十四　「脛骨指数」とは、ダミーの首の部分に加わる傷害の程度を示す指数をいう。
十五　「かじ取りハンドル変位」とは、かじ取りハンドルの取付部に生ずる後方及び上方への変位をいう。
十六　「ブレーキペダル変位」とは、ブレーキペダルに生ずる後方及び上方への変位をいう。
十七　「開扉性」とは、衝突安全性能試験後における、当該試験自動車の扉が容易に開くか否かの程度をいう。
十八　「救出性」とは、衝突安全性能試験後における、試験自動車からダミーを容易に取り出せるか否かの程度をいう。
十九　「バリヤフェイス」とは、バリヤに取り付ける衝撃吸収材及び試験自動車に衝突させる台車の衝突面に取り付ける衝撃吸収材をいう。
二十　「ＨＰＣ」とは、側面衝突安全性能試験における、ダミーの頭部において計測された加速度を用いて計算される頭部に加わる傷害の程度を示す指数をいう。
二十一　「腹部荷重」とは、ダミーの腹部（側面衝突時にあっては、当該衝突した側の腹部）に加わる荷重をいう。
二十二　「恥骨荷重」とは、ダミーの骨盤の恥骨結合部に加わる荷重をいう。
二十三　「サイドカーテンエアバッグ」とは、自動車が側面衝突による衝撃を受けた場合において、主に車体のＡピラーから屋根に沿ってＣピラー付近まで展開することにより乗員頭部を保護するために装備された装置をいう。
二十四　「ＮＩＣ」とは、後面衝突頸部傷害保護性能試験により、ダミーの頸部において計測された加速度を用いて計算される脛骨指数をいう。
二十五　「車両前部上面」とは、車両の前面ガラスの下縁の両端の点を含む車両中心線に垂直な平面より前方にある車両の上面をいう。
二十六　「頭部インパクタ」とは、試験自動車に衝突させる人体の頭部の模型をいう。
二十七　「下部脚部インパクタ」とは、試験自動車に衝突させる人体の大腿部、膝及び下腿部の模型をいう。
二十八　「脛骨曲げモーメント」とは、下部脚部インパクタの脛骨に発生する曲げモーメントをいう。
二十九　「内側側副靭帯の伸び量」とは、下部脚部インパクタの膝部の内側側副靭帯の伸び量をいう。
三十　「前十字靭帯の伸び量」とは、下部脚部インパクタの膝部の前十字靭帯の伸び量をいう。
三十一　「後十字靭帯の伸び量」とは、下部脚部インパクタの膝部の後十字靭帯の伸び量をいう。
三十二　「外側後席」とは、前向きの座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席であって、自動車の側面に隣接する座席をいう。
三十三　「中央後席」とは、前向きの座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席以外の前向きの座席であって、外側後席以外の座席をいう。
三十四　「座席ベルト非着用時警報装置」とは、座席ベルトが装着されていない場合に、その旨を乗員に警報する装置をいう。
三十五　「試験用座席」とは、車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定（平成十年条約第十二号）に付属する規則第四十四号第四改定版補足第四改定版の附則六の三．に規定する座席をいう。

（試験自動車等の選定に関する事項）

**第三条**　国土交通大臣は、自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員十人以上のもの、貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が二・八トンを超えるもの、二輪自動車、側車付二輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被けん引自動車を除く。以下同じ。）のうち、平成二十五年五月末時点又は十月末時点に、市場において新車として販売されているものの中から、それぞれの時点の直近一年間の販売実績等を勘案して第四条第一項の評価の対象とする自動車を選定するものとする。ただし、自動車製作者等から評価の申出があった自動車についても選定することができる。

2　国土交通大臣は、年少者用補助乗車装置のうち、平成二十五年九月末時点に市場において販売されているものの中から、その時点の直近一年六月間の出荷台数等を勘案して第五条第一項の評価の対象とする年少者用補助乗車装置を選定するものとする。ただし、年少者用補助乗車装置の製作者等から評価の申出があった年少者用補助乗車装置についても選定することができる。

（自動車の評価）

**第四条**　自動車の評価は、次の表の上欄に掲げる評価項目ごとに、同表の中欄に掲げる試験方法により試験を行った上で、同表の下欄に掲げる事項を確認することにより行うこととする。

| | | | |
|---|---|---|---|
| 一　制動性能 | 乾燥した路面及び湿潤な路面において、試験自動車を制動初速度百キロメートル毎時から急制動する試験 | ＨＩＣ、頸部の引張荷重、頸部のせん断荷重、頸部のモーメント、胸部合成加速度、胸部変位、大腿部荷重、脛骨指数、かじ取りハンドル変位及びブレーキペダル変位に基づき乗員の傷害の程度を示す五段階の指標、開扉性、救出性、衝突後の燃料漏れの有無並びに電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車（動力系の作動電圧が、交流三十ボルト又は直流六十ボルト未満の自動車を除く。）の衝突後の感電保護性能 | 乾燥した路面及び湿潤な路面における試験自動車の停止距離並びに幅三・五メートルの車線からのはみ出しの有無 |
| 二　フルラップ前面衝突安全性能 | 運転者席及び助手席にダミーを搭載した試験自動車の前面の全部を五十五キロメートル毎時でバリヤの前面に垂直に正面衝突させる試験 | | |
| 三　オフセット前面衝突安全性能（運転者席に限る。） | 運転者席及び助手席の直後に位置する外側後席にダミーを搭載した試験自動車の前面の運転者席側の一部（車幅の四十パーセントをいう。）を六十四キロメートル毎時でバリヤの前面に垂直に正面衝突させる試験 | ＨＰＣ、胸部変位、腹部荷重、恥骨荷重及びサイドカーテンエアバッグの保護性を示す二段階の指標（衝突時にサイドカーテンエアバッグによって乗員頭部を保護したか否かをいう。）に基づき乗員の傷害の程度を示す五段階の指標、開扉性、救出性、衝突後の燃料漏れの有無並びに電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車（動力系の作動電圧が、交流三十ボルト又は直流六十ボルト未満の自動車を除く。）の衝突後の感電保護性能 | |
| 四　オフセット前面衝突安全性能（助手席の直後に位置する外側後席に限る。） | 運転者席及び助手席の直後に位置する外側後席にダミーを搭載した試験自動車の前面の運転者席側の一部（車幅の四十パーセントをいう。）を六十四キロメートル毎時でバリヤの前面に垂直に正面衝突させる試験 | | |
| 五　側面衝突安全性能 | 運転者席又は助手席にダミーを搭載した試験自動車の当該ダミーを搭載した座席側の側面に五十五キロメートル毎時でバリヤフェイス付台車を垂直に正面衝突させる試験 | | |