四　自動車（乗車定員10人以上の自動車、車両総重量3.5トンを超える貨物の運送の用に供する自動車、緊急自動車、患者輸送車及びキャンピング車は除く。）に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。

第百六条第七項第一号中「協定規則第17号の技術的要件」の下に「（第28条第６項第１号に定めるものに限る。）」を加え、同第二号中「及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席」の下に「（運転者席を除く。）」を加え、「（同規則第７改訂補足第３改訂版の規則5. 1. 及び6. の規定に限る。）」を「（同規則第８改訂版の規則5. 2. 及び6. の規定に限る。）」に改める。

第百七十四条第一項第二号を第五号とし、第四号を第六号とし、第二号の次に次の二号を加える。

三　座席の向きは、次に掲げるものとする。

イ　前向きに備える座席とは、車両中心面に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

ロ　後向きに備える座席とは、車両中心面に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ハ　横向きに備える座席とは、上記イ及びロ以外のもの。

四　自動車（乗車定員10人以上の自動車、車両総重量3.5トンを超える貨物の運送の用に供する自動車、緊急自動車、患者輸送車及びキャンピング車は除く。）に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。

別添十４・１・(3)②及び(4)中「5.0m／s²」を「4.0m／s²」に改める。

別添十二・２・20・の次に次を加える。

2. 21.　「アッカーマンステア角」とは、軸距を極低速時の旋回半径で割った値を正接とする角をいう。

2. 22.　「横滑り防止装置（ＥＳＣ）」とは、2. 22. 1. ～2. 22. 5. のすべてを満たすものをいう。

2. 22. 1.　運転者が求める車両挙動を決定し、その車両挙動と比較して実際の車両挙動を評価し、この評価に基づき修正ヨーモーメントを発生させるために、各車軸上(注)にある左右の車輪の制動トルクを個々に自動制御する能力を有することにより、車両の方向安定性を高めるもの。

(注)　１つの車軸グループは１つの車軸として扱うものとし、複輪は１つの単輪として扱うものとする。

2. 22. 2.　運転者が求める車両挙動を決定し、その車両挙動と比較して実際の車両挙動を評価し、この評価に基づき車両のオーバーステアの制限及び車両のアンダーステアの制限を行うために、クローズドループのアルゴリズムを採用したコンピュータにより制御されているもの。

2. 22. 3.　車両のヨーレートを直接測定する手段や、その横滑りまたは横滑りの時間微分値を推定する手段を備えているもの。

2. 22. 4.　運転者の操舵入力を監視する手段を備えているもの。

2. 22. 5.　車両の制御を維持している運転者を支援する必要性を判断するアルゴリズム及び必要に応じて当該支援のための車両の推進にかかるトルクの修正を行う手段を備えているもの。

2. 23.　「横加速度」とは、車両の内の１点における加速度ベクトルの、車両のＸ軸（前後方向）に対し垂直かつ路面に対し平行になる成分をいう。

2. 24.　「オーバーステア」とは、車両のヨーレートが、当該車速でアッカーマンステア角の結果生じるヨーレート値を超える状態をいう。

2. 25.　「横滑りまたは横滑り角」とは、車両の重心の縦速度に対する横速度の比の逆正接をいう。

2. 26.　「アンダーステア」とは、車両のヨーレートが、当該車速でアッカーマンステア角の結果生じるヨーレート値未満の状態をいう。

2. 27.　「ヨーレート」とは、車両の重心を通る垂直軸周りの旋回を度／秒で測定した、車両の回頭角速度をいう。

2. 28.　「ピークブレーキ（ＰＢＣ）係数」とは、回転するタイヤの最大減速度に基づくタイヤの路面摩擦の尺度をいう。

2. 29.　「共通スペース」とは、２つ以上の警告表示、インジケータ、識別シンボル又はその他のメッセージを表示することができるが、同時に表示してはならない領域をいう。

2. 30.　「スタティックスタビリティファクター（ＳＳＦ）」とは、輪距の１／２を車両の重心高さで割った値をいう。この場合において、輪距が２つ以上ある車両はその平均を輪距とし、複輪の車軸の輪距は外側の車輪の輪距とする。

2. 31.　「ランニングオーダー質量」とは、非積載状態の車両質量と運転者相当質量（75kg）の合計をいう。

別添十二・３・２・23・２・の次に次を加える。

3. 2. 24.　2. 22. に適合する横滑り防止装置（ＥＳＣ）を備えた車両は、別紙８の技術的な要件を満たすものとする。

3. 2. 24. 1.　ランニングオーダー質量が1,735kgを超える車両は、ロールオーバー制御及び方向性制御を含み、協定規則第13号附則21の技術的な要件を満たす車両安定装置を備えることができる。

別添十二別紙七の次に別紙八を加える。

別紙８　横滑り防止装置を備えた自動車に対する試験要件

1.　全般

1. 1.　本別紙は横滑り防止装置（以下「ＥＳＣ」という。）を備えた自動車の要件を規定する。

1. 2.　ＥＳＣを装備した車両は、本別紙4. に規定した試験条件下において、5. に規定した試験手順で試験を行ったとき、2. に規定した機能要件及び3. の性能要件を満たさなければならない。

2.　機能要件

2. 1.　本別紙を適用する自動車は、次の要件を満たすＥＳＣを備えなければならない。

2. 2.　四輪すべて（注１）に対し個別に制動トルクを加えることができ、この機能を利用する制御アルゴリズムを有している。

2. 3.　2. 3. 1. ～2. 3. 4. の場合を除き、加速、惰性走行、減速（制動を含む。）を含め、すべての走行状態において、車両の全速度範囲において作動可能であること。

2. 3. 1.　運転者がＥＳＣを無効にしている場合

2. 3. 2.　車速が20㎞／ｈ未満の場合

2. 3. 3.　システムの初期診断及び妥当性確認が完了していない状態で、5. 10. 2. の条件で走行してから２分経過していない場合

2. 3. 4.　自動車が後退している場合

2. 4.　ＡＢＳまたはトラクションコントロールが作動している場合でも、作動可能であること。

3.　性能要件

3. 1.　4. の試験条件及び5. 9. の試験手順に基づいて実施する各試験において、ＥＳＣが作動状態にある車両は、3. 2. 及び3. 3. の方向安定性基準を満たすものとし、また、５Ａ以上（ただし、5. 9. 5. に規定された限度までとする。）で操作するステアリングホイール角（注２）を用いて実施する各試験において3. 4. の回避性能基準を満たすものとする。ただし、Ａは、5. 6. 2. で計算するステアリングホイール角である。なお、4. に従って実車両で試験された場合、同一型式の派生または種類の適合性については、4. の試験条件及び5. 9の試験手順を順守したコンピューターシミュレーションによって証明することができる。

3. 2.　「ドウェル付きサイン」の操舵入力の完了から１秒後（図１の時間T_0＋１）に測定するヨーレートは、同一の試験走行中にステアリングホイール角の符号が（１回目と２回目のピークの間で）変化した後で記録されるヨーレートの最初のピーク値（図の$\dot{\psi}$ *Peak*）の35％を超えないものとする。

（注１）　１つの車軸グループは１つの車軸として扱うものとし、複輪は１つの単輪として扱うものとする。

（注２）　本別紙の規定は、車両のステアリングがステアリングホイールによって制御されることを前提としている。自動車製作者が、5. で規定するステアリング入力と等価なステアリング入力を用いて本別紙の性能要件を満たすことができることを試験機関に証明できれば、他のタイプのステアリング操作装置を使用した車両であってもよい。