

新オフセット前面衝突試験の子供ダミー評価項目資料への反映漏れ

・令和6年度第2回検討会の資料において下表のとおり評価項目を提案、決定しているが、本規定作成の参考としたEuroNcapプロトコルの計測項目である**Q10ダミーの胸部変位量**について下限値が**反映がもれて**いたため、試験方法の改正案をするにあたり、**Q10ダミーの胸部変位量**の計測項目に反映した。

試験方法改正案（令和7年第3回衝突WG資料）

| 座席 | 搭載ダミー | 部位 | 得点算出項目 | 単位 | 得点関数 | | 配点 |
|---------------|---|--------|---|----|---|------|-----|
| | | | | | 下限 | 上限 | |
| 運転者席側後席 | Q6 | 頭部 | 頭部傷害値 (HIC15) <small>(頭部と車内部位との衝突有の場合のみ算出)</small> | — | 500 | 700 | 4点 |
| | | | 頭部加速度 (3ms-G) | G | 60 | 80 | |
| | | 頸部 | 引張荷重 | kN | 1.7 | 2.62 | 2点 |
| | | | 伸展モーメント <small>(頭部と車内部位との衝突有の場合のみ算出)</small> | Nm | — | 36 | |
| | | 胸部 | 胸部変位量 | mm | 30 | 42 | |
| | | 助手席側後席 | Q10 | 頭部 | 頭部傷害値 (HIC15) <small>(頭部と車内部位との衝突有の場合のみ算出)</small> | — | 500 |
| 頭部加速度 (3ms-G) | G | | | | 60 | 80 | |
| 頸部 | 引張荷重 | | | kN | 1.7 | 2.62 | 2点 |
| | 伸展モーメント <small>(頭部と車内部位との衝突有の場合のみ算出)</small> | | | Nm | — | 49 | |
| 胸部 | 胸部加速度 (3ms-G) | | | G | 41 | 55 | |
| | 胸部変位量 | | | mm | — | 56 | |

令和6年第2回検討会資料

| 部位 | ダミー | 基準 | 上限値 | 下限値 | 配点 |
|-----|----------|-------------------|-------|--------|------|
| 頭部 | Q6 & Q10 | HIC15 (ハードコンタクト有) | 500 | 700 | 4 pt |
| | | 合成加速度 (累積時間3ms) | 60 g | 80 g | |
| 首上部 | Q6 & Q10 | 引張Fz | 1.7kN | 2.62kN | 2pt |
| | Q6 | 伸展My (頭部と内装の接触有) | — | 36Nm | |
| | Q10 | 伸展My (頭部と内装の接触有) | — | 49Nm | |
| 胸部 | Q6 | 合成加速度 (累積時間3ms) | — | — | 2pt |
| | Q10 | 合成加速度 (累積時間3ms) | 41 g | 55 g | |
| | Q6 | 変位 | 30mm | 42mm | |
| | Q10 | 変位 | — | — | |

EuroNcap

4.2.2.3 Frontal Impact Criteria

Table 2. Frontal impact criteria, limits and available points per body region for Q6, Q10

| Criteria | Performance limits | | | Available points | | |
|------------|--|-------|---------|------------------|----------------|----------|
| | Higher | Lower | Capping | | | |
| Head Score | HIC ₁₅ (with hard contact) | 500 | 700 | 800 | 4 points | |
| | Resultant acceleration 3ms | 60g | 80g | 80g | | |
| | Head excursion | Q6 | NA | 550mm | | NA |
| | | Q10 | 450mm | 550mm | | NA |
| Upper Neck | Tension Fz | 1.7kN | 2.62kN | NA | 2 points | |
| | Extension My (with head to interior contact) | Q6 | NA | 36Nm | | NA |
| | | Q10 | NA | 49Nm | | NA |
| Chest (T4) | Resultant 3ms acceleration* | Q6 | NA | NA | NA | 2 points |
| | | Q10 | 41g | 55g | 55g | |
| | Deflection - max Dres, upper and lower | Q6 | 30mm | 42mm | NA | |
| | | Q10 | NA | 56mm | NA** | |
| Pelvis | ASIS load | NA | NA | NA | | |
| TOTAL | | | | | 8 points/dummy | |

*Chest acceleration peaks caused by the firing of seatbelt pretensioners early in the loading event will be ignored.

**Capping, as defined in Section 4.1, will be applied to the Q10 chest deflection on 1st January 2025. The limitation to star rating as defined in Section 2.3 the Euro NCAP Assessment Protocol - Overall rating, will not be applied to Q10 chest deflection.