

自動車等アセスメント情報提供事業における自動車安全性能0000評価方法

令和3年3月31日

自対機アセス第62号

第1条 独立行政法人自動車事故対策機構自動車等アセスメント情報提供事業実施細則（令和2年 自対機アセス第4号）第28条の規程に基づき、自動車等アセスメント試験の自動車安全性能0000（「0000」は評価年度の西暦を表す数字とする。）に対する評価について、必要な事項を次のとおり定めるものとする。

第2条 自動車安全性能0000の評価は、次に定める方法によるものとする。

（1）評価方法

評価結果は、レーティング表1の総合得点に対応した値とする。

総合得点は、次項に示す方法により算出する。

なお、レーティング表1の総合得点にかかわらず、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価において最高評価を取得していない場合並びに事故自動緊急通報装置を備えてない場合には、自動車安全性能0000の最高ランクを取得できないものとする。

（2）総合得点算出

総合得点は、衝突安全性能評価試験及び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。

また、総合得点を算出する場合には、衝突安全性能試験及び予防安全性能評価試験の点数について端数処理を行う前の値を使用する。

（3）その他

①総得点算出

総合得点とは別に、自動車安全性能0000の総得点として、衝突安全性能評価試験、予防安全性能評価試験、及び事故自動緊急通報装置の評価点の総和を算出する。

なお、自動車安全性能0000の総得点は、小数点以下第2位までとし、下位を四捨五入する。

また、自動車安全性能0000の総得点を算出する場合には、衝突安全性能試験及び予防安全性能評価試験の点数について端数処理を行う前の値を使用する。

②得点率算出

自動車安全性能0000の総得点並びに衝突安全性能評価、予防安全性能評価及び事故自動緊急通報装置の評価点のそれぞれについて、得点率を算出する。

なお、各得点率は、百分率による整数とし、小数点以下を切り捨てる。

【レーティング表1】（自動車安全性能0000）

評価結果	総合得点
☆☆☆☆	151.03点以上
☆☆☆☆	119.81点以上 ~ 151.03点未満
☆☆☆	90.75点以上 ~ 119.81点未満
☆☆	62.09点以上 ~ 90.75点未満
☆	62.09点未満

附 則（令和3年3月31日 自対機アセス第62号）

1. この規程は、令和3年3月31日から施行する。
2. 自動車等アセスメント情報提供事業における自動車安全性能0000評価方法（令和2年5月26日 自対機アセス第5号の3）は廃止する。

自動車等アセスメント情報提供事業における衝突安全性能評価方法

令和3年3月31日

自対機アセス第63号

第1条 独立行政法人自動車事故対策機構自動車等アセスメント情報提供事業実施細則（令和2年 自対機アセス第4号）第28条の規程に基づき、自動車等アセスメント試験の衝突安全性能試験で得られた結果に対する評価について、必要な事項を次のとおり定めるものとする。

第2条 衝突安全性能試験により得られた各試験結果に対する評価は、次に定める方法によるものとする。

1. フルラップ前面衝突安全性能試験による評価

(1) 運転席の評価方法

①評価方法

評価結果は、レイティング表1の総得点（A）に対応した値とする。

総得点（A）は、各部位（頭部、頸部、胸部及び下肢部）の得点の総和とする。

各部位の得点は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

- ・頭部：頭部傷害値（ $HIC_{36\%}$ ）から評価関数（図1）を用いて点数（a）を算出する。
ステアリング上方変位量から評価関数（図2）を用いて点数（b）を算出する。
点数（a）から点数（b）を減算した値に重み係数（0.923）を乗じたものを頭部得点とする。
- ・頸部：引張荷重、剪断荷重、伸展モーメントから評価関数（図3-1～図3-3）を用いて各々の点数（a）を算出する。
点数（a）のうち最小値に重み係数（0.231）を乗じたものを頸部得点とする。
- ・胸部：胸部変位量から評価関数（図4）を用いての点数（a）を算出する。
ステアリング後方変位量から評価関数（図5）を用いて点数（b）を算出する。
ステアリングとダミー胸上部との二次接触があった場合、1点減点とする。
胸部傷害値が $588m/s^2$ （60G）-3ms以上の場合、4点減点とする。
点数（a）から点数（b）を減算した値に重み係数（0.923）を乗じたものを胸部得点とする。
得点結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。
- ・下肢部：左右大腿部荷重から評価関数（図6）を用いて点数（a）を算出する。
脛骨荷重（右上部、右下部、左上部、左下部）から評価関数（図7）を用いて点数（b）を算出する。
ブレーキペダル上方変位量から評価関数（図8）を用いて点数（c）を算出する。
ブレーキペダル後方変位量から評価関数（図9）を用いて点数（d）を算出する。
左右いずれかの脛骨軸荷重が8kNを超えた場合、1点減点とする。
点数（a）のうち低い値と点数（b）のうち最小値の合計に点数（c）と点数（d）を減算した値に重み係数（0.923）を乗じたものを下肢部得点とする。
- ・その他：車体変形量による補正結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。
総得点（A）の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

※ HIC_{36} =36msec区間幅で算出したHIC値

(2) 助手席の評価方法

①評価方法

評価結果は、レイティング表1の総得点(A)に対応した値とする。

総得点(A)は、各部位(頭部、頸部、胸部、腹部及び下肢部)の得点の総和とする。

各部位の得点は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

- ・頭部：頭部傷害値(HIC_{15})から評価関数(図10)を用いて点数(a)を算出する。
点数(a)に重み係数(0.8)を乗じたものを頭部得点とする。
- ・頸部：引張り荷重、剪断荷重、伸張モーメントから評価関数(図11-1~3)を用いて各々の点数(a)を算出する。
点数(a)のうち最小値に重み係数(0.2)を乗じたものを頸部得点とする。
- ・胸部：胸部変位量から評価関数(図12-1)を用いて各々の点数(a)を算出する。
点数(a)に重み係数(0.8)を乗じたものを胸部得点とする。
- ・腹部：腸骨荷重の減少率を各部位の判定基準(別添1)を用いて点数(a)を求める。
4点から点数(a)を減じた値に重み係数(0.8)を乗じたものを腹部得点とする。
- ・下肢部：左右大腿部の圧縮荷重から評価関数(図13)を用いて点数(a)を算出する。
点数(a)のうち低い値に重み係数(0.4)を乗じたものを下肢部得点とする。
- ・その他：総得点の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

※ HIC_{15} =15msec区間幅で算出したHIC値

2. オフセット前面衝突安全性能試験による評価

(1) 運転席の評価方法

1. フルラップ前面衝突安全性能試験(1)運転席の評価方法と同じ。

(2) 後席の評価方法

① 評価方法

評価結果は、レイティング表1の総得点(A)に対応した値とする。

総得点(A)は、各部位(頭部、頸部、胸部、腹部及び下肢部)の得点の総和とする。

各部位の得点は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

- ・頭部：頭部傷害値(HIC_{15})から評価関数(図10)を用いて点数(a)を算出する。
二次衝突を各部位の判定基準(別添1)により確認し、点数(b)を算出する。
点数(a)と点数(b)の合計に重み係数(0.8)を乗じたものを頭部得点とする。
- ・頸部：引張り荷重、剪断荷重、伸張モーメントから評価関数(図11-1~3)を用いて各々の点数(a)を算出する。
二次衝突の有無を各部位の判定基準(別添1)により確認する。
二次衝突がない場合は、引張り荷重の点数(a)に重み係数(0.2)を乗じたものを頸部得点とする。
二次衝突が発生した場合は、点数(a)のうち最小値に重み係数(0.2)を乗じたものを頸部得点

とする。

- ・胸部：胸部変位量から評価関数（図1 2－2）及び各部位の判定基準（別添1）を用いて各々の点数（a）を算出する。
点数（a）に重み係数（0.8）を乗じたものを胸部得点とする。
- ・腹部：腸骨荷重の減少率を各部位の判定基準（別添1）を用いて点数（a）を求める。
4点から点数（a）を減じた値に重み係数（0.8）を乗じたものを腹部得点とする。
- ・下肢部：左右大腿部の圧縮荷重から評価関数（図1 3）を用いて点数（a）を算出する。
点数（a）のうち低い値に重み係数（0.4）を乗じたものを下肢部得点とする。
- ・その他：総得点（A）の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

※ $HIC_{15}=15\text{msec}$ 区間幅で算出したHIC値

3. 側面衝突安全性能試験による評価

(1) 運転席及び助手席の評価方法

①評価方法

評価結果は、レーティング表1の総得点（A）に対応した値とする。

なお、試験を実施した座席の評価結果をもう一方の座席の評価結果とする。

総得点（A）は、各部位（頭部、胸部、腹部及び腰部）の得点の総和とする。

各部位の得点は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

- ・頭部：頭部傷害値（ HIC_{15} ※）から評価関数（図1 4）を用いて点数（a）を算出する。
点数（a）に重み係数（1.0）を乗じたものを頭部得点とする。
- ・胸部：胸部変位量から評価関数（図1 5）を用いて点数（a）を算出する。
点数（a）のうち最小値に重み係数（1.0）を乗じたものを胸部得点とする。
肩部左右方向荷重が8kNを超えた場合、4点減点とする。
- ・腹部：腹部変位量から評価関数（図1 6）を用いて点数（a）を算出する。
点数（a）に重み係数（0.5）を乗じたものを腹部得点とする。
- ・腰部：恥骨荷重から評価関数（図1 7）を用いて点数（a）を算出する。
点数（a）に重み係数（0.5）を乗じたものを腰部得点とする。
- ・その他：総得点（A）の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

※ $HIC_{15}=15\text{msec}$ 区間幅で算出したHIC値

4. 電気自動車等の衝突試験時における感電保護性能試験による評価

(1) 評価方法

①感電保護性能

- ・直接接触：動力系の活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすこと。
- ・間接接触：接触可能な露出導電部電氣的シャシとの間の抵抗値は、0.2A以上の電流を流した状態で0.1Ω未満であること。
- ・絶縁抵抗：AC回路及びAC回路を含む回路は作動電圧500V/V以上であること。

保護等級IPXXBの要件を満たす場合及びAC部位の電圧が30V以下の場合には作動電圧100Ω/V以上であること。

DC回路は作動電圧100Ω/V以上であること。

- ・残存電圧：衝突後、5秒から60秒後における高電圧部品の残存電圧はAC30V以下又はDC60V以下であること。
- ・残存エネルギー：衝突後、5秒から60秒後における動力系の高電圧部品のエネルギーは2.0J以下であること。

②REESS電解液漏れ性能

- ・車室内への電解液漏れは無いこと。
- ・車室外への電解液漏れが有る場合は衝突30分経過後の漏れ量が総電解液量の7%以下であること。ただし、開放式駆動用バッテリーは総電解液量の7%以下又は5L以下であること。

③REESSの固定性能

- ・車室内のREESSについては、所定の位置に固定されていること。
- ・車室外のREESSについては、車室内に貫入していないこと。

④自動遮断装置の作動確認

- ・衝突により自動遮断装置が作動し、高電圧回路が遮断されること。

(2) 評価結果

感電保護性能、REESS電解液漏れ性能、REESSの固定性能及び自動遮断装置の作動確認の要件に適合した場合は、適合表示(図18)を行う。

5. 後面衝突頸部保護性能試験による評価

(1) 運転席及び助手席の評価方法

①評価方法

評価結果は、レーティング表1の総得点(A)に対応した値とする。

なお、選定された座席の評価結果を両座席の評価結果とする。また、委託選定等で両座席とも試験を実施した場合は各座席の評価結果を当該座席の評価結果とする。

総得点(A)は、各部位(フェーズ1_{※1}、フェーズ2_{※2}(頸上部、頸下部)の得点の総和とする。

各部位の得点は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

- ・フェーズ1：頸部傷害基準(NIC_{※3}) (頸部傷害値または頸部傷害基準値) から評価関数(図19)を用いて点数(a)を算出する。

点数(a)に重み係数(1.0)を乗じたものをフェーズ1得点とする。

- ・フェーズ2：せん断荷重(頭後方向)から評価関数(図20)を用いて頸上部と頸下部の点数(a)を各々算出する。

引張荷重(上方向)から評価関数(図21-1, 2)を用いて点数(a)を算出する。

左右軸まわりモーメントから評価関数(図22)を用いて屈曲側及び伸展側の点数(a)を各々算出する。

各々算出した点数(a)のうち最小値に重み係数(2.0)を乗じたものをフェーズ2の得点とする。

- ・その他：総得点(A)の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

- ※1 フェーズ1=試験開始後から、ダミー頭部がヘッドレストに接触（コンタクト）するまでの時間
- ※2 フェーズ2=ダミー頭部がヘッドレストに接触（コンタクト）してから「最大後屈」までの時間
- ※3 N I C=Neck Injury Criterion

6. 歩行者頭部保護性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レーティング表2の総得点（B）に対応した値とする。

②得点算出

評価エリアに対し、車両の外部表面に等間隔のグリッドをマークする。自動車製作者等は、全てのグリッドに対し、性能を示すデータを試験前に機構に提出する。機構がランダムに衝撃位置（試験グリッド）を選定し試験を実施。結果をそのグリッドの性能として使用すると共に、自動車製作者等提出データの性能の検証に使用、自動車製作者等提出の全グリッドによる車両性能の予測値を補正して得点を算出する。

- ・自動車製作者等による頭部インパクトデータ（予測データ）の提出

自動車製作者等は全てのグリッドポイントについて性能を示す予測データを提出しなければならない。

データは下表に従い予測HICに対応する色で提示する。

グリーン	$HIC_{15} < 650$
イエロー	$650 \leq HIC_{15} < 1000$
オレンジ	$1000 \leq HIC_{15} < 1350$
ブラウン	$1350 \leq HIC_{15} < 1700$
レッド	$1700 \leq HIC_{15}$

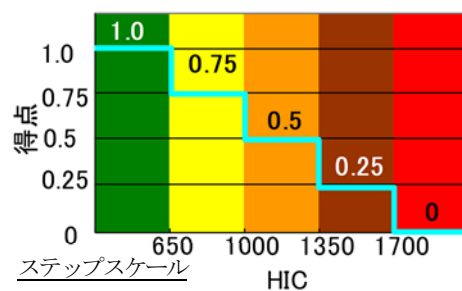
- ・得点付け

頭部は4点が最大得点。全グリッドの総得点は達成できる得点のパーセンテージとして計算し、それに4点を乗ずる。

- ・HICと得点付与

各色（HIC）に応じて各グリッドに下記の得点が与えられる。

グリーン	$HIC_{15} < 650$	1.00点
イエロー	$650 \leq HIC_{15} < 1000$	0.75点
オレンジ	$1000 \leq HIC_{15} < 1350$	0.50点
ブラウン	$1350 \leq HIC_{15} < 1700$	0.25点
レッド	$1700 \leq HIC_{15}$	0.00点



性能を予測できない場合には、自動車製作者等は限られた数のグリッドポイントをブルーにすることができ。ブルーのグリッドポイントはブルーゾーン毎に1ヶ所、試験を実施してHICに応じた得点をブルーゾーンのグリッドポイントの結果に使用する。

- ・試験の実施

デフォルトグリーン、デフォルトレッド、ブルーを除いたグリッドについて、デフォルト10グリッド、メーカー希望による追加グリッド（10以内）をメーカー申告の色数の割合に応じてランダムに試験グリッドを選定し、試験を実施する。

試験グリッドの試験結果が予測データと異なる色のHICとなった場合は、予測データの色から試験結果のHIC

の色に差し替える。なお、メーカー申告の色については各色、最低1打点は選定する。

・自動車製作者等予測性能の補正

自動車製作者等から提出された車両全体の予測性能（得点）は、試験グリッドを除き、補正係数を使って補正する。補正には試験グリッドの結果を使用する。試験グリッドについては、試験結果をそのまま使用する。

・HIC許容公差

試験結果は、予測データの間で変動することがあるので、補正係数を算出する際には試験結果のHIC値に10%の許容公差を適用する。この公差は両方向に適用する。例えば、試験結果の得点が予測データよりも良い場合でも公差内であれば、予測データを適用する。公差を外れた場合は試験結果の色（得点）を使用する。但し許容公差の適用は補正係数算出時に限る。

予測	HIC ₁₅ の範囲	得点	補正係数算出時HIC ₁₅ 許容範囲
グリーン	HIC ₁₅ < 650	1.00点	HIC ₁₅ < 722.22
イエロー	650 ≤ HIC ₁₅ < 1000	0.75点	590.91 ≤ HIC ₁₅ < 1111.11
オレンジ	1000 ≤ HIC ₁₅ < 1350	0.50点	909.09 ≤ HIC ₁₅ < 1500.00
ブラウン	1350 ≤ HIC ₁₅ < 1700	0.25点	1227.27 ≤ HIC ₁₅ < 1888.89
レッド	1700 ≤ HIC ₁₅	0.00点	1545.45 ≤ HIC ₁₅

・予測データ得点の補正

試験グリッド得点を同一グリッドの予測データ得点で除し、これを補正係数とする。

$$\text{補正係数} = \frac{\text{試験グリッド得点}}{\text{同一グリッドの予測データ得点}}$$

(補正係数は小数点以下第3位までを使用し、下位を四捨五入する。)

デフォルト得点を与えられるグリッドとブルーポイント、試験グリッドを除いた、全ての予測データを提出したグリッドの総得点にこの補正係数を乗ずる。

なお、補正係数が0.750から1.250の間になる場合のみこの方式が適用される。そうでない場合には、原因を調査し、機構と自動車製作者等で協議する。上記を満足する場合は頭部の得点は上記補正後のものを使用する。

・総得点 (B) の算出

デフォルトグリーン得点、ブルーポイント得点、試験グリッド得点、予測データ得点の補正で実施した補正得点の合計を総グリッド数で除する。この値に4点を乗じて総得点 (B) とする。

総得点 (B) の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

なお、補正係数に関わらず、最終の得点は4点を超える事は無い。

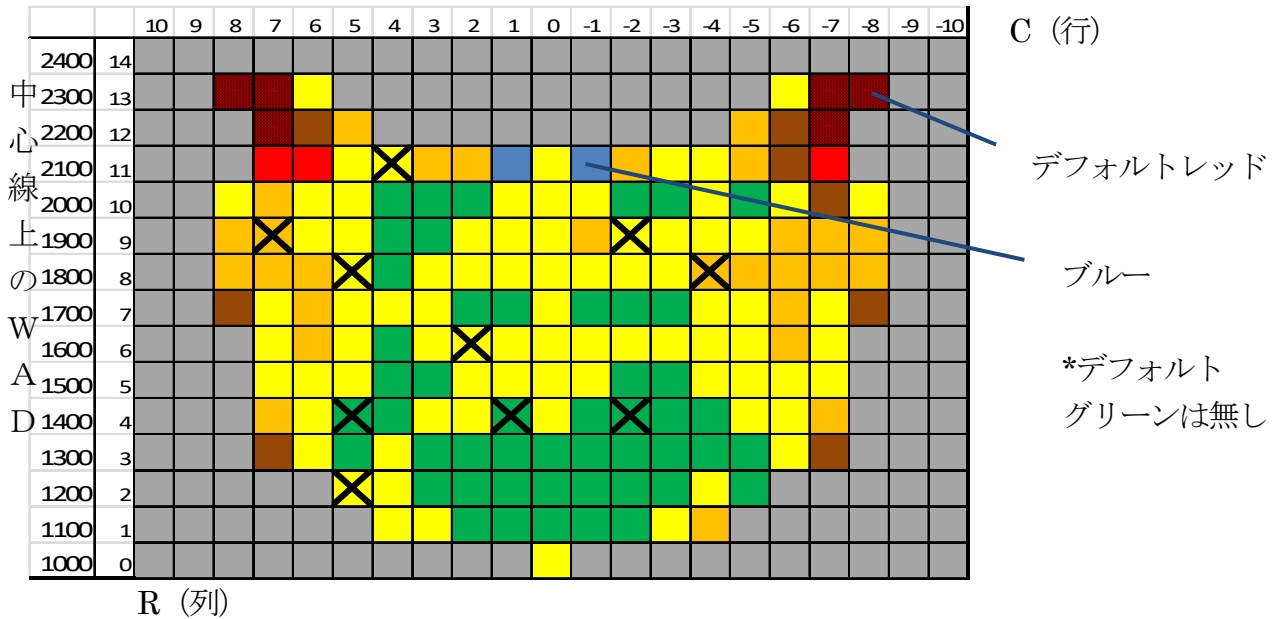
自動車製作者等からの提出データに補正数を乗ずる際、出力された数値は小数点以下第3位までとし、下位を四捨五入する。又、総得点 (B) の満点に対するパーセンテージを計算する際、出力された数値は小数点以下第3位までとし、下位を四捨五入する。

・得点算出例

自動車製作者等が全176グリッド（最高得点176点）中168グリッド（ブルー、デフォルトグリーン、デフォルト

トレッドを除く) に対し、以下の性能を提出する。

<自動車製作者等提出予測性能 (色、得点)>



この例の予測は下記の通りになる。

グリーン	49グリッド x 1.00 =	49.00
イエロー	80グリッド x 0.75 =	60.00
オレンジ	28グリッド x 0.50 =	14.00
ブラウン	8グリッド x 0.25 =	2.00
レッド	3グリッド x 0.00 =	0.00
	168グリッド	125.00点

デフォルトグリーン	0グリッド x 1.00 =	0.00
デフォルトレッド	6グリッド x 0.00 =	0.00
ブルー	2グリッド	
	8グリッド	0.00点

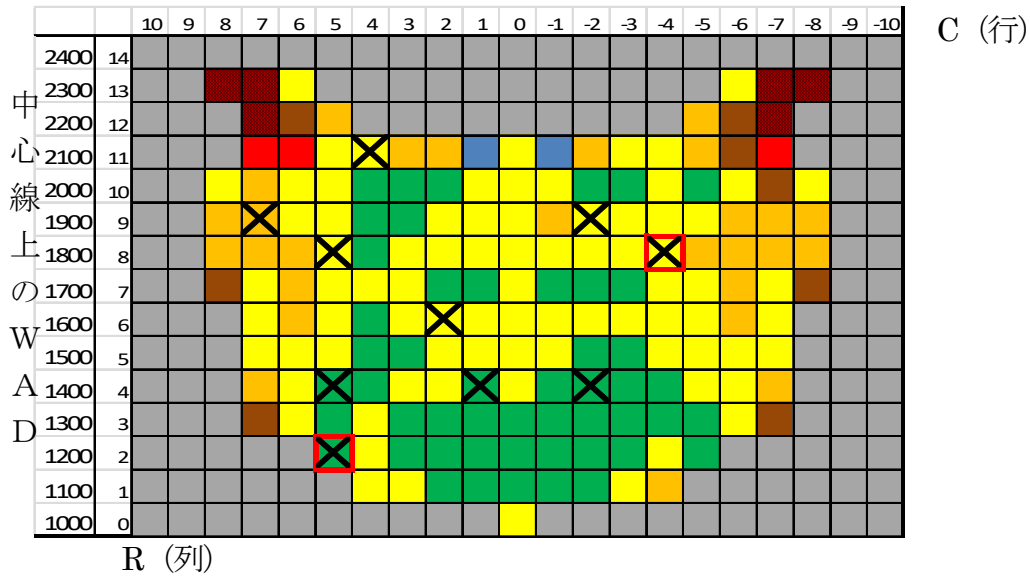
<試験グリッド>

機構が10グリッドについて試験を実施する。(×のグリッド)

予測データと試験グリッドの試験結果 (子供条件はGRID先頭にC、大人条件はAを付ける)

グリッド	R2 C5	R4 C-2	R4 C1	R8 C5	R6 C2	R4 C5	R9 C7	R9 C-3	R8 C-4	R11 C4	合計得点
予測データ (色、得点)	0.75	1	1	0.75	0.75	1	0.5	0.75	0.5	0.75	7.75
試験グリッドの試験結果 (HIC)	595.0	438.0	496.0	836.0	820.0	519.0	1200.0	976.0	863.0	885.0	
試験グリッドの試験結果 (色、得点)	1	1	1	0.75	0.75	1	0.5	0.75	0.75	0.75	
修正係数算出用 (色、得点)	0.75	1	1	0.75	0.75	1	0.5	0.75	0.75	0.75	8.00
											修正係数
											1.032

試験グリッドの得点は、試験結果で確定 (□)。C, 2, +5 (子供, 2列, 5行)、A, 8, -4 (大人, 8列, -4行) グリッドが試験実施で色 (得点) が変わったため、予測データの性能を修正する (□)。



C, 2, +5グリッドについては結果が予測データに対してHIC₁₅許容公差内であるため、補正係数算出時は自動車製作者等提示の色（得点）を使用する。

$$\text{補正係数} = \frac{\text{試験グリッド得点}}{\text{同一グリッドの予測データ得点}} = \frac{8.00}{7.75} = 1.032$$

<自動車製作者等予測性能の補正>

予測データから試験グリッドを除く。

グリーン	46グリッドx 1.00 =	46.00
イエロー	75グリッドx 0.75 =	56.25
オレンジ	26グリッドx 0.50 =	13.00
ブラウン	8グリッドx 0.25 =	2.00
レッド	3グリッドx 0.00 =	0.00
	158グリッド	117.25点

デフォルトグリーン	0グリッドx 1.00 =	0.00
デフォルトレッド	6グリッドx 0.00 =	0.00
ブルー	2グリッド	
	8グリッド	0.00点

(斜字が試験結果により変更された部分)

試験実施以外のグリッドの予測データ（得点）に補正係数を乗ずる。

$$117.25 \times 1.032 = 121.002 \text{点}$$

<ブルーグリッドの機構実施試験>

2 のブルーグリッドを含む2ブルーゾーンを機構が試験実施。

ブルーゾーン	1	2
グリッド	R11 C1	R11 C-1
試験グリッドの試験結果 (HIC)	1199.0	902.0
試験グリッドの試験結果 (色、得点)	0.50	0.75

<総得点の算出>

	予測158グリッド	121.002
デフォルトグリーン	0グリッド	0.000
デフォルトレッド	6グリッド	0.000
試験グリーン	4グリッド	1.00×4 = 4.000
試験イエロー	5グリッド	0.75×5 = 3.750
試験オレンジ	1グリッド	0.50×1 = 0.500
ブルー試験オレンジ	1グリッド	0.50×1 = 0.500
ブルー試験イエロー	1グリッド	0.75×1 = 0.750
	176グリッドポイント	130.502点

満点に対するパーセンテージは $130.502/176=74.1488 \rightarrow 74.149\%$

最終頭部得点 (総得点 (B)) は $4 \times 0.74149=2.9659 \rightarrow 2.96$ 点となる。

7. 歩行者脚部保護性能試験による評価

① 評価方法

評価結果は、レーティング表3の総得点 (C) に対応した値とする。

総得点 (C) はL1エリア、L2エリア及びL3エリア得点の平均点とする。

各エリアの得点は、細分化エリア得点の平均点とする。

細分化エリア得点は、脛部得点 (a) 及び膝部得点 (b) の合計とする。

② 得点算出

・脛部得点の算出

脛骨Tibia1～脛骨Tibia4のそれぞれに対し、次式により得点 (4点満点) を算出し、そのうちの最低点数を脛部得点とする。

色分けは、脚部傷害値による色区分表により行う。

$306Nm \leq \text{Tibia曲げモーメント}$: 脛部得点=0

$202Nm < \text{Tibia曲げモーメント} < 306Nm$: 脛部得点=4-((Tibia曲げモーメント-202)÷26)

$\text{Tibia曲げモーメント} \leq 202Nm$: 脛部得点=4

・膝部得点の算出

膝部の内側側副靭帯 (MCL) 伸び量に対し、次式により得点 (4点満点) を算出する。ただし、前十字靭帯 (ACL) 伸び量、後十字靭帯 (PCL) 伸び量の少なくとも一方が13 mmを超えた場合には、膝部得点を0点とする。

色分けは、脚部傷害値による色区分表により行う。

$19.8mm \leq \text{MCL伸び量}$: 膝部得点=0

$14.8mm < \text{MCL伸び量} < 19.8mm$: 膝部得点=4-(0.8×(MCL伸び量-14.8))

$\text{MCL伸び量} \leq 14.8mm$: 膝部得点=4

・総得点 (C) の算出

脛部得点及び膝部得点を用い、次式により各衝撃点の得点を算出する。各細分化エリアの得点の平均を脚部得点 (総得点 (C)) とする。

なお、各衝撃点の得点の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

$$\text{各衝撃点の得点} = \text{脛部得点} \times 0.73 + \text{膝部得点} \times 0.27$$

8. 座席ベルト非着用時警報装置性能試験による評価

① 評価方法

- ・各ベルト警報 (助手席ベルト警報、後席ベルト警報及びチェンジオブステータス警報) において、以下②の評価基準によるベルト警報単位で適合したものを評価対象とする。
- ・評価結果は、レーティング表5の総得点 (D) に対応した値とする。
- ・総得点 (D) は対象座席、警報の種類等毎に評価基準より算出した点数の総和とする。
- ・総得点 (D) の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。
- ・試験方法に基づき、UN-R16-07に対する適合性を書面で確認したものは、助手席ベルト警報 (a) 及び後席ベルト警報 (a) に適合するものとして点数を与える。

② 評価基準

- ・視覚警報及び聴覚警報によるその合計点 (3.6点満点) に基づき5段階のレベル表示を行う。
- ・各警報装置における評価点数は、以下の表による。

【助手席ベルト警報】 助手席ベルト警報 (a) 、助手席ベルト警報 (b) の点数の合計を助手席評価点数とする。なお、助手席ベルト警報、チェンジオブステータス警報のいずれかを備える場合には点数を等分する。

《助手席ベルト警報(a)》

視覚警報 及び聴覚警報	運転席から警報表示及び警報音を確認できる場合。	点数
		0.9

《助手席ベルト警報(b)》

前席がベンチシートである等、座席が複数の場合には、下記表の点数を座席数で割り確認ができる分の点数とする。

聴覚警報	助手席から警報音を確認できる場合。	点数
		0.6

【後席ベルト警報】 後席ベルト警報 (a) 、後席ベルト警報 (b) の点数の合計を後席評価点数とする。

《後席ベルト警報(a)》

視覚警報 及び聴覚警報	運転席から警報表示及び警報音を確認できる場合。 (チェンジオブステータス警報)	点数
		0.9

《後席ベルト警報(b)》

視覚警報の点数と聴覚警報の点数の合計 (座席ベルト警報とチェンジオブステータス警報の和) を後席評価点数とする。なお、後席がベンチシートである等、座席が複数の場合には、下記表の点数を座席数で割り確認ができる分の点数とする。

視覚警報	後席から当該座席に対する警報表示を確認できる場合。 (後席ベルト警報)	点数 0.2
	後席から当該座席に対する警報表示を確認できる場合。 (チェンジオブステータス警報)	0.2

▶ 試験方法に基づき、後席視覚警報視認性がセンターコンソール部にある表示について、アイポイント位置から確認を行った結果の1座席あたりの点数配分は以下のとおりとする。

- ・ 男性及び女性、両方のアイポイントから確認できた場合を1
 - ・ 男性または女性のいずれかのアイポイントから確認できた場合を0.5
 - ・ 男性及び女性、両方のアイポイントから確認できない場合を0
- (双眼のうち、いずれか一方の眼の位置で視認性を確認できればよい)

聴覚警報	後席から当該座席に対する警報音を確認できる場合。 (後席ベルト警報)	点数 0.4
	後席から当該座席に対する警報音を確認できる場合。 (チェンジオブステータス警報)	0.4

第3条 第2条により得られた各試験結果に基づく総合的な衝突安全性能評価は、次に定める方法によるものとする。

(1) 評価方法

評価結果は、レーティング表6の衝突安全性能総合得点に対応した値とする。

総合得点は、衝突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。

- ・ フルラップ前面衝突安全性能：運転席及び助手席の総得点 (A) の合計に重み係数22/24を乗じた値
- ・ オフセット前面衝突安全性能試験：運転席及び後席の総得点 (A) の合計に重み係数22/24を乗じた値
- ・ 側面衝突安全性能試験：運転席及び助手席の総得点 (A) の合計に重み係数14/24を乗じた値
- ・ 後面衝突頸部保護性能試験：運転席及び助手席の総得点 (A) の合計に重み係数1/24を乗じた値
- ・ 歩行者頭部保護性能試験：歩行者頭部保護性能試験の総得点 (B) に重み係数32/4を乗じた値
- ・ 歩行者脚部保護性能試験：歩行者脚部保護性能試験の総得点 (C) に重み係数5/4を乗じた値
- ・ 座席ベルト非着用時警報装置性能試験：座席ベルト非着用時警報装置性能試験の総得点 (D) に重み係数4/3.6を乗じた値

(3) その他

レーティング表6の総合得点にかかわらず、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には、最高ランクを取得することができないものとする。

【レイティング表1】(フル、オフ、側突、後突)

評価結果	総得点(A)
レベル5	10.5点以上
レベル4	9.0点以上 ~ 10.5点未満
レベル3	7.5点以上 ~ 9.0点未満
レベル2	6.0点以上 ~ 7.5点未満
レベル1	6.0点未満






【レイティング表2】(歩行者頭部)

評価結果	総得点(B)
レベル5	3.14点以上
レベル4	2.61点以上 ~ 3.14点未満
レベル3	2.07点以上 ~ 2.61点未満
レベル2	1.54点以上 ~ 2.07点未満
レベル1	1.54点未満

【レイティング表3】(歩行者脚部)

評価結果	総得点(C)
レベル5	3.50点以上
レベル4	3.00点以上 ~ 3.50点未満
レベル3	2.50点以上 ~ 3.00点未満
レベル2	2.00点以上 ~ 2.50点未満
レベル1	2.00点未満

【レイティング表4】(歩行者脚部) 脚部傷害値による色区分表

表示	Tibia (Nm)	Knee (MCL : mm)	Knee (ACL&PCL)
	~ 202.0	~ 14.8	13.0mm以下の場合にはMCLで代表する。
	202.1 ~ 253.0	14.9 ~ 17.7	
	253.1 ~ 283.0	17.8 ~ 18.9	
	283.1 ~ 305.9	19.0 ~ 19.7	
	306.0 ~	19.8 ~	13.0mm以上

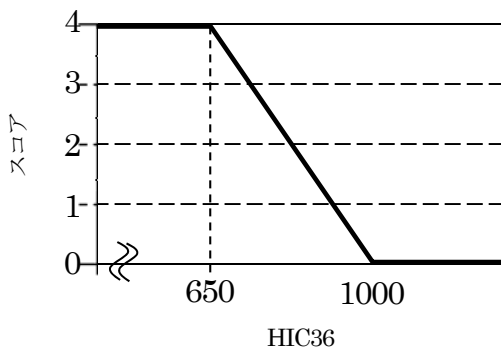
【レイティング表5】(座席ベルト警報)

評価結果	総得点(D)
レベル5	3.16点以上
レベル4	2.71点以上 ~ 3.16点未満
レベル3	2.26点以上 ~ 2.71点未満
レベル2	1.81点以上 ~ 2.26点未満
レベル1	1.81点未満

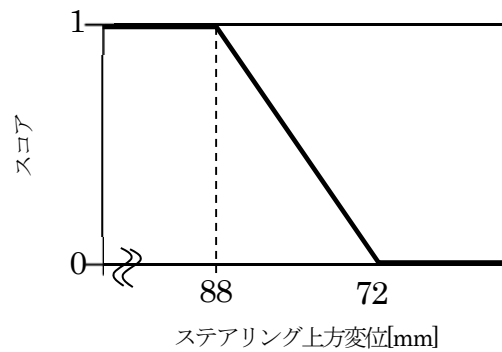
【レイティング表6】(衝突安全性能評価)

評価結果	衝突安全性能総合得点
Aランク	84.63点以上
Bランク	71.89点以上 ~ 84.63点未満
Cランク	59.07点以上 ~ 71.89点未満
Dランク	46.33点以上 ~ 59.07点未満
Eランク	46.33点未満

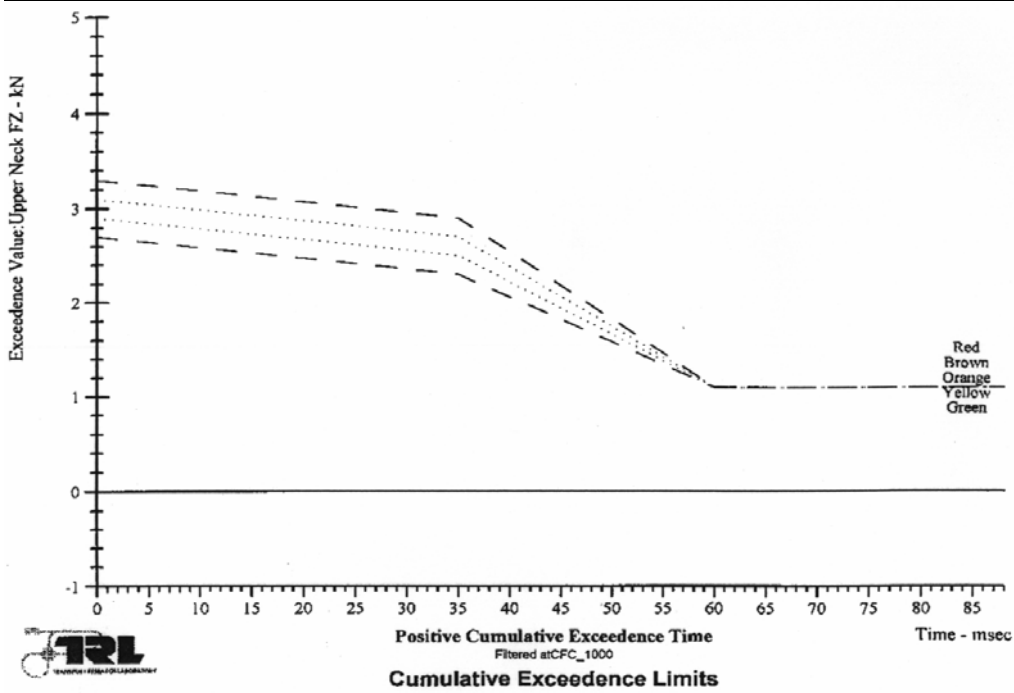
【図1：頭部傷害値】



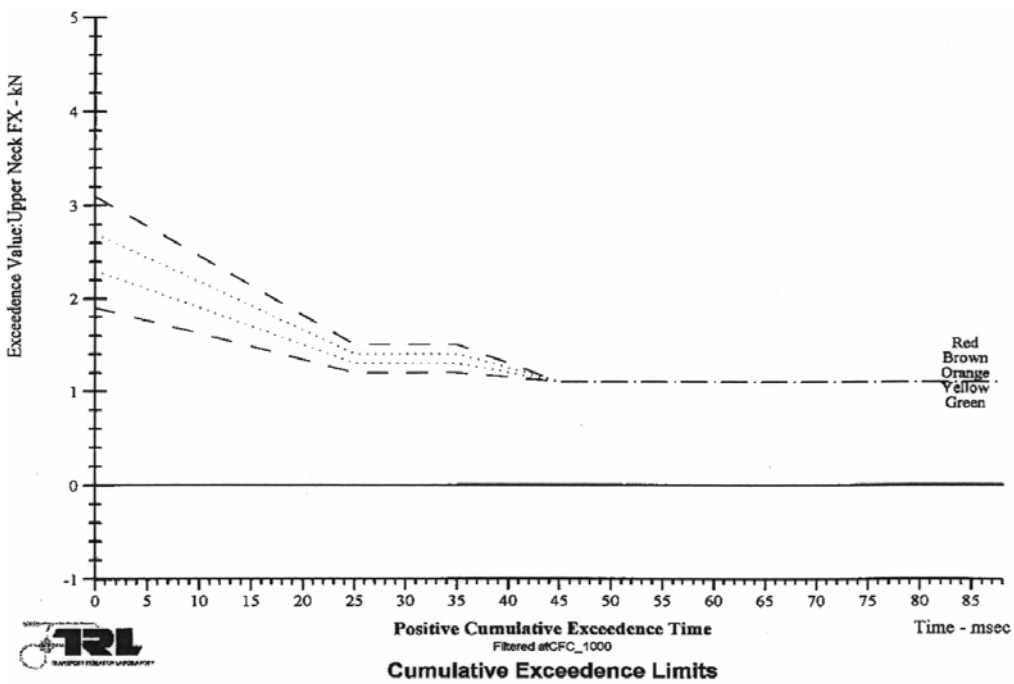
【図2：ステアリング上方変位置量】



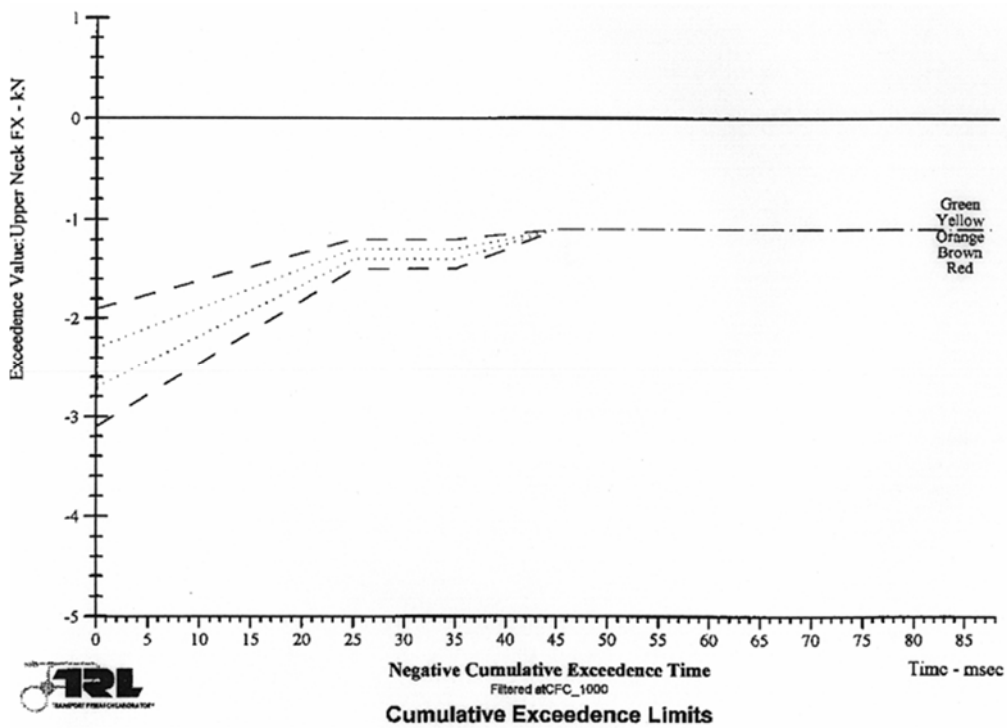
【图3-1：引張荷重】



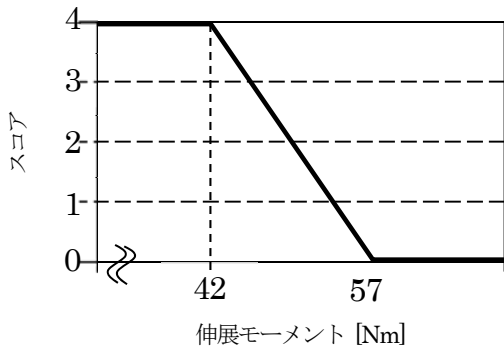
【图3-2-1：剪断荷重（1）】



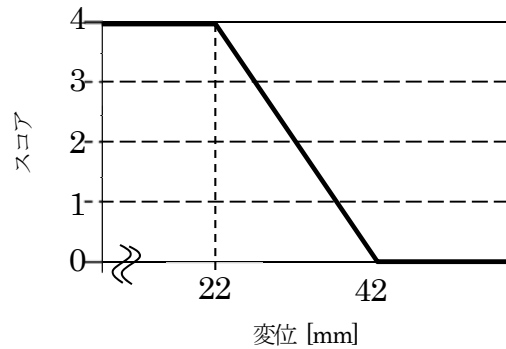
【図3-2-1：剪断荷重（2）】



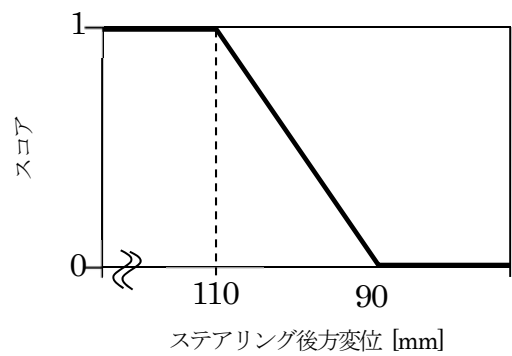
【図3-3：伸展モーメント】



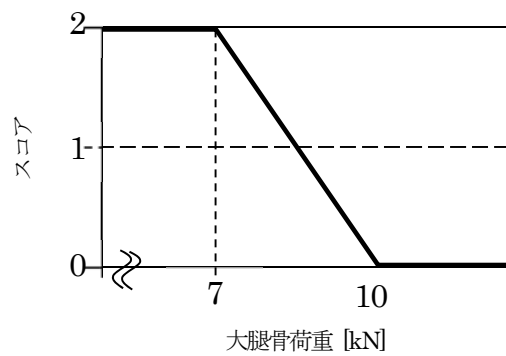
【図4：胸部変位量】



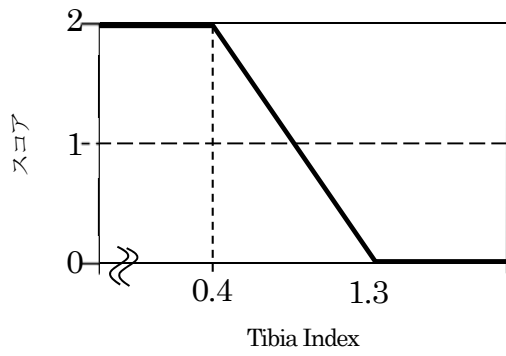
【図5：ステアリング後方変位量】



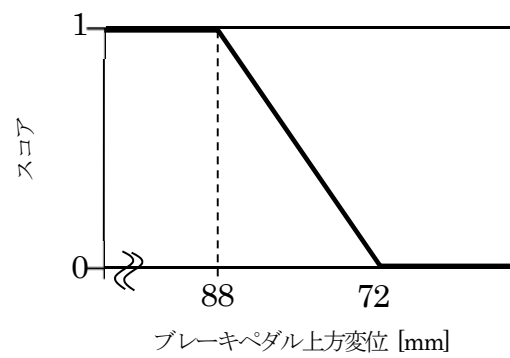
【図6：大腿骨荷重】



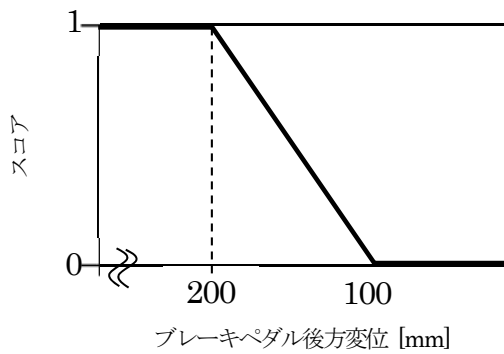
【図7：脛骨指数 (Tibia Index)】



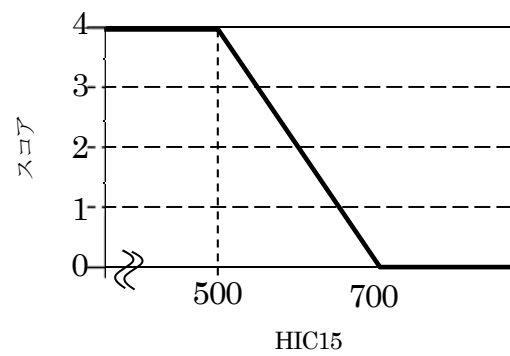
【図8：ブレーキペダル上方変位量】



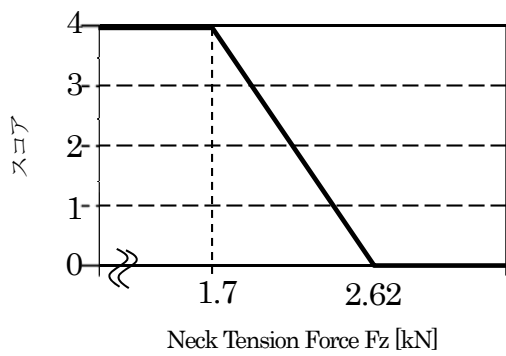
【図9：ブレーキペダル後方変位量】



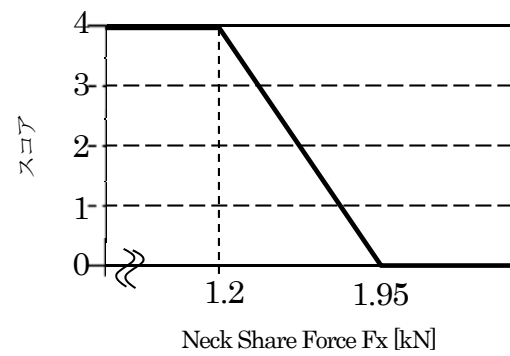
【図10：頭部傷害値】



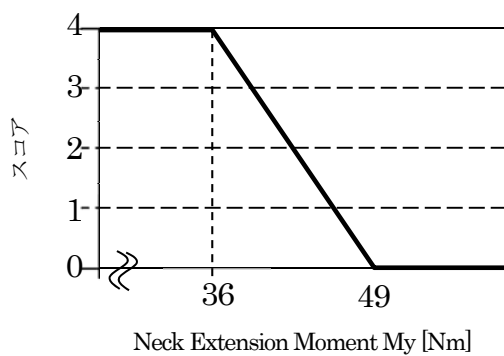
【図11-1：引張荷重】



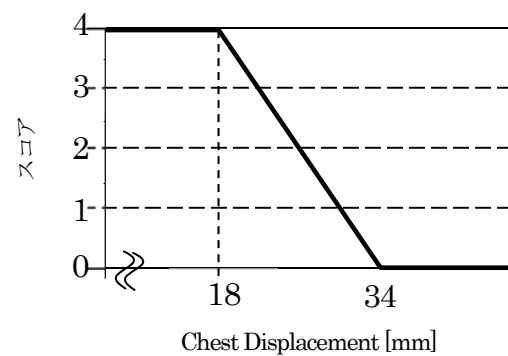
【図11-2：剪断荷重】



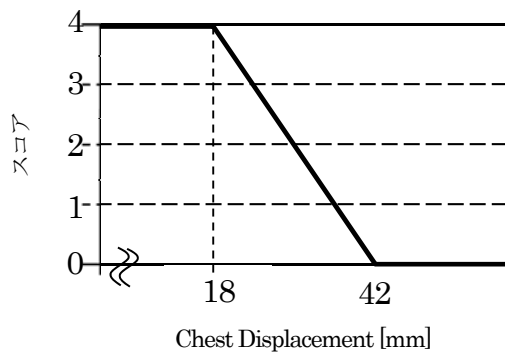
【図11-3：伸張モーメント】



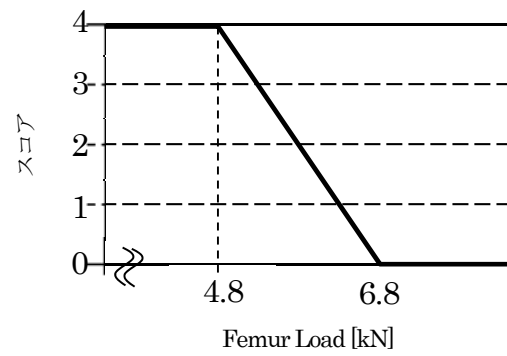
【図12-1：胸部変位量】



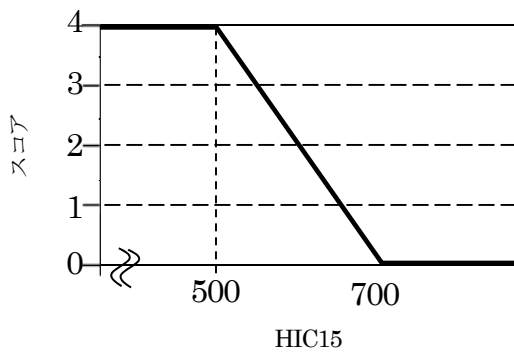
【図12-2：胸部変位量】



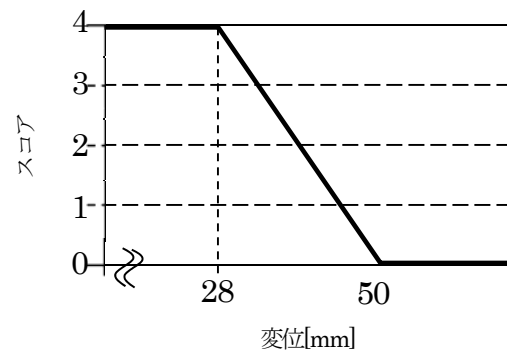
【図13：大腿部荷重】



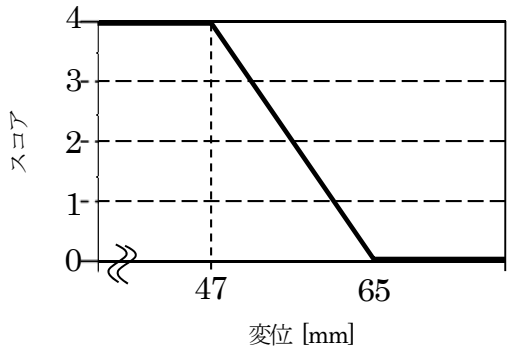
【図14：頭部傷害値】



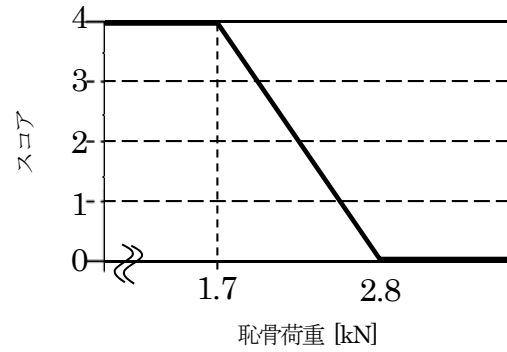
【図15：胸部変位量】



【図16：腹部変位量】



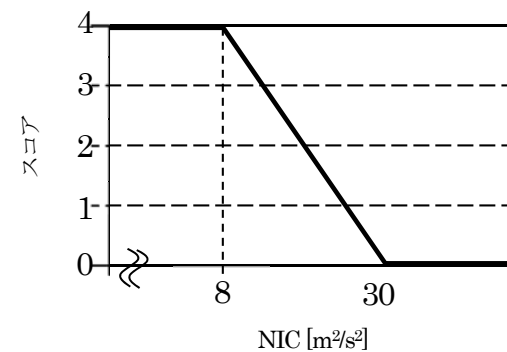
【図17：恥骨荷重】



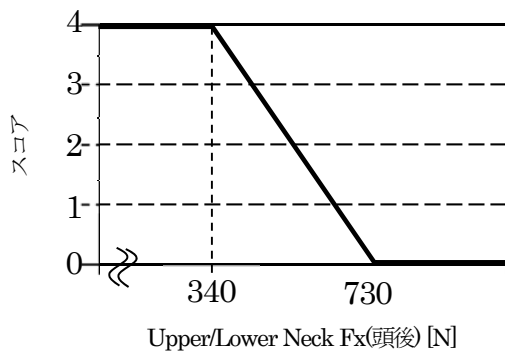
【図18：適合表示】



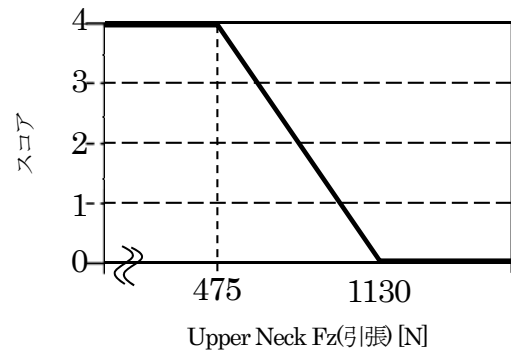
【図19：頸部傷害値】



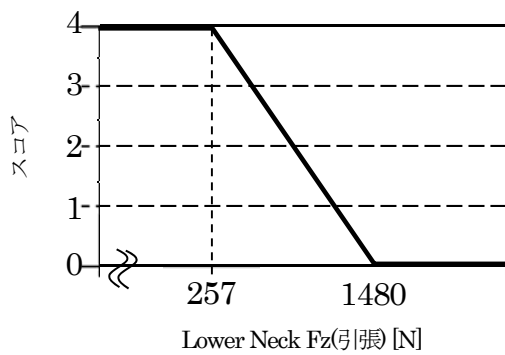
【図20：頸部剪断荷重：前後】



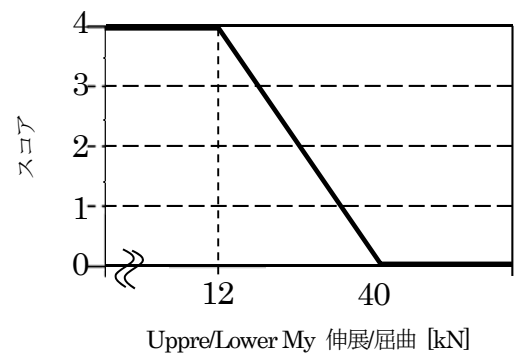
【図21-1：頸部引張荷重：頸上部】



【図21-2：頸部引張荷重：頸下部】



【図22：頸部モーメント】



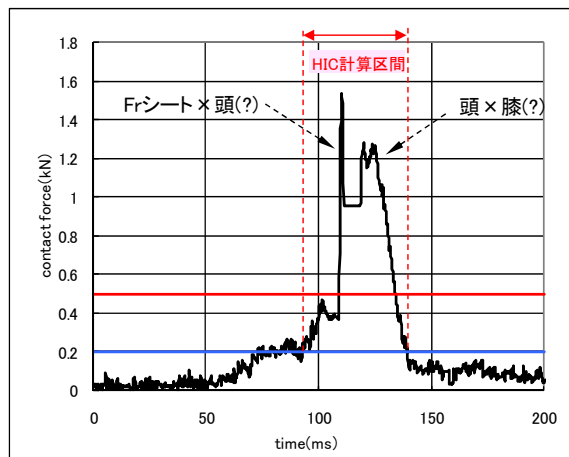
附 則（令和3年3月31日 自対機アセス第63号）

1. この規程は、令和3年3月31日から施行する。
2. 自動車等アセスメント情報提供事業における衝突安全性能評価方法（令和2年5月26日 自対機アセス第5号）は廃止する。

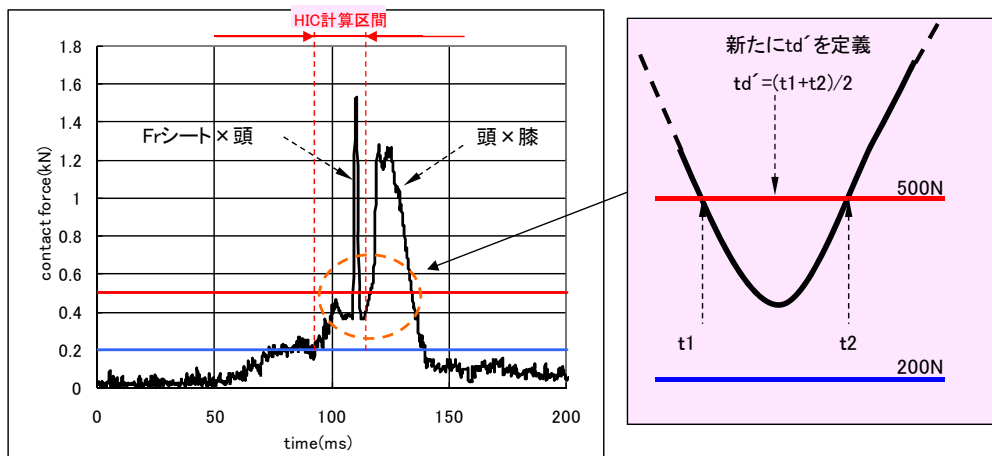
別添 1 各部位の判定基準

1. 頭部

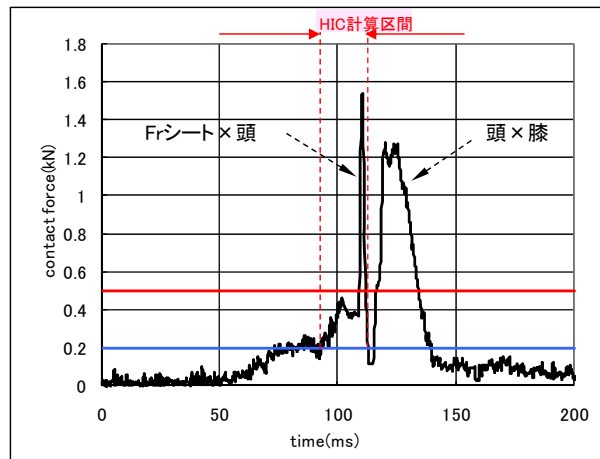
- ・ ドウラン及び車載カメラ映像から頭部の二次衝突発生の有無を確認する。
 - ・ 二次衝突が確認できなかった場合は、HIC15の計算を行わず満点を付与する。
 - ・ 二次衝突が確認できた場合及び二次衝突の有無が不明確な場合はSAE J2052の手順に従い、頭部接触荷重を算出し、二次衝突発生の有無を再確認する。
 - ・ 頭部接触荷重が0.5kNを超えている場合は、二次衝突が発生したものと判断し、以下の手順によりHIC15の計算区間を確定しHIC15を算出する。
 - ・ ダミー頭部と車内部位との二次衝突が発生した場合にHIC15により評価を行う。
 - ・ 車載カメラ等から判断して、ダミーの頭部とダミー膝等によるダミー単体の二次衝突が車内構造物と頭部の衝撃とはっきり分離できる場合はHIC15の計算から除外する。
 - ・ 上記の方法で算出されたHIC15を、FMVSS208を参考に上限/下限を500/700で評価する。
- 以下にダミー単体の二次衝突の判定例を示す。
- ダミー頭部の車室内との二次衝突とダミー頭部と膝等ダミー単体の二次衝突を分離できない例（安全側を考え頭部傷害値計測からダミー頭部と膝等の衝突波形を除外せず頭部傷害値HIC15を算出する。）



- ダミー頭部と膝等が衝突している波形を分離はできるが、HIC15の計算時間が分離できない例（頭部傷害値計測は、便宜的にHIC15計算時間を分離し、ダミー頭部と膝等との衝突の影響を除外する。）



- ダミー頭部と膝等が衝突している波形が分離できる例（ダミー単体の二次衝突を除外してHIC15を計算する。）



2. 頸部

- ・ 頭部と同様に、ドウラン及び車載カメラ映像から頭部の二次衝突発生の有無を確認する。
- ・ 二次衝突が確認できなかった場合には、頸部の引張荷重の最大値のみで評価する。
- ・ 二次衝突が確認できた場合及び二次衝突の有無が不明確な場合はSAE J2052の手順に従い、頭部接触荷重を算出し、二次衝突発生の有無を再確認する。
- ・ 頭部接触荷重が0.5kNを超えている場合は、二次衝突が発生したものと判断し、頸部の引張荷重、剪断荷重及び伸展モーメントの最大値で評価する。
- ・ 各評価値の上限/下限は下記のとおりとする。
 - 引張荷重の最大値は1.7/2.62kNで評価する。
 - 剪断荷重の最大値は1.2/1.95kNで評価する。
 - 伸展モーメントの最大値は36/49Nmで評価する。

3. 胸部

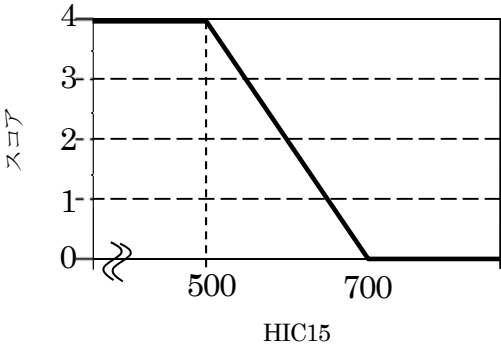
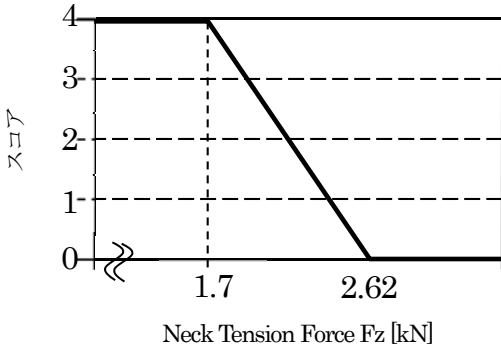
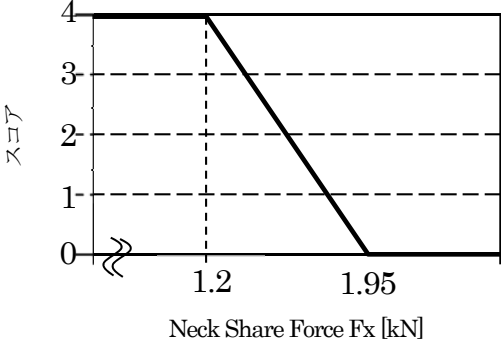
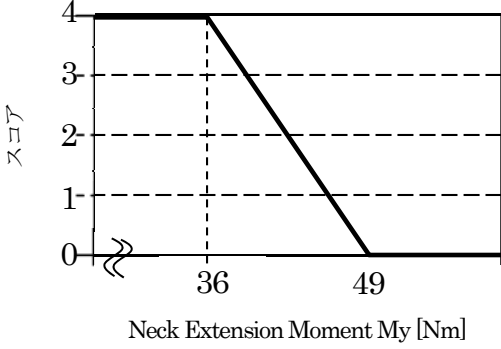
- ・ 胸部変位の圧縮側の最大値にて評価する。評価の上限/下限は18/42mmとする。

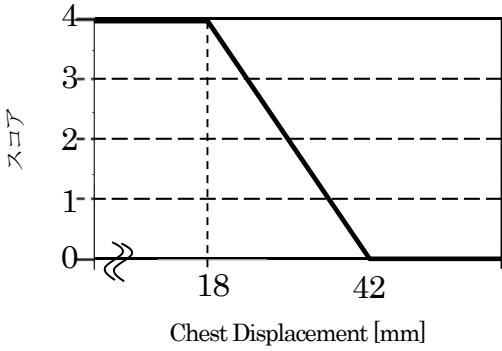
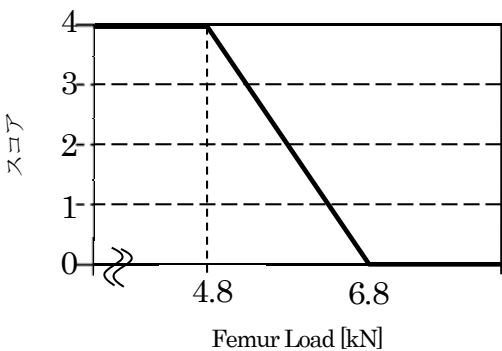
4. 腹部

- ・ 腸骨荷重を計測し、ラップベルトの骨盤からのずれ上がり判定により評価する。
- ・ 腸骨荷重の減少率が1kN/msec以上となった場合に、ラップベルトの骨盤からのずれ上がりが発生したものととして、片側あたり2点の減点を行う。なお、腸骨荷重が2山以上の波形となる場合は、最後のピーク以降の減少率で評価する。また、以下の場合、腹部傷害に与える影響が小さいものとして除外する。
 - リバウンド時の腸骨荷重が2.4kNを下回った後に上記判定値を超えた場合。
 - リバウンドは、腰部前後方向及び上下方向の加速度の合成値から算出した腰部の相対速度が0となる時間以降とする。

5. 脚部

- ・ 大腿骨荷重の圧縮側の最大値にて評価する。評価の上限/下限は4.8/6.8kNとする。

部位	傷害値	評価関数	備考
頭部	HIC15		HIC15の上限/下限の値はFMVSS 208を参考とした。
頸部	引張荷重		持続時間が長くなることから、従来の累積時間による評価ではなく、ピーク値のみの評価とした。上限/下限の値はAM50のピーク値をスケールしたものの。
	剪断荷重		
	伸展モーメント		

胸部	圧縮変位	 <p>スコア</p> <p>Chest Displacement [mm]</p>	<p>胸部変位が年齢と相関が高いとの最新の知見をもとに、日本の平均年齢の40歳における、AIS3以上の傷害の発生確率から上限/下限値を決定した。</p>
大腿部	圧縮荷重	 <p>スコア</p> <p>Femur Load [kN]</p>	<p>上限/下限の値はAM50の値をスケールリングして採用。</p>

自動車等アセスメント情報提供事業における予防安全性能評価方法

令和3年3月31日

自対機アセス第64号

第1条 独立行政法人自動車事故対策機構自動車等アセスメント情報提供事業実施細則（令和2年 自対機アセス第4号）

第28条の規程に基づき、自動車等アセスメント試験の予防安全性能試験で得られた結果に対する評価について、必要な事項を次のとおり定めるものとする。

第2条 予防安全性能試験により得られた各試験結果に対する評価は、次に定める方法によるものとする。

1. 衝突被害軽減制動制御装置〔対車両〕性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レイティング表1の総得点（A）に対応した値とする。

総得点（A）は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

試験対象（AEBS 又は FCWS）、試験シナリオ（CCR_s 又は CCR_m）及び試験車速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2位で四捨五入して小数点以下第1位まで求めた値を当該装置の総得点（A）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、終了時の車速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。

試験シナリオ	車速条件	AEBS 試験 得点	FCWS 試験 得点
CCRs	10 km/h	1.0	1.0
	15 km/h	1.0	1.0
	20 km/h	1.0	1.0
	25 km/h	1.0	1.0
	30 km/h	1.0	1.0
	35 km/h	2.0	2.0
	40 km/h	2.0	2.0
	45 km/h	1.5	1.5
	50 km/h	1.0	1.0
	55 km/h	0.5	0.5
	60 km/h	0.5	0.5
CCRm	35 km/h	0.5	0.5
	40 km/h	0.5	0.5
	45 km/h	1.0	1.0
	50 km/h	1.0	1.0
	55 km/h	0.5	0.5
	60 km/h	0.5	0.5

2. 衝突被害軽減制動制御装置 [対歩行者・昼間] 性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レイティング表2の総得点 (B) に対応した値とする。

総得点(B)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（遮蔽なし(CPN)、遮蔽あり(CPNO)）における基準評価試験及び部分評価試験の試験車速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基礎得点を算出する。

なお、追加条件（ラップ率25%、75%、歩行速度8km/h、子供ターゲット）において、試験を実施しない車速条件の速度低減率は、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」をもとに、代表車速以外の車速条件においても同等の速度低減率比を有するものとして計算する。

続いて、各条件別の基礎得点から、基準条件（ラップ率 50%、歩行速度5km/h、大人ターゲット）の試験結果に対する補正係数を求め、試験シナリオ別に全ての補正係数を乗じて、試験シナリオ毎の得点を算出する。その合計点を小数点以下第2位で四捨五入して小数点以下第1位まで求めた値を当該装置の総得点(B)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(B)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、終了時の車速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。

基準評価試験における基礎配点

(遮蔽なし①、遮蔽あり②)

車速条件	遮蔽なし①	遮蔽あり②
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

部分評価試験に応じた基礎配点

③ラップ率条件(遮蔽なし)

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

④歩行速度条件(遮蔽なし)

車速 km/h	CPN-50%- 大人	
	5kph	8kph
10	0.9	0.1
15	0.9	0.1
20	1.8	0.2
25	1.8	0.2
30	1.8	0.2
35	2.7	0.3
40	2.7	0.3
45	1.8	0.2
50	1.8	0.2
55	0.9	0.1
60	0.9	0.1
基礎点	18	2
配分比率	9	1

⑤ターゲット条件(遮蔽なし)

車速 km/h	CPN-50%-5kph	
	大人	子供
10	0.9	0.1
15	0.9	0.1
20	1.8	0.2
25	1.8	0.2
30	1.8	0.2
35	2.7	0.3
40	2.7	0.3
45	1.8	0.2
50	1.8	0.2
55	0.9	0.1
60	0.9	0.1
基礎点	18	2
配分比率	9	1

⑥ラップ率条件 (遮蔽あり)

車速 km/h	CPNO		
	25%	50%	75%
10	-	-	-
15	-	-	-
20	-	-	-
25	0.2	0.6	0.2
30	0.2	0.6	0.2
35	0.2	0.6	0.2
40	0.2	0.6	0.2
45	0.2	0.6	0.2
50	-	-	-
55	-	-	-
60	-	-	-
基礎点	1	3	1
配分比率	1	3	1

⑦歩行速度条件(遮蔽あり)

車速 km/h	CPNO	
	5kph	8kph
10	-	-
15	-	-
20	-	-
25	0.9	0.1
30	0.9	0.1
35	0.9	0.1
40	0.9	0.1
45	0.9	0.1
50	-	-
55	-	-
60	-	-
基礎点	4.5	0.5
配分比率	9	1

⑧ターゲット条件(遮蔽あり)

車速 km/h	CPNO	
	大人	子供
10	-	-
15	-	-
20	-	-
25	0.9	0.1
30	0.9	0.1
35	0.9	0.1
40	0.9	0.1
45	0.9	0.1
50	-	-
55	-	-
60	-	-
基礎点	4.5	0.5
配分比率	9	1

追加条件による補正と総得点(B)の算出方法

追加条件	CPN結果	補正係数	CPN得点	CPNO結果	補正係数	CPNO得点	評価点 =CPN 得点+ CPNO 得点
ラップ率	③	=③/①	=①×左 記3つの補 正係数	⑥	=⑥/②	=②×左 記3つの補 正係数	
歩行速度	④	=④/①		⑦	=⑦/②		
ターゲット	⑤	=⑤/①		⑧	=⑧/②		
基準評価試験の結果	①			②			

3. 衝突被害軽減制動制御装置 [対歩行者・夜間] 性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レーティング表3の総得点(C)に対応した値とする。

総得点(C)は、次項に示す方法により算出した、端数処理を行う前の「街灯あり」と「街灯なし」の得点の合計点を小数点以下第2位で四捨五入し、小数点以下第1位まで求めた値を当該装置の総得点(C)とする。

②得点算出

【街灯あり】

各試験シナリオ(遮蔽なし(CPF)、遮蔽あり(CPF0))における基準評価試験及び部分評価試験の試験車速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基礎得点を算出する。

なお、追加条件(ラップ率25%・75%、歩行速度8km/h)において、試験を実施しない車速条件の速度低減率は、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」をもとに、代表車速以外の車速条件においても同等の速度低減率比を有するものとして計算する。

続いて、各条件別の基礎得点から、基準条件(ラップ率50%、歩行速度5km/h)の試験結果に対する補正係数を求め、試験シナリオ別に全ての補正係数を乗じて、試験シナリオ毎の得点を算出する。

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得点とする。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、終了時の車速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。

基準評価試験における基礎配点

(遮蔽なし①、遮蔽あり②)

車速条件	遮蔽なし①	遮蔽あり②
30km/h	2	1
35km/h	4	1
40km/h	6	1
45km/h	6	2
50km/h	6	1
55km/h	5	1
60km/h	3	1
合計	32	8

部分評価試験に応じた基礎配点

③ラップ率条件 (遮蔽なし)

④歩行速度条件 (遮蔽なし)

車速 km/h	CPF-5kph		
	25%	50%	75%
30	0.40	1.20	0.40
35	0.80	2.40	0.80
40	1.20	3.60	1.20
45	1.20	3.60	1.20
50	1.20	3.60	1.20
55	1.00	3.00	1.00
60	0.60	1.80	0.60
基礎点	6.40	19.20	6.40
配分比率	1	3	1

車速 km/h	CPF-50%	
	5kph	8kph
30	1.80	0.20
35	3.60	0.40
40	5.40	0.60
45	5.40	0.60
50	5.40	0.60
55	4.50	0.50
60	2.70	0.30
基礎点	28.80	3.20
配分比率	9	1

⑤ラップ率条件 (遮蔽あり)

⑥歩行速度条件 (遮蔽あり)

車速 km/h	CPFO		
	25%	50%	75%
30	0.20	0.60	0.20
35	0.20	0.60	0.20
40	0.20	0.60	0.20
45	0.40	1.20	0.40
50	0.20	0.60	0.20
55	0.20	0.60	0.20
60	0.20	0.60	0.20
基礎点	1.60	4.80	1.60
配分比率	1	3	1

車速 km/h	CPFO	
	5kph	8kph
30	0.90	0.10
35	0.90	0.10
40	0.90	0.10
45	1.80	0.20
50	0.90	0.10
55	0.90	0.10
60	0.90	0.10
基礎点	7.20	0.80
配分比率	9	1

追加条件による補正と得点の算出方法

追加条件	CPF結果	補正係数	CPF得点	CPFO結果	補正係数	CPFO得点	評価点
ラップ率	③	$=③/①$	$=① \times$ 左記2つの補正係数	⑤	$=⑤/②$	$=② \times$ 左記2つの補正係数	= CPF 得点 + CPFO 得点
歩行速度	④	$=④/①$		⑥	$=⑥/②$		
基準評価試験の結果	①			②			

【街灯なし】

各試験シナリオ（遮蔽なし(CPF)、遮蔽あり(CPF0)）における基準評価試験及び部分評価試験の試験車速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基礎得点を算出する。

なお、追加条件（ラップ率25%・75%、歩行速度8km/h）において、試験を実施しない車速条件の速度低減率は、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」をもとに、代表車速以外の車速条件においても同等の速度低減率比を有するものとして計算する。

続いて、各条件別の基礎得点から、基準条件（ラップ率 50%、歩行速度 5km/h）の試験結果に対する補正係数を求め、試験シナリオ別に全ての補正係数を乗じて、試験シナリオ毎の得点を算出する。

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得点とする。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、終了時の車速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。

基準評価試験における基礎配点

(遮蔽なし①、遮蔽あり②)

車速条件	遮蔽なし①	遮蔽あり②
30km/h	1	-
35km/h	2	-
40km/h	2	1
45km/h	2	1
50km/h	2	1
55km/h	2	-
60km/h	1	-
合計	12	3

部分評価試験に応じた基礎配点

③ラップ率条件（遮蔽なし）

④歩行速度条件（遮蔽なし）

車速 km/h	CPF-5kph		
	25%	50%	75%
30	0.20	0.60	0.20
35	0.40	1.20	0.40
40	0.40	1.20	0.40
45	0.40	1.20	0.40
50	0.40	1.20	0.40
55	0.40	1.20	0.40
60	0.20	0.60	0.20
基礎点	2.40	7.20	2.40
配分比率	1	3	1

車速 km/h	CPF-50%	
	5kph	8kph
30	0.90	0.10
35	1.80	0.20
40	1.80	0.20
45	1.80	0.20
50	1.80	0.20
55	1.80	0.20
60	0.90	0.10
基礎点	10.80	1.20
配分比率	9	1

⑤ラップ率条件（遮蔽あり）

車速 km/h	CPFO		
	25%	50%	75%
30	0.00	0.00	0.00
35	0.00	0.00	0.00
40	0.20	0.60	0.20
45	0.20	0.60	0.20
50	0.20	0.60	0.20
55	0.00	0.00	0.00
60	0.00	0.00	0.00
基礎点	0.60	1.80	0.60
配分比率	1	3	1

⑥歩行速度条件（遮蔽あり）

車速 km/h	CPFO	
	5kph	8kph
30	0.00	0.00
35	0.00	0.00
40	0.90	0.10
45	0.90	0.10
50	0.90	0.10
55	0.00	0.00
60	0.00	0.00
基礎点	2.70	0.30
配分比率	9	1

追加条件による補正と得点の算出方法

追加条件	CPF結果	補正係数	CPF得点	CPFO結果	補正係数	CPFO得点	評価点
ラップ率	③	=③/①	=①×左 記2つの補 正係数	⑤	=⑤/②	=②×左 記2つの補 正係数	=CPF 得点+ CPFO 得点
歩行速度	④	=④/①		⑥	=⑥/②		
基準評価試験の結果	①			②			

4. 車線逸脱抑制装置等性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レーティング表4の総得点 (D) に対応した値とする。

総得点(D)は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

別途定める車線逸脱抑制装置等性能試験方法の結果に基づき、以下の端数処理を行う前の(1)～(3)の得点の合計を小数点以下第2位で四捨五入し、小数点以下第1位まで求めた値を当該装置の総得点(D)とする。

(1)基本試験におけるLDP機能及びLKA機能の評価点

基本試験で実施した試験条件 (BL60、BR60、BL70、BR70) ごとに、逸脱量の評価値に応じて以下の得点を付与する。

逸脱量の評価値：0.5m 以下 4.0 点

逸脱量の評価値：0.5m 超～1.0m 以下 2.0 点

(2)LDWS装置による得点の補填

基本試験で実施した各試験条件 (BL60、BR60、BL70、BR70) において、LDWS適合判定が“適合”であった場合、得点を以下の式により求めて付与する。

$$2.00 - (\text{基本試験におけるLDP機能およびLKA機能の得点}) \times 0.50$$

なお、一つのみ（触覚又は聴覚によるものに限る。）の警報装置にあっては、逸脱方向が明確に分かるものは上の得点とし、それ以外のものは2分の1を得点とする。

(3)手動復帰型装置試験における得点

①(1)の基本試験のうち、試験車速70km/hの試験条件 (BL70 又は/及びBR70) でLDP機能及びLKA機能の評価点が0.5m 超1.0m 以下となった装置については、同条件の手動復帰型装置試験 (EL70 又は/及びER70) で実施した逸

脱量の評価値が0.5m以下の場合、得点を以下の式により求めて付与する。

$$(1.0 - (\text{基本試験におけるLDWSの得点}) \times 0.50) \div 2$$

②基本試験が行われない場合又は(1)の基本試験のうち、試験車速70km/hの試験条件(BL70又は/及びBR70)でLDP機能及びLKA機能の得点が1.0m超となった装置については、同条件の手動復帰型装置試験(EL70又は/及びER70)で実施した逸脱量の評価値に応じ、得点を以下の式により求めて付与する。

ア 評価値が0.5m以下の場合

$$1.00 - (\text{基本試験におけるLDWSの得点}) \times 0.25$$

イ 評価値が0.5m超1.0m以下の場合

$$(1.00 - (\text{基本試験におけるLDWSの得点}) \times 0.25) \div 2$$

5. 後方視界情報提供装置性能試験による評価

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

総得点(E)は6点を満点とし、別途定める後方視界情報提供装置性能試験方法における“表示エリア”の判定結果により、下表の項目に該当する場合には、項目ごとに減点する。

減点後の残点に対して、後方視界情報提供装置性能試験方法における“表示大きさ”の判定結果により、以下の係数を乗じて総得点(E)とする。

試験	視対象物位置	減点項目	減点
近接視界	A	表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点
	B	表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点
	C	表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点
近傍視界	D	表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点
	E	表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点
遠方視界	F, G, H	F~Gのいずれか1つでも表示エリア要件を満たさない(判定:×)	-1点

<表示大きさ判定による係数>

- ・F~Hの表示大きさについて、全ての視角が5'以上(判定:○) : 1.0
- ・F~Hの表示大きさについて、1つでも視角が3'未満(判定:×) : 0.0
- ・F~Hの表示大きさについて、上記以外 : 0.5

$$\text{総得点(E)} = (\text{表示エリア判定による減点後の点数}) \times (\text{表示大きさ判定による係数})$$

6. 高機能前照灯装備確認による評価

①評価方法

評価結果は、次項における総得点(F)に対応した同項内の表に応じた値とする。

総得点(F)は、次項に示す方法により算出する。

②得点算出

別途定める高機能前照灯装備確認方法における“装備装置”及び“作動速度”の結果に基づき、以下の1～7に該当する結果のうち最高得点を総得点(F)とする。

	装備装置	作動速度	総得点 (F)	評価結果
1	自動防眩型前照灯	41km/h 以上の全速度範囲	5.0	レベル5
2	自動防眩型前照灯	51km/h 以上の全速度範囲	2.4	レベル4
3	自動防眩型前照灯	61km/h 以上の全速度範囲	0.7	レベル3
4	自動切替型前照灯	41km/h 以上の全速度範囲	1.4	レベル4
5	自動切替型前照灯	51km/h 以上の全速度範囲	0.6	レベル3
6	自動切替型前照灯	61km/h 以上の全速度範囲	0.2	レベル2
7	(装置問わず)	上記以外	0.0	レベル1

7. ペダル踏み間違い時加速抑制装置性能試験による評価

①評価方法

評価結果は、レーティング表6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

別途定める踏み間違い時加速抑制装置性能試験方法の結果に基づき、以下の(1)と(2)の合計点を当該装置の総得点(G)とする。

(1)前進の得点

Fon の試験結果における“試験走行開始位置”および“速度変化率”の結果に応じて、下表の得点を付与する。

(2)後退の得点

Ron の試験結果における“試験走行開始位置”および“速度変化率”の結果に応じて、下表の得点を付与する。

得点		速度変化率		
		1.0 以上	0.1 以上 1.0 未満	0.1 未満
試験走行開始位置	1.0m	1.0	0.6	0.0
	0.9m	0.9	0.5	0.0
	0.8m	0.8	0.4	0.0

第3条 第2条により得られた各試験結果に基づく総合的な予防安全性能評価は、次に定める方法によるものとする。

(1) 評価方法

評価結果は、レーティング表7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〔対車両〕性能試験：

第2条1. により算出した総得点 (A) に重み係数 11/33 を乗じた値

・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2. により算出した総得点 (B) 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3. により算出した総得点 (C) に重み係数 38/55 を乗じた値

・車線逸脱抑制装置等性能試験：

第2条4. により算出した総得点 (D) に重み係数 11/16 を乗じた値

・後方視界情報提供装置性能試験：

第2条5. により算出した総得点 (E) に重み係数 2/6 を乗じた値

・高機能前照灯装備確認：

第2条6. により算出した総得点 (F) に重み係数 4/5 を乗じた値

・ペダル踏み間違い時加速抑制装置性能試験：

第2条7. により算出した総得点 (G) に重み係数 1/2 を乗じた値

(3) その他

レイティング表7の総合得点にかかわらず、各試験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には、最高ランクを取得することができないものとする。

【レイティング表1】(AEBS 対車両)

評価結果	総得点 (A)
レベル5	26.4 点以上
レベル4	19.8 点以上 ~ 26.4 点未満
レベル3	13.2 点以上 ~ 19.8 点未満
レベル2	6.6 点以上 ~ 13.2 点未満
レベル1	6.6 点未満

【レイティング表2】(AEBS 対歩行者・昼間)

評価結果	総得点 (B)
レベル5	20.0 点以上
レベル4	15.0 点以上 ~ 20.0 点未満
レベル3	10.0 点以上 ~ 15.0 点未満
レベル2	5.0 点以上 ~ 10.0 点未満
レベル1	5.0 点未満

【レイティング表3】(AEBS 対歩行者・夜間)

評価結果	総得点 (C)
レベル5	44.0 点以上
レベル4	33.0 点以上 ~ 44.0 点未満
レベル3	22.0 点以上 ~ 33.0 点未満
レベル2	11.0 点以上 ~ 22.0 点未満
レベル1	11.0 点未満

【レイティング表4】(車線逸脱抑制装置)

評価結果	総得点 (D)
レベル5	12.8 点以上
レベル4	9.6 点以上 ~ 12.8 点未満
レベル3	6.4 点以上 ~ 9.6 点未満
レベル2	3.2 点以上 ~ 6.4 点未満
レベル1	3.2 点未満

【レイティング表5】(後方視界情報提供装置)

評価結果	総得点 (E)
レベル5	4.8 点以上
レベル4	3.6 点以上 ~ 4.8 点未満
レベル3	2.4 点以上 ~ 3.6 点未満
レベル2	1.2 点以上 ~ 2.4 点未満
レベル1	1.2 点未満

【レイティング表6】(ペダル踏み間違い時加速抑制装置)

評価結果	総得点 (G)
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

【レイティング表7】（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	66.40点以上
Bランク	47.92点以上～66.40点未満
Cランク	31.68点以上～47.92点未満
Dランク	15.76点以上～31.68点未満
Eランク	15.76点未満

附 則（令和3年3月31日 自対機アセス第64号）

1. この規程は、令和3年3月31日から施行する。
2. 自動車等アセスメント情報提供事業における予防安全性能評価方法（令和2年5月26日 自対機アセス第5号の2）は廃止する。

自動車等アセスメント情報提供事業におけるチャイルドシート性能評価方法

令和3年3月31日

自対機アセス第65号

第1条 独立行政法人自動車事故対策機構自動車等アセスメント情報提供事業実施細則（令和2年 自対機アセス第4号）

第28条の規程に基づき、自動車等アセスメント試験のチャイルドシート性能試験に対する評価について、必要な事項を次のとおり定めるものとする。

第2条 チャイルドシート性能試験により得られた試験結果に対する評価については、次に定める方法によるものとする。

1. チャイルドシート前面衝突安全性能試験による評価

(1) 評価区分

優	◎が4つの場合。×が1つでもある場合は除く。
良	◎が3つ、○が1つの場合。×が1つでもある場合は除く。
普通	「優」、「良」及び「推奨せず」に該当しない場合。
推奨せず	評価項目の中で1つでも×があった場合。

(2) 評価項目と評価方法

<乳児用（ベッド以外）>

評価項目	個別評価方法	備考	
衝突後のチャイルドシート 取付部等の破損状況	破損なし	◎	・別紙1参照
	軽微な破損あり（亀裂等）	○	
	本来の構造をとどめず	×	
衝突直後のチャイルドシートの 背もたれの角度	角度 $\leq 55^\circ$	◎	
	$55^\circ < \text{角度} \leq 63^\circ$	○	
	$63^\circ < \text{角度}$	×	
衝突直後のダミーの頭部先端部 の移動位置	シートバック上端面内	◎	
	シートバック上端面から73mm以内に移動	○	
	シートバック上端面から73mmを超えて移動	×	
衝突時にダミーにおいて計測さ れる胸部合成加速度	胸部合成加速度 $\leq 490\text{m/s}^2$ (50G)	◎	・3msG
	490m/s^2 (50G) < 胸部合成加速度	○	
その他	バックルの解離	×	
	本体がシートベルトから放出	×	

<乳児用 (ベッド) >

評価項目	個別評価方法		備考
衝突後のチャイルドシート取付部等の破損状況	破損なし	◎	・別紙1参照 (後ろ向きと同様)
	軽微な破損あり (亀裂等)	○	
	本来の構造をとどめず	×	
拘束状態 (頭部のベッドからの はみ出し、ベッド底面の傾き)	ベッド底面が車両後方に傾く (頭部のはみ出しなし)	◎	・別紙2参照
	ベッドの底面が傾かない (頭部のはみ出しなし)	○	
	ベッドの底面が前方に傾く又は頭部のはみ出し	×	
衝突時のダミーの頭部移動量	移動量 \leq 575mm	◎	
	575mm<移動量 \leq 650mm	○	
	650mm<移動量	×	
衝突時にダミーにおいて計測される胸部合成加速度	胸部合成加速度 \leq 490m/s ² (50G)	◎	・3ms G
	490m/s ² (50G) <胸部合成加速度	○	
その他	バックルの解離	×	
	本体がシートベルトから放出	×	

<幼児用>

評価項目	個別評価方法		備考
衝突後のチャイルドシート取付部等の破損状況	破損なし	◎	・別紙1参照
	軽微な破損あり (亀裂等)	○	
	本来の構造をとどめず	×	
衝突時のダミーの頭部移動量	移動量 \leq 525mm	◎	
	525mm<移動量 \leq 600mm	○	
	600mm<移動量	×	
衝突時のダミーにおいて計測される頭部合成加速度	頭部合成加速度 \leq 637m/s ² (65G)	◎	・3ms G
	637m/s ² (65G) <頭部合成加速度	○	
衝突時のダミーにおいて計測される胸部合成加速度	胸部合成加速度 \leq 588m/s ² (60G)	◎	・3ms G
	588m/s ² (60G) <胸部合成加速度	○	
胸たわみ	ダミー胸部の圧迫による胸たわみが40mmを超えた場合は、評価公表時にコメントを行う。		
その他	バックルの解離	×	・拘束状態の 加害性、シートから脱落については 別紙2参照
	本体がシートベルトから放出	×	
	拘束状態の加害性 (115kPa<腹部圧力)	×	
	ダミーがシートから脱落	×	

2. チャイルドシート使用性試験による評価

(1) 評価方法

各試験の評価点は、試験項目に適合する毎に1点配点し、各試験5点満点とする。

ただし、試験方法別紙の以下項目について、試験結果欄が「機能無し」の場合は各試験項目に1点を配点する。

- ・別紙1：本体表示「4」、本体機構「1」「3」、取付性「2-1、2-2、2-3」
- ・別紙2：本体表示「2」「4」、本体機構「1」「2」「3」、取付性「2-1、2-2、2-3」「3-1、3-2」「5」

(2) 評価結果

試験機関は、試験成績書のほか評価結果について試験を実施したチャイルドシートのタイプに該当する付属書に記入し、機構に提出すること。

附 則（令和3年3月31日 自対機アセス第65号）

1. この規程は、令和3年3月31日から施行する。
2. 自動車等アセスメント情報提供事業におけるチャイルドシート性能評価方法（令和2年5月26日 自対機アセス第5号の4）は廃止する。

チャイルドシート前面衝突安全性能試験の評価方法における
評価項目「取付部等破損状況」の判定方法について

1. 実施方法

試験後、目視や手で触れる等して判定する。(必要に応じ分解する。)

2. 評価方法

評価方法のコンセプトとして、基本的に安全基準の基準値を参考に、これを満たしていた場合には「◎」を、安全上明らかな問題が確認された場合には「×」を、それ以外の場合は「○」を与えることとする。

破損状況の判定のコンセプトとしては、次の項目に該当する場合に「×」とすることとする。

- ①多重衝突等を想定し、前面衝突後に生じる危険に対して無防備な場合（取付けや拘束が極めて緩んでいる場合等）
- ②拘束している子供に直接傷害を加える可能性がある場合

実際の事例は多種多様と考えられ、判定方法の具体化には今後の試験の経験を待つ必要があるが、現状において想定している判定事例を挙げれば次のとおりである。

<用語の定義>

- ・「チャイルドシートの取付部」とは、ISO-FIXアタッチメント、試験用シートのシートベルトを通すチャイルドシートの通し穴及び試験用シートのシートベルトを留めるチャイルドシートの留め具（付属品の場合を含む）等をさす。
- ・「チャイルドシートの強度保持機能を持つ各部」とは、リクライニング機構、回転機構、ハーネス、ハーネス通し穴、ハーネス機構及びバックル、トップテザー、サポートレッグ等をさす。
- ・チャイルドシートの「破損」とは、目視により確認できるチャイルドシートの「亀裂」、「剥離」、「破断」、「変形（車両床面との接地が保持できているサポートレッグを除く。）」、「ほつれ」及び「ボタン等の外れ」等をさし、樹脂の白化のほか、(4)に規定する事例を含まない。
- ・「試験用シートのシートベルトの損傷」とは、目視により確認できる試験用シートのシートベルトの「穴あき」、「切り裂き」及び「切断」等をさす。

<判定事例>

(1) 「◎」とする事例

破損及び損傷がない。

(2) 「○」とする事例

次のいずれかに該当する場合。(破損や損傷はあるが「×」には該当しない場合。)

- ①チャイルドシートの取付部の破損であって、ISO-FIXアタッチメント、又は試験用シートのシートベルトによるチャイルドシートの取付けが保持されているもの。
- ②試験用シートのシートベルトの損傷であって、シートベルトの切り裂きがあったもの。
- ③チャイルドシートの強度保持機能を持つ各部の破損であって、下記(3)の⑤から⑧に該当しないもの。

(3) 「×」とする事例

次のいずれかに該当する場合。

- ①チャイルドシートの取付部の破損であって、ISO-FIX アタッチメントによるチャイルドシートの取付けが片側以上外れているもの、又は試験用シートのシートベルトによるチャイルドシートの取付けが極めて緩んでいるもの（試験用シートベルトの重ね合わせ部分の解放又は試験用シートの肩部のシートベルトからの解放等が生じているもの。）。
- ②チャイルドシートの取付部の破損であって、試験用シートのシートベルトを通すチャイルドシートの通し穴周囲の構造の破断。
- ③試験用シートのシートベルトの損傷であって、シートベルトの切断があったもの。
- ④チャイルドシートの強度保持機能を持つ各部の破損であって、製品全体の構造をとどめていないもの。
- ⑤バックル、シールド等を解除するのに必要な力が80Nを超える等、ダミーを容易に取り出せないもの。
- ⑥バックル、シールド等の破損であって、拘束している子供に直接傷害を加える可能性がある鋭利な突起が発生しているもの。
- ⑦ハーネス通し穴周囲の構造の破断。
- ⑧ハーネス、ハーネス機構の破損であって、ダミーの両肩部からハーネスが外れている等、ダミーの拘束が極めて緩んでいるもの。

(4) 試験後のチャイルドシートの取付部又は強度保持機能を持つ各部の状態において破損としない事例。

破損することにより衝撃を吸収する機構（以下、「衝撃吸収機構」という。）を備えたチャイルドシートにおいて、次の①～④の全てを満たす場合は、破損としない。

- ①試験前に当該衝撃吸収機構の作動に関する技術的な説明書の提出があるもの。
- ②試験前に当該衝撃吸収機構の作動確認を行った社内試験データの提出があるもの。
- ③試験前に②で提出された社内試験後の当該衝撃吸収機構の作動状況写真の提出があるもの。
- ④試験後のチャイルドシートと①～③で提出された資料等を比較することにより、当該衝撃吸収機構が適切に作動したと認められたもの。

チャイルドシート前面衝突安全性能試験の評価方法における幼児用の
評価項目「その他」(拘束状態の加害性)の判定方法について

1. 実施方法

衝突試験時のダミーの拘束状態及びダミーの挙動を高速ビデオ映像で観察し判定する。(高速ビデオ映像による判定の参考とするため、あらかじめ静的な拘束状態も確認しておく。)

2. 評価方法

拘束状態の加害性の判定としては、次の項目に該当する場合に「×」とすることとする。

- ①ハーネス等により股間、頸部など身体的に弱い部分を圧迫している場合
- ②拘束が外れている場合 (ハーネスによる肩部の拘束が外れている場合等)

実際の事例は多種多様と考えられ、判定方法の具体化には今後の試験の経験を待つ必要があるが、現状において想定している判定事例を挙げれば次のとおりである。

<想定判定事例>

(1) シェル型であってハーネスのみで拘束するものの場合に「×」とする事例

- ①ハーネスがダミーの頸部を圧迫している。
- ②骨盤の拘束が弱く、ハーネスがダミーの腹部や股間を圧迫している。
- ③ハーネスによるダミー肩部の拘束が外れている。

(2) シェル型であって拘束にパッド又はシールドを用いるものの場合に「×」とする事例

- ①ハーネスがダミーの頸部を圧迫している。
- ②ダミーが潜り込み、股間が圧迫されている。
- ③肩部ハーネスがあるタイプであって、ハーネスによるダミー肩部の拘束が外れている。

(3) 着衣型の場合に「×」とする事例

- ①ハーネス等がダミーの頸部を圧迫している。
- ②骨盤の拘束が弱く、ハーネス等がダミーの股間を圧迫している。
- ③ハーネス等によるダミー肩部の拘束が外れている。
- ④ダミーが前方に移動し、座席から脱落している。(ダミーの臀部が座席から脱落しているもの。)

(4) シェル型であって乳児用ベッドのベッド底面角度の場合に「×」とする事例

- ①ベッド底面の傾きが進行方向に対して水平面を超えているもの