#### TRIAS 12-R152-03

#### 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

試験	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)					
	加速度	小数第3位を四捨五入、小数第2位まで (m/s²)					

## 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 M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> 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.			
Series No.	* * *	 原文(英文)に基づき行	 うため、日本語	訳は参考として下さい。
. 試験自動車				

単名・型式(類別)				
Ma <u>ke•Type (Variant)</u>				
車台番号				
Chassis No.				
試験車両のカテゴリー			M1	
Category of test vehicl	e	A →1		to be
メーカー指定質量		合計	前軸	後軸
Mass declared by the manuf	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 te				
	非積載質量			
<b></b> タイヤサイズ(空気圧)	Vehicle mass (Unladen 前軸			
クイヤリイム(全気圧) Tyre size (Pressure)	Front wheel [kPa]		(	) kP
Tyre Size (Fressure)	後軸		(	/ KF
	Rear wheel [kPa]		(	) kP
ホイールベース	Real wheel [Ria]			/ KI
Wheel-base	[m]			
重心高	Ĺm.j			
Center of gravity height	[m]			
α値 (Wr/W × L/H)				
Value of $lpha$				
仕様	•			
Specification of system				
衝突被害軽減 制動制御	<b>長置</b>			
Advanced Emergency Brak				
制御装置のメーカー				
Manufacturer of contr	coller			
障害物検出の方式				
Type of obstacle dete	ection			
障害物検出装置のメース	カー、型式、個数			
	stacle detector, number of item			
上記以外の型式を識別す	可能な部品			
	e identification of type			
システムの作動速度域				
Operation speed range	e [km/h]			
主制動装置				
Service braking system				
作動系統及び制動車輪				
Control system and br	caking wheel			
制動力制御装置形式				
Type of braking force	e control system			
制動倍力装置形式				
Type of brake booster		<i>L</i> ;	120	
制動装置形式		前	後	
Type of brake system	F	ront	Rear	

### 2. 試験条件

Test conditions

TODE CONGITIONS				
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[℃]	Ambient illuminance[lx]

#### 3. 試験機器

Test equipment

計測器	メーカー	型式	点検・校正日
measurement equipment	Manufacturer	Туре	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	写直筌に	-	n	別紙を	用1	ハて	ŧ,	良い

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

4	/#	-12
4.	1)田	不

5. 試験成績/Test results

ABBSを装備する車向は以下の性能要件を満たすらのとする	. <u>試験成績/Tes</u> 1			
Any vehicle fitted with an ABBS complying with the definition of paragraph 2.1 above shall, when activated and operated within the prescribed speed ranges, meet the performance requirements:  (5.1.2.) AEBSLT電景、磁界の影響を受けないものとし、UN-FID-06に達かすること The effectiveness of ABBS 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 06 series of mandments to UR Regulation No. 10.  (5.1.3.) Mpil30w#Rev might be shown by meeting the requirements of Annex 3.  (5.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (5.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (5.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (6.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (7.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (8.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (8.1.6.) ADALL Magnetic and the shown by meeting the requirements of Annex 3.  (8.1.6.) ADALL Magnetic and Anney Annex 3.  (8.1.6.) ADALL Magnetic and Annex 3.  (8.1.6.)	(5, 1, 1, )	AEBSを装備する車両は以下の性能要件を満たすものとする	Pass	Fail
paragraph 2.1. above shall, when activated and operated within the prescribed speed ranges, neet the performance requirements:  (5.1.2.)   AEBSL主要果 凝算の影響を受けないものとし、UN-RIO-OBIC調合すること 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 100 series of amendements to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.)   所規が交替や高速できたより、電子コントロールジステムの文金要素に関する適合が記録されるものとする。 Conformity with the safety aspects of electronic control systems shall be shown by mocting the requirements of Annox 3.  (5.1.6.)   アステントロールジステムの文金要素に関する場合が高速を含みられた調味しました。 (5.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所聞な (6.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所聞な (6.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所聞な (6.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所聞な (6.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所能な (6.1.6.)   アステントロールジステムのシャク・スーのことは、所能な (6.1.6.)   アステントロールジステムの (6.1.6.)   アステントロールジステムの (6.1.6.)   アステントロールジステムの (6.1.6.)   アステントロールジステムの (6.1.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6.6	(0, 1, 1, )		1 000	1 01 1 1
Prescribed speed ranges, meet the performance requirements:				
AEBSは電界、磁界の影響を受けないものとし、UN-R10-06に適合すること The offectiveness of AEBS shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. This shall be demonstrated by Tulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 66 series of amendements to UN Requision No. 10.   (5, 1, 3, 4)				
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 66 series of amendments to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.) 開別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要素に関する場合が認識が認識がよれるものとする。Conformity with the safety aspects of electronic control systems shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.  (5.1.6.) 影が定め回搬 は 10 は 10 を 10 を 10 を 10 を 10 を 10 を 10		prescribed speed ranges, meet the performance requirements:		
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 66 series of amendments to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.)				
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 66 series of amendments to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.)	(5, 1, 2, )	AEBSは電界、磁界の影響を受けないものとし、UN-R10-06に適合すること	Pass	Fail
or electrical fields. This shall be demonstrated by fulfilling the technical requirements and respecting the transitional provisions of the 06 series of amendments to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.)	(0.1.2.)		1 455	1 411
technical requirements and respecting the transitional provisions of the 66 series of amendments to UN Regulation No. 10.  (5.1.3.)				
(5.1.3.) 特別の要件を満たてことしたり、電子コントロールンステムの安全要素に関する値含が証明されるものとする。				
Pass Fail		technical requirements and respecting the transitional provisions of		
Pass Fail		the O6 series of amendments to UN Regulation No. 10.		
する適合が証明されるものとする。	(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要素に関	Pacc	Fail
(5.1.6.)	(0. 1. 0. )		1 ass	rall
Shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.		りる適合が証明されるものとりる。		
Fast Fail   Past Fail   Pa				
Fast Fail   Pass Fail   Pa		shall be shown by meeting the requirements of Annex 3.		
<ul> <li>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、衝突響告信号の発生を最小限に抑え、かっ高度繁急側動を回避するように設計されるものとっる。このことは、時間%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、とりわけ時間3の付録2 に示された各種シナリオを含むものと目を 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.</li> <li>財別3付録2</li> <li>野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アジーを評価するために以下のシナリオを囲するものとする。各種類のシナリオについて、東面メーカーは、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、競別した各種類のシナリオにおけるシステムの学動に関する証拠、たとえば再現テスト結果、実世界テストデータ、走行路アストデータ)を提示するものとする。メカルでは項目とに記載されたパラメータを指針として使用するものと下に付いて、またのとする。メカリオの下位項目とに記載されたパラメータを指針として使用するものと下に付いては可能のはではまた。またまは実施したでありました。または関するものと下に対して使用するものと下に対して使用するものと下に対して使用するものと下に対して使用するものと下に対しまれていままままままままままままままままままままままままままままままままままま</li></ul>	(5 1 6 )	誤対応の回避	Pass	Fail
産生を最小限に抑え、か一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、附別にはあづき欺危される野価で実証されるものとし、 この評価は、とりわけ附別。の付録2 に示された各種シナリオを含むものと 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.  財別分付録2  対別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、車両サーカーは、安全確保のために実装された差本ストラテジーを 説明するものとする。技術機関がシナリオの実証に必要とみなす場合には、 をシナリオの下位項 2 に記載されたパラメータを針指針として使用するものと をシナリオの下位項 2 に記載されたパラメータを針指針として使用するものと る。 strategies implemented 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 doscribed 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(財現テスト系集集、業世界テストデータ、走行路テスト トデータ) Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, シナリオ1: Scenario 3: シナリオ2: Scenario 3: シナリオ2: Scenario 3: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ2: Scenario 4: ※補足第2の項目を使用することとする。 車両の対けの対けの対けの対けの対けの対けの対けの対けの対けの対けのではいまのとす を指定を表しまの対けの対けのではいたのではいるのではいるのではいるのではいるのではいるのではいるのではいるのではいる	(0.1.0.)		1 abb	1 411
する。このことは、時間3 に基づき実施される料価で実証されるものとし、この評価は、とりわけ時間3 の付録2 に示された各種シナリオを含むものと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.				
にの評価は、とりわけ時間の付録2 に示された各種シナリオを含むものと 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.  WHING THE ANNEX 4.  WHING THE ANNEX 3.  WHING THE ANNEX 4.  WHING THE AN				
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.  M別3付録2  翻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。大力一は、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。技術機関がシナリオの実態に必要とみなす場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたバラメータを指針として使用するものと 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) シナリオ1: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※福度第2を対象の機能を表現されたの表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表		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、		
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.  M別3付録2  翻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。大力一は、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。技術機関がシナリオの実態に必要とみなす場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたバラメータを指針として使用するものと 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) シナリオ1: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※福度第2を対象の機能を表現されたの表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表現を表		【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】		
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.    Mpiin				
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.  謝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設備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、東両メーカーは、安全確保のために実装された基本ストラテジーを設明するものとする。人技術機関がシナリオの家証に必要とみなず場合には、各シナリオの下位項 2 に記載されたバラメータを指針として使用するものと The following scenarios shall be used to assess the system 's 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 system' s behaviour in the described eems 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※福足第2改訂版以前、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。車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突響音を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。				
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.  IM 期3付録2  IM 対の変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)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 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: Scenario 3: Scenario 3: Scenario 3: Scenario 3: Scenario 4: ※新起系変更に対しいが、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが歯突を音を与えないものとし、かの緊急制動を開始しないものとする。 下部メモディをいものとし、かの緊急制動を開始しないものとする。 下部メール Target AEBS が南突撃音音を与えないものとし、かの緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. サディターゲット/Pedestrian Target AEBS が南突撃音音を与えないものとし、かの繋急間動を開始しないものとする。 Target AEBS が南突撃音音を見ないものとし、かの繋急制動を開始しないものとする。 Target AEBS が南突撃音音を与えないものとし、かの繋急間があればればればればればればればればればればればればればればればればればればれば				
demonstrated in the assessment carried out under Annex 3, and this assessment shall include in particular scenarios listed in Appendix 2 of Annex 3.  翻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。な特権限のシナリオにおけるシステムの挙動に関する証拠にたとえば再現テスト結果、実世界テストデータ)を提示するものとする。な特権限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ある。な特権限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おのとものとある。な特権限がシナリオの実証に必要とみなす場合には、名シナリオの下位項 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れれた記載できる。はいましては、名がよります。 またはないでは、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がよります。 または、名がまります。 または、名がまりまれば、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまりまたれば、名がまります。 またれば、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 またれば、名がまります。 または、名がまります。 または、名がまります。 またれば、名がまりまたれば、名がまります。 または、名がまります。 またれば、またれば、またれば、またれば、またれば、またれば、またれば、またれば、				
解則3付録2  副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、東両メールは、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学動に関する証拠(たとえば再現テスト結果、実世界テストデータ)を提示するものとする。技術機関がシナリオの家語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下のもいまままでは、名シナリオの下位項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下のもいます。まなまは食いではいまいます。まなまは食いではいまいます。まなままままでは、おきずいます。まなまままままままままままままままままままままままままままままままままま				
解則3付録2  副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、東両メールは、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学動に関する証拠(たとえば再現テスト結果、実世界テストデータ)を提示するものとする。技術機関がシナリオの家語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下のもいまままでは、名シナリオの下位項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下のもいます。まなまは食いではいまいます。まなまは食いではいまいます。まなままままでは、おきずいます。まなまままままままままままままままままままままままままままままままままま		demonstrated in the assessment carried out under Annex 3, and this		
Mpin3付録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)を提示するものとする。 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、走行略アストデータ)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 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)Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) シナリオ1:   Scenario 1: シナリオ2:   Scenario 1: シナリオ3:   Scenario 2: シナリオ4:   Scenario 3: シナリオ4:   Scenario 3:   Scenario 3:   Scenario 3:   Scenario 3:   Scenario 3:   Scenario 4:   ※補足第全の計版以前、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。   車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。   The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.   AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.   AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.   AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.   AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.   Pass Fail				
附則3付録2				
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、競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。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 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 scenarios 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターグット/Vehicle Target AEBSが衝突管舌を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 光行者ターグット/Pedestrian Target AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	HILIDIA II KH			
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 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターグット/Vehicle Target ABBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.  光行者ターグット/Pedestrian Target AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	附則3付録2		Pass	Fail
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 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターグット/Vehicle Target ABBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.  光行者ターグット/Pedestrian Target AEBS が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate		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		
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 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)シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Wehicle Target ABBSが衝突警音を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.  歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警音を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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所集、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 The following scenarios shall be used to assess the system's statategies 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, シナリオ1:  Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 下 AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.  ### Fail  Pass Fail  Pass Fail  Pass Fail  Pass Fail				
機・(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 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Annex 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 4 A				
Annex 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 2 Appendix 3 Appendix 4 A		【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 ┃		
Annex 3 Appendix 2 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBS、が衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Annex 3 Appendix 2 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Appendix 2 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target ABBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Annex 3	The following scenarios shall be used to assess the system's		
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Appendix 2	strategies implemented in order to minimize the generation of false		
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	mpp on a m			
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 2: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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) シナリオ1:  Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBS migces 音を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.		The manufacturer shall provide evidence (e.g. simulation results,		
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 1: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBS migces 音を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.		real-world test data, track test data) of the system's behaviour 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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
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) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
トデータ) Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate		Technical Service deems a demonstration of the scenario necessary.		
トデータ) Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate		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		
Provided evidence (e.g. simulation results, real-world test data, track test data) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
track test data) シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
シナリオ1: Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Scenario 1: シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate		[シナリオ1:		
シナリオ2: Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate				
Scenario 2: シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
シナリオ3: Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
Scenario 3: シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī	· ·		
シナリオ4: Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī	Scenario 3:		
Scenario 4: ※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	1			
<ul> <li>※補足第2改訂版以前、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。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。</li> <li>The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase.</li> <li>歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。</li> <li>The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate</li> </ul>	Ī			
では以下の項目を使用することとする。 車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
車両ターゲット/Vehicle Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	1			
AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī	車両ターグット/Vehicle Target		
る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī		Pass	Fail
The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとする。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī	<b>し</b> る。		=
the emergency braking phase. 歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとす る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
歩行者ターゲット/Pedestrian Target AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとす る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	1			
AEBSが衝突警告を与えないものとし、かつ緊急制動を開始しないものとす Pass Fail る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī			
る。 The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate		歩行石ターケット/Pedestrian Target		
The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī		Pass	Fail
The AEBS shall not provide a collision warning and shall not initiate	Ī	る。		
the emergency braking phase.	Ī			
	<u> </u>	the emergency prayring himse.		

(5. 1. 7. )	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。 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 M₁ and N₁ or Regulation No. 13 in its 11 series of amendments for vehicles of Category N₁ 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.	Pass	Fail
(5. 2. 1. 3.) (5. 2. 2. 3.) (5. 2. 3. 3.)	速度範囲 システムは、少なくとも下記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、手動で無効化された場合は除く。 車対車シナリオ:10 km/hから60 km/h 車対歩行者シナリオ、車対自転車シナリオ:20 km/h から 60 km/h Speed range The system shall be active at least within the following vehicle speed range and at all vehicle load conditions. unless manually deactivated as per paragraph 5.4. Car to car scenario: 10 km/h to 60 km/h Car to pedestrian scenario, Car to bicycle scenario: 20 km/h to 60	Pass	Fail

◎定期技術検査に関する規定 Provisions for the Periodic Technical Inspection

110/1310113 1	of the refronte rechifical 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	Pass	Fail
	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。		
	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		
	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	Pass	Fail
	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.		

◎運転者による中断 Interruption by the Driver

Interruption	by the Dilver	
(5. 3. 1.)	AEBSは、運転者が衝突警告および緊急制動を中断するための手段を提供する	Pass Fail
	ものとする。	
	The AEBS shall provide the means for the driver to interrupt the	
	collision warning and the emergency braking.	
(5.3.2.)	上記のいずれの場合にも、この中断は、運転者が緊急事態を認識しているこ	*See 6.
	とを示す何らかの積極的動作(たとえばペダル踏下、方向指示器の操作)に	
	よって開始することができる。車両メーカーは、型式認可の時点でこれらの	
	積極的動作の一覧を技術機関に提出するものとし、それをテストレポートに	
	付属させるものとする。	
	In both cases above, this interruption may be initiated by any	
	positive action (e.g. kick-down. operating the direction indicator	
	control) that indicates that the driver is aware of the emergency	
	situation. The vehicle manufacturer shall provide a list of these	
	positive actions to the technical service at the time of type	
	approval and it shall be annexed to the test report.	
	applotal and to shall be amened to the tope lope to	

#### ◎システムのロバスト性 Robustness of the system

<u>Kobustness o</u>	f the system	
(6. 10. 1.)	  いずれのテストシナリオについても、そのシナリオに 1 つのカテゴリー(車	*See
	対車、車対歩行者、車対自転車)に関する 1 つの積載条件および 1 つの被	Appendix 1
	験車両速度での 1 つのテストセットアップが記述されている場合には、それ	
	ぞれ 2 回実行するものとする。2 回のテスト走行の一方が要求性能を満たさ	
	なかった場合には、そのテストを 1 回繰り返すことができる。2 回のテスト	
	走行で要求性能が満たされたとき、そのテストシナリオは合格とみなすもの	
	とする。1 つのカテゴリー内で実行されたテストの不合格回数が下記を超え	
	ないものとする:	
	(a) 車対車テストのために実行したテスト走行の 10.0%、	
	(b) 車対歩行者テストのために実行したテスト走行の 10.0%、および	
	(c) 車対自転車テストのために実行したテスト走行の 20.0%。 (車対自転車テストは第2改訂版以降)	
	【早刈日松早ノヘドは第4以前版以降) Any of the above test scenarios, where a scenario describes one test	
	setup at one subject vehicle speed at one load condition of one	
	category (Car to Car, Car to Pedestrian, Car to Bicycle), shall be	
	performed two times. If one of the two test runs fails to meet the	
	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) 🔟.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) 🖾 . 0 per cent of the performed test runs for the Car to Bicycle	

# ◎衝突警告

		warning

The collisio	II Walling	
(5. 5. 1.)	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。	*See Appendix 1
	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 selected from acoustic, haptic or optical.	
(5. 5. 2.)	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	6. 参照
(5. 5. 3.)	recorded in the test report. 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	Yes No
	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.	
(5. 5. 5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) 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)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space.	Pass Fail

#### ◎故障警告

の成門書口 The failure	warning		
(5. 5. 4.)	故障警告は、黄色の光学警告信号の点灯とする。  The failure warning shall be a constant yellow optical warning	*See 6	. 8. 1.
(5. 1. 4. 1. ) (5. 1. 4. 1. 1. )	電気的に検出可能な故障の場合は黄色の光学警告の点灯により、即時警告すること	Pass	Fail
	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 electrically		
(5. 1. 4. 1. )	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)は	Pass	Fail
(5. 1. 4. 1. 2. )	10km/h以上の走行10秒以内に検出され、黄色の光学警告の点灯により警告すること	rass	rall
	Upon detection of any non-electrical failure condition (e.g. sensor		
	blindness or sensor misalignment) shall be detected not later than 10 s after the vehicle has been driven at a speed greater than 10 km/h,		
	the warning signal shall be illuminated. The failure warning shall be		
(5. 1. 4. 2. )	a constant yellow optical warning signal. 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初期化完了されな	Pass	Fail
,	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		
	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		
(5 5 5 )	until the system has been successfully initialised.		D 11
(5. 5. 5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く)	Pass	Fail
	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)). This requirement does not apply		
(6. 8. 1. )	to warning signals shown in a common space.		
(0. 0. 1. )	AEBS構成部品の電源を切る、またはAEBS構成部品間の電気結線を切断することにより、電気的故障を再現する。AEBS故障を再現する際、故障警告信号の電気結線と手動AEBS無効化コントロールはいずれも切断しないものとする。		
	Simulate an electrical failure, for example by disconnecting the power source to any AEBS component or disconnecting any electrical connection between AEBS components. When simulating an AEBS failure, neither the electrical connections for the driver warning signal of paragraph 5.5.4. nor the optional manual AEBS deactivation control of paragraph 5.4. shall be disconnected. 故障の再現に関する手段と箇所:		
	Means and parts for failure simulation: 灯光の取付位置:	(視	認性)
	Location of optical warning: 灯光の色: Colour of optical warning:	(	黄色)
(6. 8. 2. )	故障警告信号は、車両が10 km/hを超える速度で走行した後10秒以内に作動して作動状態を維持し、再現された故障が継続する限り、車両静止状態におけるその後のイグニッションサイクル後も再作動するものとする。	Pass	Fail
	The failure warning signal mentioned in paragraph 5.5.4. shall be activated and remain activated not later than 10 seconds after the vehicle has been driven at a speed greater than 15 km/h and be reactivated immediately after a subsequent ignition "off" ignition "on" cycle with the vehicle stationary as long as the simulated failure exists.		

#### ◎手動無効化

Manual deactivation 手動無効化が可能な場合、以下要件に適合すること (5.4.1.)When a vehicle is equipped with a means to deactivate the AEBS function, the following conditions shall apply as appropriate: 手動無効化のコントロールはUN-R121-01に適合すること (5.4.1.3.)Pass Fail 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. (5.4.1.2.)2回以上の意図的操作によるものであること Pass Fail The AEBS control shall be designed a in such a way that manual deactivation shall not be possible with less than two deliberate actions. 無効化中は警告灯が点灯すること。故障警告と共用でもよい (5.4.3.)\*See 6.9.1. 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 this purpose. 警告灯は昼光下でも運転席から容易に視認できること (5.5.6.)Pass Fail 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.
警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く) (5.5.5.)Pass Fail 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)). This requirement does not apply to warning signals shown in a common space. IGサイクルにてONに自動復帰すること (5.4.1.1.)\*See 6.9.1. 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. 10km/hを越える速度では無効化できないこと (5.4.1.4.)Pass Fail It shall not be possible to deactivate the AEBS at a speed above 10 km/h. (6. 9. 1.) Pass Fail AEBS を手動で無効化する手段を備えている車両については、IG「ON」 (RUN) 位置に入れ、AEBS を無効化する。警告信号が作動するものとする。 IG「OFF」位置にする。再びイグニッション(始動)スイッチを「ON」 (RUN) 位置に入れ、その前に作動していた警告信号が再作動しないことを確 認する。 イグニッションシステムが「キー」によって作動する場合には、キーを抜か ずに上記の要件が充足されるものとする。 (start) switch to the "on" (run) position and deactivate the AEBS. The warning signal mentioned in paragraph 5.4.3. above shall be activated. Turn the ignition (start) switch to the "off" position. Again, turn the ignition (start) switch to the "on" (run) position and verify that the previously activated warning signal is not reactivated, thereby indicating that the AEBS has been reinstated as specified in paragraph 5.4.1. above. If the ignition system is activated by means of a "key", the above requirement shall be 故障の再現に関する手段と箇所: Means and parts for failure simulation: (視認性) 灯光の取付位置: Location of optical warning: 灯光の色: Colour of optical warning:

#### ◎自動無効化

Automatic de		
(5. 4. 2.)	車両がAEBS機能を自動的に無効化する手段を備えている場合、以下要件に適	
	合すること	
	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る基準	*See 6.
	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. 3.)	無効化中は警告灯が点灯すること。故障警告と共用でもよい	Pass Fail
	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 this purpose.	
(5. 5. 6.)	警告灯は昼光下でも運転席から容易に視認できること	Pass Fail
	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.	
(5. 5. 5.)	警告灯はバルブチェック機能を備えること(共用スペースを除く)	Pass Fail
	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)). This requirement does not apply	
	to warning signals shown in a common space.	
(5. 4. 2. 2. )	無効化される状況が解消された場合、AEBS機能は自動復帰すること	Pass Fail
	The AEBS function shall be automatically reactivated as soon as the	
	conditions that led to the automatic deactivation are not present	
	anymore.	
(5. 4. 2. 3. )	自動無効化がESC offによるものの場合、2回以上の意図的操作によるもので	Pass Fail
	あること	
	Where automatic deactivation of the AEBS function is a consequence of	
	the driver manually switching off the ESC function of the vehicle,	
	this deactivation of the AEBS shall require at least two deliberate	
	actions by the driver.	
(5. 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)である期	Yes No
	間中、AEBS 機能を停止させるか、またはその制御ストラテジー(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しに適応させることがで	Pass Fail
	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.	
	· · ·	

別紙1

<b>擎</b> 報	A,	1	₹	1	ガ	<b>数</b> 却	宏報	時か	È	馭刍	制重	中丰	7	$\sigma$	時間	な	記 7	Ţ
- XV	· / ·	1			_/	- XIV	- XIV	H4 // 1	$\sim$	323	HIII 92.	ハエ	( .	(/ )	H4.1H1	1	FI : /	′\

Appendix 1

Timing of warning: Enter the time between a collision warning and the start of emergency braking intervention. 要求減速度:最大値を記入

Deceleration demand: Enter maximum value

衝突速度:衝突速度に括弧書きで規制値を記入。衝突回避の場合、『-』を記入

Impact Speed: Enter inpact speed and the regulated value in parentheses. If collision is avoided, enter "-".

(6.4.) 静止車両ターゲット/Stationary Vehicle Target

警報モード/Warning mode:

最大質量/	Maximum mass				システムのロ	バスト性/Rob	oustness of the	e sys
指定速度	警報タイミング	要求減速度	衝突速度	備考	不合格走行数 The number	試験走行数 The number	割合	
Specified	Timing of	Deceleratio	Impact		of failed	of test		
speed	warning	n demand	Speed	Remark	test runs	runs	percentage	
[km/h]	[sec]	[m/s2]	[km/h]				<b>≤</b> 10%	
20								
+0/-2	2							-
42								
+0/-2	2							
60								
+0/-2								
	オーダー質量	/ Mass in run	ning order					
20								
+0/-2	2							
42								
+0/-2	2							
60	1	1	1					

(6.5.) 移動車両ターゲット/Moving Vehicle Target

警報モード/Warning mode:\_\_

最大質量/ Maximum mass

-K/ (54 == /	Mentinem mess			
指定速度		要求減速度	衝突速度	備考
Specified	Timing of	Deceleratio	Impact	
speed	warning	n demand	Speed	Remark
[km/h]	[sec]	[m/s2]	[km/h]	
30				
+0/-2				
60				
+0/-2				
ランニング	オーダー質量/	Mass in run	ning order	-
0.0				

	リープ 貝里	E/ Mass III	running orde	:1
30				
+0/-2				
60				
+0/-2				

(6.6.) 横断歩行者ターゲット/Pedestrian Target

警報モード/Warning mode:\_\_

1	最大質量/	Maximum mass				システムのロ	バスト性/Robu	stness of the	system
指定	定速度	警報タイミング	要求減速度	衝突速度	備考	不合格走行数	試験走行数	割合	
						The number	The number		
Spe	cified	Timing of	Deceleratio	Impact		of failed	of test		
spe	eed	warning	n demand	Speed	Remark	test runs	runs	percentage	
[kn	n/h]	[sec]	[m/s2]	[km/h]				<b>≦</b> 10%	
	20								
	+0/-2								
	30								
	+0/-2								
	60								
	±0 /_2								

<u></u> ランニング	オーダー質量/	Mass in run	ning order	
20				
+0/-2				
30				
+0/-2				
60				
+0/-2				

(6.7.) 横断自転車ターゲット/Bicycle Target 警報モード/Warning mode:

システムのロバスト性/Robustness of the system 不合格走行数 試験走行数 割合 最大質量/ Maximum mass 指定速度 衝突速度 備考 警報タイミング 要求減速度 The number The number Specified Timing of of failed Deceleratio Impact of test n demand speed warning Remark test runs Speed runs percentage [km/h][m/s2][sec] [km/h]**≦**20% 0 0 0 ランニングオーダー質量/ Mass in running order 0 0 0 0

#### 5. 試験成績

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	び試験	判	定
Verificat	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。	Pass	Fail
	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.		
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。	Pass	Fail
	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 user information (HMI aspects).		
4. 1. 2. 1.	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

テストレポート番号 :				
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識 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) DESCRI	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 open			
	:		
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. 8.	UN 規則No.152号、附則3の4.1.1.項に準拠した「システム」の検証試験の結果 Results of "The System" verification test, as per para. 4.1.1. of Annex 3 to UN Regulation No. 152
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り: Pass Fail Results of safety concept verification test, as per para. 4.1.2. of Annex 3 to UN Regulation No. 152
3. 10.	試験実施日 Date of test
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. 12.	コメント Comments :

#### 6. その他の技術情報

Other techni	cal information	
5.3.1.および	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
	tive actions that allows the driver to aking based on 5.3.1 and 5.3.2	interrupt the collision warning and the
	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
	基づくAEBS機能が自動的に無効化される状況	
		ere the AEBS function is automatically
deactivated	based on 5.4.2.1., if available	
ここの 塔に甘	べん年本教却の主ニャン バル 順ウに関ナて部に	iii
	づく衝突警報の表示ならびに順序に関する説E	ອງ ce in which the collision warning signals
	d to the driver, based on 5.5.2.	ce in which the collision warning signals
6.2.2.2.項に	基づくテスト前条件ストラテジーの詳細	
Details of t	he pre-test condition strategy based on $\epsilon$	3.2.2.2., 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				