⑵　客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級ＩＰＸＸＢを満たすものでなければならない。

⑶　コネクタの結合を分離した後１秒以内に活電部の電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下となるものであること。

ロ　作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）を超える部分を有する動力系（作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下の部分であって、作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電気的シャシに直流電気的に接続されている部分を除く。）の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャは、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第２改訂版補足第２改訂版の規則5.1.1.5.に限る。）に規定する様式の例による表示がなされているものであること。ただし、次の⑴又は⑵に掲げるものはこの限りでない。

⑴　バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す又は自動車の上面（車両総重量５ｔを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に係るものに限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの

⑵　バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされているもの

ハ　高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線（エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。）は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。

ニ　活電部と電気的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧１Ｖ当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能により警報されていないものであること。

ホ　動力系は、原動機用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものであること。ただし、原動機用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び原動機用蓄電池に火災を生じるおそれがないものにあってはこの限りでない。

ヘ　導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部（通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級ＩＰＸＸＢの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。以下この号及び第177条第３項において同じ。）への人体の接触による感電を防止するため導電体のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部は、危険な電位を生じないよう、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電気的に電気的シャシに確実に接続されているものであること。

ト　充電系連結システム（外部電源に接続して原動機用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電気的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。）は、作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャ等によって次の⑴及び⑵の要件を満たすものであること。

なお、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタで、自動車の上面（車両総重量５ｔを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に係るものに限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタで次の⑴から⑶までの要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。

⑴　外部電源と接続していない状態の充電系連結システムの客室内及び荷室内からの保護は、保護等級ＩＰＸＸＤを満たすものでなければならない。

⑵　外部電源と接続していない状態の充電系連結システムの客室内及び荷室内以外からの保護は、保護等級ＩＰＸＸＢを満たすものでなければならない。ただし、車両側の接続部においては、外部電源との接続を外した直後に、充電系連結システムの活電部の電圧が１秒以内に直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下となるものについてはこの限りでない。

⑶　コネクタの結合を分離した後１秒以内に活電部の電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下となるものであること。

チ　接地された外部電源と接続するための装置は、電気的シャシが直流電気的に大地に接続できるものであること。

リ　水素ガスを発生する開放式原動機用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備えるとともに、客室内に水素ガスを放出しないものであること。

ヌ　自動車が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、加速装置の操作若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものであること。ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車であって内燃機関が作動中はこの限りでない。

ル　原動機用蓄電池は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第２改訂版補足第２改訂版の規則6.（6.4.を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第２改訂版補足第２改訂版の規則6.2.、6.3.及び6.10.に限る。）に定める基準に適合するものとみなす。

二　自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び三輪自動車に限る。以下この号において同じ。）に備える電気装置にあっては、次に掲げる基準とする。

イ　作動電圧が直流60Ｖを超え1,500Ｖ以下又は交流30Ｖ（実効値）を超え1,000Ｖ（実効値）以下の部分を有する動力系の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャ等は次の⑴及び⑵の要件を満たすものであること。ただし、作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）以下の部分であって作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電気的シャシに直流電気的に接続されているところはこの限りでない。

また、これらの保護は確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタで、自動車の下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタで次の⑴から⑶の要件を満たすものは工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。

⑴　活電部に対する保護は、次に掲げるものを除き、いかなる場合においても保護等級ＩＰＸＸＤ（協定規則第136号の技術的な要件に規定するものをいう。以下この号において同じ。）を満たすものでなければならない。ただし、作動電圧が直流60Ｖ又は交流30Ｖ（実効値）を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電気的に絶縁された電気回路