

## 試験・評価方法の修正及び改正の概要

### ●衝突安全性能試験方法

#### 1. 新オフセット衝突安全性能試験方法（子供乗員評価に伴う改正）

##### 4.1 試験自動車の状態

- ・ 後試験席の座席調整方法を追加（4.1.5.3）
- ・ 後試験席のダミー搭載方法を追加（4.1.9.3 及び 4.1.9.4）
- ・ 後試験席の試験映像（車室内）を撮影するカメラの設置方法を追加（4.1.11）
- ・ 頭部移動量測定のためのマーキング方法を追加（4.1.12）

##### 4.2 試験設備等

- ・ Q6、Q10 ダミーに使用する加速度計、荷重計、モーメント計を追加（4.2.10.1）
- ・ 試験に使用するジュニアシートの選定方法を追加（4.2.12）

##### 6.2 試験中の記録

Q6、Q10 ダミーの電気計測結果の記録項目を追加（6.2.2）

Q6、Q10 ダミーの傷害値の記録を追加（6.2.3.3 及び 6.2.3.4）

#### 別紙

- ・ 総合評価ではない方法で情報提供を行うため、「自動車安全性能 0000 評価方法」に盛り込まず、新たに情報提供方法として試験方法に記載する（別紙5）

#### 付属書

- ・ Q6、Q10 ダミーの電気計測結果の記録例を追加（付属書4）
- ・ 車載カメラ受光レンズ部分、本体及びバッテリー等の搭載位置指示を追加（付属書5 及び 付属書6）

その他、後試験席にダミーを搭載することにより、文言等の変更・追記が必要な個所を修正

#### 2. フルラップ衝突安全性能試験方法および新オフセット衝突安全性能試験方法（1. 以外）

- ・ 4.1.5.1 運転者席（3）、4.1.5.2 助手席（3）

**運転者席及び助手席のシートバック腰部サポートの調整位置を修正**

##### <抜粋>

シートバック角度が調節できる場合には、これを設計標準角度に調節する。また、シートバックの腰部サポート部が~~調節できる場合には、これを最後端位置に調節する。~~前後方向に調節できる場合には、これを最後端位置に調節し、上下方向に調整できる場合には、これを最下端位置に調節する。最後端かつ最下端の位置に調整できない場合は最後端位置に調節する。

・ 4. 1. 8. 6 その他 (2) 試験自動車の改造について

**試験自動車の状態に車載照明の情報を追記**

< 抜粋 >

構造・装置は、改造してはならない。

ただし、試験結果に影響を及ぼさないような試験自動車のけん引に必要な改造、衝突した瞬間を示すストロボ等の取り付け、後試験席ダミーの挙動を撮影するための車載カメラ及び車載照明又は試験自動車の速度の計測に必要な器材等の取り付けを行う場合については、この限りではない。

・ 別紙 5 試験成績書 (例) 1. (新オフセット 別紙 4 試験成績書 (例) 1.)

**乗員保護装置の記載内容を追加**

< 抜粋 >

運転者席 シートベルト (ダブルプリテンショナー付) + エアバッグ (Front・Side-トルソサイドエアバッグ・Knee・サイドカーテンエアバッグ)

前席 エアバッグ (フロントセンターエアバッグ)

後試験席 シートベルト (プリテンショナー付) + エアバッグ (サイドカーテンエアバッグ)

・ 付属書 1 試験自動車緒元データシート 15.

**ダミー着座位置の設計緒元に注釈を追加**

< 抜粋 >

(注) ・ 設計上のヒップポイントはシート調整後の値とする。

・ 運転者席のヒップポイントは設計上のヒップポイントに対して前 20mm、上 20mm の位置とする。

・ 後試験席のヒップポイントは設計上のヒップポイントに対して、前後方向はそのまま、下 6mm の位置とする。

● 事故自動緊急通報装置装備確認・評価方法

・ 3. 用語の意味

「先進型」を後席未対応「先進型Ⅰ」と後席対応「先進型Ⅱ」の二種類に分け定義。

< 抜粋 >

(3) 「先進型Ⅰ」: 保安基準に適合する事故自動緊急通報装置のうち、当該車両の前席乗員傷害予測のための情報を送信するものであって、先進型Ⅱ以外のものをいう。

(4) 「先進型Ⅱ」: 保安基準に適合する事故自動緊急通報装置のうち、当該車両の前席乗員傷害予測のための情報 (後席 (3 列目以降の座席を除く) にシートベルトを装着している乗員がいる場合にあっては当該車両の前席乗員傷害予測のための情報及び「後席乗員有り」という情報) を送信するものをいう。

・ 6. 評価

先進型の配点を「先進型」: 8 点から「先進型Ⅰ」: 7 点、「先進型Ⅱ」: 8 点に変更

< 抜粋 >

事故自動緊急通報装置の評価点は次によるものとする。

「基本型」 : 2 点

「先進型Ⅰ」 : 7 点

● 予防安全性能試験方法

1. AEBS [対歩行者：昼間] 性能試験方法

・ 4.6 計測機器(10)

計測機器の精度を修正 [対歩行者：夜間]、[対自転車] も同様  
＜抜粋＞

(10) 試験用ターゲット速度測定装置 各試験における試験用ターゲット速度の精度は±  
0.1km/h 以内であること。

・ 6.2 部分評価試験(3)

基準評価試験でのパスできる条件を部分評価試験でも明記  
＜抜粋＞

(3) 試験の実施要領：試験は①～⑤の順に実施する。なお、基準評価試験における CPN の代表車速条件において衝突を回避した場合は、②の試験も同様に衝突を回避したものとす。また、⑤の試験においては①～⑤の順によるほか、CPNO 基準評価試験の終了直後に実施することができることとする。なお、⑤の試験を先に実施し衝突を回避した場合は、④の試験も同様に衝突を回避したものと扱い、パスすることができる。

・ 6.4 試験映像の記録(2)

現在の運用に合わせて、なお書きを追記 [対歩行者：夜間] も同様  
＜抜粋＞

(2) 車外映像：試験自動車と試験用ターゲットが衝突することが予想される地点の試験走路脇に設置したビデオカメラにより、試験自動車の走行状況及び試験用ターゲットの動作状況や衝突／回避状況を記録する。なお、事前に付録Dによる判定を希望した場合には、試験走路前方に設置したビデオカメラにより、試験用ターゲットの動作状況を記録することができる。

2. AEBS [対歩行者：夜間] 性能試験方法

・ 6.1 基準評価試験(6)

昼間の試験法と記載を統一  
＜抜粋＞

(6) 試験の成立条件：計測を開始してから初期速度を求めるまでの間、所定の計測項目が表3に示す許容誤差から外れた場合及び6.4項の試験映像が取得されない場合（車内映像若しくは車外映像により、試験自動車の走行状況、試験用ターゲットの動作状況及び衝突／回避状況が確認できる場合を除く。）は無効（ファール）とし、試験回数には含めない。なお、計測値等は各項目における単位未満の位を四捨五入するものとする。（以下、この試験方法において同じ。）

また、試験用ターゲットの動作状況に異常が見られた場合は、記録された試験映像を確認し、異常が見られた場合にはファールとし、試験回数に含めない。なお、当該判定には

付録 D に示す判定基準を用いても良い。

### 3. AEBS [交差点 (対車両 : 右直)] 性能試験方法

#### ・ 3. 用語の定義 (18) (19)

##### 用語の追記及び修正

<抜粋>

(18) 「TTX (Time To Crossing) とは、試験自動車と試験用ターゲットが現在の速度を維持した場合に、それぞれの設定交差点ポイントが設定交差点地点に到達するまでの残り時間をいう。」

(19) 「ターゲット到達誤差」とは、試験自動車の TTX が 4.0 秒に達した時点から 4.0 秒後の試験用ターゲットの設定交差点ポイントから設定交差点地点までの前後距離を、ターゲット速度の設定値で除して時間に換算した値をいう。

#### ・ 付表 1、付表 2、付表 3

##### 速度条件の申告、条件設定を表形式に変更

<抜粋>

#### 2. 自動車製作者等からの申告項目等

##### (1) AEBS 設計作動速度条件 (試験を実施する速度条件) :

試験速度		試験用ターゲット			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験自動車	10km/h				
	15km/h				
	20km/h				

○ : 対応 (試験実施) , — : 未対応 (試験実施不要)

##### (2) FCWS 機能の有無 : 有り ・ 無し

##### (3) FCWS 設計作動速度条件 (試験を実施する速度条件) :

試験速度		試験用ターゲット			
		30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
試験自動車	10km/h				
	15km/h				
	20km/h				

○ : 対応 (試験実施) , — : 未対応 (試験実施不要)

### 4. ペダル踏み間違い時加速抑制装置性能試験方法

#### ・ 5.3 試験結果の確認と試験映像の記録 (1)

## 試験方法の明確化

### <抜粋>

- (1) 測定区間：試験走行において、運転者がブレーキオフした時点から、試験自動車の速度が0.1km/hを下回った時点、もしくは仮想衝突位置を超えた時点のいずれか早い方を測定区間とする。

## 5. 各予防安全性能試験方法

### ・ 5.1 すり合わせ走行、5.1 試験準備

#### 初期化作業の走行路を一般道路等から試験路へ変更

### <抜粋>

自動車製作者等からの要望があった場合、装置センサーの初期化作業のために、最大100kmまで試験路を走行することができる。

### ・ 付表3

#### 下記文言の削除

※アセスメント試験車両と同型車（オプション装置の装備についても、試験車両と同様のものに限る）を機構が規定する試験方法で実施した試験結果以外は提出できないものとする。

### ・ その他

#### 誤記修正等

## ● 予防安全性能評価方法

### ・ 4. 衝突被害軽減制動制御装置 [交差点 (対車両：右直)] 性能試験による評価

#### 交差点 (対歩行者：右左折) シナリオとの合算から単独評価に変更

### <抜粋>

#### ② 得点算出

交差点ポイント毎に各試験シナリオ (各ターゲット車速) 及び試験速度別に定める以下の配点表に基づき、各条件における速度低減率の試験結果を乗じて条件毎の得点を算出する。その合計点を小数点以下第3位で四捨五入して小数点以下第2位まで求めた値を~~5.1で求めた値と合算し~~、当該装置の総得点(D)とする。

【レイティング表4】 (衝突被害軽減制動制御装置 [交差点 (対車両：右直)] 性能試験)

評価結果	総得点 (D)
レベル5	0.64 点以上
レベル4	0.48 点以上 ~ 0.64 点未満
レベル3	0.32 点以上 ~ 0.48 点未満
レベル2	0.16 点以上 ~ 0.32 点未満
レベル1	0.16 点未満

- 5. 衝突被害軽減制動制御装置 [交差点 (対歩行者：右左折)] 性能試験による評価

**交差点 (対車両：右直) シナリオとの合算から単独評価に変更**

<抜粋>

①評価方法

評価結果は、レイティング表 5の総得点 (E) に対応した値とする。

総得点 (E) は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

各試験シナリオ (右折、左折) 及び試験速度別に定める以下の配点表に基づき、各条件における速度低減率の試験結果を乗じて条件毎の得点を算出する。その合計点を小数点以下第 3 位で四捨五入して小数点以下第 2 位まで求めた値を ~~4.1~~ で求めた値と合算し、 当該装置の総得点 (E) とする。

**【レイティング表 5】 (衝突被害軽減制動制御装置 [交差点 (対歩行者：右左折)] 性能試験)**

評価結果	総得点 (E)
<u>レベル 5</u>	<u>5.6 点以上</u>
<u>レベル 4</u>	<u>4.2 点以上 ~ 5.6 点未満</u>
<u>レベル 3</u>	<u>2.8 点以上 ~ 4.2 点未満</u>
<u>レベル 2</u>	<u>1.4 点以上 ~ 2.8 点未満</u>
<u>レベル 1</u>	<u>1.4 点未満</u>

- 6. 衝突被害軽減制動制御装置 [交差点 (対車両：出会い頭)] 性能試験による評価

**新規項目**

①評価方法

評価結果は、レイティング表 6 の総得点 (F) に対応した値とする。

総得点 (F) は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

交差点ポイント毎に各試験シナリオ (各ターゲット車速) 及び試験速度別に定める以下の配点表に基づき、各条件における速度低減率の試験結果を乗じて条件毎の得点を算出する。その合計点を小数点以下第 3 位で四捨五入して小数点以下第 2 位まで求めた値を当該装置の総得点 (F) とする。

なお、FCWS 試験を実施した条件については、AEBS 試験と FCWS 試験の配点を等分して同様の計算を行い、AEBS 試験結果と FCWS 試験結果の合計を当該装置の総得点 (F) とする。また、当該試験の終了条件を満たして途中で試験が終了したとしても、終了時の速度条件で得られた速度低減率は有効とし得点として加算する。

交差点ポイント①

試験車速	ターゲット車速				
	20km/h	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
停止発進	0.010	0.020	0.025	0.025	0.020
20km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
30km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
40km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
50km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
60km/h	0.010	0.020	0.025	0.025	0.020

交差点②

試験車速	ターゲット車速				
	20km/h	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
停止発進	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040
20km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
30km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
40km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
50km/h	0.040	0.080	0.100	0.100	0.080
60km/h	0.020	0.040	0.050	0.050	0.040

【レーティング表6】（衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対車両：出会い頭）〕性能試験）

評価結果	総得点(F)
レベル5	1.6点以上
レベル4	1.2点以上～1.6点未満
レベル3	0.8点以上～1.2点未満
レベル2	0.4点以上～0.8点未満
レベル1	0.4点未満

- 6. 衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対二輪車：右直）〕性能試験による評価

新規項目

①評価方法

評価結果は、レーティング表7の総得点(G)に対応した値とする。

総得点(G)は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

交差点毎に各試験シナリオ（各ターゲット車速）及び試験速度別に定める以下の配点表に基づき、各条件における速度低減率の試験結果を乗じて条件毎の得点を算出す

る。その合計点を小数点以下第3位で四捨五入して小数点以下第2位まで求めた値を6. で求めた値と合算し、当該装置の総得点(G)とする。

なお、FCWS試験を実施した条件については、AEBS試験とFCWS試験の配点を等分して同様の計算を行い、AEBS試験結果とFCWS試験結果の合計を当該装置の総得点(G)とする。また、当該試験の終了条件を満たして途中で試験が終了したとしても、終了時の速度条件で得られた速度低減率は有効とし得点として加算する。

#### 交差点①

試験車速	ターゲット車速			
	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
10km/h	0.100	0.100	0.100	0.100
15km/h	0.100	0.100	0.100	0.100
20km/h	0.100	0.100	0.100	0.100

#### 交差点②

試験車速	ターゲット車速			
	30km/h	40km/h	50km/h	60km/h
10km/h	0.150	0.150	0.150	0.150
15km/h	0.150	0.150	0.150	0.150
20km/h	0.150	0.150	0.150	0.150

#### 【レーティング表7】(衝突被害軽減制動制御装置[交差点(対二輪車:右直)])性能試験

評価結果	総得点(G)
レベル5	1.44点以上
レベル4	1.08点以上 ~ 1.44点未満
レベル3	0.72点以上 ~ 1.08点未満
レベル2	0.36点以上 ~ 0.72点未満
レベル1	0.36点未満

### 第3条

#### 総合的な予防安全性能評価についての改正

##### (1) 評価方法

評価結果は、レーティング表10の予防安全性能総合得点に対応した値とする。

総合得点は、予防安全性能評価試験全ての評価点の総和とする。

なお、総合得点は、小数点以下第2位までとし、下位を四捨五入する。

各性能評価の評価点は、次項に示す方法により算出する。

##### (2) 評価点算出

各試験の評価点は、次に示す方法により算出したものとする。

なお、各試験の評価点を算出する場合には、各試験の総得点について端数処理を行う前の値を使用する。

- ・衝突被害軽減制動制御装置〔対歩行者：昼間〕性能試験：
  - 第2条1. により算出した総得点（A）に重み係数 15/25 を乗じた値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔対歩行者：夜間〕性能試験：
  - 第2条2. により算出した総得点（B）に重み係数 38/55 を乗じた値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔対自転車〕性能試験：
  - 第2条3. により算出した総得点（C）の値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対車両：右直）〕性能試験
  - 第2条4. ~~及び5.~~により算出した総得点（D）の値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対歩行者：右左折）〕性能試験
  - 第2条5. により算出した総得点（E）の値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対車両：出会い頭）〕性能試験
  - 第2条6. により算出した総得点（F）の値
- ・衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対二輪車：右直）〕性能試験
  - 第2条7. により算出した総得点（G）の値
- ・ペダル踏み間違い時加速抑制装置性能試験：
  - 第2条8. により算出した総得点（H）に重み係数 1/2 を乗じた値
- ・車線逸脱抑制装置等性能試験：
  - 第2条9. により算出した総得点（I）に重み係数 11/16 を乗じた値
- ・高機能前照灯装備確認：
  - 第2条10. により算出した総得点（J）に重み係数 4/5 を乗じた値

(3) その他

レイティング表10の総合得点にかかわらず以下の場合には、最高ランクを取得できないものとする。

- ・全ての評価項目の評価を受けていない場合
- ・各評価項目における最高評価から2段階以上下回る評価を受けた場合。（ただし、衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対車両：出会い頭）及び（対二輪：右直）〕については、シナリオに対応する装置の普及率が6割に達すると見込まれる前年度までは、評価にかかわらず、交差点（対車両：出会い頭）シナリオ及び交差点（対二輪車：右直）シナリオに対応する装置を装備していればよいものとする。）

【レイティング表10】（予防安全性能評価）

評価結果	予防安全性能総合得点
A ランク	<u>72.48</u> 点以上
B ランク	<u>52.48</u> 点以上 ～ <u>72.48</u> 点未満
C ランク	<u>34.72</u> 点以上 ～ <u>52.48</u> 点未満
D ランク	<u>17.28</u> 点以上 ～ <u>34.72</u> 点未満
E ランク	<u>17.28</u> 点未満

●自動車安全性能 0000 評価方法

・第2条

レーティング表1の得点変更

【レーティング表1】(自動車安全性能 0000)

評価結果	総合得点
☆☆☆☆☆	<u>157.11</u> 点以上
☆☆☆☆	<u>124.37</u> 点以上 ~ <u>157.11</u> 点未満
☆☆☆	<u>93.79</u> 点以上 ~ <u>124.37</u> 点未満
☆☆	<u>63.61</u> 点以上 ~ <u>93.79</u> 点未満
☆	<u>63.61</u> 点未満