

別添52 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準**1. 適用範囲**

本技術基準は、灯火器及び反射器並びに指示装置の自動車（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。）への取り付けについて適用する。なお、型式の指定等を行う以外の場合にあっては、3. 18. 3. の規定中「適合するものでなければならない」とあるのは「適合するものでなければならない。ただし、自動車の運搬を行うため使用される自動車であって、自動車の構造上これによりがたい場合にあっては、前段の規定にかかわらず、取付位置、幾何学的視認性、色及び光度に係る基準を可能な限り満たすように灯火等を取り付ければよいものとする」と、3. 19. 1. の規定中「取り付けている場合」とあるのは「取り付けている場合（自動車の構造上これによりがたい場合にあっては、取付位置、幾何学的視認性、色及び光度に係る基準を可能な限り満たすように灯火等を取り付けている場合）」と、4. 2. 5.、4. 3. 5.、4. 4. 5.、4. 5. 5.、4. 6. 6.、4. 9. 5.、4. 11. 5.、4. 12. 5.、4. 13. 5.、4. 14. 6.、4. 15. 5.、4. 16. 6.、4. 17. 6.、4. 18. 5.、4. 20. 5. 及び4. 21. 5. の規定中「角度 α 及び角度 β 」とあるのは「角度 α 及び角度 β （角度 α 及び角度 β は、 $\pm 3^\circ$ の公差が許容されるものとする。）」と、4. 8. 7. 1. の規定中「操作できるものでなければならない。」とあるのは「操作できるものでなければならない。ただし、じんかい又はし尿の収集又は運搬を行うため使用される自動車に備える非常点滅表示灯は、当該収集又は運搬に係る操作装置と連動して手動で操作できるものであってもよい。」と読み替える。

2. 定義

2. 1. 「横断面」とは、車両中心面に直交する鉛直面をいう。
2. 2. 「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. 3. 「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3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. 4. 「装置」とは、1つ以上の機能を発揮するために用いられる部品又は部品の組合せをいう。
2. 5. 「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41条の5までに規定する灯火装置及び反射器並びに指示装置をいう。
 2. 5. 1. 光源
 2. 5. 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。

- 2.5.1.1.1. 「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。
- 2.5.1.1.2. 「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。
- (a) 光源モジュールの場合：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。
- (b) 配光可変型前照灯の場合：当該光源が、固定された灯火ユニットとともにしか交換できない光源をいう。
- 2.5.1.1.3. 「光源モジュール」とは、1個以上の非交換式光源を含んだ装置固有の光学部品をいう。この場合において、光源モジュールには、1個以上の交換式光源ホルダーを含んでもよいものとする。
- 2.5.1.1.4. 「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。
- 2.5.1.1.5. 「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。
- 2.5.1.1.6. 「発光ダイオード（LED）光源」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。
- 2.5.1.1.7. 「LEDモジュール」とは、LEDのみを光源とする光源モジュールをいう。この場合において、LEDモジュールには、1個以上の交換式光源ホルダーを含んでもよいものとする。
- 2.5.1.2. 「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。
- 2.5.1.2.1. 「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。この場合において、バラストは、光源又は灯火と一体でなくてもよいものとする。
- 2.5.1.3 「可変光度制御」とは、灯火等の視認性に影響のない範囲内において、自動車の後面に備える、灯火等の光度を自動的に変化させる機能をいう。
- 可変光度制御システムは、灯火等若しくは車両の一部となる、又は灯火等及び車両の間で分割される。
- 2.5.2. 「独立式」の灯火等とは、基準軸方向の見かけの表面（番号灯並びに種別5及び種別6の方向指示器にあっては、発光面とする。以下、2.5.3. から2.5.5. 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。
- 2.5.3. 「集合式」の灯火等とは、基準軸方向の見かけの表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。
- 2.5.4. 「結合式」の灯火等とは、基準軸方向の見かけの表面は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. 5. 5. 「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、基準軸方向の見かけの表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. 5. 6. 「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. 5. 7. 「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. 5. 8. 「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. 5. 8. 1. 「補助走行用前照灯」とは、保安基準第32条第1項に規定する走行用前照灯を補助することを目的とした灯火装置をいう。
2. 5. 9. 「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. 5. 9. 1. 「主要なすれ違い用ビーム」とは、赤外（IR）発光器又は屈曲照明のための追加光源の寄与なしに照射されるすれ違い用前照灯の照射光線をいう。
2. 5. 10. 「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、自動車の進行方向の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. 5. 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灯火装置をいう。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. 5. 12. 「補助方向指示器」とは、保安基準第41条の2に規定する補助方向指示器をいい、自動車の右左折又は進路の変更についての指示の視認性を増進させることを目的とした灯火装置をいう。
2. 5. 13. 「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灯火装置をいう。
2. 5. 14. 「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. 5. 15. 「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灯火装置をいう。

2. 5. 16. 「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灯火装置をいう。
2. 5. 17. 「反射器」とは、保安基準第35条、第35条の2、第38条及び第38条の2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。この場合において、保安基準第43条の3の警告反射板及び保安基準第43条の4の停止表示器材は、反射器とはみなさない。
2. 5. 18. 「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灯火装置をいう。
2. 5. 19. 「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、濃霧その他視認性が低下する状況が発生した場合に、自動車の前方の道路上の照度を増加させることを目的とした灯火装置をいう。
2. 5. 20. 「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、濃霧等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灯火装置をいう。
2. 5. 21. 「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灯火装置をいう。
2. 5. 22. 「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灯火装置をいう。
2. 5. 23. 「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. 5. 24. 「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ことを目的とした灯火装置をいう。
2. 5. 25. 「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、夜間に自動車の前方（被牽引自動車の前方に限る。）、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. 5. 26. 「目標光束」とは、以下に定めるものをいう。
- (1) 光源の場合であって、標準電球にあつては協定規則第37号又は協定規則第99号のデータシートに、定格電球にあつてはJIS C7506のデータシートに記載された、公差を含まない目標光束値を、定格電球及び標準電球以外の電球の場合にあつては灯火等の製作者が定める光束設計値をいう。
- (2) LEDモジュールの場合にあつては、灯火等の製作者が定める光束設計値をいう。
2. 5. 27. 「配光可変型前照灯」とは、保安基準第32条第7項に規定する配光可変型前照灯

であって、夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できるものをいう。

2. 5. 27. 1. 「灯火ユニット」とは、配光可変型前照灯から灯光を発することを目的とした発光部品をいう。
2. 5. 27. 2. 「取付ユニット」とは、1つ以上の灯火ユニットからなる、分割ができない個々の筐体（灯火器本体）をいう。
2. 5. 27. 3. 「配光形態」とは、自動車やその周囲環境の特定の条件に適用することを目的とした、配光可変型前照灯が有する前方を照射する機能のうち1つの状態をいう。
 2. 5. 27. 3. 1. 「V等級の配光形態」とは、街灯等に照らされて照度が確保された道路における障害物等の視認性を高めるため、配光可変型前照灯の光度を抑えた配光形態をいう。
 2. 5. 27. 3. 2. 「E等級の配光形態」とは、自動車が高速で走行する間、当該道路における障害物等の視認性を高めるため、遠方の道路を基本すれ違い状態より強く照射した配光形態をいう。
 2. 5. 27. 3. 3. 「W等級の配光形態」とは、雨水等により濡れた道路において障害物等の視認性を高めるため、遠方の道路を基本すれ違い状態より強く照射し、かつ、路面の反射を抑えた配光形態をいう。
 2. 5. 27. 3. 4. 「T等級の配光形態」とは、自動車が進行する道路の曲線部を基本すれ違い状態より強く照射することができる曲線道路用の配光形態をいう。
2. 5. 27. 4. 「システム制御装置」とは、配光可変型前照灯の一部であって、自動車から配光制御信号を受信し、かつ、灯火ユニットの作動を自動的に制御する部品をいう。
2. 5. 27. 5. 「配光制御信号」とは、配光可変型前照灯の照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を制御させるために配光可変型前照灯に入力される信号をいう。
2. 5. 27. 6. 「中立状態」とは、基本すれ違い状態（C等級の配光形態をいう。以下同じ。）をいう。ただし、走行用ビームを発することのできる配光可変型前照灯にあっては、走行用ビームの配光形態が最大の状態であって、かつ、配光制御信号が発していない状態としてもよいものとする。
2. 5. 27. 7. 「配光可変型走行用ビーム」とは、他の道路利用者にまぶしさを与えること等により他の交通の妨げとならないよう、運転者の長距離視認性を改善するために、当該ビームを対向車及び先行車の存在に対して配光を変化させることのできる走行用ビームをいう。
2. 5. 28. 「車室外乗降支援灯」とは、乗員の乗り降り等を支援するための補助的照明として使用される灯火をいう。
2. 5. 29. 「相互依存型灯火装置」とは、同一の機能を有する2個又は3個の「Y」マーク付相互依存型灯火等の組み合わせをいう。
 2. 5. 29. 1. 「Y」マーク付相互依存型灯火等」とは、相互依存型灯火装置の一部をなす灯火装置をいい、複数の灯火装置が同時に作動し、異なる基準軸方向の見かけの表面、灯

器及び光源を有するものをいう。

2. 5. 30. 「「D」マーク付灯火等」とは、独立して使用される又は1個の灯火等とみなされる2個の灯火として使用される独立式の灯火装置をいう。

2. 5. 31. 「連鎖式点灯」とは、複数の光源を有する指示装置の場合に、それらの光源が連鎖的に点灯することをいう。

2. 6. 灯火装置、指示装置又は反射器の「発光面」とは、自動車製作者等が次の(a)又は(b)により定める面をいう。

(a) 外側レンズが、レンズカット等の加工がされている場合の発光面は、外側レンズの外側表面の全体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1参照。)

(b) 外側レンズが、レンズカット等の加工がされていない場合の発光面は、自動車製作者等が図面に定めたとおりとする。この場合において、外側レンズはないものとすることができる。

2. 6. 1. 「レンズカット等の加工がされた外側レンズ」とは、光線が元の方から大幅にそれるような修正又は影響を光源からの光の伝播に対し与えるために設計された、外側レンズの全体をいう。

2. 6. 2. 「レンズカット等の加工がされた外側レンズ区域」とは、光線が元の方から大幅にそれるような修正又は影響を光源からの光の伝播に対し与えるために設計された、外側レンズの一部をいう。

2. 7. 「照射面」及び「反射面」とは、以下の2. 7. 1. から2. 7. 3. までは定めるところによる。

2. 7. 1. 「走行用前照灯、すれ違い用前照灯、前部霧灯、側方照射灯及び後退灯の照射面」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. 7. 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のみと重複する場合にあつては、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（すれ違い状態の照射方法を調整する際に用いる光の明部と暗部を分ける線のことをいう。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する。この場合において、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。

配光可変型前照灯を備える灯火装置にあつては、自動車の任意の側で同時に作動する2つ以上の灯火ユニットが灯火機能を提供する場合に、個々の照射面を一体とみなすことにより対象の照射面を構成するものとする（例：4. 23. 4. の図では、8、9及び11の個々の照射面を一体とみなし、かつ、これらの位置を考慮に入れることにより、車両右側を照

射するための照射面が構成される。))。

2. 7. 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、側方灯及び補助方向指示器の照射面」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。なお、非灯火面が灯火面に囲まれている場合、非灯火面を含んだ発光面自体を照射面と見なしてもよい。

照射面上の先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. 7. 3. 「反射器の反射面」とは、保安基準第35条、第35条の2、第38条及び第38条の2に規定する反射器の反射面をいい、自動車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、先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. 8. 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1参照）。

「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」をいい、「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. 5. 1. 3. に定める可変光度制御を行う灯火等の見かけの表面は、可変光度制御によって許容されるすべての該当条件下で判断されなければならない。

2. 9. 「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. 10. 「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. 11. 「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。
2. 12. 自動車の「最外側」とは、車両中心面に平行であって、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. 12. 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. 12. 2. アンチ・スキッド装置であって、ホイールに取り付けられているもの
2. 12. 3. 後写鏡、後方等確認装置及び保安基準第44条第5項の鏡その他の装置
2. 12. 4. 灯火装置及び反射器並びに指示装置
2. 13. 寸法
 2. 13. 1. 「全幅」とは、2. 12. に定める2つの鉛直面の間の距離をいう。
 2. 13. 2. 「全長」とは、以下の突起を除いた自動車の最も前方及び後方の部分の基準面への投影点の車両中心線と平行な距離をいう。
 - (1) 後写鏡、後方等確認装置及び保安基準第44条第5項の鏡その他の装置
 - (2) 前部上側端灯及び後部上側端灯
 - (3) 連結装置（被けん引自動車を除く。）
2. 14. 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. 14. 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. 14. 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3. 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. 14. 1. 2. 同一の装置であるか否かにかかわらず、同一の機能を有する2個の「D」マーク付灯火等
 2. 14. 1. 3. 同一の機能を有する2個又は3個の「Y」マーク付相互依存型灯火等。
 2. 14. 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っ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。
2. 15. 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。
2. 16. 「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. 17. 「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. 18. 「任意灯火等」とは、その装備の有無が自動車製作者等の任意によることとする灯火等をいう。
2. 19. 「地面」とは、自動車を設置する概ね水平な表面をいう。
2. 20. 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（専ら作業の用に供する

装置であって運行中可動しないもの及び貨物自動車の傾斜運転台を除く。）をいう。

2. 21. 「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. 22. 「自動車の通常の使用状態」とは、次に定める自動車の状態をいう。
 2. 22. 1. 被牽引自動車以外の自動車にあつては、可動構成部品が2. 21. 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. 22. 2. 被牽引自動車にあつては、被牽引自動車が2. 22. 1. に定める状態の牽引自動車に牽引され、その可動構成部品が2. 21. に定めた通常の使用位置にあることにより随時に運行することができる自動車の状態をいう。
2. 23. 「自動車の駐車状態」とは、次に定める自動車の状態をいう。
 2. 23. 1. 被牽引自動車以外の自動車にあつては、可動構成部品が2. 21. 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. 23. 2. 被牽引自動車にあつては、被牽引自動車が2. 23. 1. に定める状態の牽引自動車に牽引され、可動構成部品が2. 21. に定めた通常の使用位置にあることにより自動車が静止している自動車の状態をいう。
2. 24. 「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. 25. 「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. 26. 「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用前照灯をいう。
2. 27. 「緊急制動表示灯」とは、急激な減速時に灯火装置を点滅させることにより、他の交通と比較して急激な減速をしていることを、自動車の後方の他の交通に対し知らせる装置をいう。
2. 28. 「対」とは、自動車の車両中心線を含む鉛直面により区分される左側及び右側において同一の機能を有する一組の灯火等をいう。
 2. 28. 1. 「整合対」とは、対として光度要件に適合し、かつ、自動車の車両中心線を含む鉛直面により区分される左側及び右側において同一の機能を有する一組の灯火等をいう。
2. 29. 灯火装置から照射される光の色
 2. 29. 1. 「白」とは、以下の境界線によって定められた色度範囲内にある照射光の国際照明委員会（CIE）規格15. 2. に定める色度座標（x, y）（以下単に「色度座標（x, y）」とをいう。）をいう。

W₁₂ 緑との境界 : $y=0.150+0.640x$

W₂₃ 黄緑との境界： $y=0.440$

W₃₄ 黄との境界： $x=0.500$

W₄₅ 赤紫との境界： $y=0.382$

W₅₆ 紫との境界： $y=0.050+0.750x$

W₆₁ 青との境界： $x=0.310$

交点は以下のとおりである。

	x	y
W ₁	0.310	0.348
W ₂	0.453	0.440
W ₃	0.500	0.440
W ₄	0.500	0.382
W ₅	0.443	0.382
W ₆	0.310	0.283

2. 29. 2. 「淡黄色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある照射光の色度座標（x, y）をいう。

SY₁₂ 緑との境界： $y=1.290x-0.100$

SY₂₃ スペクトル軌跡

SY₃₄ 赤との境界： $y=0.138+0.580x$

SY₄₅ 黄白との境界： $y=0.440$

SY₅₁ 白との境界： $y=0.940-x$

交点は以下のとおりである。

	x	y
SY ₁	0.454	0.486
SY ₂	0.480	0.519
SY ₃	0.545	0.454
SY ₄	0.521	0.440
SY ₅	0.500	0.440

2. 29. 3. 「^{とう}橙色」は、以下の境界によって定められた色度範囲内にある照射光の色度座標（x, y）をいう。

A₁₂ 緑との境界： $y=x-0.120$

A₂₃ スペクトル軌跡

A₃₄ 赤との境界： $y=0.390$

A₄₁ 白との境界： $y=0.790-0.670x$

交点は以下のとおりである。

	x	y
A ₁	0.545	0.425

$$A_2 : 0.560 \quad 0.440$$

$$A_3 : 0.609 \quad 0.390$$

$$A_4 : 0.597 \quad 0.390$$

2. 29. 4. 「赤」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある照射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$R_{12} \quad \text{黄との境界} : y=0.335$$

$$R_{23} \quad \text{スペクトル軌跡}$$

$$R_{34} \quad \text{紫の直線（スペクトル軌跡の赤と青の両端の間の紫色の範囲を横切る直線）}$$

$$R_{41} \quad \text{紫との境界} : y=0.980-x$$

交点は以下のとおりである。

$$\begin{array}{cc} x & y \\ R_1 : 0.645 & 0.335 \end{array}$$

$$R_2 : 0.665 \quad 0.335$$

$$R_3 : 0.735 \quad 0.265$$

$$R_4 : 0.721 \quad 0.259$$

2. 30. 反射器からの反射光の色（夜間）

2. 30. 1. 「白色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$W_{12} \quad \text{青との境界} : y=0.843-1.182x$$

$$W_{23} \quad \text{紫との境界} : y=0.489x+0.146$$

$$W_{34} \quad \text{黄との境界} : y=0.968-1.010x$$

$$W_{41} \quad \text{緑との境界} : y=1.442x-0.136$$

交点は以下のとおりである。

$$\begin{array}{cc} x & y \\ W_1 : 0.373 & 0.402 \end{array}$$

$$W_2 : 0.417 \quad 0.350$$

$$W_3 : 0.548 \quad 0.414$$

$$W_4 : 0.450 \quad 0.513$$

2. 30. 2. 「黄色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$Y_{12} \quad \text{緑との境界} : y=x-0.040$$

$$Y_{23} \quad \text{スペクトル軌跡}$$

$$Y_{34} \quad \text{赤との境界} : y=0.200x+0.268$$

$$Y_{41} \quad \text{白との境界} : y=0.970-x$$

交点は以下のとおりである。

$$\begin{array}{cc} x & y \end{array}$$

$$Y_1 : 0.505 \quad 0.465$$

$$Y_2 : 0.520 \quad 0.480$$

$$Y_3 : 0.610 \quad 0.390$$

$$Y_4 : 0.585 \quad 0.385$$

2. 30. 3. 「^{とう}橙色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$A_{12} \quad \text{緑との境界} : y = 1.417x - 0.347$$

$$A_{23} \quad \text{スペクトル軌跡}$$

$$A_{34} \quad \text{赤との境界} : y = 0.390$$

$$A_{41} \quad \text{白との境界} : y = 0.790 - 0.670x$$

交点は以下のとおりである。

$$\begin{array}{cc} x & y \\ A_1 : 0.545 & 0.425 \end{array}$$

$$A_2 : 0.557 \quad 0.442$$

$$A_3 : 0.609 \quad 0.390$$

$$A_4 : 0.597 \quad 0.390$$

2. 30. 4. 「赤色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$R_{12} \quad \text{黄との境界} : y = 0.335$$

$$R_{23} \quad \text{スペクトル軌跡}$$

$$R_{34} \quad \text{紫の直線}$$

$$R_{41} \quad \text{紫との境界} : y = 0.978 - x$$

交点は以下のとおりである。

$$\begin{array}{cc} x & y \\ R_1 : 0.643 & 0.335 \end{array}$$

$$R_2 : 0.665 \quad 0.335$$

$$R_3 : 0.735 \quad 0.265$$

$$R_4 : 0.720 \quad 0.258$$

2. 31. 反射器からの反射光の色 (昼間)

2. 31. 1. 「白色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

$$W_{12} \quad \text{紫との境界} : y = x - 0.030$$

$$W_{23} \quad \text{黄との境界} : y = 0.740 - x$$

$$W_{34} \quad \text{緑との境界} : y = x + 0.050$$

$$W_{41} \quad \text{青との境界} : y = 0.570 - x$$

交点は以下のとおりである。

	x	y
W_1	0.300	0.270
W_2	0.385	0.355
W_3	0.345	0.395
W_4	0.260	0.310

2. 31. 2. 「黄色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

Y_{12} 赤との境界： $y=0.534x+0.163$

Y_{23} 白との境界： $y=0.910-x$

Y_{34} 緑との境界： $y=1.342x-0.090$

Y_{41} スペクトル軌跡

交点は以下のとおりである。

	x	y
Y_1	0.545	0.454
Y_2	0.487	0.423
Y_3	0.427	0.483
Y_4	0.465	0.534

2. 31. 3. 「赤色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

R_{12} 赤との境界： $y=0.346-0.053x$

R_{23} 紫との境界： $y=0.910-x$

R_{34} 黄との境界： $y=0.350$

R_{41} スペクトル軌跡

交点は以下のとおりである。

	x	y
R_1	0.690	0.310
R_2	0.595	0.315
R_3	0.560	0.350
R_4	0.650	0.350

2. 32. 反射器からの蛍光の色（昼間）

2. 32. 1. 「赤色」とは、以下の境界によって定められた色度範囲内にある反射光の色度座標 (x, y) をいう。

FR_{12} 赤との境界： $y=0.346-0.053x$

FR_{23} 紫との境界： $y=0.910-x$

FR_{34} 黄との境界： $y=0.315+0.047x$

FR_{41} スペクトル軌跡

交点は以下のとおりである。

	x	y
FR ₁	0.690	0.310
FR ₂	0.595	0.315
FR ₃	0.569	0.341
FR ₄	0.655	0.345

2. 33. 「後面衝突警告表示灯」とは、自動車の後方にある交通と衝突するおそれがある際に灯火装置を点滅させることにより、衝突するおそれがあることを、自動車の後方の他の交通に対し知らしめる装置をいう。
2. 34. 「低速走行時側方照射灯」とは、保安基準第33条の3に規定する低速走行時側方照射灯をいい、低速での操縦を支援するための車両側方への補助的照明として使用される灯火をいう。
2. 35. 「H面」とは、灯火器の基準中心を含む水平面をいう。
2. 36. 「昼間走行灯」とは、保安基準第34条の3に規定する昼間走行灯をいい、昼間に自動車の前方からの視認性を向上させることを目的とした灯火をいう。
2. 37. 「外部ステータスディスプレイ」とは、イモビライザ及び盗難発生警報装置の設定状態（設定、設定解除等）に関する情報を提供するものであって、車室外に備えるものをいう。
2. 38. 「製造者ロゴ」とは、灯火装置（制動灯、方向指示器及び後退灯を除く。）により点灯する自動車製造者に関する記号、エンブレム又はそれらの組み合わせをいう。
2. 39. 「運転支援プロジェクション」とは、運転者の運転操作を支援するため、配光を調整する機能を有する灯火により路面に投影された図柄、記号又はその両方をいう。
2. 40. 「HV点」とは、灯火器基準軸とスクリーンを直交させた場合の灯火器基準軸とスクリーンの交点をいう。
2. 41. 「直線HH」とは、スクリーン上におけるHV点を通る水平線をいう。

3. 一般規定

3. 1. 灯火等は、2. 22.、2. 22. 1. 及び2. 22. 2. 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技術基準で定められた性能を維持し、かつ、本技術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。
3. 2. 走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯は、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なければならない。
3. 3. 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、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、前部反射器、側方反射器、後部反射器及び大型後部反射器は、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なければならない。更に、側方灯、補助

方向指示器、大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器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、後部反射器及び大型後部反射器にあっては、車両中心面に平行となるように、それぞれ取り付けなければならない。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ればよい。

3. 4. 灯火等の高さ及び方向は、別に定める場合を除き、2. 22. 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。
3. 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。
 3. 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. 7. 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。
 3. 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。
 3. 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。
 3. 5. 4. 対を成す灯火等は、実質的に同一の光度特性を有するものであること。ただし、整合対及び配光可変型前照灯のすれ違い用ビームにあっては、この限りでない。
3. 6. 左右非対称の外形を有する自動車にあっては、3. 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。
3. 7. 集合式、結合式若しくは兼用式灯火又は1個の灯火等
 3. 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技術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兼用式灯火としてはならないものとし、3. 7. 1. 1. 又は3. 7. 1. 2. のいずれかの条件を満たさないものは、この限りでない。
 3. 7. 1. 1. 灯火の光度要件及び灯光の色の要件は、当該灯火と集合式、結合式又は兼用式となっている他の灯火のすべての機能が停止された場合において満たすこと。ただし、車幅灯又は尾灯が他の1つ以上の機能と兼用式となっており、かつ、これらの機能と同時に作動させることができる場合にあっては、これら他の機能の各々の灯光の色の要件は、兼用式となっている他の機能と車幅灯又は尾灯が作動している場合において満たすこと。
 3. 7. 1. 2. 制動灯及び方向指示器の集合式灯火にあっては、3. 7. 1. 2. 1. 及び3. 7. 1. 2. 2. の条件を満たすこと。
 3. 7. 1. 2. 1. 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ヶ所以上交差する水平線又は垂直線を有してはならない。

- 3.7.1.2.2. 発光面の輪郭線に基づく基準軸方向の見かけの表面は、重なり合ってはならない。
- 3.7.2. 1個の灯火等
 - 3.7.2.1. 2.14.1.1.に規定する1個の灯火等にあつては、次に掲げる要件のいずれかに適合するように取り付けられなければならない。
 - 3.7.2.1.1. 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%以上であること。
 - 3.7.2.1.2. 基準軸に直角の方向に測定した2つの隣接する投影像の端部間の最短距離が75mmを超えていないこと。
 - 3.7.2.2. 2.14.1.2.に規定する灯火等にあつては、次に掲げる要件のいずれかに適合するように取り付けられなければならない。
 - 3.7.2.2.1. 基準軸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%以上であること。
 - 3.7.2.2.2. 基準軸に直角の方向に測定した2つの隣接する投影像の端部間の最短距離が75mmを超えていないこと。
 - 3.7.2.3. 2.14.1.3.に規定する灯火等にあつては、次に掲げる要件のいずれかに適合するように取り付けられなければならない。ただし、帯状の形状又は細長い形状を有する灯火等にあつては、相互依存型灯火装置の一部とみなすものとする。
 - 3.7.2.3.1. 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%以上であること。
 - 3.7.2.3.2. 基準軸に直角の方向に測定した2つの隣接する投影像の端部間の最短距離が75mmを超えていないこと。
 - 3.7.2.4. 2個の灯火等又は偶数の灯火等にあつては、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以内となるように取り付けられなければならない。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し、複数の発光面が横断面上に投影されたときに次に掲げる要件のいずれかを満たす場合にあつては、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つてもよい。
 - 3.7.2.4.1. 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%以上であること。
 - 3.7.2.4.2. 基準軸に直角の方向に測定した2つの隣接する投影像の端部間の最短距離が75mmを超えていないこと。
- 3.8. 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基準軸方向における見かけの表面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っては、照明部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。

3. 9. 灯火等の光度特性（光度、色、見かけの表面等のことをいう。以下同じ。）は、別に定める場合を除き、変化してはならない。

3. 9. 1. 方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯及び後面衝突警告表示灯は、点滅する灯火とする。

3. 9. 2. 灯火等の光度特性は、次に掲げる場合において、変化することができる。

(a) 周囲光の関係による場合

(b) 他の灯火の作動に起因する場合

(c) 灯火等がその他の灯火機能を提供するために用いられる場合

ただし、いずれの場合においても光度特性の変化は当該灯火機能の技術的要件に適合するものであること。

3. 9. 3. 種別1、1a、1b、2a又は2bの方向指示器の光度特性は、協定規則第148号で規定する連鎖式点灯をする場合において、変化することができる。ただし、種別2a又は2bの方向指示器が緊急制動表示灯又は後面衝突警告表示灯として作動する場合にあっては、この限りではない。

3. 9. 4. アンサーバック機能を有する灯火は、点滅、多様な光度及び多様な見かけの表面が許容される。アンサーバック機能を有する灯火は、3. 15. 及び4. 29. に規定された条件に従って作動するものとする。

3. 10. 2. 5. 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又は反射光を後方に向けて照射し又は表示してはならない。

この場合において、本規定への適合性は、次の基準への適合性をもって確認するものとする。

3. 10. 1. 自動車の前方における赤色光については、自動車から25m前方にある横断面の範

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見かけの表面が直接確認できないものであること（別紙2参照）。なお、自動車から25m前方にある横断面の範囲1の範囲内において、前方に放射される赤色光の光度が0.25cd以下であれば基準に適合するものとする。ただし、自動車の側面に備える特徴等表示再帰反射材及び側方灯にあってはこの限りでない。

3. 10. 2. 自動車の後方における白色光については、自動車から25m後方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見かけの表面が直接確認できないものであること（別紙2参照）。なお、自動車から25m後方にある横断面の範囲2の範囲内において、後方に放射される白色光の光度が0.25cd以下であれば基準に適合するものとする。ただし、自動車の側面に備える再帰反射材にあってはこの限りでない。

3. 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。

3. 10. 3. 1. 高さ1mの水平面及び高さ2.2mの水平面

3. 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

3. 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。

3. 11. 1. 3. 11. の規定は、3. 11. 1. 1. から3. 11. 2. までのいずれかの条件を満たす場合においては、適用しない。

3. 11. 1. 1. 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。

3. 11. 1. 2. 本技術基準に基づき点滅させることが認められる側方灯。

3. 11. 1. 3. 灯火信号システムが、協定規則第48号の規則6. 19. 7. 5. に定める基準に適合する場合。

3. 11. 2. 3. 12. 1. の規定により、車幅灯の機能を満たしているものとみなすことができる灯火を備える自動車の車幅灯。

3. 11. 3. 相互依存型灯火装置の場合は、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。

3. 12. 走行用前照灯、すれ違い用前照灯、前部雾灯及び側方照射灯は、電気結線に関し、3. 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。

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又は前部霧灯を用いる自動車にあっては、この限りでない。

3. 12. 1. 走行用前照灯、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち、3. 12. 1. 1. から3. 12. 1. 3. までの条件を満たすものは、車幅灯の機能を満たしているものとみなすことができるものとし、当該灯火器が点灯している場合に車幅灯は消灯する構造であってもよい。
3. 12. 1. 1. 3. 12. 1. に掲げる灯火器の電気結線は、その灯火器が故障した場合に車幅灯が自動的に点灯すること。
3. 12. 1. 2. 車幅灯の機能を満たしているものとみなすことができる灯火器の機能は、(a) 及び(b)に掲げる車幅灯の要件を満たすこと。
(a) 4. 11. 5. に掲げる車幅灯の幾何学的視認性
(b) 協定規則第148号の規則5. 1. 1.（種別Aに係るものに限る。）に規定する最小光度値
3. 12. 1. 3. 車幅灯の機能を満たしているものとみなすことができる灯火器について、3. 12. 1. 2. の要件に適合していることが書面等により明確になっていること。
3. 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
本技術基準において、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換えることができる。
3. 14. 格納式灯火等
3. 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。
3. 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。
3. 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、点灯させることなく使用位置に動かすことができるように操作できるものであってもよい。
3. 14. 4. 灯火等は、その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。
3. 14. 5. 格納装置は、その温度が－30℃から＋50℃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。
3. 15. 灯火等の灯光及び反射光の色は、次に掲げる色でなければならない。なお、灯火装

置が照射する光の色度座標の測定は本規則の対象として行うものではない。

走行用前照灯 白色

すれ違い用前照灯 白色

前部霧灯 白又は淡黄色であって、その全てが同一

側方照射灯 白色

低速走行時側方照射灯 白色

後退灯 白色

方向指示器 橙色

非常点滅表示灯 橙色

後面衝突警告表示灯 橙色

補助方向指示器 橙色

制動灯及び補助制動灯 赤色

緊急制動表示灯 赤色又は橙色であって、その全てが同一

番号灯 白色

車幅灯 白色。ただし、方向指示器、非常点滅表示灯又は側方灯との集合式、結合式又は兼用式のものにあっては、橙色であってもよい。

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、橙色であってもよい。

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、赤色であってもよい。

前部上側端灯 白色

後部上側端灯 赤色

後部反射器 赤色

大型後部反射器 反射部による反射光の色が黄色であり、かつ、蛍光部の蛍光の色又は反射部による反射光の色が赤色

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、最後部に備える赤色の側方灯又は後部反射器（被牽引自動車に備える後部反射器であつてその形が三角形であるものを除く。）と集合式のものの若しくは発光面の一部を共有するものにあつては、赤色であってもよい。

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の前面（被牽引自動車の前面に限る。）、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。以下同じ。）又は輪郭表示再帰反射材（完全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状の再帰反射材をいう。以下同じ。）又は部分輪郭表示再帰反射材（自動車の側面及び後面を線状再帰反射材及びそれぞれの上部の端部及び隅角部に取り付けるコーナーマークによりそれぞれ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。以下同じ。））前面に備えるものにあつては白色、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又は黄色

特徴等表示再帰反射材（自動車の側面の輪郭表示再帰反射材の内側に取り付ける再帰反射材をいう。以下同じ。） 色の制限はない

配光可変型前照灯 白色

車室外乗降支援灯 白色又は車室外乗降支援灯の機能用の特定灯火に関する個別規定に従う。

昼間走行灯 白色

アンサーバック機能を有する灯火 アンサーバック機能用の特定灯火に関する個別規定に従う。

3. 16. 灯火等の個数

3. 16. 1. 自動車に取り付ける灯火等の数は、本基準の個別規定に定める数に等しいものとする。

3. 17. 灯火等は、3. 18. から3. 21. までの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。

3. 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、以下のいずれかの基準に適合すること。

3. 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、色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、3. 18. 2. から3. 18. 4. までのいずれかの基準を満たすものにあつては、この限りではない。

3. 18. 2. 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つて「D」マークを付されたものである場合にあつては、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。また、当該灯火等を自動車の片側に複数装備する場合にあつては、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。

3. 18. 3. 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、3. 18. 1. 及び3. 18. 2. 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。

3. 18. 4. 3. 18. の灯火等が装置の型式の指定を受けた灯火等であって、相互依存型灯火装置である場合においては、以下のいずれかの条件に適合するものであればよい。
3. 18. 4. 1. 相互依存型灯火装置が可動構成部のみに取り付けられている場合は、3. 18. 1. の基準を満たすものとする。ただし、当該可動構成部品がいずれかの固定した開放位置にある場合、可動構成部品に取り付けられた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、色及び光度の要件を満たした3. 18. の機能の別の灯火等を作動させてもよい。
3. 18. 4. 2. 相互依存型灯火装置が固定構成部品と可動構成部品に取り付けられている場合は、次のいずれかの要件に適合するものであればよい。
3. 18. 4. 2. 1. 「Y」マーク付相互依存型灯火等（方向指示器を除く。）は、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、外側の幾何学的視認性、色及び光度の要件を満たすものとする。なお、当該相互依存型灯火等が可動構成部品の全ての固定位置において、当該装置の配光領域に規定した光度値に適合する場合には、内側の幾何学的視認性は満たされたとみなす。
3. 18. 4. 2. 2. 「Y」マーク付方向指示器は、可動構成部品の全ての固定位置において、当該方向指示器について規定された取付位置、幾何学的視認性、色及び光度の要件を満たすものとする。これは、幾何学的視認角度を満たすため又は完全にするために、可動構成部品がいずれかの固定した開放位置にあるときに、追加の灯火等を点灯させる場合には適用しない。ただし、これらの追加の灯火等が可動構成部品に取り付けられる方向指示器に適用される全ての位置、色及び光度の要件を満たすことを条件とする。
3. 19. 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該当する場合にあっては、この限りでない。
3. 19. 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、色及び光度に係る基準を満たす別の灯火等を取り付けている場合
3. 19. 2. 前部反射器及び後部反射器以外の灯火等であって、可動構成部品が一定の位置にあるときに停止表示器材、警告反射板等により道路上の自動車の存在を他の交通に対し警告を行うべき旨を車室内に表示している場合
3. 20. 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、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ものでなければならない。
3. 21. 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、当該灯火等が自動車製作者が本技術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、4.2.6.1.1.に定める限度をこの超過分によって補正し、別紙4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。

- 3.22. 光源及びヒューズ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、当該灯火等は、自動車に取り付けられていないものとみなす。
- 3.23. 協定規則第37号に適合する光源、JIS C7506に適合するフィラメント光源又は定格電球以外の電球であって灯火等の製作者が交換式光源として製作したフィラメント光源を有する灯火等は、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整備士等の補助を必要とせずに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。また、自動車製作者はその交換手順の詳細な説明を記載した書面等を車両に備えるものとする。
 - 3.23.1. 光源モジュールが、協定規則第37号に適合する光源、JIS C7506に適合するフィラメント光源又は定格電球以外の電球であって灯火等の製作者が交換式光源として製作したフィラメント光源の交換式光源ホルダーを含んでいる場合は、当該光源は3.23.の規定により交換式でなければならない。
- 3.24. 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。
- 3.25. 配光可変型前照灯を備える場合にあっては、一組のすれ違い用ビームを備えているものとみなす。また、配光可変型前照灯が走行用ビームを有する場合には、一組の走行用前照灯を備えているものとみなす。
- 3.26. 自動車の後面に備える方向指示器、尾灯、後部上側端灯、制動灯、補助制動灯及び後部霧灯は、自動車の周囲の照度、霧、降雪、雨、噴霧、ほこり及び発光面の汚れのうちいずれか1つ以上の影響に反応して、それぞれの灯火等の光度について、定められた最小光度から最大光度の範囲内で可変光度制御を行うことができ、かつ、可変光度制御を作動させる、及び不作動させる操作装置を備えることができる。

3. 26. 1. 自動車の速度が20km/h以下又は後続車両までの距離が20m以下の場合にあっては、前項の規定にかかわらず、減光するための可変光度制御を行うことができる。この場合において、自動車の速度が50km/h以下であって、既に減光するための可変光度制御が作動している場合にあっては引き続き作動し続けるものであってもよい。
3. 26. 2. 3. 26. 及び3. 26. 1. に規定された可変光度制御が機能する灯火等（補助制動灯及び後部霧灯を除く。）は、同時にその光度が制御されるものとし、それぞれの灯火等の可変光度の範囲内にあっても規定された光度要件に適合し、急激な光度の変化があってはならないものとする。また、補助制動灯及び後部霧灯は、他の可変光度制御を行う灯火等とは独立した可変光度制御を行うことができる。
3. 27. 自動車製作者等は、自動車（被牽引自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）から前照灯、制動灯、補助制動灯、車幅灯及び尾灯に供給する電源電圧が以下の要件に適合していることを証明するものとする。この場合において、当該電源電圧は当該車両が自動車製作者等の申告する代表的な一定電圧となる状態で測定するものとする。
 3. 27. 1. 型式認可書類に、特殊電源又は光源電子制御装置を使用して若しくは自動車製作者等が要求した電圧で試験されたと記載がある場合にあっては、当該灯火器の端子に供給される電圧は、認可された関連の装置又は機能に対して規定された電圧を超えないこと。
 3. 27. 2. 3. 27. 1. の対象とならない場合にあっては、装置等の端子における電圧は、6V、12V又は24Vシステムの場合、それぞれ6. 75V、13. 5V又は28. 0Vの電圧から3%を超えないものとする。この場合において、装置の端子における最大電圧を制御する装置は当該装置本体の中に備えることができる。
 3. 27. 3. 3. 27. 1. 及び3. 27. 2. の規定は、灯火器の一部として光源電子制御装置又は可変光度制御が含まれるものには適用しないものとする。
 3. 27. 4. 自動車製作者等は、これらの結果を得るために使用した方法を書面等により明確にするものとする。
3. 28. 幾何学的視認性に関する一般規定
 3. 28. 1. 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ない。ただし、灯火等が、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、自動車に取り付けられていない状態で当該灯火等の性能に係る基準への適合性について試験を行った際に当該基準に適合するものとして認めたものである場合、又は、保安基準第44条第5項の鏡その他の装置により灯火等の幾何学的視認性が妨げられる等自動車の構造により灯火等の幾何学的視認性に係る基準に適合するように灯火等を取り付けることができない場合にあっては、この限りでない。

3. 28. 2. 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。
3. 28. 3. 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一部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（本技術基準別紙1参照）。
3. 28. 4. 3. 28. 3. の灯火等の照明部又は反射部のH面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。
3. 28. 5. 相互依存型灯火装置の場合においては、当該装置の全ての「Y」マーク付相互依存型灯火等が同時に点灯している時に幾何学的視認性の要件を満たすものとする。
3. 29. 外部ステータスディスプレイに関する一般規定
3. 29. 1. 外部ステータスディスプレイの光度は、0. 5cdを超えてはならない。
3. 29. 2. 外部ステータスディスプレイの灯光の色は、赤色、白色若しくは^{とう}橙色でなければならない。
3. 29. 3. 外部ステータスディスプレイの見かけの表面の表面積は、20cm²以下でなければならない。
3. 29. 4. 自動車に備える外部ステータスディスプレイの個数は、1個であること。ただし、外部ステータスディスプレイの見かけの表面の表面積が10cm²以下である場合は、2個以下であること。
3. 30. 製造者ロゴに関する一般規定
3. 30. 1. 製造者ロゴのうち、車両の前面に備えるものの個数は1個（車両の前面の中央以外に備える場合にあつては、2個）、車両の後面に備えるものの個数は1個（車両の後面の中央以外に備える場合にあつては、2個）であること。ただし、前面又は後面の中央以外に備えるものにあつては、車両中心線を含む鉛直面に対し、両側に1個ずつ取り付けられたものであること。また、自動車製造者以外のロゴを備えてはならない。
3. 31. 運転支援プロジェクションに関する一般規定
3. 31. 1. 運転支援プロジェクションは、図柄、記号又はその両方で構成されること。
3. 31. 2. 運転支援プロジェクションは、次に掲げる交通情報を運転者に警告する場合にのみ投影されるものであること。
- イ 危険な交通状況の存在。
- ロ 運転者の注意を必要とする他の交通の存在。
- ハ 他の交通等との距離を維持すること。
- ニ 正しい車線を維持すること。
3. 31. 3. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、別紙14に定める投影可能な記号及

び図柄について、別紙14に定める作動条件を満たす場合にのみ作動する構造であること。

3. 31. 4. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、別紙14に定める作動条件において許可されている場合を除き、運転支援プロジェクションを点滅又は変形させない構造であること。
3. 31. 5. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、常に手動で停止及び再作動させることができる構造であること。
3. 31. 6. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、別紙14に定める作動条件を満たさなくなくなった場合において、直ちに作動を停止する構造であること。
3. 31. 7. 運転支援プロジェクションは、電氣的に検出可能なシステムの故障により、運転支援プロジェクションが提供する道路上の視覚情報に影響が生じた場合において、自動的に解除されるものであること。
3. 31. 8. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、協定規則第125号の規則2. 20. に規定する視界アシスタント機能による表示を阻害するものでないこと。
3. 31. 9. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、前面ガラスの窓ふき器が作動しその作動が2分以上継続した場合において、作動しない構造であること。
3. 31. 10. 運転支援プロジェクションを投影する機能は、逆走警告及び衝突危険警告のための作動を除き、自動車の速度が65km/h未満の場合において、作動しない構造であること。ただし、既にその機能が作動している場合においては、自動車の速度が40km/hを超えている場合に限り、作動させたままでもよいものとする。
3. 31. 11. 運転支援プロジェクションの外縁から自動車の中心を通り進行方向に平行な鉛直面までの距離は、1, 250mmを超えないこと。

4. 個別規定

4. 1. 走行用前照灯

4. 1. 1. 備付け

自動車（被牽引自動車を除く。）には、走行用前照灯を備えなければならない。

4. 1. 2. 取り付ける灯火等の性能

走行用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車、地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあっては本則第42条第2項第2号の規定、これら以外の自動車にあっては協定規則第149号の規則4. 及び5. 1.（種別Bに係るものに限る。）に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第42条第2項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 1. 3. 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、幅800mm以下の自動車及び最高速度20km/h未満の自動車にあっては、1個、2個又は4個であってもよいものとし、

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つては、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つてもよい。また、補助走行用前照灯の数は、2個であること。

4. 1. 4. 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物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。

4. 1. 5. 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。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては、この限りでない。

4. 1. 6. 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取り付けられなければならない。ただし、被牽引自動車、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度が35km/h未満の大型特殊自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、農耕作業用小型特殊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自動車にあつては、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取り付けられなければならない。

4. 1. 7. 電気結線

4. 1. 7. 1. 走行用前照灯は、その作動状態及び不動作状態及び不動作に係る制御に関して、自動であつてもよいものとするが、当該制御の信号を生成するセンサは、次に掲げるものを検出し、かつ、反応することができるものでなければならない。なお、当該制御の性能が改善すると認められる場合にあつては、センサに追加の機能を備えることができる。

(a) 周囲の光の状態

(b) 対向車の前面において灯火装置又は指示装置（以下この別添において「灯火装置等」という。）が発する灯光

(c) 先行車の後面において灯火装置等が発する灯光

4. 1. 7. 2. 走行用前照灯は、手動により作動できなければならないこととし、かつ、簡単かつ即時に手動により停止及び自動制御の解除ができなければならない。

4. 1. 7. 3. 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構造でなければならない。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ものでなければならない。また、種別RAの補助走行用前照灯は、走行用前照灯が点灯している場合に限り、点灯するものでなければならない（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場合を除く。）。
4. 1. 7. 4. 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。
4. 1. 7. 5. 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（3. 12. 参照）を発することを専らの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。
4. 1. 7. 6. 走行用前照灯は、次に掲げる場合を除き、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場合にあっては、この限りでない。
 4. 1. 7. 6. 1. 前照灯の点灯操作装置が点灯位置にある場合
 4. 1. 7. 6. 2. 前照灯の点灯操作装置が自動位置にある場合であって、かつ、前照灯を点灯させる制御信号が発せられている場合
4. 1. 8. 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なければならない。ただし、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

 4. 1. 8. 1. 4. 1. 7. 1. の規定に基づき、走行用前照灯の作動状態及び不動作状態に係る制御が自動である場合にあっては、自動制御が作動している間は当該制御を自動で行う状態であることを運転者に表示し続けなければならない。
4. 1. 9. その他の要件
 4. 1. 9. 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430,000cd（参考値100に該当する。ここで「参考値」とは、走行用前照灯の最大光度を4,300で割った値をいう。）を超えないものでなければならない。
 4. 1. 9. 2. この最大光度は、同時に使われる複数の走行用前照灯の参考値を合算することによって求めなければならない。

4. 1. 9. 3. 走行用前照灯の作動状態及び不作動状態に係る自動制御

4. 1. 9. 3. 1. 4. 1. 7. 1. に掲げた走行用前照灯の作動状態及び不作動状態に係る自動制御のセンサシステムは、次に掲げる規定に適合しなければならない。

4. 1. 9. 3. 1. 1. 4. 1. 7. 1. に掲げる対向車又は先行車から発せられた灯光を検出することができるセンサの最小の検出領域は、次に掲げる角度とする。

4. 1. 9. 3. 1. 1. 1. 水平角度は左方15° 及び右方15° とし、垂直角度は下表のとおりとする。この場合において、センサの取付高さが、1. 5m以上2. 0m未満の場合にあっては下方角度について2° 又は2° から5° を選択できるものとし、2. 0mを超え2. 5m以下の場合にあっては下方角度について2° から5° 又は5° を選択できるものとする。なお、これらの角度は、センサ開口部中心から、その中央を通り、かつ、車両中心線に平行な直線に対して測定するものとする。

| センサの取付高さ(センサ開口部中心の地上高さ) | 2. 0m未満の場合 | 1. 5m以上2. 5m以下の場合 | 2. 0mを超える場合 |
|-------------------------|------------|-------------------|-------------|
| 上方角度 | 5° | 5° | 5° |
| 下方角度 | 2° | 2° から5° | 5° |

4. 1. 9. 3. 1. 2. センサシステムは、直線かつ水平な道路上で次に掲げるものを検出できるものでなければならない。

ただし、次の(a)及び(b)に掲げるものの検出に当たっては、対向する自動車及び先行する自動車のすれ違い用前照灯、車幅灯及び尾灯を点灯させた状態で行うものとする。

(a) 少なくとも400m前方の対向する自動車及び対向する原動機付自転車

(b) 少なくとも100m前方の先行する自動車（けん引自動車及び被けん引自動車の組合せを含む。）及び先行する原動機付自転車

(c) 少なくとも75m前方の対向する自転車であって、発光領域が $10\text{cm}^2 \pm 3\text{cm}^2$ 、高さが地上0. 8mにおいて、光度が150cdの白色灯火を有するもの

4. 1. 9. 3. 2. 4. 1. 7. 1. に規定する走行用前照灯からすれ違い用前照灯への移行及びその逆の移行を自動で行うことができるものとするが、他の道路利用者にまぶしさを与えること等により他の交通の妨げとならないものとする。

4. 1. 9. 3. 3. 自動制御の性能は、シミュレーションその他の手段及び別紙10の1. に規定する試験運転によって確認するものとする。

4. 1. 9. 3. 4. 走行用前照灯は、次に掲げる要件をともに満たす場合に限り、自動で作動してもよいものとする。

(a) 4. 1. 7. 1. に掲げる対向車又は先行車の灯火装置等が発する灯光が、4. 1. 9. 3. 1. 1. 及び4. 1. 9. 3. 1. 2. に規定する領域及び距離内で検出されないこと。

(b) 検出された周囲の光の明るさが、4. 1. 9. 3. 5. の規定を満たすこと。

4. 1. 9. 3. 5. 走行用前照灯が自動で作動する場合にあっては、4. 1. 7. 1. に掲げる対向車又は先行車の灯火装置等が発する灯火が、4. 1. 9. 3. 1. 1. 及び4. 1. 9. 3. 1. 2. に規定する領域及び距離内で検出されたとき又は周囲の照度が7, 000lxを超えた場合には、自動的に不動作状態となるものとする。

この場合において、自動車製作者等は、シミュレーションその他の手段により、前段に規定する基準への適合を証明するものとし、必要に応じ、車両上のセンサ取付高さと同じ高さにあるコサイン補正済みセンサを使用して、水平面上で照度を測定するものとする。

4. 2. すれ違い用前照灯

4. 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^{けん}を備えなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の自動車であってその光度が10, 000cd未満である走行用前照灯を備えるものにあつては、この限りでない。

4. 2. 2. 取り付ける灯火等の性能

すれ違い用前照灯は、最高速度20km/h未満の自動車、除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、最高速度35km/h未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあつては本則第42条第6項第2号の規定、これら以外の自動車にあつては協定規則第149号の規則4. 及び5. 2.（種別Cに係るものに限る。右側通行用に設計されている前照灯を除く。）に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第42条第6項第1号ただし書の規定に適合すればよいものとし、協定規則第149号の規則4. 12. 1. 及び4. 12. 2. の装置を装着する場合にあっては、協定規則第149号の規則4. 12. 1. 及び4. 12. 2. に定める基準を満たすものとする。

4. 2. 3. 数

すれ違い用前照灯の数は、2個でなければならない。ただし、幅800mm以下の自動車及び最高速度20km/h未満の自動車にあつては、1個であってもよい。

4. 2. 4. 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（大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備えるすれ違い用前照灯であつてその自動車の構造上自動車の最外側から400mm以内に取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最外側の位置）となるように取り付けられなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の自動車及び幅800mm以下の自動車にあつては、この限りでない。

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（大型特殊自動車、

農耕作業用小型特殊自動車（最高速度20km/h未満の自動車にあっては小型特殊自動車）及び除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備えるすれ違い用前照灯であってその自動車の構造上地上1,200mm以下となるように取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最低の高さ）、下縁の高さが地上500mm以上（大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車（最高速度20km/h未満の自動車にあっては小型特殊自動車）及び除雪、土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備えるすれ違い用前照灯であってその自動車の構造上地上500mm以上となるように取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最高の高さ）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物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。

4.2.5. 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。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

α = 上方に 15° 及び下方に 10°

β = 外側に 45° 及び内側に 10°

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。

4.2.6. 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。

4.2.6.1. 垂直方向

4.2.6.1.1. 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であって、4.2.6.1.2.に定める範囲内で指定されるものとする。当該初期傾斜は、別紙5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、4.2.6.1.2.によるものとする。

4.2.6.1.2. 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）及び2）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の限度及び初期傾斜を参照）。

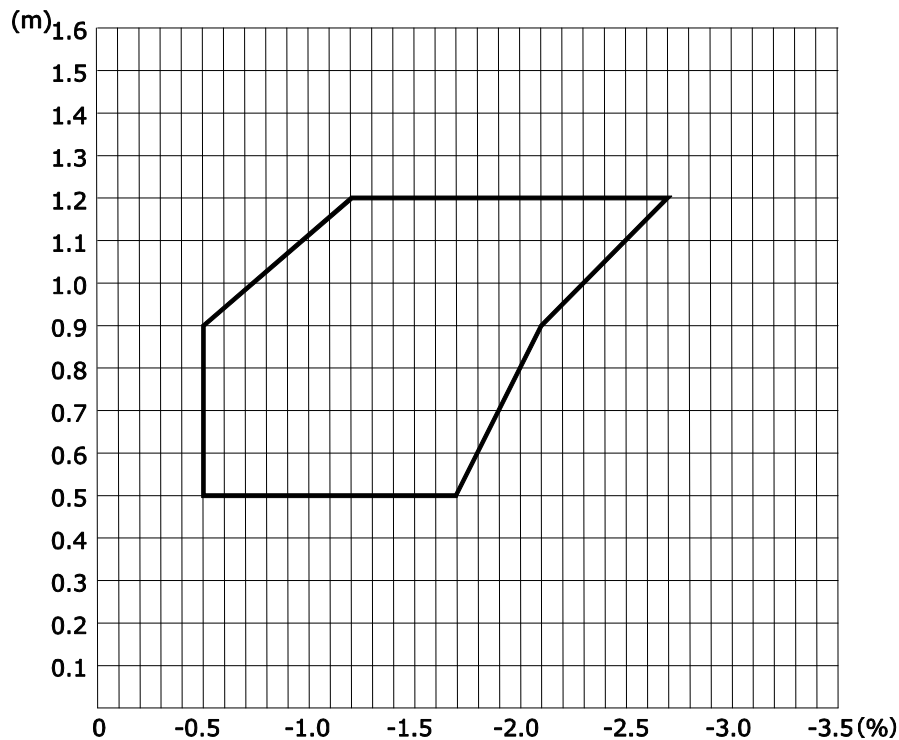
1) $0.5 \leq h \leq 0.9$ のとき

限度 -0.5% と $-(h+1.2)\%$ の間

2) $0.9 < h \leq 1.5$ のとき

限度 $-(h \times 2.17 - 1.45)\%$ と $-(h \times 2.17 + 0.15)\%$ 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



4. 2. 6. 1. 3. 4. 2. 6. 1. の規定は、最高速度25km/h未満の自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものには、適用しない。

4. 2. 6. 2. 前照灯照射方向調節装置

4. 2. 6. 2. 1. 4. 2. 6. 1. 1. 及び4. 2. 6. 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なければならない。

4. 2. 6. 2. 2. 4. 2. 6. 2. 1. 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。

4. 2. 6. 3. 水平方向

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、各すれ違い用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。

4. 2. 6. 4. 測定手順

4. 2. 6. 4. 1. 4. 2. 6. 1. の垂直傾斜の測定は、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3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。

4. 2. 6. 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4に定める試験手順に従って測定するものとする。

4. 2. 7. 電気結線

4. 2. 7. 1. 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。

4. 2. 7. 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。

4. 2. 7. 3. 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。

4. 2. 7. 4. すれ違い用前照灯と集合式又は兼用式の灯火をなす1個の光源又は1個以上のLEDモジュールを、車両重心の軌跡が曲線半径500m以下の場合に限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。

4. 2. 7. 5. すれ違い用前照灯（三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。）は、別紙13に規定する要件に従って、周囲の照度に応じ、自動的に点灯及び消灯する機能を有するものであること。ただし、次に掲げる場合にあって、自動的に点灯する機能を解除している状態又は手動で消灯させたときに消灯したままの状態であってもよい。なお、自動的に消灯する機能については、手動による解除が可能な構造とすることができる。

4. 2. 7. 5. 1. 変速装置が「駐車」位置にある場合

4. 2. 7. 5. 2. 駐車制動装置が作動している場合

4. 2. 7. 5. 3. 始動装置を手動によって作動した後、車両を動かすまでの自動車が停車している場合

4. 2. 7. 5. 4. 自動的に点灯する機能を、2回未満の意図的な動作により手動で解除することが不可能となるように設計されていて、かつ、3. 11. に規定する灯火器が点灯している場合。

なお、自動車の速度が15km/h以下である場合にあっては、3. 11. に規定する灯火器は消灯していてもよいが、これらの灯火等が消灯している期間全体にわたって、運転者に対して光学的、及び聴覚的又は触覚的警告信号で示すこと。

4. 2. 7. 5. 5. 前部霧灯が点灯している場合

4. 2. 7. 6. すれ違い用前照灯（三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるものを除く。）は、4. 2. 7. 5. 1. から4. 2. 7. 5. 5. の状態が存在しなくなった場合は、自動的に

に点灯及び消灯する機能を再開するものとする。

4. 2. 7. 7. 周囲の照度が1,000lx以上である場合にあっては、すれ違い用前照灯は、4. 2. 7. 5. の規定にかかわらず、周囲の照度以外の条件（時刻、自動車の位置、雨、霧等）に従って、自動的に点灯及び消灯することができる。

4. 2. 8. 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、曲線道路用配光を得るためにビーム全体が移動する又はカットオフのエルボ一点が移動する曲線道路用配光可変型前照灯を備える自動車又は主要なすれ違い用ビームを発生させる光源モジュールを有するすれ違い用前照灯を備える自動車には、点滅式又は非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。

4. 2. 8. 1. 点灯操作状態表示装置は、次のいずれかに掲げる場合に作動するものとする。

4. 2. 8. 1. 1. 曲線道路用配光可変型前照灯が故障し、エルボ一点が正常に移動できなくなった場合

4. 2. 8. 1. 2. 主要なすれ違い用ビームを発生させる光源モジュールのいずれか1個が故障した場合（配線で結合された主要なすれ違い用ビームを発生させる光源モジュールのいずれか1個の故障により、全ての主要なすれ違い用ビームを発生させる光源モジュールが発光しなくなる場合を除く。）

4. 2. 8. 2. 点灯操作状態表示装置は、故障が存続する限り作動を継続しなければならない。点灯操作状態表示装置は、一時的に消灯できるが、原動機の実作装置が始動及び停止の位置に切り替えられたときには、必ず再点灯しなければならない。

4. 2. 9. その他の要件

3. 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。

2つ以上の試験電圧が規定されているフィラメント光源の場合にあっては、当該装置の型式認可に関する通知書又は試験成績書に記載された、主要なすれ違い用ビームの目標光束を適用する。

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、自動車が前進して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。

4. 3. 前部霧灯

4. 3. 1. 備付け

自動車には、前部霧灯を備えることができる。

4. 3. 2. 取り付ける灯火等の性能

種別F3の前部霧灯は、協定規則第19号（協定規則第19号第3改訂版又は協定規則第19号第3改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの、協定規則第149号（協定規則第149号初版又は協定規則第149号初版より後に改訂された同

規則に限る。)の規則4. 及び5. 5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第43条第1項ただし書の規定に適合するものであればよい。

4. 3. 3. 数

前部霧灯の数は、2個でなければならない。ただし、同時に3個以上点灯しないように取り付けられた前部霧灯にあっては、この限りでない。

4. 3. 4. 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（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備える前部霧灯であってその自動車の構造上自動車の最外側から400mm以内に取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最外側の位置）となるように取り付けられなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の自動車及び幅800mm以下の自動車にあっては、この限りでない。

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（三輪自動車及び被^{けん}牽引自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3. 5t以下のもの（三輪自動車及び被^{けん}牽引自動車を除く。）に備える前部霧灯は、その照明部の上縁の高さが地上800mm以下、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（三輪自動車及び被^{けん}牽引自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3. 5t以下のもの（三輪自動車及び被^{けん}牽引自動車を除く。）以外の自動車に備える前部霧灯は、その照明部の上縁の高さが地上1, 200mm以下（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備える前部霧灯であつてその自動車の構造上地上1, 200mm以下となるように取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最低の高さ）であつ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物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。

4. 3. 5. 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。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

α = 上方 5° 及び下方 5°

β = 外側 45° 及び内側 10°

前部霧灯の近傍に取り付けられる仕切りその他の付属装置は、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。

4.3.6. 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、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に取り付けられなければならない。

4.3.6.1. 垂直方向

4.3.6.1.1. 各前部霧灯に対する光源の目標光束が2,000lm以下の場合は、運転者席に1人（75kg）を乗せた非積載状態で調節する前部霧灯の照射光のカットオフの初期傾斜は、 -1.0% 以下でなければならない。

4.3.6.1.2. 各前部霧灯に対する光源の目標光束が2,000lmを超える場合は、次に掲げる要件に従うものとする。

4.3.6.1.2.1. 前部霧灯の照射光のカットオフの垂直傾斜は、非積載状態で測定した前部霧灯の照明部の下端の高さ h （m）に応じ、別紙3に規定する全ての静的条件下において、自動的に次に掲げる限度に適合しなければならない。

1) $h \leq 0.8$ のとき

限度 -1.0% から -3.0% までの間

初期傾斜 -1.5% から -2.0% までの間

2) $h > 0.8$ のとき

限度 -1.5% から -3.5% までの間

初期傾斜 -2.0% から -2.5% までの間

4.3.6.1.2.2. 運転者席に1人（75kg）を乗せた非積載状態で調節する前部霧灯の照射光のカットオフの初期傾斜は、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。

当該初期傾斜の指定値は、別紙5に示す記号により、前部霧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又は4.2.6.1.1.に規定する表示と組み合わせる方法で表示しなくてはならない。この場合において、表示する初期傾斜の指定値は、4.3.6.1.2.2.1.に従って定めるものとする。

4.3.6.2. 前部霧灯照射方向調整装置

4.3.6.2.1. 独立式灯火等又は集合式灯火等にかかわらず前部霧灯照射方向調整装置を備える場合には、垂直傾斜が別紙3に規定するすべての静的条件下において、4.3.6.1.2.2.1.に規定する限度に適合しなければならない。

4.3.6.2.2. 前部霧灯が配光可変型前照灯の一部となるものに対する4.2.6.に規定する要件は、前部霧灯から発するビームがすれ違い用ビームの一部として作動するときに適用するものとする。この場合において、4.2.6.の垂直傾斜限度の規定は、当該前部霧灯がすれ違い用ビームの一部として作動するものにも適用することができる。

4. 3. 6. 2. 3. 前部霧灯照射方向調整装置は、4. 3. 6. 1. 2. 2. 1. に規定する下方への垂直傾斜の限度を超えない場合に限り、自動車の周囲に発生する濃霧その他視認性が低下する状況に応じて前部霧灯から発するビームの垂直傾斜を自動的に変化させることができる。

4. 3. 6. 2. 4. 前部霧灯照射方向調整装置は、故障が発生した場合において、前部霧灯から発するビームのカットオフの垂直傾斜が故障発生時よりも上方に傾斜するものであってはならない。

4. 3. 7. 電気結線

前部霧灯は、配光可変型前照灯が提供する別の灯火機能の一部として作動する場合及び協定規則第149号の規則4. 5. 3. 4. に基づき相互に組込まれているその他の灯火と同時に点灯することができない場合を除き、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、その点灯操作及び消灯操作が行えるように取り付けなければならない。ただし、配光可変型前照灯の提供する別の灯火機能の一部として作動する場合であっても、前部霧灯の点灯操作が他の機能に優先して行えるように取り付けなければならない。

4. 3. 8. 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を備えなければならない。

4. 3. 9. その他の要件

協定規則第19号の規則6. 4. 4. 1. 又は協定規則第149号の規則5. 5. 3. 1. に定める基準に適合する場合に限り、前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度は、自動車の周囲に発生する濃霧その他視認性が低下する状況に応じて自動的に変化させることができる。この場合において、前部霧灯から発するビームの垂直傾斜及び光度の変化は自動的に行われ、かつ、運転者の運転操作や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。

4. 4. 側方照射灯

4. 4. 1. 備付け

自動車には、側方照射灯を備えることができる。

4. 4. 2. 取り付ける灯火等の性能

側方照射灯は、協定規則第119号（協定規則第119号初版又は協定規則第119号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの、協定規則第149号（協定規則第149号初版又は協定規則第149号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第44条第1項ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 4. 3. 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。

4. 4. 4. 取付位置

4. 4. 4. 1. 側方照射灯は、車両中心面の両側に1個ずつ取り付けられなければならない。
4. 4. 4. 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（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であって、その自動車の構造上1m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つては、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように取り付けられなければならない。
4. 4. 4. 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以下であつ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。

4. 4. 5. 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 $30\sim 60^\circ$

4. 4. 6. 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。

4. 4. 7. 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。

4. 4. 7. 1. 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場合又はかじ取装置が直進状態から同じ側に向けられた場合に限り作動する構造であること。

側方照射灯は、方向指示器の作動が解除された場合又はかじ取装置の操舵角が直進状態に戻った場合には、自動的に作動が停止する構造であること。

4. 4. 7. 2. 後退灯が作動した場合には、かじ取装置の向き又は方向指示器の作動にかかわらず、自動車の両側に備える側方照射灯を作動させることができる。この場合において、後退灯の作動が解除された場合又は自動車の前進速度が15km/hを超えた場合には、自動的に作動が停止する構造であること。

4. 4. 8. その他

側方照射灯は、自動車の速度が40km/h以上の状態で作動してはならない。

4. 4. 9. 点灯操作状態表示装置等

協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける側方照射灯を備える自動車にあつては協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 5. 後退灯

4. 5. 1. 備付け

自動車には、後退灯を備えなければならない。ただし、小型特殊自動車（長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下、かつ最高速度15km/h以下の小型特殊自動車に限る。）及び幅800mm以下の自動車並びにこれらにより牽引される被牽引自動車にあっては、この限りでない。

4. 5. 2. 取り付ける灯火等の性能

後退灯は、協定規則第23号（協定規則第23号初版又は協定規則第23号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5.に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4.及び5.に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 5. 3. 数

自動車に備える後退灯の数は、4. 5. 3. 1. 及び4. 5. 3. 2. によるものとする。

4. 5. 3. 1. 長さが6mを超える自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗員定員10人以上の自動車及び貨物の運送の用に供する自動車に限る。）にあっては、2個、3個又は4個

4. 5. 3. 2. それ以外の自動車にあっては、1個又は2個

4. 5. 4. 取付位置

4. 5. 4. 1. 後退灯は、その照明部の上縁の高さが地上1200mm以下（大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備える後退灯であってその自動車の構造上地上1200mm以下に取り付けることができないものにあっては、取り付けることができる最低の高さ）、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。

4. 5. 4. 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、4. 5. 3. 1. に掲げる自動車に備える後退灯であって、2個を超えて備えるものについては、自動車の側面に取り付けてもよい。

また、後面に3個又は4個備える後退灯は、少なくとも2個が車両中心面について対称の位置に取り付けられたものであること。

4. 5. 5. 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。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車並びに4. 5. 4. 2. のただし書の規定により自動車の側面に備える後退灯にあっては、この限りでない。

α = 上方15° 及び下方5°

β = 後退灯を1個備える場合にあっては外側45° 及び内側45°、後退灯を2個以上備える場合にあっては、車両中心面について対称な位置に取り付けられているものにつ

いては外側45° 及び内側30°

4. 5. 6. 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。

ただし、4. 5. 4. 2. のただし書の規定により自動車の側面に備える後退灯にあっては、基準軸は自動車の中央縦断面に対して15° 以内の傾斜で側方に水平に又は下方向け取り付けなければならない。

4. 5. 7. 電気結線

後退灯は、変速装置（被牽引自動車にあっては、その^{けん}牽引自動車の変速装置）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、4. 5. 3. 1. に掲げる自動車に備える後退灯であって、2個を超えて備えるものについては、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。

ただし、4. 5. 4. 2. のただし書の規定により自動車の側面に備える後退灯にあっては、変速装置を後退の位置から前進の位置等に操作した状態において、自動車の速度が15km/hに達するまでの間点灯し続けることができる。この場合において、独立した操作装置を有し、点灯した後退灯を消灯させることができる構造でなければならない。

4. 5. 8. 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。ただし、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける後退灯を備える自動車にあっては協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 6. 方向指示器

4. 6. 1. 備付け（4. 6. 5. 1. の図参照）

自動車には、方向指示器を備えなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の自動車であって長さが6m未満のもの（かじ取ハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないものに限る。）及び^{けん}牽引自動車と被^{けん}牽引自動車とを連結した状態における長さが6m未満となる被^{けん}牽引自動車にあっては、この限りでない。

4. 6. 2. 取り付ける灯火等の性能

方向指示器は、協定規則第6号（協定規則第6号改訂版又は協定規則第6号改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準及び本則第59条第1項第4号の規定に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。方向指示器は、その配置に応じ、協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148

号初版より後に改訂された同規則に限る。）で規定する種別1、1a、1b、2a、2b、3、5及び6並びに本則第59条第1項第4号で規定する大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器に分類するものとする。

4. 6. 3. 数

方向指示器の数は、その取付位置に応じ、4. 6. 4. に定めるところによる。

4. 6. 4. 配置（4. 6. 6. 1. の図参照）

4. 6. 4. 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っては、すれ違い用前照灯及び前部霧灯のうち方向指示器との距離が最小となる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。ただし、その両側面に種別3の方向指示器を備えている三輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車であってかじ取ハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの及び被牽引自動車にあっては、この限りでない。

| 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っては、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 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っては、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をいう。以下この注において同じ。）との距離とは、方向指示器の照明部とすれ違い用前照灯（配光可変型前照灯を備える自動車にあっては、すれ違い用ビームを発する灯火ユニット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。

4. 6. 4. 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。ただし、最高速度20km/h未満の自動車であってかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの、大型特殊自動車、小型特殊自動車、幅0. 8m以下の自動車、被牽引自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあっては、この限りでない。

また、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3. 5t以下のもの（被牽引自動車を除く。）並びにその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量750kg以下の被牽引自動車以外の自動車（ただし書の自動車にあっては、自動車の後面の両側にそれぞれ1

個ずつ備えている場合に限る。) にあつては、さらに追加の種別2a又は種別2bの方向指示器をそれぞれ1個ずつ備えることができる。

4. 6. 4. 3. 自動車（車両総重量が8t以上又は最大積載量が5t以上の普通自動車（セミトラクタを牽引する牽引自動車、乗車定員11人以上の自動車及びその形状が乗車定員11人以上の自動車の形状に類する自動車を除く。以下「大型貨物自動車等」という。）、幅800mm以下の自動車、被牽引自動車及び最高速度20km/h未満の自動車であつてかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないものを除く。）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 |
|--|---|
| a) 三輪自動車 | 種別5又は種別6（その前面の両側に種別1、種別1a又は種別1bの方向指示器を備えていない三輪自動車にあつては、種別3） |
| b) c)に掲げる自動車以外の自動車（三輪自動車を除く。） | 種別5又は種別6 |
| c) 次の i) から iv) までに掲げる自動車（長さ6m以下の自動車及び三輪自動車を除く。）並びに v) 及び vi) に掲げる自動車（三輪自動車を除く。）
i) 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員が10人以上のもの
ii) 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が10人以上のものの形状に類する自動車
iii) 貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5t以下のもの
iv) その形状が貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5t以下のものの形状に類する自動車
v) 貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5tを超えるもの
vi) その形状が貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5tを超えるものの形状に類する自動車 | 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、4. 6. 6. 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。

4. 6. 4. 4. 大型貨物自動車等には、両側面の前部（被牽引自動車に係るものを除く。）に種別6の方向指示器を1個ずつ備えるほか、両側面の中央部に方向指示器を1個ずつ又は両側面に種別5の方向指示器を3個ずつ備えなければならない。ただし、両側面（前部を除く。）に備える方向指示器に代えて、方向指示器と同時に点滅する側方灯を両側面にそれぞれ3個以上備える構造とすることができる。
4. 6. 4. 5. 牽引自動車（最高速度20km/h未満の自動車であってかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの、幅800mm以下の自動車を除く。）と連結した場合においては、その状態において4. 6. 4. 1. から4. 6. 4. 3. までの規定に適合するように方向指示器を備えなければならない。
4. 6. 4. 6. 大型貨物自動車等である牽引自動車及び被牽引自動車には、4. 6. 4. 4. の規定に適合するように方向指示器を備えるほか、牽引自動車（最高速度20km/h未満の自動車であってかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの及び幅800mm以下の自動車を除く。）と被牽引自動車とを連結した場合（牽引自動車又は被牽引自動車が大型貨物自動車等である場合に限る。）においては、その状態において牽引自動車又は被牽引自動車に4. 6. 4. 1. 及び4. 6. 4. 2. の規定に適合するように方向指示器を備えなければならない。
4. 6. 4. 7. 最高速度20km/h未満かつ長さ6m以上の自動車であってかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの及び牽引自動車と被牽引自動車とを連結した場合における長さが6m以上となる場合における牽引自動車（最高速度20km/h未満の自動車であってかじ取りハンドルの中心から自動車の最外側までの距離が650mm未満であり、かつ、運転者席が車室内にないもの及び幅800mm以下の自動車）又は被牽引自動車には、4. 6. 4. 1. の規定に準じて方向指示器を備えなければならない。

4. 6. 5. 取付位置

4. 6. 5. 1. 横断面方向

自動車の前面及び後面の両側に備える種別1、種別1a、種別1b、種別2a及び種別2bの方向指示器は、それぞれ最外側となる方向指示器（4. 6. 4. 2. の規定により自動車の後面に追加で備える方向指示器及びセミトレーラを牽引する牽引自動車の後面に備える方向指示器を除く。）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、かつ、それぞれ最内側となる方向指示器の照明部の最内縁の間隔が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。

4. 6. 5. 2. 垂直方向

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、自動車の両側面に備える種別5又は種別6の方向指示器並びに大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器は、その照明部の下縁の高さが地上350mm以上（セミトレーラで地上350mm以上に取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最高の高さ）、上縁の高さが1,500mm以下（大型特殊自動車、小型特殊自動車及び自動車の構造上、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つて、除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備える方向指示器、自動車の両側面に備える種別5及び種別6の方向指示器並びに大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器にあつては、その照明部の上縁の高さが2,300mmまで、自動車（除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するもの、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。）の前面又は後面に備える種別1、種別1a、種別1b、種別2a、種別2b又は両側面に備える種別3の方向指示器にあつては照明部の上縁の高さが2,100mmまで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。ただし、4.6.4.2.の規定により自動車の後面に追加で備える方向指示器にあつては、前段の規定にかかわらず、自動車の構造上、可能な限り最も高い位置に取り付けることができる。この場合において、自動車の後面に備えなければならない方向指示器の照明部の上縁の高さは地上1,500mm以下（大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては地上2,300mm以下、除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあつては地上2,100mm以下）であり、かつ、追加で備える方向指示器の照明部の下縁の高さと垂直方向の距離が600mm以上離れていること。

4.6.5.3. 水平方向（4.6.6.1.の図参照）

4.6.5.3.1. 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、その照明部の最前縁が、自動車の前端から1,800mm以内（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、貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5t以下のもの及びその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車並びに自動車の構造上1,800mm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つては2,500mm以内（長さ6m以上の自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては2,500mm以内又は自動車の長さ（牽引自動車と被牽引自動車とを連結した場合にあつては、牽引自動車と被牽引自動車とを連結した状態における長さ。以下この4.6.5.において同じ。）の60%以内）となるように取り付けられなければならない。

4.6.5.3.2. 大型貨物自動車等の両側面の前部に備える方向指示器は、4.6.5.3.1.の規定にかかわらず、自動車の前端から運転者室又は客室の外側後端までの間に取り付けられていなければならない。

4.6.5.3.3. 4.6.4.4.に規定する大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器並びに4.6.4.6.に規定する大型貨物自動車等である牽引自動車及び被牽引自動車の両側面の中央部に備える方向指示器は、運転者室又は客室の外側後端から2.5m以内（被牽引

自動車にあっては、自動車の前端から4.5m以内）となるように取り付けられなければならない。

4.6.5.3.4. 4.6.4.4.に規定する大型貨物自動車等の両側面に3個ずつ備える方向指示器並びに4.6.4.6.に規定する大型貨物自動車等である牽引自動車及び被牽引自動車の両側面に3個ずつ備える方向指示器は、4.6.5.3.1.の規定にかかわらず、各側面に可能な限り均等に配分されるよう取り付けられていること。

4.6.5.3.5. 4.6.4.6.の大型貨物自動車等である牽引自動車及び被牽引自動車の両側面に備える方向指示器(4.6.4.4.の大型貨物自動車等の両側面の中央部に1個ずつ備える方向指示器及び両側面に3個ずつ備える種別5の方向指示器を除く。)の照明部の最前縁は、牽引自動車の前端からの長さの60%以内となるように取り付けられていなければならない。

4.6.6. 幾何学的視認性

4.6.6.1. 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。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

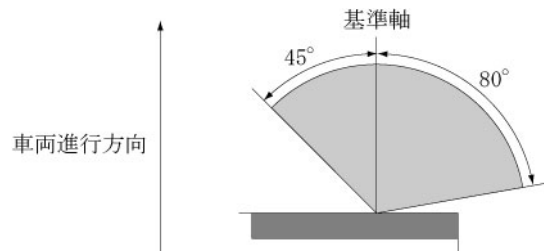
α 種別1、種別1a、種別1b、種別2a、種別2b、種別3及び種別5の方向指示器にあっては上方15°及び下方15°、種別6の方向指示器にあっては上方30°及び下方5°

ただし、方向指示器のH面の高さが地上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°であってもよいものとし、4.6.4.2.の規定により自動車の後面に追加で備える方向指示器であって、H面の高さが地上2,100mm以上となるように取り付けられたものにあっては、上方5°であってもよい。

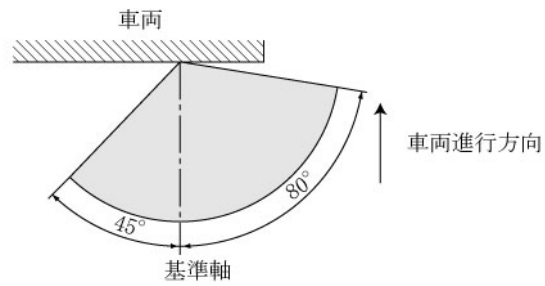
β 方向指示器の種別毎に次に示す角度。

ただし、種別1、1a又は1bの方向指示器は、H面の高さが地上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、当該方向指示器のH面より下方の内側については、20°であってもよい。

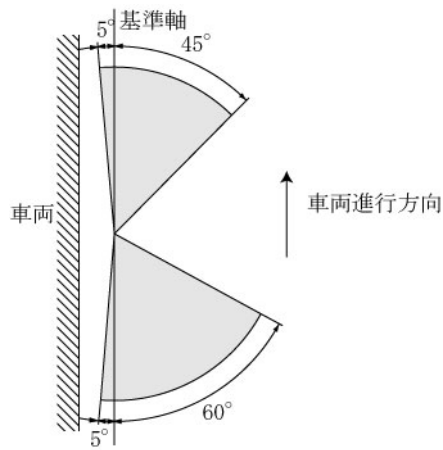
種別1、種別1a及び種別1b



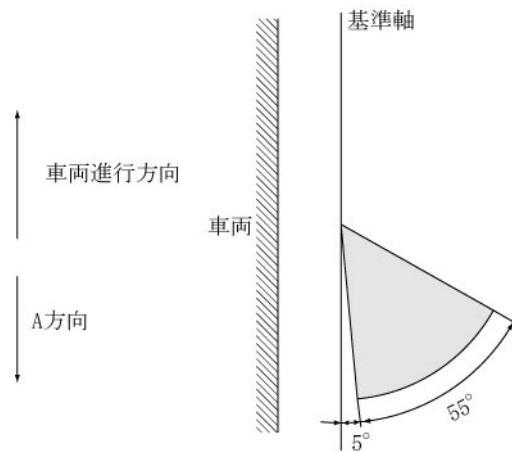
種別2a及び種別2b



種別3

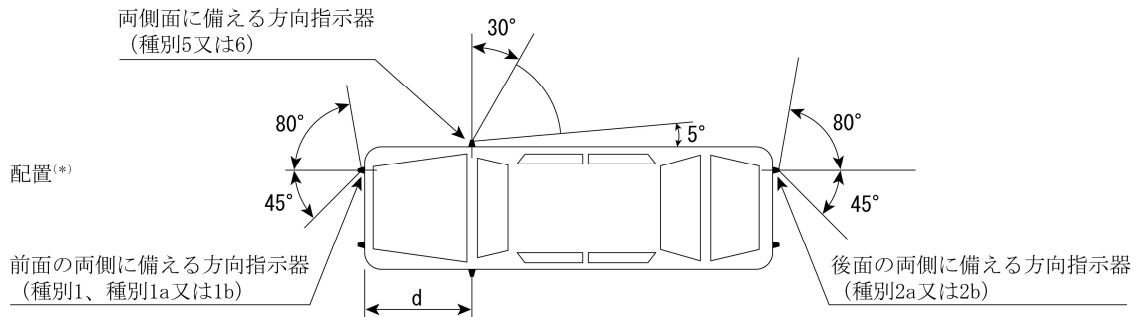


種別5及び種別6



注）これらの図に示した角度は、自動車の右側に装着する場合を示す。

参考図 乗用自動車等の場合



(*) 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。

図中に示すdは、4. 6. 4. 3. に規定する両側面に備える方向指示器の自動車の前端から照明部の最前縁までの距離を示す。

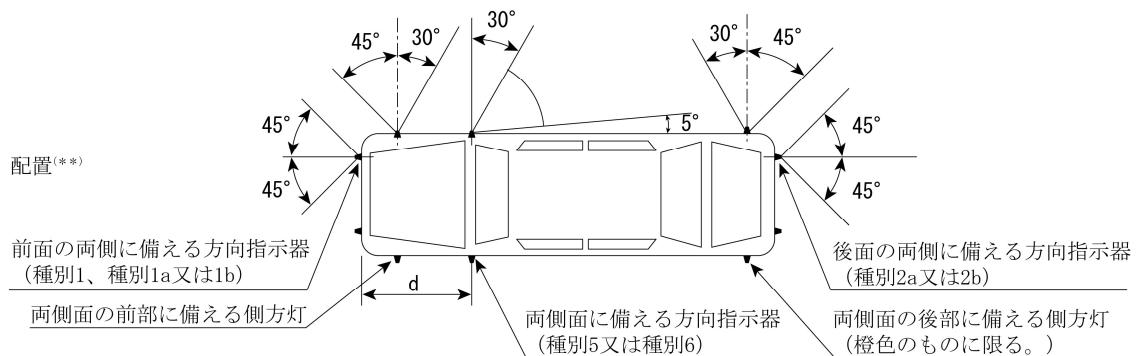
4. 6. 6. 2. 4. 6. 6. 1. の規定にかかわらず、自動車（三輪自動車を除く。）に備える方向指示器は、下図に示す幾何学的視認性に係る性能を有し、かつ、4. 6. 7. 2. の規定に適合する側方灯を備える場合に限り、次に掲げる幾何学的視認性に係る角度 α 及び角度 β により方向指示器の種別ごとに定義される範囲内において、当該方向指示器の見かけの表面が見通すことができるように取り付けることができる。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、方向指示器のH面の高さが地上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° 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1、1a又は1bの方向指示器は、H面の高さが地上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、当該方向指示器のH面より下方の内側については、 20° であってもよいものとし、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、 12.5cm^2 以上でなければならない。



(**) 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

す。

図中に示すdは、4. 6. 4. 3. に規定する両側面に備える方向指示器の自動車の前面から見かけの表面の最前縁までの距離を示す。

4. 6. 6. 3. 大型貨物自動車等の両側面の中央部に備える方向指示器は、自動車の最外側から外側方1mの車両中心面に平行な鉛直面上で当該方向指示器の取付位置の前方1mから自動車の後端までに相当する点における地上1mから1. 6mまでのすべての位置から照明部を見通すことができるように取り付けられていなければならない。

4. 6. 7. 電気結線

4. 6. 7. 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。

4. 6. 7. 2. 4. 6. 6. 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橙色の側方灯を備える自動車にあっては、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。

4. 6. 7. 3. 複数の方式による点灯が可能な方向指示器は、作動中にその方式が変更されるものであってはならない。

4. 6. 7. 4. 4. 6. 4. 2. 後段の規定により自動車の後面に追加で備える方向指示器は、4. 6. 4. 2. 前段の規定により自動車の後面に備えなければならない方向指示器と同一の方式により点灯するものでなければならない。

4. 6. 8. 点灯操作状態表示装置等

4. 6. 8. 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・作動状態表示装置であって光又は音若しくはその組合せによるものを備えなければならない。

ただし、運転者が運転者席において直接かつ容易に方向指示器の作動状態を確認できる自動車にあっては、この限りでない。点灯操作状態・作動状態表示装置は、協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. 6. 6. 又は規則4. 6. 1. 4. に従って発せられる信号の入力により作動するものとする。

4. 6. 8. 2. 光学信号を発する点灯操作状態・作動状態表示装置は、点滅灯であって、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ものでなければならない。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあっては、「点滅回数が著しく変化するもの」を「点滅回数に変化するもの」と読み替える。

4. 6. 8. 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。ただし、大型特殊自動車

及び小型特殊自動車にあっては、「発生周期が著しく変化するもの」を「発生周期が変化するもの」と読み替える。

4. 6. 8. 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後面の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。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備える方向指示器並びに4. 6. 4. 2. の規定により自動車の後面に追加で備える方向指示器にあっては、この限りでない。

4. 6. 9. その他

4. 6. 9. 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。
4. 6. 9. 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。
4. 6. 9. 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。
4. 6. 9. 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。

4. 7. 補助方向指示器

4. 7. 1. 備付け

自動車の両側面には、補助方向指示器を備えることができる。

4. 7. 2. 取り付ける灯火等の性能

補助方向指示器は、本則第60条第1項の規定に適合するものでなければならない。

4. 7. 3. 数

2個

4. 7. 4. 取付位置

補助方向指示器は、その照明部の上縁の高さが地上2, 300mm以下、下縁の高さが地上350mm（セミトレーラでその自動車の構造上地上350mm以上に取り付けることができないものにあっては、取り付けることができる最高の高さ）以上となるように取り付けなければならない。

4. 7. 5. 電気結線

補助方向指示器は、方向指示器と連動して点滅するものでなければならない。

補助方向指示器は、非常点滅表示灯を作動させているときに、当該非常点滅表示灯と連動して点滅する構造とすることができる。

4. 8. 非常点滅表示灯

4. 8. 1. 備付け

自動車には、非常点滅表示灯を備えなければならない。ただし、大型特殊自動車、幅800mm以下の自動車並びに最高速度40km/h未満の自動車並びにこれらにより牽引^{けん}される被牽引自動車にあつてはこの限りではない。

非常点滅表示灯は、方向指示器と兼用式であり、かつ、4. 6. 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。この場合において、自動車の前面及び後面に備える非常点滅表示灯は、それぞれの面において全て同一の方式により点灯するものでなければならない。

4. 8. 2. 取り付ける灯火等の性能

非常点滅表示灯は、本則第61条第1項の規定に適合するものでなければならない。

4. 8. 3. 数

非常点滅表示灯の数については、4. 6. 3. の規定を準用する。

4. 8. 4. 配置

非常点滅表示灯の配置については、4. 6. 4. の規定を準用する。

4. 8. 5. 取付位置

非常点滅表示灯の取付位置については、4. 6. 5. 1. から4. 6. 5. 3. までの規定を準用する。

4. 8. 6. 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、4. 6. 6. の規定を準用する。

4. 8. 7. 電気結線

4. 8. 7. 1. 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手動で操作できるものでなければならない。

4. 8. 7. 2. 非常点滅表示灯は、緊急制動表示灯の作動が停止した場合、当該自動車が衝突事故にあった場合、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御している場合、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火（以下「非常灯」という。）として作動する場合、自動運行装置により非常点滅表示灯を作動させる信号が発せられた場合及びその他協定規則に規定する差し迫った危険を他の交通に対して示す場合には、自動で作動させることができる。この場合において、非常点滅表示灯の消灯操作は手動又は自動とすることができる。なお、当該表示灯は消灯操作が行われるまでの間、作動を継続するものとする。

4. 8. 7. 3. 非常点滅表示灯の配置について4. 6. 6. 2. の規定を適用する長さ6m未満の自動車にあつては、両側面の前部又は後部に備える^{とう}橙色の側方灯は、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。

4. 8. 8. 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点灯操作状態表示装置であつて独立した点滅表示によるもの又は4. 6. 8. 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兼用式の点滅表示によるものを備えな

なければならない。ただし、運転者が運転者席において直接かつ容易に非常点滅表示灯の作動状態を確認できる自動車にあっては、この限りでない。

4. 8. 9. その他

4. 6. 9. の規定を準用する。ただし、非常点滅表示灯が、非常灯又は運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための灯火として作動する場合（盗難防止装置の設定又は設定解除の状態を外部に表示するため、3秒を超えない範囲内において非常点滅表示灯を使用する場合を含む。）にあっては、この限りでない。ただし、大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあってはこの限りでない。

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。

4. 9. 制動灯及び補助制動灯

4. 9. 1. 備付け

自動車（最高速度20km/h未満の軽自動車及び小型特殊自動車（長さ4. 7m以下、幅1. 7m以下、高さ2. 0m以下、かつ最高速度15km/h以下のものに限る。）を除く。）には、制動灯を備えなければならない。

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（三輪自動車及び被けん引自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被けん引自動車を除く。）（バン型のものに限る。）であって車両総重量3. 5t以下のものには、補助制動灯を備えなければならない。

4. 9. 2. 取り付ける制動灯及び補助制動灯の性能

制動灯は、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。補助制動灯は、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 9. 3. 数

4. 9. 3. 1. 種別S1又は種別S2の制動灯の数は、2個（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあっては、2個又は4個）であるものとする。また、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

及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5t以下のもの（被牽引自動車^{けん}を除く。）並びにその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量750kg以下の被牽引自動車^{けん}以外の自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては、2個備えている場合に限る。）であつて、補助制動灯を備えていない自動車にあつては、さらに追加の種別S1又は種別S2の制動灯を2個備えることができる。ただし、幅0.8m以下の自動車にあつては、1個であつてもよい。

4.9.3.2. 補助制動灯の数は、1個とする。

4.9.3.3. 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1又は2の可動部品上となる、若しくは独立式灯火等である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つ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つては、2個の種別S3又はS4の「D」型補助制動灯を取り付ける、1個の種別S3又はS4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、又は1式の種別S3又はS4の要件を満たす相互依存型灯火装置を取り付けることができる。

4.9.4. 取付位置

4.9.4.1. 横断面方向

4.9.4.1.1. 自動車の後面の両側に備える種別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。ただし、4.9.3.1.の規定により自動車の後面に追加で備える制動灯にあつては、この限りでない。

4.9.4.1.2. 補助制動灯は、基準中心が車両中心面上となるように取り付けられなければならない。ただし、4.9.3.3.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つては、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つては補助制動灯の照明部の中心が車両中心面から150mm以内となるように取り付けられているものとする。

4.9.4.2. 垂直方向

4.9.4.2.1. 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（セミトレーラでその自動車の構造上地上350mm以上に取り付けることができない自動車にあつては、取り付けることができる最高の高さ）、その上縁の高さが地上1,500mm以下（大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）、小型特殊自動車及び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。ただし、4.9.3.1.の規定により自動車の後面に追加で備える制動灯にあつては、前段の規定にかかわらず、自動車の構造上、可能な限り最も高い位置に取り付けることができる。この場合において、自動車の後面に備えなければならない

い制動灯の照明部の上縁の高さは地上1,500mm以下（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあっては地上2,100mm以下）であり、かつ、追加で備える制動灯の照明部の下縁の高さとの垂直方向の距離が600mm以上離れていること。

- 4.9.4.2.2. 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、制動灯の照明部の上縁を含む水平面以上となるように取り付けられなければならない。

4.9.5. 幾何学的視認性

- 4.9.5.1. 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に取り付けられなければならない。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

α 上方 15° 及び下方 15° 。ただし、制動灯のH面の高さが地上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° であってもよいものとし、4.9.3.1.の規定により自動車の後面に追加で備える制動灯であって、かつ、H面の高さが地上2,100mm以上となるように取り付けられたものにあっては、上方 5° であってもよい。

β 外側 45° 及び内側 45°

ただし、制動灯のH面の高さが地上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、当該制動灯のH面より下方の内側については 20° であってもよい。

- 4.9.5.2. 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に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°

4.9.6. 電気結線

- 4.9.6.1. 制動灯及び補助制動灯は、制動装置が協定規則第13号の規則5.2.1.30.若しくは5.2.2.22.又は協定規則第13H号の規則5.2.22.に定める制動信号を発する場合に点灯する構造でなければならない。ただし、原動機の手動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。

- 4.9.6.2. 制動灯及び補助制動灯は、運転者異常時対応システムが当該自動車の制動装置を操作している場合に点滅する構造とすることができる。

4.9.7. 点灯操作状態表示装置等

- 4.9.7.1. 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。ただし、協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)の規定の適用を受ける制動灯を備える自動車にあっては協定規則第148号の規則4.6.1.2.(b)に定める点灯操作状

態・作動状態表示装置を、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける補助制動灯を備える自動車にあっては、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 9. 7. 2. 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。

4. 9. 8. その他

4. 9. 8. 1. 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。
4. 9. 8. 2. 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。
4. 9. 8. 3. 車室内に取り付ける補助制動灯は、自動車の後写鏡、後面ガラスその他の反射物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。

4. 10. 番号灯

4. 10. 1. 備付け

自動車には、番号灯を備えなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の軽自動車及び小型特殊自動車にあってはこの限りでない。

4. 10. 2. 取り付ける灯火等の性能

番号灯は、協定規則第4号（協定規則第4号初版又は協定規則第4号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第49条第1項第1号ただし書及び同項第2号ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 10. 3. 取付位置

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。

4. 10. 4. 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。

4. 10. 5. 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、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。

4. 11. 車幅灯

4. 11. 1. 備付け

自動車（最高速度20km/h未満の軽自動車並びに小型特殊自動車（長さ4. 7m以下、幅1. 7m

以下、高さ2.0m以下かつ最高速度15km/h以下の小型特殊自動車に限る。）を除く。）には、車幅灯を備えなければならない。

4. 11. 2. 取り付ける灯火等の性能

車幅灯は、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 11. 3. 数

自動車に備える車幅灯の個数は、2個でなければならない。ただし、幅800mm以下の自動車であって当該自動車に備えるすれ違い用前照灯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ている場合にあっては、その側の車幅灯を備えないことができる。

4. 11. 4. 取付位置等

4. 11. 4. 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（被牽引自動車^{けん}にあつては150mm以内）となるように取り付けられなければならない。

4. 11. 4. 2. 垂直方向

車幅灯は、照明部の下縁の高さが地面より250mm以上、その上縁の高さが1,500mm以下（大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）、小型特殊自動車、被牽引自動車^{けん}及び自動車の構造上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。

4. 11. 4. 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、4. 11. 4. 1. 及び4. 11. 4. 2. の基準に適合するように取り付けられなければならない。

4. 11. 5. 幾何学的視認性

4. 11. 5. 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。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあつては、この限りでない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、車幅灯のH面の高さが地上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° であってもよい。

β 外側 80° 及び内側 45°

ただし、車幅灯のH面の高さが地上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、当該車幅灯のH面より下方の内側については 20° であってもよいものと

し、被牽引自動車にあつては、内側 5° であつてもよい。

4. 11. 5. 2. 専ら乗用の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であつて乗車定員が10人未満のもの又は貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であつて車両総重量3. 5t以下のものの両側面の前部に取り付けられている側方灯が車幅灯の性能を補完する性能を有する場合にあつては4. 11. 5. 1. の規定にかかわらず、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H面の高さが地上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 45° 及び内側 45°

この場合において、車幅灯のH面の高さが地上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、当該車幅灯のH面より下方の内側については、 20° であつてもよいものとし、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。

4. 11. 6. 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。

4. 11. 7. 電気結線

4. 11. 7. 1. 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用式の車幅灯（白色のものに限る。）は、方向指示器又は非常点滅表示灯を作動させている場合においては、3. 11. の規定にかかわらず、方向を指示している側のもの、方向の指示をしている側の方向指示器と発光面の一部を共有するもの又は両側のものが消灯する構造であつてもよい。

4. 11. 7. 2. 方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用の前面の両側に備える車幅灯（^{とう}橙色のものに限る。）は、方向指示器又は非常点滅表示灯を作動させている場合においては、3. 11. の規定にかかわらず、方向の指示をしている側のもの又は両側のものが消灯する構造でなければならない。

4. 11. 7. 3. 大型特殊自動車、小型特殊自動車及び除雪、土木作業その他特別の用途に使用される自動車で地方運輸局長の指定するものに備える車幅灯は、前照灯又は前部霧灯が点灯している場合に消灯できない構造でなければならない。

4. 11. 8. 点灯操作状態表示装置等

自動車（最高速度35km/h未満の大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに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を除く。）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つ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、本要件は、昼間走行灯が点灯している場合には適用しないものとし、また、協定規則第148号の

規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける車幅灯を備える自動車にあつては、点灯操作状態表示装置のほか、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める作動状態表示装置を備えなければならないものとする。

4. 11. 9. 曲線道路用配光形態を有する配光可変型前照灯を備える自動車にあつては、車幅灯は兼用式となっている灯火ユニットと共に旋回させてもよい。

4. 12. 尾灯

4. 12. 1. 備付け

自動車には、尾灯を備えなければならない。ただし、最高速度20km/h未満の軽自動車及び小型特殊自動車（長さ4. 7m以下、幅1. 7m以下、高さ2. 0m以下、かつ最高速度15km/h以下の小型特殊自動車に限る。）にあつては、この限りでない。

4. 12. 2. 取り付ける灯火等の性能

尾灯は、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 12. 3. 数

自動車に備える尾灯の数は、2個（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあつては、2個又は4個）とする。また、専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満のもの及び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. 5t以下のもの（被牽引^{けん}自動車を除く。）並びにその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量750kg以下の被牽引^{けん}自動車以外の自動車（大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあつては、2個備えている場合に限る。）であつて、後部上側端灯又は旅客自動車運送事業用自動車の地上2, 500mmを超える高さの位置に備える後方に表示するための灯火を備えていない自動車にあつては、さらに追加の尾灯を2個備えることができる。ただし、幅0. 8m以下の自動車にあつては、1個であつてもよい。

4. 12. 4. 取付位置

4. 12. 4. 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。ただし、4. 12. 3. の規定により自動車の後面に追加で備える尾灯にあつては、この限りでない。

4. 12. 4. 2. 垂直方向

尾灯は、照明部の下縁の高さが地面上350mm以上（セミトレーラであつてその自動車の構造上350mm以上となるように取り付けることができないものにあつては、取り付けることができる最高の高さ）、上縁の高さが地上1, 500mm以下（大型特殊自動車（ポール・ト

レーラを除く。)、小型特殊自動車及び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) となるように取り付けられなければならない。ただし、4.12.3.の規定により自動車の後面に追加で備える尾灯にあっては、前段の規定にかかわらず、自動車の構造上、可能な限り最も高い位置に取り付けることができる。この場合において、自動車の後面に備えなければならない尾灯の照明部の上縁の高さは地上1,500mm以下(大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車にあっては地上2,100mm以下)であり、かつ、追加で備える尾灯の照明部の下縁の高さとの垂直方向の距離が600mm以上離れていること。

4.12.5. 幾何学的視認性

- 4.12.5.1. 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。ただし、大型特殊自動車(ポール・トレーラを除く。)及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、尾灯のH面の高さが地上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° であってもよいものとし、4.12.3.の規定により自動車の後面に追加で備える尾灯であって、かつ、H面の高さが地上2,100mm以上となるように取り付けられたものにあっては、上方 5° であってもよい。

β 外側 80° 及び内側 45°

ただし、尾灯のH面の高さが地上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、当該尾灯のH面より下方の内側については 20° であってもよい。

- 4.12.5.2. 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員が10人未満のもの(三輪自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。)又は貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量3.5t以下のもの(三輪自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。)の後部に取り付けられている側方灯が尾灯の性能を補完する性能を有する場合にあっては、4.12.5.1.の規定にかかわらず、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H面の高さが地上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° 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H面の高さが地上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、当該尾灯のH面より下方の内側については、 20° であってもよいものとし、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。

4. 12. 6. 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。

4. 12. 7. 電気結線

方向指示器又は非常点滅表示灯と兼用式の尾灯は、方向指示器又は非常点滅表示灯を作動させている場合においては、3. 11. の規定にかかわらず、方向の指示をしている側のもの、方向の指示をしている側の方向指示器と発光面の一部を共有するもの又は両側のものが消灯する構造であってもよい。

4. 12. 8. 点灯操作状態表示装置等

自動車（最高速度35km/h未満の大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに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を除く。）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なければならない。ただし、本要件は、昼間走行灯が点灯している場合には適用しないものとし、また、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b) の規定の適用を受ける尾灯を備える自動車にあっては、点灯操作状態表示装置のほか、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b) に定める作動状態表示装置を備えなければならないものとする。

4. 13. 後部霧灯

4. 13. 1. 備付け

自動車には、後部霧灯を備えることができる。

4. 13. 2. 取り付ける灯火等の性能

後部霧灯は、協定規則第38号（協定規則第38号初版又は協定規則第38号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 13. 3. 数

自動車に備える後部霧灯の数は、1個又は2個でなければならない。

4. 13. 4. 取付位置

4. 13. 4. 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、車両中心面より右側の位置となるように取り付けられなければならない。

4. 13. 4. 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（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と集合式の後部霧灯を備える自動車にあっては、1,200mm以下）となるように取り付けられなければならない。

4. 13. 5. 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。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあつては、この限りでない。

α 上方5° 及び下方5°

β 外側25° 及び内側25°

4. 13. 6. 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。

4. 13. 7. 電気結線

4. 13. 7. 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。

4. 13. 7. 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。

4. 13. 7. 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。

4. 13. 7. 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つてもよい。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。

4. 13. 7. 3. 2. 原動機が停止し、かつ、運転者席の扉を開放した状態において、後部霧灯の点灯操作装置が点灯位置にあるときには、4. 13. 7. 1. に示す灯火器の点灯状態に係らず、義務付けられている点灯操作状態表示装置（4. 13. 8.）による表示に加え、その旨を運転者席の運転者に対し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。

4. 13. 7. 4. 4. 13. 7. 1.、4. 13. 7. 3. 及び4. 13. 7. 5. 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。

4. 13. 7. 5. 牽引自動車に備える後部霧灯は、被牽引自動車^{けん}が連結され、かつ、当該被牽引自動車^{けん}の後部霧灯が作動している場合にあつては、自動的に作動を停止することができる。

4. 13. 8. 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点灯操作状態表示装置を備えなければならない。ただし、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける後部霧灯を備える自動車にあつては協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 13. 9. 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。

4. 14. 駐車灯

4. 14. 1. 備付け

自動車には、駐車灯を備えることができる。

4. 14. 2. 取り付ける灯火等の性能

駐車灯は、協定規則第77号（協定規則第77号初版又は協定規則第77号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める規則に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 14. 3. 数

配置に応じる。

4. 14. 4. 配置

駐車灯は、自動車の前面及び後面の両側（幅800mm以下の自動車にあっては、前面及び後面又は後面）に1個ずつ若しくは自動車の両側面に1個ずつ備えているものとする。

4. 14. 5. 取付位置

4. 14. 5. 1. 水平方向

前面又は後面の両側に備える駐車灯は、照明部の最外縁が自動車の最外側から400mm以内（被牽引車にあっては、150mm以内）となるように取り付けられなければならない。

4. 14. 6. 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通すことが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、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあっては、この限りでない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、駐車灯のH面の高さが地上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° 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 車両前方について 0° 及び外側前方 45° 。車両後方について 0° 及び外側後方 45° 。

4. 14. 7. 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。

4. 14. 8. 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を問わず、点灯操作が行える構造でなければならない。

駐車灯は、原動機が停止している状態において点灯することができ、かつ、時間の経過により自動的に消灯しない構造でなければならない。

4. 14. 9. 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って、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。ただし、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける駐車灯を備える自動車にあつては協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 14. 10. 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。

4. 15. 前部上側端灯及び後部上側端灯

4. 15. 1. 備付け

自動車には、前部上側端灯及び後部上側端灯を備えることができる。

4. 15. 2. 取り付ける灯火等の性能

前部上側端灯及び後部上側端灯は、協定規則第7号（協定規則第7号第2改訂版又は協定規則第7号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 15. 3. 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個又は4個でなければならない。

4. 15. 4. 取付位置

4. 15. 4. 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。

4. 15. 4. 2. 垂直方向

被^{けん}牽引自動車以外の自動車に備える前部上側端灯は、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。ただし、4個備える場合は、上側の2個はその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、かつ、下側の2個は上側の照明部の上縁と下側の照明部の下縁との垂直方向の距離が自動車の構造上可能な限り離れた位置に取り付けられていなければならない。

被^{けん}牽引自動車に備える前部上側端灯は、取り付けることができる最高の高さに取り付けられていること。ただし、4個備える場合は、上側の2個は取り付けることができる最高の高さに取り付け、かつ、下側の2個は上側の照明部の上縁と下側の照明部の下縁との垂直方向の距離が自動車の構造上可能な限り離れた位置に取り付けられていなければならない。

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。ただし、4個備える場合は、上側の2個は取り付けることができる最高の高さに取り付け、かつ、下側の2個は上側の照明部の上縁と下側の照明部の下縁との垂直方向の距離が自動車の構造上可能な限り離れた位置に取り付けられていなければならない。

4. 15. 4. 3. 車両中心線と平行な水平方向

4個備える前部上側端灯のうち、下側の2個にあつては、その照明部の最前縁が自動車の後端から400mm以内の可能な限り自動車の後端に近い位置であり、かつ、後写鏡又は後方等確認装置により視認できる位置に取り付けられなければならない。

4. 15. 5. 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°

4. 15. 6. 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。

4. 15. 7. 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つ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。ただし、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける前部上側端灯を備える自動車にあつては、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める作動状態表示装置を、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける後部上側端灯を備える自動車にあつては、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 15. 8. 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1つの装置による兼用式のものとすることができる。また、4個備える後部上側端灯の場合、下側の2個は、3. 7. の規定に基づき集合式、結合式又は兼用

式灯火等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。

4. 16. 後部反射器(被牽引自動車に備える後部反射器であってその形が三角形であるものを除く。)

4. 16. 1. 備付け

自動車(被牽引^{けん}自動車を除く。)には、後部反射器であってその形が文字及び三角形以外であるものを備えなければならない。

4. 16. 2. 取り付ける灯火等の性能

後部反射器は、協定規則第3号（協定規則第3号第2改訂版又は協定規則第3号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの又は協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. （種別ⅠA及びⅠBに係るものに限る。）に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。自動車には、本規定に適合する後部反射器を備えるほか、当該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。

4. 16. 3. 数

自動車に備える後部反射器の個数は、2個でなければならない。

4. 16. 4. 取付位置

4. 16. 4. 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。

4. 16. 4. 2. 垂直方向

後部反射器であって、最外側にある後部反射器は、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(自動車の後面又は自動車の側面の後部に備える他の灯火等と集合式の後部反射器を備える自動車にあつては、1, 200mm以下)となるように取り付けられなければならない。

ただし、自動車の構造上これによりがたい場合並びに大型特殊自動車及び小型特殊自動車にあつては、最外側にある後部反射器は、その反射部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが1, 500mm以下に取り付けられなければならない。

4. 16. 5. 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。

4. 16. 6. 幾何学的視認性

大型特殊自動車、小型特殊自動車及び被牽引自動車^{けん}以外の自動車に備える後部反射器は、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H面の高さが地上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° であってもよい。

β 外側 30° 及び内側 30°

4. 16. 7. 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^{けん}の見かけの表面と共通であってもよい。

4. 17. 後部反射器（被牽引自動車に備えるものに限る。）

4. 17. 1. 備付け

被牽引自動車^{けん}には、後部反射器であってその形が正立正三角形であるものを備えなければならない。

4. 17. 2. 取り付ける灯火等の性能

後部反射器は、協定規則第3号（協定規則第3号第2改訂版又は協定規則第3号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの又は協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. （種別ⅢA及びⅢBに係るものに限る。）に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。自動車には、本規定に適合する後部反射器を備えるほか、当該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。

4. 17. 3. 数

自動車に備える後部反射器の個数は、2個でなければならない。

4. 17. 4. 取付位置

4. 17. 4. 1. 後部反射器は、正三角形の頂点が上側となるように取り付けるものとする。

4. 17. 4. 2 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。

4. 17. 4. 3. 垂直方向

後部反射器であって、最外側にある後部反射器は、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（自動車の後面又は自動車の側面の後部に備える他の灯火等と集合式の後部反射器を備える自動車にあっては、1,200mm以下）となるように取り付けられなければならない。

ただし、自動車の構造上これによりがたい場合は、最外側にある後部反射器は、その反射部の下縁の高さが地上250mm以上、上縁の高さが1,500mm以下となるように取り付けられなければならない。

4. 17. 5. 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。

4. 17. 6. 幾何学的視認性

被牽引自動車に備える後部反射器は、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 15° 及び下方 15°

ただし、後部反射器のH面の高さが地上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° であってもよい。

β 外側 30° 及び内側 30°

4. 17. 7 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。

4. 18. 前部反射器

4. 18. 1. 備付け

被牽引自動車には、前部反射器を備えなければならない。

4. 18. 2. 取り付ける灯火等の性能

前部反射器は、協定規則第3号（協定規則第3号第2改訂版又は協定規則第3号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの又は協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則3. 3. 4. 2. 1.、4. 及び5. 1. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第47条第1項ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 18. 3. 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。

自動車には、本規定に適合する前部反射器を備えるほか、当該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。

4. 18. 4. 取付位置

4. 18. 4. 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。

4. 18. 4. 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。

4. 18. 5. 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H面の高さが地上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° であってもよい。

β 外側 30° 及び内側 30°

ただし、被^{けん}引自動車にあっては、外側 30° 及び内側 10° であってもよい。

4. 18. 6. 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。

4. 18. 7. 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。

4. 19. 大型後部反射器

4. 19. 1. 備付け

貨物の運送の用に供する普通自動車であって車両総重量が7t以上のものについては、4. 16. 又は4. 17. の基準に適合する後部反射器を備えるほか、大型後部反射器を備えなければならない。

4. 19. 2. 取り付ける灯火等の性能

大型後部反射器は、協定規則第150号の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、協定規則第150号で規定するクラス5のものは除くものとする。

4. 19. 3. 数

大型後部反射器の数は、1個、2個又は4個でなければならない。

4. 19. 4. 取付位置

大型後部反射器は、その下縁の高さが地上250mm以上（セミトレーラであり、かつ、その自動車の構造上、大型後部反射器を地上250mm以上の位置に取り付けることができない場合においては、地上250mmより下のできるだけ高い位置）及びその上縁の高さが地上1,500mm以下（自動車の構造上、大型後部反射器を地上1,500mm以下の位置に取り付けることができない場合においては、地上2,100mmより下であり、かつ、地上1,500mmを超えるできるだけ低い位置）となるように取り付けなければならない。

4. 19. 5. 幾何学的視認性

大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）、小型特殊自動車及びセミトレーラを牽引する牽引自動車以外の自動車に備える大型後部反射器は、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、大型後部反射器の見かけの表面を見通すことができるように取り付けなければならない。

α 上方 15° 及び下方 15°

ただし、大型後部反射器の上縁の高さが地上750mm未満である場合にあっては、下方 5° まででもよい。

β 左右それぞれ 30°

4. 19. 6. 方向

大型後部反射器は、自動車の後面に、車両中心線に直交する鉛直面に対して 5° の範囲内において後ろに向けるとともに、その下端が水平となるように取り付けなければならない。

縞模様の大型後部反射器は、縞模様が車両中心線上の鉛直面に対して対称となるように取り付けなければならない。ただし、後面が左右対称でない自動車に備えるものにあっては、この限りでない。

4. 20. 側方反射器

4. 20. 1. 備付け

次に掲げる自動車の両側面には、側方灯又は側方反射器を備えなければならない。この場合において、自動車の長さとは、2. 2. に定める非積載状態の自動車の長さをいう（以下、4. 20. 及び4. 21. において同じ。）。

4. 20. 1. 1. 長さが6mを超える普通自動車

4. 20. 1. 2. 長さ6m以下の普通自動車である牽引自動車

4. 20. 1. 3. 長さ6m以下の普通自動車である被牽引自動車

4. 20. 1. 4. ポール・トレーラ

4. 20. 2. 取り付ける灯火等の性能

側方反射器は、協定規則第3号（協定規則第3号第2改訂版又は協定規則第3号第2改訂版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの又は協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. （種別ⅠA及びⅠBに係るものに限る。）に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。自動車には、本規定に適合する側方反射器を備えるほか、当該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。

4. 20. 3. 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。

4. 20. 4. 取付位置

4. 20. 4. 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（他の灯火等と集合式の側方反射器を備える自動車にあっては、1,200mm以下）となるように取り付けられなければならない。（4. 20. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）

ただし、自動車の構造上これによりがたい場合及び4. 20. 1. に掲げる自動車以外の自動車にあっては、その反射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。

4. 20. 4. 2. 水平方向

4. 20. 4. 2. 1. 長さが6mを超える自動車（4. 20. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）にあっては、その反射部の最前縁と自動車の前端まで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と自動車の後端までの距離が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。

4. 20. 4. 2. 2. 長さが6mを超える自動車（4. 20. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）の両側面に備える側方反射器は、最前部に備える側方反射器のその反射部の最前縁と自動車の前端までの距離が3m以内（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であって、その自動車の構造上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、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように、かつ、最後部に備える側方反射器のその反射部の最後縁と自動車の後端までの距離が1m以内（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であって、その自動車の構造上1m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、取り付けることができる自動車の後端に近い位置）となるように取り付けられなければならない。

4. 20. 4. 2. 3. 長さが6mを超える自動車（4. 20. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）の両側面に備える側方反射器は、それぞれの側方反射器の間隔が3m以内（自動車の構造、デザイン及び操作性によりその間隔が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。ただし、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（三輪自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量3.5t以下のもの（三輪自動車及び被牽引^{けん}自動車を除く。）にあっては、この限りでない。

4. 20. 4. 2. 4. 長さが6m以下の自動車の両側面に備える側方反射器は、前部に備える場合にあってはその反射部の最前縁と自動車の前端までの距離が自動車の長さの3分の1以内（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であって、その自動車の構造上3分の1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、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように、また、後部に備える場合にあってはその反射部の最後縁と自動車の後端までの距離が自動車の長さの3分の1以内（除雪及

び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であって、その自動車の構造上3分の1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つては、取り付けることができる自動車の後端に近い位置）となるように前部又は後部に取り付けられなければならない。

4. 20. 4. 2. 5. 長さが6mを超え7m以下の自動車(専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満の自動車に限る。)の両側面に備える側方反射器は、前部に備える側方反射器のその反射部の最前縁と自動車の前端までの距離が3m以内となるように、かつ、後部に備える側方反射器のその反射部の最後縁と自動車の後端までの距離が自動車の長さの3分の1以内となるように前部及び後部に取り付けられなければならない。

4. 20. 5. 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H面の高さが地上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° であってもよい。

β 前方 45° 及び後方 45°

4. 20. 6. 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。

4. 20. 7. 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。

4. 21. 側方灯

4. 21. 1. 備付け

次に掲げる自動車の両側面には、側方灯又は側方反射器を備えなければならない。

4. 21. 1. 1. 長さが6mを超える普通自動車

4. 21. 1. 2. 長さ6m以下の普通自動車である牽引自動車

4. 21. 1. 3. 長さ6m以下の普通自動車である被牽引自動車

4. 21. 1. 4. ポール・トレーラ

4. 21. 2. 取り付ける灯火等の性能

側方灯は、協定規則第91号（協定規則第91号初版又は協定規則第91号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. に定める基準に適合するもの又は協定規則第148号（協定規則第148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。）で規定する種別SM1の側方灯に係る基準に適合するもの又は種別SM1の側方灯として法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、4. 21. 1. に掲げる自動車以外の自動車に備える側方灯は、協定規則第148号（協定規則第

148号初版又は協定規則第148号初版より後に改訂された同規則に限る。)で規定する種別SM2の側方灯に係る基準に適合するもの又は種別SM2の側方灯として法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものであってもよい。

4. 21. 2. 1. 長さが6m未満の自動車であって、4. 11. 5. 2. の規定に適合する車幅灯及び4. 12. 5. 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。

4. 21. 3. 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。

4. 21. 4. 取付位置

4. 21. 4. 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（大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）、小型特殊自動車及び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。

4. 21. 4. 2. 水平方向

4. 21. 4. 2. 1. 長さが6mを超える自動車（4. 21. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）にあつては、その照明部の最前縁と自動車の前端まで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と自動車の後端までの距離が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。

4. 21. 4. 2. 2. 長さが6mを超える自動車（4. 21. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）の両側面に備える側方灯は、最前部に備える側方灯のその照明部の最前縁と自動車の前端までの距離が3m以内（セミトレーラにあつては自動車の前端から4m以内、除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であつて、その自動車の構造上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つては、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように、かつ、最後部に備える側方灯のその照明部の最後縁と自動車の後端までの距離が1m以内（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であつて、その自動車の構造上1m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つては、取り付けることができる自動車の後端に近い位置）となるように取り付けられなければならない。

4. 21. 4. 2. 3. 長さが6mを超える自動車（4. 21. 4. 2. 5. に規定する自動車を除く。）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、デザイン及び操作性によりその間隔が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つては、4m以内）となるように取り付けられなければならない。

4. 21. 4. 2. 4. 長さが6m以下の自動車の両側面に備える側方灯は、前部に備える場合にあつてはその照明部の最前縁と自動車の前端までの距離が自動車の長さの3分の1以内（除雪

及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であつて、その自動車の構造上3分の1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つては、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように、また、後部に備える場合にあってはその照明部の最後縁と自動車の後端までの距離が自動車の長さの3分の1以内（除雪及び土木作業その他特別の用途に使用される自動車であつて、その自動車の構造上3分の1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つては、取り付けることができる自動車の後端に近い位置）となるように前部又は後部に取り付けられなければならない。

4. 21. 4. 2. 5. 長さが6mを超え7m以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満の自動車に限る。）の両側面に備える側方灯は、前部に備える側方灯のその照明部の最前縁と自動車の前端までの距離が3m以内となるように、かつ、後部に備える側方灯のその照明部の最後縁と自動車の後端までの距離が自動車の長さの3分の1以内となるように前部及び後部に取り付けられなければならない。

4. 21. 5. 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。ただし、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く）及び小型特殊自動車にあつては、この限りでない。

α 上方 10° 及び下方 10°

ただし、側方灯のH面の高さが地上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° であってもよい。

β 前方 45° 及び後方 45°

ただし、専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量が3.5t以下のもの並びにその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車にあつては前方 30° 及び後方 30° と、4. 11. 5. 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つては前方 45° 及び後方 30° と、4. 12. 5. 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つては前方 30° 及び後方 45° とする（4. 6. 6. 2. の図を参照）。

4. 21. 6. 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。

4. 21. 7. 電気結線

方向指示器の視認性を補完することを目的として自動車に備える^{とう}橙色の側方灯は、非常点滅表示灯又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つてもよい。

4. 21. 8. 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。ただし、協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)の規定の適用を受ける側方灯を備える自動車にあつては協定規則第148号の規則4. 6. 1. 2. (b)に定める点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。

4. 21. 9. その他

自動車の両側面の最後部に備える側方灯であつて、制動灯又は後部霧灯との兼用式の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つてもよい。

自動車の両側面の最後部に備える側方灯であつ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。その装備の有無が自動車製作者等の任意によることとする側方灯であつて、方向指示器との兼用式又は集合式にした車幅灯又は尾灯と集合式又は結合式であるものは、自動車の同じ側の方向指示器が点滅している場合に消灯する構造であつてもよい。

4. 22. 再帰反射材

4. 22. 1. 備付け

自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人未満のもの及びその形状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。

4. 22. 2. 取り付ける灯火等の性能

再帰反射材は、協定規則第104号（協定規則第104号初版又は協定規則第104号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則6. 及び7. に定める基準に適合するもの又は協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則5. 2. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、協定規則第150号（協定規則第150号初版又は協定規則第150号初版より後に改訂された同規則に限る。）で規定する種別Fのものは除くものとする。

4. 22. 3. 数

制限なし

4. 22. 4. 配置

線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の形状、構造、デザイン及び操作性を考慮し、地面にできるだけ平行又は垂直に取り付けなければならない。これによりがたい場合は、輪郭表示再帰反射材を車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けなければならない。また、再帰反射材は、車両の全長及び幅が特定できるよう、車両の水平寸法に沿って可能な限り等間隔に取り付けるものとする。

4. 22. 5. 取付位置

4. 22. 5. 1. 幅

4. 22. 5. 1. 1. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の最外側からできるだけ

近い位置に取り付けなければならない。

4. 22. 5. 1. 2. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、その長さの合計が当該自動車の幅の70%以上となるように取り付けなければならない。この場合において、水平方向の再帰反射材が重なる部分は連続しているものとみなす。

4. 22. 5. 2. 長さ

4. 22. 5. 2. 1. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の前端から最も近い位置に取り付けられている再帰反射材までの距離が600mm以内のできるだけ前端に近い位置及び後端から最も近い位置に取り付けられている再帰反射材までの距離が600mm以内のできるだけ後端に近い位置に取り付けなければならない。この場合において、セミトレーラを牽引する自動車にあっては、運転台（バンパその他の付属品を含む。）の前端及び後端とし、被牽引自動車にあっては、連結装置を除く部分の前端及び後端とする。

4. 22. 5. 2. 1. 1. 被牽引自動車以外の自動車にあっては、次の(a)及び(b)に掲げる要件を満たす場合に限り、4. 22. 5. 2. 1. の規定中「600mm以内のできるだけ前端」とあるのは「2, 400mm以内のできるだけ前端」と読み替えることができる（別紙12参照）。

(a) 自動車の前端からの距離が2, 400mm以内の位置に、600mm以内の間隔で協定規則第150号のクラスIVAの反射器又は協定規則第150号のクラスCの反射器（25cm²以上の面積のものに限る。以下「クラスIVAの反射器等」という。）が取り付けられていること。

(b) (a)により取り付けられているクラスIVAの反射器等の後ろの位置に、それぞれ再帰反射材が取り付けられていること。

4. 22. 5. 2. 2. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、その長さの合計が当該自動車の長さの70%以上となるように取り付けなければならない。この場合において、水平方向の再帰反射材が重なる部分は連続しているものとみなすとともに、自動車の長さは、それぞれ、セミトレーラを牽引する自動車（4. 22. 5. 2. 1. 1. の規定の適用を受けるものを除く。）にあっては、運転台（バンパその他の付属品を含む。）の長さ、被牽引自動車にあっては、連結装置を除く部分の長さ、4. 22. 5. 2. 1. 1. の規定の適用を受ける自動車にあっては、当該自動車の前端から2, 400mmの位置から後端までの長さとする。

4. 22. 5. 3. 高さ

4. 22. 5. 3. 1. 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材のうち車両の下部に取り付けるものの下縁は、地上250mm以上1, 500mm以下の範囲内においてできるだけ低い位置となるように取り付けなければならない。

ただし、自動車の形状、構造、デザイン及び操作性により、下縁が地上1, 500mm以下の位置となるように取り付けができない自動車にあっては地上2, 500mm以下（前方格納式のクレーンブームを備える自動車にあっては、地上2, 500mmを超えるできるだけ低い位置）とすることができる。

4. 22. 5. 3. 2. 輪郭表示再帰反射材のうち車両の上部に取り付けるものは、輪郭表示再帰反射材の上縁と当該自動車の上端を車両中心線と平行な鉛直面にそれぞれ投影した際の鉛

直方向の長さが400mm以内のできるだけ高い位置となるように取り付けなければならない。

4. 22. 6. 視認性

線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、以下に定める観測面の範囲内のすべての位置において、取り付けられた再帰反射材の反射部の70%以上の部分を見通すことができるように取り付けなければならない。

4. 22. 6. 1. 自動車の後部及び前部に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材の観測面は、その自動車の後端及び前端から25m後方及び前方にあり、以下の基準を満たす横断面とする。（別紙8 図1a及び図1b参照）

4. 22. 6. 1. 1. 高さは、地上1mから3mまでの範囲内

4. 22. 6. 1. 2. 幅は、自動車の後端における車両中心線に直交する鉛直面と自動車の最外側における車両中心線に平行な鉛直面が交わる部分より自動車の外側方向に左右それぞれ4° 傾斜させた平面により囲まれる範囲内

4. 22. 6. 2. 自動車の側面に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材の観測面は、その自動車の最外側から25m側方にあり、以下の基準を満たす車両中心線と平行な鉛直面とする。（別紙8 図2参照）

4. 22. 6. 2. 1. 高さは、地上1. 0mから1. 5mまでの範囲内

4. 22. 6. 2. 2. 幅は、自動車の最外側における車両中心線と平行な鉛直面と自動車の前端及び後端における車両中心線に直交する鉛直面が交わる部分より、自動車の前端にあつては前方向に4° 傾斜させた平面、その後端にあつては後方向に4° 傾斜させた平面、によりそれぞれ囲まれる範囲内

4. 22. 7. 方向

4. 22. 7. 1. 側面

線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の形状、構造、デザイン及び操作性を考慮し、車両中心線上の鉛直面にできるだけ平行となるように取り付けなければならない。これによりがたい場合は、車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けなければならない。

4. 22. 7. 2. 後面及び前面

線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の形状、構造、デザイン及び操作性を考慮し、車両中心線に直交する鉛直面にできるだけ平行となるように取り付けなければならない。これによりがたい場合は、車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けなければならない。

4. 22. 8. その他要件

4. 22. 8. 1. 不連続の線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、4. 22. 5. 1. 2. 及び4. 22. 5. 2. 2. の規定において、隣り合う再帰反射材の間隔がその短い方の長さの50%以下（これによりがたい場合は、自動車の構造上取り付けることができる最も短い間隔

（1,000mm以下に限る。）とする。）である場合においては連続しているものとみなす。

4. 22. 8. 2. 自動車の側面及び後面の上部の端部及び隅角部に取り付けるコーナーマークは、お互いに直角であり、かつ、一辺の長さが250mm以上のテープ状の再帰反射材とする。これらによりがたい場合は、車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けなければならない。
4. 22. 8. 3. 自動車の後面に備える再帰反射材は、その反射部と当該自動車の制動灯（4. 9. 3. 1. の規定により追加で備える種別S1又は種別S2の制動灯を除く。）の照明部をそれぞれ車両中心面に直交する鉛直面に投影したものが互いに200mm以上離れるように取り付けすること。
4. 22. 8. 4. 自動車の後面に備える大型後部反射器は、4. 22. 5. 1. 2. により再帰反射材の長さを合計する場合において再帰反射材の一部とみなすことができる。
4. 22. 8. 5. 特徴等表示再帰反射材は、その他の灯火等の効果を阻害しないように、自動車側面の輪郭表示再帰反射材の内側にのみ取り付けなければならない。
4. 22. 8. 6. 再帰反射材の取付けの例を別紙9に示す。

4. 23. 配光可変型前照灯

以下に特別に記載がない限り、4. 1. 及び4. 2. の規定は、配光可変型前照灯が走行用ビーム及びすれ違い用ビームを発することのできる場合にあっては、配光可変型前照灯の該当部分にのみ適用するものとする。

4. 23. 1. 備付け

自動車（被牽引自動車、大型特殊自動車、小型特殊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。）には、配光可変型前照灯を備えることができる。

4. 23. 2. 取り付ける灯火等の性能

配光可変型前照灯は、協定規則第149号（協定規則第149号初版又は協定規則第149号初版より後に改訂された同規則に限る。）の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第42条第8項ただし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 23. 3. 数

配光可変型前照灯を備える場合にあっては、1系統備えるものとする。

4. 23. 4. 取付位置

配光可変型前照灯は、試験を実施する前に中立状態に設定するものとする。

4. 23. 4. 1. 幅及び高さ

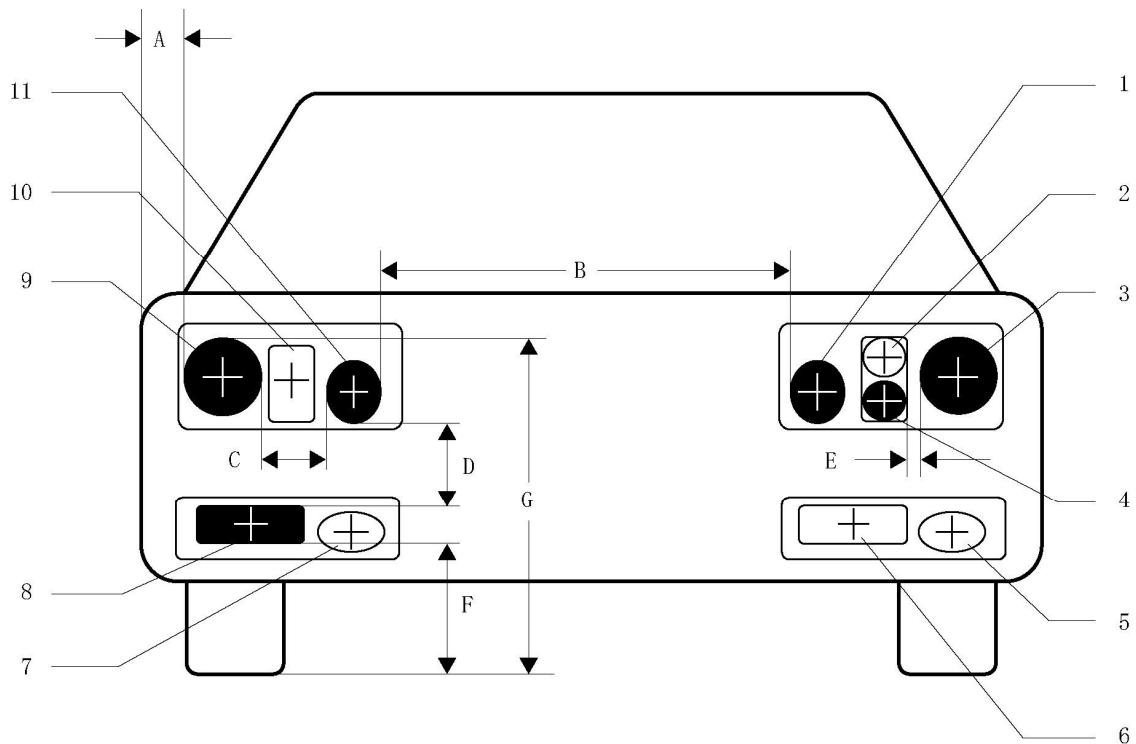
配光可変型前照灯の1つの灯火機能又は配光形態において、同時に照射する灯火ユニットは、4. 23. 4. 1. 1. から4. 23. 4. 1. 4. までの規定に適合すること。

寸法は、灯火ユニットの基準軸の方向に投影した見かけの表面の最も近い端部を参照する。

4. 23. 4. 1. 1. 2つの対称に配置された灯火ユニット（自動車の両側に1個ずつ配置された合計2個の灯火ユニットであって、これらの見かけの表面の重心が、自動車の車両中心線を含む鉛直面から、それぞれ公差50mm以内で同じ高さ及び距離に配置されるものをいう。）は、4. 1. 4. 及び4. 2. 4. の規定に適合する高さに配置されること。
4. 23. 4. 1. 2. 車両の両側に補助灯火ユニットを備える場合にあっては、それから最も近い灯火ユニットから、水平方向に140mm以下の距離（図中のEによる。補足的な2つの対称に配置された灯火ユニットの場合にあっては、200mm以下の距離（図中のCによる。））に、垂直方向に上方又は下方400mm以下の距離（図中のDによる。）に、それぞれ配置しなければならない。
4. 23. 4. 1. 3. 4. 23. 4. 1. 2. に規定される補助灯火ユニットは、地上から250mm未満（図中のFによる。）及び4. 2. 4. に規定される位置よりも高い位置（図中のGによる。）に配置してはならない。
4. 23. 4. 1. 4. すれ違い用ビームの各配光形態において、車両の両側の少なくとも1つの灯火ユニットの見かけの表面の外縁は、車両の最外側から400mm（図中のAによる。）以下の位置になければならない。

また、灯火ユニットの基準軸の方向の見かけの表面の内端の互いの距離（以下この項において単に「距離」という。）は600mm以上なければならない。ただし、この規定は、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員が10人未満であるもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3. 5t未満であるものについては、適用しない。

なお、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員が10人以上であるもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3. 5t以上であるものであり、かつ、車幅が1300mm未満であるものにあっては、距離は400mm以上あればよいものとする。



配光可変型前照灯の灯火ユニットの見かけの表面、1から11（例）

特定の配光形態において同時に照射される灯火ユニット

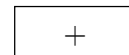


No. 3及び9 : (対称的に配置される2個の灯火ユニット)

No. 1及び11 : (対称的に配置される2個の灯火ユニット)

No. 4及び8 : (2個の補助灯火ユニット)

当該配光形態において照射されない灯火ユニット



No. 2及び10 : (対称的に配置される2個の灯火ユニット)

No. 5 : (補助灯火ユニット)

No. 6及び7 : (対称的に配置される2個の灯火ユニット)

水平方向の寸法

Aは400mm以下であること。

Bは600mm以上であること。また、全幅が1300mm未満である場合にあっては、400mm以上であること。ただし、専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員が10人未満であるもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5t未満であるもの並びにこれらの形状に類するものにあってはこの限りではない。

Cは200mm以下であること。

4. 23. 4. 2. 長さ

配光可変型前照灯のすべての灯火ユニットは、自動車の前部に取り付けなければならない。ただし、照射された光が直接的に又は後写鏡若しくはその他の車両の反射面を通じて間接的に運転者に不快感を与えなければ、この限りでない。

4. 23. 5. 幾何学的視認性

自動車製作者等の申請に基づく灯火機能又は配光形態において、同時に照射する灯火ユニットは、その少なくとも1個によって、4. 1. 5. 及び4. 2. 5. に規定される幾何学的視認性の角度の要件が満たされなければならない。

4. 23. 6. 方向

配光可変型前照灯は、自動車の前面に前方を向けて取り付けなければならない。配光可変型前照灯は試験を実施する前に、基本すれ違い用ビームを中立状態に設定するものとする。

4. 23. 6. 1. 垂直方向

4. 23. 6. 1. 1. 運転者席に1人（75kg）を乗せた状態で調節する基本すれ違い用ビームのカットオフの初期傾斜は、自動車製作者等が0. 1%以内の精度で指定するものとする。当該初期傾斜は、別紙5に示す記号により配光可変型前照灯又は自動車製作者等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ければならない。基本すれ違い用ビームを発する複数の異なる灯火ユニットの自動車製作者等により指定された初期傾斜が灯火ユニットごとに異なる場合には、これらの初期傾斜は、別紙5に示す記号により各灯火ユニットごと又は自動車製作者等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ければならない。また、初期下方傾きの値は、すれ違い用ビームのカットオフ又は寄与する灯火器の取付け高さを基準として、自動車製作者等が4. 2. 6. 1. 2. に定める範囲内で指定するものとする。この場合において、表示する初期傾斜は、4. 2. 6. 1. 2. によるものとする。

4. 23. 6. 1. 2. すれ違い用ビームの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より測定したすれ違い用ビームの照明部の下端の高さ h （m）に応じ、4. 2. 6. 1. 2. に規定する限度に適合しなければならない。

4. 23. 6. 1. 2. 1. すれ違い用ビームが異なる灯火ユニットから複数の照射光によって生じる場合、協定規則第149号の規則5. 3. 5. 1. に定める基準に基づくものとして自動車製作者等から申請された配光形態についてカットオフがある場合にそれらのカットオフに適用する。

4. 23. 6. 2. 前照灯照射方向調節装置

4. 23. 6. 2. 1. 4. 23. 6. 1. 1. 及び4. 23. 6. 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は、自動式の前照灯照射方向調節装置を備えなければならない。

4. 23. 6. 2. 2. 4. 23. 6. 2. 1. に定める装置は、失陥が発生した場合において、すれ違い用ビーム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。

4. 23. 6. 3. 水平方向

各灯火ユニットにカットオフのエルボ一点がある場合にあっては、当該エルボ一点は、

スクリーン上に投影した場合において、当該灯火ユニットの基準軸を通る鉛直線上になければならない。この場合において、当該灯火ユニットの基準軸を通る鉛直線の左側には、 0.5° の公差が許容されるものとする。その他の灯火ユニットは、自動車製作者等が協定規則第149号に規定される説明書に記載した配光形態のとおり調整されなければならない。

4. 23. 6. 4. 測定手順

照射光の初期傾斜を調節した後、すれ違い用ビームの垂直傾斜角又は基本すれ違い用ビームにおいて、4. 23. 6. 1. 2. 1. に従ってカットオフを提供するか、又はこれに寄与するすべての異なる灯火ユニットの垂直傾斜角は、4. 2. 6. 4. 1. 及び4. 2. 6. 4. 2. の規定に従って、自動車のすべての積載状況について確認されなければならない。

4. 23. 7. 電気接続

4. 23. 7. 1. 配光可変型前照灯によって提供される走行用ビーム

4. 23. 7. 1. 1. 走行用ビームの灯火ユニットは、同時に全て又は一対にして作動させることができる。すれ違い用ビームから走行用ビームに切り替えるときには、少なくとも一対の走行用ビームの灯火ユニットを作動させなければならない。

走行用ビームからすれ違い用ビームに切り替えるときには、走行用ビームの全ての灯火ユニットが同時に不作動状態とならなければならない。

4. 23. 7. 1. 2. 走行用ビームは、4. 23. 9. 4. の規定に従って、配光可変型として設計することができるが、制御の信号を生成するセンサは、次に掲げるものを検出し、かつ、反応することができるものでなければならない。なお、当該制御の性能が改善すると認められる場合にあっては、センサに追加の機能を備えることができる。

(a) 周囲の光の状態

(b) 対向車の前面において灯火装置等が発する灯光

(c) 先行車の後面において灯火装置等が発する灯光

4. 23. 7. 1. 3. 配光可変型前照灯は、配光可変状態、非配光可変状態のいずれの場合においても、手動により作動できなければならないこととし、かつ、簡単かつ即時に手動により停止及び自動制御の解除ができなければならない。

4. 23. 7. 1. 4. すれ違い用ビームは、走行用ビームが点灯しているときに、引き続き点灯してもよいものとする。

4. 23. 7. 1. 5. 4つの格納型灯火ユニットが取り付けられている場合において、これらの灯火ユニットが上昇した場合、3. 12. に規定する昼間の断続的な灯火の点灯を意図した補助灯火ユニットの同時点灯をしてはならない。

4. 23. 7. 2. すれ違い用ビーム

(a) すれ違い用ビームに切り替えるための制御は、それと同時に走行用ビームのすべての灯火ユニットを消灯するか、又は走行用ビームのすべての灯火ユニットを不作動にしなければならない。

- (b) すれ違い用ビームは、走行用ビームが点灯しているときに、引き続き点灯してもよいものとする。
- (c) 放電灯光源を備えるすれ違い用ビームの灯火ユニットの場合、当該放電灯光源は、走行用ビームの点灯中は、点灯したままでなければならない。
4. 23. 7. 3. すれ違い用ビームの灯火ユニットの点灯と消灯の切り替えは、自動式にすることができる。この場合において、3. 12. の規定に適合しなければならない。
4. 23. 7. 4. 配光可変型前照灯の自動作動
4. 23. 7. 4. 1. から4. 23. 7. 4. 5. までの規定される配光可変型前照灯の等級間及び配光形態間での切替は自動的に行われ、かつ、運転者や他の道路利用者にまぶしさを与えること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。なお、すれ違い用ビームの等級及び配光形態の作動にあつては4. 23. 7. 4. 1. から4. 23. 7. 4. 5. までの規定を適用し、配光可変型走行用ビームの等級及び配光形態の作動にあつては4. 23. 7. 4. 1. から4. 23. 7. 4. 5. までの規定のうち該当する規定を適用するものとする。
4. 23. 7. 4. 1. 配光可変型前照灯のすれ違い用ビームは、V等級の配光形態、E等級の配光形態、W等級の配光形態及びT等級の配光形態ではない間は、C等級の配光形態でなければならない。
4. 23. 7. 4. 2. 配光可変型前照灯のすれ違い用ビームは、自動車の走行状態が次に掲げる状態のうちいずれか1つ以上の状態となったことを自動的に検知した場合に限り、V等級の配光形態となるものとする。
- (a) 市街地において、自動車の速度が60km/h以下であること。
- (b) 固定された道路照明が備わった道路で、自動車の速度が60km/h以下であること。
- (c) 路面輝度が1cd/m²又は水平路面照度が10lxを連続的に上回ること。
- (d) 自動車の速度が50km/h以下であること。
4. 23. 7. 4. 3. 配光可変型前照灯のすれ違い用ビームは、自動車の速度が60km/hを超えた状態、かつ、自動車の走行状態が次に掲げる状態のうちいずれか1つ以上の状態となったことを自動的に検知した場合に限り、E等級の配光形態となるものとする。
- (a) 道路の構造物を挟んで通行方向が隔てられている道路若しくは対向する交通の横方向の間隔が特定される道路を走行していること又は車両の速度が110km/hを超えること。
- (b) 協定規則第149号に規定されたすれ違い用ビームの配光要件のうちE等級の配光形態に係る追加規定に適合する次のデータセットの配光形態を有する配光可変型前照灯にあつては、車両の速度が次のとおりとなること。
- データセットE1の配光形態を有するもの：車両の速度が100km/hを超えること。
- データセットE2の配光形態を有するもの：車両の速度が90km/hを超えること。
- データセットE3の配光形態を有するもの：車両の速度が80km/hを超えること。
4. 23. 7. 4. 4. 配光可変型前照灯のすれ違い用ビームは、前部雾灯（当該自動車に備えられ

ている場合に限る。）が消灯操作状態にあり、かつ、自動車の走行状態が次に掲げる状態のうち1つ以上の状態となったことを自動的に検出した場合に限りW等級の配光形態となるものとする。

(a) 道路が濡れていること

(b) 前面ガラスの窓ふき器を作動させる操作からそれを停止させる操作までの間において、当該窓ふき器又はその自動制御機能が2分以上作動していること

4. 23. 7. 4. 5. 配光可変型前照灯は、すれ違い用ビームのC等級、V等級、E等級又はW等級の配光形態において、次に掲げる事項のうち1つ以上の事項について検知をした場合に限り、曲線道路用の配光形態となるものとする。

(a) かじ取装置の固定角度又はそれと同等の状態

(b) 車両重心の軌道又はそれと同等の状態

また、配光可変型前照灯のすれ違い用ビームを曲線道路用の配光形態とする場合にあっては、次の基準に適合するものでなければならない。

(i) すれ違い用ビームのカットオフは、車両が前進中の場合に限り水平方向に動かしてもよいものとする（左側通行時の左折時は除く。）。ただし、エルボ一点の位置が変化する曲線道路用配光形態の場合、各灯火ユニットの下縁の高さの100倍を超える距離において、エルボ一点は車両重心の軌道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。

(ii) 車両重心の軌道が曲線半径が500m以下の場合に限り1つ以上の補助灯火ユニットを点灯してもよいものとする。

4. 23. 7. 4. 6. 走行用ビームを発することのできる配光可変型前照灯は、走行用ビームを発する配光形態において、次に掲げる事項のうち1つ以上の事項について検知をした場合に限り、曲線道路用の配光形態となるものとする。

(a) かじ取装置の固定角度又はそれと同等の状態

(b) 車両重心の軌道又はそれと同等の状態

また、配光可変型前照灯の走行用ビームを曲線道路用の配光形態とする場合にあっては、当該走行用ビームは、車両が前進中の場合に限り水平方向に動かしてもよいものとする（左側通行時の左折時は除く。）。

4. 23. 7. 5. 配光可変型前照灯の中立状態と自動作動との間の切り替えは、運転者により常時可能なものでなければならない。

4. 23. 8. 点灯操作状態表示装置等

4. 23. 8. 1. 4. 1. 8. 及び4. 2. 8. の規定は、配光可変型前照灯における該当部分に適用する。

4. 23. 8. 2. 自動車（配光可変型前照灯を備えるものに限る。）には、配光可変型前照灯の故障時に、視覚的な警告を示す非点滅式の点灯操作状態・作動状態表示装置を備えなければならない。この場合において、当該点灯操作状態・作動状態表示装置は、配光制御信号に関する故障を検出した場合、協定規則第149号の規則4. 13. の規定に適合する故障

信号を受信したときには必ず作動しなければならない。故障が存続する間は点灯操作状態表示装置は作動を継続しなければならない。点灯操作状態・作動状態表示装置は一時的に消灯できるが、原動機を始動及び停止する装置が始動位置及び停止位置に切り替えられたときには、必ず再点灯しなければならない。

4. 23. 8. 3. 走行用ビームが配光可変型の場合にあっては、配光可変状態である間は走行用ビームが当該状態であることを運転者席の運転者に表示し続けなければならない。
4. 23. 8. 4. 自動車（配光可変型前照灯を備えるものに限る。）には、運転者が、車両の設計と通行区分が異なる国において、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よう配光可変型前照灯の設定を変更したことを示す点灯操作状態表示装置を備えることができる。
4. 23. 9. その他の要件
 4. 23. 9. 1. 配光可変型前照灯は、基本すれ違い状態であり、かつ、協定規則第149号の規則5. 3. 5. 1. に規定される範囲内にカットオフを有する場合において、灯火ユニットの光源の目標光束の総和が自動車の車両中心線を含む鉛直面により左側又は右側に区分された部分当たり2, 000lmを超えるものは、当該灯火ユニットに別添55「前照灯洗浄器の技術基準」に適合している前照灯洗浄器を備えなければならない。
 4. 23. 9. 2. 配光可変型すれ違い用ビーム及び配光可変型走行用ビームの灯火ユニットは、特別な交通状況や状態について運転者に適切に警告するために、運転支援プロジェクションを生成することができる。
 4. 23. 9. 3. 自動制御の性能は、シミュレーションその他の手段及び別紙10の2. に規定する試験運転によって確認するものとする。
 4. 23. 9. 4. 配光可変型走行用ビーム
 4. 23. 9. 4. 1. 4. 23. 7. 1. 2. に規定する配光可変型走行用ビームを制御するために用いるセンサシステムは、次に掲げる要件に適合しなければならない。
 4. 23. 9. 4. 1. 1. 4. 23. 7. 1. 2. に掲げる対向車又は先行車の灯火装置等が発する灯光を検出することができるセンサの最小の検出領域は、4. 1. 9. 3. 1. 1. に規定する角度とする。
 4. 23. 9. 4. 1. 2. センサシステムは、4. 1. 9. 3. 1. 2. に規定する要件に適合するものとする。
 4. 23. 9. 4. 1. 3. 周囲の照度が7, 000lxを超えた場合には、配光可変型走行用ビームは自動的に不作動状態となるものとする。

この場合において、自動車製作者等は、シミュレーションその他の手段により、前段に規定する基準への適合を証明するものとして、必要に応じ、車両上のセンサ取付高さと同じ高さにあるコサイン補正済みセンサを使用して、水平面上で照度を測定するものとする。

4. 23. 9. 5. 走行用ビームを発することのできる配光可変型前照灯は、走行用ビームを発するために同時に照射する灯火ユニットの総最大光度は、430, 000cd（参考値100に該当する。ここで「参考値」とは、灯火ユニットの最大光度を4, 300で割った値をいう。）を超

えてはならない。この最大光度は、走行用ビームを発するためと同時に使われる複数の取付けユニット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。

4. 23. 9. 6. 自動車は左側通行を前提に製造されていること。この場合において、右側通行の国において車両を一時的に使用することができるよう、協定規則第149号の規則4. 12. 1. に定める基準に基づく手段を講じる場合にあっては、その手段を取扱説明書で詳しく説明しなければならない。

4. 24. 緊急制動表示灯

4. 24. 1. 備付け

自動車（大型特殊自動車、小型特殊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。）には、緊急制動表示灯を備えることができる。

4. 24. 2. 取り付ける緊急制動表示灯の性能

緊急制動表示灯は、本則第61条の2第1項の規定に適合するものでなければならない。

4. 24. 3. 数

緊急制動表示灯の数は、4. 6. 3. 又は4. 9. 3. を準用する。

4. 24. 4. 配置

緊急制動表示灯の配置は、4. 6. 4. を準用する。

4. 24. 5. 取付位置

緊急制動表示灯の取付位置は、4. 6. 5. 又は4. 9. 4. を準用する。

4. 24. 6. 幾何学的視認性

緊急制動表示灯の幾何学的視認性は、4. 6. 6. 又は4. 9. 5. を準用する。

4. 24. 7. （削除）

4. 24. 8. 電気結線

4. 24. 8. 1. 緊急制動表示灯は、すべての方向指示器又はすべての制動灯及び補助制動灯を $4.0 \pm 1.0\text{Hz}$ の周波数で同時に点滅させるものとする。この場合において、方向指示器と同時に使用する場合に限り補助方向指示器を緊急制動表示灯として使用してもよいものとする。

4. 24. 8. 1. 1. 緊急制動表示灯として用いる灯火器のうち、自動車の後方に備え、かつ、フィラメント光源を用いる場合にあっては、前項の規定にかかわらず、周波数は $4.0 + 0.0 / - 1.0\text{Hz}$ とする。

4. 24. 8. 2. 緊急制動表示灯は、他の灯火装置と独立して作動するものでなければならない。

4. 24. 8. 3. 緊急制動表示灯は、自動的に作動し、かつ、作動を停止しなければならない。

4. 24. 8. 3. 1. 緊急制動表示灯は、50km/hを超える速度で走行中であり、かつ、制動装置による次に掲げる要件に適合する緊急制動信号の入力を受けた場合にのみ作動するものであること。

4. 24. 8. 3. 1. 1. 三輪自動車以外の自動車にあっては、協定規則第13号の規則5. 2. 1. 31. 又

は協定規則第13H号の規則5. 2. 23.

4. 24. 8. 3. 1. 2. 三輪自動車にあっては、協定規則第78号の規則5. 1. 15.

4. 24. 8. 3. 2. 緊急制動表示灯は、次に掲げる要件に適合する緊急制動信号の入力が停止した場合及び非常点滅表示灯が作動した場合に、その作動を自動的に停止するものであること。

4. 24. 8. 3. 2. 1. 三輪自動車以外の自動車にあっては、協定規則第13号の規則5. 2. 1. 31又は協定規則第13H号の規則5. 2. 23.

4. 24. 8. 3. 2. 2. 三輪自動車にあっては、協定規則第78号の規則5. 1. 15.

4. 24. 9. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、緊急制動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点灯操作状態表示装置を備えることができる。

4. 24. 10. その他

4. 24. 10. 1 4. 24. 10. 2. を除き、被牽引自動車を牽引することのできる構造となっている牽引自動車にあっては、被牽引自動車の緊急制動表示灯も制御するものとする。

また、牽引自動車と被牽引自動車との間の伝達系に電気式のものが用いられている場合にあっては、緊急制動表示灯の作動周波数は、4. 24. 8. 1. 1. に規定する値に限るものとする。ただし、牽引自動車が被牽引自動車においてフィラメント光源が使われていないことを確実に検知できる場合にあっては、緊急制動表示灯の作動周波数は4. 24. 8. 1. に規定する値であってもよいものとする。

4. 24. 10. 2. 協定規則第13号の規則5. 2. 1. 31. に適合する連携制動又は準連携制動による主制動装置を備える被牽引自動車及びそれを牽引する牽引自動車にあっては、主制動装置の作動時に制動灯及び補助制動灯が点灯するように電気が供給されなければならない。この場合において、当該被牽引自動車の緊急制動表示灯は、牽引自動車のものとは独立に作動するものであってもよいものとする。

4. 25. 車室外乗降支援灯

4. 25. 1. 備付け

自動車（大型特殊自動車、小型特殊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。）には、車室外乗降支援灯を備えることができる。

4. 25. 2. 数

車室外乗降支援灯の数は、1個又は2個でなければならない。また、ステップ、ドア・ハンドル及び車両の周囲を照射することを目的とした灯火にあっては、追加の車室外乗降支援灯を備えることが許容される。この場合において、ステップ及びドア・ハンドルに備えた灯火はその灯火ごとに1個ずつ備えることが許容される。

4. 25. 3. 取付位置

車室外乗降支援灯は、その照射光又は自動車の後写鏡その他の反射物による反射光が、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

ない。

4. 25. 4. 視認性

車室外乗降支援灯は、自動車の後端及び前端からそれぞれ10m後方及び前方にある横断面並びに自動車の最外側から10m側方にある車両中心線と平行な鉛直面により囲まれ、かつ、高さは、地上1mから3mまでである範囲内のすべての位置において、取り付けられた車室外乗降支援灯の見かけの表面が直接確認することができないように取り付けなければならない。（別紙11参照）

4. 25. 5. 電気結線

4. 25. 5. 1. すれ違い用前照灯、前部霧灯、側方照射灯、車幅灯、前部上側端灯、番号灯、尾灯、駐車灯、側方灯及び後部上側端灯は、当該灯火が車室外乗降支援灯として点灯する場合又は車室外乗降支援灯が点灯している場合においては、3. 11及び3. 12の規定にかかわらず、単独で点灯してもよいものとする。

4. 25. 5. 2. その他の要件

車室外乗降支援灯は、車両が停止状態にあり、かつ、次の(a)から(c)までの要件を一つ以上満たす場合に限り点灯するものとする。

(a) 原動機が停止している場合。

(b) 運転席側又は助手席側の扉が開いている又は閉じられた後の場合。

(c) 荷室の扉が開いている又は閉じられた後の場合。

4. 25. 5. 2. 1. 車室外乗降支援灯は、手動または自動で作動することができる。

4. 25. 5. 2. 2. 車室外乗降支援灯は、多様な光度及び多様な見かけの表面が許容される。車室外乗降支援灯の光度特性は、車両使用者の位置に対して相対的に変化してもよい。ただし、移行時に急激な光度変化が認められないものとする。

4. 25. 5. 2. 3. 車室外乗降支援灯は点滅させてはならない。

4. 25. 5. 2. 4. 自動車製作者の裁量により、車室外乗降支援灯をいかなる組み合わせで作動させてもよい。

4. 26. 後面衝突警告表示灯

4. 26. 1. 備付け

自動車には、後面衝突警告表示灯を備えることができる。

後面衝突警告表示灯は、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。この場合において、方向指示器と同時に使用する場合に限り、補助方向指示器を後面衝突警告表示灯として使用してよいものとする。

4. 26. 2. 数

後面衝突警告表示灯の数は、4. 6. 3. 又は4. 7. 3. を準用する。

4. 26. 3. 配置

後面衝突警告表示灯の配置は、4. 6. 4. を準用する。

4. 26. 4. 取付位置

後面衝突警告表示灯の取付位置は、4. 6. 5. 又は4. 7. 4. を準用する。

4. 26. 5. 幾何学的視認性

後面衝突警告表示灯の幾何学的視認性は、4. 6. 6. を準用する。

4. 26. 6. 電気結線

4. 26. 6. 1. 後面衝突警告表示灯は、 $4.0 \pm 1.0\text{Hz}$ の周波数で点滅するものでなければならない。

4. 26. 6. 1. 1. 後面衝突警告表示灯として用いる灯火のうち、車両後部の後面衝突警告表示灯のいずれかがフィラメント光源を使用している場合にあっては、前項の規定にかかわらず、 $4.0 + 0.0 / - 1.0\text{Hz}$ の周波数で点滅するものでなければならない。

4. 26. 6. 2. 後面衝突警告表示灯は、他の灯火等からは独立して作動するものでなければならない。

4. 26. 6. 3. 後面衝突警告表示灯は、自動的に作動及び停止するものでなければならない。

4. 26. 6. 4. 方向指示器、非常点滅表示灯又は緊急制動表示灯が作動している場合においては、後面衝突警告表示灯は作動してはならない。

4. 26. 6. 5. 後面衝突警告表示灯は、以下の条件においてのみ作動することとする。

| V_r (km/h) | 作動条件 |
|--------------------------|--------------------------------|
| $V_r > 30\text{km/h}$ | $TTC \leq 1.4$ |
| $V_r \leq 30\text{km/h}$ | $TTC \leq 1.4 / 30 \times V_r$ |

V_r （相対速度）：後面衝突警告表示灯を装着した車両と、同一レーン上の後続車両との速度の差

TTC （衝突までの時間（s））：相対速度が一定であると仮定した際の後面衝突警告信号を装着した車両と後続車両が衝突するまでの予想時間

4. 26. 6. 6. 後面衝突警告表示灯の作動時間は、3秒以下とする。

4. 26. 7. 点灯操作状態表示装置等

自動車には、後面衝突警告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点灯操作状態表示装置を備えることができる。

4. 27. 低速走行時側方照射灯

4. 27. 1. 備付け

自動車（三輪自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）には、低速走行時側方照射灯を備えることができる。

4. 27. 2. 取り付ける灯火等の性能

低速走行時側方照射灯は、協定規則第148号の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあっては、本則第44条の2第2項た

だし書の規定に適合すればよいものとする。

4. 27. 3. 数

低速走行時側方照射灯の数は、下記のとおり定めるものとする。

長さ6mを超えない車両では1個または2個（片側1個ずつ）。

長さ6m超かつ9m以下の車両では最大4個（片側2個まで）。

長さ9mを超える車両では最大6個（片側3個まで）。

ただし、協定規則第148号の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。

4. 27. 4. 取付位置

4. 27. 4. 1. 垂直方向

低速走行時側方照射灯は、その照明部の高さが地上1,500mm以下に取り付けなければならない。

4. 27. 4. 2. 水平方向

複数の低速走行時側方照射灯装着の場合には、それらのランプを車両の各側面に沿って可能な限り対称的に取り付けるものとする。同じ側の隣接する2つの低速走行時側方照射灯間の距離は、500mmを下回らないものとする。

4. 27. 5. 視認性

低速走行時側方照射灯は、自動車の後端及び前端からそれぞれ10m後方及び前方にある横断面並びに自動車の最外側から10m側方にある車両中心線と平行な鉛直面により囲まれ、かつ、高さは、地上1mから3mまでである範囲内のすべての位置において、取り付けられた低速走行時側方照射灯の見かけの表面が直接確認することができないように取り付けなければならない。（別紙11参照）

4. 27. 6. 方向

低速走行時側方照射灯は、自動車の側面に下方に向けて取り付けなければならない。

4. 27. 7. 電気結線

4. 27. 7. 1. 低速走行時側方照射灯（被牽引自動車に備えるものを除く。）は、前照灯が点灯していない場合、点灯できない構造であること。

4. 27. 7. 1. 1. 被牽引自動車に備える低速走行時側方照射灯は、車幅灯及び尾灯が点灯していない場合、点灯できない構造であること。

4. 27. 7. 1. 2. 被牽引自動車に備える低速走行時側方照射灯は、当該自動車の速度を計測し点灯又は消灯する構造であること。

4. 27. 7. 2. 次の(a)から(c)までの要件を一つ以上満たす場合に限り、自動的に点灯するものとする。

(a) 変速装置を前進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た状態（アイドリングストップ対応自動車等における原動機自動停止に続き、原動機が始動した状態を除く。）において、自動車の速度が15km/h 以下の場合

- (b) 変速装置を後退の位置に操作している場合（被牽引自動車に備えるものにあつては、後退灯が点灯している場合）
 - (c) 自動車の周辺状況について必要な画像情報を撮影する装置が作動しており、かつ、変速装置を前進の位置に操作した状態において、自動車の速度が15km/h以下の場合
4. 27. 7. 3. 低速走行時側方照射灯は、変速装置を前進の位置に操作した状態において、自動車の速度が15km/hを超えた場合には、消灯する構造であること。
4. 28. 昼間走行灯
4. 28. 1. 備付け
- 自動車（三輪自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引^{けん}自動車を除く。）には、昼間走行灯を備えることができる。
4. 28. 2. 取り付ける灯火等の性能
- 昼間走行灯は、協定規則第87号の規則6. に定める基準に適合するもの、協定規則第148号の規則4. 及び5. に定める基準に適合するもの又は法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を受けたものでなければならない。ただし、型式の指定等を行う場合以外の場合にあつては、本則第46条の2第1項ただし書の規定に適合すればよいものとする。
4. 28. 3. 取付け
- 昼間走行灯は、前項に掲げた性能を損なわないように、かつ、協定規則第48号の規則5. 及び6.（6. 19. 1. 及び6. 19. 7. 1から6. 19. 7. 3. までを除く。）に適合するように取り付けられなければならない。
4. 29. アンサーバック機能を有する灯火
4. 29. 1. 備付け
- 自動車には、アンサーバック機能を有する灯火を備えることができる。
4. 29. 2. 性能
- アンサーバック機能を有する灯火の性能は、本基準の個別規定に定めるものであればよい。
4. 29. 3. 数
- アンサーバック機能を有する灯火の数は、本基準の個別規定に定めるもの以下であればよい。
4. 29. 4. 取付位置
- アンサーバック機能を有する灯火の位置は、本基準の個別規定に定めるものであればよい。
4. 29. 5. 幾何学的視認性
- アンサーバック機能を有する灯火の幾何学的視認性は、本基準の個別規定に定めるものであればよい。ただし、その灯火に関する個別規定と比較して幾何学的視認性が低下してもよい。
4. 29. 6. 方向

アンサーバック機能を有する灯火の方向は、本基準の個別規定に定めるものであればよい。

4. 29. 7. 電気結線

4. 29. 7. 1. アンサーバック機能を有する灯火は、車両の駐車状態においてのみ作動するものとする。

4. 29. 7. 2. アンサーバック機能を有する灯火が点滅する場合、その回数は2. 0Hzを超えないものとする。

4. 29. 7. 3. アンサーバック機能を有する灯火は、認可済みの灯火及び灯火信号装置（前部霧灯、後部霧灯及び制動灯を除く。）並びに車室外乗降支援灯と連動作動してもよい。

4. 29. 8. その他の要件

4. 29. 8. 1. アンサーバック機能を有する灯火は、いずれの場合も1灯当たりの最大光度が直線HH上またはその上方で700cdを超えないという条件で、認可済みの灯火及び灯火信号装置並びに車室外乗降支援灯によって与えられるものとする。ただし、前部霧灯、後部霧灯及び制動灯を使用することは許容されない。

4. 29. 8. 2. アンサーバック機能を有する灯火は、乗降口に備える扉の解錠及び施錠並びに車両に近接した車両使用者の検出との連動においてのみ自動的に作動させることができる。

4. 29. 8. 3. アンサーバック機能を有する灯火の作動時間は3秒を超えないものとする。

別紙1

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. 幾何学的視認角度
5. 発光面
6. 照射面に基づく見かけの表面
- 7a. 発光面に基づく見かけの表面
2. 6. (a)による（外側レンズあり）
- 7b. 発光面に基づく見かけの表面
2. 6. (b)による（外側レンズなし）
8. 視認性の方向
- I0 内側光学部品
- LG ライトガイド
- L 外側レンズ
- R リフレクター
- S 光源
- X この機能の一部ではない
- F1 機能1
- F2 機能2

図1 反射器以外の灯火信号装置の発光面

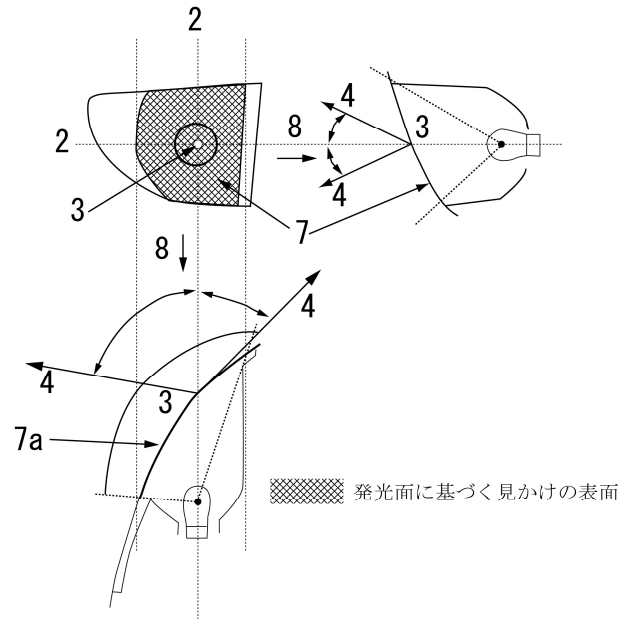


図2 反射器以外の灯火信号装置の照射面

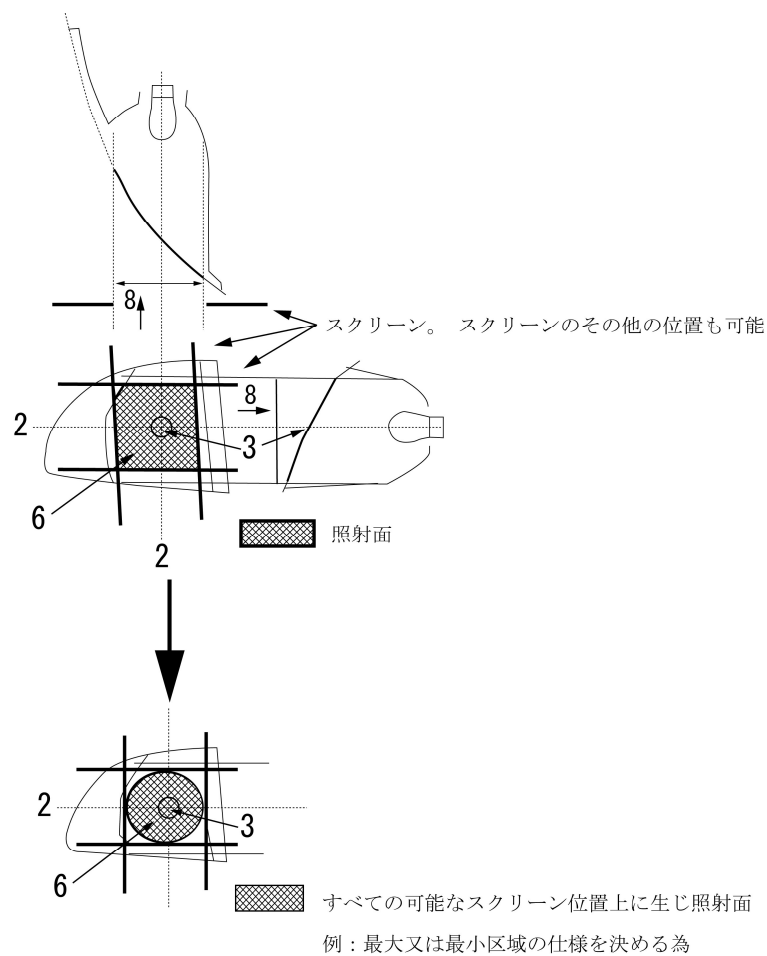


図3 異なる幾何学的視認性の方向における照射面に基づく見かけの表面の例

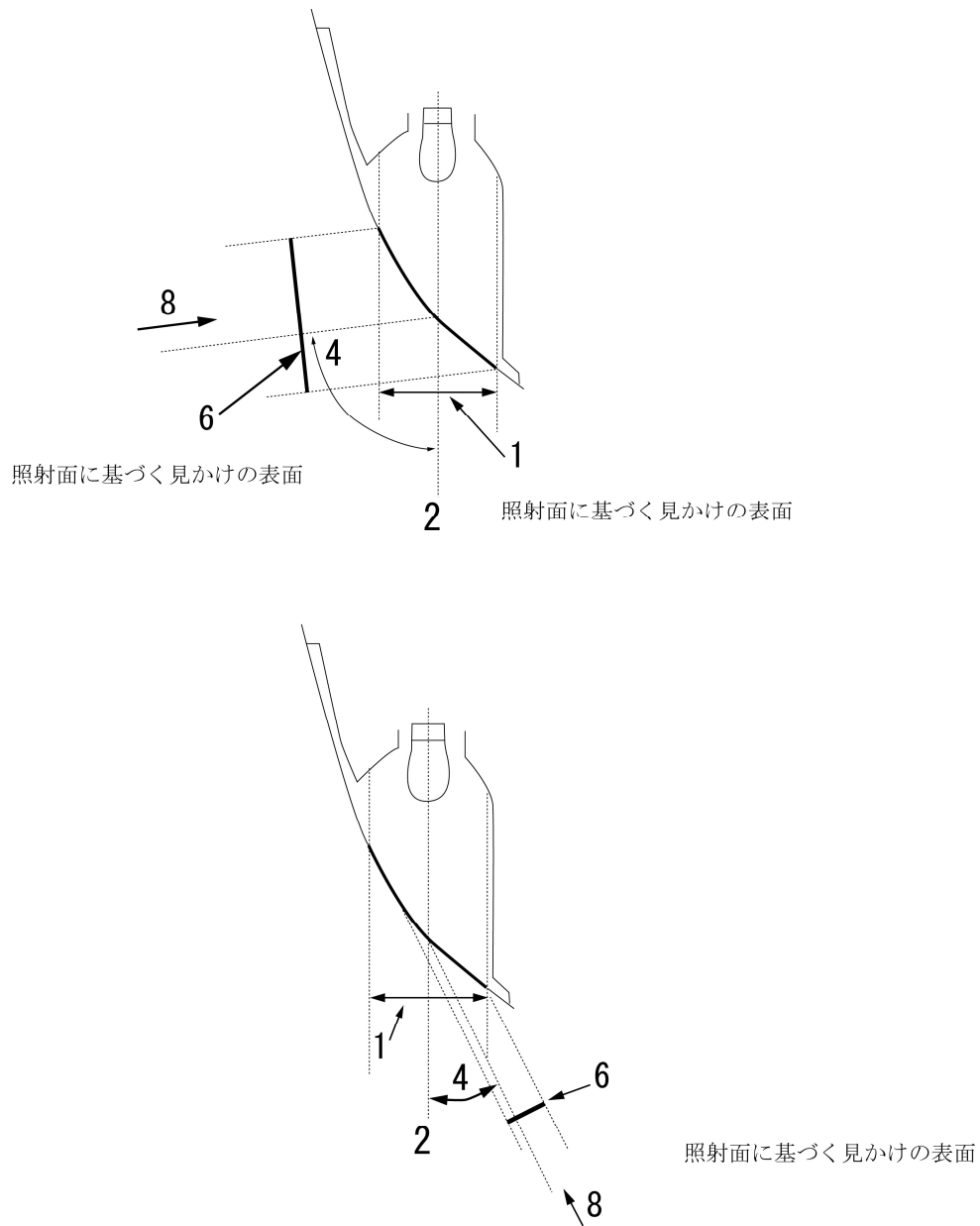


図4 異なる幾何学的視認性の方角における発光面に基づく見かけの表面の例

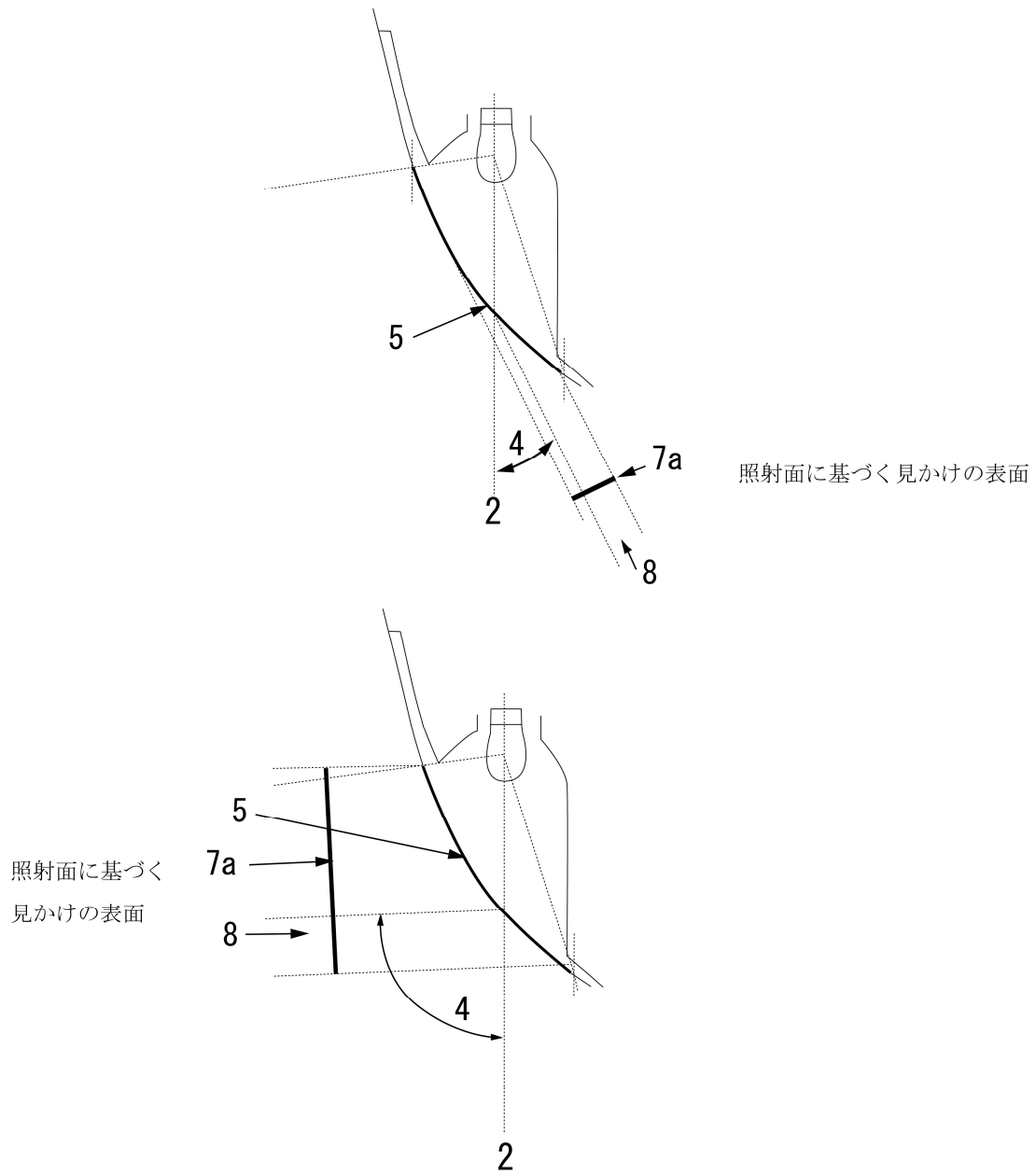
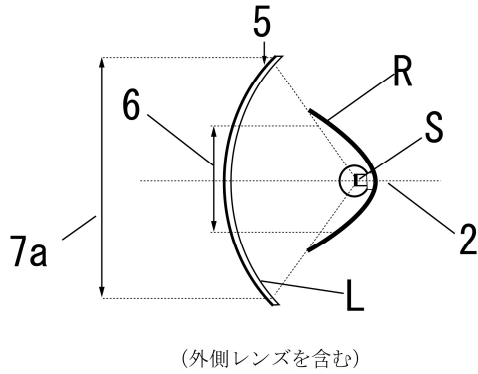


図5 発光面との比較における照射面の例（「単一機能ランプ」の場合）

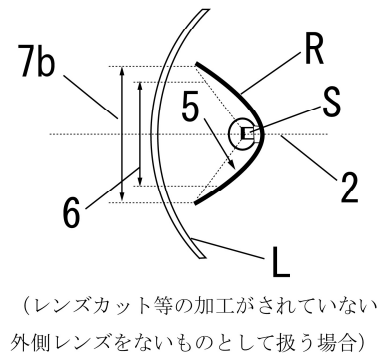
（本技術基準2. 6. 及び2. 7. 関係）

外側レンズの後方にあるリフレクター光学機構を有する光源の例：

例1：

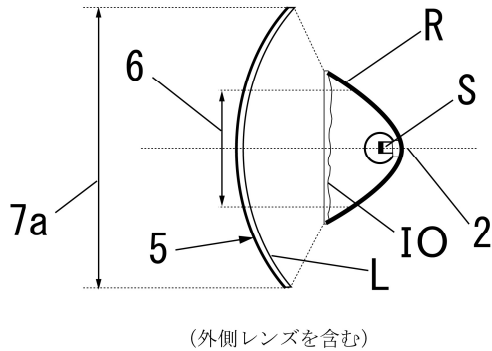


例2：

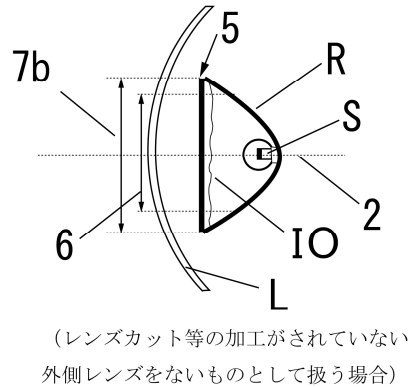


外側レンズの後方に内側レンズがあるリフレクター光学機構を有する光源の例：

例3：

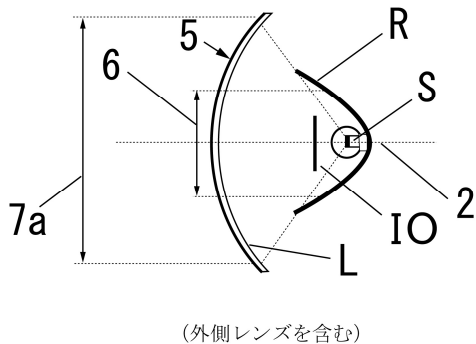


例4：

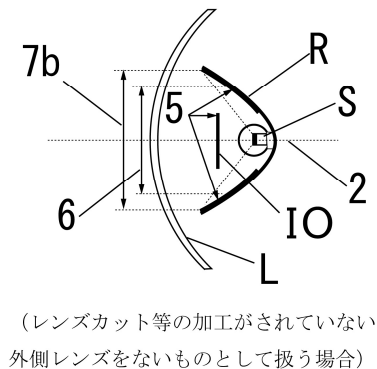


外側レンズの後方に部分的な内側レンズがあるリフレクター光学機構を有する光源の例：

例5：

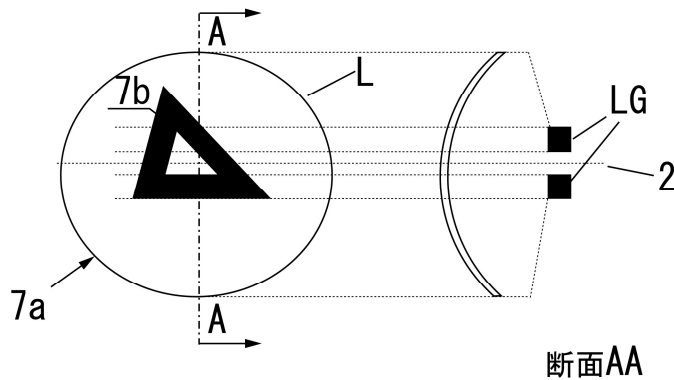


例6：



外側レンズの後方にあるライトガイド光学機構の例：

例7：

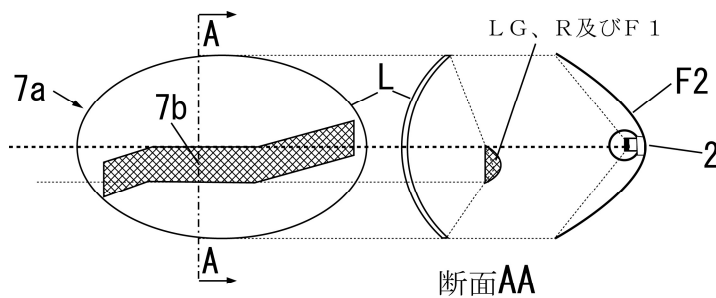


断面AA

レンズカット等の加工がされていない外側レンズをないものとして扱う場合、「7b」は2. 6. (b)に基づく見かけの表面。

外側レンズの後方にあるライトガイド光学機構またはリフレクター光学機構の例：

例8：

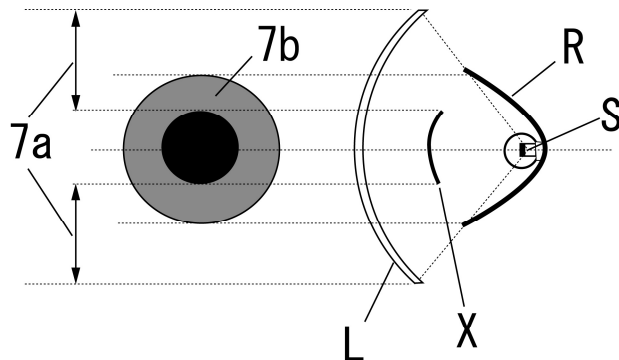


断面AA

レンズカット等の加工がされていない外側レンズをないものとして扱う場合、「7b」は2. 6. (b)に基づく見かけの表面、また、F1はF2に対し透明でないものとする。

外側レンズの後方にある、この機能の一部ではない区域を組み合わせたリフレクター光学機構を有する光源の例：

例9：



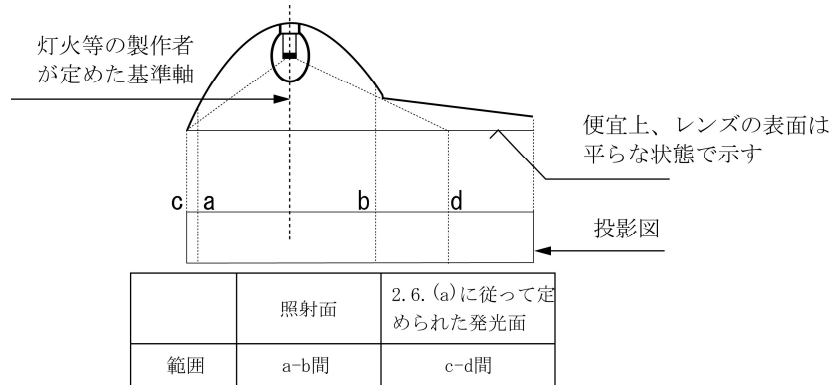
レンズカット等の加工がされていない外側レンズをないものとして扱う場合、「7b」は2. 6. (b)に基づく見かけの表面。

図6 照射面との比較における発光面の決定を示す例

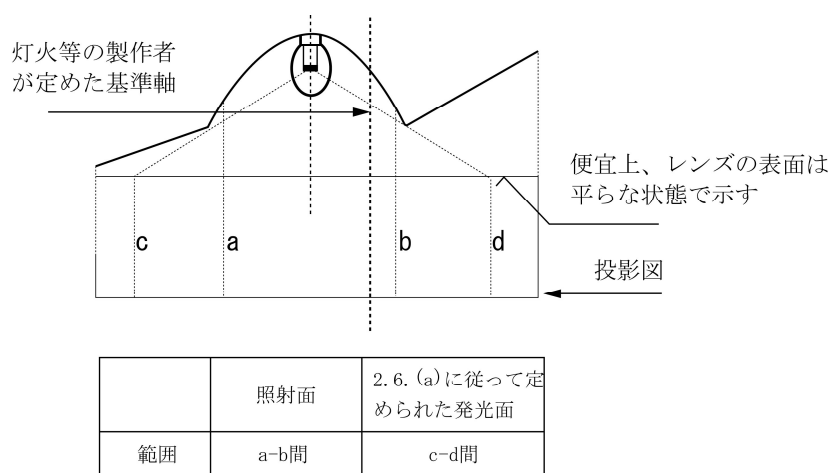
（本技術基準2. 6. 及び2. 7. 関係）

注：反射光が発光面の決定に寄与することも認められる。

例A：

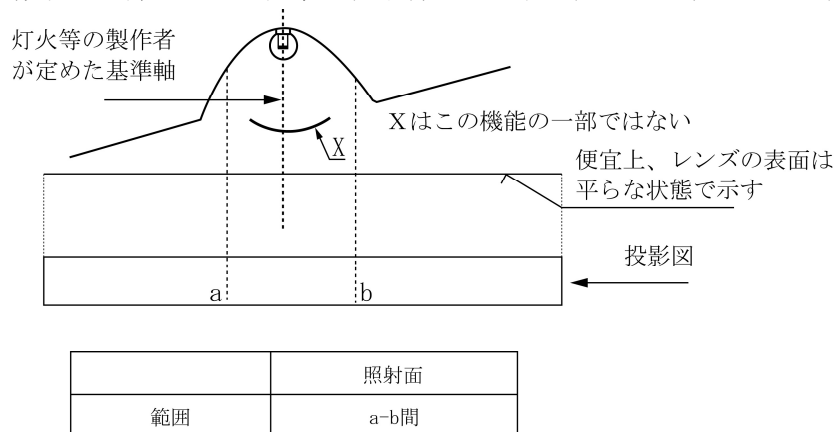


例B：



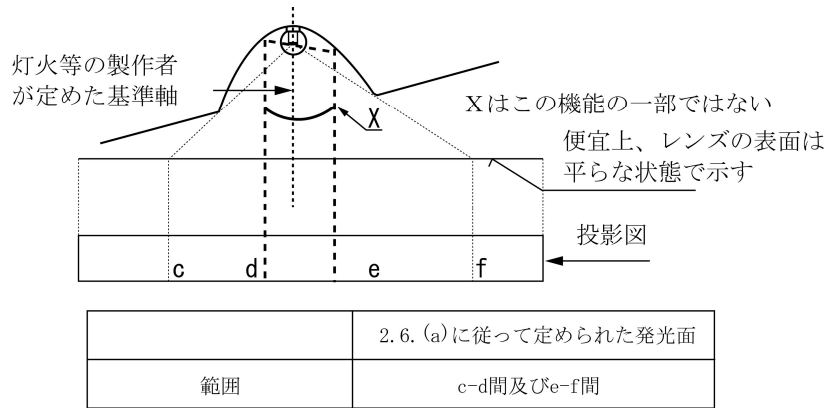
例C：

当該機能の一部ではない区域を組み合わせた照射面を決定するための例：



例D：

当該機能の一部ではない区域を組み合わせた2. 6. (a)に基づく発光面を決定するための例：



例E：

当該機能の一部ではない区域ならびにレンズカット等の加工がされていない外側レンズを組み合わせた見かけの表面を決定するための例（2. 6. (b)に基づく）：

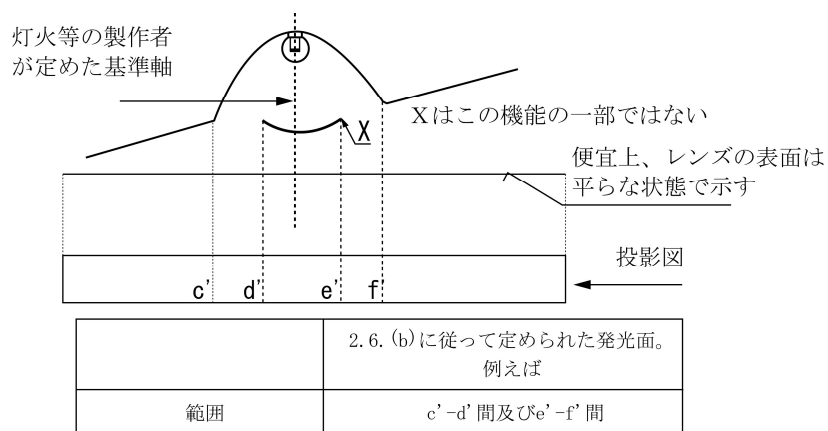
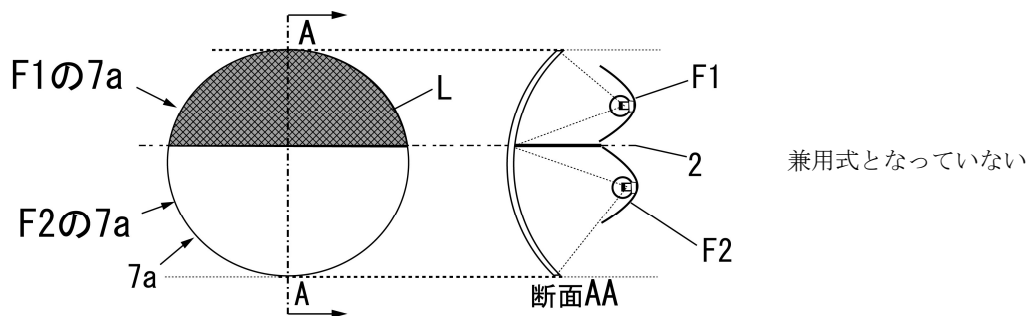
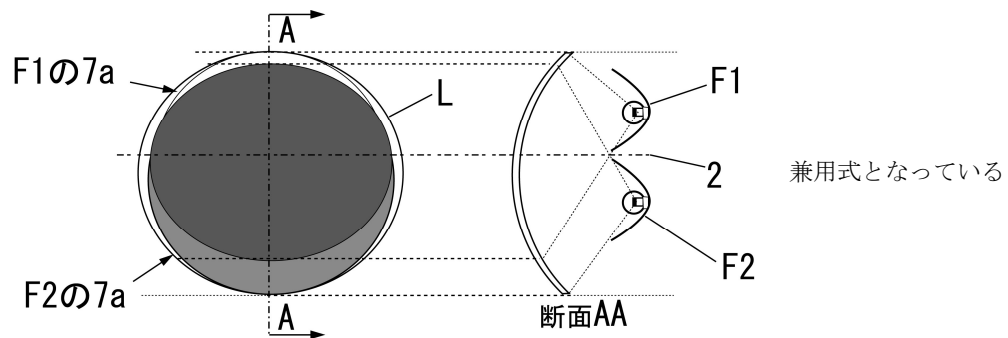


図7 2つの機能の相互組み込みに関する決定を下すための例

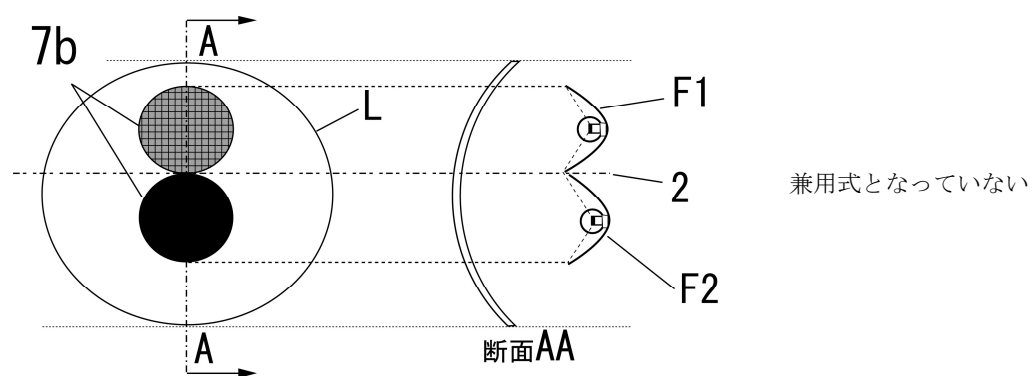
レンズカット等の加工がされた外側レンズを有し、間に仕切りがある場合：



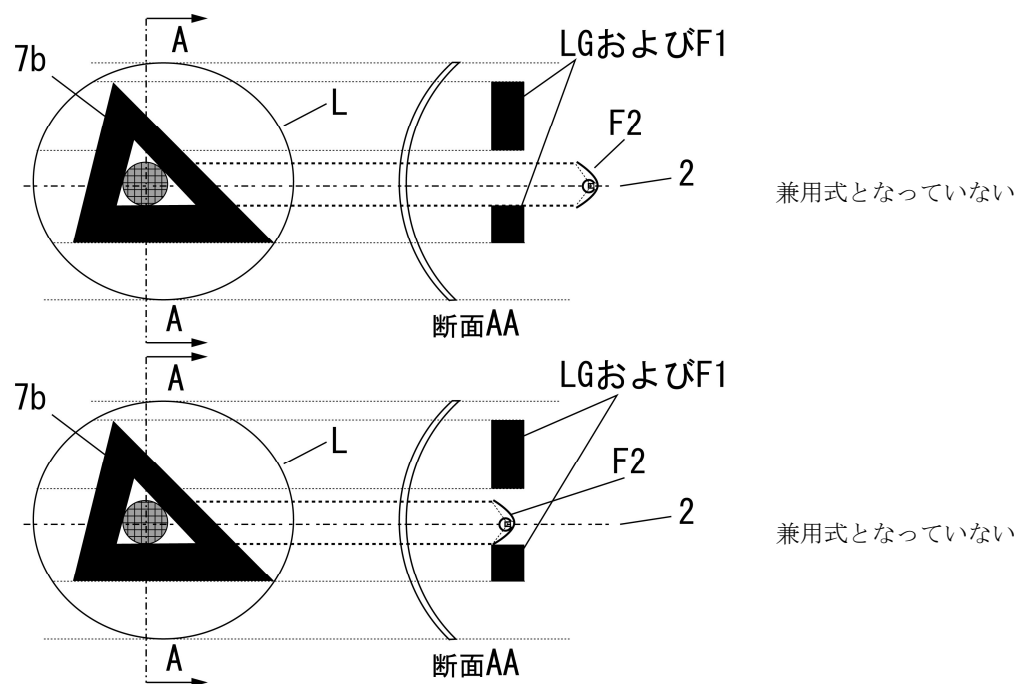
レンズカット等の加工がされた外側レンズを有する場合：



レンズカット等の加工がされていない外側レンズが除かれる場合：



レンズカット等の加工がされていない外側レンズが除かれる場合：



兼用式となっている

兼用式となっている

断面AA

兼用式となっている

7a

7b

L

LG、RおよびF1

F2

F1はF2と兼用式となっていない

断面AA

断面AA

兼用式となっている

– 100 –

別紙2

赤色灯火の前方視認性及び白色灯火の後方視認性

（本技術基準3. 10. 1. 及び3. 10. 2. 関係）

図1 赤色灯火の前方視認性

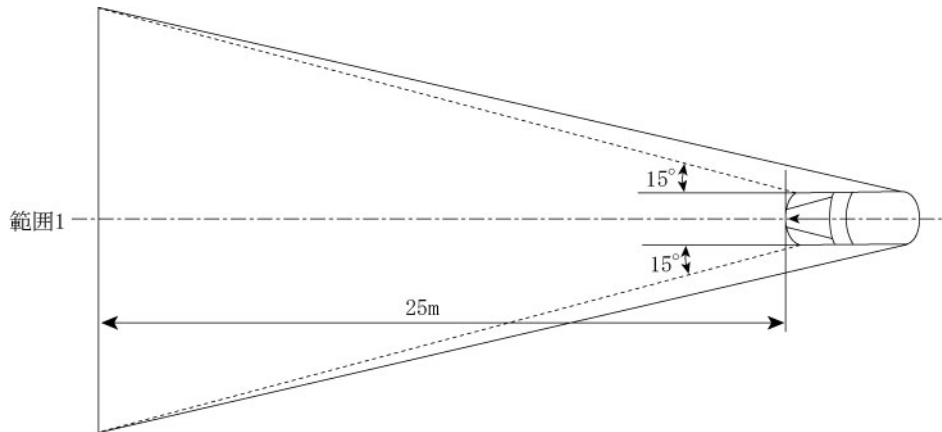
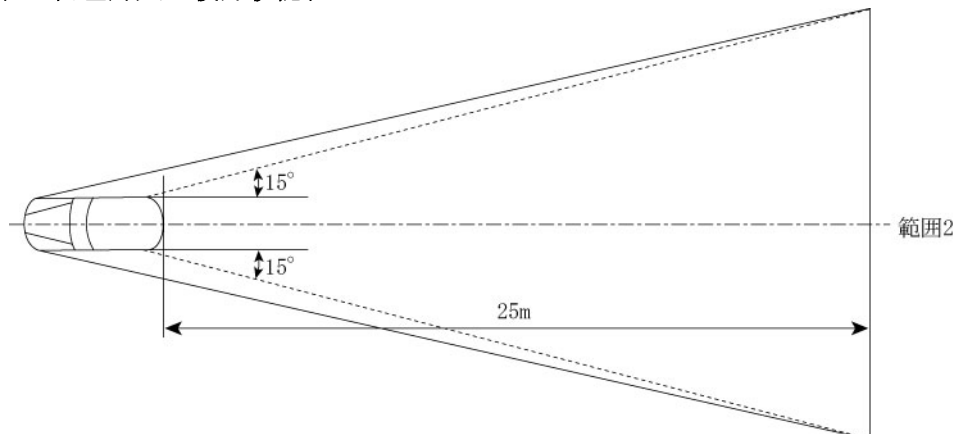


図2 白色灯火の後方視認性



別紙3

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

4. 2. 6. 1. 及び4. 2. 6. 3. 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. 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. 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

各車軸への荷重が許容軸重に達する、又は、各車軸の許容軸重にそれぞれ比例するように荷重を配分し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する。

2.3. 貨物の運送の用に供する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。

2.3.1. 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。

2.3.1.1. 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

2.3.1.2. 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。

2.4. 貨物の運送の用に供する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。

2.4.1. 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。

2.4.1.1. 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

2.4.1.2. 運転者席に乗車定員1人が着席

連結装置の取付位置に、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

2.4.2. 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。

2.4.2.1. 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

2.4.2.2. 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4

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3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っては、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 mm）をいう。

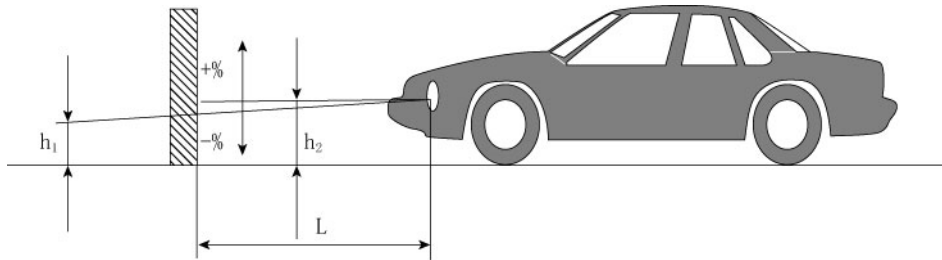
h_2 は、基準中心の地面からの高さ（単位 mm）をいう。

L はスクリーンから基準中心までの距離（単位 mm）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 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15,000km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3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。

5.1.1. 配光可変型前照灯を備える場合にあっては、測定は配光可変型前照灯を中立状態にして実施しなければならない。

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、本技術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人未満のものに限る。）

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よい。

- 5.4.2. 非調整式緩衝装置を備える自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものを除く。）

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っては、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。

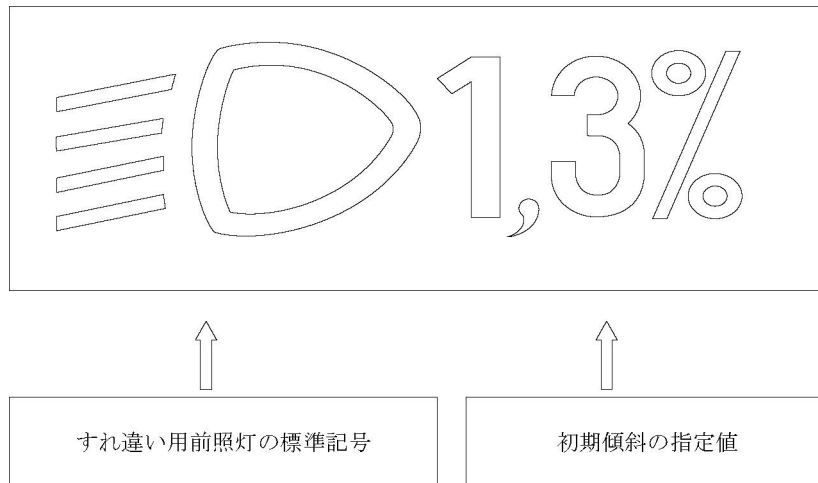
測定は、5.5.3.1. 及び5.5.3.2. に従って行うものとする。

- 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った場合には、基準に適合するものとして取り扱うものとする。

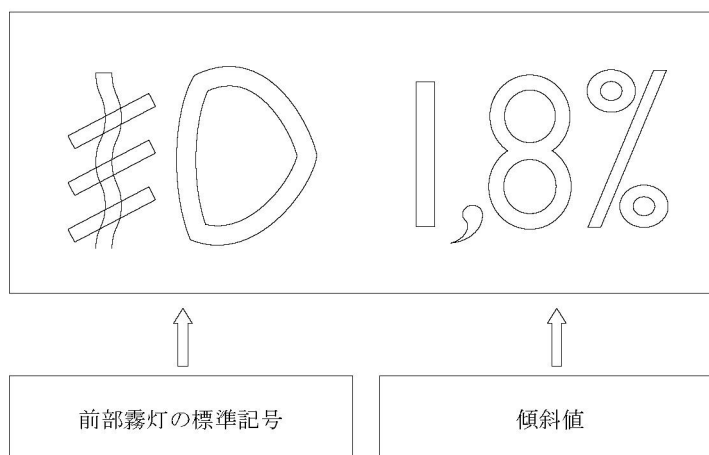
- 5.5.5. 変位の上限又は下限の計算値のうち超過するものが一つだけである場合には、自動車製作者は、型式の指定のために定めた限度内において、別の初期傾斜の指定値をとることができる。

別紙5

本技術基準4. 2. 6. 1. 1. 及び4. 3. 6. 1. 2. の初期傾斜の指定値の表示例



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。



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6

本技術基準4. 2. 6. 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、取扱説明書に明瞭に説明された単純な方法により操作され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、本技術基準4. 2. 6. 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、本技術基準4. 2. 6. 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。

別紙8

自動車の後面、前面及び側面に備える再帰反射材の視認性

図1a：後面

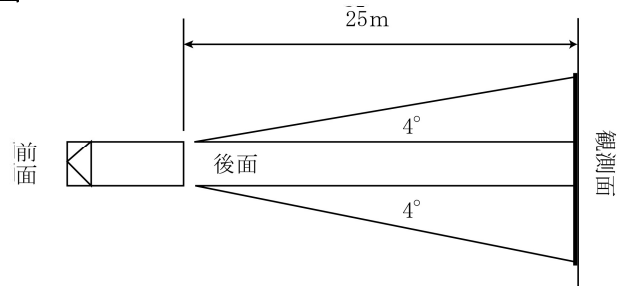


図1b：前面（被牽引自動車のみ）

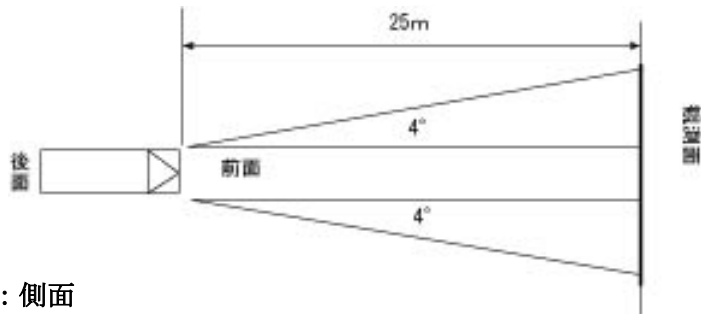
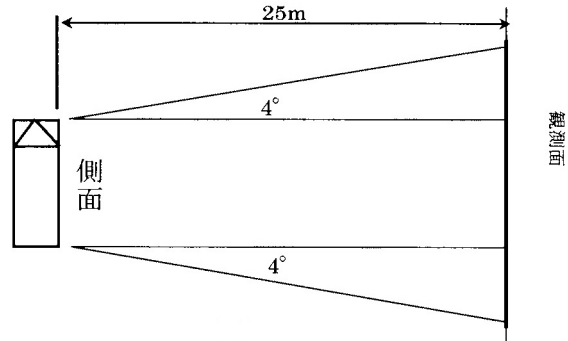


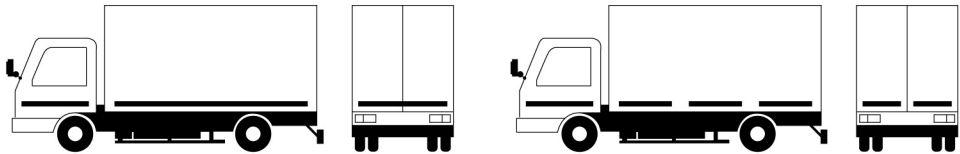
図2：側面



別紙9

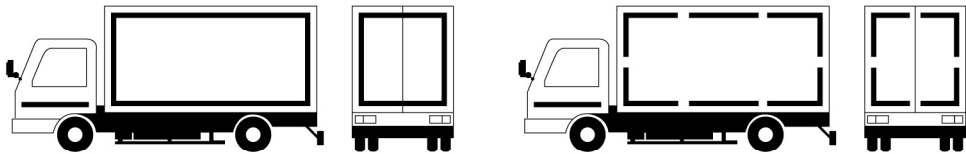
再帰反射材の取付例

線状再帰反射材

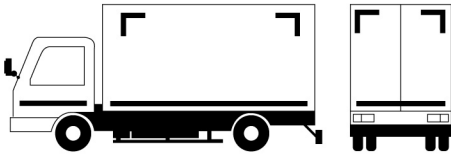


輪郭表示再帰反射材

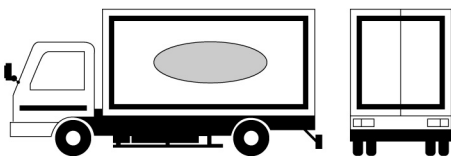
完全輪郭表示再帰反射材



部分輪郭表示再帰反射材



特徴等表示再帰反射材



別紙10

試験運転

- 1. 走行用前照灯の自動制御に関する試験運転
 - 1. 1. 試験運転は、自動車製作者等が定める条件において行うものとする。
 - 1. 2. 試験コースは、表1に掲げる試験項目の要件を満たすように構成するものとする。

表1

| 試験項目 | 交 通 条 件 | 道 路 の 種 類 | | |
|------|----------------------------|-----------|--------------|-----------|
| | | 都市部の道路 | 多車線道路（高速道路等） | 郊外部の道路 |
| | 速 度 | 50±10km/h | 100±20km/h | 80±20km/h |
| A | 試験コース全長における割合 | 10% | 20% | 70% |
| | 1台の対向車又は先行車を走行させ、走行用ビームが作動 | — | ○ | ○ |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| | 状態及び不作動状態を繰り返す状態 | | | |
| B | 複数の対向車及び先行車を走行させ、走行用ビームが作動状態及び不作動状態を繰り返す状態 | — | ○ | ○ |
| C | 能動的及び受動的な追い越しがあり、走行用ビームが作動状態及び不作動状態を繰り返す状態 | — | ○ | ○ |
| D | 4. 1. 9. 3. 1. 2. に規定する対向する自転車がある状態 | — | — | ○ |
| E | 複数の対向車及び先行車を走行させている状態 | ○ | — | — |

1. 3. 都市部の道路は、照明のある道路と照明のない道路で構成するものとする。
1. 4. 郊外部の道路は、2車線の道路及び4車線以上の道路で構成するものとし、かつ、交差点、丘又は坂、くぼみ及び曲がりくねった道路を含むものとする。
1. 5. 多車線道路及び郊外部の道路は、600mを超える直線かつ水平な道路を含み、かつ、左右のカーブを有するものとする。
1. 6. 交通が混雑した状況を考慮するものとする。
2. 配光可変型前照灯に関する試験運転
 2. 1. 試験運転は、自動車製作者等が定める条件において行うものとする。
 2. 2. 試験コースは、表2に掲げる試験項目の要件を満たすように構成するものとする。

表2

| 試験項目 | 交通条件 | 道路の種類 | | |
|------|-------------------------------------|-----------|--------------|-----------|
| | | 都市部の道路 | 多車線道路(高速道路等) | 郊外部の道路 |
| | 速度 | 50±10km/h | 100±20km/h | 80±20km/h |
| | 試験コース全長における割合 | 10% | 20% | 70% |
| A | 1台の対向車又は先行車を走行させ、配光可変型走行用ビームが反応する状態 | — | ○ | ○ |
| B | 複数の対向車及び先行車を走行させ、配光可変型走行用ビームが反応する状態 | — | ○ | ○ |

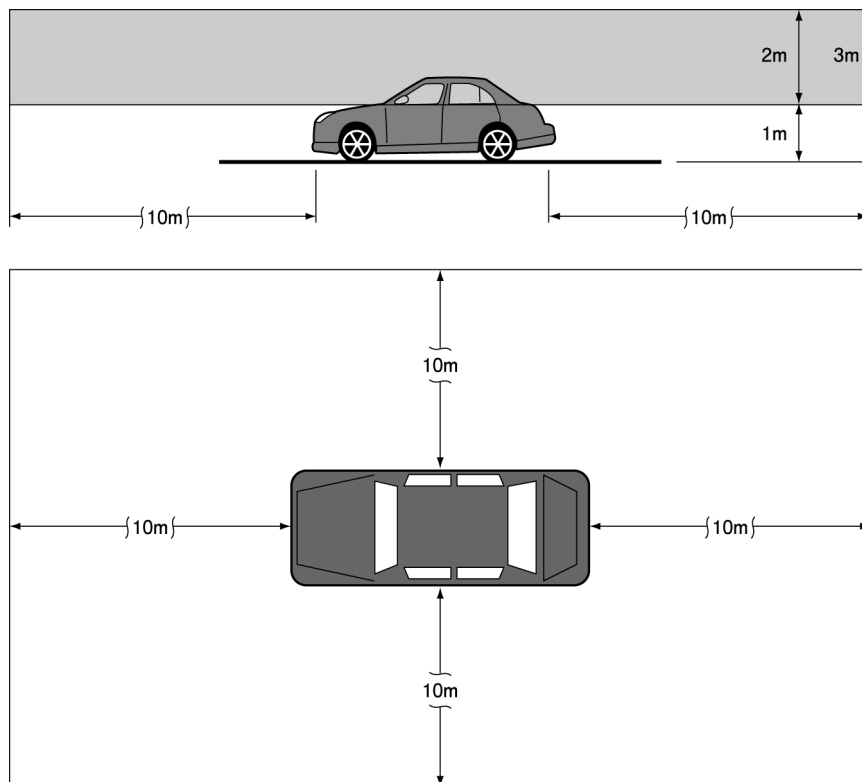
| | | | | |
|---|--------------------------------------|---|---|---|
| C | 能動的及び受動的な追い越しがあり、配光可変型走行用ビームが反応する状態 | — | ○ | ○ |
| D | 4. 23. 9. 3. 1. 2. に規定する対向する自転車がある状態 | — | — | ○ |
| E | 複数の対向車及び先行車を走行させている状態 | ○ | — | — |

2. 3. 都市部の道路は、照明のある道路と照明のない道路で構成するものとする。
2. 4. 郊外部の道路は、2車線の道路及び4車線以上の道路で構成するものとし、かつ、交差点、丘又は坂、くぼみ及び曲がりくねった道路を含むものとする。
2. 5. 多車線道路及び郊外部の道路は、600mを超える直線かつ水平な道路を含み、かつ、左右のカーブを有するものとする。
2. 6. 交通が混雑した状況を考慮するものとする。
2. 7. 表2に掲げる試験項目A及びBの試験に当たっては、試験対象車両、対向車及び先行車全てに試験実施者が乗車した上で、性能を評価し、及び記録するものとする。

別紙11

低速走行時側方照射灯及び車室外乗降支援灯の視認性

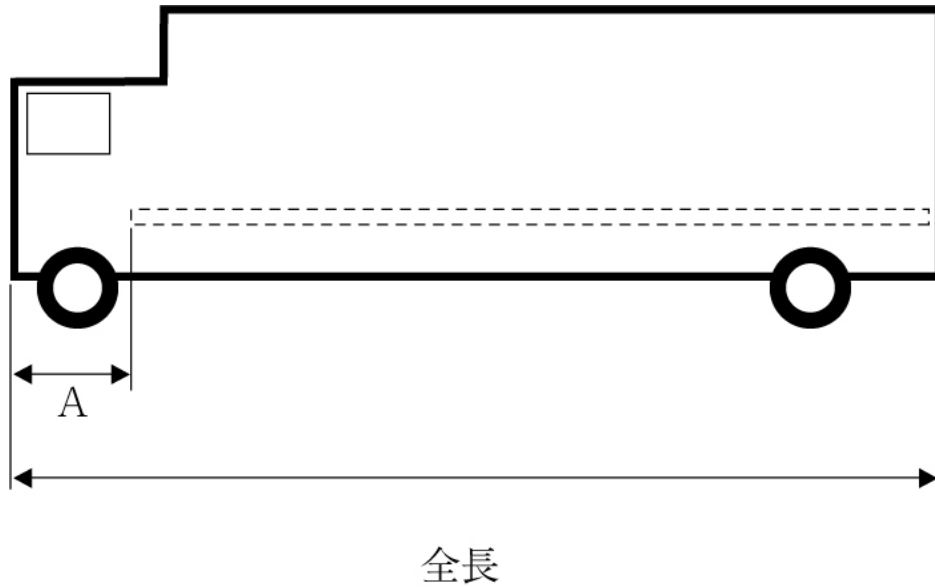
図 車室外乗降支援灯及び低速走行時側方照射灯の視認性



別紙12

自動車における最前方の再帰反射材と自動車の前方の先端との距離

図 自動車における最前方の再帰反射材と自動車の前方の先端との距離



Aは、再帰反射材（4.22.5.2.1.1.(b)の規定により取り付けられているものを除く。）の
前端と自動車の前端との距離である。Aの最大値は2,400mmである。

別紙13

すれ違い用前照灯の自動点灯及び消灯に関する要件

| すれ違い用前照灯の自動点灯及び消灯に関する要件（注1） | | |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 周囲の照度（注2） | すれ違い用前照灯 | 応答時間 |
| 1,000lx未満 | 点灯する | 2秒以内 |
| 1,000lx以上7,000lx以下 | 自動車製作者等の
定めるところによる | 自動車製作者等の
定めるところによる |
| 7,000lx超 | 消灯する | 5秒超300秒以内 |

（注1）自動車製作者等は、シミュレーションその他の手段により、本表に規定する基準への適合を証明するものとする。

（注2）車両上のセンサ取付高さと同じ高さにあるコサイン補正済みセンサを使用して、水平面上で照度を測定するものとする。

別紙14

運転支援プロジェクションに係る表示可能な記号及び図柄並びに作動目的及び作動条件

| 記号及び図柄 | 作動目的 | 作動条件 |
|---|----------|---|
|   | 路面凍結警告 | — |
|   | 衝突危険警告 | 当該自動車と前方車両との相対速度が30km/h より大きく、衝突するまでの時間が1.4秒未満の場合に作動すること。毎分180回以上300回以下の一定の周期で点滅することができる。 |
|   | 逆走警告 | 当該自動車が、一方通行道路又は高速道路に、反対方向から進入することを検知した場合に作動すること。毎分180回以上300回以下の一定の周期で点滅することができる。 |
|  又は   又は  | 車線維持支援警告 | 当該自動車が、意図せずに走行する車線を逸脱した場合に作動すること。 |

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示【2025. 1. 10】

別添52（灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準）