2. 24.　「報知」とは、衝突判断に基づく制動制御の作動を運転者に知らせる警報をいう。
2. 25.　「衝突警報」とは、装置搭載車が前方障害物と衝突するおそれがあることを運転者に知らせることにより、運転者に対し衝突を回避するための制動操作又は操舵操作を促す警報をいう。
2. 26.　「警報制動」とは、装置搭載車が前方障害物と衝突するおそれがあることを運転者に知らせるための衝突被害軽減制動制御装置による制動装置の制御による装置搭載車の制動であって、最大減速度が0.98m／s²以上2.45m／s²以下であり、かつ、0.8秒未満のものをいう。
3.　性能要件
3. 1.　本項の要件に加えて、装置搭載車は、次に掲げる自動車の区分に応じ、次に掲げる基準に適合するアンチロックブレーキシステム（以下「ＡＢＳ」という。）を備えるものとする。
⑴　貨物の運送の用に供する普通自動車（第５輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が８ｔを超えるもの　別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」の4. 3. 4. に定める基準
⑵　貨物の運送の用に供する普通自動車（第５輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって車両総重量が13ｔを超えるもの　別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準
3. 2.　装置搭載車に備えるＡＢＳが故障している場合においては、制動制御は作動してはならない。
3. 3.　装置搭載車が牽引自動車である場合であって、装置搭載車に牽引される被牽引自動車がＡＢＳを備えていない場合又は装置搭載車に牽引される被牽引自動車に備えるＡＢＳが故障している場合においては、制動制御は作動してはならない。
3. 4.　装置搭載車が牽引自動車である場合であって、装置搭載車に牽引される被牽引自動車がセミトレーラ以外のものである場合においては、制動制御は作動しなくてもよい。
3. 5.　制動回避限界は、積載状態又は非積載状態における最短制動距離のうちいずれか小さいものを測定した際の減速度により相対速度ごとに算出した衝突予測時間とする。
3. 5. 1.　最短制動距離の測定条件は、次に掲げる要件に適合すること。
⑴　測定を行う場所は、乾燥した平たんなアスファルト又はコンクリート舗装の直線路面とすること。
⑵　測定を行う前の試験自動車の制動前ブレーキ温度は、100℃以下とすること。
⑶　制動初速度は最高速度から５㎞／ｈを引いた値とし、制動初速度の上限は80㎞／ｈとすること。
⑷　運転者は3. 5. 2. 又は3. 5. 3. に従って制動操作を行うこと。
⑸　制動時の移動距離及び減速度を測定すること。
3. 5. 2.　動力系の伝達が空気圧のみにより行われる制動装置又は動力系の伝達が空気圧及び液圧により行われる制動装置を備える自動車においては、制動操作開始後0.2秒以内にペダルバルブの出力回路においてバルブ圧力が0.586MPaに達するか、又は制動操作開始後0.2秒以内にペダルストロークが最大になるまで制動操作を行うものとする。
3. 5. 3.　動力系の伝達が液圧のみにより行われる制動装置を備える自動車においては、ブレーキペダルに作用する力が0.3秒以内に667Ｎに達するまで制動操作を行うものとする。
3. 6.　3. 5. の規定にかかわらず、減速度を5.88m／s²として相対速度ごとに算出した衝突予測時間を制動回避限界とすることができる。
3. 7.　操舵回避限界は、0.8秒とする。
3. 8.　次の計算式に従って通常制動回避下限を計算する。
$T_1 = 0.0317 \cdot V_r + 1.54$
この場合において、
T_1は、通常制動回避下限（単位　秒）
V_rは、相対速度（単位　㎞／ｈ）
3. 9.　通常操舵回避下限は、1.6秒とする。ただし、衝突回避幅を検出することができる場合においては、次の計算式に従って通常操舵回避下限を計算することができる。
$T_2 = 0.0142 \cdot R + 1.62$
この場合において、
T_2は、通常操舵回避下限（単位　秒）
Ｒは、ラップ率（単位　％）
3. 10.　衝突被害軽減制動制御装置は、操舵回避限界が制動回避限界よりも小さい場合において、衝突予測時間が衝突判断ライン以下となった時点で制動制御を作動し、かつ、衝突予測時間が衝突判断ライン以下となった時点から当該時点における衝突予測時間が経過するまでの間に平均減速度が3.3m／s²又は最大減速度が4.0m／s²以上の減速度を発生させること。
3. 11.　3. 10. の規定にかかわらず、相対速度が60㎞／ｈ以下の場合であって、かつ、衝突可能性判断に基づく制動制御を作動しない場合にあっては、衝突被害軽減制動制御装置は、操舵回避限界が制動回避限界より小さい場合において、衝突予測時間が衝突判断ラインを0.3秒下回った時点で制動制御を作動し、かつ、衝突予測時間が衝突判断ラインを0.3秒下回った時点から当該時点における衝突予測時間が経過するまでの間に平均減速度が3.3m／s²又は最大減速度が4.0m／s²以上の減速度を発生させることとしてもよい。
3. 12.　3. 10. 及び3. 11. の規定にかかわらず、装置搭載車の速度がその諸元表に記載された最高速度を超える場合、装置搭載車の速度が15㎞／ｈ以下の場合、相対速度が15㎞／ｈ以下の場合又は3. 26. に規定する解除装置により衝突被害軽減制動制御装置の作動が解除されている場合においては、制動制御は作動しなくてもよい。
3. 13.　衝突予測時間が衝突判断ラインを超え衝突可能性判断ライン以下の場合においては、制動制御は作動してもよい。
3. 14.　3. 10. 、3. 11. 及び3. 13. の場合において、装置搭載車と前方障害物が衝突するおそれがなくなった場合は、制動制御は停止すること。
3. 15.　制動制御が作動している間に運転者が衝突被害軽減制動制御装置による制動力を上回る制動力を発生させる制動操作を行った場合においては、装置搭載車の制動装置は当該制動操作に従うものとする。
3. 16.　衝突予測時間が衝突可能性判断ラインを超える場合においては、制動制御は作動してはならない。
3. 17.　衝突被害軽減制動制御装置は、衝突判断に基づく制動制御が作動する0.8秒以上前に報知を開始すること。ただし、衝突判断に基づく制動制御が作動する0.8秒以上前に報知を開始することが技術的に困難である場合においては、衝突被害軽減制動制御装置は、衝突判断に基づく制動制御の作動と同時又は作動前に報知を開始すればよい。
3. 18.　報知の開始前に衝突警報を開始した場合においては、当該衝突警報を報知とみなすことができる。
3. 19.　衝突被害軽減制動制御装置は、衝突可能性判断に基づく制動制御が作動する0.8秒以上前に衝突警報を開始すること。ただし、衝突可能性判断に基づく制動制御が作動する0.8秒以上前に衝突警報を開始することが技術的に困難である場合においては、衝突被害軽減制動制御装置は、衝突可能性判断に基づく制動制御の作動と同時又は作動前に衝突警報を開始すればよい。
3. 20.　報知及び衝突警報は、音及び表示により行うものであること。
3. 20. 1.　音による報知及び衝突警報は、運転者が容易に確認できる音であること。
3. 20. 2.　表示による報知及び衝突警報は、日中容易に確認できる明るさを有し、赤色又は橙色であり、かつ、運転者が容易に確認できる位置にあること。
3. 20. 3.　音及び表示による報知及び衝突警報は、他の警報と明らかに判別できるものであること。ただし、運転者に対し制動操作を促す他の警報とは兼用とすることができる。
3. 21.　衝突被害軽減制動制御装置は、当該装置の作動状況を監視する機能により故障の検知ができるものであること。