TRIAS 12-R152-02

乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験(協定規則第152号)

1. 総則

乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験(協定規則第152号)の実施にあたっては、「道路 運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第619号)に定める「協 定規則第152号の技術的な要件」の規定及び本規定によるものとする。

2. 測定値及び計算値の末尾処理

測定値及び計算値の末尾処理は、別表により行うものとする。

なお、測定ならびに計算が、別表による末尾処理よりも高い精度である場合にあっては、より高い精度による末尾処理としてもよいものとする。

3. 試験記録及び成績

試験記録及び成績は、該当する付表の様式に記入する。

なお、付表の様式は日本語又は英語のどちらか一方とすることができる。

- 3.1 当該試験時において該当しない箇所を抹消すること。
- 3.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。
- 3.3 記入欄に「別紙参照」と記載の上、別紙による詳細な説明を必要に応じて追加してもよい。

別表 測定値の取扱い

	· · · - i)— · · · ·	
試験	自動車	
	項目	取扱い
	長さ	諸元表記載値 (m)
	質量	整数位まで記載(kg)
	重心高(積載、非積載)	小数第4位を四捨五入、小数第3位まで (m)
	タイヤ空気圧	諸元表記載値(kPa)
試験	における測定記録	
	項目	取扱い
	車速	小数第2位を四捨五入、小数第1位まで (km/h)
	時間	小数第2位を四捨五入、小数第1位まで (Sec)
	長さ	小数第3位を四捨五入、小数第2位まで (m)
Ì	加速度	小数第3位を四捨五入、小数第2位まで (m/s²)

Type of brake system

乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置の試験記録及び成績 Advanced Emergency Braking System (AEBS) for M₁ and N₁ vehicles Test Data Record Form

試験期日 Test date		試験場所 Test site		試験担当者 Tested by	
改訂番号 Series No.		補足改訂番号 Suppl. No.			
•	≫ま準の済不の判断	は国立 (革立)	に其べき行うため	ロ水鉱却は	会去しして下さい

改訂番号	補足改訂番号	号			
Series No.	Suppl. No.	٠- (مار	甘づれたことの		**************************************
***	での判断は原文(英)	又) に	基つさ付りに)、日本語訳は参	考として下さい。
Test vehicle					
車名・型式(類別)					
Make·Type (Variant)					
車台番号					
Chassis No.					
試験車両のカテゴリー					
Category of test vehicl	е				
メーカー指定質量			合計	前軸	後軸
Mass declared by the manu	facturer [kg]		Total	Front axle	Rear axle
車両の最大質量					
Maximum mass of vehicle 車両の最小質量					
Minimum mass of vehicle	·				
試験時質量	積載質量				
Mass of vehicle when tested	d Vehicle mass (Lad	en)			
	非積載質量				
	Vehicle mass (Unlade	en)			
タイヤサイズ(空気圧)	前軸	7			/)15
Tyre size (Pressure)	Front wheel [kPa 後軸				(<u>)</u> kPa
	Rear wheel [kPa	1 I			() kPa
					, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
ホイールベース					
Wheel-base	[m]				
重心高	гэ				
Center of gravity height α値 (Wr/W × L/H)	[m]				
Value of α					
仕様		I			
Specification of system					
衝突被害軽減制動制御	装置				
Advanced Emergency Brak					
制御装置のメーカー					
Manufacturer of contr	roller				
障害物検出の方式					
Type of obstacle dete	ection				
障害物検出装置のメー	ーカー、型式、個数				
Manufacturer and type of obsta		m			
上記以外の型式を識別					
Other items to enable i システムの作動速度!		!			
Operation speed range					
主制動装置	KIII/II]	<u> </u>			
三型到表色 Service braking system					
作動系統及び制動車					
Control system and br					
制動力制御装置形式	<u> </u>				
Type of braking force	e control system				
制動倍力装置形式					
Type of brake booster	<u> </u>				
制動准器形式	·	ਜ		经	

2. 試験条件

Test conditions

TODO COMATOTOMO				
天候(日付)	風向	風速	周囲温度	周囲照度
Weather (Date)	Wind direction	Wind velocity [m/s]	Ambient temperature[$^{\circ}$ C]	Ambient illuminance[lx]

3. 試験機器

Test equipment

rest equipment	T	Г	
計測器	メーカー	型式	点検・校正日
measurement equipment	Manufacturer	Type	Tested date
速度測定装置			
Vehicle speed measuring device			
距離測定装置			
Distance measuring device			
減速度測定装置			
Deceleration measuring device			
試験用ターゲットとその詳細情報*1			
Test target and its details			
CAN信号計測装置			
CAN signal measurement tool			

*1	図面.	写真等によ	· 1)	別紙を	用い	ても	良い	١

Figures, pictures, etc. may be provided as attachment (s) .

1	備	耂
4.	1) -	\vdash

_					
R.	α r	าล	r	z	c

5. 試験成績 Test result

Test resul		
5.	仕様	判定
	Specifications	Judgment
5. 1.	一般要件	
5. 1. 1.	General requirements 作動後の規定速度範囲内での動作時に上記2.1. 項の定義に合致する	Pass Fail
5. 1. 1.	AEBS を装備した車両は、以下の性能要件を満たすものとする:	rass rall
	Any vehicle fitted with an AEBS complying with the definition	
	of paragraph 2.1. above shall, when activated and operated	
	within the prescribed speed ranges, meet the performance	
	requirements:	
5. 1. 1. 1.	すべての車両について本規則の5.1. 項および5.3. 項から5.6. 項の	Pass Fail
	要件、	
	of paragraphs 5.1. and paragraphs 5.3. to 5.6. of this	
	Regulation for all vehicles;	D D 11
5. 1. 1. 2.	車対車シナリオに関する認可のために提出される車両については本規	Pass Fail
	則の5.2.1. 項の要件、	
	of paragraph 5.2.1. of this Regulation for vehicles submitted	
5. 1. 1. 3.	to approval for Car to car scenario; 車対歩行者シナリオに関する認可のために提出される車両については	Pass Fail
J. 1. 1. U.	本規則の5.2.2. 項の要件。	1 455 1 411
	of paragraph 5.2.2. of this Regulation for vehicles submitted	
	to approval for Car topedestrian scenario.	
5. 1. 1. 4.	車対自転車シナリオに関する認可のために提出される車両については	Pass Fail
(第2改訂	本規則の 5.2.3. 項の要件。	
版以降)	Of paragraph 5.2.3. of this Regulation for vehicles submitted	
F 1 0	to approval for Car to bicycle scenario.	D D 11
5. 1. 2.	AEBS の有効性が磁界または電界による悪影響を受けないものとす	Pass Fail
	る。UN 規則No. 10 の06 改訂シリーズの技術要件を満たし、かつ過 渡規定を遵守することにより、これが実証されるものとする。	
	The effectiveness of AEBS shall not be adversely affected by	
	magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by	
	fulfilling the technical requirements and respecting the	
	transitional provisions of the O6 series of amendments to UN	
	Regulation No. 10.	
	⇒Refer to test result of regulation no. 10.	
5. 1. 3.	附則3の要件を満たすことにより、電子コントロールシステムの安全	Pass Fail
	要素に関する適合が証明されるものとする。 Conformity with the safety aspects of electronic control	
	systems shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.	
5. 1. 4.	警告及び情報	Pass Fail
0. 1. 1.	5.2.1.1.項および5.2.2.1.項で説明する衝突警告に加え、システムは	rabb raii
	運転者に以下のような適切な警告を与えるものとする:	
	Warnings and information	
	In addition to the collision warnings described in paragraphs	
	5.2.1.1. and 5.2.2.1., the system shall provide the driver	
Γ 1 4 1	with appropriate warning(s) as below:	D. D. 1
5. 1. 4. 1.	本規則の要件の充足を妨げるAEBS内の故障が生じたときの故障警告。	Pass Fail
	その警告は、5.5.4.項に規定されたとおりとする。 A failure warning when there is a failure in the AEBS that	
	prevents the requirements of this Regulation of being met. The	
	warning shall be as specified in paragraph 5.5.4	
5. 1. 4. 1. 1.	電気的に検出可能な故障の場合には、各回のAEBSセルフチェックに明	Pass Fail
	瞭な時間間隔が存在しないものとし、それに続いて警告信号の点灯に	
	遅延が生じないものとする。	
	There shall not be an appreciable time interval between each	
	AEBS self-check, and subsequently there shall not be a delay	
	in illuminating the warning signal, in the case of an	
5 1 1 1 9	electrically detectable failure. 非電気的故障状態(たとえばセンサ感知不能またはセンサ位置ずれ)	Pass Fail
0. 1. 4. 1. 2.	が検出された場合には、5.1.4.1 項に定める警告信号が点灯されるも	1922 1.911
	のとする。	
	Upon detection of any non-electrical failure condition (e.g.	
	sensor blindness or sensor misalignment), the warning signal	
	as defined in paragraph 5.1.4.1. shall be illuminated.	

5. 1. 4. 2.	速度が10 km/h を上回る15 秒の累積走行時間後にシステムが初期化されていない場合には、このステータス情報が運転者に示されるものとする。この情報は、システムの初期化が完了するまで存続するものとする。	Pass Fail
	If the system has not been initialised after a cumulative driving time of 15 seconds above a speed of 10km/h, information of this status shall be indicated to the driver. This information shall exist until the system has been successfully initialised.	
5. 1. 4. 3.	当該車両がAEBS の動作を停止させるための手段を備える場合には、 システムが無効化された時点で無効化警告が与えられるものとする。 この機能は、5.4.3項に規定されたとおりとする。 A deactivation warning, if the vehicle is equipped with a means to deactivate the AEBS, shall be given when the system is deactivated. This shall be as specified in paragraph 5.4.3.	Yes No Pass Fail
5. 1. 5.	緊急制動 5.3.1項および5.3.2.項の規定の適用を受けるものとして、システム は、被験車両の速度を大幅に低下させる目的で、5.2.1.2.項、 5.2.2.項および5.2.3.2.項で説明する緊急制動介入を実施するもの とする。 Emergency braking Subject to the provisions of paragraphs 5.3.1. and 5.3.2., the system shall provide emergency braking interventions described in paragraphs 5.2.1.2., 5.2.2.2. and 5.2.3.2. having the purpose of significantly decreasing the speed of the subject	Pass Fail
5. 1. 6.	vehicle. 誤対応の回避 システムは、切迫した衝突のリスクが存在しない状況では、衝突警告 信号の発生を最小限に抑え、かつ高度緊急制動を回避するように設計 されるものとする。このことは、附則3 に基づき実施される評価で実 証されるものとし、この評価は、とりわけ附則3 の付録2 に示された 各種シナリオを含むものとする。	Pass Fail
	False reaction avoidance The system shall be designed to minimise the generation of collision warning signals and to avoid advanced emergency braking in situations where there is no risk of an imminent collision. This shall be demonstrated in the assessment carried out under Annex 3, and this assessment shall include in particular scenarios listed in Appendix 2 of Annex 3.	
5. 1. 7.	AEBS を装備した車両は、カテゴリーM ₁ およびN ₁ の車両についてはUN 規則No. 13-Hの01改訂シリーズ、またはカテゴリーN ₁ の車両について はUN規則No. 13の11改訂シリーズによる性能要件を満たすものとし、 かつUN規則No. 13-Hの01改訂シリーズによる附則6の性能要件またはUN 規則No. 13の11改訂シリーズによる附則13の性能要件に従ったアンチ ロック制動機能を備えるものとする。	Pass Fail
	Any vehicle fitted with an AEBS shall meet the performance requirements of UN Regulation No. 13-H in its 01 series of amendments for vehicles of Category M ₁ and N ₁ or Regulation No. 13 in its 11 series of amendments for vehicles of Category N ₁ and shall be equipped with an anti-lock braking function in accordance with the performance requirements of Annex 6 to UN Regulation No. 13-H in its 01 series of amendments or of Annex 13 to UN Regulation No. 13 in its 11 series of amendments.	
5. 2.	特定要件 Specific Requirements	
5. 2. 1.	車対車シナリオ Car to car scenario	

5. 2. 1. 1. Pass Fail (5.2.1.4.項に規定の条件内において、)同一車線内のカテゴリーM₁ の先行車との差し迫った衝突が検知され、相対速度が被験車両による 衝突回避が可能な上限速度を上回る場合、5.5.1.項に規定されたとお り衝突警告を発するものとし、その作動は遅くとも緊急制動開始の 0.8 秒前とする。 しかし、衝突の予測が間に合わず、緊急制動の0.8 秒前に衝突警告を 与えることができない場合には、5.5.1.項に規定されたとおり衝突警 告を発するものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられ るものとする。衝突をもたらす状態が解消されたときは、衝突警告を 停止してもよい。 6.4.項および6.5.項に従ってこれをテストするものとする。 Collision warning When an imminent collision with a preceding vehicle of Category M₁, in the same lane is detected with a relative speed above that speed up to which the subject vehicle is able to avoid the collision (within the conditions specified in paragraph 5.2.1.4.), a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1., and shall be triggered at the latest 0.8 seconds before the start of emergency braking. However, in case the collision cannot be anticipated in time to give a collision warning 0.8 seconds ahead of an emergency braking a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention. The collision warning may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present. This shall be tested according to paragraphs 6.4. and 6.5. 5. 2. 1. 2. Pass Fail 切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動シ ステムに対して少なくとも5.0m/s²の制動要求を生じるものとする。 これは運転者への注意喚起のための触覚警告のような、ごく短時間の 5m/s²を超える制動要求を禁止するものではない。 衝突をもたらす状態が解消されたとき、又は衝突のリスクが低下した ときは、緊急制動を停止するか、減速要求を(リスクの低下と関連さ せて)上記閾値未満に低減してもよい。 本規則の6.4.項および6.5.項に従ってこれをテストするものとする。 Emergency braking When the system has detected the possibility of an imminent collision, there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s to the service braking system of the vehicle. This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s² during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention. The emergency braking may be aborted or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant), if the conditions prevailing a collision are no longer present or the risk of a collision has decreased. This shall be tested in accordance with paragraphs 6.4. and 6.5. of this Regulation. 速度範囲 Pass Fail 5. 2. 1. 3. システムは、少なくとも10 km/hから60 km/hまでの車速範囲内で、か つ5.4.項により手動で無効化されない限り、あらゆる車両積載条件に おいて、能動状態であるものとする。 Speed range The system shall be active at least within the vehicle speed range between 10 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions, unless manually deactivated as per paragraph 5.4 制動要求による減速 5. 2. 1. 4. Pass Fail 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の相対 衝突速度を達成できるものとする: (a) 要求された減速が可能な環境条件であること (i) B面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である

- (ii) 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例:嵐でない、0℃を下回らない)
- (b) 要求された減速が可能な車両の状態であること、
- (i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である
- (ii) 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など)
- (iii) 著しく偏った重量配分でない
- (iv) 自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である
- (c) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと、
- (i)極端なセンサの眩惑が生じない1,000 lx 以上の周囲照度条件である (例:まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)
- (例:まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件) (ii) ターゲット車両のレーダー反射断面積(RCS)、形状、輪郭が極端な値 (例:全てのM₁車両に対してRCSが5パーセンタイル未満)ではない
- (iii) 車両の検知能力に影響のある気象条件(例:大雨、濃霧、降雪、塵埃) ではない
- (iv) 車両近傍の上方に障害物がない
- (d) 状況に不明瞭さがないこと、
- (i) カテゴリーM1の先行車両が、遮蔽なく、車線内の他の物体と明確に区別された状態で一定速度で走行、又は停止している
- (ii) 車両の縦方向中心面のずれが0.2m以下である
- (iii) 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではな く車線に従っている

上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則3に従って、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完してもよい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付するものとする。

6.4.項及び6.5.項に従って減速を実証するものとする。 メーカーの要請により、当該の α 値にかかわらず、 $\alpha > 1.3$ に対する 要件に従ってカテゴリー N_1 の車両を評価してもよい。 Speed reduction by braking demand

In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve a relative impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, provided:

- (a) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.:
- (i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;
- (ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0°C);
- (b) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.:
- (i) The tyres are in an appropriate state and properly inflated;
- (ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);
- (iii) There is no severe uneven load distribution;
- (iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;
- (c) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:
- (i) The ambient illumination conditions are at least 1000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);
- (ii) The target vehicle is not extreme with regard to the Radar Cross Section (RCS) or the shape/silhouette (e.g. below fifth percentile of RCS of all M₁ vehicles)
- (iii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);
- (iv) There are no overhead obstructions close to the vehicle;
- (d) The situation is unambiguous, i.e.:
- (i) The preceding vehicle belongs to Category M₁, is unobstructed, clearly separated from other objects in the driving lane and constantly travelling or stationary;

- (ii) The vehicle longitudinal centre planes are displaced by not more than 0.2 m;
- (iii) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.

When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation and, if deemed justified, may be followed by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report. The speed reduction shall be demonstrated according to paragraphs 6.4. and 6.5.

At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N_1 may be assessed according to the Requirements for alpha >1.3 regardless of its alpha value.

M₁ 車両に関する最大の相対衝突速度(km/h)*

相対速度 (km/h)	静止/移動中		
THINDESE (KIN/II)	最大質量	ランニングオーダー質量	
10	0.00	0.00	
15	0.00	0.00	
20	0.00	0.00	
25	0.00	0.00	
30	0.00	0.00	
35	0.00	0.00	
40	0.00	0.00	
42	10.00	0.00	
45	15.00	15.00	
50	25.00	25.00	
55	30.00	30.00	
60	35.00	35.00	

	静止/移動中					
相对速度"(km/h)		最大質量	95×=5	グオーダー質量		
	a >1.3	a ≤ 1.3	a ≥1.3	α ≤ 1.1		
10	0.00	0.00	0.00	0.00		
5	0.00	0.00	0.00	0.00		
20	0.00	0.00	0.00	0.00		
25.	0.00	0.00	0.00	0.00		
30	0.00	0.00	0.00	0.00		
32	0.00	15.00	0.00	0.00		
35	0.00	15.00	0.00	0.00		
38	0.00	20.00	0.00	15.00		
40	10.00	20.00	0.00	15.00		
42	15.00	25.00	0.00	20.00		
45	20.00	25.00	15.00	25.00		
50	30.00	35.00	25.00	30.00		
55	35.00	40.00	30.00	35.00		
60	40.00	45.00	35.00	40.00		

値はすべて km/h 単位」

££La≈W/W×LH≥L, ΣΣ♥:

W は接験車両のランニングオーダー質量。

Lは接験車両のホイールペース。
 Hはランニングオーダーにおける接験車両の重心高さである。

(第1改訂版以降) N₁ 車両に関する最大の相対衝突速度(km/h)

相対速度 (km/h)		静止/移動中
相对进度 (km/h)	最大質量	ランニングオーダー質量
10	0.00	0.00
15	0.00	0.00
20	0.00	0.00
25	0.00	0.00
30	0.00	0.00
32	0.00	0.00
35	0.00	0.00
38	0.00	0.00
40	10.00	0.00
42	15.00	0.00
45	20.00	15.00
50	30.00	25.00
55	35.00	30.00
60	40.00	35.00

5.2.2. 車対歩行者シナリオ

Car to pedestrian scenario

5.2.2.1. 衝突警告

(5.2.2.4. 項に規定の条件内において、) AEBSが5km/hの一定速度で道路を横断中の歩行者との衝突の可能性を検知したときは、5.5.1. 項に規定されたとおり衝突警告が与えられるものとし、緊急制動介入の開始以前にその警告が与えられるものとする。

衝突をもたらす状態が解消されたときは、衝突警告を停止してもよい。

Collision warning

When the AEBS has detected the possibility of a collision with a pedestrian crossing the road at a constant speed of 5 km/h (within the conditions specified in paragraph 5.2.2.4.) a collision warning shall be provided as specified in paragraph 5.5.1. and shall be provided no later than the start of emergency braking intervention.

The collision warning may be aborted if the conditions prevailing a collision are no longer present.

5.2.2.2. 緊急制動

切迫した衝突の可能性をシステムが検知したとき、車両の常用制動システムに対して少なくとも5.0m/s²の制動要求を生じるものとする。これは運転者への注意喚起のための触覚警告のような、ごく短時間の5m/s²を超える制動要求を禁止するものではない。

Pass Fail

Pass Fail

衝突をもたらす状態が解消されたとき、又は衝突のリスクが低下した ときは、緊急制動を停止するか、減速要求を(リスクの低下と関連さ せて)上記閾値未満に低減してもよい。 本規則の6.6.項に従って、これをテストするものとする。 Emergency braking When the system has detected the possibility of an imminent collision. there shall be a braking demand of at least 5.0 m/s ² to the service braking system of the vehicle. This does not prohibit higher deceleration demand values than 5 m/s² during the collision warning for very short durations, e.g. as haptic warning to stimulate the driver's attention. The emergency braking may be aborted or the deceleration demand may be reduced below the threshold above (as relevant), if the conditions prevailing a collision are no longer present or the risk of a collision has decreased. This shall be tested in accordance with paragraph 6.6. of this Regulation. 5. 2. 2. 3. 速度範囲 Pass Fail システムは、少なくとも20 km/hから60 km/hまでの車速範囲内でかつ あらゆる車両積載条件において、機能するものとする。ただし、5.4. 頃により手動で無効化された場合は除く。 Speed range The system shall be active at least within the vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions. unless manually deactivated as per paragraph 5.4 5. 2. 2. 4. |制動要求による減速 Pass Fail 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、AEBSは、 以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の相対衝突 速度を達成できるものとする: (a) 歩行者は遮蔽なく、横方向速度成分が5 km/h 以下で直角に横断中で あること、 (b) 要求された減速が可能な環境条件であること (i) 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である (ii) 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例: 嵐でない、0℃を下 回らない) (c) 要求された減速が可能な車両の状態であること、 (i) タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である (ii) 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など) (iii) 著しく偏った重量配分でない (iv) 自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオー ダー質量の間である (d) 物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと (i) 極端なセンサの眩惑が生じない2,000 lx 以上の周囲照度条件である (例:まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件) (ii) 車両の検知能力に影響のある気象条件(例:大雨、濃霧、降雪、塵埃) ではない (iii) 車両近傍の上方に障害物がない (e) 状況に不明瞭さがないこと、 (i) 車両前方を横断する歩行者は複数ではない (ii) 歩行者の輪郭及び動き方が人間然としている (iii) 仮想衝突点と車両の縦方向中心面のずれが0.2m以下である (iv) 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではな く車線に従っている (v) 歩行者近傍に他の物体が無く、明確に物体の区別ができる状況である 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理 な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則3 に従っ て、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完しても よい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付する ものとする。 6.6.項に従って減速を実証するものとする。 メーカーの要請により、当該の α 値にかかわらず、 $\alpha > 1.3$ に対する 要件に従ってカテゴリーN₁の車両を評価してもよい。 Speed reduction by braking demand

In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, provided:

- (a) Pedestrians are unobstructed and perpendicularly crossing with a lateral speed component of not more than 5 km/h;
- (b) Vehicle external influences allow for the required deceleration, i.e.:
- (i) The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion;
- (ii) The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0°C);
- (c) The vehicle state itself allows for the required deceleration, e.g.:
- (i) The tyres in an appropriate state and properly inflated;
- (ii) The brakes are properly operational (brake temperature, pads condition etc.);
- (iii) There is no severe uneven load distribution;
- (iv) No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running order conditions;
- (d) There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:
- (i) The ambient illumination conditions are at least 2000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);
- (ii) There are no significant weather conditions affecting the sensing capabilities of the vehicle (e.g. heavy rain, dense fog, snow, dirt);
- (iii) There are no overhead obstructions close to the vehicle;
- (e) The situation is unambiguous, i.e.:
- (i) There are not multiple pedestrians crossing in front of the vehicle.
- (ii) The silhouette of the pedestrian and the type of movement relate to a human being.
- (iii) The anticipated impact point is displaced by not more than 0.2 m compared to the vehicle longitudinal centre plane.
- (iv) The direction of travel is straight with no curve, and the vehicle is not turning at an intersection and following its lane.
- (v) There are no multiple objects close by to the pedestrian and an unambiguous object separation is given.

 When conditions deviate from those listed above, the system shall not deactivate or unreasonably switch the control strategy. This shall be demonstrated by the manufacturer in accordance with Annex 3 of this Regulation and, if deemed justified, may be followed by testing by the Technical Service in conditions deviating from those listed above or those in paragraph 6. The rationale for and the results of this verification testing shall be appended to the test report.

The speed reduction shall be demonstrated according to paragraph 6.6.

At the request of the manufacturer, a vehicle of the Category N_1 may be assessed according to the Requirements for alpha >1.3 regardless of its alpha value.

	被験車両の連	M ₁ に関する最大機 度 (km/h) 最大質				に関する最大衝突速/ (官能		グオーダー賞量	
	20	0.00	0.00	ゲー質量 接験専用の達 (km/h)	a >1.3	a ≦ 1.3	α >1.3	a ≦ 13	
	25	0.00	0.00	20 25	0.00	0.00	0.00	0.00	
	35	20.00	20.00	30	0.00	15.00	0.00	15.00	
	45	25.00 30.00	25.00 30.00	3.5 40	20.00	25.00 30.00	20.00	20.00	
	50	35.00	35.00	45	30.00	35.00	30.00	30.00	
	55	40.00 45.00	40.00 45.00	50	35.00 40.00	45.00	35.00 40.00	35.00 45.00	
		他はすべて km h 単位	0.00	60	45.00	50.00	45.00	50.00	
					倒はすべて km h リ たがし n =W /W /				
					ただし a=W _i /W) - W _i はリアフ	× LH とし、ここで ウスル荷重。			
						両のランニングオー	ゲー質量。		
						馬のホイールベース。		er in our months	
	(hh + +1.3~	中にい「Bなく		/ hehr 1 → L.		ングオーダーにおけ	さる被験車両の重心(mさである。	
	(第1改訂			(第1以	訂版以降)				
	被験車両の連度	M ₁ に関する最大衝突 (km/h) 最大質量	速度 (km/h) * ランニングオーダー質	A DAMPETO		まする最大衝突速度			
	20	0.00	0.00	20	進度 (km/h) 0.00	最大質量	0.00	イオーダー質量	-
	30	0.00	0.00	25	0.00		0.00		
	35	0.00	0.00	30	0.00		0.00		_
	40	10.00	0.00	35	0.00		0.00		-
	45	15.00	15.00	40	10.00		0.00		
	50	25.00 30.00	25.00	42 45	15.00 20.00		0.00		_
	60	30.00 35.00	35.00	50	20.00 30.00		25.00		\dashv
		1	1	55	35.00		30.00		
				60	40.00		35.00		
								ſ	
2. 3.	电铅户部	転車シナリ:	ナ						
第2改訂	car to	bicycle so	cenar10					J	
以降)	Zata LL 10-2							ļ	
2. 3. 1.	衝突警						_		Pass Fai
	(5.2.3.	4. 項に規定	この条件内には	おいて、)A	EBSが15	km/h∅	一定速	度で	
			転車との衝突						
	に規定	されたとお	り衝突警告が	与えられる	らものとし	シ、緊急	急制動介	入の	
			告が与えられ				/-/		
	開始以前	… に ・ ・ ・ ・ ノ 一子 ・				上を位!	トーマオ	٦,	
			日日 カン伊ク 7円 マー40	プレンア	理大学工	コイゴ学士	1. レンし 生) d	
	衝突を	もたらす状態	態が解消され	たとさは、	-17 C			, , ,	
			態が解消され	たとさは、	1277411			, , ,	
	衝突をい。	もたらす状態		たとさは、	1-1211				
	衝突をい。 Collisi	もたらす状! lon warning	g						
	衝突をでい。 Collisi When th	もたらす状! Con warning ne AEBS has	g s detected t	he possib	ility of	a col	lision	with	
	衝突をい。 Collisi When th a bicyc	もたらす状態 on warning ne AEBS has ele crossin	g s detected t ng the road	he possib at a cons	ility of tant spe	a col	lision 15 km/l	with h	
	衝突をい。 Collisi When th a bicyc	もたらす状態 on warning ne AEBS has ele crossin	g s detected t	he possib at a cons	ility of tant spe	a col	lision 15 km/l	with h	
	衝突をい。 Collisi When th a bicyc (withir	もたらす状態 on warning ne AEBS has ele crossin n the condi	g s detected t ng the road itions speci	he possib at a cons fied in p	ility of tant spe aragraph	a coled of 5.2.3	lision 15 km/l .4.) a	with h	
	衝突をでいる。 Collisi When th a bicyc (withir collisi	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin n the condi	g s detected t ng the road itions speci g shall be p	he possib at a cons fied in p	ility of tant spe aragraph s specif	a coled of 5.2.3	lision 15 km/l .4.) a parag	with h	
	衝突を い。 Collisi When th a bicyc (withir collisi 5.5.1.	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin n the condi on warning and shall	g s detected t ng the road itions speci g shall be p be provided	he possib at a cons fied in p provided a l no later	ility of tant spe aragraph s specif	a coled of 5.2.3	lision 15 km/l .4.) a parag	with h	
	衝突を い。 Collisi When th a bicyc (withir collisi 5.5.1.	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin n the condi on warning and shall	g s detected t ng the road itions speci g shall be p	he possib at a cons fied in p provided a l no later	ility of tant spe aragraph s specif	a coled of 5.2.3	lision 15 km/l .4.) a parag	with h	
	衝突をい。 Collisi When th a bicyc (withir collisi 5.5.1. emerger	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin the condition warning and shall ncy braking	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi	the possib at a cons fied in p provided a l no later on.	ility of tant spe aragraph s specif than th	a col ed of 5.2.3 ied in e star	lision 15 km/l .4.) a parag t of	with h	
	衝突をい。 Collisi When th a bicyc (withir collisi 5.5.1. emerger	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin the condition warning and shall ncy braking	g s detected t ng the road itions speci g shall be p be provided	the possib at a cons fied in p provided a l no later on.	ility of tant spe aragraph s specif than th	a col ed of 5.2.3 ied in e star	lision 15 km/l .4.) a parag t of	with h	
	衝突をいい。 Collisi When th a bicyc (withir collisi 5.5.1. emerger The col	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin n the condition warning and shall ncy braking	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi rning may be	the possib at a cons fied in p provided a l no later on.	ility of tant spe aragraph s specif than th	a col ed of 5.2.3 ied in e star	lision 15 km/l .4.) a parag t of	with h	
232	衝突をいい。 Collisi When th a bicyc (within collisi 5.5.1. emerger The col prevail	もたらす状! on warning ne AEBS hase ele crossin the condition warning and shall ncy braking lision wan ing a coll	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi	the possib at a cons fied in p provided a l no later on.	ility of tant spe aragraph s specif than th	a col ed of 5.2.3 ied in e star	lision 15 km/l .4.) a parag t of	with h raph	Pacc Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicycon (within collisisted 5.5.1. emerger The colprevail 緊急制	もたらす状! on warning ne AEBS hase le crossin n the condi con warning and shall ncy braking lision wan ing a coll	s detected to the road itions specing shall be possible provided intervention may be be provided as intervention may be be be provided as a second contract of the contract of	the possib at a cons fied in p provided a no later on. aborted no longer	ility of tant spe aragraph s specif than th	a col ed of 5.2.3 ied in e star	lision 15 km/l .4.) a parag t of	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicycon (withing collisists 5.5.1. emerger The colprevail 緊急制調	もたらす状! on warning ne AEBS hase ale crossin the condition warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可	s detected to the road itions specion shall be possible provided intervention may be lision are n	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer	ility of tant spe aragraph s specif than th if the c present.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicycon (within collisi 5.5.1. emerger The collisi 緊急制調 切して	もたらす状! on warning ne AEBS hase ale crossin the condition warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可	s detected to the road itions specing shall be possible provided intervention may be be provided as intervention may be be be provided as a second contract of the contract of	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer	ility of tant spe aragraph s specif than th if the c present.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicycon (within collisi 5.5.1. emerger The collisi 緊急制調 切して	もたらす状! on warning ne AEBS hase ale crossin the condition warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可	s detected to the road itions specion shall be possible provided intervention may be lision are n	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer	ility of tant spe aragraph s specif than th if the c present.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicyon (withing collisists 5.5.1. emerger The collisis ない。 要急制しない。 スる。	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin the condi on warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可能	s detected to g the road itions specing shall be possible provided intervention may be lision are nationary by the control of the control o	he possib at a cons fied in p provided a no later on. aborted no longer ムが検知し かがs²の制	ility of tant spe aragraph s specif than th if the c present.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parage t of ons つ常用能 るものと	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicyco (within collisisted 5.5.1. emerger The colprevail 緊急制 切った。 これは これは	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin n the condi on warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可 こ対して少	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi rning may be lision are n なくとも 5.0	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かがま ² の制	ility of tant spe aragraph s specif than th if the corresent.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parage t of ons つ常用能 るものと	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicyco (within collisisted 5.5.1. emerger The colprevail 緊急制 切った。 これは これは	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin n the condi on warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可 こ対して少	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi rning may be lision are n なくとも 5.0	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かがま ² の制	ility of tant spe aragraph s specif than th if the corresent.	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi	lision 15 km/l .4.) a parage t of ons つ常用能 るものと	with h raph	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。 Collisi When the a bicycon (withing collisists) 5.5.1. emerger The colprevail 類切テる。 は5m/s²を	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin n the condi on warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b た衝突の可 こ対して少 種転者への 超える制動	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi rning may be lision are n 能性をシステ なくとも 5.0 注意喚起のた	the possibat a consfied in porovided a no later on. aborted to longer ムが検知しかがまった。	ility of tant spe aragraph s specif than th if the corresent. したとまずない。	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車両のを生じる	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つ常用能 ごく短時	with h raph 動す シ 肯間の	Pass Fai
2. 3. 2.	衝突をい。Collisi When the a bicyc (within collisi 5.5.1. emerger The colprevail 駅切スる。 れっち がった はずを できる かんち できる かんち	もたらす状! on warning ne AEBS has ele crossin n the condi con warning and shall ncy braking lision wan ing a coll b を衝突の可 こ対して少 運転者への おおまる制動 もたらす状!	g s detected to ng the road itions speci g shall be p be provided g interventi rning may be lision are n 能性をシステ なくとも 5.0 注意喚起のた b要求を禁止す 態が解消され	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かがった	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. と要 のい きなばなばしまれる。	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車世でない。	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常ものま	with h raph 動す	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyc (within collisi 5.5.1. emerger The collisi 5.5.1. emerger 要切スる こが変きは、 sake に ない	on warning the AEBS has alle crossing the condition warning and shall allision wanding a collision warding a collision wardi	g s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention are not be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのまった。 かのもう、要す	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. と要 のい きなばなばしまれる。	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車世でない。	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常ものま	with h raph 動す	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyc (within collisi 5.5.1. emerger The collisi 野切スる こ5m/突きて 野切スる こ5m/とせ	to convarning the AEBS has alle crossing the condition warning and shall and shall and shall are braking the conversion war ing a coll to make the coll to ma	s detected the state of the road itions specing shall be possible provided intervention of the state of the	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 めの触りでした かった よい。	ility of tant spectra aragraph s specification the specification than the spectra aragraph than the control are bore bore bore bore bore bore bore bo	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車性 な スクの	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常も 気 気 がと関	with h raph 動す	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyc (within collisi 5.5.1. emerger The collisi 野切スる こ5m/突きて 野切スる こ5m/とせ	to convarning the AEBS has alle crossing the condition warning and shall and shall and shall are braking the conversion war ing a coll to make the coll to ma	s detected the state of the road itions specing shall be possible provided intervention of the state of the	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 めの触りでした かった よい。	ility of tant spectra aragraph s specification the specification than the spectra aragraph than the control are bore bore bore bore bore bore bore bo	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車性 な スクの	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常も 気 気 で がと関	with h raph 動す	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyco (within collisi 5.5.1. emerger The collisi かrevail しん はをまて規 のである。 たんなでは、上別のである。 ないである。 はいである。 はいである。 はいである。 はいである。 はいできる はいしい はいがった はいしい はいがった はいしい はいがった はいしい はいい はいい はいい はいい はいい はいい はいい はいい はい	to con warning ne AEBS has bele crossing the condition warning and shall new braking lision warning a collimate to the condition warning a collimate to the condition warning a collimate to the collimate to th	s detected the state of the road itions specify shall be provided in the provided of the state	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 めの触りでした かった よい。	ility of tant spectra aragraph s specification the specification than the spectra aragraph than the control are bore bore bore bore bore bore bore bo	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車性 な スクの	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常も 気 気 で がと関	with h raph 動す	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyc (within collisi 5.5.1 emerger The collisi for a bicyc (within collisi 5.5.2 emerger 要切スる こか(なっと) をは、上りに Emerger Emerger	to con warning ne AEBS has bele crossing the condition warning and shall new braking lision war ing a coll to making a coll	s detected the second it ions specifications specification specification in the second it ions specification in the second in	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムがs² 触覚で かあもき速 たいよい これをデスト	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. 大動 告な衝リ ものとま よい突ス の	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi を生な、ス低をよりのとする	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 一常もの がと関ったと でする。	with h raph シーのた	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicycondisist of the collisist of the collisis of the	to con warning the AEBS has bele crossing the condition warning and shall the condition warning and shall the condition warning a collision war ing a collision war	s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention may be lision are number to the provided with the provided g intervention of the provided g interventi	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の かがった かのもき速 たいよる した はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. 大動 告な衝り もくばを る ibility	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi を生な、スのではない。 これでは、これでは、これでは、これでは、これでは、これでは、これでは、これでは、	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つちもく短い 下を低関	with h raph 動す 間 しさ nt	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyco (within collisi 5.5.5 m/s 変きて) サイン はっている はったい では、 いっている はったい はったい はったい はったい はったい はったい はったい はったい	to con warning and shall acy braking a colimate a col	s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention may be lision are not state that the lision are not specification are not specification as detected shall be a detected to the lision are not specification ar	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の かがった かのもき速 たいよう はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. 大動 告な衝り もいにく す ibility emand of	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 本生 な リの す of an le	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つちもく短い 下を低関	with h raph 動す 間 しさ nt	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bicyco (within collisi 5.5.5 m/s 変きて) サイン はっている はったい では、 いっている はったい はったい はったい はったい はったい はったい はったい はったい	to con warning and shall acy braking a colimate a col	s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention may be lision are number to the provided with the provided g intervention of the provided g interventi	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の かがった かのもき速 たいよう はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ はいころ	ility of tant spe aragraph s specif than th if the copresent. 大動 告な衝り もいにく す ibility emand of	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 本生 な リの す of an le	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つちもく短い 下を低関	with h raph 動す 間 しさ nt	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi the a within collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi to the collisi to the collisi to the collisi to the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collision to the coll	to con warning and shall acy braking a colimate a col	s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention of the pr	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の かのもき速 た、よたテ はた。こと はいこと はいこと はいこと はいこと はいこと はいこと はいこと はい	ility of tant spe aragraph s specif than th if the c present. 小動 告なばを す ibility emand of e vehicl	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 本生 な リの す an e of at le	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つるもく短い であることがと関い imminer ast 5.0	with h raph シーのた to m/s	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi the a within collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi to the collisi the collision to the collision that the collisio	to con warning the AEBS has bele crossing the condition warning and shall and shall the condition warning a collision warnin	s detected to g the road itions specing shall be possible provided g intervention of the control of the contr	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の かのもき速 かのもき速。ス はた、よたテ はた はた poss braking d tem of th	ility of tant spec aragraph s specif than the if the continuous continuous at the	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi を かりの す an e e mand v	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons つるもく短い 下。 imminer ast 5.0	with h raph が 単 で 連 nt の m/s than	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisity a within collisity collisity collisity for the evail for	an warning ne AEBS has bele crossing the condition warning and shall new braking a column to a colum	s detected the road itions specify shall be provided in the	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かった。 ようと減い。 ようと減い。 ようとはいった。 ようとはいった。 はものもき速 いっという。 はものもちき速 いっという。 はものもの、要している。 はない。 はない。 はない。 はない。 はない。 はない。 はない。 はない	ility of tant spec aragraph s specif than the if the copresent. 小動 告なばを す ibility emand of e vehiclation or very	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な リの す an e mand v short	lision 15 km/l .4.) a parag t of ons 常もく短い 下。 immined ast 5.0 duratio	with h raph が 単立	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When collisi (within collisi 5.5.1 emerged) スる こが 野切スる こが 野切スる こが 大突きて規 Emerged the collist to do 5 m/s e.g.	an warning ne AEBS has bele crossing the condition warning and shall ney braking and shall ney braking a collibration warning a collibration warning a collibration warning a collibration and shall ney braking a collibration warning the service ne	s detected the road itions specify shall be provided in the provided it in the provided	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かるもき速 よた、よを l the poss braking d tem of the warning f imulate t	ility of tant spec aragraph s specif than the correct than the if the correct by a bull to be	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 本生 な リの す an e mand v r's a	lision 15 km/l a paragg t of ons 常の 知	with h raph が 単立	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When collisi (within collisi 5.5.1 emerged) スる こが 野切スる こが 野切スる こが 大突きて規 Emerged the collist to do 5 m/s e.g.	an warning ne AEBS has bele crossing the condition warning and shall ney braking and shall ney braking a collibration warning a collibration warning a collibration warning a collibration and shall ney braking a collibration warning the service ne	s detected the road itions specify shall be provided in the	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かるもき速 よた、よを l the poss braking d tem of the warning f imulate t	ility of tant spec aragraph s specif than the correct than the if the correct by a bull to be	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 本生 な リの す an e mand v r's a	lision 15 km/l a paragg t of ons 常の 知	with h raph が 単立	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When collisi S. trong (within collisis) S. trong (within colli	on warning the AEBS has bele crossing the condition warning and shall acy braking and shall acy braking a colimate and shall acy braking a colimate acolomate acolomate acolomate system below. There are service the service during the samplic was regency braking the samplic was regency	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided g intervention are not be be be be be be collision are not be a braking may be be collision arning to staking may be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのもき 速 いた、 はた はない。 よ と はない。 は は は い し い し い し い し い し い し い し い し い	ility of tant spec aragraph s specif than the correct than the if the correct than the if the と要 のい衝リ も weight ation de or very he drive or the de or the	a col red of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な リの す an e mand v r'eccler	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく知る が下 。 immine ast 5.0 duration attentia	with h raph シ	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When collisi the collision that the collision	on warning the AEBS has bele crossing the condition warning and shall acy braking a colimate the column there are service to be a column there are service to be a column the	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided g intervention are not be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かの触覚で かるもき速い。 よた、 はたテト the poss braking d stem of the er deceler warning f imulate t aborted the thres	ility of tant spectar specification that the content that if the	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v short a election e e e e e e e e e e e e e e e e e e e	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短氏関 immine ast 5.0 interpretation relevation	with h raph シ の た than ons, on. ant),	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bitthir collisi 5.5.1 emerger The evail 野切スる こが変きて親子のは、 をは、上りで Emerger When the collisite	on warning ne AEBS has alle crossing the conditions warning and shall new braking a collibration warning the conditions warning warn	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided with the collision are not be be collision are not be collision arning to staking may be duced below s prevailing	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知 かの触覚で すると減い。 よた、 よを l the poss braking d tem of the r deceler warning f imulate t a aborted the thres a collis	ility of tant spectar specification that if the correct by a specific than the if the by th	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v short a election e e e e e e e e e e e e e e e e e e e	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短氏関 immine ast 5.0 interpretation relevation	with h raph シ の た than ons, on. ant),	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the evail present a within the collisi to the collisi the collision that the collision that	an warning the AEBS has bele crossing the conditions and shall acy braking alision warning a colimate a coli	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのもうと 減いこれ はなった。 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、	ility of tant spectar specification that specification the specific than the if the content that if the	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v r's a eceler ve (as no lon	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短い関 alues duration relevation ger pro	with h raph が ままれる から がった は than on than on than esent	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the collisi the evail present a within the collisi to the collisi the collision that the collision that	an warning the AEBS has bele crossing the conditions and shall acy braking alision warning a colimate a coli	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのもうと 減いこれ はなった。 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、	ility of tant spectar specification that specification the specific than the if the content that if the	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v r's a eceler ve (as no lon	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短い関 alues duration relevation ger pro	with h raph が ままれる から がった は than on than on than esent	Pass Fai
2. 3. 2.	衝い。Collisi When the a bitthir collisi 5.5.1 emerger SUJAA こが変きて規一ではいる。 The evailにはいる。 Suffer をはい上げではいる。 The emender the collisi for the structure of the stru	on warning ne AEBS has all crossing a the condition warning and shall new braking a collibration warning the conditions and the conditions risk of a nall be testing the conditions risk of a nall conditions risk of	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided with the collision are not be be collision are not be collision arning to staking may be duced below s prevailing	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのもうと 減いこれ はなった。 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、	ility of tant spectar specification that specification the specific than the if the content that if the	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v r's a eceler ve (as no lon	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短い関 alues duration relevation ger pro	with h raph が ままれる から がった は than on than on than esent	Pass Fai
	衝い。Collisi When the a bitthir collisi 5.5.1 emerger The evail 野切スる こが変きて規密をは、上げ Emerger When the collisite the collisite the collisite the contract of the shape of the shape when the shape end if the shape when the shape end if the shape end in the shape end	on warning ne AEBS has all crossing a the condition warning and shall new braking a collibration warning the conditions and the conditions risk of a nall be testing the conditions risk of a nall conditions risk of	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検知し かのもうと 減いこれ はなった。 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、	ility of tant spectar specification that specification the specific than the if the content that if the	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な スの す an e mand v r's a eceler ve (as no lon	lision 15 km/l .4.) a paragg t of ons 常もく短い関 alues duration relevation ger pro	with h raph が 動す 間 しさ nt 0 m/s than on. ant), esent this	
2. 3. 2.	衝い Collist to Collist the collist to Collist the collist to Collist the collist to Col	and shall acy braking a colimbte the condition warning and shall acy braking a colimbte the condition warning a colimbte the condition warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning wa	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided with the collision are not be collision are not be collision are not be collision arning to staking may be duced below sprevailing collision has ted in accompany to sted in ac	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 かるもき速い。 よを一、よを一、よい。 はたい。 はたい。 はたい。 はたい。 はたい。 はたい。 はたい。 はた	ility of tant spectar specification that specification the specific than the if the control to	a colled of 5.2.3 ied in e star onditi 車生 な リの す and t e mand v short a lecel (as no lon fraph 6	lision 15 km/l 4.) a paragg t of ons 常も 気 低関 alues iduration relevance for a first for a	with h raph が 動す 間 しさ nt 0 m/s than on. ant), esent this	Pass Fai
	衝い Colling C	and shall acy braking a colimbte the condition warning and shall acy braking a colimbte the condition warning a colimbte the condition warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning and color warning a color wa	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided with the collision are not be collision are not be collision are not be collision aring to staking may be duced below sprevailing collision has ted in accollision are not be collision aring to staking may be duced below sprevailing collision has ted in accollision are not be collision are not be collision are not below sprevailing collision has ted in accollision are not below sprevailing collision has ted in accollision has ted in accollision between the collision has ted in accollision are not below to be sprevailing to staking may be duced below sprevailing collision has ted in accollision accollision has ted in accollision to be stated in accollision are not below the collision has ted in accollision a	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 かるもき速い。 よた、 はかった、 はなテント l the poss braking d tem of ther warning f imulate t e aborted the thres g a collis as decrea princ wi	ility of tant spec aragraph s specif than the correct of the cor	a col ined of 5.2.3 iie star onditi	lision 15 km/l a parage t of mons 用の 短 低関 met of as a lue at it at ion releving recommendation releving for mons met of mons	with h raph シーの たさ than on. ant) it is it is	
	衝い Colling C	and shall acy braking a colimbte the condition warning and shall acy braking a colimbte the condition warning a colimbte the condition warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning a colimbte the color warning and color warning a color wa	s detected to g the road itions specify shall be possible provided g intervention are not be be provided with the collision are not be collision are not be collision are not be collision arning to staking may be duced below sprevailing collision has ted in accompany to sted in ac	he possib at a cons fied in p provided a l no later on. aborted to longer ムが検の制 かるもき速い。 よた、 はかった、 はなテント l the poss braking d tem of ther warning f imulate t e aborted the thres g a collis as decrea produce wi	ility of tant spec aragraph s specif than the correct of the cor	a col ined of 5.2.3 iie star onditi	lision 15 km/l a parage t of mons 用の 短 低関 met of as a lue at it at ion releving recommendation releving for mons met of mons	with h raph シーの たさ than on. ant) it is it is	

	<u>TR</u>	IAS 12-R15
	Speed range The system shall be active at least within the vehicle speed range between 20 km/h and 60 km/h and at all vehicle load conditions, unless deactivated as per paragraph 5.4.	
5. 2. 3. 4.	制動要求による減速 5.3.2.項による中断を生じさせる運転者の入力がなければ、AEBS は、以下の条件において、下表に示す最大の相対衝突速度以下の相対 衝突速度を達成できるものとする:	Pass Fail
	自転車は遮蔽なく、速度10から15km/hの一定速度で直角に横断中であること、	
(i)	要求された減速が可能な環境条件であること、 路面が平坦で水平、良好な粘着性を有する乾燥路である 車両の動的性能に影響しない気象条件である(例:嵐でない、0℃を下 回らない)	
(i) (ii) (iii)	要求された減速が可能な車両の状態であること、 タイヤが適切な状態であり、適正空気圧である 制動装置が適切に作動可能である(ブレーキ温度、パッドの状態など) 著しく偏った重量配分でない	
(d)	自動車は連結状態ではなく、車両の質量が最大質量とランニングオーダー質量の間である物理的な検知能力に影響のある環境条件ではないこと、極端なセンサの眩惑が生じない2,000 1x 以上の周囲照度条件である(例:まぶしい直射日光、レーダー反射率の高い環境条件)	
	車両の検知能力に影響のある気象条件(例:大雨、濃霧、降雪、塵埃)ではない 車両近傍の上方に障害物がない	
(e) (i) (ii)	状況に不明瞭さがないこと、 車両前方を横断するサイクリストは複数ではない サイクリストの輪郭及び動き方が人間然としている 自転車のクランクシャフトの仮想衝突点と車両の縦方向中心面のずれ	
	が0.2m以下である 進行方向はカーブのない直線であり、車両は交差点右左折状況ではな く車線に従っている サイクリスト近傍に他の物体が無く、明確に物体の区別ができる状況	
	である 上記条件外のとき、システムは制御ストラテジーの停止または不合理 な転換を行わないものとする。メーカーは、本規則の附則3 に従っ て、これを実証するものとし、必要があれば技術機関による、上記及 び6項に記載の条件から外れた条件における試験によって補完しても よい。この検証試験の論理的根拠と結果はテストレポートに添付する ものとする。	
	Speed reduction by braking demand In absence of driver's input which would lead to interruption according to paragraph 5.3.2., the AEBS shall be able to achieve an impact speed that is less or equal to the maximum relative impact speed as shown in the following table, provided:	
	Cyclists are unobstructed and perpendicularly crossing with constant speeds between 10 and 15 km/h; Vehicle external influences allow for the required	
(ii)	deceleration, i.e.: The road is flat, horizontal and dry affording good adhesion; The weather conditions do not affect the dynamic performance of the vehicle (e.g. no storm, not below 0° C); The vehicle state itself allows for the required deceleration,	
(i)	e.g.: The tyres in an appropriate state and properly inflated; The brakes are properly operational (brake temperature, pads	
	condition etc.); There is no severe uneven load distribution; No trailer is coupled to the motor vehicle and the mass of the motor vehicle is between maximum mass and mass in running	
(d)	order conditions; There are no external influences affecting the physical sensing capabilities, i.e.:	

sensing capabilities, i.e.:

The ambient illumination conditions are at least 2000 Lux and there is no extreme blinding of the sensors (e.g. direct blinding sunlight, highly RADAR-reflective environment);

(ii)	There are r	no signifi	.cant weath	er conditio	ns affecti:	ng the		
	sensing car	babilities	of the ve	hicle (e.g.	heavy rai	n, dense		
	fog, snow,				•			
(;;;)			d abatamat	i ana alaga	+ a + b a + r a b	i.1		
	There are n				to the ven	icie,		
	The situati							
(i)	There are r	not multip	le cyclist	s crossing	in front o	f the		
	vehicle.	•						
(;;)	The silhoue	o++0 of +b	o ovolist	and the tun	o of morrow	ont rolata		
(11)			ie cyclist	and the typ	e or movem	ent rerate		
	to a human							
(iii)	The anticip	pated impa	ct point o	f the crank	shaft of t	he bicycle		
	is displace	ed by not	more than	0.2 m compa	red to the	vehicle		
	longitudina							
(:)						14 1		
(IV)	The directi							
	vehicle is	not turni	ng at an i	ntersection	and follo	wing its		
	lane.							
(v)	There are r	no multipl	e objects	close to th	e cyclist	and an		
(•)		_			ic cyclist	ana an		
	unambiguous							
	When condit							
	shall not o	deactivate	or unreas	onably swit	ch the con	trol		
	strategy. 7							
	accordance							
	-					cal Service		
	in condition	ons deviat	ing from t	hose listed	l above or	those in		
				and the re				
				appended to				
	verification	JII LESTIIIE	, shall be	appended to	the test.	report.		
	M₁ €	関する最大衝突速度(km	/h) *	N ₁	に関する最大衝突速度(km/h) *		
	被験車両の速度 (km/h)	最大質量	ランニングオーダー質量	被験車両の速度 (km/h)	最大質量 0.00	ランニングオーダー質量		
		0.00	0.00	25	0.00	0.00		
	30	0.00	0.00	30	0.00	0.00		
		0.00	0.00	35	0.00	0.00		
		0.00	0.00	38	15.00	0.00		
		25.00	25.00	40	25.00	0.00		
		30.00	30.00	45 50	30.00 35.00	25.00 30.00		
		35.00 40.00	35.00 40.00	55	40.00	35.00		
	値はすべて km/h 4		40.00	60	45.00	40.00		
				値はすべて km	/h 华位」			
5. 3.	(実計:学)テト	フ 山 座						
5. 3.	運転者によれ		ъ.					
	Interruption							
5. 3. 1.	AEBSは、運輸	転者が衝突	警告および	緊急制動を「	中断するため	りの手段を提	Pass	Fail
	供するもの。	とする。						
			do the mas	ns for the	driver to	intarrunt		
		_		ns 101 the emergency h		interrupt		
5 0 0	the collisi	IOII WAITIII	is and the	emergency b	Tuning.	とう 当 当り 一	Ъ	D 11
5. 3. 2.						長を認識して	Pass	Fall
	いることを	示す何らか	の積極的動	作(たとえば	ばペダル踏丁	、方向指示		
						ーは、型式認		
				一覧を技術				
						2000		
				させるものと				
	In both cas	ses above.	this inte	rruption ma	y be initi	ated by any		
	positive ac	ction (e.	g. kick-do	wn. operati	ng the dir	ection		
						is aware of		
	the emerger							
	provide a l		•					
	service at	the time	of type ap	proval and	it shall b	e annexed		
	to the test	t report						
		. 100010.						
5. 4.	無効化							
о. т.		- 10						
T 4 1	Deactivatio		~~ 無払 // 。 と	フて切えか	こ ナ) 、フ LP /	ハンケ ハユ	17	N T
5. 4. 1.					こている場合	合には、以下	Yes	No
	の条件を適2							
	When a vehi	icle is ed	uipped wit	h a means t	o deactiva	te the AEBS		
	function, 1							
5. 4. 1. 1.	新たなエン						Pass	Fo: 1
0. 4. 1. 1.	利には一~	ノ ノ タロヨリ/ ス			マーロ まりしんしょ		гаѕѕ	ı'a11
	/日目 レッコ		~ ~ = // // /	T 1 > 'm-	J / 1017 5 1	√ -0 -		
	復帰するもの	のとする。						
		のとする。		、たとえば? ジン始動/運				

	220	12
	The AEBS function shall be automatically reinstated at the	
	initiation of each new engine start (or run cycle, as	
	relevant).	
	This requirement does not apply when a new engine start (or	
	run cycle, as relevant) is performed automatically, e.g. the	
	operation of a stop/start system.	
5. 4. 1. 2.	AEBSコントロールは、2回未満の意図的動作で手動の無効化が可能と	Pass Fail
	されることがないように設計されるものとする。	
	The AEBS control shall be designed a in such a way that manual	
	deactivation shall not be possible with less than two	
	deliberate actions.	
5. 4. 1. 3.	AEBSコントロールは、UN規則No. 121の01改訂シリーズまたはその後	Pass Fail
	の改訂シリーズの関連要件および過渡規定に適合するように搭載され	
	るものとする。	
	⇒協定規則第121号の審査結果参照のこと。	
	The AEBS control shall be installed so as to comply with the	
	relevant requirements and transitional provisions of UN	
	Regulation No. 121 in its 01 series of amendments or any later	
	series of amendments.	
	⇒Refer to test result of regulation no. 121.	
5. 4. 1. 4.	10 km/hを上回る速度ではAEBSを無効化することが可能でないものと	Pass Fail
, 1. 1. 1 .	する。	1000 1011
	It shall not be possible to deactivate the AEBS at a speed	
	above 10 km/h.	
5. 4. 2.	たとえばオフロード用途、被牽引時、ダイナモメーター上の走行時、	Yes No
0. 1. 2.	洗車場での運転時などの状況において車両がAEBS機能を自動的に無効	100 110
	化する手段を備えている場合には、以下の条件を適宜適用するものと	
	「はする子校を備んでいる場合には、外下の米下を過去過川するものと	
	When the vehicle is equipped with a means to automatically	
	deactivate the AEBS function, for instance in situations such	
	as off-road use, being towed, being operated on a dynamometer,	
	being operated in a washing plant, the following conditions	
	shall apply as appropriate:	
5. 4. 2. 1.	車両メーカーは、AEBS機能が自動的に無効化される状況および対応す	Pass Fail
5. 4. 2. 1.	る基準の一覧を型式認可の時点で技術機関に提出するものとし、それ	Tass Tall
	をテストレポートに付属させるものとする。	
	The vehicle manufacturer shall provide a list of situations	
	and corresponding criteria where the AEBS function is	
	automatically deactivated to the technical service at the time of type approval and it shall be annexed to the test report.	
5 4 9 9	+ 4 U. V. feeth 11 - 2 - 22 U. C. C. C. A. M. C.	Dogg Foil
5. 4. 2. 2.	自動的な無効化を発生させる条件が消失すると同時にAEBS機能が自動 的に再作動されるものとする。	rass rall
	The AEBS function shall be automatically reactivated as soon	
	as the conditions that led to the automatic deactivation are	
5. 4. 2. 3.	not present anymore. AEBS機能の自動的な無効化が運転者による車両ESC機能の手動オフの	Yes No
0. 4. 4. 0.	結果である場合、このAEBS の無効化は、運転者による少なくとも2	169 MO
	同語来である場合、このACDS の無効化は、運転有による少なくとも2 回の意図的動作を要求するものとする。	Dogg E-:1
	凹の息図的動作を安米するものとする。 Where automatic deactivation of the AEBS function is a	Pass Fail
	consequence of the driver manually switching off the ESC	
	function of the vehicle, this deactivation of the AEBS shall	
5. 4. 3.	require at least two deliberate actions by the driver. 持続的な光学警告信号により、AEBS機能が無効化されていることを運	Pass Fail
5. 4. 5.	転者に知らせるものとする。下記5.5.4項に規定する黄色の警告信号	rass rall
	をこの目的に使用してもよい。	
	A constant optical warning signal shall inform the driver that	
	the AEBS function has been deactivated. The yellow warning	
	signal specified in paragraph 5.5.4. below may be used for	
5. 4. 4.	this purpose.	Yes No
0. 4. 4.	自動運転機能が車両の縦方向制御状態(たとえばALKS の能動状態)	res No
	である期間中、AEBS 機能を停止させるか、またはその制御ストラテ	D. D. 1
	ジー(すなわち制動要求、警告タイミング)を運転者に対する表示な	Pass Fail
	しに適応させることができる。ただし、車両が手動操作中に少なくと	
	もAEBS 機能と同じ衝突回避能力を提供することが引き続き確保され	
	ることを条件とする。	

	While automated driving functions are in longitudinal control of the vehicle (e.g. ALKS is active) the AEBS function may be suspended or its control strategies (i.e. braking demand, warning timing) adapted without indication to the driver, as long as it remains ensured that the vehicle provides at least the same collision avoidance capabilities as the AEBS function during manual operation.	
5. 5.	警告表示 Warning Indication	
5. 5. 1.	5.2.1.1.項、5.2.2.1.項および5.2.3.1.項に記す衝突警告は、音響、触覚または光学の各モードから選択される少なくとも2つのモードによって与えられるものとする。(5.2.3.1.項は第2改訂版以降) The collision warning referred to in paragraphs 5.2.1.1., 5.2.2.1. and 5.2.3.1. shall be provided by at least two modes	Pass Fail
5. 5. 2.	selected from acoustic, haptic or optical. 警告表示の説明内容および衝突警告信号が運転者に提示される順序は、型式認可の時点で車両メーカーが明示し、テストレポートに記録されるものとする。 A description of the warning indication and the sequence in which the collision warning signals are presented to the driver shall be provided by the vehicle manufacturer at the time of type-approval and recorded in the test report.	Pass Fail
5. 5. 3.	衝突警告の一部として光学的手段を使用する場合には、その光学信号を5.5.4.項に規定する故障警告信号の点滅としてもよい。 Where an optical means is used as part of the collision warning, the optical signal may be the flashing of the failure warning signal specified in paragraph 5.5.4.	Yes No
5. 5. 4.	5.1.4.1.項に記す故障警告は、持続的な黄色の光学警告信号とする。 The failure warning referred to in paragraph 5.1.4.1. shall be a constant yellow optical warning signal.	Pass Fail
5. 5. 5.	各AEBS 光学警告信号は、イグニッション(始動)スイッチを「ON」(RUN)位置に入れるか、またはイグニッション(始動)スイッチがチェック位置(初期システム(電源オン))としてメーカーが指定している「ON」(RUN)と「START」の中間位置になった時点で作動するものとする。この要件は、共用スペースに表示する警告信号には適用されない。 Each AEBS optical warning signal shall be activated either when the ignition (start) switch is turned to the "on" (run) position or when the ignition (start) switch is in a position between the "on" (run) and "start" that is designated by the manufacturer as a check position (initial system (power-on)).	Pass Fail
	This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	
5. 5. 6.	光学警告信号は昼光下でも視認可能であるものとし、信号の良好な状態が運転席から運転者によって容易に確認できなければならない。 The optical warning signals shall be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signals must be easily verifiable by the driver from the driver's seat.	Pass Fail
5. 5. 7.	たとえば厳しい気象条件が原因でAEBSが一時的に利用できないことを示す光学警告信号を運転者に与える場合、その信号は持続的であるものとする。上記5.5.4.項に規定する故障警告信号をこの目的に使用してもよい。 When the driver is provided with an optical warning signal to indicate that the AEBS is temporarily not available, for example due to inclement weather conditions, the signal shall be constant. The failure warning signal specified in paragraph 5.5.4. above may be used for this purpose.	Pass Fail
5. 6.	定期技術検査に関する規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection	
5. 6. 1.	定期技術検査において、「電源ON」およびバルブチェック後にAEBSの正しい作動状態を故障警告信号ステータスの目視によって確認することが可能であるものとする。 故障警告信号が共用スペースに表示される場合には、故障警告信号ステータスのチェックに先立ち、共用スペースが機能していることを確認しなければならない。	Pass Fail

	At a periodic technical inspection it shall be possible to confirm the correct operational status of the AEBS by a visible observation of the failure warning signal status, following a "power-ON" and any bulb check. In the case of the failure warning signal being in a common space, the common space must be observed to be functional prior to the failure warning signal status check.	
5. 6. 2.	型式認可の時点で、メーカーが選んだ故障警告信号の動作の単純な不正改変について、その保護手段の概要を機密扱いで説明するものとする。 代替的に、AEBSの正しい作動状態を確認する補助的手段が用意されているとき、この保護要件は充足される。 At the time of type-approval, the means to protect against simple unauthorized modification of the operation of the failure warning signal chosen by the manufacturer shall be confidentially outlined. Alternatively, this protection requirement is fulfilled when a secondary means of checking the correct operational status of the AEBS is available.	Fail

Test results

静止車両ターゲットを用いた警告および作動テスト 6. 4.

Warning and Activation Test with a Stationary Vehicle Target

結果 Result

被験車両は、ターゲットの中心線に対するずれが0.2m以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2秒間、静止ターゲットにまっすぐ接近するものとする。それぞれM1カテゴリーとN1カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行して

いる状態でテストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、 5.2.1.3.項に定める規定速度の範囲内で5.2.1.4.項の表中の他の任意の速度をテストするこ とができる。

テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする:

- (a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で 走行中、かつ
- (b) ターゲットから少なくとも4 秒間の衝突余裕時間 (TTC) に相当する距離。 許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。

静止ターゲットシナリオにおける M. カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差
20	20	+2/-0 ※1
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

値はすべて km/h 単位

静止ターゲットシナリオにおける N₁ カテゴリーの被験車両テスト速度

最	大質量	ランニンク	イーダー質量	許容差
α >1.3	α ≤ 1.3	α >1.3	α ≤ 1.3	
20	20	20	20	+2/-0 ※1
38	30	42	35	+0/-2
60	60	60	60	+0/-2

(第1改訂版以降) 静止ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差
20	20	+2/-0 ※1
38	42	+0/-2
60	60	+0/-2

+0/-2km/hとする • 補足第2改訂版

※1:下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を

改訂版補足改訂版

The subject vehicle shall approach the stationary target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2 m.

Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively \mathtt{M}_1 and \mathtt{N}_1 Categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the tables in paragraph 5.2.1.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraph 5.2.1.3.

The functional part of the test shall start with:

- (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and
- (b) A distance corresponding to a Time To Collision (TTC) of at least 4 seconds from the target.

The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.

指定速度	重量条件				警	報	制動要求減速度	相対衝突速度	
Specified				Co1	lisio	n warning	Braking demand	Impact speed	
speed	Condition		警	報モー	ŀ,	警報タイミング	(m/s^2)	(km/h)	
(km/h)			War	ning mo	de	Timing of warning			
		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	積載 Laden	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
20.0		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
20.0		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	非積載 Unladen		2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前		
		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	積載 Laden	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	非積載 Unladen	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			

Pass Fai1

	F		1	触覚、			緊急ブレーキの 秒前	
		積載 Laden	2	触覚、			緊急ブレーキの 秒前	
60	60.0		3	触覚、			緊急ブレーキの 秒前	
	50.0		1	触覚、			緊急ブレーキの 秒前	
		非積載 Unladen	2	触覚、			Y	
			3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前	

Test results

6.5. 移動中の車両ターゲットを用いた警告および作動テスト

| 複数子の手間ターケットを用いた音音がより行動ケバト | Warning and Activation Test with a Moving Vehicle Target 結果 Result

被験車両と移動ターゲットは、ターゲットの中心線に対する被験車両のずれが0.2 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2 秒間、同じ方向に直進するものとする。それぞれM₁ カテゴリーとN₁ カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行し、ターゲットが20 km/h で走行している状態で(ターゲット車両の許容差は+0/-2 km/h) テストを実施するものとする。技術機関は、その正当性が認められる場合、5.2.1.3.項に定める速度範囲内において被験車両とターゲット車両に関する他の任意の速度でテストすることができる。

- テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする:
- (a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で 走行中、かつ
- (b) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTCに相当する距離。 許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。

移動ターゲットシナリオにおける M₁ カテゴリーの被験車両テスト速度

最大質量	ランニングオーダー質量	許容差	
30	30	+2/-0 ※1	
60	60	+0/-2	
値はすべてkr	n/h 単位		

改訂版補足改訂版

移動ターゲットシナリオにおける N_1 カテゴリーの被験車両テスト速度

最	大質量	ランニンク	プオーダー質量	許容差
α >1.3	$\alpha \leq 1.3$	α >1.3	$\alpha \leq 1.3$	可存在
30	30	30	30	+2/-0 ※1
58	50	60	55	+0/-2

※1:下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を +0/-2km/hとする ・補足第2改訂版

値はすべて km/h 単位

The subject vehicle and the moving target shall travel in a straight line, in the same direction, for at least two seconds prior to the functional part of the test with a subject vehicle to target centreline offset of not more than 0.2m.

Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M_1 and N_1 categories and target travelling at 20 km/h (with a tolerance of $\pm 0/-2$ km/h for the target vehicles). If this is deemed justified, the Technical Service may test any other speeds for subject vehicle and target vehicle within the speed range as defined in paragraph 5.2.1.3.

The functional part of the test shall start with:

- (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and
- (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target.

The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention.

指定速度	重量条件				警	報	制動要求減速度	相対衝突速度
Specified	Weight			Col	lisio	n warning	Braking demand	Impact speed
speed	Condition		警	報モー	ľ.	警報タイミング	(m/s^2)	(km/h)
(km/h)			War	ning mo		Timing of warning		
		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
	積載 Laden	1		心兄、		秒前		
		2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
		۷		400万0、	DE 9E	秒前		
		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
30, 0		J				秒前		
30.0		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
		1	川山九、	わいクレ、		秒前		
	非積載	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
	Unladen	۷	加工是、	4心50、		秒前		
		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの		
			加、 兒、	心兄、	元兄	秒前		

Pass Fail

			1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの
	積載 Laden		2	触覚、			ヤ
			3	触覚、			契急ブレーキの 秒前
		非積載 Unladen	1	触覚、	聴覚、	視覚	Viii Piii Piiii Piiiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiiii Piiiiii Piiiiii Piiiiii Piiiiiii Piiiiiii Piiiiiiii
			2	触覚、	聴覚、	視覚	契削
			3	触覚、	聴覚、	視覚	Viii Piii Piiii Piiiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiii Piiiii Piiiiii Piiiiii Piiiiii Piiiiiii Piiiiiii Piiiiiiii

results	試験成績					杪丽	J .		1	
#打音をデータントを用いた響音および作業点の中心線をつずれがられ、即、以下の水態で、テストの機能部分の前に少なくとも2 秒間、おす者をラーゲットとの開発素になって、技術であるのデストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする。「会社中、かつ、大変に対定された横方向のずれの範囲内で、大き行中、かつ、人では、大きなで、大きなで、大きなで、大きなで、大きなで、大きなで、大きなで、大きなで	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・									
Washempirt 子列される何東京の中心報とのすれがの1 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2 秒間、サイオターゲットとの衝突点にまっすぐ核近するものとする。	est results									
Washempirt 子列される何東京の中心報とのすれがの1 m 以下の状態で、テストの機能部分の前に少なくとも2 秒間、サイオターゲットとの衝突点にまっすぐ核近するものとする。	6. [†]	歩行者ターゲ	ットを用いた警告	および作動ラ	テスト					結見
1. 試験車両は、子捌される衝突点の中心線とのすれが0.1 m 以下の状態で、アメトの機能部分の前にかなくとも2 参問、お子音を一がりといるの姿楽点にまっては形定された機方向のすれの範囲内でまっている機能部分は、以下の条件により開始されるものとする。										
の前に少なくとも2 秒間、歩行者ケーゲットとの衝突点にまっすで接近するものとする。 テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする。 ま符中、かつ (b) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTCに相当する距離。 評容強はテストの機能部分の開始が、システム介入までの間違守されるものとする。 歩行者ターゲットは、アストの機能部分の開始が以降に動き始め、5 km/h-(f)-(4 km/h (※ 2) の一定速度で被験車両の移動方向と直角に直進するものとする。被験車両部形の歩行者ターゲットとを衝突点が破験車両の移動方向と直角に直進するものとする。 被験車両前部の歩行者ターゲットとを機車両の 位置関係を調整するものとする。その許容差は、テストの機能部分を加工で表して表していまった。それぞれ別・カデゴリーと以、カデゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が起定テストを観度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。それぞれ別・カデゴリーと以、カデゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が起てテストを実施するものとする。 接続車の地でテストを実施するものとする。 技術機関は、妥当だと影響のよりまた。 52.2 項に定める毎少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。とれるお規定速度の範囲内で5.2.2 4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 「地域を取扱のサライントナリオに即が列、チリリーを関する。 1 mm							下の出館	シブニ	フトの挑出が	
(a) 政験 両向が変更速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で 連行中、かつ (b) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTCI相当する距離 (野客を比テストの機能部分の関始から、システム介入までの間薄守されるものとする。 野行者シーゲットは、テストの機能部分の間始から、システム介入までの間薄守されるものとする。 砂・石・ダットは、テストの機能部分の間かがら、システム介入までの間薄守されるものとする。 砂・石・ダットとの (御家点が被数事両の総力向と直角に直急するものとする。 被験車両前部の歩行者ターゲットとの (御家点が被数事両の総力向と直角に直急するものとする。 な験車両前部の歩行者ターゲットとの (御家点が被数事両の総力向と直角に直急するものとする。 なりまない (元をみるがたまたままで) サートン・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース・カース	0. 1.	双映 早門は、	丁側で40分割大/	スツヤ 心水 こり	ひょり なしがり		、下の小の思	ドしょ ノ	ハトツ放肥的)	J
(a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で 走行中、かつ (b) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTにに相当する距離。 許容差がデストの機能部分の開始がら、システム介入までの間障守されるものとする。 歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h=0/-0.4 km/h (※ 2) の一定速度で被験車両の移動方向と直角に直逾するものとする。被動車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が破験車両の移動方向と直角に直逾するものとする。被動車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が破験車両の移動方向と直角に直逾するものとする。被動車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が破験車両の移動方向と直角に直逾するものとする。被動車両が規定 テスト連度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれ北カデゴリーとN、カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でデストを実施するものとする。技術関は、要当だと認められる場合、5.2.2.3 項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。 上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を開いて実施するものとする。 「他のお見に設ける場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをに関する場合は、「ファターゲットンチラをは関するとなった。「ファターゲットンチラをは関する場合は、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンチラをは関するとなったが、「ファターゲットンディーゲットンディのでは、ファターゲットンディーグをは関するとなったが、「ファターゲットンディン・ファターゲットンディーグをは関するとなったが、「ファターゲットン・ファターゲットン・ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファターゲットのでは、ファグでは、ファクトが、ファクリントのでは、ファクリントのでは、ファクトでは、ファクトでは、ファクトでは、ファクトでは、ファクリントのでは、ファクリントでは、ファクトでは、ファクリ								近するも	らのとする。	
生行中、かつ (b) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTCに相当する距離。 許容差比テストの機能部分の開始から、システム介入までの間悪守されるものとする。 歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h10/-0.4km/h (※2) の一定速度で披露車両の移動力向と直角に直途するものとする。被験車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が披鞭車両の移動力向と直角に直途するものとする。被験車両前が規定 テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれ、カテゴリーとNカテゴリーに関する次の各表に示された速度で画がま行している状態でテストを実施するものとする。ながの各表に示された速度で画がま行している状態でテストを実施するものとする。と 技術機関は、安当だと認められる場合、5.2.2.3 項 に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4 項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。 上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ***********************************										
(b) ゲーゲットから少なくとも4 秒間のTTCに相当する距離。 許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間慮守されるものとする。 歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h-0/-0.4 km/h (※ 2) の一定速度で放験車両の移動方向と直角に直進するものとする。 被験 車両前部の歩行者ターゲットと 液験車両の機能 でありません できる。 ないまで有者ターゲットと 液験車両の機能 でありません できる。 ないまで有者ターゲットと 液験車両の機定 テスト できる。 その許さると 想定 し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれ州、サデゴリーとN、カデゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している 大統でテストを実施するものとする。 技術型でテストを実施するものとする。 表情になるように大き作で、0.1 m 以下とする。 それぞれ州、サデゴリーとN、カデゴリーとN、カデゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している 大統でラスト と表論するものとする。 技術型は、受力をでラストで記めらいる場合、5.2.2 現に定める規定速度の範囲内で5.2.2 4項の乗中の他の任意の速度をデストすることができる。 上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (物) 中のアストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (物) 中のアストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (地) 中のアストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 (地) 中のアストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するとのに関係が対象が、クロスを表に対しまれます。 (地) 中の	((a) 試験車両:	が要求速度の許額	容内の速度で、	、かつ本項	頁に規定	された横	貴方向の	ずれの範囲内~	C C
新容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの問題守されるものとする。 歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始に降亡動きめめ、5 km/h(*)-0 kkm/h (※ 2) の一定速度で被験車両の秘動方向と直角に直進するものとする。接触車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が被験車両の秘力向中心線上になるように歩行者ターゲットと被撃車両が規定 テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれ別、カテゴリーと関・カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.項 に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################	Ī	走行中、かつ								
新容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの問題守されるものとする。 歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始に降亡動きめめ、5 km/h(*)-0 kkm/h (※ 2) の一定速度で被験車両の秘動方向と直角に直進するものとする。接触車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が被験車両の秘力向中心線上になるように歩行者ターゲットと被撃車両が規定 テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれ別、カテゴリーと関・カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.項 に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################	((b) ターゲッ	トから少なくとす	、4 秒間のTTC	に相当する	る距離。				
歩行者ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、5 km/h-0/-0 kkm/h (※ 2)の一定速度で被験車両の移動方向と角気に直進するものとする。後数車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が被験車両の縦方向中心線上になるように歩行者ターゲットと被験車両が規定テストとの機能することを選定し、かつ削動しないという条件で、0.1 m 以下とする。それぞれパカデゴリーと以カデゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当とと認められる場合、5.2.2.3 頃に定める規定速度の範囲内で5.2.2 4項の表中の他の任意の速度をデストすることができる。上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。とのショネとのテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。のとする。 ###################################							引漢字と:	わみもの	D レ す ス	
の一定速度で被験車両の移動方向と直角に直進するものとする。被験車両前部の歩行者ターゲットとの衝突点が数乗車両の総方向中心禁止になるように歩行者ターゲットと被験車両が規定テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。それぞれM カアゴリーとN カアゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が見定で車両が見定によるが聴でテストを実施するものとする。技術機関は、安当だと認められる場合、5.2.2.項 に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################										
が y トとの衝突点が被験車両の総計向中心総上になるように歩行者ターゲットと政験車両のの位置側条を調整するものとする。その許容差に、テストの接触部分を加して破験車両が規定テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1m 以下とする。それぞれが、カデゴリーとN、カデゴリーと関する次の各表に示された速度で車両が歩行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、受きたと認められる場合、5.2.3.項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ***********************************										
位置関係を調整するものとする。その許容差は、テストの機能部分を通して被験車両が規定 テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれが、カテゴリーとい、カテゴリーに関する次の各妻に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.3 項 に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4 項の次の各妻に示された速度で車両が走行している状態でテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################										
テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とする。 それぞれが、カテゴリーと以ったデリーとといった。 まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、まで、ま										
それぞれM、カテゴリーとN、カテゴリーと関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.3.項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################	作	立置関係を調	整するものとすれ	る。その許容差	差は、ティ	くトの機	能部分を	∴通して	被験車両が規矩	È
それぞれM、カテゴリーとN、カテゴリーと関する次の各表に示された速度で車両が走行している状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.3.項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################	ت ا	テスト速度を終	維持することをた	見定し、かつ制	引動しない	という	条件で、(0.1 m 🖟	以下とする。	
次に能でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、5.2.2.3 項に定める規定速度の範囲内で5.2.2.4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6.3.2 項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 ###################################)
に定める規定速度の範囲内で5、2、2、4項の表中の他の任意の速度をテストすることができる。上記のテストは、6、3、2、項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 新力度 タンニングイーで展覧 西度版 日度版 日度成 日										
上記のテストは、6.3.2.項に定める年少歩行者の「ソフトターゲット」を用いて実施するものとする。 新作者・プラトレナリオにおけるM、カテゴリーの機能解析アスト達度 新作者 ランニングオーゲー程度 アンニングオーゲー程度 アンニングオーゲー程度 アンニングオーゲー程度 アンニングオーゲー程度 アンニングオーゲース アンニングス アンニン										H
### ウンニンディーア画										
### Property of the test with an anticipated subject vehicle shall approach the impact point with the pedestrian target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline of fisch the least and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m. If the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicl	-		は、6.3.2.頃に知	Ĕめる年少歩 征	行者の 「ン	ノフトタ	ーケット	・」を用	いて実施する。	5
株式製 タンエンダモ・デー機 野藤俊 カラ オーラ オー	0	のとする。								
株式製 タンエンダモ・デー機 野藤俊 カラ オーラ オー										
株式製 タンエンダモ・デー機 野藤俊 カラ オーラ オー										
株式製 タンエンダモ・デー機 野藤俊 カラ オーラ オー										
図 図 図 図 図 図 図 図 図 図					_				験車両テスト速度	
196 196 1962 1962 1963 1963 1963 1964 1964 1964 1965			, , , , , , pq.ma		.,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,				許容差	
(第)改訂放以降) 参打きケーゲットシナリオにおけるMi,カテゴラーの複数単両アスト速度 ・ 大工業			30	+2/-0 ※1					12/0	
(第i改訂版以降) 参付者・グットシナリオに対けるM ₁ カテメリーの複数単層アスト達度 ・ 大大電 カーシン・ジャー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1									
(第)改訂版以降) 参打者ターゲットシナリオに知けるM ₁ カテゴリーの複数年両アスト速度										
#####################################			20	+2/-0 ※1	20	20)		+2/-0 ※1	
#####################################		1000		- (A) (A)	38	42	2		+0/-2	Yes
※1:下に示す改訂版以前の規則における試験においては許容差を※2:下に示す改訂版以前の規則における試験においては歩行者横断速度 +0-2km/kとする ・補足等立改訂版 ・改訂版補足改訂版 ・改訂版 を		60	60	+0/-2	60	60			+0/-2	
*************************************		値はすべてk	m/h William		500	はすべて km/h	単位			

*************************************		※1 · 下に デオ	- 赤打版円前の規則におけ	る試験においてけ鉱物	** *** ** ** ** ** ** ** ** ** ** ** **	示すみ訂版」	以前の相則にも	おける試験に	おいてけ歩行者構断連	庶
· 補足第2改訂版 · 改訂版補足改訂版 · 改訂版補足改訂版 · 改訂版補足改訂版 The subject vehicle shall approach the impact point with the pedestrian target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M₁ and N₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"				り by y by (□ 40 v . C (* □ 1 41)				01) D p-40/(1	-404 C19-3-11-B MH175	
The subject vehicle shall approach the impact point with the pedestrian target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"										
straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"		改訂版	反補足改訂版		. 3/		7計版			
straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"					ي •	女訂版補足改	487.04			
anticipated subject vehicle to impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"					٠ ي	女訂版補足改				
The functional part of the test shall start with: (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4 and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	Т	he subject v	vehicle shall a	pproach the				edestri	an target in	a
(a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4 and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"					impact po	int wit	th the p			
within the lateral offset prescribed in this paragraph, and (b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4 and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s	straight line	for at least to	wo seconds pr	impact po	int wit e funct	th the p	rt of t	he test with a	
(b) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s	straight line anticipated su	for at least to ubject vehicle to	wo seconds pr o impact point	impact po rior to th t centreli	int wit e funct	th the p	rt of t	he test with a	
The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T	straight line anticipated su The functional	for at least to ubject vehicle to l part of the tes	wo seconds pr o impact point st shall start	impact porior to the total triangle to the triangle trian	int wit e funct ne offse	th the p ional par et of not	rt of t more t	he test with a	n
the system intervention. The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h $+0/-0.4$ km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M_1 and N_1 categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph $5.2.2.4$. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs $5.2.2.3$. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (straight line anticipated su The functional (a) The subje	for at least to ubject vehicle to l part of the tes oct vehicle trave	wo seconds pro impact point start shall start elling at the	impact porior to the toentrelist with:	int wit e funct ne offse test s	th the p ional par et of not	rt of t more t	he test with a	n
The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (straight line anticipated sure and the functional (a) The subjection the lateral control of the subjection of the lateral control of the subjection of the lateral control of the later	for at least to ubject vehicle to l part of the tes ect vehicle trave teral offset pres	wo seconds pro impact point st shall start elling at the scribed in thi	impact porior to the tentrelist with: e required is paragra	int wit e funct ne offse test s ph, and	th the p ional par et of not speed wit	rt of to more to hin the	he test with a han 0.1 m. tolerances ar	n
The pedestrian target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w	straight line anticipated such the functional (a) The subjection the late (b) A distance	for at least to abject vehicle to a part of the test ect vehicle traveteral offset prese corresponding	wo seconds problems impact point start start elling at the scribed in this to a TTC of at	impact porior to the centrelict with: e required is paragratt least 4	int wit e funct ne offse test s ph, and seconds	th the pional paret of not	rt of t more t hin the target	he test with a han 0.1 m. tolerances ar	n d
vehicle's direction of travel at a constant speed of 5 km/h +0/-0.4 km/h, starting not before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T	straight line anticipated such the functional (a) The subjection the late (b) A distance the tolerances	for at least to abject vehicle to a part of the test ect vehicle traveteral offset prese corresponding to s shall be respect	wo seconds problems impact point start start elling at the scribed in this to a TTC of at	impact porior to the centrelict with: e required is paragratt least 4	int wit e funct ne offse test s ph, and seconds	th the pional paret of not	rt of t more t hin the target	he test with a han 0.1 m. tolerances ar	n d
before the functional part of the test has started. The pedestrian target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t	straight line anticipated such the functional (a) The subjection the late (b) A distance the tolerances the system interpretation of the system interpretation of the system into the system i	for at least to ubject vehicle to a part of the test to vehicle traveteral offset presenteral offset presents shall be respected.	wo seconds promition impact points thall start elling at the scribed in this to a TTC of at a ted between	impact porior to the tentrelist with: e required is paragrat t least 4 the start	int wit e funct ne offse test s ph, and seconds of the	th the pional paret of not speed wit	rt of t more t hin the target al part	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar	n d
shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t	straight line unticipated surface functional (a) The subjection the latter (b) A distance the system into the pedestria	for at least to ubject vehicle to l part of the test to vehicle traveteral offset prese corresponding to shall be respectervention.	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in thit to a TTC of at a travel in travel in the scribed in the control of the scribed between travel in the scribed between travel in the scribed between the	impact porior to the transfer to the transfer to the transfer tran	int wit e funct ne offse test s ph, and seconds of the t line	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendicular constants.	rt of t more t hin the target al part	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject	n d d
pedestrian target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t t v	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestria vehicle's direct strains of the system into the pedestria vehicle's direct strains of the pedestria vehicle.	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset present the shall be respectively. In target shall ection of traveters and the vehicle traveters are the shall ection of traveters and the vehicle to the vehicle travet.	wo seconds problem impact points standl start elling at the scribed in thit to a TTC of at a ted between travel in a tat a consta	impact porior to the tentrelic twith: erequired is paragrated the start a straigh ant speed	int with the function of the test of the test of the test of the test of 5 km.	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim/h +0/-	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subjech, starting no	n d d t
the subject vehicle with a tolerance of not more than 0.1 m if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t t v b	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestria (chicle's directore the functional content of the pedestrial content of the pedes	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset preses corresponding to shall be respectively. In target shall ection of traveteral part of the vehicle of the vehic	wo seconds problem impact points stable start elling at the scribed in thit to a TTC of at a ted between travel in a tat a constable the test between the test	impact porior to the tentrelic twith: erequired is paragrate t least 4 the start a straigh ant speed has starte	int with the function of fisher that is given by the first specific transfer of the first section of the first sec	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim/h +0/-pedestria	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting nout's positioning	n d t t
remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M ₁ and N ₁ categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T T t t v b s	straight line anticipated such functional (a) The subject vithin the late (b) A distance (b) A distance (c) the system into the pedestria (c) the function of	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset present the second sec	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in thit to a TTC of at a travel in the start at a constant of the test be subject vehicles.	impact porior to the trend tending to the tending to the tending paragra treast 4 the start a straigh ant speed has started icle in su	int with effective functions of the test sph, and seconds of the test line of 5 ked. The pack a was	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim/h +0/ pedestria ay that t	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subjech, starting nout's positioning to the control of the co	n d d t t g
not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M_1 and N_1 categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t t v b b s	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestria rehicle's directore the fushall be coordedestrian tare	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset preservention. In target shall ection of traveterional part of dinated with the reget on the from	wo seconds problem impact points thall startelling at the scribed in this to a TTC of at a travel in a travel in a travel in the test be subject vehicled.	impact porior to the trentrelist with: erequired is paragratically the start a straigh ant speed has started icle in suect vehicle	int with the function of fish test is ph, and seconds of the the fished. The pack a water is on	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim / h +0/- pedestria ay that to the long	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gitudina	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subjech, starting note is positionized point of the controller of the con	n d t t g e f
Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in the tables below for respectively M_1 and N_1 categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w ((T t t v b b s s p t	straight line anticipated such functional (a) The subjectithin the late (b) A distance (b) A distance (c) the system into the pedestrial vehicle's direction the function of the subject vehicle (c) t	for at least to abject vehicle to least of the test of vehicle traveteral offset prese corresponding to shall be respectivention. Until the traveter of traveter of traveter of traveter of the vehicle with a to be desired vehicle with a to be desired vehicle with a to be desired to the traveter of the vehicle with a to be desired vehicle vehic	wo seconds problem impact points thall startelling at the scribed in this to a TTC of at a tended between travel in a lat a constant the test be subject vehicled between the subject of t	impact porior to the trend central interpretation to the trend central interpretation to the trend central interpretation in the trend cen	int with the function of fish and seconds of the the fine of 5 ked. The finch a water is on an 0.1	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim m/h +0/-pedestria ay that to the long m if the	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gitudina subjec	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note is positioning to the centreline of the centreline	n d t t g e f d
respectively M_1 and N_1 categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T t t t b s s p t t	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestrial vehicle's directed the subject we consider the subject we communicate the subject we can at the subject with the subject we can at the subject w	for at least to abject vehicle to least of the test of vehicle traveteral offset prese corresponding to shall be respectivention. Until the traveter of traveter of traveter of traveter of the vehicle with a to be desired vehicle with a to be desired vehicle with a to be desired to the traveter of the vehicle with a to be desired vehicle vehic	wo seconds problem impact points thall startelling at the scribed in this to a TTC of at a tended between travel in a lat a constant the test be subject vehicled between the subject of t	impact porior to the trend central interpretation to the trend central interpretation to the trend central interpretation in the trend cen	int with the function of fish and seconds of the the fine of 5 ked. The finch a water is on an 0.1	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim m/h +0/-pedestria ay that to the long m if the	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gitudina subjec	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note is positioning to the centreline out we would be to the centreline out we hicle would be all centreline out we hick with a second control of the centreline out we have a second control of the centreline out we have a second control of the centreline out we have a second control of the centreline out which we have a second control of th	n d t t g e f d
test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.2.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T T t t T v b b s p t t r	straight line anticipated such functional (a) The subjection of the subjection of the system into the pedestrial vehicle's direction of the subject vehicle subject vermain at the act brake.	for at least to abject vehicle to l part of the test to vehicle traveteral offset present shall be respectively and target shall ection of travet and the present on the from the present of the prescribed test to a prescribed test and the prescrib	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a lat a constant the test be subject vehit tof the subjulerance of not speed throu	impact porior to the transfer to the transfer to the transfer tran	int with the function of fse test sph, and seconds of the the line of 5 ked. The pach a water is on ann 0.1 function.	th the pional paret of not speed wit from the functions m/h +0/pedestria ay that to the long m if the onal part	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gitudina e subject t of th	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting not services positioning the point of the control of the c	n d t t g e f f d s
speed range as defined in paragraphs 5.2.2.3. The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T T t t t t t r t t r r t r t r	straight line anticipated such functional (a) The subjection of the subjection of the system into the pedestrial vehicle's direction of the subject vehicle su	for at least to abject vehicle to l part of the test to vehicle traveteral offset present shall be respectively and target shall ection of traveteral offset present on the from the present of the prescribed test to a conducted with the prescribed test to a conducted with	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a lat a constant of the test be subject vehicle to speed throut a vehicle travel impact speed throut a vehicle travel impact speed throut a vehicle travel in the vehicle travel impact speed throut a vehicle travel in the vehicle travel impact speed throut a vehicle travel in the vehi	impact porior to the trentrelic treatment of the trentrelic treatment of the treatment of t	int with e function of fse fseconds of the trine of 5 kd. The pack a water is on an 0.1 function triple of the fraction of the	th the pional paret of not speed wit from the functions m/h +0/pedestria ay that to the long m if the onal part	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gitudina e subject t of th	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting not services positioning the point of the control of the c	n d t t t g e f d d s r
The test prescribed above shall be carried out with a child pedestrian "soft target"	s a T (w (T T t t T v b b s s p t t r n T T	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestrial vehicle's director the fushall be corrected at the subject we remain at the subject when the subject we remain at the sets shall be respectively the subjectively the subjective subjectively the subjective subjectively the subjective su	for at least to abject vehicle to l part of the test to the vehicle traveteral offset present shall be respectively and the present of traveteral offset present to the present of the part of the present of the presen	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a lat a constant of the test be subject vehicle to the subject of the subject.	impact porior to the tentrelic twith: e required is paragra; t least 4 the start a straigh ant speed has starte icle in sue ect vehicl out more the gravelling as is deeme	int with e function of fse test sph, and seconds of the time of 5 ked. The puch a water is on an 0.1 function type of the speed digusti	th the pional paret of not speed wit from the functional perpending/h +0/ pedestria ay that to the long m if the onal part the shown if ied, the	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/n targe he impa gitudina e subject t of the in the	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note in the subject is positionized point of the control of the control of the control of the test and does tables below for coal service many starting are to the coal service many starting and service many starting are to the coal service many starting	n d t t t g e f d d s r y
	s a T (w ((T T t t T v b b s s p t t r n n T T r	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestrial vehicle's directed strian tare the subject we compare the subject where the subject we compare the subject when the subject we compare the subject we compare the subject when the subject we compare the subject when the subject we compare the subject when the subject we subject we subject when the subject we subject which we subject when the subject we subject which we subject when the subject we subject we subject when the subject we subject when the subject we subject when the subject we subject we subject when the subject we subject when the subject we subject we subject when the subject we subject we subject with the subject we subject when the subject we subject we subject with the subject we subject when the subject we subject we subject with the subject with the subject we subject with the subject	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset present the second of the vehicle traveteral offset present the vehicle with the rest of the from the conducted with the prescribed test to the conducted with Mi and Ni categor speeds listed	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a lat a constant to the subject vehicle to f the subject vehicle a vehicle troies. If this in the table	impact porior to the tentrelic twith: e required is paragrate t least 4 the start a straight ant speed that the start in t	int with e function of fse test sph, and seconds of the time of 5 ked. The puch a water is on an 0.1 function type of the speed digusti	th the pional paret of not speed wit from the functional perpending/h +0/ pedestria ay that to the long m if the onal part the shown if ied, the	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/n targe he impa gitudina e subject t of the in the	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note in the subject is positionized point of the control of the control of the control of the test and does tables below for coal service many starting are to the coal service many starting and service many starting are to the coal service many starting	n d t t t g e f d d s r y
defined in 6.3.2.	s a T (w ((T T t t V v b b s s p t t r n r n r n r n r n r n r n r n r n	straight line anticipated such functional (a) The subjection of the functional (b) A distance the system into the pedestrial vehicle's direction of the subject version at the subject version at the subject version at the cost shall be corrected to the subject version at the cost shall be espectively Mest any other speed range as	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset preservention. In target shall be respectively and the front entitle with a top prescribed test to conducted with Mi and Ni categor speeds listed a defined in para	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a constant of the test he subject vehicle to find the subject of the speed through a vehicle tropies. If this in the table agraphs 5.2.2.	impact porior to the tentrelic twith: erequired is paragrated the start a straight and speed that started icle in sue ect vehicle of more than the tavelling as is deemed in paragrage.	int with effective functions of the seconds of the trine of 5 ked. The puch a water is on ann 0.1 function at speed d justiaph 5.2	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim/h +0/-pedestria by that to the long m if the conal part is shown fied, the .2.4. and	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gituding e subject t of the in the te e technid withir	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note point of the land centreline of the centreline of	n d t t g e f d d s r y d
	s a T (w ((T T t t v b b s s p t t r n r r r r r r r r r r r r r r r r	straight line anticipated such functional (a) The subject within the late (b) A distance the system into the pedestrial rehicle's directed the subject when the subject we main at the act brake. The shall be respectively because of the subject when the subject we will be respectively because as the test present the subject any other speed range as the test present in the subject and the subject any other speed range as the test present in the subject and the	for at least to abject vehicle to least of the test to the vehicle traveteral offset preservention. In target shall be respectively and the from the from the conducted with a top prescribed test to the following the conducted with and N ₁ category speeds listed as defined in parascribed above sl	wo seconds problem impact points shall start elling at the scribed in this to a TTC of at cted between travel in a constant of the test be subject vehicle to find the subject of the speed through a vehicle tropies. If this in the table agraphs 5.2.2.	impact porior to the tentrelic twith: erequired is paragrated the start a straight and speed that started icle in sue ect vehicle of more than the tavelling as is deemed in paragrage.	int with effective functions of the seconds of the trine of 5 ked. The puch a water is on ann 0.1 function at speed d justiaph 5.2	th the pional paret of not speed wit from the functional perpendim/h +0/-pedestria by that to the long m if the conal part is shown fied, the .2.4. and	rt of t more t hin the target al part icular 0.4 km/ n targe he impa gituding e subject t of the in the te e technid withir	he test with a han 0.1 m. tolerances ar of the test ar to the subject, starting note point of the land centreline of the centreline of	n d t t g e f d d s r y d

Test results

6. 6. 2.	衝突速度 慮に入れ The asses target an	、ターゲッ ssment of the nd the vehic	トδ e i le,	主車両間 mpact s taking	引の実際 speed s g into	祭の接 shall l accou	れた追加の保護装値 触点に基づくものと be based on the act nt the vehicle shap agraph 6.2.4.	とする。 ual contact poi	nt between the	
	指定速度 Specified	重量条件 Weight	as		Col	警 lisio	報 n warning	制動要求減速度 Braking demand	Impact speed	
	speed (km/h)	Condition		_	報モー ning mo		警報タイミング Timing of warning	(m/s ²)	(km/h)	
	(IIII) II)		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		積載 Laden	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	20.0		3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前 緊急ブレーキの			
		非積載		触覚、	聴覚、	視覚	窓急ブレーキの 秒前 緊急ブレーキの			
		Unladen		触覚、	聴覚、	視覚	形態が 秒前 緊急ブレーキの			
				触覚、触覚、	聴覚、	視覚視覚	<u>秒前</u> 緊急ブレーキの			
		積載 Laden		触覚、	聴覚、	視覚	秒前 緊急ブレーキの			
				触覚、	聴覚、	視覚	秒前 緊急ブレーキの			Pass Fail
			1	触覚、	聴覚、	視覚	<u>秒前</u> 緊急ブレーキの 秒前			
		非積載 Unladen	2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
			3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	積載 Laden		1	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
			2	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前			
			3	触覚、	聴覚、	視覚	緊急ブレーキの 秒前 緊急ブレーキの			
		非積載		触覚、	聴覚、	視覚	素急ブレーキの秒前緊急ブレーキの			
		非積載 Unladen		触覚、	聴覚、	視覚	業态プレーキの教前緊急ブレーキの			
			3	触覚、	聴覚、	視覚	秒前			

Test results 自転車ターゲットを用いた警告および作動テスト 結果 6. 7. (第2改訂 Result Warning and Activation Test with a Bicycle Target 版以降) 6.7.1. 被験車両は、予測される自転車クランクシャフト衝突点の中心線とのずれが 0.1 m 以下の状 態で、テストの機能部分の前に少なくとも 2 秒間、自転車ターゲットとの衝突点にまっすぐ 接近するものとする。 テストの機能部分は、被験車両の定速走行中、少なくとも 4 秒間の TTC に相当する距離ま で衝突点に接近した時点で開始するものとする。 自転車ターゲットは、テストの機能部分の開始以降に動き始め、15 km/h+0/-1 km/h の一定 速度で被験車両の移動方向と直角に直進するものとする。テストの 機能部分よりも前の自転 車の加速フェーズ中は、自転車ターゲットを遮蔽するものとする。被験車両前部の自転車 ターゲットとの衝突点が被験車両の縦方向中心線上になるように自転車ターゲットと被験車 両の位置関係を調整するものとする。その許容差は、テストの機能部分を通して被験車両が 規定テスト速度を維持することを想定し、かつ制動しないという条件で、0.1 m 以下とす ~。 それぞれ M. カテゴリーと N. カテゴリーに関する次の各表に示された速度で車両が走行し ている状態でテストを実施するものとする。技術機関は、妥当だと認められる場合、 5.2.3.3.項に定める規定速度の範囲内で5.2.3.4.項の表中の他の任意の速度をテストするこ とができる。 テストの機能部分は、以下の条件により開始されるものとする: (a) 試験車両が要求速度の許容内の速度で、かつ本項に規定された横方向のずれの範囲内で 走行中、かつ (b) 自転車ターゲットが本項に規定された要求速度の許容内の速度で移動中、かつ (c) ターゲットから少なくとも4 秒間のTTCに相当する距離。 許容差はテストの機能部分の開始から、システム介入までの間遵守されるものとする。 上記のテストは、6.3.3.項に定める自転車「ソフトターゲット」を用いて実施するものとす 自転車ターゲットシナリオにおける N₁ カテゴリーの被験車両テスト速度 自転車ターゲットシナリオにおける M. カテゴリーの被験車両テスト速度 許容差 ランニングオーダー質量 最大質量 最大質量 ランニングオーダー質量 20 38 40 +0/-2 36 40 +0/-2 60 +0/-2 60 60 値はすべて km/h 単位 No The subject vehicle shall approach the impact point with the bicycle target in a straight line for at least two seconds prior to the functional part of the test with an anticipated subject vehicle to crankshaft of the bicycle impact point centreline offset of not more than 0.1 m. The functional part of the test shall start when the subject vehicle is travelling at a constant speed and is at a distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the collision point. The bicycle target shall travel in a straight line perpendicular to the subject vehicle' direction of travel at a constant speed of 15 km/h +0/-1 km/h, starting not before the functional part of the test has started. During the acceleration phase of the bicycle prior to the functional part of the test the bicycle target shall be obstructed. The bicycle target's positioning shall be coordinated with the subject vehicle in such a way that the impact point of the bicycle target on the front of the subject vehicle is on the longitudinal centreline of the subject vehicle, with a tolerance of not more than 0.1 m, if the subject vehicle would remain at the prescribed test speed throughout the functional part of the test and does not brake. Tests shall be conducted with a vehicle travelling at speeds shown in tables below for respectively M₁ and N₁ Categories. If this is deemed justified, the technical service may test any other speeds listed in the table in paragraph 5.2.3.4. and within the prescribed speed range as defined in paragraphs 5.2.3.3. The functional part of the test shall start with (a) The subject vehicle travelling at the required test speed within the tolerances and within the lateral offset prescribed in this paragraph, (b) The bicycle target travelling at the required test speed within the tolerances specified in this paragraph and (c) A distance corresponding to a TTC of at least 4 seconds from the target. The tolerances shall be respected between the start of the functional part of the test and

The test prescribed above shall be carried out with a bicycle "soft target" defined in

the system intervention.

paragraph 6.3.3.

Test results

6. 7. 2.	衝突速度の評価は、車両の形状を考慮に入れ、ターゲットと車両間の実際の接触点に基づく ものとする。								
						be based on the ac nt the vehicle shap	_		
		重量条件				· 報	制動要求減速度		
	Specified speed	Weight Condition		警報モー		n warning 警報タイミング	Braking demand (m/s²)	Impact speed (km/h)	
	(km/h)	Condition		Warning n		Timing of warning	(, - ,	(IXIII) II)	
			1	触覚、 聴覚	、視覚	杪削			
		積載 Laden	2	触覚、 聴覚	、視覚	杪削			
	00.0		3	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	20.0		1	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		非積載 Unladen	2	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
			3	触覚、 聴覚	、視覚	駆刍ブレーキの			
		14+	1	触覚、聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	M ₁ :38.0		2	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			Pass
	N ₁ :36.0		3	触覚、 聴覚	、視覚	馭刍ブレーキの			Fail
			1	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
	40. 0	非積載 Unladen	2	触覚、 聴覚	、視覚	駆刍ブレーキの			
			3	触覚、 聴覚	、視覚	馭刍ブレーキの			
			1	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		積載 Laden	2	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 秒前			
		200011	3	触覚、 聴覚	、視覚	緊急ブレーキの 教 前			
	60.0	非積載 Unladen	1	触覚、 聴覚	、視覚	型			
				緊急ブレーキの			1		
			3	触覚、 聴覚	、視覚	秒前 緊急ブレーキの 秒前			

Test results

Test resu 6.8.	故障検出テスト			判定			
6. 8. 1.	により、電気的故障を再現する。AI 電気結線と5.4.項の任意選択の手動る。 Simulate an electrical failure, for component or disconnecting any simulating an AEBS failure, neith signal of paragraph 5.5.4. nor the 5.4. shall be disconnected. 故障の再現に関する手段と箇所 Means and parts for failure	Jるか、またはAEBS構成部品間の電気 BBS故障を再現する際、上記5.5.4.9 JAEBS無効化コントロールのいずれも r example by disconnecting the powe electrical connection between AE her the electrical connections for optional manual AEBS deactivation 灯光の取付位置 Location of optical warning	原の運転者警告信号の 可断しないものとす er source to any AEBS BS components. When the driver warning control of paragraph 灯光の色 Colour of optical	Judgment Pass Fail			
6. 8. 2.	に作動して作動状態を維持し、再現後のイグニッション「OFF」イグニッション「The failure warning signal mention activated not later than 10 second	号は、車両が10 km/hを超える速度で された故障が継続する限り、車両能 ッション「ON」サイクルの直後に再作 ned in paragraph 5.5.4. shall be s after the vehicle has been drive immediately after a subsequent ign	争止状態におけるその E動するものとする。 activated and remain n at a speed greater	Pass Fail			
6. 9.	"on" cycle with the vehicle station無効化テスト	arry as long as the simulated failur					
6. 9. 1.	チを「ON」 (RUN) 位置に入れ、AEI 動するものとする。イグニッションション (始動) スイッチを「ON」 (動しないことを確認する。これは、示している。イグニッションシステに上記の要件が充足されるものとす (start) switch to the "on" (run) mentioned in paragraph 5.4.3. abov to the "off" position. Again, turn and verify that the previously indicating that the AEBS has been rignition system is activated by mea without removing the key.	RUN)位置に入れ、その前に作動して上記5.4.1.項に規定されたとおりAEでみが「キー」によって作動する場合る。 position and deactivate the AEBS. e shall be activated. Turn the ign the ignition (start) switch to the activated warning signal is not reinstated as specified in paragraph ans of a "key", the above requirements.	意及した警告信号が作 こする。再びイグニッ こいた警告信号が再作 BS が復帰したことを いには、キーを抜かず The warning signal nition (start) switch e "on" (run) position reactivated, thereby n 5.4.1.above. If the	Yes No Pass Fail			
	無効化手段 Means of deactivation	灯光の取付位置 Location of optical warning	Colour of optical warning				
6. 10.	システムのロバスト性						
6. 10. 1.	対歩行者、車対自転車)に関する 1 ストセットアップが記述されている スト走行の一方が要求性能を満たさ きる。2 回のテスト走行で要求性能 ものとする。1 つのカテゴリー内で する: (a) 車対車テストのために実行した (b) 車対歩行者テストのために実行 (c) 車対自転車テストのために実行 (車対自転車テストは第2改訂版以降 Any of the above test scenarios, w vehicle speed at one load condition Bicycle), shall be performed two	場合には、それぞれ 2 回実行するもなかった場合には、そのテストを 1 が満たされたとき、そのテストシナ 実行されたテストの不合格回数が「 テスト走行の 10.0%、 したテスト走行の 10.0%、および したテスト走行の 20.0%。) here a scenario describes one test n of one category (Car to Car, Car times. If one of the two test rur	両速度での 1 つのテ のとする。2 回のテ 回繰り返すことがで リオは合格とみなす 記を超えないものと setup at one subject to Pedestrian, Car to ns fails to meet the	Pass Fail			
	required performance, the test may be repeated once. A test scenario shall be accounted as passed if the required performance is met in two test runs. The number of failed tests runs within one category shall not exceed: (a) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Car tests; (b) 10.0 per cent of the performed test runs for the Car to Pedestrian tests; and (c) 20.0 per cent of the performed test runs for the Car to Bicycle tests.						

	車対車ラ	テスト	車対歩行	者テスト	車対自転	云車テスト	
	Car to Ca		Car to Pedes			strian tests	
	不合格走行数 The number of	試験走行数 The number of	The number of	試験走行数 The number of	不合格走行数 The number of	試験走行数 The number of	
	failed test	test runs	failed test	test runs	failed test	test runs	
附則3 付錄2 Annex 3	誤対応試験 Deactivation tes	t	,				
Appendix 2	誤対応の発生を最小限に抑える目的で実装されたシステムのストラテジーを 評価するために 以下のシナリオを使用するものとする。各種類のシナリオについて、車両メーカーは、安全 確保のために実装された基本ストラテジーを説明 するものとする。 メーカーは、説明した各種類のシナリオにおけるシステムの挙動に関する証拠(たとえば再 現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ)を提示するものとする。技術機関 がシナリオの実証に必要とみなす場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたパラメータ を指針として使用するものとする。						
	The following scenarios shall be used to assess the system's strategies implemented in order to minimize the generation of false reactions. For each type of scenario, the vehicle manufacturer shall explain the principle strategies implemented to ensure safety. The manufacturer shall provide evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) of the system's behaviour in the described types of scenarios. The parameters described in subparagraph 2 of each scenario shall be used as guidance if the Technical Service deems a demonstration of the scenario necessary. 提示された証拠の種類(再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路テストデータ) Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data)						Yes No
	シナリオ1		/ナリオ2	シナリオ	2	シナリオ4	
	Scenario 1		cenario 2	Scenario		Scenario 4	
※補足第2改	打版以前、及び改訂	「版補足改訂版以	前の規則における	試験においては	以下の項目を使用	することとする。	
1.	車両ターゲット						
1. 3.	Vehicle Target AEBSが衝突警告	ならうわいすの	こし かの取名	1411新まり11441 7	コンナのトナス		
1. 0.	AEDSが倒失音音で	とサんないもの	/こし、//*7茶芯	「刑事」を 用始 しん	よいものとする。		Pass
	The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency						Fail
2.	braking phase. 歩行者ターゲット Pedestrian Target						
2. 3.	AEBSが衝突警告	を与えないも <i>σ</i>	とし、かつ緊急	制動を開始した	ないものとする。		
	The AEBS shall n braking phase.	ot provide a c	collision warning	g and shall not	initiate the e	mergency	Pass Fail

Test results

附則3 電子制御システムの安全要素に適用する特別要件

Annex3 Special requirements to be applied to the safety aspects of electronic control systems

4. 検証およ	いけら Systems C び試験	判	定
Verifica	tion and test	Judg	ment
4. 1.	3. 項の規定による文書に説明された「システム」の機能動作を次のようにテストするものとする: The functional operation of "The System", as laid out in the documents required in paragraph 3., shall be tested as follows:		
4. 1. 1.	「システム」の機能の検証 技術機関は、上記3.2.項でメーカーが申告した中から選択した 多数の機能をテストすることにより、非故障状態の「システム」を検証するものとする。 複合型電子システムについては、申告された機能が無効化されるシナリオをこれらのテストに含めるものとする。 Verification of the function of "The System" The Technical Service shall verify "The System" under non-fault conditions by testing a number of selected functions from those declared by the manufacturer in paragraph 3.2. above. For complex electronic systems, these tests shall include scenarios whereby a declared function is overridden.	Pass	Fail
4. 1. 2.	3.4. 項の安全コンセプトの検証 個別ユニットの内部故障の影響を再現するためにユニット故障に対応する出力信号を電気ユニットまたは機械要素に適用することにより、当該故障の影響下で「システム」の反応を検査するものとする。技術機関は、この検査を少なくとも1つの個別ユニットについて実施するものとするが、個別ユニットの複数の同時故障に対する「システム」の反応は検査しないものとする。技術機関は、車両の制御性およびユーザー情報に影響を及ぼしうる要素 (HMI要素) がこれらのテストに含まれていることを確認するものとする。Verification of the safety concept of paragraph 3.4. The reaction of "The System" shall be checked under the influence of a failure in any individual unit by applying corresponding output signals to electrical units or mechanical elements in order to simulate the effects of internal faults within the unit. The Technical Service shall conduct this check for at least one individual unit, but shall not check the reaction of "The System" to multiple simultaneous failures of individual units. The Technical Service shall verify that these tests include aspects that may have an impact on vehicle controllability and	Pass	Fail
4. 1. 2. 1.	user information (HMI aspects). 総合的な判断により、安全コンセプトおよび遂行について、その十分性が確認される程度まで、検証結果と文書化された故障分析の要約が一致するものとする。 The verification results shall correspond with the documented summary of the failure analysis, to a level of overall effect such that the safety concept and execution are confirmed as being adequate.		Fail

電子システムのモデル評価書 Model assessment form for Electronic Systems

テストロ TEST REI	レポート番号 _: PORT NO. :	
1.	識別 IDENTIFICATION	
1. 1.	車名 Vehicle make	:
1. 2.	型式 Type	:
1. 3.	車両に表示されている場合は型式記 Means of identification of type if	
1. 3. 1.	当該表示の位置 Location of that marking	:
1. 4.	メーカーの名称および所在地 Manufacturer's name and address	:
1. 5.	該当する場合、メーカーの代理人の If applicable, name and address of	
1. 6.	メーカーの正式な文書パッケージ Manufacturer's formal documentation	n package
	文書参照番号 Documentation reference No.	:
	初版日 Date of original issue	:
	最終更新日 Date of latest update	:
2.	試験車両/システムの説明 TEST VEHICLE(S) / SYSTEM(S) DESCR	IPTION
2. 1.	概要 General description	:

2. 2.	「システム」のすべての制御機能の説明および作動方法 Description of all the control functions of "The System", and methods of operation
2. 3.	構成部品の説明および「システム」内の相互接続図 Description of the components and diagrams of the interconnections within "The System" :
3.	メーカーの安全性コンセプト MANUFACTURER'S SAFETY CONCEPT
3. 1.	信号フローおよび作動データの説明ならびに優先順位 Description of signal flow and operating data and their priorities :
3. 2.	メーカーの宣言 Manufacturer's declaration
	メーカーである は、「システム」の目的達成のために選択したストラテジーが、非故障条件下で、車両の安全な作動を損なうことは無いことを確約する。 The manufacturer(affirm(s) that the strategy chosen to achieve "The System", objectives will not, under non-fault conditions, prejudice the safe operation of the vehicle.
3. 3.	ソフトウエアの概略アーキテクチャならびに用いた設計方法およびツール Software outline architecture and the design methods and tools used :
3. 4.	故障条件下における「システム」に組み込まれた設計措置の説明 Explanation of design provisions built into "The System" under fault conditions :
3. 5.	個別の危険または故障条件下における「システム」の挙動解析の文書 Documented analyses of the behaviour of "The System" under individual hazard or fault conditions :
3. 6.	環境条件について実施している措置の説明 Description of the measures in place for environmental conditions :
3. 7.	「システム」の定期技術検査に関する措置 Provisions for the periodic technical inspection of "The System" :

3	5. 8.	UN 規則No.152号、附則3の4.1.1. 頃に準拠した「システム」の検証試験の結果 : Pass Fail Results of "The System" verification test, as per para. 4.1.1. of Annex 3 to UN Regulation No. 152
3	3. 9.	UN 規則No.152号、附則3の4.1.2.項に準拠した安全コンセプトの検証試験の結果 : Pass Fail Results of safety concept verification test, as per para. 4.1.2. of Annex 3 to UN Regulation No. 152
3	3. 10.	試験実施日 : Date of test :
3	3. 11.	改訂シリーズによって最新改訂されたUN 規則No.152号の に従って本試験を実施し結果を報告した。 This test has been carried out and the results reported in accordance with to UN Regulation No. 152 as last amended by the series of amendments.
		試験担当者 Tested by 日付 Date
3	3. 12.	コメント Comments :

6. その他の技術情報

Other technical information

	び5.3.2.項に基づく衝突警告および緊?	急制動の中断が開始される積極的動作
の一覧 List of pos	itive actions that allows the driver t	to interrupt the collision warning and
	cy braking based on 5.3.1 and 5.3.2	
	中断が開始される積極的動作	中断されるフェーズおよび説明
	Positive action	Description
F 4 0 1 五五	に甘べくAEDCW外がら動めに何なりな	していた。 とないないとなりはできる。 となった。
	に基づくAEBS機能が自動的に無効化され uations and corresponding criteria whe	
	based on 5.4.2.1., if available	re the hibb ranction is automatically
5.5.2.項に	」 基づく衝突警報の表示ならびに順序に「	関する説明
Description	of the warning indication and the se	quence in which the collision warning
signals are	presented to the driver, based on 5.5	. 2.
	に基づくテスト前条件ストラテジーの	
Details of	the pre-test condition strategy based	on 6.2.2.2., if available

6. 10. 2. 項に基づく不合格となったテストの根本的原因				
The root cause of failed tests based on 6.10.2., if available				