

衝突被害軽減制動制御装置 [対歩行者] に係る調査結果

1. JNCAPの基本方針

- 装置が支援対象とする事故実態に基づいた試験方法(試験条件)とする。
- 装置に期待される事故低減効果に応じた評価方法(評価得点)とする。
- 試験条件や評価得点の設定にあたっては、装置の支援効果が期待される事故データのみを対象とする。従って、類似の事故パターンであっても、その性質上、支援できなくてもやむを得ないと判断できる事故(例;歩行者の急な飛び出し)については対象外とする(試験は実施せず、評価得点にも含めない)。

2. 試験条件・評価得点の設定方針

- 事故データの分析結果から、特定の場面や環境再現で代表可能と考えられる場合には、その代表的な条件(標準条件)を用いて試験を実施する(基準評価試験)。
- 特定の条件で代表できないような要因が考えられる場合(例;昼夜、車速、遮蔽車両の有無など)は、別々に分けて試験を実施し、事故データの比率に応じて得点配分を設定する。
- 過大評価の懸念等により、標準条件以外に評価すべき条件がある場合は、当該条件(追加条件)における部分評価試験(*)を実施し、追加条件の事故比率に応じて評価得点を追加する。

(*) 部分評価試験の実施車速(代表車速)と評価得点の算出方法

- ・代表車速 ; 5km/h以上の速度低減量が得られた車速範囲の中で、事故による社会損失額が最も大きい車速条件とする。
(速度低減量が全て5km/h未満だった場合は、最も速度低減率の大きい車速条件とする)
- ・算出方法 ; 代表車速における「基準評価試験結果と部分評価試験結果の速度低減率の比」が、そのまま「全車速域に亘る両条件間の性能比」を表しているものと仮定して、追加条件の得点を推定算出する。

試験方法・評価方法の設定に関する検討事項

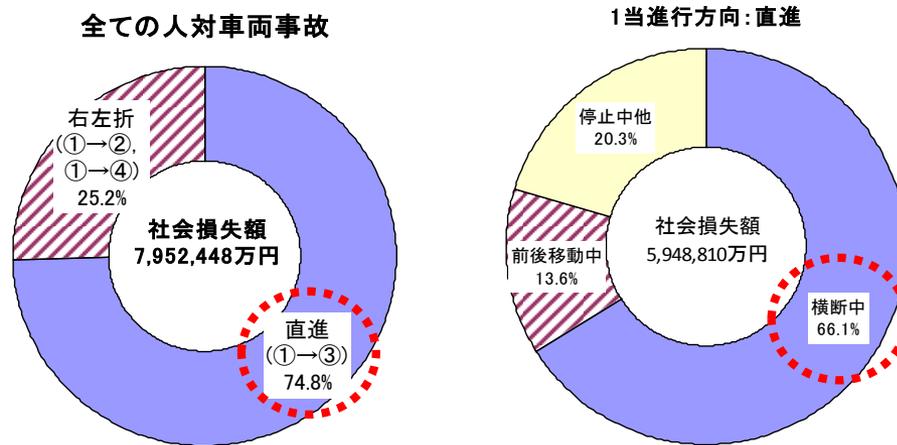
- ①試験シナリオ : 評価場面の選定
- ②横断方向 : ターゲットの移動方向
- ③オフセット : 仮想衝突ポイントの設定
- ④歩行速度 : ターゲットの移動速度
- ⑤ターゲット種類 : 大人／子供ダミーの選択
- ⑥薄暮の扱い : 試験環境・評価得点の設定
- ⑦得点配分 : 車速条件別の配点

①試験シナリオ

○技術レベルや事故分析に基づく検討結果

- ・現行技術で「右左折時」の支援までは困難なことを考慮し、「車両直進」時の事故を対象とする。
- ・同様に、「寝ている人(停止中他)の検出」や「路肩を歩いている人(前後移動中)との衝突判定」まで確実にすることは困難であることを考慮し、「横断中」の歩行者を対象とする。

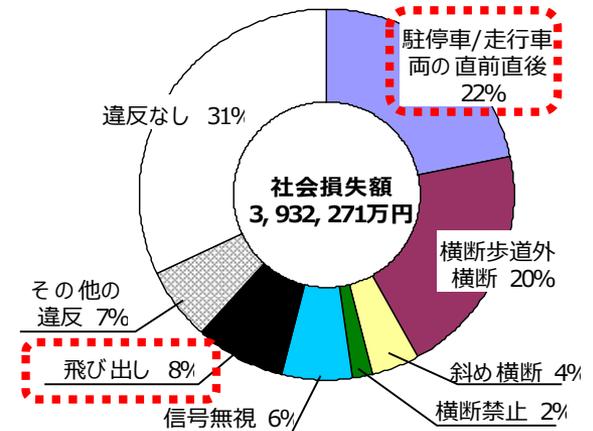
⇒まずは、「**車両直進**」「**歩行者横断**」を組み合わせた評価シナリオとする。(人対車両事故全体の50%をカバー)



●過大評価等につながる懸案事項

- ・上記シナリオ中、「歩行者の急な飛び出し」までは対応困難。
⇒支援できなくてもやむを得ない場面と判断し、評価から除外する。
- ・「車両の直前直後横断」(車両陰からの横断)とそれ以外の条件では、歩行者検出の容易性の点で明らかに環境が異なる。
⇒「遮蔽車両あり」と「なし」の条件に分けて評価する。
同様に、「昼間」と「夜間」も分けて評価する必要がある。

人対車両/横断中, 1当進行方向:直進



②横断方向

○事故分析に基づく検討結果

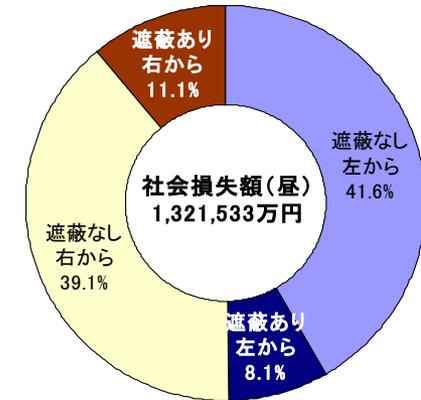
- ・昼間の歩行者の横断方向は、「右から」と「左から」が5:5。
 - ・夜間の歩行者の横断方向は、「右から」と「左から」が7:3。
- ⇒横断方向は「右から(Farside)」と「左から(Nearside)」の2条件とし、昼夜の事故実態に基づいた得点配分とする。

●試験の効率化に向けた検討

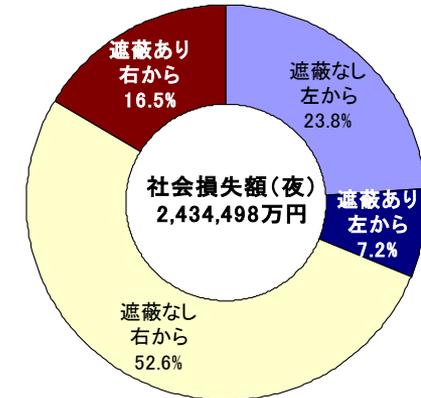
- ・歩行者検出の点で左右方向による影響は小さいと考えられるため、試験効率化の観点から、片側の横断方向で試験を実施する。
- ・**昼間は「左から(Nearside)」**の横断方向で代表する。
理由:「右から(Farside)」の場合は歩行距離が長くなり(歩行開始が早くなり)、歩行者検出の容易性の観点から過大評価につながる可能性があるため。

- ・**夜間は「右から(Farside)」**の横断方向で代表する。
理由:事故実態の7割を占めるため。(夜間は前照灯の照射範囲の制限で、**夜間の試験方法と併せて引き続き検討**の可能性は低い)

横断中, 1当進行方向:直進, 昼



横断中, 1当進行方向:直進, 夜間条件(薄暮帯を含む)

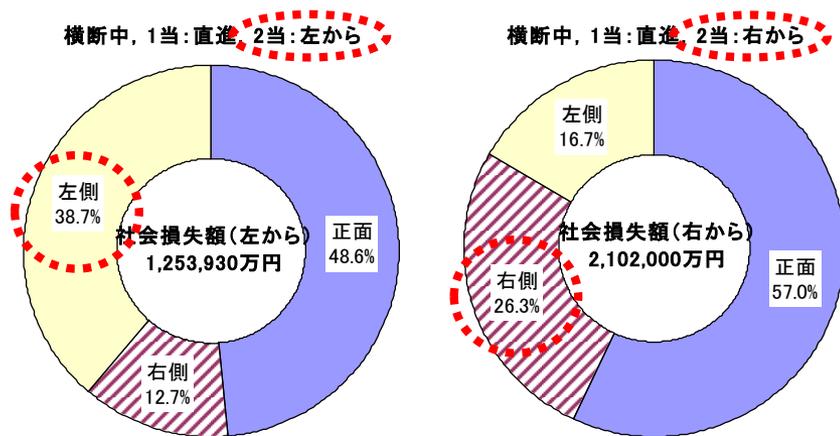


③オフセット

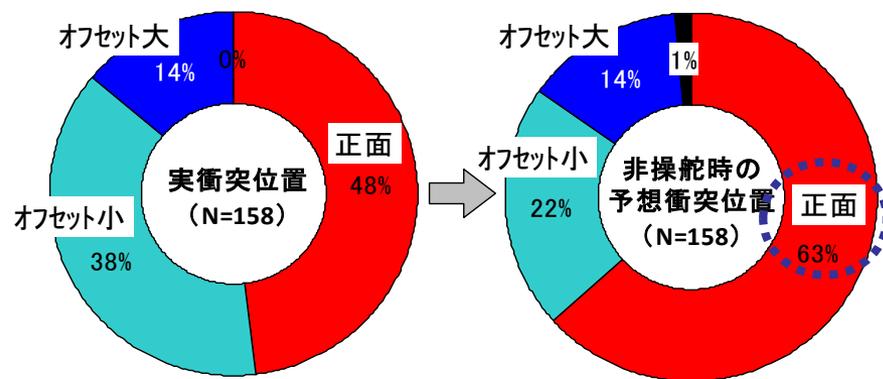
○事故分析に基づく検討結果

- ・車両の衝突部位で見ると、「正面」(車両中央付近)への衝突形態が半数を占めるが、オフセットが小さい側(左からの横断時は左側、右からの場合は右側)に衝突している割合も比較的多い。
- ・マイクロ事故データを調べた結果、ドライバによる操舵回避行動が小オフセットの事故件数増加につながっていることを確認。

⇒正面が60%以上を占め、実質的なオフセット大小の差異も小さいことから、代表的なオフセット条件として「50%」を設定する。



マイクロ事故データの分析結果(H10~19年)



●過大評価等につながる懸案事項

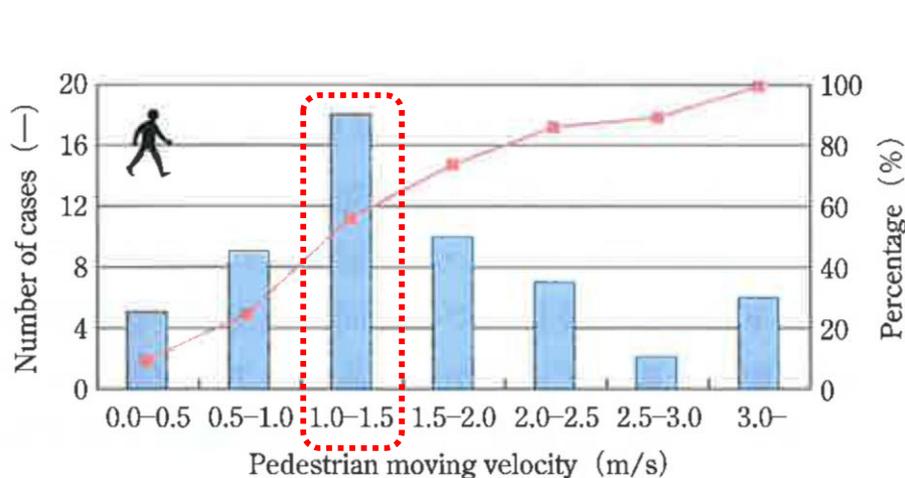
- ・一般に、オフセットが小さいほど広いセンサー画角を要するため、装置によっては小オフセットで衝突する歩行者を検出できない(50%条件だけでは過大評価につながる)可能性が懸念される。また、オフセットが大きくなると、自動ブレーキ不要(歩行者が通過)と誤認識される恐れがあるため、同様の可能性が懸念される。

⇒Euro-NCAPとの協調も考慮したオフセット「25%」「75%」での部分評価試験を実施する。その際の得点の配分は「25%:50%:75%=1:3:1」とする。

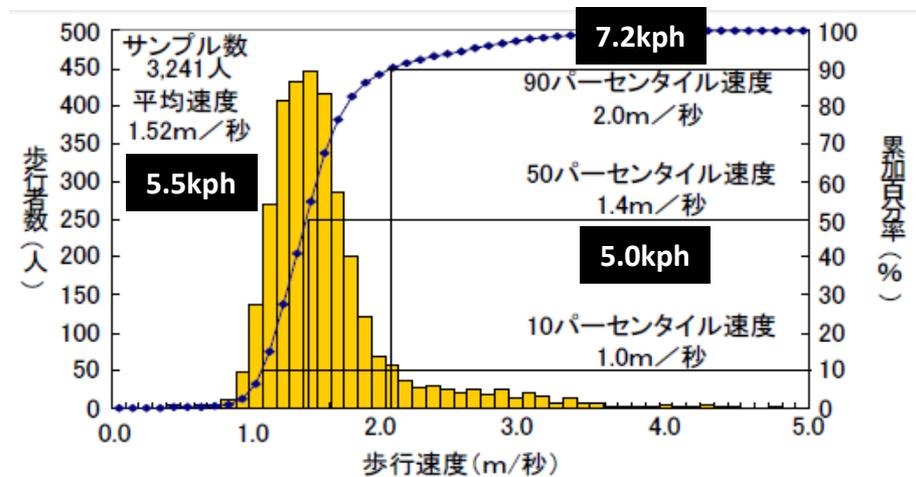
④歩行速度

○事故分析に基づく検討結果

- ・横断時の歩行速度は4～5km/hを中心とした凸型の分布傾向を示し、中央値・最頻値とも5km/h程度。
⇒代表的な歩行速度条件として「5km/h」を設定する。



歩行者の飛び出しにおける初期速度の分布(N=61)(永井, 2013)



横断歩道における歩行者の歩行速度と挙動に関する研究
(卒業論文概要2003/日本大学理工学部)

●過大評価等につながる懸案事項

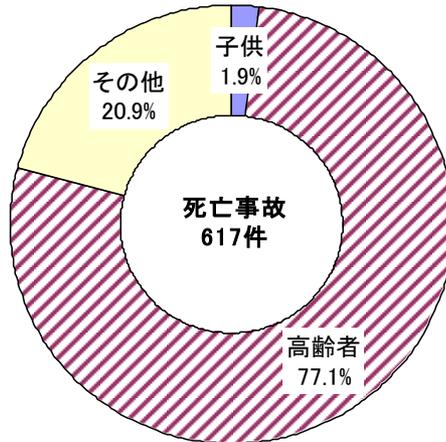
- ・一般に、横断速度が速くなるほど広いセンサー画角を要するため、装置によっては速い歩行者を検出できない(5km/h条件だけでは過大評価につながる)可能性が懸念される。
⇒Euro-NCAPとの協調も考慮し、歩行速度「8km/h」での部分評価試験を実施する。その際の得点配分は「5km/h:8km/h=9:1」とする。また、ターゲットの姿勢安定時間を考慮し、初期位置は基準走路から6m地点とする(歩行速度5km/hの場合は4m地点)。

⑤ターゲット種類

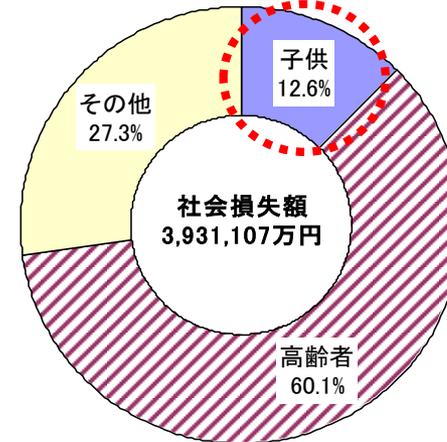
○事故分析に基づく検討結果

- ・日本の事故実態で見ると、重大事故の社会損失額に占める「子供(12歳以下)」の割合は1割程度。
⇒代表的なターゲット種類として「**大人ダミー**」を設定する。

人対車両／横断中, 1当進行方向:直進



人対車両／横断中, 1当進行方向:直進



●過大評価等につながる懸案事項

- ・一般に、歩行者の体格(シルエット、反射強度など)が小さいほど高いセンシング性能を要するため、装置によっては子供の歩行者を検出できない(大人ダミー条件だけでは過大評価につながる)可能性が懸念される。

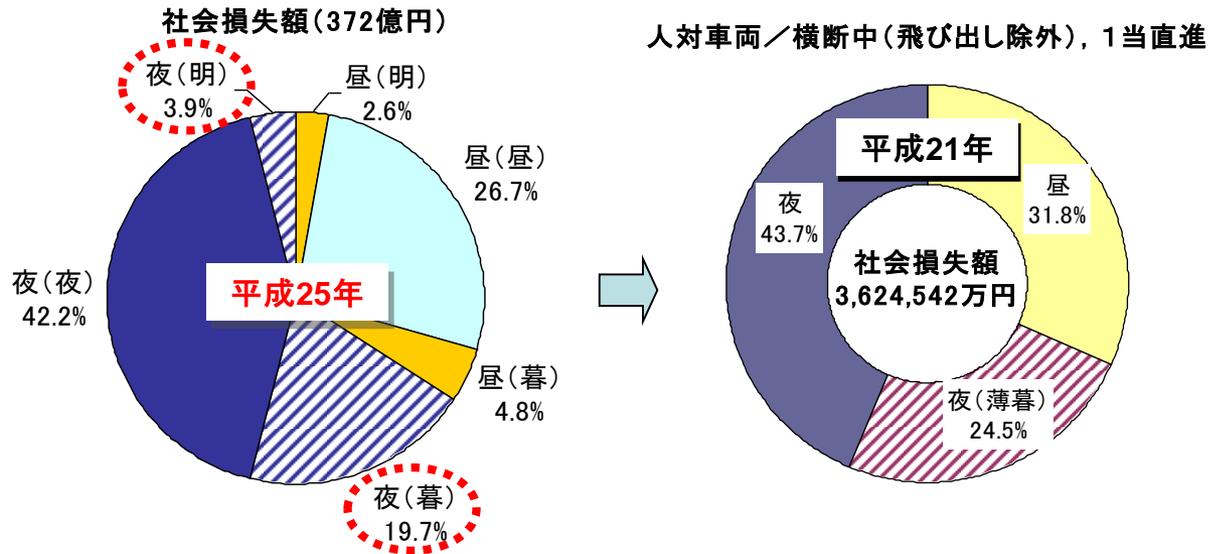
⇒社会的説明を考慮して「**子供ダミー**」を用いての部分評価試験を実施する。その際の得点の配分は「**大人:子供=9:1**」とし、**遮蔽車両あり／なし**の二種類のシナリオについて実施する。

⑥薄暮の扱い（昼夜別の得点配分の検討）

○事故分析に基づく検討結果

・統計データが存在するH25年のデータを見ると、従来の「夜間」に分類される事故のうち、薄暮帯（日の入り後30分と日の出前30分）の占める割合は35.9%（=23.6%/65.8%）。この割合からH21年の薄暮帯の事故を推定した結果、昼：夜（うち薄暮）=32：68（うち24）の構成率が得られた。

⇒80点の配分は、**昼夜の定義に従うと「昼：夜=25：55」、薄暮帯を昼に取り込むと「昼：夜=45：35」となる。**



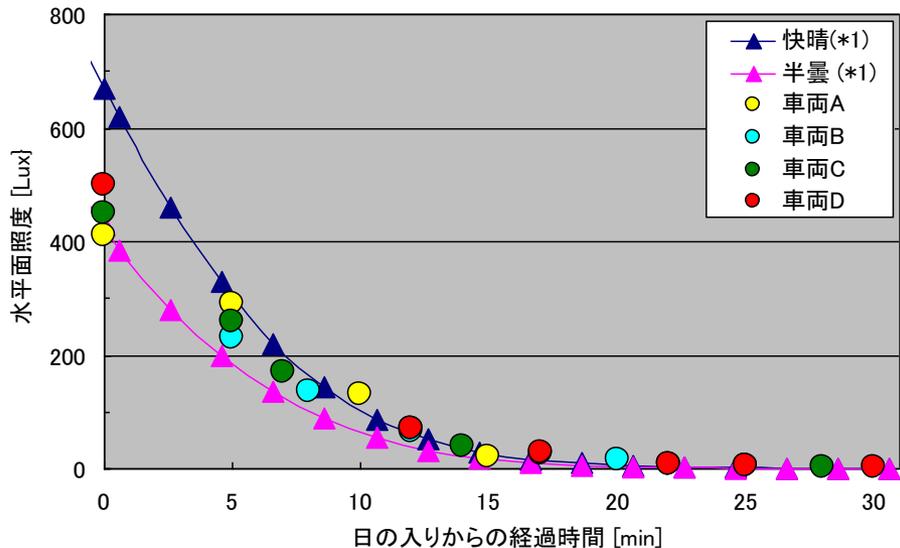
●過大・過小評価につながる懸案事項

・次頁データのように、薄明期（薄暮帯）の照度は500Lux前後～1Lux未満まで変化し、その間ある程度まで、当該装置は通常通り作動することから、薄暮帯の全てを昼／夜どちらかに割り振ると、必ず過大・過小評価につながってしまう。

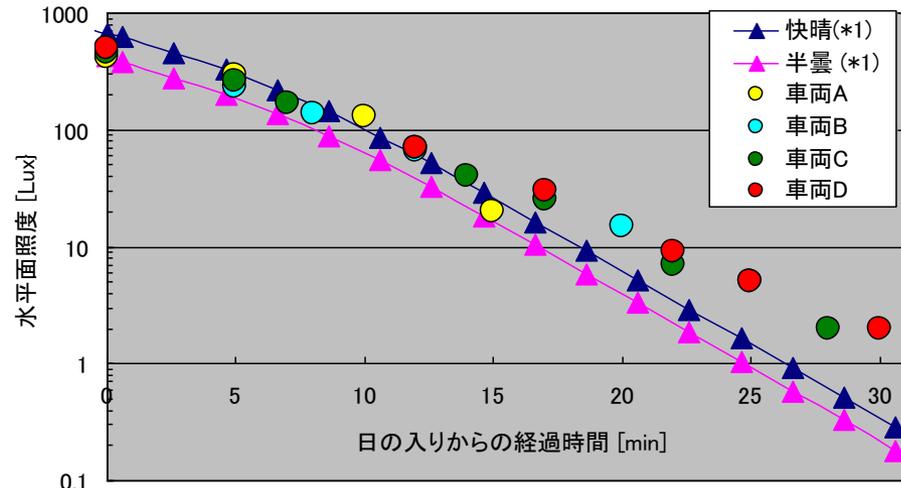
⇒時間帯に応じて定量的に評価することは極めて困難なため、過小評価の可能性は考慮しながらも、試験導入の当初(2年間?)は「昼間」の定義に従って「**25点満点**」とするのが妥当と考えられる。薄暮帯の取り扱いについては、今後の夜間評価法の検討と併せて引き続き議論していく。

(参考1) 薄暮時間帯における照度環境と装置性能実態

薄暮時間帯と照度の関係

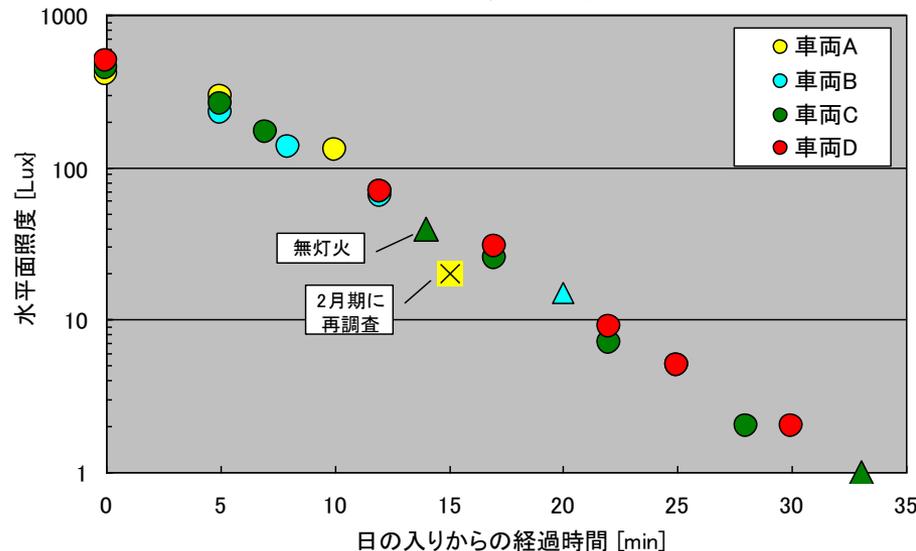


薄暮時間帯と対数照度の関係



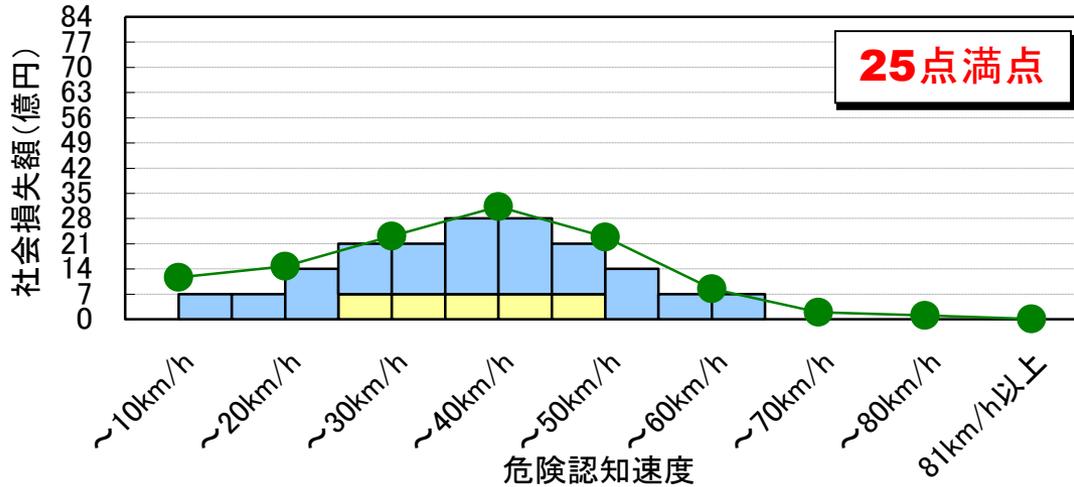
(*1) 岸田、自然日長における薄明期の照度、1986、農業気象

薄暮時間帯における装置性能の調査結果



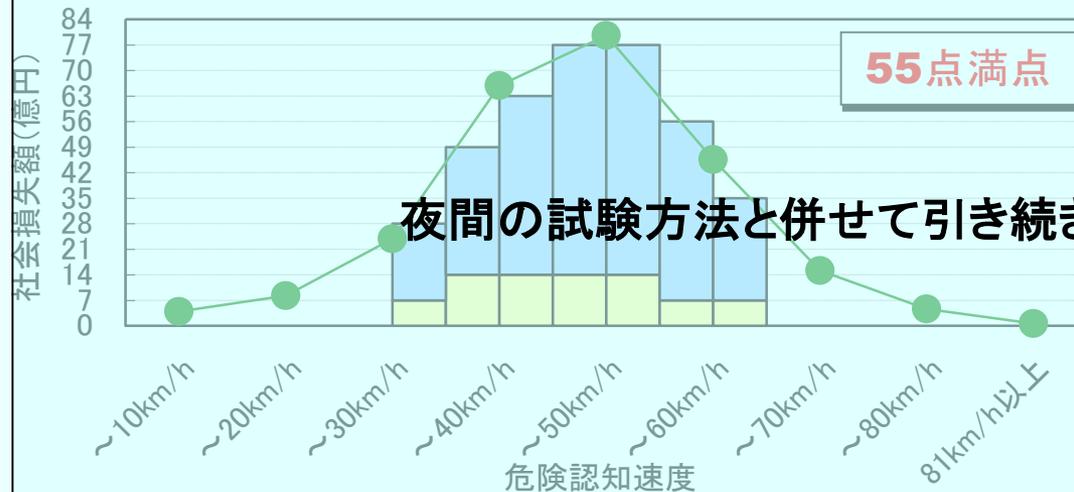
⑦事故実態に応じた試験車速別の配点案

横断中(飛び出し除外), 昼間



車速条件	遮蔽なし	遮蔽あり
10km/h	1	-
15km/h	1	-
20km/h	2	-
25km/h	2	1
30km/h	2	1
35km/h	3	1
40km/h	3	1
45km/h	2	1
50km/h	2	-
55km/h	1	-
60km/h	1	-
合計	20	5

横断中(飛び出し除外), 夜間(薄暮含む)

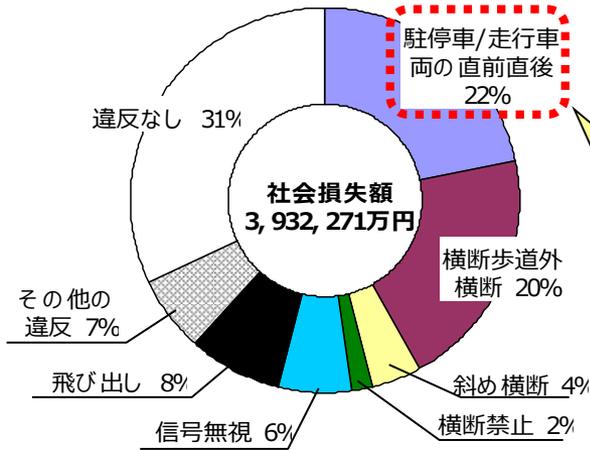


車速条件	遮蔽なし	遮蔽あり
10km/h	-	-
15km/h	-	-
20km/h	-	-
25km/h	-	-
30km/h	3	1
35km/h	5	2
40km/h	7	2
45km/h	9	2
50km/h	9	2
55km/h	7	1
60km/h	4	1
合計	44	11

【部分評価試験結果に基づく得点算出(案)】

①車速条件別の得点配分

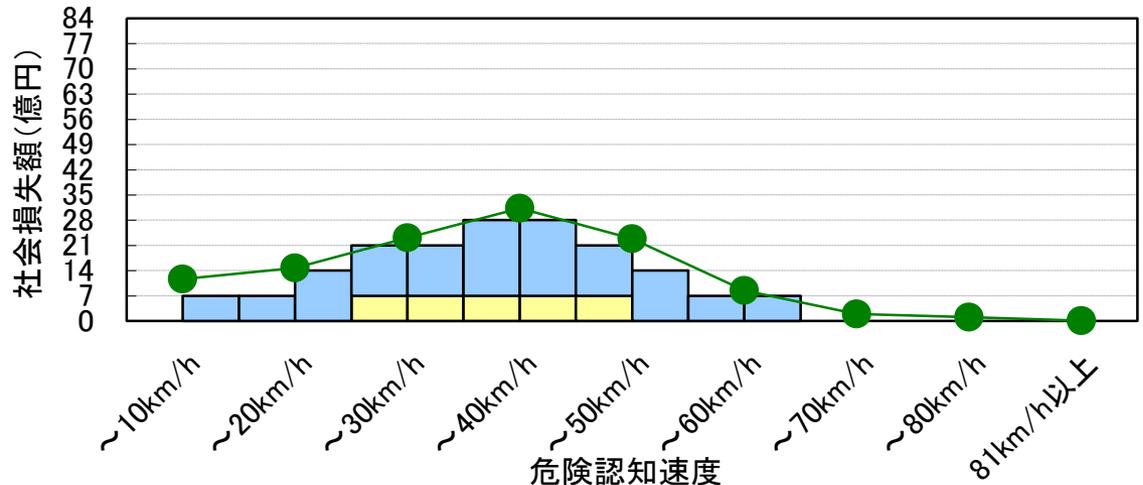
人対車両／横断中，1当進行方向：直進



・事故分析の結果、「遮蔽車両あり」の割合は**2割程度**。
 ⇒遮蔽なしと遮蔽ありの比は「4:1」となり、昼間評価の25点満点を割り振ると、**20点:5点**となる。これを車速別の社会損失額に合わせて近似すると、下記のような得点配分が妥当と考えられる。

配点表		
車速	遮蔽なし	遮蔽あり
10km/h	1	-
15km/h	1	-
20km/h	2	-
25km/h	2	1
30km/h	2	1
35km/h	3	1
40km/h	3	1
45km/h	2	1
50km/h	2	-
55km/h	1	-
60km/h	1	-
合計	20	5

横断中(飛び出し除外)，昼間



②部分評価試験の結果に基づく補正方法

【補正の考え方】

代表車速(*)における「**基準評価試験結果と部分評価試験結果の速度低減率の比**」は、そのまま「**全車速域に亘る両条件間の性能比**」を表しているものと仮定。

(*) 5km/h以上の速度低減量が得られた車速範囲の中で、事故による社会損失額が最も大きい車速条件。
(速度低減量が全て5km/h未満だった場合は、最も速度低減率の大きい車速条件)

● 遮蔽なしシナリオ: **CPN_50%_5kph_Adult** 10~60km/h 20点満点

- ・基準評価試験における速度低減率(各車速)
- ・部分評価試験における速度低減率(代表車速)
- ⇒代表車速以外の追加条件の速度低減率
- ・追加条件別の配点比率

○オフセット 25%:50%:75%=1:3:1
○歩行速度 5kph:8kph=9:1
○ダミー種類 Adult:Child=9:1

: $X_{STD}(v)$

: X_{xxx} (*) xxx:追加条件

代表車速40km/hの場合

: $X'_{xxx}(v) = X_{xxx} / X_{STD}(40) \times X_{STD}(v)$ (*) Max 1.0

⇒ 配点表に基づき、各車速条件ごとに得点を配分
 $y_{STD}(v)$ 、 $y_{xxx}(v)$

⇒追加条件別に得点を計算(各20点満点)

: $Y_{xxx} = \sum (X_{STD}(v) \times y_{STD}(v) + X'_{xxx}(v) \times y_{xxx}(v))$

・追加後の評価得点

: $Y_{CPN} = Y_{STD} \times \frac{Y_{offset}}{Y_{STD}} \times \frac{Y_{ped_v}}{Y_{STD}} \times \frac{Y_{dummy}}{Y_{STD}}$

補正係数に相当

● 遮蔽ありシナリオ: **CPNO_50%_5kph_Adult** 25~45km/h 5点満点

- ・基本的には「遮蔽なしシナリオ」と同じ手順
- ・子供ダミーの追加条件のみ別途実施し、得点を計算(5点満点)
- ・その他の追加条件については「遮蔽なしシナリオ」の結果を活用
- ・追加後の評価得点

: Y'_{dummy}

: Y'_{xxx}

: $Y_{CPNO} = Y'_{STD} \times \frac{Y'_{offset}}{Y'_{STD}} \times \frac{Y'_{ped_v}}{Y'_{STD}} \times \frac{Y'_{dummy}}{Y'_{STD}}$

③部分評価試験による補正結果の妥当性検討 (オフセット条件によるケーススタディ)

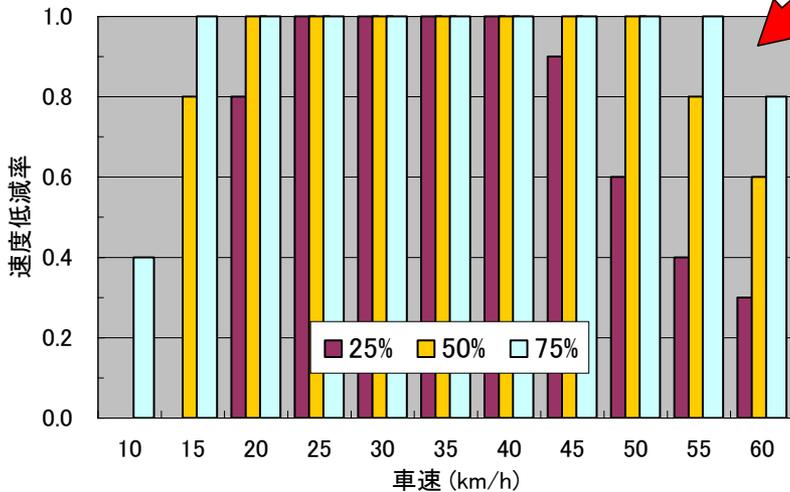
(1)高性能想定(代表車速では、全てのオフセット条件で衝突回避できたケース)

配点表		
車速 km/h	遮蔽なし CPN	遮蔽あり CPNO
10	1	-
15	1	-
20	2	-
25	2	1
30	2	1
35	3	1
40	3	1
45	2	1
50	2	-
55	1	-
60	1	-
合計	20	5

基準・追加条件の得点配分			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.2	0.6	0.2
15	0.2	0.6	0.2
20	0.4	1.2	0.4
25	0.4	1.2	0.4
30	0.4	1.2	0.4
35	0.6	1.8	0.6
40	0.6	1.8	0.6
45	0.4	1.2	0.4
50	0.4	1.2	0.4
55	0.2	0.6	0.2
60	0.2	0.6	0.2
基礎点	4	12	4
配分比率	1	3	1

速度低減率の実力性能(想定値)			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.0	0.0	0.4
15	0.0	0.8	1.0
20	0.8	1.0	1.0
25	1.0	1.0	1.0
30	1.0	1.0	1.0
35	1.0	1.0	1.0
40	1.0	1.0	1.0
45	0.9	1.0	1.0
50	0.6	1.0	1.0
55	0.4	0.8	1.0
60	0.3	0.6	0.8

仮に全評価した場合の得点			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.08
15	0.00	0.48	0.20
20	0.32	1.20	0.40
25	0.40	1.20	0.40
30	0.40	1.20	0.40
35	0.60	1.80	0.60
40	0.60	1.80	0.60
45	0.36	1.20	0.40
50	0.24	1.20	0.40
55	0.08	0.48	0.20
60	0.06	0.36	0.16
合計	3.1	10.9	3.8
基礎点比	0.77	0.91	0.96
			17.8
			0.89



部分評価試験による推定実力性能			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.80	0.80	0.80
20	1.00	1.00	1.00
25	1.00	1.00	1.00
30	1.00	1.00	1.00
35	1.00	1.00	1.00
40	1.00	1.00	1.00
45	1.00	1.00	1.00
50	1.00	1.00	1.00
55	0.80	0.80	0.80
60	0.60	0.60	0.60

部分評価試験による補正得点			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.16	0.48	0.16
20	0.40	1.20	0.40
25	0.40	1.20	0.40
30	0.40	1.20	0.40
35	0.60	1.80	0.60
40	0.60	1.80	0.60
45	0.40	1.20	0.40
50	0.40	1.20	0.40
55	0.16	0.48	0.16
60	0.12	0.36	0.12
合計	3.6	10.9	3.6
基礎点比	0.91	0.91	0.91
全評価比	1.19	1.00	0.95
			18.2
			0.91

- ・両オフセットとも、基準評価試験(50%)の結果と同じ速度低減率なので、**全車速域で50%条件と同じ速度低減率が仮定される。**
- ・50%と同等性能を要求した合否判定の考え方における「減点なし」と同等。
- ・補正適用の結果、25%条件が若干過大評価気味となっているが、全評価した場合と比べても大差なし。

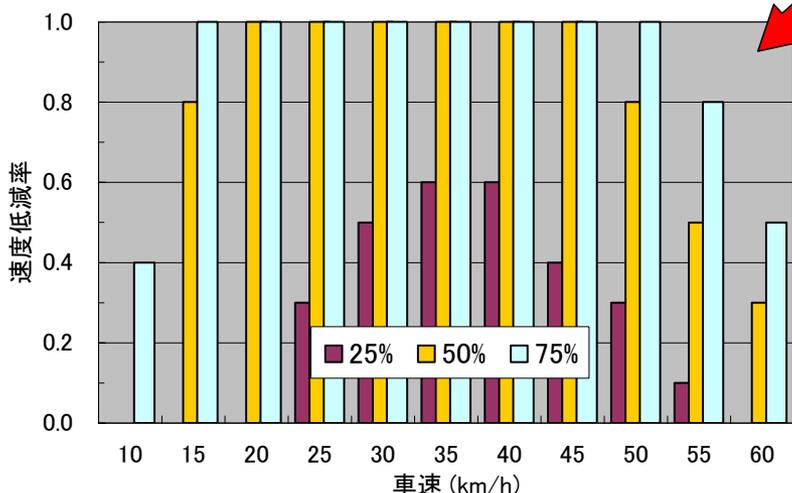
(2)中高性能想定(代表車速で、25%条件だけは回避不可のケース)

配点表		
車速 km/h	遮蔽なし CPN	遮蔽あり CPNO
10	1	-
15	1	-
20	2	-
25	2	1
30	2	1
35	3	1
40	3	1
45	2	1
50	2	-
55	1	-
60	1	-
合計	20	5

基準・追加条件の得点配分			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.2	0.6	0.2
15	0.2	0.6	0.2
20	0.4	1.2	0.4
25	0.4	1.2	0.4
30	0.4	1.2	0.4
35	0.6	1.8	0.6
40	0.6	1.8	0.6
45	0.4	1.2	0.4
50	0.4	1.2	0.4
55	0.2	0.6	0.2
60	0.2	0.6	0.2
基礎点	4	12	4
配分比率	1	3	1

速度低減率の実力性能(想定値)			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.0	0.0	0.4
15	0.0	0.8	1.0
20	0.0	1.0	1.0
25	0.3	1.0	1.0
30	0.5	1.0	1.0
35	0.6	1.0	1.0
40	0.6	1.0	1.0
45	0.4	1.0	1.0
50	0.3	0.8	1.0
55	0.1	0.5	0.8
60	0.0	0.3	0.5

仮に全評価した場合の得点			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.08
15	0.00	0.48	0.20
20	0.00	1.20	0.40
25	0.12	1.20	0.40
30	0.20	1.20	0.40
35	0.36	1.80	0.60
40	0.36	1.80	0.60
45	0.16	1.20	0.40
50	0.12	0.96	0.40
55	0.02	0.30	0.16
60	0.00	0.18	0.10
合計	1.3	10.3	3.7
基礎点比	0.34	0.86	0.94



部分評価試験による推定実力性能			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.48	0.80	0.80
20	0.60	1.00	1.00
25	0.60	1.00	1.00
30	0.60	1.00	1.00
35	0.60	1.00	1.00
40	0.60	1.00	1.00
45	0.60	1.00	1.00
50	0.48	0.80	0.80
55	0.30	0.50	0.50
60	0.18	0.30	0.30

部分評価試験による補正得点			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.10	0.48	0.16
20	0.24	1.20	0.40
25	0.24	1.20	0.40
30	0.24	1.20	0.40
35	0.36	1.80	0.60
40	0.36	1.80	0.60
45	0.24	1.20	0.40
50	0.19	0.96	0.32
55	0.06	0.30	0.10
60	0.04	0.18	0.06
合計	2.1	10.3	3.4
基礎点比	0.52	0.86	0.86
全評価比	1.54	1.00	0.92

- ・代表車速における25%の速度低減率は基準評価試験結果の6割なので、**全車速域で50%条件の「0.6掛け」と仮定される。**
- ・代表車速以外の実力にもよるが、小さい側に補正された(50%と同等性能に達していなかった)としても、本来の性能を過小評価する可能性は低い。
- ・補正適用の結果、25%条件が若干過大評価気味となっているが、全評価した場合と比べても大差なし。

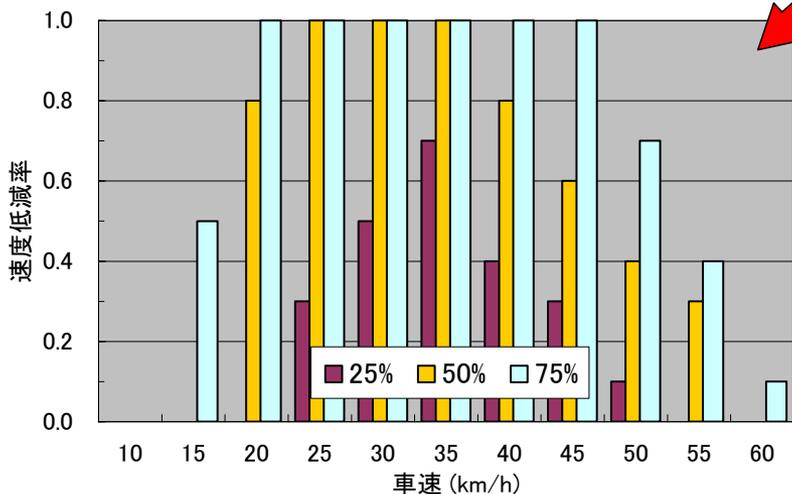
(3)中性能想定(代表車速で、25%<50%<75%の関係が成り立っているケース)

配点表		
車速 km/h	遮蔽なし CPN	遮蔽あり CPNO
10	1	-
15	1	-
20	2	-
25	2	1
30	2	1
35	3	1
40	3	1
45	2	1
50	2	-
55	1	-
60	1	-
合計	20	5

基準・追加条件の得点配分			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.2	0.6	0.2
15	0.2	0.6	0.2
20	0.4	1.2	0.4
25	0.4	1.2	0.4
30	0.4	1.2	0.4
35	0.6	1.8	0.6
40	0.6	1.8	0.6
45	0.4	1.2	0.4
50	0.4	1.2	0.4
55	0.2	0.6	0.2
60	0.2	0.6	0.2
基礎点	4	12	4
配分比率	1	3	1

速度低減率の実力性能(想定値)			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.0	0.0	0.0
15	0.0	0.0	0.5
20	0.0	0.8	1.0
25	0.3	1.0	1.0
30	0.5	1.0	1.0
35	0.7	1.0	1.0
40	0.4	0.8	1.0
45	0.3	0.6	1.0
50	0.1	0.4	0.7
55	0.0	0.3	0.4
60	0.0	0.0	0.1

仮に全評価した場合の得点				
車速 km/h	CPN -5kph-大人			合計
	25%	50%	75%	
10	0.00	0.00	0.00	
15	0.00	0.00	0.10	
20	0.00	0.96	0.40	
25	0.12	1.20	0.40	
30	0.20	1.20	0.40	
35	0.42	1.80	0.60	
40	0.24	1.44	0.60	
45	0.12	0.72	0.40	
50	0.04	0.48	0.28	
55	0.00	0.18	0.08	
60	0.00	0.00	0.02	
合計	1.1	8.0	3.3	12.4
基礎点比	0.29	0.67	0.82	0.62



部分評価試験による推定実力性能			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.00	0.00	0.00
20	0.40	0.80	1.00
25	0.50	1.00	1.00
30	0.50	1.00	1.00
35	0.50	1.00	1.00
40	0.40	0.80	1.00
45	0.30	0.60	0.75
50	0.20	0.40	0.50
55	0.15	0.30	0.38
60	0.00	0.00	0.00

部分評価試験による補正得点				
車速 km/h	CPN -5kph-大人			合計
	25%	50%	75%	
10	0.00	0.00	0.00	
15	0.00	0.00	0.00	
20	0.16	0.96	0.40	
25	0.20	1.20	0.40	
30	0.20	1.20	0.40	
35	0.30	1.80	0.60	
40	0.24	1.44	0.60	
45	0.12	0.72	0.30	
50	0.08	0.48	0.20	
55	0.03	0.18	0.08	
60	0.00	0.00	0.00	
合計	1.3	8.0	3.0	12.3
基礎点比	0.33	0.67	0.74	0.61
全評価比	1.17	1.00	0.91	0.99

・25%<50%<75%といった実力性能の関係が全車速域に亘ってそのまま反映されるため、補正による推定精度は非常に高い。

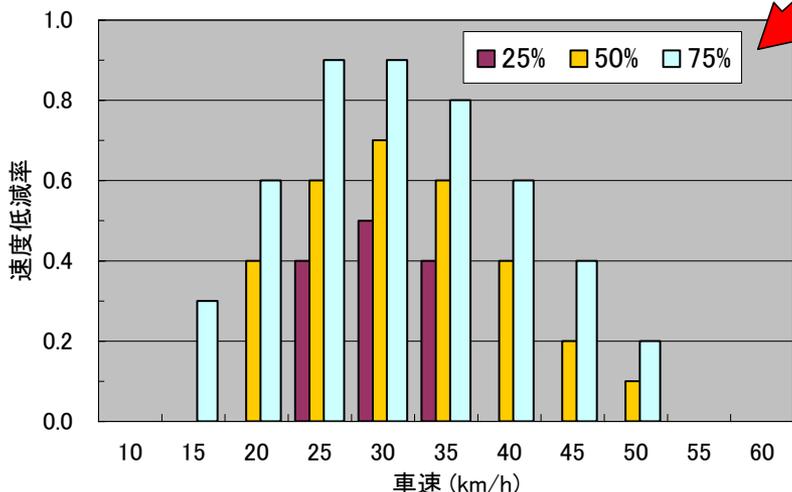
(4)低性能想定(全般的に回避困難で、25%の作動確認で「不作動」のケース)

配点表		
車速 km/h	遮蔽なし CPN	遮蔽あり CPNO
10	1	-
15	1	-
20	2	-
25	2	1
30	2	1
35	3	1
40	3	1
45	2	1
50	2	-
55	1	-
60	1	-
合計	20	5

基準・追加条件の得点配分			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.2	0.6	0.2
15	0.2	0.6	0.2
20	0.4	1.2	0.4
25	0.4	1.2	0.4
30	0.4	1.2	0.4
35	0.6	1.8	0.6
40	0.6	1.8	0.6
45	0.4	1.2	0.4
50	0.4	1.2	0.4
55	0.2	0.6	0.2
60	0.2	0.6	0.2
基礎点	4	12	4
配分比率	1	3	1

速度低減率の実力性能(想定値)			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.0	0.0	0.0
15	0.0	0.0	0.3
20	0.0	0.4	0.6
25	0.4	0.6	0.9
30	0.5	0.7	0.9
35	0.4	0.6	0.8
40	0.0	0.4	0.6
45	0.0	0.2	0.4
50	0.0	0.1	0.2
55	0.0	0.0	0.0
60	0.0	0.0	0.0

仮に全評価した場合の得点				
車速 km/h	CPN -5kph-大人			合計
	25%	50%	75%	
10	0.00	0.00	0.00	
15	0.00	0.00	0.06	
20	0.00	0.48	0.24	
25	0.16	0.72	0.36	
30	0.20	0.84	0.36	
35	0.24	1.08	0.48	
40	0.00	0.72	0.36	
45	0.00	0.24	0.16	
50	0.00	0.12	0.08	
55	0.00	0.00	0.00	
60	0.00	0.00	0.00	
合計	0.6	4.2	2.1	6.9
基礎点比	0.15	0.35	0.53	0.35



部分評価試験による推定実力性能			
車速 km/h	CPN -5kph-大人		
	25%	50%	75%
10	0.00	0.00	0.00
15	0.00	0.00	0.00
20	0.00	0.40	0.60
25	0.00	0.60	0.90
30	0.00	0.70	1.00
35	0.00	0.60	0.90
40	0.00	0.40	0.60
45	0.00	0.20	0.30
50	0.00	0.10	0.15
55	0.00	0.00	0.00
60	0.00	0.00	0.00

部分評価試験による補正得点				
車速 km/h	CPN -5kph-大人			合計
	25%	50%	75%	
10	0.00	0.00	0.00	
15	0.00	0.00	0.00	
20	0.00	0.48	0.24	
25	0.00	0.72	0.36	
30	0.00	0.84	0.40	
35	0.00	1.08	0.54	
40	0.00	0.72	0.36	
45	0.00	0.24	0.12	
50	0.00	0.12	0.06	
55	0.00	0.00	0.00	
60	0.00	0.00	0.00	
合計	0.0	4.2	2.1	6.3
基礎点比	0.00	0.35	0.52	0.31
全評価比	0.00	1.00	0.99	0.91

- ・25%による部分評価試験の結果が不作動のため、25%条件の得点はゼロとなってしまう。
- ・他の車速条件でよほど性能が高ければ影響は大きいですが、もともとの得点が小さいため、不作動による影響は僅か。