

試験法（日本語）

車線逸脱抑制装置等性能試験方法

制定：平成29年4月1日
 改定：令和4年3月23日
 平成31年3月15日

1. 施行期日

この試験方法は、平成29年4月1日から施行する。ただし、令和4年3月23日に改定した規程は、令和4年4月1日から施行する。

2. 適用範囲等

この試験方法は、自動車事故対策機構（以下、「機構」という。）が実施する自動車等アセスメント情報提供事業における試験のうち、車線逸脱抑制装置又は車線逸脱警報装置（以下、「車線逸脱抑制装置等」という。）が装備されている専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量2.8トン以下の自動車について適用する。

3. 用語の意味

この試験方法中の用語の意味は、次のとおりとする。

- (1) 「車線逸脱抑制装置」とは、自動車が走行している車線から逸脱しないようにすることを目的として、車両挙動の制御を行う「車線逸脱抑止機能（LDP；Lane Departure Prevention）」又は「車線中央維持機能（LKA；Lane Keep Assist）」の2つの機能のうち、1つ以上の機能を備えた装置をいう。
- (2) 「車線逸脱抑止機能（LDP）」とは、自動車が走行している車線を逸脱する危険がある又は逸脱した場合に、操舵系や制動系などに自動介入することで走行している車線を維持するように車両挙動を制御する機能をいう。
- (3) 「車線中央維持機能（LKA）」とは、自動車が走行している車線内の中央付近を維持するよう、操舵系や制動系などに自動介入して車両挙動を制御する機能をいう。
- (4) 「車線逸脱警報装置（LDWS；Lane Departure Warning System）」（手動復帰型装置を除く。）とは、自動車が走行している車線を逸脱する危険がある又は逸脱したことを、聴覚、触覚、聴覚及び視覚、又は触覚及び視覚のいずれかの警報方法によって運転者に知らせる装置をいう。
- (5) 「手動復帰型装置」とは、自動車の走行状態によって装置がその機能を自動的にOFFする場合（故障診断時や他事故回避装置（ABSやESCなど）作動などのフェールセーフを除く）があり、復帰させるためには運転者が手動で操作する必要がある装置をいう。
- (6) 「レーンマーカ」とは、当該装置が走行車線を判定して制御／警報するための車線境界線を表す道路ペイントをいう。
- (7) 「試験車線」とは、試験において当該装置が制御／警報するべき、2本のレーンマーカが平行線状に設置された間の試験路面をいう。
- (8) 「左逸脱試験」とは、試験自動車よりも左側にあるレーンマーカを横切る試験をいう。

試験法（英語）

LANE DEPARTURE PREVENTION SYSTEM, ETC. PERFORMANCE TESTING METHODS

Created: April 1, 2017
 Revised: March 23, 2022
 March 15, 2019

1. Effective Dates:

This testing method went into effect April 1, 2017. However, the revisions made on March 23, 2022 went into effect starting April 1, 2022.

2. Scope of Application:

This test procedure applies exclusively to the "Lane Departure Prevention Systems" and "Lane Departure Warning Systems" (referred to hereinafter as, "Lane Departure Prevention Systems, etc.") of passenger vehicles with 9 occupants or less and commercial vehicles with a gross vehicle mass of 2.8 tons or less conducted by the National Agency for Automotive Safety and Victims' Aid (hereinafter referred to as "NASVA") in the new car, etc. assessment program information supply project.

3. Definition of Terms:

The terms used in this testing method are defined as follows.

- (1) **"Lane Departure Prevention Device"**: A device which performs one or more of the following two functions: "Lane Departure Prevention" (LDP), and "Lane Keep Assist" (LKA) by controlling vehicle behavior with the goal of preventing the vehicle from veering off its lane.
- (2) **"Lane Departure Prevention System (LDP)"**: If there is a danger of the vehicle deviating off course, or if the vehicle has deviated off lane, this device automatically takes control of the vehicle's brake system, steering system, etc. to bring the vehicle back on lane.
- (3) **"Lane Keep Assist System (LKA)"**: A device which automatically takes control of the vehicle's steering system, brake system, etc. to keep the car centered in its lane.
- (4) **"Lane Departure Warning System (LDWS)"**: (Excluding manual reset type devices.) A system which warns the driver of vehicle departure (or danger of it) by auditory warning, haptic warning, and auditory as well as visual warning, or haptic and visual warning.
- (5) **"Manual Reset Device"**: When a device automatically shuts itself off during driving (excluding failsafe functions like malfunction diagnosis and accident avoidance devices like ABS and ESC), the manual reset device must be activated by the driver to restore the device's functions.
- (6) **"Lane Markers"**: Paint on the road which marks lane divisions so the device in question can gauge where to drive and control/warn.
- (7) **"Test Lane"**: A testing surface comprised of two parallel lane markers so the device to be tested can be controlled or warned.
- (8) **"Left Departure Test"**: A test in which the test vehicle deviates off the lane marker on its left side.

(9) 「右逸脱試験」とは、試験自動車よりも右側にあるレーンマーカを横切る試験をいう。

(10) 「レーンマーカ内側エッジ」とは、レーンマーカを横切る前の試験自動車に近い側の各レーンマーカの側端をつなぐ直線をいう。

(11) 「レーンマーカとの距離」とは、レーンマーカに近い側の前輪（左逸脱試験では左前輪、右逸脱試験では右前輪）の軸中心を通る鉛直面とタイヤの交わる部分の最外側の点を通る鉛直線と路面との交点と、レーンマーカ内側エッジとの最短距離をいう（図1参照）。なお、レーンマーカ内側エッジを基準として、レーンマーカを横切る前の試験自動車側を負とする。

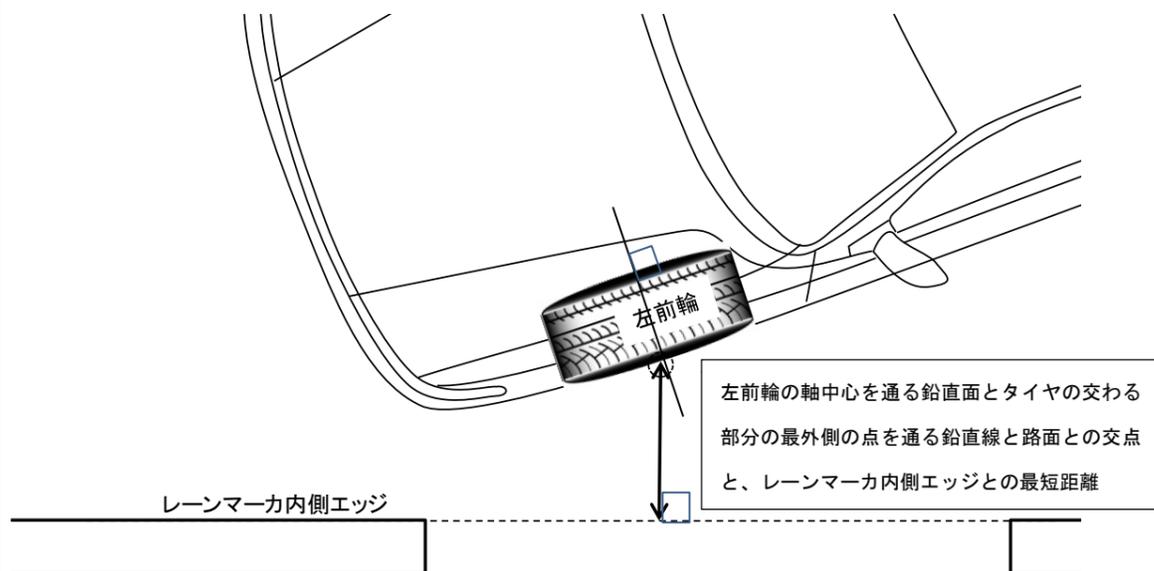


図1 レーンマーカとの距離（左逸脱試験の場合）

(12) 「逸脱速度」とは、レーンマーカとの距離の変化速度をいう。

(13) 「試験逸脱速度」とは、試験において模擬する走行方法に関する逸脱速度の指定値をいう。

(14) 「試験速度」とは、試験において模擬する走行方法に関する走行速度の指定値をいう。

(15) 「納車時質量」とは、試験自動車の原動機及び燃料装置に燃料、潤滑油、冷却水等の全量を搭載し及び試験自動車に車両搭載工具、スペアタイヤ、標準搭載品を搭載した状態をいう。

(16) 「試験走行前ブレーキ温度」とは、それぞれの車輪について、ブレーキライニング又はパッドの温度を JIS D 0210 に定める方法で、各試験走行を開始する直前の車両静止時に測定した場合の各軸の左右輪の温度のうち、最も高い温度をいう。

(9) "Right Departure Test": A test in which the test vehicle deviates off the lane marker on its right side.

(10) "Lane Marker Inside Edge": A straight line connecting the side edge of each lane marker on the side closest to the test vehicle just before the vehicle crosses over the lane marker.

(11) "Lane Marker Distance": The shortest distance between the intersection of the road surface and a vertical line passing through the outermost point of the intersection of a vertical plane passing through the center of the axle of the front wheel closest to the lane marker (the left-front wheel for the left departure test, the right-front wheel for the right departure test) and the tire, and the lane marker inside edge (fig. 1). Furthermore, with the lane marker inside edge as a standard, the distance on the test vehicle's side before the lane marker is crossed is negative.

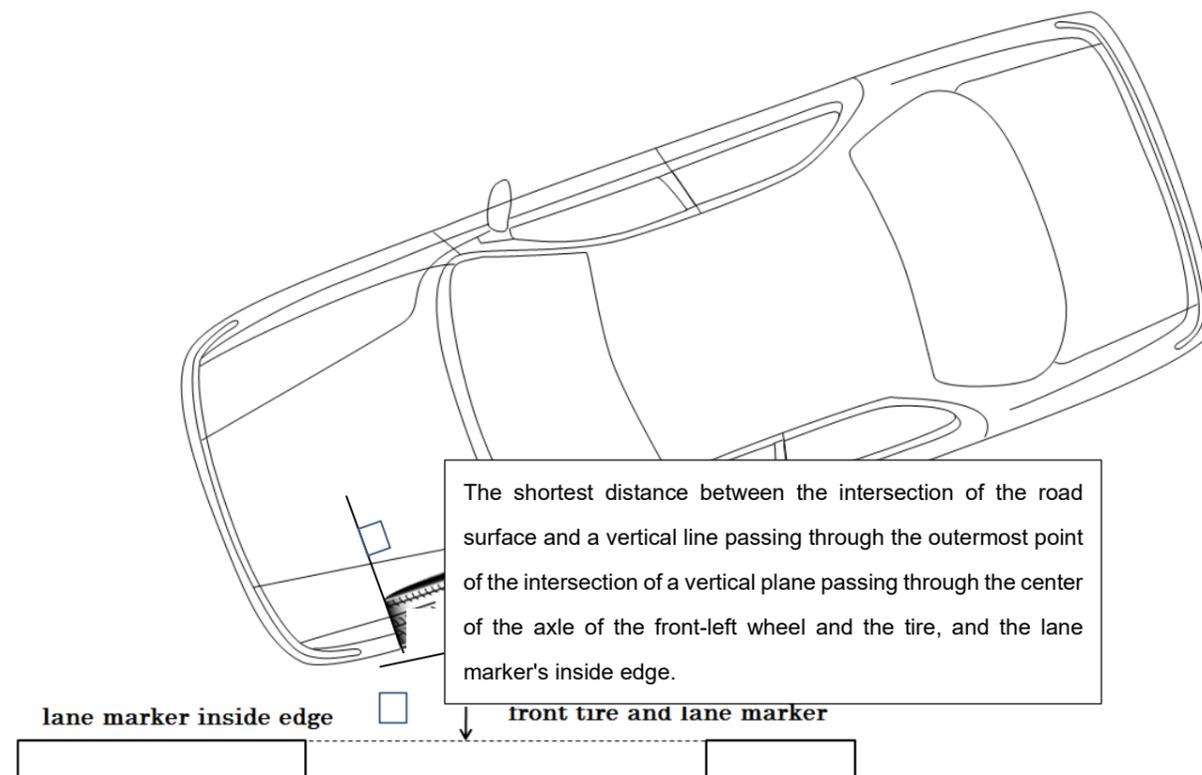


Fig. 1: Lane Marker Distance (Left Departure Test)

(12) "Departure Speed": The speed of change in lane marker distance.

(13) "Test Departure Speed": A Departure speed specified value in regards to simulation runs in a test.

(14) "Test Vehicle Speed": A specified running speed to simulate runs in a test.

(15) "Mass at Vehicle Delivery": The condition of the test vehicle when fully loaded with fuel, lubricants, coolants, etc. in the engine and fueling system, and equipped with onboard tools, spare tire, and standard accessories.

(16) "Pre-Braking Brake Temperature": The higher of the temperatures of left and right wheels of each axle when the temperature of brake lining or pad of each wheel is measured immediately before the start of each running for braking with the vehicle in fixed position pursuant to the procedures of JIS D 0210.

4. 試験条件

4.1 自動車製作者等からのデータの提供

自動車製作者等は、試験準備に必要なデータ（付表1）を機構へ提供することとする。

4.2 試験自動車の状態

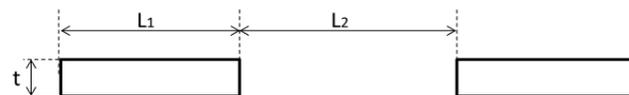
試験自動車の状態は次による。

- (1) 積載条件：運転者1名が乗車した状態で、試験に必要な計測機器等を含めた試験自動車の質量は、納車時質量+200kg以下とする。各車輪の重量配分は、納車時質量の荷重配分（%）と同等（±5%以内）とする。もし、前述の要件に合致しない場合、重量を増すための部品を最小限で取り付けてもよい。
- (2) タイヤ：タイヤは試験自動車の購入時に装着されているものを使用する。タイヤの空気圧は走行前（常温時）に水平面上において仕様書等に記載されている普通走行時の値に調整すること。
- (3) 乗員保護装置：運転席の乗員保護装置が装着された自動車においては、当該装置が作動しない状態にしておくこと。
- (4) 装置設定：運転者が当該装置及び機能（LDP、LKA、LDWS）の選択、制御の強さや警報タイミング及びレーンマーカ検知感度などを調節できる場合、各設定項目は自動車製作者等により申告を受けた推奨値に設定すること。

4.3 試験路

試験路は以下に掲げる要件を満たすものであること。

- (1) 試験車線は、状態が良好な白色の実線及び①～③を満たす破線のレーンマーカで構成（中心間距離：3.5mの平行線）される、300m以上の直線であること。
 - ① マーカ長さ（ L_1 ）：5.00m
 - ② マーカ間隔（ L_2 ）：5.00m
 - ③ マーカ幅（ t ）：0.15m
- (2) 試験において横切るレーンマーカの試験車線外側5mの範囲内には、レーンマーカ以外の道路ペイントや区画線が無いこと。
- (3) 試験路は、平坦で落ち葉、砂利等が路面上に飛散していない清浄な乾燥アスファルト舗装路面で、レーンマーカ以外の路面上の色は均一（レーンマーカが強調される色）であること。



4.4 気象条件

試験は以下の気象条件下で実施すること。

- (1) 試験時の気温は -5°C~40°Cの範囲であること。
- (2) 試験時の平均風速（1分間平均）は5m/s以下であること。
- (3) 視程が1km以上の視程が確保されていること。
- (4) 自動車製作者等からの申告により、以下の条件下での試験を回避することができる。
 - ① 試験時の照度が2000lx以下の場合。
 - ② 試験車線付近に樹木や工作物等の影が生じている場合。
 - ③ 試験自動車の正面から直接日光が当たる場合。
 - ④ 試験時の気温が5°C未満の場合。

4. Testing Conditions:

4.1 Data from Vehicle Manufacturer

The vehicle manufacturer shall provide NASVA with the necessary data (Appendix 1).

4.2 Test Vehicle Conditions

The test vehicle shall be in the following condition:

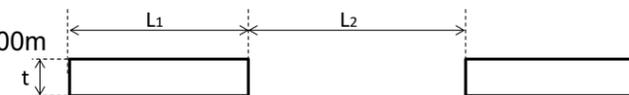
- (1) Load Condition: The mass of the test vehicle with one driver and including the measurement equipment shall be the Mass at Vehicle Delivery + 200kg or less. Front axle/rear axle weight distribution (%) shall be on a par (±5% or less) with that of the Mass at Vehicle Delivery.

If the preceding requirement is not met, parts may be installed the minimum to increase the weight.
- (2) Tires: The tires installed at the time of purchase of the test vehicle shall be used. The tire air pressure shall be set before running (normal temperature) on a level surface, at the value for ordinary run as described in the specification sheet.
- (3) Protection Devices: When passenger protection devices are installed, disable them.
- (4) Device Setup: If the driver can choose the device and function(LDP, LKA, LDWS) and adjust the control intensity, warning timing, and lane marker detector sensitivity, these should be set at the recommended values reported by the vehicle manufacturer.

4.3 Test Track

The test track shall meet the following requirements.

- (1) The test lane shall constitute of lane markers painted with visible white lines (center-to-center distance: 3.5m parallel lines), it shall be over 300m in length, and it shall also comply with ① to ③.
 - ① Marker Length (L_1): 5.00m
 - ② Space Between Markers (L_2): 5.00m
 - ③ Marker Width (t): 0.15m
- (2) There shall be no paint or markings on the road within a range of 5m of the lane marker's outside.
- (3) The test track shall be a flat, dry, and clean paved road surface without any leaves, dirt, etc., and the coloring of the road (excluding the color used for the lane markers) shall be uniform.



4.4 Weather Conditions

The weather conditions during testing shall be as follows:

- (1) The temperature during testing shall be -5°C~40°C.
- (2) The average wind speed (1 min. average) during testing shall be 5m/s or less
- (3) Visibility during testing shall be at least 1km.
- (4) A declaration by a vehicle manufacturer might allow the following tests under sunlight conditions to be avoided:
 - ① Illumination during testing is 2000lx or less
 - ② There are shadows from trees and/or buildings on the test track.
 - ③ Direct sunlight on the test vehicle from the front
 - ④ Testing temperature is lower than 5°C.

4.5 計測項目

試験における計測項目及び計測精度・分解能は以下のとおりとする。

- (1) 計測時刻：10ms の分解能を有すること。
- (2) 走行速度：1 km/h～100km/h の計測範囲に対して±0.25% (% of full scale) の精度及び0.2km/h の分解能を有すること。
- (3) レーンマーカとの距離：-0.75m～1.00m の計測範囲に対して0.05m の精度及び0.01m の分解能を有すること。
- (4) 逸脱速度：±0.40m/s の範囲の計測範囲に対して0.05m/s RMS の精度及び0.01m/s の分解能を有すること。
- (5) ヨーレート：±10deg/s の計測範囲に対して±2.5% (% of full scale) の精度及び0.01deg/s の分解能を有すること。
- (6) 操舵角：0.02deg の分解能を有すること。
- (7) 操舵状態：ドライバが試験車両のステアリングに触れているか否かの計測時間遅れは10ms 以下であること。
- (8) アクセルペダルストローク量：フルストローク時を100%として、5%の精度及び1%の分解能を有すること。
- (9) 警報提示状態：LDWS の警報（聴覚警報、触覚警報、視覚警報）提示に対しての計測時間遅れは10ms 以下であること。ただし視覚方式の警報方法に限り、警報提示状態の計測が困難な場合は、計測項目から除外する。
- (10) 試験走行前ブレーキ温度：±3%の精度を有すること。なお制動系に自動介入して車両挙動を制御する装置のみに適用する。
- (11) 試験映像：試験自動車の車室内に設置したビデオカメラにより、試験中の試験自動車の前方状況、運転席付近及び装置機能の作動提示状態を記録する。

5. 試験方法

5.1 試験準備

- (1) 初期化作業：自動車製作者等からの要望があった場合、レーンマーカ認識等の初期化作業のために、最大100km まで一般道路等を走行する。
- (2) すり合わせ走行：制動系に自動介入して車両挙動を制御する装置において、自動車製作者等からの要望があった場合、試験自動車のブレーキ装置のディスク、ドラム及び摩擦材の慣らしを行うため（他の試験で同様のすり合わせ走行を実施したものを除く。）、64km/h まで加速してから3.7m/s² の減速度が発生するようにブレーキを操作して停止させる作業を200 回行う。最初にブレーキを操作してから次にブレーキを操作するまでの間隔は、ブレーキ温度を110℃～132℃の間に下げるのに必要な時間又は1.6km に達する走行距離の、どちらか早い方とする。毎回停止後64km/h まで加速し、次の制動を行うまでその速度を保つこととする（FMVSS105 S7.4.1.1 にて規定されているものと同様）。なお、初期化に必要な条件を満たしていれば、上記のすり合わせ走行と併せて5.1 項(1)の初期化作業を実施してもよい。
- (3) 試験条件の選択：表1 に示す、試験速度、試験逸脱速度、逸脱方向及び手動復帰型装置有無の組合せによる6つの条件設定の試験を実施する。ただし、4.2 項(4)で申告した推奨値の設定により、当該装置が作動しない条件設定（推奨値に設定した際にLDP、LKA、LDWS のいずれかが機能OFF となる場合）の試験は実施しない。

4.5 Measurement Items

The measurement items as well as measurement accuracy/resolution shall be as follows:

- (1) Measurement Time: at 10ms resolution.
- (2) Running Speed: For a measuring range of 1km/h～100km/h, it shall be at ±0.25%(% of full scale) accuracy as well as 0.2km/h resolution.
- (3) Lane Marker Distance: For a measuring range of -0.75m～1.00m, it shall be at 0.05m accuracy as well as 0.01m resolution.
- (4) Departure Speed: Within a measurement range of ±0.40m/s, and within an accuracy of 0.05m/s RMS and also at a resolution of 0.01m/s.
- (5) Yaw Rate: For a measuring range of ±10deg/s, it shall be at ±2.5%(% of full scale) accuracy as well as 0.01deg/s resolution.
- (6) Steering Angle: Shall be at 0.02deg resolution.
- (7) Steering State: The measuring time delay whether or not the driver is touching the steering wheel shall be 10ms or less.
- (8) Accelerator Stroke Amount: When at full stroke, it shall be at 100%. When at 5% accuracy, it shall be at 1% resolution.
- (9) Warning System Condition: The measuring time delay for LDWS warnings (auditory warning, haptic warning, and visual warning) shall be 10ms or less. However, with visual warning systems, or when the measuring the warning system is difficult, this can be omitted from the measured items.
- (10) Pre-Braking Brake Temperature: It shall be within ±3% accuracy. Furthermore, this only applies to devices where vehicle brake system are controlled automatically.
- (11) Test Images: A video camera shall be placed in the test vehicle's interior, recording the front of the test vehicle as well as the driver's seat and the condition of the vehicle devices.

5. Testing Procedure

5.1 Test Setup

- (1) Initialization: If the vehicle manufacturer wishes it, for lane marker cognition initialization, the test vehicle may be run on a normal road up to 100km.
- (2) Brake Conditioning: In a device where vehicle brake system are controlled automatically, if the vehicle manufacturer wishes it, to condition the brake discs, drums and linings of the test vehicle (excluding similar conditioning performed in other tests), the process of accelerating to 64km/h and braking to result in deceleration of 3.7m/s² and vehicle stop shall be repeated 200 times. The interval between the initial and second braking shall be either the time required to reduce the brake temperature to 110℃～132℃ or the distance of 1.6km, whichever occurs earlier. After every stop, the vehicle shall be accelerated to 64km/h and keep that speed until the next braking. (Brake Conditioning is equivalent to that provided in FMVSS105 S7.4.1.1.) Furthermore, as long as the conditions required for initialization are met, the initialization work may be performed in conjunction with the above conditioning run item 5.1(1).
- (3) Testing Condition Selection: Carry out the six condition setup tests in Table 1: test speed, test Departure Speed, departure direction, and whether or not each of these three has a manual reset device. However, do not carry out tests where the recommended value setup described in item 4.2(4) has devices which are nonoperational (if when setup at the recommended value, LDP, LKA, or LDWS functions are switched off).

表 1 試験条件設定

条件設定		試験速度	試験逸脱速度	逸脱方向
基本試験	BL60	60km/h	0.25m/s	左
	BR60	60km/h	0.25m/s	右
	BL70	70km/h	0.25m/s	左
	BR70	70km/h	0.25m/s	右
手動復帰型装置試験	EL70	70km/h	0.25m/s	左
	ER70	70km/h	0.25m/s	右

(4) 試験走路の設定：試験で走行の目安となるパイロンを設置する。左逸脱試験の場合には、試験路のレーンマークに対して図 2 の位置に配置する。なお右逸脱試験では、操舵エリア進入位置のパイロンに対して左逸脱試験と対照になるよう配置する。

また、試験車両の全幅や車両挙動等の特性に応じてパイロンの設置を拡幅することができる。(拡幅量については、自動車製作者等と協議の上、決定する。)

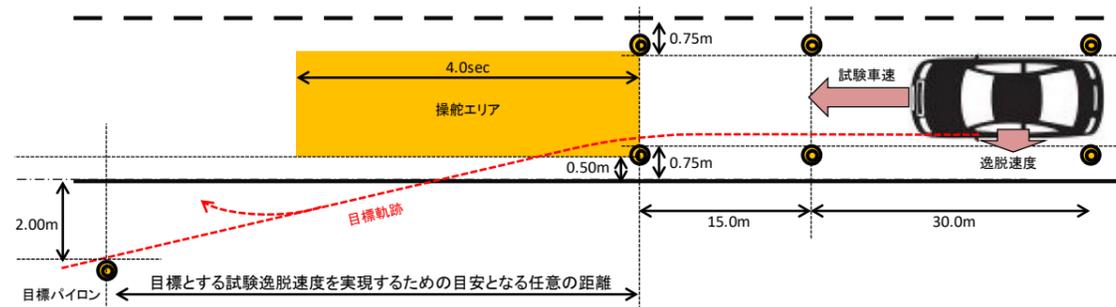


図 2 試験走路の設定 (左逸脱試験の場合)

5.2 試験

(1) 再すり合わせ等：試験自動車にとって初めての制動系試験 (5.1 項のすり合わせ走行を実施する試験の総称) の場合、5.1 項(2)に準じた方法で 35 回の再すり合わせを行うこと。ただし、すり合わせ走行から 2 週間以上経過した場合は、再すり合わせを最大 50 回まで行うことができる。

また、2 回目以降の制動系試験となる場合 (同一試験において複数日要した場合も同様)、前回の試験日から 1 週間以上経過した場合は 35 回、2 週間以上経過した場合は最大 50 回までの再すり合わせを行うことができる。

なお、試験当日に再すり合わせを実施しない場合は、5.1 項(2)に準じた方法でブレーキ温度が 100°C を超えるまで暖機走行を行うこと。

(2) 装置 ON 操作：イグニションスタートし、車両を停止させた状態のまま、当該装置 ON 操作及び装置設定 (4.2 項(4)) を行う。試験中においてイグニションストップした場合には、当該装置 ON 操作及び設定を再度行ってから試験走行を開始する。さらに手動復帰型装置試験においては、試験走行開始後、試験速度を超えてから機能の作動開始操作を行う。

(3) ブレーキ温度：制動系に自動介入して車両挙動を制御する装置においては、試験走行前ブレーキ温度を測定し、65°C~100°C の範囲にあることを確認する。

(4) 試験走行：5.1 項(4)で設定した試験走路において、運転者が、試験自動車を試験速度で走行させ、試験車線内のパイロン間を通過して目標パイロンに直線的に向かう軌跡になるように操舵するとともに操舵エリア内で、できるだけステアリングを中立位置に戻した状態にしてから手を放す。ただし、制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においてはドライバがステアリングから手を放さなくてもよい。なお、走行中、方向指示器の操作、急な加減速、急操舵を行わないと同時に、操舵エリアに進入した以降は、アクセルペダルの操作量を一定に保ち、ブレーキペダルは操作し

Table 1: Test Conditions Setup

Condition Setup		Test Speed	Test Departure Speed	Departure Direction
Standard Test	BL60	60km/h	0.25m/s	Left
	BR60	60km/h	0.25m/s	Right
	BL70	70km/h	0.25m/s	Left
	BR70	70km/h	0.25m/s	Right
Manual Reset Device Test	EL70	70km/h	0.25m/s	Left
	ER70	70km/h	0.25m/s	Right

(4) Test Track Setup: Setup pylons that will be a yardstick for the test run. In left departure tests, the test track's lane markers will be set up as shown in Fig. 2 below. Furthermore, in right departure tests, it will be set up to mirror the left departure test in relation to the steering area entry position's pylon.

Additionally, the pylon's position can be widened to accommodate vehicle size, behavior, etc. (The degree to which it can be widened will be determined by the vehicle manufacturer.)

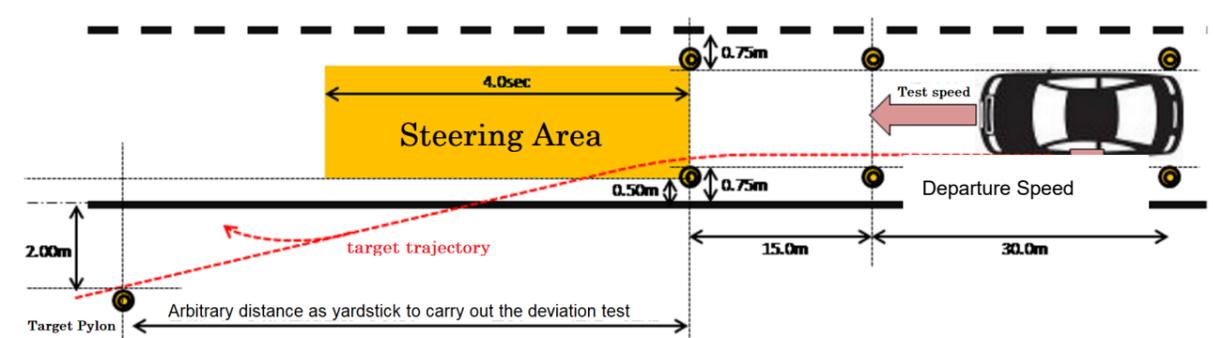


Fig. 2: Test Track Setup (Left departure test)

5.2 Testing

(1) Re-brake conditioning: In the case of the first braking system test for the test car (generic term of the test carrying out brake conditioning of Section 5.1), before starting the test, repeat the process of Item 5.1 (2) 35 times in principle for re-conditioning. Further, when the period from the conditioning run of Section 5.1 to the test exceeded two weeks, the process may be repeated up to 50 times.

In the case of second or more braking system test (same when it takes multiple days in the same test), 35 times if one week or more has passed since the previous test date, and 50 times at most if two weeks or more have passed, it is possible to carry out re-brake conditioning. If re-brake conditioning test is not carried out on the day of test, warm up run should be carried out until the brake temperature exceed 100°C by the procedure of the item 5.1(2).

(2) Systems On: Start the ignition, and switch on or set up item 4.2(4) the various systems while the car is parked. If the ignition turns off during the test, perform this systems on start procedure again before running the test.

Additionally, when testing the manual reset device, operate this test after the vehicle has crossed its test speed.

(3) Brake Temperature: When dealing with brake systems that automatically control vehicle functions, measure the brake temperature before the test run, and confirm that it's within a range of 65°C~100°C.

(4) Test Run: Set up the test track as per item 5.1(4), the driver runs the test vehicle at the test speed, steers the vehicle so that the trajectory is a straight line between the pylons in the test lane and toward the target pylon. When in the steering area, return the steering wheel in its neutral position before letting go. However, in tests where the vehicle is controlled only by the braking system or in LDWS tests, the driver need not release the steering wheel. Furthermore, while driving, without using turn signals, accelerating or decelerating suddenly, or

てはならない。

- (5) 変速機：試験自動車の変速機が自動変速機の場合はギア位置をDレンジとする。手動変速機の場合は、試験速度で走行中のエンジン回転数が1500rpm以上となるギア位置の中で最も高いギアを使用する。
- (6) 試験回数：各試験条件とも有効な試験結果を3回取得する。ただし、各試験条件において次に該当する場合は、これに関わらず試験を終了する。
- ① 最大逸脱量が2回続けて0.50m以下だった場合。
 - ② 最大逸脱量が2回続けて0.50超～1.00m以下だった場合（LDWSも装備するものにおいては、②の2回の試験のうち警報提示開始位置が-0.75m未満、0.30m超、又は警報の不作動が1回以上あった場合に限る。）。
 - ③ 最大逸脱量が2回続けて1.00m超、又は不作動だった場合（LDWSも装備するものにおいては、③の2回の試験のうち警報提示開始位置が-0.75m未満、0.30m超、又は警報の不作動が1回以上あった場合に限る。）。
 - ④ 装備がLDWSのみであり、警報提示開始位置が-0.75m未満、0.30m超、又は不作動だった場合。なお、5.3項(3)において試験無効（フェール）と判定された試験は、有効な試験回数には含めない。

5.3 試験結果の確認

- (1) 測定区間の設定：4.5項の計測項目を測定する区間は、操舵エリア進入時を基点として、5.0秒前を測定区間の開始、13.0秒後を測定区間の終了として設定する。ただし、運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験又はLDWSの試験においては操舵エリアを出た時点）以降において、レーンマーカとの距離が1.00mを超えた場合（装備がLDWSのみであるものは、レーンマーカとの距離が0.30mを超えた場合）、若しくは逸脱速度がゼロ以下に転じた場合（装備がLDWSのみであるものは、5.3項(2)⑩で整理する警報が提示された場合）には、そのいずれか早い方において測定区間の終了とする。

(2) 計測値の整理

得られた試験結果について、以下の①～⑩の項目を整理する。なお、計測値等は各項目における単位未満の位を四捨五入する。（以下、この試験方法において同じ。）

- ① アクセルペダルストローク量：測定区間内のアクセルペダルストローク量の最大と最小を1%単位で読み取る。
- ② 走行速度：測定区間開始から操舵エリアに進入するまでの走行速度の最大と最小を0.1km/h単位で読み取る。
- ③ 最大ヨーレート：測定区間開始から運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及びLDWSの試験においては操舵エリアを出た時点）のヨーレートの最大値（方向を問わない絶対値）を0.01deg/s単位で読み取る。なお、カットオフ周波数10Hzにて高周波成分を除去した後の結果を用いること。
- ④ 操舵終了タイミング：操舵エリア進入から運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及びLDWSの試験においては操舵エリアを出た時点）までに要した時間を0.01秒単位で読み取る。

swerving suddenly, and at the same time, after entering the steering area, accelerator pedal must be kept constant and the brake pedal must not be used.

- (5) Transmissions: For test vehicles with automatic transmissions, select D-range. For vehicles with manual transmissions, select the highest gear where the RPM will be at least 1500 at the test speed.
- (6) Number of Tests: For each test condition, three effective test results shall be obtained. However, the test shall be ended if any of the following conditions occur:
- ① The biggest departure was lower than 0.50m twice continuously.
 - ② The biggest departure was between 0.50-1.00m twice continuously(for vehicles equipped with LDWS, this is limited to the warning system activating less than -0.75m, more than 0.30mor the warning system failed to activate at least once in 2 of the tests in ②.).
 - ③ The biggest departure was over 1.00m or it failed to activate twice continuously. (For vehicles equipped with LDWS, this is limited to the warning system activating less than -0.75m, more than 0.30m, or the warning system failed to activate at least once in 2 of the tests in ③.)
 - ④ The only device is LDWS and the warning system activated less than 0.75m, more than 0.30m, or it failed to activate. Furthermore, tests determined as failed (foul) according to item 5.3(3) will not be included in the valid test results.

5.3 Confirming Test Results

- (1) Measurement Range Setup: Using the steering area entry time as a standard, the measuring range for the items in Section 4.5 shall be set at 5.0 sec. before the test begins and shall finish 13.0 sec. after. However, the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area), when the distance between the test vehicle and the lane marker surpasses 1.00m (or for vehicles where LDWS is the only system, when distance surpasses 0.30m), or when the departure speed falls below zero (for vehicles only equipped with LDWS, when the warning system outlined in item 5.3(2)⑩ activates), use the faster value to finish setting up the measurement range.

(2) Organizing the Data

The test results shall be organized as outlined in ① through ⑩ below. In addition, the measured value etc. shall be rounded off to the nearest unit in each item. (Hereafter, this test procedure will be the same unless otherwise specified).

- ① Accelerator Stroke Amount: The highest and lowest values for the accelerator stroke amount shall be rounded to the nearest 1%.
- ② Running Speed: The running speed from the time measurements commence to the moment the vehicle enters the steering area shall be rounded to the nearest 0.1km/h for both highest and lowest values.
- ③ Maximum Yaw Rate: From the time measurements begin to the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area), the yaw rate's maximum value (an absolute value, where direction does not matter), shall be rounded to the nearest 0.01 deg/s. Furthermore, the high-frequency component shall be eliminated at cutoff frequency of 10Hz.
- ④ End Steering Timing: The time between the moment the vehicle enters the steering area and the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area), values shall be rounded to the nearest 0.01 sec.

- ⑤ 操舵終了位置：運転者がステアリングから手を放した時点のレーンマーカとの距離を 0.01m 単位で読み取る。
- ⑥ 操舵終了時逸脱速度：運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においては操舵エリアを出た時点）の逸脱速度を 0.01m/s 単位で求める。
- ⑦ 操舵終了直後逸脱速度：運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においては操舵エリアを出た時点）からレーンマーカに 0.10m 接近した時点の逸脱速度を 0.01m/s 単位で求める。
- ⑧ 最大逸脱速度：運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においては操舵エリアを出た時点）から測定区間終了までの逸脱速度の最大を 0.01m/s 単位で読み取る。
- ⑨ 操舵角速度：計測した操舵角についてカットオフ周波数 10Hz にて高周波成分を除去した結果を用いて操舵角速度を求める。測定区間開始から運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においては操舵エリアを出た時点）までの操舵角速度の最大（方向を問わない絶対値）を 0.1deg/s 単位で読み取る。また、運転者がステアリングから手を放した時点（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験においては操舵エリアを出た時点）から、その時点のレーンマーカとの距離+0.10m までの間の操舵角速度の最大（方向を問わない絶対値）を 0.1deg/s 単位で読み取る。
- ⑩ 最大逸脱量：LDP 機能及び LKA 機能の試験においては、測定区間におけるレーンマーカとの距離の最大値を 0.01m 単位で読み取る。なお、レーンマーカとの距離が 1.00m を超えた場合には“1m 超”と判定する。
- ⑪ 警報提示位置：LDWS の試験においては、操舵エリア侵入後の警報が提示され始めた時点（警報が 2 つ以上の場合、両方が提示された時点）のレーンマーカとの距離を 0.01m 単位で読み取る。なお、警報が提示されなかった場合は“警報無し”と判定する。

(3) 試験有効／無効の確認

5.3 項(1)の測定区間において、以下の①～⑫のいずれか 1 つでも該当した場合、試験無効（ファール）と判定する。

- ① アクセルペダルストローク量の最大と最小の差が 10% を超えた場合。
- ② 走行速度の最小が試験速度未満若しくはは最大が試験速度+3.0km/h を超えた場合。
- ③ 最大ヨーレートが 1.2deg/s を超えた場合。
- ④ 操舵終了タイミングが、操舵エリア進入後 4.0 秒を超えていた場合。
- ⑤ 操舵終了位置が-0.50m を超えた場合。（制動系のみで車両挙動制御を行う装置の試験及び LDWS の試験を除く）
- ⑥ 最大逸脱速度が試験逸脱速度±0.05m/s の範囲でない場合。
- ⑦ 操舵終了直後逸脱速度から操舵終了時逸脱速度を減じた値が-0.01m/s 未満であった場合。（試験映像等の計測項目に

- ⑤ End Steering Position: The distance between the test vehicle and the lane marker when the driver releases the steering wheel shall be rounded to the nearest 0.01m.
- ⑥ Departure Speed at End of Steering: The Departure Speed when the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area), shall be rounded to the nearest 0.01m/s.
- ⑦ Departure Speed Post-End of Steering: The time between the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area) and the moment the test vehicle is within 0.10m of the lane marker, the Departure speed shall be rounded to the nearest 0.01m/s.
- ⑧ Maximum Departure Speed: From the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area) to the end of the measurement period, round the Departure speed's highest value to the nearest 0.01m/s.
- ⑨ Steering Angle Rate: For the measured steering angle, the high-frequency component shall be eliminated at cutoff frequency of 10Hz when adjusting the steering angle rate. The time between the start of measurements and the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area), steering angle rate maximum values shall be rounded to the nearest 0.1 deg/s (absolute value, regardless of direction.). Additionally, the time between the moment the driver releases the steering wheel (for tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system or in an LDWS test, the moment when the vehicle enters the steering area) and the moment the test vehicle is at a distance greater than 0.10m of the lane marker, the steering angle rate maximum values shall be rounded to the nearest 0.1 deg/s. (absolute value, regardless of direction.)
- ⑩ Maximum Departure Amount: For LDP and LKA tests, the maximum value of the distance between the test vehicle and the lane marker during the measurement period shall be rounded to the nearest 0.01m. Furthermore, when the distance surpasses 1.00m, it shall be recorded as ">1m."
- ⑪ Warning System Position: For LDWS tests, the moment the warning system activates once the test vehicle has entered the steering area (if there are more than 2 warning systems, the moment when both systems activate), round the distance between the test vehicle and the lane marker to the nearest 0.01m. If the warning system didn't activate, record this as "no warning."

(3) Determining a Test's Effective/ Not Effective

For the measurement period in item 5.3(1), if any of the following ① through ⑫ occurs, the test shall be deemed a failure (foul).

- ① The difference between the accelerator stroke amount's maximum and minimum values was 10% or more
- ② The test vehicle's minimum running speed was lower than the test vehicle speed, or the maximum speed exceeds the test speed +3.0km/h.
- ③ The maximum yaw rate exceeded 1.2 deg/s.
- ④ The end steering timing exceeded 4.0 sec after the test vehicle entered the steering area.
- ⑤ The end steering position exceeds -0.50m. (Excluding tests where the vehicle behavior is controlled only by the braking system, or LDWS tests).
- ⑥ The highest Departure Speed was not in the test Departure Speed range of ±0.05m/s.
- ⑦ The Departure Speed Post-End of Steering minus The Departure Speed at End of Steering was under -

より、操舵終了直後、既に車線逸脱抑制の制御が作動していることが確認された場合を除く)

- ⑧ 最大逸脱速度から操舵終了時逸脱速度を減じた値が 0.10m/s を超えた場合。
- ⑨ 操舵角速度が 15.0deg/s を超えた場合。(試験映像等の計測項目により、運転者がステアリングから手を放した時点から既に車線逸脱抑制の制御が作動していることが確認された場合、その時点のレーンマーカとの距離+0.10m までの間の操舵角速度は問わない)
- ⑩ 試験映像等の計測項目により、装置・機能が作動していることが認められないにもかかわらず最大逸脱量が 1.00m 以下であった場合。
- ⑪ 計測器の不調又は故障により必要な計測結果が得られなかった場合、又は明らかに誤りがあると判断された場合。
- ⑫ 4.5 項(11)の試験映像が取得できなかった場合。

6. 試験結果の記録

6.1 計測値の記録

試験年月日及び実施した試験条件ごとに、5.3 項(3)において有効と判定された3回の試験について、5.3 項(2)で整理した計測値を付表2の該当欄に記録する。

6.2 試験成績

- (1) 逸脱量の評価値は、試験条件ごとの有効な3つの試験結果について、最大逸脱量の中央値を付表2の逸脱量の評価値欄に記録する。
また、5.2 項(6)①から③により、2つの試験結果となる場合は、最大逸脱量の多い値を逸脱量の評価値欄に記録する。
- (2) 逸脱量の評価値が 0.5m 超又は不動作だった場合、又は装備が LDWS のみだった場合、その試験条件のすべての警報提示開始位置が-0.75m から 0.30m の間にある場合には“適合”、それ以外の場合には“不適合”とし、付表2の LDWS 適合判定欄に記録する。なお、逸脱量の評価値が 0.5m 以下であった場合には、LDWS 適合判定欄への記録は行わない。
- (3) 最大逸脱量が 0.3m 未満のものは LDWS が-0.75m から 0.30m 以内で作動したものとみなし、警報提示位置欄への記録は行わない。また、装備が LDWS のみだった場合は付表2の操舵終了位置欄、最大逸脱量欄及び逸脱量の評価値欄への記録は行わない。

0.01 m/s. (Excluding cases where vehicle Departure suppression devices were confirmed immediately after the steering was ended, as confirmed by measurements in the video recordings, etc.)

- ⑧ When the maximum Departure Speed minus the Departure Speed at End of Steering exceeds 0.10 m/s.
- ⑨ When the steering angle rate exceeded 15.0 deg/s. (In cases where the driver released the steering wheel and it was discovered that Departure suppression controls were activated, do not include the steering rate from that point to the point when the distance between the test vehicle and the lane marker reaches +0.10m.)
- ⑩ When the maximum Departure amount was less than 1.00m, despite the test vehicle's devices and functions are not found to being operational in accordance with the measurement items from the video footage, etc.
- ⑪ When the measurement devices are faulty or broken and the necessary data could not be measured, or when there was obviously an error.
- ⑫ In case test video of item 4.5 (11) cannot be obtained

6. Recording the Test Results

6.1 Recording the Measurement Values

The data measured in item 5.3(2) including the testing date, conditions met, and the effective 3 tests according to item 5.3(3) shall be recorded in Appendix 2.

6.2 Test Results

- (1) The median Departure amount's evaluated value from the 3 effective tests shall be recorded in Appendix 2. Additionally, if two results are achieved from ① through ③ in item 5.2(6), enter the larger of the departure amounts in the table.
- (2) If the departure amount's evaluated value is more than 0.5m or if activation failed, or if LDWS was the only device, all of the test conditions' warning system starting position is between -0.75m and 0.30m, enter "compatible," and in all other cases, enter "incompatible" in the LDWS Compatibility Assessment row in Appendix 2. Furthermore, if the Departure's evaluated value is under 0.5m, do not enter any information in the LDWS Compatibility Assessment row.
- (3) If the maximum departure amount is less than 0.3m, the results will be deemed as if the LDWS functioned within -0.75m and 0.30m, and no data will be entered in the Warning System row. Additionally, if LDWS was the only device used, no data will be entered in Appendix 2's End Steering Position row, as well as the Maximum Departure Amount and Departure Amount Evaluation Value rows.

試験法（日本語）

付表1 車線逸脱抑制装置等性能試験の条件及び試験自動車の諸元

【自動車製作者等記入用】

1. 試験自動車の諸元

- (1) 車名・型式（通称名）： _____ (_____)
 (2) 装着タイヤ

	前 輪	後 輪
サイズ		
銘柄・型式		
空気圧 (kPa)		

2. 自動車製作者等からの申告

- (1) 装置機能： LDP 機能 ・ LDWS ・ LKA 機能
 (2) LDP 制御方式： 操舵系制御 ・ 制動系制御
 (3) LKA 制御方式： 操舵系制御 ・ 制動系制御
 (4) LDP・LKA 手動復帰型装置の有無： 有り (LDP ・ LKA) ・ 無し
 (5) LDWS 提示方法： 聴覚方式 ・ 触覚方式 ・ 視覚方式
 (6) 逸脱方向の区別： 区別あり (聴覚方式 ・ 触覚方式) ・ 区別なし
 (7) 試験条件の選択： 有り (60km/h のみ ・ 70km/h のみ) ・ 無し
 (8) 推奨設定 (装置機能 (LDP、LKA、LDWS) の選択、検知感度、制御の強さ、警報タイミング等)：

- (9) 乗員保護装置：運転席のエアバッグ等の作動停止方法を記載した書面、又は作動停止させる改造方法を記載した書面を添付する。
 (10) 事前データの提出の有無： 有り (付表3 又は付表3 相当) ・ 無し

付表2 車線逸脱抑制装置等性能試験結果

【試験機関記入用】

試験年月日： _____ 年 _____ 月 _____ 日 試験場所： _____

1. 試験自動車の諸元

- (1) 車名・型式（通称名）： _____ (_____)
 (2) 車台番号：
 (3) 装着タイヤ

試験法（英語）

APPENDIX 1: LANE DEPARTURE PREVENTION SYSTEM ETC. TEST CONDITIONS AND TEST VEHICLE SPECIFICATIONS

[To be filled in by the vehicle manufacturer]

1. Test Vehicle Specifications

- (1) Model/Type (Model Name): _____ / _____ (_____)
 (2) Installed Tire

	Front	Rear
Size		
Brand/Type		
Air Pressure (kPa)		

2. Report from the Vehicle Manufacturer

- (1) Equipped Systems: LDP / LDWS / LKA
 (2) LDP System Controls: Steering system Controlled / Brake system Controlled
 (3) LKA System Controls: Steering system Controlled / Brake system Controlled
 (4) LDP/LKA Manual Reset Device? Y/N: Yes (LDP / LKA) / No
 (5) LDWS Prompting Method: Auditory / Haptic / Visual
 (6) Departure Direction Alert: Available (Auditory / Haptic) ・ NA
 (7) Testing Condition Selection: Not Available / Available (only 60km/h / only 70km/h)
 (8) Recommended Settings: (Selecting systems (LDP、LKA、LDWS), detection sensitivity, strength of controls, warning timing, etc.):

- (9) Onboard protection devices: Directions on how to disable protection devices such as airbags shall be attached.
 (10) Advance data submission: Yes (Appendix 3 or equivalent) / No

APPENDIX 2: LANE DEPARTURE PREVENTION SYSTEM ETC. TEST CONDITIONS AND TEST VEHICLE SPECIFICATIONS

[To be filled in by the testing institute]

Test date (YYYY/MM/DD): _____ Place: _____

1. Test Vehicle Specifications

- (1) Model/Type (Model Name): _____ / _____ (_____)
 (2) Frame number: _____

	最小						
走行速度 (km/h)	最大						
	最小						
最大ヨーレート (deg/s)							
操舵終了タイミング (sec)							
操舵終了位置 (m)							
逸脱速度 (m/s)	操舵終了時						
	操舵終了直後						
	最大						
操舵角速度 (deg/s)	操舵終了時まで						
	操舵終了位置+0.10m まで						
最大逸脱量 (m)							
警報提示位置 (m)							
逸脱量の評価値 (m)							
LDWS 適合判定 (適合/不適合)							

【備考】

付表3 車線逸脱抑制装置等性能試験結果

【自動車等アセスメント情報提供事業実施細則で定める事前データ用】

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

試験年月日： 年 月 日 試験場所：

1. 試験自動車の諸元

- (1) 車名・型式（通称名）： . ()
- (2) 車台番号：
- (3) 装着タイヤ

	前輪	後輪
サイズ		
銘柄・型式		
空気圧 (kPa)		

(4) 試験自動車の荷重分布

	左輪	右輪	小計	総計

Pedal Stroke (%)	Max						
	Min						
Running Speed (km/h)	Max						
	Min						
Max. Yaw Rate (deg/s)							
End Steering Timing (sec)							
End Steering Position (m)							
Departure speed (m/s)	End Steering Time						
	Immediately after End Steering Time						
	Maximum						
Steering Angle Rate (deg/s)	Until End Steering Time						
	End Steering Position up to +0.10m						
Maximum Departure Amount (m)							
Warning System Position (m)							
Departure Amount's Evaluation Value (m)							
LDWS Compatibility Assessment (Compatible / Incompatible)							

[Notes]

Appendix 3: Performance test results of Lane Departure Control Devices, Etc.

[For advance data as defined in the detailed regulations of the New Car Assessment Information Provision Project]

*Only the results of tests conducted on the same type of vehicle as the assessment test vehicle (with optional equipment similar to that of the test vehicle) using the test methods specified by NASVA may be submitted.

Test date (YYYY/MM/DD): _____ Place: _____

1. Test vehicle specifications

- (1) Model/Type (Model Name): _____ / _____ ()
- (2) Frame number: _____
- (3) Installed Tires

	Front	Rear
Size		
Brand/Type		
Air pressure (kPa)		

(4) Test Vehicle Load Distribution

	Left wheel	Right wheel	Subtotal	Grand Total

納車時の荷重配分 (daN)	前 軸				
	後 軸				
試験時の荷重配分 (daN)	前 軸				
	後 軸				

(注) 1 daN= 1 kgf として表記

2. 試験時の条件設定等

- (1) 装置機能: LDP 機能 ・ LDWS ・ LKA 機能
- (2) LDP 制御方式: 操舵系制御 ・ 制動系制御
- (3) LKA 制御方式: 操舵系制御 ・ 制動系制御
- (4) LDP・LKA 手動復帰型装置の有無: 有り (LDP ・ LKA) ・ 無し
- (5) LDWS 提示方法: 聴覚方式 ・ 触覚方式 ・ 視覚方式
- (6) 逸脱方向の区別: 区別あり (聴覚方式 ・ 触覚方式) ・ 区別なし
- (7) 試験条件の選択: 無し ・ 有り (60km/h のみ ・ 70km/h のみ)

3. 環境条件

第 1 日 試験年月日: 年 月 日 場所: _____

開始時刻: 天候: _____ 気温: _____ 風速: _____

終了時刻: 天候: _____ 気温: _____ 風速: _____

備考: _____

第 2 日 試験年月日: 年 月 日 場所: _____

開始時刻: 天候: _____ 気温: _____ 風速: _____

終了時刻: 天候: _____ 気温: _____ 風速: _____

備考: _____

4. 試験結果

装置機能: 車線逸脱抑制装置 ・ LDWS

条件識別: 基本試験 (60km/h ・ 70km/h) ・ 手動復帰型装置試験 (70km/h)

逸脱側		左逸脱			右逸脱		
試験回数		1	2	3	1	2	3
ペダルストローク (%)	最大						
	最小						
走行速度 (km/h)	最大						
	最小						
最大ヨーレート (deg/s)							
操舵終了タイミング (sec)							
操舵終了位置 (m)							

Load distribution at vehicle delivery (daN)	Front axle				
	Rear axle				
Load distribution at vehicle delivery (daN)	Front axle				
	Rear axle				

(Note) Indicated as 1daN = 1kgf

2. Setting of conditions for testing, etc.

- (1) Equipped functions: LDP functions / LDWS / LKA functions
- (2) LDP control method: Steering system control / Braking control
- (3) LKA control method: Steering system control / Braking control
- (4) Availability of LDP/LKA manual return type device: Yes (LDP and LKA) / No
- (5) LDWS presentation method: Auditory / Haptic / Visual
- (6) Distinction of direction of deviation: With distinction (Auditory / Haptic) / No distinction
- (7) Selection of test conditions: None / Yes (60km/h only / 70km/h only)

3. Environmental conditions

Day 1 Test Date: _____ Day/Month/Year _____ Location: _____

Start time: _____ Weather: _____ Temperature: _____ Wind speed: _____

End time: _____ Weather: _____ Temperature: _____ Wind speed: _____

Remarks: _____

Day 2 Test Date: _____ Day/Month/Year _____ Location: _____

Start time: _____ Weather: _____ Temperature: _____ Wind speed: _____

End time: _____ Weather: _____ Temperature: _____ Wind speed: _____

Remarks: _____

4. Test results

Device function: Lane departure control system / LDWS

Condition identification: Basic test (60km/h / 70km/h) / Manual return device test (70km/h)

Departure Side		Left Departure			Right Departure		
Test #		1	2	3	1	2	3
Pedal Stroke (%)	Max						
	Min						
Running Speed (km/h)	Max						
	Min						
Max. Yaw Rate (deg/s)							
End Steering Timing (sec)							
End Steering Position (m)							

逸脱速度 (m/s)	操舵終了時						
	操舵終了直後						
	最大						
操舵角速度 (deg/s)	操舵終了時まで						
	操舵終了位置+0.10m まで						
最大逸脱量 (m)							
警報提示位置 (m)							
逸脱量の評価値 (m)							
LDWS 適合判定 (適合 / 不適合)							

【 備 考 】

Departure speed (m/s)	End Steering Time						
	Immediately after End Steering Time						
	Maximum						
Steering Angle Rate (deg/s)	Until End Steering Time						
	End Steering Position up to +0.10m						
Maximum Departure Amount (m)							
Warning System Position (m)							
Departure Amount's Evaluation Value (m)							
LDWS Compatibility Assessment (Compatible / Incompatible)							

[Remarks]