3.6.3.　ＥＳＣを3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の性能要件を満たさないモードにすることを唯一の目的とした操作装置は、図に示す「ＥＳＣ　ＯＦＦ」のシンボルまたは「ＥＳＣ　ＯＦＦ」という語句によって識別するものとする。



3.6.4.　ＥＳＣを複数のモードにすることを目的とした操作装置は、当該モードのうち少なくとも１つにおいて3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の性能要件が満たされない場合、このモードに対するスイッチに隣接する「ＯＦＦ」という語句を伴った図に示すシンボルによって識別するものとする。あるいは、ＥＳＣのモードが多機能操作装置によって制御されている場合は、運転者用ディスプレイによって、3.6.3.のシンボルまたは「ＥＳＣ　ＯＦＦ」という語句のいずれかを用いて、当該モードに対する操作位置を運転者に対して明確に表示するものとする。



3.6.5.　ＥＳＣを3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の性能要件を満たさないモードにする補助的な作用をもつ別のシステムの操作装置は、3.6.3.の「ＥＳＣ　ＯＦＦ」のシンボルにより識別する必要はない。

3.7.　「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示

3.7.1　自動車製作者は、3.6.に基づき、ＥＳＣを無効にするまたはその性能を低下させる操作装置を装備する場合、ＥＳＣの機能の無効または低下状態に対する運転者の注意を喚起するために3.7.2.～3.7.5.の要件を満たすものとする。ただし、3.6.2.2.の運転者が選択するモードについては適用しない。

3.7.2.　自動車製作者は、車両が3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の要件を満たさないモードにあることを表示するものとする。

3.7.3.　「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示は、3.7.3.1.～3.7.3.8.を満たさなければならない。

3.7.3.1.　運転者がシートベルトを装着して着席した状態で、運転者から直接かつ明確に見えるように表示しなければならない。

3.7.3.2.　運転中の運転者に正面に見えなければならない。

3.7.3.3.　図に示す「ＥＳＣ　ＯＦＦ」のシンボルまたは「ＥＳＣ　ＯＦＦ」という語句によって識別するものとする。または、3.6.3.または3.6.4.の操作装置または点灯中の動作不良警告表示に隣接する「ＯＦＦ」という語句によって識別するものとする。



3.7.3.4.　黄色または橙色とする。

3.7.3.5.　昼間及び夜間の運転においても、運転者が周囲の路上照明の状況に適応した状態で点灯を確認するのに十分な明るさがなければならない。

3.7.3.6.　ＥＳＣが3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の要件を満たさないモードにある限り、点灯し続けるものとする。

3.7.3.7.　3.7.4.及び3.7.5.に規定した場合を除き、「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示は、エンジンが作動していない時にイグニション（始動）スイッチを「オン」(「走行」)の位置に入れた時、または、イグニション（始動）スイッチが「オン」(「走行」)と「始動」の間の、自動車製作者により指定された確認位置にある時のいずれかの場合に、点灯確認機能として作動するものとする。

3.7.3.8.　ＥＳＣが自動車製作者の指定する初期設定モードに復帰した後、消灯するものとする。

3.7.4.　スターターインターロックの作動中は「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示を作動させる必要はない。

3.7.5.　3.7.3.7.の要件は、共通スペースに表示される警告表示には適用しない。

3.7.6.　自動車製作者は、自動車製作者の指定する初期設定モード以外のＥＳＣ機能レベルについて、車両が当該ＥＳＣ機能レベルにある時に3.1.、3.2.、3.3.及び3.4.の要件を満たすと考えられる場合でも、「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示を用いて当該機能レベルを表示してもよい。

3.8.　ＥＳＣの技術文書

3.8.1.　別紙６に規定される要件に加えて、本別添2.22.の「ＥＳＣ」の定義を満たすＥＳＣが車両に装備されていることの確認として、3.8.2.～3.8.5.に規定した自動車製作者の文書を提供しなければならない。

3.8.2.　ＥＳＣのすべてのハードウェアを特定するシステム図。この図では、各ホイールに制動トルクを発生させるために使用する構成部品及び車両のヨーレート、推定される横滑りまたは横滑り時間微分値並びに運転者の操舵入力を決定するために使用する構成部品とする。

3.8.3.　ＥＳＣの基本的な作動特性を十分に記述した簡潔な説明書。この説明書には、各ホイールに制動トルクを加えるシステムの能力及びＥＳＣの作動中に当該システムが車両の推進にかかるトルクを修正する方法に関する概要説明を含み、かつ、ヨーレートが直接測定できることを示すものとする。また、説明書では、ＥＳＣが作動可能な車速範囲及び走行状態（加速、減速、惰性走行、ＡＢＳまたはトラクションコントロールの作動中）も特定するものとする。

3.8.4.　制御ロジック図。3.8.3.に規定した説明書を補完するものとする。

3.8.5.　アンダーステア制御の情報。ＥＳＣのハードウェアを制御するコンピューターへの適切な入力情報及び車両のアンダーステアを制限するために当該入力情報を使用する方法に関する概要説明。

4.　試験条件

4.1.　環境条件

4.1.1.　大気温度は、０℃から45℃とする。

4.1.2.　最大風速は、スタティックスタビリティファクター（ＳＳＦ）＞1.25の車両の場合は10m／ｓ以下、ＳＳＦ≦1.25の車両の場合は５m／ｓ以下とする。

4.2.　路面条件

4.2.1.　試験は、舗装された均質で乾いた路面で実施し、窪みや大きな亀裂など凹凸やうねりのある路面でないこと。

4.2.2.　路上試験の路面の公称（注３）ピークブレーキ係数（ＰＢＣ）は、特段の規定がある場合を除き、4.2.2.1.または4.2.2.2.で測定したとき、0.9であること。

4.2.2.1.　米国材料試験協会（ＡＳＴＭ）法Ｅ1337―90に従って、40mphの速度でＡＳＴＭ　Ｅ1136の標準基準試験タイヤを用いる。

4.2.2.2.　本別添の別紙４、付録２に規定された粘着係数（ｋ）の決定方法を用いること。

4.2.3.　試験路面は、水平から均一勾配１％までの傾斜範囲であること。

4.3.　車両条件

4.3.1.　ＥＳＣは、すべての試験において作動可能とする。

4.3.2.　車両には、少なくとも燃料タンク容量の90％まで燃料を搭載し、運転者、約59kgの試験機器（自動操舵装置、データ取得システム及び操舵装置の電源）及び運転者と試験機器の質量差に応じて必要とされる重りで構成される合計168kgの室内荷重を載せる。重りが必要とされる場合、重りは、助手席後方の床の上、または、必要ならば助手席の足下空間に置くものとする。なお、試験実施中に外れることのないよう、すべての重りを固定するものとする。

（注３）　「公称」値とは理論目標値とされている。