5.6.2.1.3.システムは、運転者による操舵操縦性を保証するために操舵制御の過度の介入が抑制され、且つ操作中に予測できない車両挙動を回避するように設計されているものとする。これを保証するために、下記の要件が満足されるものとする:</p>	「driver」は「運転者」に平仄をあわせてはいかがでしょうか。	ご指摘のとおり、表記を合わせます。
34	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表18/32ページ中</p> <p>5.6.2.2.1.システムが作動状態の場合、ドライバーに対して光学信号が提供されるものとする。</p> <p>If the system is active an optical signal shall be provided to the driver.</p> <p>→</p> <p>5.6.2.2.1.システムが作動状態の場合、運転者に対して光学信号が提供されるものとする。</p>	「driver」は「運転者」に平仄をあわせてはいかがでしょうか。	ご指摘のとおり、表記を合わせます。
35	北陸信越運輸局	<p>上記と同様に「運転者」の意味で「ドライバー」と表記されている箇所が多数あります。(個々に上げるのを以下省略させていただきます。)</p>	「driver」は「運転者」に平仄をあわせてはいかがでしょうか。	ご指摘のとおり、表記を合わせます。
36	北陸信越運輸局	<p>新旧対照表23/32ページ中</p> <p>6.2.5.故障のあるステアリング装置を備えた自動車における操作力の測定</p> <p>The test described in paragraph 6.2.4. shall be repeated with a failure in the steering equipment.の表の中で、</p> <p>旋回半径 Tuening radius [m]</p> <p>→</p> <p>旋回半径 Turning radius [m]</p>	スペルミスかと思われます。	ご指摘のとおり修正いたします。
37	北陸信越運輸局	<p>4.試験成績 (Test results)</p> <p>新旧対照表25/32ページ中</p> <p>附則8 補正及び自動命令型ステアリング機能に係る試験要件</p> <p>Annex8 Test requirements for corrective and automatically commanded steering functions</p> <p>の表の中で</p> <p>判定 jadgment</p> <p>→</p> <p>判定 judgment</p>	スペルミスかと思われます。	ご指摘のとおり修正いたします。

38	北陸信越運輸局		新旧対照表28/32ページ中 3.2.1.2.試験要件は、以下の場合に満足される： 車両がレーンマーキングを超えない。 Lateral jerkの際に0.5秒の移動平均が5m/s ² を超えない。 The test requirements are fulfilled if: The vehicle does not cross any lane marking. The moving average over half a second of the lateral jerk does not exceed 5 m/s ² . → 3.2.1.2.試験要件は、以下の場合に満足される： 車両がレーンマーキングを超えない。 Lateral jerkの際に0.5秒の移動平均が5m/s ² を超えない。 The test requirements are fulfilled if: The vehicle does not cross any lane marking. The moving average over half a second of the lateral jerk does not exceed 5 m/s ² .	5m/s ² は加速度を示していると思われるので、英文の「5m/s ² 」(5メートル・秒マイナス3乗)は誤りと考えます。	ジャークを示しているため、英文のm/s ³ に合わせて日本語文を修正いたします。
39	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	全般	判定欄に「Pass・Fail」の記載欠落がある。	記載漏れと思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
40	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	全般	要件追加部分の判定(Pass・Fail)が抜けている。	欠落と思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
41	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	今回改正する箇所全体	全体的に古い文言になっている。	WP.29 Formal document ECE/TRANS/WP.29/2017/10の内容を元に作成されているように見受けられますが、Informal document WP.29-171-06で改正された内容が反映されていません。	ご指摘のとおり修正いたしました。
42	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	新規記載項目箇所(EXCEL内の赤字箇所)	Pass・Failの記載も無く、成績値の記入欄もない。 例： 5.6.2.1.3. (a)オーバーライドする操作制御力 (b)最大横加速度aysmax (c)システムが発生させる横加速度の0.5秒平均、等	記載漏れと思われる。	ご指摘のとおり修正いたしました。
43	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.6.1.1. 全てのCSF介入は、1秒以上または補正(compensation)が存在する間…	「(compensation)」を削除する。	不要と思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
44	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.6.1.2. レーンマーキングやレーンの境界の存在及び二の…	— ⇒ 位置	誤記と思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
45	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.7. ステアリングトランスミッション	5.1.7. ⇒ 5.1.8.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
46	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.7.1. ステアリングのジオメトリ調整装置は…	5.1.7.1. ⇒ 5.1.8.1.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。

47	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.7.2. 車両の異なる形状(例えば伸長可能なセミトレーラ)を...	5.1.7.2. ⇒ 5.1.8.2.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
48	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.8. ステアードホイール	5.1.8. ⇒ 5.1.9.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
49	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.9. エネルギーサプライ	5.1.9. ⇒ 5.1.10.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
50	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.1.10. コントロールシステム	5.1.10. ⇒ 5.1.11.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
51	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.3.1.6. ステアリングシステムに故障が...	5.3.1.6. ⇒ 5.3.1.7.	法規と番号が不一致と思われるため。	ご指摘のとおりではありますが、前回の修正箇所であることと、現行のもの番号が正しかったため、今回の改正案から削除いたしました。
52	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	5.6.1.1.4. * 統一された試験手順が合意されるまで、メーカーはTSに対して...	TS ⇒ 技術機関	「TS」と「技術機関」が混在しているため、「技術機関」に統一。	ご指摘のとおり修正いたしました。
53	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	6.2.2 車両がステアードホイールをおよそハーフロックにし、.....	表の旋回半径は不要ではないでしょうか。	ハーフロック時の操舵角度を記載するため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
54	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	6.2.2 車両がステアードホイールをおよそハーフロックにし、.....	ハーフロック試験に関して、失陥状態の成績記入欄を設定いただいたが、あらためて不要で提案させていただきます。	法文上、失陥状態にてハーフロック試験を行うとなっていないことが確認できたため。	ご提案のとおり修正いたしました。
55	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	附則8 3.2.1.3. 横加速度及び速度範囲全体のデータ:TSはメーカーに	TS ⇒ 技術機関	「TS」と「技術機関」が混在しているため、「技術機関」に統一。	ご指摘のとおり修正いたしました。
56	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	附則8 3.2.2.2. <u>車両がレーンマーキングを超えない。</u>	車両がレーンマーキングを超えない。 ↓ 記録された加速度が本規則の5.6.2.1.3 項に規定された限界値の範囲内である。	誤記と思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。
57	日本自動車工業会(性能試験法分科会)	附則8 3.2.3.1. <u>本規則の5.6.2.1.3 項に定める各速度範囲で個別に試験を実施するものとする。</u>	本規則の5.6.2.1.3.項に定める各速度範囲で個別に試験を実施するものとする。 ↓ 車両の走行は、ドライバーが操舵制御に力を加えない状態で(例えば、操舵制御から両手を放す)、両側にレーンマーキングがあるカーブにおいて一定速度で走行するものとする。	誤記と思われるため。	ご指摘のとおり修正いたしました。

58	日本自動車タイヤ協会	TRIAS 09-R075-01	法規名が「二輪車等用空気入りタイヤ試験(協定規則第75号)」となっておりますが、最新の法規名に合わせて「Lカテゴリー車用空気入りタイヤ試験(協定規則第75号)」と修正が必要と考えます。	今回の改正で、全地形型(AT)タイヤの場合の申請方法が追加されていますが、全地形型(AT)タイヤが装着される車両は「二輪車」ではなく他の「三輪あるいは四輪のLカテゴリー車」です。そのため、従来の法規名を修正する必要があると考えます。	Lカテゴリー車を含めるため、二輪車から二輪車等と修正しておりますので、「二輪車等用空気入りタイヤ試験(協定規則第75号)」のままさせていただきます。
----	------------	------------------	--	--	--