

## 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

自対機アセス第 6 2 号

令和 3 年 3 月 3 1 日

一部改正 令和 8 年 5 月 1 5 日 自対機アセス第 1 1 号

令和 6 年 5 月 2 日 自対機アセス第 1 4 号

令和 5 年 4 月 2 5 日 自対機アセス第 7 号

令和 4 年 4 月 1 日 自対機アセス第 2 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                  |
|-------|-----------------------|
| ☆☆☆☆☆ | 157.11点以上             |
| ☆☆☆☆  | 124.37点以上 ～ 157.11点未満 |
| ☆☆☆   | 93.79点以上 ～ 124.37点未満  |
| ☆☆    | 63.61点以上 ～ 93.79点未満   |
| ☆     | 63.61点未満              |

附 則（令和 3 年 3 月 3 1 日 自対機アセス第 6 2 号）

1. この規程は、令和 3 年 3 月 3 1 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 2 6 日 自対機アセス第 5 号の 3）は廃止する。

附 則（令和 4 年 4 月 1 日 自対機アセス第 2 号）

この規程は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 5 年 4 月 2 5 日 自対機アセス第 7 号）

この規程は、令和 5 年 4 月 2 5 日から施行する。

附 則（令和 6 年 5 月 2 日 自対機アセス第 1 4 号）

この規程は、令和 6 年 5 月 2 日から施行する。

附 則（令和 8 年 5 月 1 5 日 自対機アセス第 1 1 号）

この規程は、令和 8 年 5 月 1 5 日から施行する。

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

自対機アセス第63号

令和3年3月31日

一部改正 令和7年4月14日 自対機アセス第1号

令和6年6月25日 自対機アセス第24号

令和6年5月2日 自対機アセス第15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、レーティング表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（ $HIC_{15}^{**}$ ）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（0.8）を乗じたものを頭部得点とする。  
得点結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。
- ・ 頸 部：引張荷重、剪断荷重、伸張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（0.2）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。  
ショルダーベルト荷重が6.0kN以上となった場合、2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（0.8）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。
- ・ 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。
- ・ 大腿部：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。  
点数（a）のうち低い値に重み係数（0.4）を乗じたものを大腿部得点とする。
- ・ 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。

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

## (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 ( $HIC_{15}^{\circledast}$ ) から評価関数 (図 1) を用いて点数 (a) を算出する。  
二次衝突がない場合は、満点とする。  
二次衝突が発生した場合は 1 点減点とし、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 3-1 ~ 図 3-3) 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。  
ショルダーベルト荷重が 6.0kN 以上となった場合、2 点減点とする。  
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。
- ・ 大腿部 : 左右大腿部の圧縮荷重から評価関数 (図 6) 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) を乗じたものを大腿部得点とする。
- ・ 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。

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

## 2. 新オフセット前面衝突安全性能試験による評価

### (1) 運転者席の評価方法

#### ①評価方法

得点は、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 ( $HIC_{15}^{\circledast}$ ) 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。  
脳傷害値 (DAMAGE) が 0.42 以上となった場合は 1 点減点とし、0.47 以上となった場合は 2 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 (0.705) を乗じたものを頭部得点とする。

得点結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。

- ・ 頸 部：引張荷重、剪断荷重、伸張モーメントから評価関数（図7-1～図7-3）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（0.180）を乗じたものを頸部得点とする。

- ・ 胸 部：胸部変位量（右上部、右下部、左上部、左下部）から評価関数（図8）を用いて各々の点数（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。

ショルダーベルト荷重が6.0kN以上となった場合、2点減点とする。

点数（a）のうち最小値から点数（b）を減算した値に重み係数（0.705）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。

- ・ 腹部および腰部：寛骨臼荷重から評価関数（図9）を用いて点数（a）を算出する。

腹部変位量（右部、左部）のうち高い方の値が88mmを超えた場合は1点減点とする。

点数（a）に重み係数（0.705）を乗じたものを腹部および腰部得点とする。

- ・ 大腿部および下腿部：左右大腿部の圧縮荷重から評価関数（図10）を用いて点数（a）を算出する。

脛骨荷重指数（右上部、右下部、左上部、左下部）から評価関数（図11）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12）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13）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（0.705）を乗じたものを大腿部および下腿部得点とする。

得点結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。

- ・ 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。

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

## （2）助手席の評価方法

### ① 評価方法

得点は、各部位（頭部、頸部、胸部、腹部及び大腿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）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。

得点結果が負となった場合は、当該点数を0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（0.2）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4）を用いて各々の点数（a）を算出する。

ショルダーベルト荷重が6.0kN以上となった場合、2点減点とする。

点数（a）に重み係数（0.8）を乗じたものを胸部得点とする。

得点結果が負となった場合は、当該点数を0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。
- ・ 大腿部：左右大腿部の圧縮荷重から評価関数（図14）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（0.4）を乗じたものを大腿部得点とする。
- ・ 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

### （3）相手車保護性能（PP）評価方法

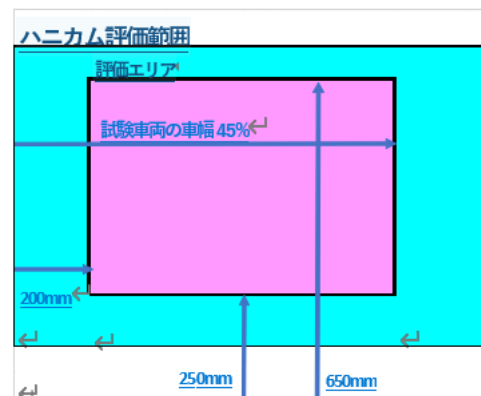
#### ① 評価方法

評価結果は、OLC、SD、BOの総和とする。

#### ② 得点算出

各項目の得点は、次項に示す方法により算出する。

- ・ OLC：MPDB台車OLCから評価関数（図15）を用いて得点を算出する。
- ・ S D：MPDBバリヤにおけるハニカム評価範囲は下図のとおりとし、評価範囲内のバリヤ変形SD（標準偏差）から評価関数（図16）を用いて得点を算出する。



- ・ B O：MPDBバリヤの最終変形から40mm×40mm四方のエリアで変形量630mm以上あった場合、1点とする。

### （4）新オフセット前面衝突安全性能評価方法

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。

総得点（B）は、（1）運転者席と（2）助手席の得点の総和から（3）相手車保護性能（PP）の得点を減算した値とする。

得点結果が負となった場合は、当該点数を0点とする。

## 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。

### ③ 得点算出

- ・ 頭 部：頭部傷害値 ( $HIC_{15}$ ※) から評価関数 (図 17) 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 18) 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 3kN 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 19) 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 20) 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。

※ $HIC_{15}$  = 15msec 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 500Ω/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、60 秒以内に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、60 秒以内に動力系の高電圧部品のエネルギーは 0.2J 以下であること。

#### ② REESS 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。

#### ③ REESS 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 21) 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、レイティング表 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 (頸部、頸部上部及び頸部下部) 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。

### ④ 得点算出

- ・ 頸部：頸部傷害基準 (NIC<sub>※</sub>) (頸部傷害値または頸部傷害基準値) から評価関数 (図 2 2) を用いて点数 (a) を算出する。  
点数 (a) に重み係数 (1.0) を乗じたものを頸部の得点とする。
- ・ 頸部上部及び頸部下部：せん断荷重 (頭後方向) から評価関数 (図 2 3) 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 2 4 - 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 2 5) 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) を乗じたものを頸部上部及び頸部下部の得点とする。
- ・ 各部の傷害値については、試験開始から頭部とヘッドレストの接触終了までについて考慮される。
- ・ 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 NIC=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、レイティング表 3 の総得点 (C) 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、ウィンドシールド中央部グリッドを除く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  | $1700 \leq HIC_{15}$        |

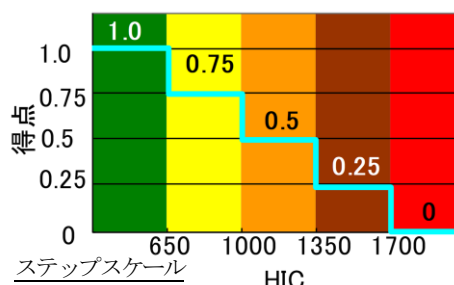
- ・得点付け

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る。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。

ウィンドシールド中央部グリッドの得点は、試験を実施する打点グリッドを除き1.00点が与えられ、試験を実施する打点グリッドはHICに応じた得点を結果に使用する。

- ・試験の実施

ウィンドシールド中央部グリッド、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。ただし、評価エリアにウィンドシールド中央部グリッドがある車両は、ウィンドシールドの中心位置に最も近いウィンドシールド中央部グリッドを追加で1打点選定し、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。

ウィンドシールド試験グリッドポイントでの試験結果で非典型ガラス割れが発生し、自動車製作者等が希望する場合、同じグリッドポイントで1回の追加試験を実施することができる。追加試験が実施された場合は、そのグリッドポイントについては初回試験と追加試験の2回の平均得点とし、表示は初回試験結果のHICに応じた色とする。

また、ブルー及びウィンドシールド中央部グリッド打点の表示は試験結果のHICに応じた色とするが、試験を実施しないウィンドシールド中央部グリッドは灰色で表示する。

- ・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。ウィンドシールド試験グリッドポイントでの追加試験が実施された場合、初回試験と追加試験の2回の平均得点を用いる。

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

#### ・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。)

ウィンドシールド中央部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 (C) の算出

ウィンドシールド中央部グリッド得点、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 (C) とする。

総得点 (C) の算出は、小数点以下第2位までとし、下位を切り捨てる。

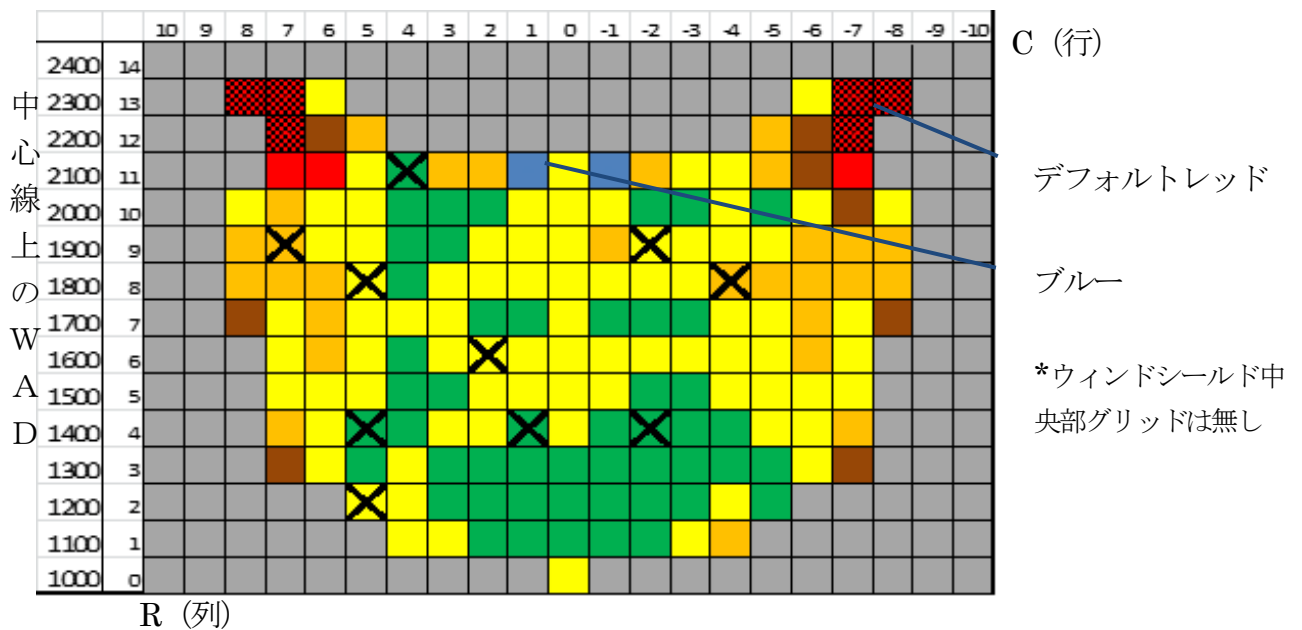
なお、補正係数に関わらず、最終の得点は4点を超える事は無い。

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 (C) 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、ウィンドシールド中央部グリッド、デフォルトレッドを除く）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 | 50グリッド x 1.00 = | 50.00   |
| イエロー | 79グリッド x 0.75 = | 59.25   |
| 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 |
|      |                 | 125.25点 |

|                 |                |       |
|-----------------|----------------|-------|
| ウィンドシールド中央部グリッド | 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 |

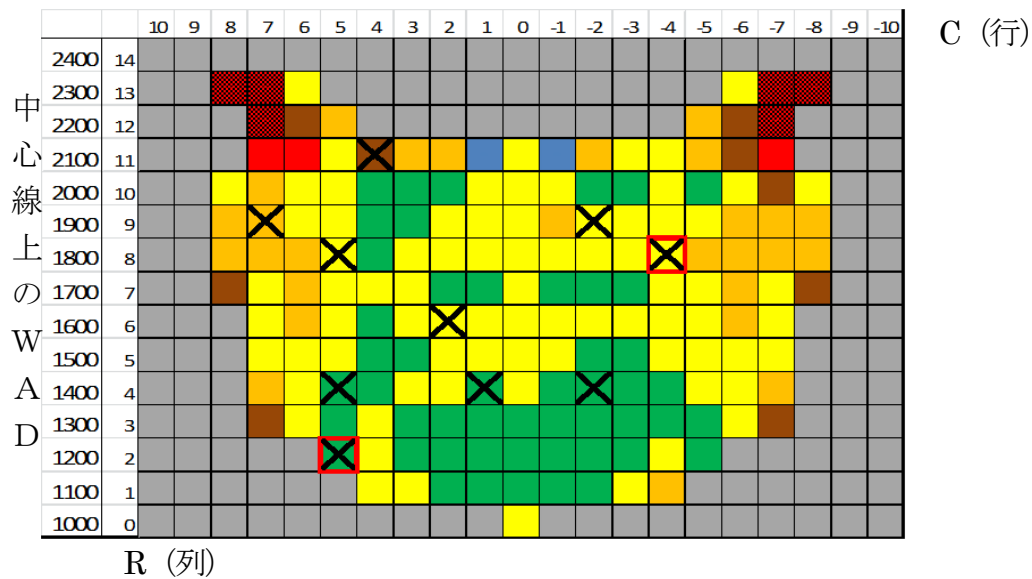
#### <試験グリッド>

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  |
|------------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| ガラス試験グリッド              | -     | -      | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -      | ●      |       |
| 予測データ (色、得点)           | 0.75  | 1      | 1     | 0.75  | 0.75  | 1     | 0.5    | 0.75   | 0.5    | 1      | 8     |
| 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  | 1632.0 |       |
| 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   | 0.25   |       |
| ガラス試験グリッドにおける非典型割れ     | -     | -      | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -      | ●      |       |
| ガラス試験グリッドの追加試験結果 (HIC) | -     | -      | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -      | 432.0  |       |
| ガラス試験グリッドの試験結果 (色、得点)  | -     | -      | -     | -     | -     | -     | -      | -      | -      | 1      |       |
| 補正係数算出用 (色、得点)         | 0.75  | 1      | 1     | 0.75  | 0.75  | 1     | 0.5    | 0.75   | 0.75   | 0.625  | 7.875 |
|                        |       |        |       |       |       |       |        |        |        | 補正係数   | 0.984 |

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)、A, 11, 4(大人, 11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HIC<sub>15</sub>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。

$$\text{補正係数} = \frac{\text{試験グリッド得点}}{\text{同一グリッドの予測データ得点}} = \frac{7.875}{8.00} = 0.984$$

#### ＜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    | 47グリッドx 1.00 = | 47.00   |
| イエロー    | 74グリッドx 0.75 = | 55.50   |
| 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    |
| <hr/>   |                |         |
| 158グリッド |                | 117.50点 |

|                 |               |       |
|-----------------|---------------|-------|
| ウィンドシールド中央部グリッド | 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         |       |
| <hr/>           |               |       |
| 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。

$$117.50 \times 0.984 = 115.620 \text{点}$$

<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                                                           | 115.620  |
| ウィンドシールド中央部グリッド 0グリッド                                               | 0.000    |
| デフォルトレッド 6グリッド                                                      | 0.000    |
| 試験グリッドの合計                                                           | 7.875    |
| ブルー試験の合計                                                            | 1.250    |
| 176グリッドポイント                                                         | 124.745点 |
| 満点に対するパーセンテージは $124.745/176=70.8778 \rightarrow 70.878\%$           |          |
| 最終頭部得点 (総得点 (C)) は $4 \times 0.70878=2.8351 \rightarrow 2.83$ 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、レイティング表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、大腿部得点、脛部得点及び膝部得点の合計とする。

② 得点算出

・大腿部得点の算出

大腿骨Femur1～大腿骨Femur3のそれぞれに対し、次式による得点（4点満点）を算出し、そのうちの最低点数を大腿部得点とする。

色分けは、脚部傷害値による色区分表により行う。

$440\text{Nm} \leq \text{Femur曲げモーメント}$  : 大腿部得点=0

$390\text{Nm} < \text{Femur曲げモーメント} < 440\text{Nm}$  : 大腿部得点= $4 - ((\text{Femur曲げモーメント} - 390) \times 4 \div 50)$

$\text{Femur曲げモーメント} \leq 390\text{Nm}$  : 脛部得点=4

・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。

$320\text{Nm} \leq \text{Tibia曲げモーメント}$  : 脛部得点=0

$275\text{Nm} < \text{Tibia曲げモーメント} < 320\text{Nm}$  : 脛部得点= $4 - ((\text{Tibia曲げモーメント} - 275) \times 4 \div 45)$

$\text{Tibia曲げモーメント} \leq 275\text{Nm}$  : 脛部得点=4

・ 膝部得点の算出

膝部の内側側副靱帯（MCL）伸び量に対し、次式により得点（4点満点）を算出する。

色分けは、脚部傷害値による色区分表により行う。

32.0mm ≤ MCL伸び量 : 膝部得点=0

27.0mm < MCL伸び量 < 32.0mm : 膝部得点=4-(MCL伸び量-27.0)×4÷5

MCL伸び量 ≤ 27.0mm : 膝部得点=4

・ 総得点（D）の算出

大腿部得点、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（D））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。

各衝撃点の得点=大腿部得点×0.24+脛部得点×0.55+膝部得点×0.21

## 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、レイティング表6の総得点（E）に対応した値とする。
- ・ 総得点（E）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（E）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<br>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<br>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。<br>(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。<br>(後席ベルト警報)       | 点数<br>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。<br>(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。<br>(後席ベルト警報)       | 点数<br>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。<br>(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7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：運転席及び後試験席の総得点（A）の合計に重み係数22/24を乗じた値
- ・ 新オフセット前面衝突安全性能試験：総得点（B）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（C）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（D）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（E）に重み係数4/3.6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、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】(新オフセット)

| 評価結果 | 総 得 点 (B)         |
|------|-------------------|
| レベル5 | 21.0点以上           |
| レベル4 | 18.0点以上 ～ 21.0点未満 |
| レベル3 | 15.0点以上 ～ 18.0点未満 |
| レベル2 | 12.0点以上 ～ 15.0点未満 |
| レベル1 | 12.0点未満           |

【レイティング表3】(歩行者頭部)

| 評価結果 | 総 得 点 (C)         |
|------|-------------------|
| 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4】(歩行者脚部)

| 評価結果 | 総 得 点 (D)         |
|------|-------------------|
| 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5】（歩行者脚部）脚部傷害値による色区分表

| 表 示                                                                               | Femur (Nm)  | Tibia (Nm)    | Knee (MCL : mm) |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|-----------------|
|  | ～390.0      | ～ 275.0       | ～ 27.0          |
|  | 390.1～407.0 | 275.1 ～ 290.0 | 27.1 ～ 28.7     |
|  | 407.1～424.0 | 290.1 ～ 305.0 | 28.8 ～ 30.4     |
|  | 424.1～439.9 | 305.1～ 319.9  | 30.5 ～ 31.9     |
|  | 440.0～      | 320.0 ～       | 32.0～           |

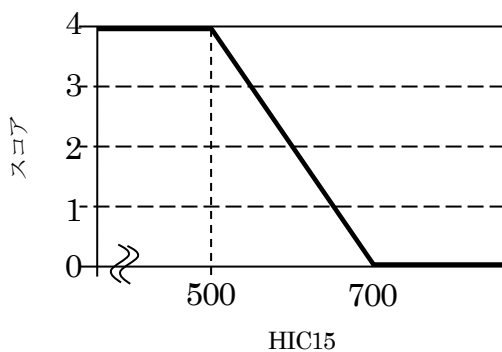
【レイティング表6】（座席ベルト警報）

| 評価結果 | 総 得 点 (E)         |
|------|-------------------|
| 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           |

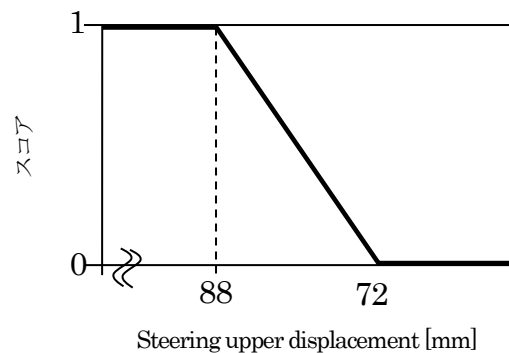
【レイティング表7】（衝突安全性能評価）

| 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            |

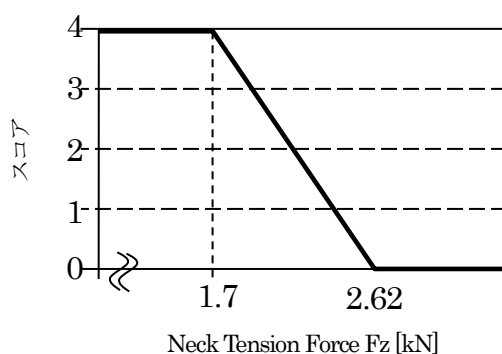
【図1：頭部傷害値】



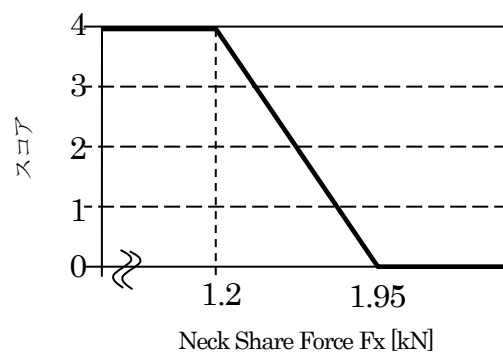
【図2：ステアリング上方変位量】



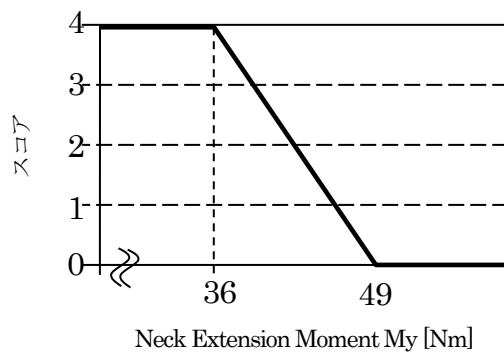
【図3-1：引張荷重】



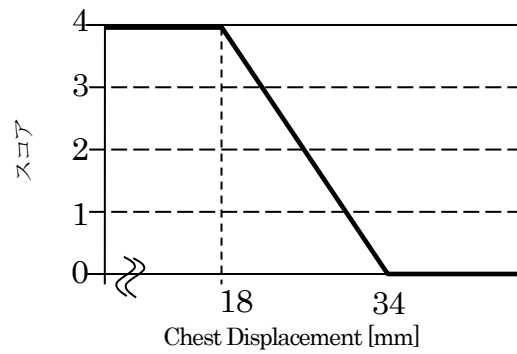
【図3-2：剪断荷重】



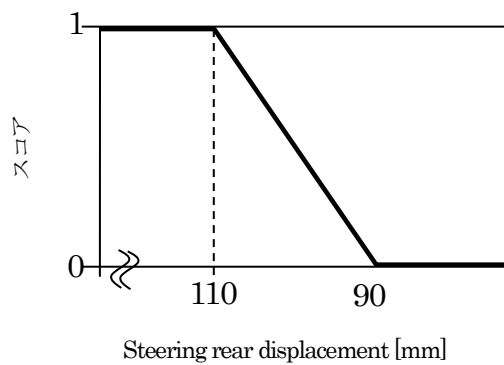
【図3-3：伸張モーメント】



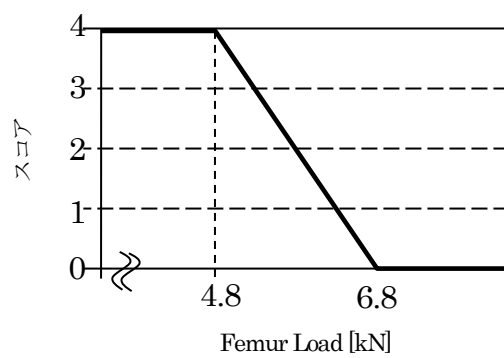
【図4：胸部変位量】



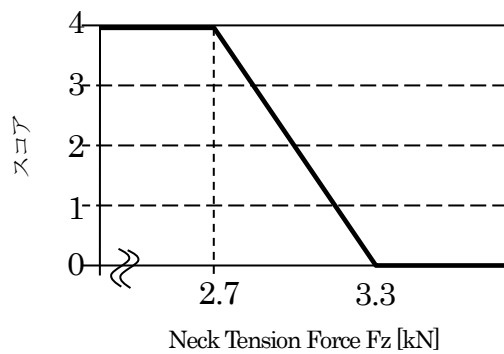
【図5：ステアリング後方変位量】



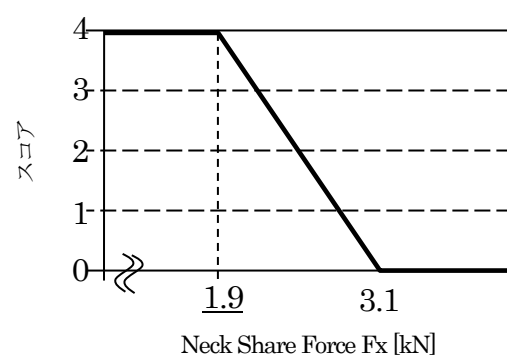
【図6：大腿部荷重】



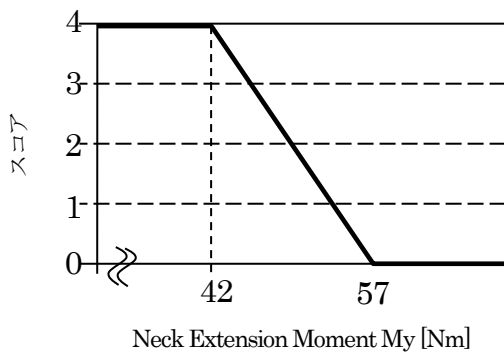
【図7-1：引張荷重】



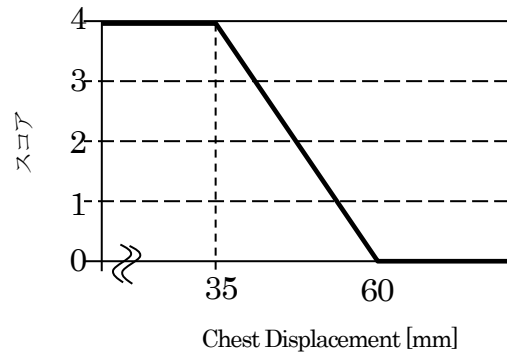
【図7-2：剪断荷重】



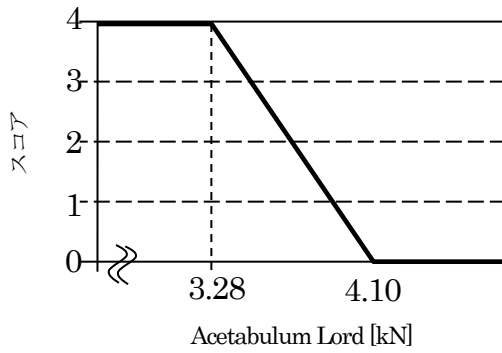
【図7-3：進展モーメント】



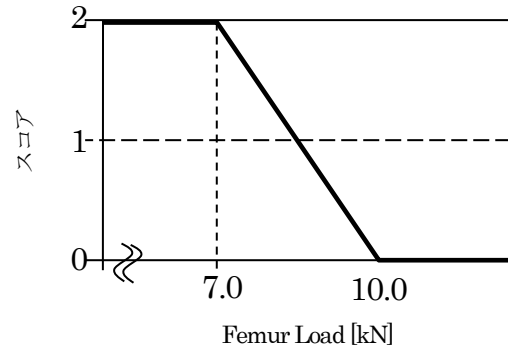
【図8：胸部変位量】



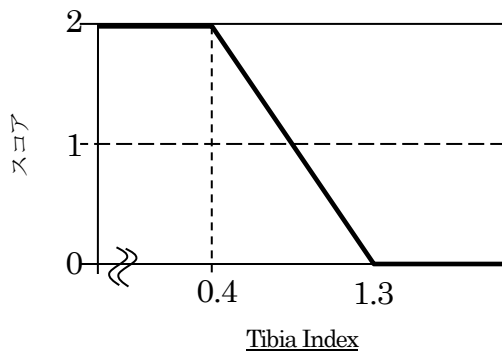
【図9：寛骨臼荷重】



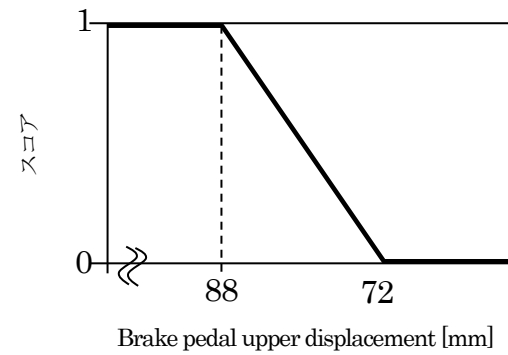
【図10：大腿部荷重】



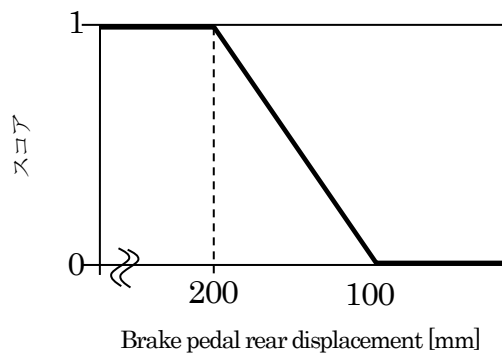
【図11：脛骨荷重指数】



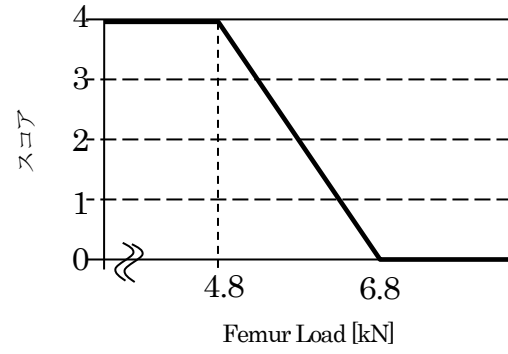
【図12：ブレーキペダル上方変位量】



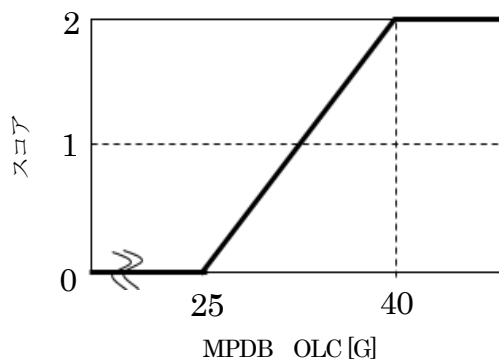
【図13：ブレーキペダル後方変位量】



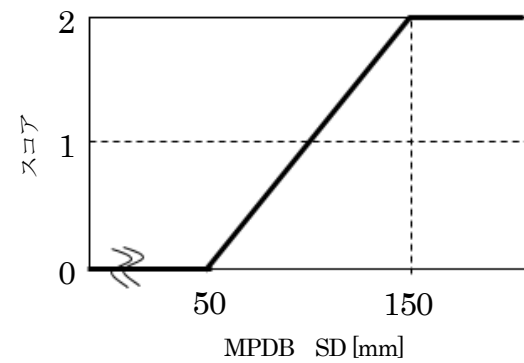
【図14：大腿部荷重】



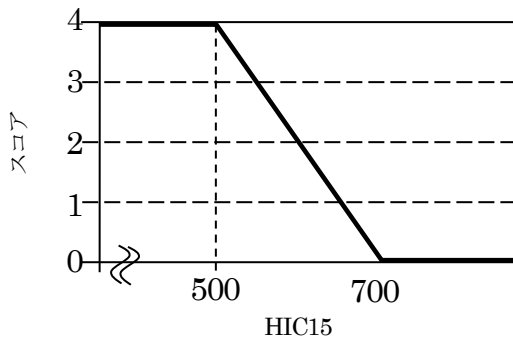
【図15：OLC】



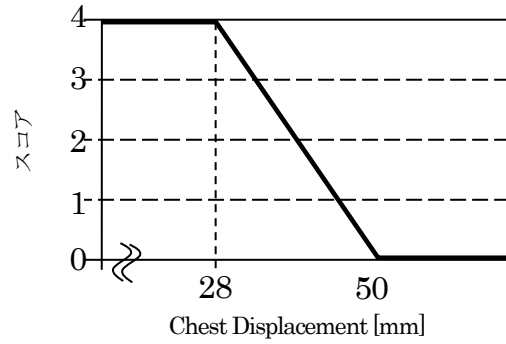
【図16：SD】



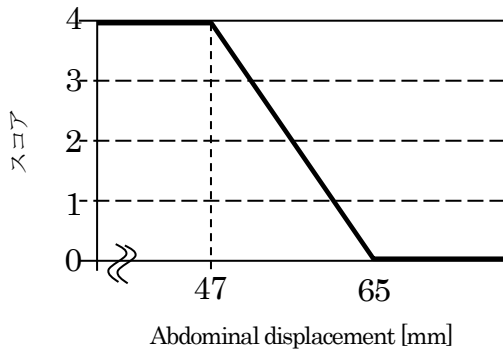
【図17：頭部傷害値】



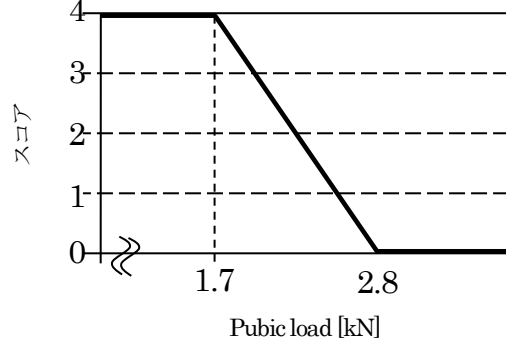
【図18：胸部変位量】



【図19：腹部変位量】



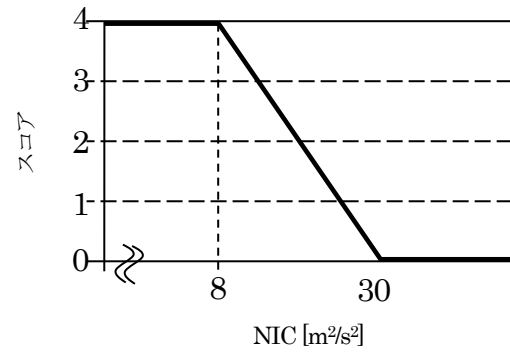
【図20：恥骨荷重】



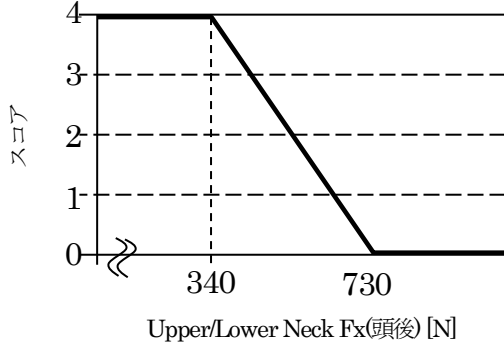
【図21：適合表示】



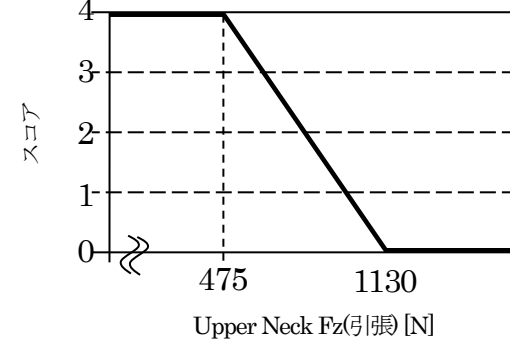
【図22：頸部傷害値】



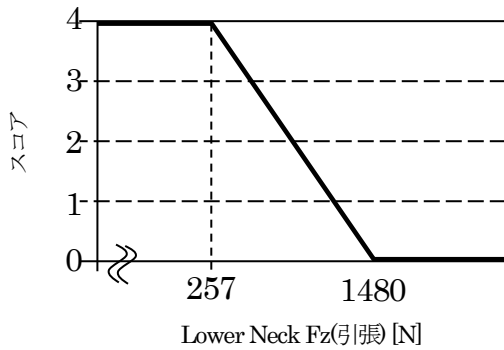
【図23：頸部剪断荷重：前後】



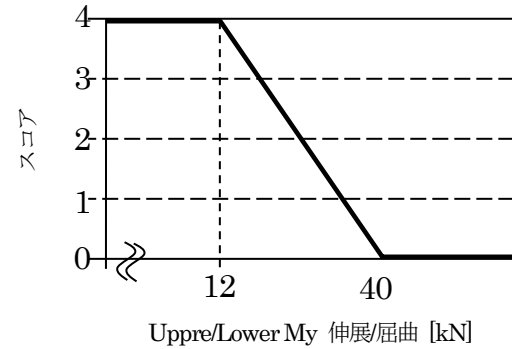
【図24-1：頸部引張荷重：頸上部】



【図24-2：頸部引張荷重：頸下部】



【図25：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。

附 則（令和5年4月25日 自対機アセス第8号）

この規程は、令和5年4月25日から施行する。

附 則（令和6年5月2日 自対機アセス第15号）

この規定は、令和6年5月2日から施行する。

附 則（令和6年6月25日 自対機アセス第24号）

この規定は、令和6年6月25日から施行する。

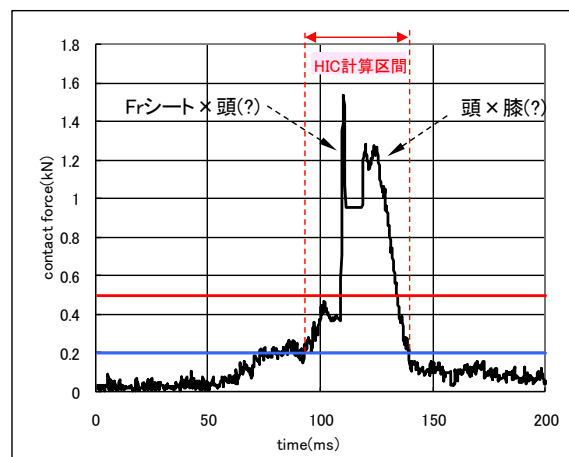
附 則（令和7年4月14日 自対機アセス第1号）

この規定は、令和7年4月14日から施行する。

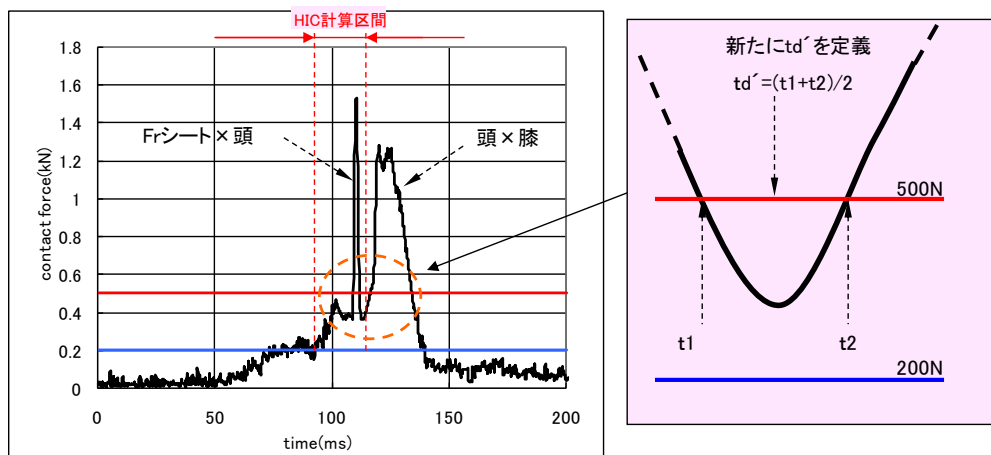
## 別添 1 各部位の判定基準

### 1. 頭部

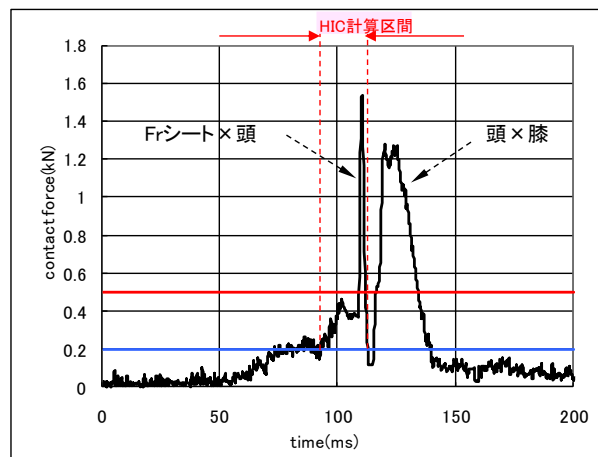
- ・ ドウラン及び車載カメラ映像から頭部の二次衝突発生の有無を確認する。
  - ・ 二次衝突が確認できなかった場合は、HIC15の計算を行わず満点を付与する。
  - ・ 二次衝突が確認できた場合及び二次衝突の有無が不明確な場合はSAE J2052の手順に従い、頭部接触荷重を算出し、二次衝突発生の有無を再確認する。
  - ・ 頭部接触荷重が0.5kNを超えている場合は、二次衝突が発生したものと判断し、以下の手順によりHIC15の計算区間を確定しHIC15を算出する。
  - ・ ダミー頭部と車内部位との二次衝突が発生した場合にHIC15により評価を行う。
  - ・ 車載カメラ等から判断して、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部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

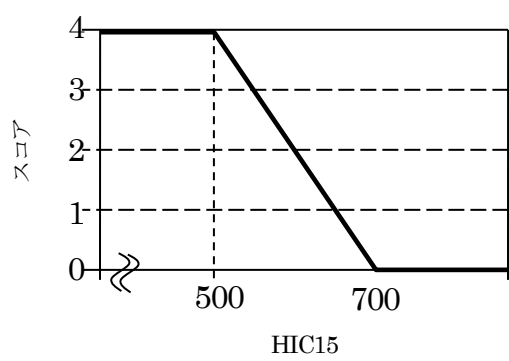
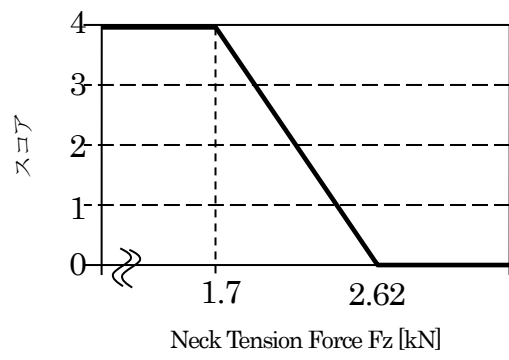
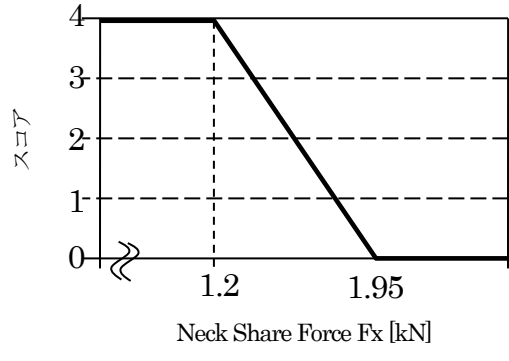
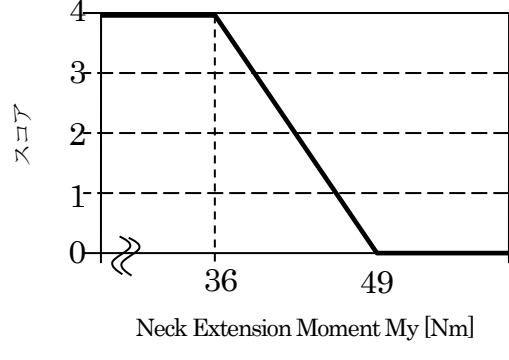
- ・胸部変位の圧縮側の最大値にて評価する。評価の上限/下限は18/42mmとする。

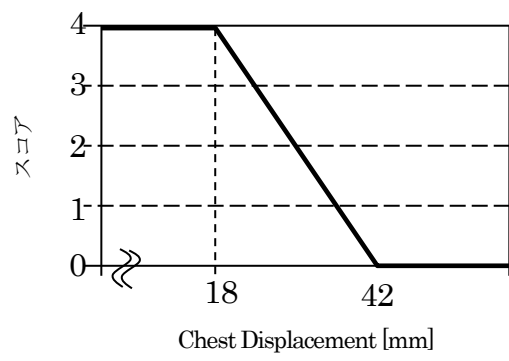
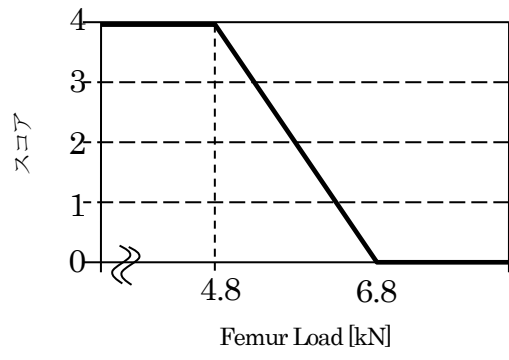
## 4. 腹部

- ・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、以下の場合には、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   |  <p>スコア</p> <p>HIC15</p>                           | HIC15の上限/下限の値はFMVSS 208を参考とした。                                           |
| 頸部 | 引張荷重    |  <p>スコア</p> <p>Neck Tension Force Fz [kN]</p>     | 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    |  <p>スコア</p> <p>Neck Share Force Fx [kN]</p>      |                                                                          |
|    | 伸展モーメント |  <p>スコア</p> <p>Neck Extension Moment My [Nm]</p> |                                                                          |

|     |      |                                                                                                                              |                                                                       |
|-----|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 胸部  | 圧縮変位 |  <p>スコア</p> <p>Chest Displacement [mm]</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。 |
| 大腿部 | 圧縮荷重 |  <p>スコア</p> <p>Femur Load [kN]</p>         | 上限/下限の値はAM50の値をスケールングして採用。                                            |

# 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

自対機アセス第64号  
令和3年3月31日

一部改正 令和8年5月15日 自対機アセス第10号  
令和7年4月14日 自対機アセス第2号  
令和6年5月2日 自対機アセス第16号  
令和5年4月25日 自対機アセス第9号  
令和4年4月1日 自対機アセス第3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

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、試験を実施しない速度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、代表車速以外の速度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（A）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（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。

基準評価試験における基礎配点（遮蔽なし①、遮蔽あり②）

| 速度条件   | 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)

| 速度条件<br>km/h | CPN-5km/h-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)

| 速度条件<br>km/h | CPN-50%-大人 |       |
|--------------|------------|-------|
|              | 5km/h      | 8km/h |
| 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)

| 速度条件<br>km/h | CPN-50%-5km/h |     |
|--------------|---------------|-----|
|              | 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）

| 速度条件<br>km/h | CPNO |     |     |
|--------------|------|-----|-----|
|              | 25%  | 50% | 75% |
| 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 |
| 基礎点          | 1    | 3   | 1   |
| 配分比率         | 1    | 3   | 1   |

⑦歩行速度条件（遮蔽あり）

| 速度条件<br>km/h | CPNO  |       |
|--------------|-------|-------|
|              | 5km/h | 8km/h |
| 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   |
| 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）

| 速度条件<br>km/h | CPNO |     |
|--------------|------|-----|
|              | 大人   | 子供  |
| 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 |
| 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(A)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              | 総得点(A)              |
|---------------|--------|------|----------------------|---------|------|----------------------|---------------------|
| ラップ率          | ③      | =③／① | =①×左<br>記3つの<br>補正係数 | ⑥       | =⑥／② | =②×左記<br>3つの補正<br>係数 | =CPN 得点<br>+CPNO 得点 |
| 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<br>試験の結果 | ①      |      |                      | ②       |      |                      |                     |

## 2. 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（B）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(CPFO)）における基準評価試験及び部分評価試験の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、試験を実施しない速度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、代表車速以外の速度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。

基準評価試験における基礎配点（遮蔽なし①、遮蔽あり②）

| 速度条件   | 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）

| 速度条件<br>km/h | CPF-5km/h |       |      |
|--------------|-----------|-------|------|
|              | 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    |

④歩行速度条件（遮蔽なし）

| 速度条件<br>km/h | CPF-50% |       |
|--------------|---------|-------|
|              | 5km/h   | 8km/h |
| 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）

| 速度条件<br>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    |

⑥歩行速度条件（遮蔽あり）

| 速度条件<br>km/h | CPFO  |       |
|--------------|-------|-------|
|              | 5km/h | 8km/h |
| 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              | 得点                  |
|---------------|--------|------|----------------------|---------|------|----------------------|---------------------|
| ラップ率          | ③      | =③／① | =①×左<br>記2つの<br>補正係数 | ⑤       | =⑤／② | =②×左<br>記2つの<br>補正係数 | =CPF 得点<br>+CPFO 得点 |
| 歩行速度          | ④      | =④／① |                      | ⑥       | =⑥／② |                      |                     |
| 基準評価<br>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(CPFO)）における基準評価試験及び部分評価試験の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、試験を実施しない速度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、代表車速以外の速度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。

基準評価試験における基礎配点（遮蔽なし①、遮蔽あり②）

| 速度条件   | 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）

| 速度条件<br>km/h | CPF-5km/h |      |      |
|--------------|-----------|------|------|
|              | 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    |

④歩行速度条件（遮蔽なし）

| 速度条件<br>km/h | CPF-50% |       |
|--------------|---------|-------|
|              | 5km/h   | 8km/h |
| 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）

| 速度条件<br>km/h | CPFO |      |      |
|--------------|------|------|------|
|              | 25%  | 50%  | 75%  |
| 40           | 0.20 | 0.60 | 0.20 |
| 45           | 0.20 | 0.60 | 0.20 |
| 50           | 0.20 | 0.60 | 0.20 |
| 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）

| 速度条件<br>km/h | CPFO  |       |
|--------------|-------|-------|
|              | 5km/h | 8km/h |
| 40           | 0.90  | 0.10  |
| 45           | 0.90  | 0.10  |
| 50           | 0.90  | 0.10  |
| 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              | 得点                  |
|---------------|--------|------|----------------------|---------|------|----------------------|---------------------|
| ラップ率          | ③      | =③／① | =①×左<br>記2つの<br>補正係数 | ⑤       | =⑤／② | =②×左<br>記2つの<br>補正係数 | =CPF 得点<br>+CPFO 得点 |
| 歩行速度          | ④      | =④／① |                      | ⑥       | =⑥／② |                      |                     |
| 基準評価<br>試験の結果 | ①      |      |                      | ②       |      |                      |                     |

3. 衝突被害軽減制動制御装置〔対自転車〕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する。

②得点算出

各試験シナリオ（CBL、CBF 及び CBNO）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

(C)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 (C) 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。

| 速度条件   | CBL 得点 | CBF 得点 | CBNO 得点 |
|--------|--------|--------|---------|
| 10km/h |        | 0.25   | 0.50    |
| 15km/h |        | 0.25   | 0.50    |
| 20km/h |        | 0.25   | 0.50    |
| 25km/h |        | 0.25   | 0.50    |
| 30km/h |        | 0.50   | 0.50    |
| 35km/h |        | 0.50   | 0.50    |
| 40km/h | 0.25   | 0.50   | 0.50    |
| 45km/h |        | 0.50   | 0.25    |
| 50km/h | 0.50   | 0.50   | 0.25    |
| 55km/h |        | 0.25   |         |
| 60km/h | 0.25   | 0.25   |         |
| 合計     | 1.00   | 4.00   | 4.00    |

#### 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

##### 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

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 (D) 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 (D) 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 |        |        |        |
|--------|---------|--------|--------|--------|
|        | 30km/h  | 40km/h | 50km/h | 60km/h |
| 10km/h | 0.045   | 0.045  | 0.045  | 0.045  |
| 15km/h | 0.045   | 0.045  | 0.045  | 0.045  |

|        |       |       |       |       |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| 20km/h | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.060 |
|--------|-------|-------|-------|-------|

交差点ポイント②

| 試験車速   | ターゲット車速 |        |        |        |
|--------|---------|--------|--------|--------|
|        | 30km/h  | 40km/h | 50km/h | 60km/h |
| 10km/h | 0.060   | 0.060  | 0.060  | 0.060  |
| 15km/h | 0.060   | 0.060  | 0.060  | 0.060  |
| 20km/h | 0.080   | 0.080  | 0.080  | 0.080  |

## 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

### ①評価方法

評価結果は、レーティング表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位まで求めた値を当該装置の総得点（E）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（E）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。

| 試験車速   | 右折試験 |      | 左折試験 |      |
|--------|------|------|------|------|
|        | 対向   | 背面   | 対向   | 背面   |
| 10km/h | 0.60 | 0.40 | 0.20 | 0.30 |
| 15km/h | 1.20 | 0.80 | 0.10 | 0.15 |
| 20km/h | 1.20 | 0.80 | 0.10 | 0.15 |
| 25km/h | 0.30 | 0.20 |      |      |
| 30km/h | 0.30 | 0.20 |      |      |

## 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

### ①評価方法

評価結果は、レーティング表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  |

交差点ポイント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  |

## 7. 衝突被害軽減制動制御装置〔交差点（対二輪：右直）〕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（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。

交差点ポイント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  |

## 8. 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 8 の総得点（H）に対応した値とする。

総得点（H）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（H）とする。

#### (1)前進の得点

試験用ターゲットの種類ごとに 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。

試験用ターゲット（車両）

| 得点       |      | 速度変化率  |               |        |
|----------|------|--------|---------------|--------|
|          |      | 1.0 以上 | 0.3 以上 1.0 未満 | 0.3 未満 |
| 試験走行開始位置 | 1.0m | 1.000  | 0.650         | 0.000  |
|          | 0.9m | 0.900  | 0.585         | 0.000  |
|          | 0.8m | 0.800  | 0.520         | 0.000  |

試験用ターゲット（歩行者）

| 得点       |      | 速度変化率  |               |        |
|----------|------|--------|---------------|--------|
|          |      | 1.0 以上 | 0.3 以上 1.0 未満 | 0.3 未満 |
| 試験走行開始位置 | 1.0m | 0.400  | 0.260         | 0.000  |
|          | 0.9m | 0.360  | 0.234         | 0.000  |
|          | 0.8m | 0.320  | 0.208         | 0.000  |

#### (2)後退の得点

試験ターゲットの種類ごとに 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。

試験用ターゲット（車両）

| 得点       |      | 速度変化率  |               |        |
|----------|------|--------|---------------|--------|
|          |      | 1.0 以上 | 0.3 以上 1.0 未満 | 0.3 未満 |
| 試験走行開始位置 | 1.0m | 0.400  | 0.260         | 0.000  |
|          | 0.9m | 0.360  | 0.234         | 0.000  |
|          | 0.8m | 0.320  | 0.208         | 0.000  |

試験用ターゲット（歩行者）

| 得点       |      | 速度変化率  |               |        |
|----------|------|--------|---------------|--------|
|          |      | 1.0 以上 | 0.3 以上 1.0 未満 | 0.3 未満 |
| 試験走行開始位置 | 1.0m | 0.200  | 0.130         | 0.000  |
|          | 0.9m | 0.180  | 0.117         | 0.000  |
|          | 0.8m | 0.160  | 0.104         | 0.000  |

## 9. 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 9 の総得点（I）に対応した値とする。

総得点（I）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（I）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

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

イ 評価値が 0.5m 超 1.0m 以下の場合

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

#### 10. 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 (J) に対応した同項内の表に応じた値とする。

総得点 (J) 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 (J) とする。

|   | 装備装置     | 作動速度            | 総得点<br>(G) | 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 |

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、レイティング表 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

レーティング表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。）

【レーティング表1】（衝突被害軽減制動制御装置〔対歩行者：昼間〕性能試験）

| 評価結果 | 総 得 点（A）          |
|------|-------------------|
| 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            |

【レーティング表2】（衝突被害軽減制動制御装置〔対歩行者：夜間〕性能試験）

| 評価結果 | 総 得 点（B）          |
|------|-------------------|
| 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            |

【レーティング表 3】（衝突被害軽減制動制御装置〔対自転車〕性能試験）

| 評価結果  | 総 得 点 (C)         |
|-------|-------------------|
| レベル 5 | 7.2 点以上           |
| レベル 4 | 5.4 点以上 ～ 7.2 点未満 |
| レベル 3 | 3.6 点以上 ～ 5.4 点未満 |
| レベル 2 | 1.8 点以上 ～ 3.6 点未満 |
| レベル 1 | 1.8 点未満           |

【レーティング表 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            |

【レーティング表 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)         |
|-------|-------------------|
| レベル 5 | 5.6 点以上           |
| レベル 4 | 4.2 点以上 ～ 5.6 点未満 |
| レベル 3 | 2.8 点以上 ～ 4.2 点未満 |
| レベル 2 | 1.4 点以上 ～ 2.8 点未満 |
| レベル 1 | 1.4 点未満           |

【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           |

【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            |

【レーティング表 8】（ペダル踏み間違い時加速抑制装置性能試験）

| 評価結果  | 総 得 点 (H)         |
|-------|-------------------|
| 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           |

【レーティング表 9】（車線逸脱抑制装置等性能試験）

| 評価結果  | 総 得 点 (I)          |
|-------|--------------------|
| 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            |

【レーティング表 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 | 72.48 点以上             |
| B ランク | 52.48 点以上 ～ 72.48 点未満 |
| C ランク | 34.72 点以上 ～ 52.48 点未満 |
| D ランク | 17.28 点以上 ～ 34.72 点未満 |
| E ランク | 17.28 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。

附 則（令和 4 年 4 月 1 日 自対機アセス第 3 号）

この規程は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 5 年 4 月 25 日 自対機アセス第 9 号）

この規程は、令和 5 年 4 月 25 日から施行する。

附 則（令和 6 年 5 月 2 日 自対機アセス第 16 号）

この規程は、令和 6 年 5 月 2 日から施行する。

附 則（令和 7 年 4 月 1 4 日 自対機アセス第 2 号）  
この規程は、令和 7 年 4 月 1 4 日から施行する。

附 則（令和 8 年 5 月 1 5 日 自対機アセス第 1 0 号）  
この規程は、令和 8 年 5 月 1 5 日から施行する。