

確かなクルマ選びは安全性を知ることから！

クルマの安全性能ガイドBOOK

自動車の安全性能について、さまざまな試験による評価を行い、その結果を公表しています。

歩行者保護
性能試験

自動車アセスメント 2012.3

衝突安全
性能試験

ブレーキ
性能試験



国土交通省



独立行政法人
自動車事故対策機構

車種別 安全性能比較評価一覧

自動車アセスメントをクルマ選びの指針に



国土交通省と自動車事故対策機構では、安全なクルマがつけられ、選ばれることを願い、平成7年度より「自動車アセスメント」を実施しています。これは、現在市販されている自動車の安全性能について、さまざまな試験による評価を行い、その結果について公表するものです。クルマを選ぶ際の判断材料として、この「安全なクルマの選び方BOOK」をご活用ください。

試験車種の選定から試験の実施まで

試験の対象となる車種は、自動車アセスメント評価検討会（写真1）で選定されます。その基準は、直近1年間の販売実績が上位の車種であり、仕様については、選定された車種の中で、もっとも多く販売されているものです。試験車は、ユーザーが実際に購入するものと同様でなければならないので、不特定の自動車販売店で職員が身分を明かさず展示車や在庫車を即時購入し、その場で試験結果に影響を及ぼす部分にマーキング（写真2）を行います。販売店で購入が困難な場合には、生産工場において無作為に抜き取って購入します。購入後、ただちに試験場に搬送され、衝突試験（側面衝突試験（写真3））や歩行者頭部保護性能試験（写真4）等のさまざまな安全性能評価試験が実施されます。



1 自動車アセスメント評価検討会による試験車種の選定



2 即時購入した車両へのその場でのマーキング



3 側面衝突試験後にドアの解放状況の確認を行っている様子



4 歩行者頭部保護性能試験における打撃位置の確認を行っている様子

I 乗員保護性能評価

フルラップ前面衝突試験

(1) 試験概要

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車を、時速55kmでコンクリート製の障壁（バリア）に正面衝突させます。そのときダミーの頭部、頸部、胸部、下肢部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

なお、現実の前面衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

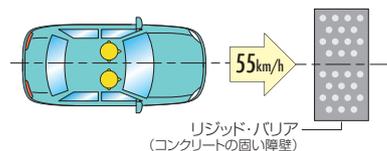
また、衝突試験の結果は、試験車の質量が同程度の場合に限り比較が可能です。

(2) 評価方法

運転席及び助手席に搭載したダミーの頭部、頸部、胸部及び下肢部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

5段階でレベル評価し、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の水準を勘案し、12点満点中6点未満をレベル1、それ以上から満点までを4等分して、レベル2（6.00点以上7.50点未満）、レベル3（7.50点以上9.00点未満）、レベル4（9.00点以上10.50点未満）レベル5（10.50点以上）で表示しています。



凡例

レベル 4

オフセット前面衝突試験

[平成21年度から導入(一部)]

(1) 試験概要

運転席と後部座席にダミーを乗せた試験車を、時速64kmでアルミハニカムに運転席側の一部（オーバーラップ率40%）を前面衝突させます。そのときダミーの頭部、頸部、胸部、腹部（後部座席に限る。）、下肢部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

平成20年度まではダミーを運転席及び助手席に乗せて試験を実施していましたが、平成21年度より助手席に乗せていた男性ダミーを女性ダミーに変更し、後部座席に乗せて「前面衝突後席乗員保護性能評価」を行っています。

なお、現実の衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

また、衝突試験の結果は、試験車の質量が同程度の場合に限り比較が可能です。

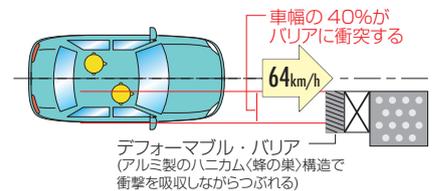
(2) 評価方法

運転席については、フルラップ前面衝突試験と同じです。

後部座席については、ダミーの頭部、頸部、胸部、腹部（シートベルトによる骨盤の拘束状態の良否）及び下肢部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で、点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。

(3) 評価結果の見方

フルラップ前面衝突試験と同じです。



側面衝突試験

(1) 試験概要

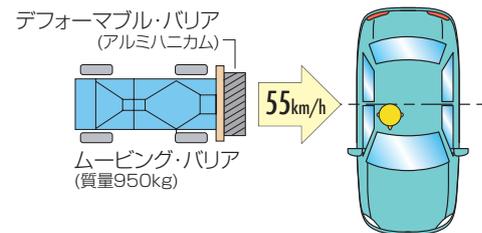
自動車の衝突事故における乗員傷害のうち、前面衝突に続き傷害程度の大きな衝突形態として側面衝突があります。ここでは、原則、運転席にダミーを乗せた静止状態の試験車の運転席側に、質量950kgの台車を時速55kmで衝突させます。そのときダミーの頭部、胸部、腹部、腰部に受けた衝撃をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

この台車は前面の衝突部分に自動車の前面に見立てた一般的な乗用車と同様な固さを持つアルミハニカムの衝撃吸収部材を取り付けてあります。

また、平成20年度より新たにサイドカーテンエアバッグの装備された車両について、展開状況及び展開範囲についての評価を開始しました。

なお、現実の側面衝突事故のほとんどはこの衝突試験の速度以下で起きていますが、相手の衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、この衝突試験による評価はあてはまりません。

※サイドカーテンエアバッグ (SCA) とは、側面衝突時に乗員の頭部を保護することを目的とするものであり、ルーフレール等に格納され、側面衝突時に気囊が膨らむことにより、主に車体のAピラーからルーフレールに沿ってCピラー付近まで展開するエアバッグです。



(2) 評価方法

運転席及び助手席に搭載したダミーの頭部、頸部、胸部及び下肢部に受けた衝撃を計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で、点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を5段階で評価します。また、サイドカーテンエアバッグの展開範囲及び展開状況の評価を行います。

(3) 評価結果の見方

5段階評価については、フルラップ前面衝突試験と同じです。

サイドカーテンエアバッグの評価は、普及が望まれる安全装置等装備状況欄が「◎：標準」又は「○：オプション」となっているものであって試験車にサイドカーテンエアバッグが装着されており、側面衝突試験においてサイドカーテンエアバッグの展開範囲及び展開状況について評価を行なった場合にを表示します。

なお、オプション装備については、販売車における装着率が50%以上となっている場合に当該装置を装備した車両で評価します。

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎	← ◎：標準装備
横滑り防止装置(ESC)	○	○：オプション装備
衝突被害軽減ブレーキ	-	-：設定なし

このマークは、側面衝突試験においてサイドカーテンエアバッグの評価を行ったことを表します。



電気自動車等の衝突後の感電保護性能評価試験

[平成23年度から新規導入]

電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の急速な普及に伴い、ユーザーがこれらの自動車を購入する機会が増えており、万が一、衝突事故を起こした際に乗員が高電圧により感電しないことが求められています。自動車アセスメントでは、現在、前面及び側面からの衝突事故を想定した衝突試験を実施しており、平成23年度より衝突後の感電保護性能評価を開始し、その結果をユーザーに公表することとしました。

(1) 試験方法

電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車（電動機の作動電圧がAC30V及びDC60V未満の自動車を除く。）の衝突試験（フルラップ前面衝突試験・オフセット前面衝突試験・側面衝突試験）の実施に合わせて、それぞれの衝突試験ごとに「感電保護性能要件」、「高電圧バッテリーの電解液漏れの有無」、「高電圧バッテリーの固定状況」について評価します。また、高電圧自動遮断装置が装着されている場合は、その作動状況も確認します。

なお、感電保護性能要件の評価範囲は、平成25年度までは「車室内」、それ以降は「車室内・外」としております。

(2) 評価項目

衝突試験後において、下記の感電保護性能要件等の評価を行い、評価を行います。

① 感電保護性能

(イ) 直接接触保護要件（通常の使用時に通電される部品（高電圧ハーネス等）に人体が直接接触することができないことを確認）④、及び、

・間接触保護要件（絶縁故障時に通電される可能性のある、容易に触れることの出来る部品の抵抗値の確認）⑤

(ロ) 絶縁抵抗測定（AC回路やDC回路の絶縁抵抗値を確認）

(ハ) 残存電圧測定（試験後5～60秒における残存電圧を確認）

(ニ) 残存エネルギー測定（試験後5～60秒における残存エネルギーを確認）

② 高電圧バッテリーの電解液漏れ⑥

③ 高電圧バッテリーの固定状況⑦

④ 高電圧バッテリー側電気回路を遮断する装置の作動状況（確認項目）

※感電保護性能要件の確認は、動力系の全ての高電圧部品について、(イ)から(ニ)までのいずれかの測定方法により行います。

(3) 評価結果の見方

感電保護性能、高電圧バッテリー電解液漏れ性能及び高電圧バッテリーの固定状況のすべての要件に適合した場合には、右のマークによる適合表示を行います。また、いずれかの要件に適合しない場合には、その旨をコメントとして公表します。



④高電圧ハーネス等直接手に触れることができる部分の確認



⑤絶縁故障時に通電されるおそれのある部分の抵抗値の確認



⑦高電圧バッテリーからの液漏れ及び固定状況の確認



感電保護性能試験を実施し、評価基準に適合した車に付すマーク

後面衝突頸部保護性能試験

[平成21年度から導入]

(1) 試験概要

自動車の衝突事故における乗員傷害のうち、後面からの衝突が乗車中の事故形態の中で最も多く、その傷害のほとんどは頸部の傷害となっています。

ここでは、後面衝突を再現できる試験機を用い、衝突された際に発生する衝撃（速度変化、波形等）をダミーを乗せた運転席又は助手席用シートに与えます。そのときの頸部が受ける衝撃をもとに、頸部保護性能の度合いを4段階で評価しています。

この試験は同一質量の自動車が停車中の自動車に時速約32kmで衝突した際の衝撃（速度変化時速17.6km）を再現したものです。ただし、この試験における評価と実際の後面衝突事故は、衝突速度が相違する場合、質量の相違する自動車に後面から衝突された場合や乗員の乗車姿勢・体格、座席の調整位置の相違により異なることがありますので、ご注意ください。

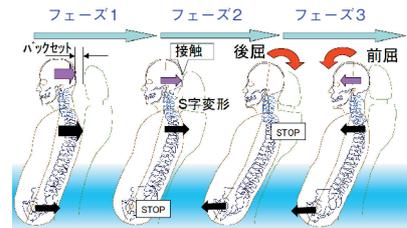
なお、平成24年度からは、速度変化を時速20.0kmで実施することとしています。



(2) 評価方法

ダミー頸部に発生する傷害を評価するため、主に頭部がヘッドレストにコンタクトするまでの間（フェーズ1）に発生する「頸部のS字変形」を評価する傷害指標として頸部傷害基準（Neck Injury Criterion : NIC）、コンタクト後から「最大後屈」まで（フェーズ2）を評価する傷害指標として頸部荷重・モーメントを計測し、点数換算関数を用いて点数化します。そのうえで、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で点数を加算し、合計点を算出します。その合計点を4段階で評価します。

[なお、平成24年度からは、速度変化の変更に伴い、5段階で評価することとしております。]



(3) 評価結果の見方

運転席・助手席の区分ごとに4段階の色分けで評価し、各自動車の評価の差が明確になるように、現在市販されている自動車の後面衝突頸部保護性能の水準を勘案し、12点満点中5点未満をオレンジ色、それ以上から満点までの間を3分割して黄色（5点以上8点未満）、薄緑色（8点以上10点未満）、緑色（10点以上）で表示しています。



(参考)

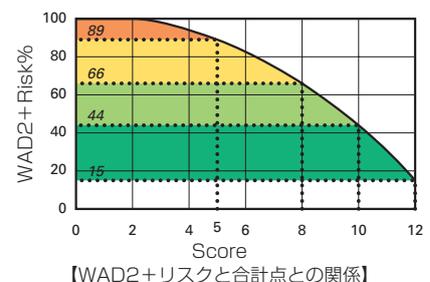
「後面衝突頸部保護性能評価」色別傷害リスクについて

各色の表示は、頸部に後遺障害レベルの厳しい傷害を受ける確率（WAD2+リスク）を推定したものです。

この確率は、現在市販されている自動車の後面衝突頸部保護性能の水準を勘案し、オレンジ色（5点未満）では約89%以上、黄色（5点以上8点未満）では約66%～89%程度、薄緑色（8点以上10点未満）では約44%～66%程度、緑色（10点以上12点まで）では約15%～44%程度となっています。

ただし、この傷害確率は、速度変化時速17.6km（同一質量の自動車が停車中の自動車に時速約32kmで衝突した際の衝撃を再現）、かつ、乗員が座席に標準の状態を着座している際の傷害値を基に算出しており、実際の後面衝突事故において、衝突速度が相違する場合、質量の相違する自動車に後突した場合や乗員の乗車姿勢・体格、座席の調整位置の相違により異なることがありますので、ご注意ください。

※WADとは、Whiplash Associated Disorders の略をいう。



II 歩行者保護性能評価

歩行者頭部保護性能試験

1. 歩行者頭部保護性能試験

(1) 試験方法

人の頭部を模擬したダミー(頭部インパクト)を衝撃装置により試験車のボンネットなどに向けて時速35km(自動車の衝突速度は時速44km相当)で発射させ、衝撃点における頭部傷害値を計測して、自動車が歩行者に衝突した場合の頭部の傷害程度を5段階で評価しています。

頭部インパクトを発射して評価するボンネット、フロントウインド等の範囲や頭部インパクトの発射角度は、試験車の車体形状などにより異なります。また、頭部傷害値を測定する箇所も試験車によって、数力所から十数力所と異なります。

評価結果は、レベルの数値が高いほど歩行者頭部保護性能が良いことを示しています。

(2) 評価方法

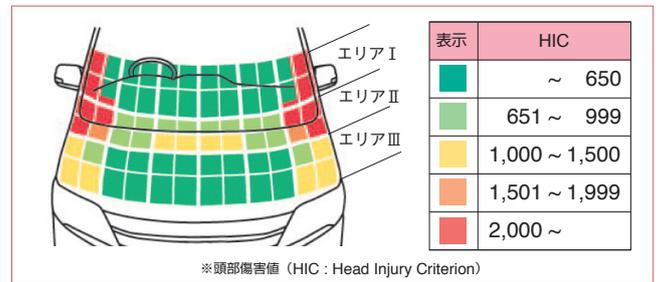
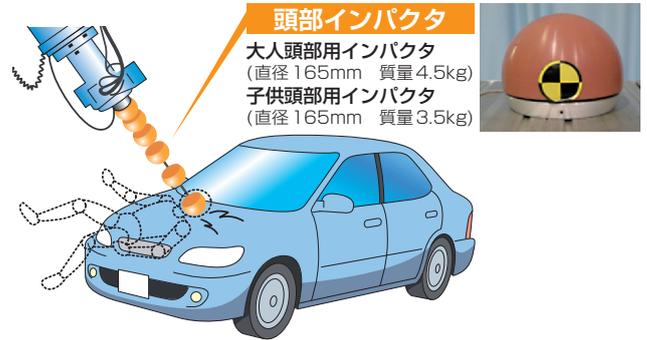
大人、子供の頭部の衝撃エリア(エリアI、II、III)を定めます。次にこのエリアを左右方向に6分割(平成22年度まではエリアIIIについては3分割)に細分化し、更に、細分化したエリアを各エリアごとに4つに再細分化します。

18分割された細分化エリア内で最も傷害値が高いと思われる1点又は2点(ただし、同一の再細分化エリア内では2点を選定しない。)を選定し、試験により得られた傷害値を代表値としてスライディングスケール(評価関数)を用いて得点化します。

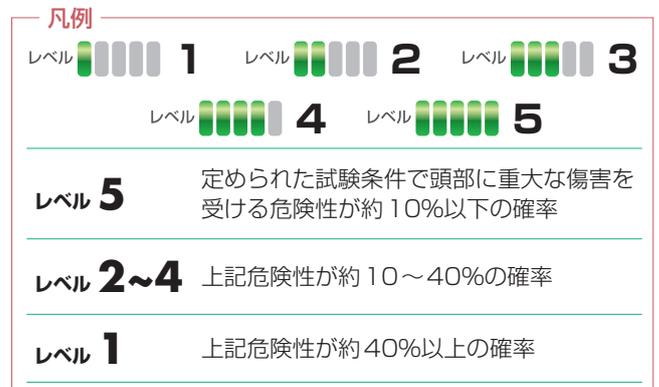
これらの試験の得点を細分化したエリアごとに平均化し総合平均得点により評価します。

(3) 評価結果の見方

総合平均得点を傷害値に換算してから、頭部に重大な傷害を受ける確率(AIS4+)が約50%(HIC1436)の得点1.67を基礎点とし、その確率が約10%(HIC876)の得点3.33以上をレベル5として、その間を4等分した5段階で区分し評価します。



HICの数値が大きいほど頭部に傷害を受ける危険性が高くなります。



レベルの数値が大きいほど歩行者頭部保護性能が良いことを示しています。

歩行者脚部保護性能試験

[平成23年度から新規導入]

(1) 試験方法

大人の男性の脚部を模擬したダミー（脚部インパクト FLEX-PLI）を衝撃装置により試験車のバンパに向けて時速40kmで発射させ、衝撃点における膝部や脛部の傷害値を計測して、自動車が歩行者に衝突した場合の傷害の程度を4段階で評価しています。この試験は、原則、バンパ下端高さが425mm未満の自動車に適用されます。

脚部インパクトを発射して評価する範囲（試験エリア）は、試験車のバンパの形状などにより異なります。また、脚部傷害値を測定する箇所も、試験車によって2～6カ所と異なります。

評価結果は、レベルの数値が高いほど歩行者脚部保護性能が良いことを示しています。

※ 国の基準の導入に先駆けて評価を開始するもので国の基準導入後は試験速度を1割増しの時速44kmで実施することを検討することとしています。

(2) 評価方法

バンパ（端部を除く部分）の間を左右方向に3分割に分割します。更に、3分割したエリアごとに2分割し、エリアを細分化します。

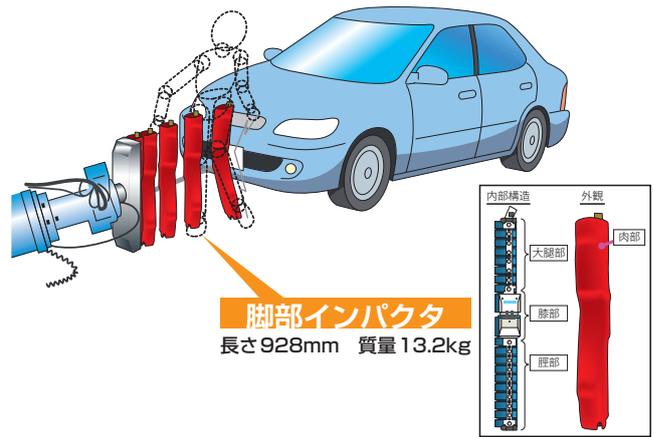
3分割した各エリア内で最も傷害値が高いと思われる1点又は2点（ただし、同一細分化エリア内では2点選定しない。）を選定し、試験により得られた膝部及び脛部の傷害値を代表値としてスライディングスケール（評価関数）を用いて得点化します。

これらの得点に脛部・膝部毎に重み付けを行い、分割したエリアごとに平均化し、総合平均得点により評価します。

(3) 評価結果の見方

試験により得られた膝部・脛部毎の傷害値により4段階に区分（オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色）し、脚部に傷害を受ける危険性の度合いを色で表します。なお、膝部の前十字靭帯（ACL）と後十字靭帯（PCL）については、リスクカーブ（傷害基準値）が存在しないことから、傷害値が13.0mm以上の場合は「オレンジ」、13.0mm未満の場合は「MCLの得点で代表」しています。

また、総合平均得点により4段階でレベル評価し、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の水準を勘案し、4点満点中2点未満をレベル1、それ以上を3等分してレベル2（2.00点以上2.67点未満）、レベル3（2.67点以上3.33点未満）、レベル4（3.33点以上4.00点まで）で表示しています。



表示	Knee (MCL) (mm)
オレンジ	22.0 ~
黄色	20.1 ~ 21.9
薄緑色	16.5 ~ 20.0
緑色	~ 16.4

Knee (ACL&PCL)	
表示	13.0mm以上

表示	Tibia (Nm)
オレンジ	380.0 ~
黄色	327.1 ~ 379.9
薄緑色	224.1 ~ 327.0
緑色	~ 224.0

※ 膝部内側側副靭帯伸び量 (Knee-MCL)
 ※ 膝部前十字靭帯伸び量 (Knee-ACL)
 ※ 膝部後十字靭帯伸び量 (Knee-PCL)
 ※ 脛部曲げモーメント (Tibia)

各傷害指標の数値が大きいくほど脚部に傷害を受ける危険性が高くなります。

凡例

レベル		1	レベル		2
レベル		3	レベル		4

レベルの数値が大きいくほど歩行者脚部保護性能がよいことを示しています。



Ⅲ シートベルトリマインダー評価

(座席ベルトの非着用時警報装置評価)

シートベルトリマインダー評価試験 (座席ベルトの非着用時警報装置評価試験) [平成21年度から導入]

(1) 試験方法

パッセンジャーシートベルトリマインダー (PSBR) は、運転者以外の乗員がシートベルトを装着していない時にその旨を運転者等に知らせる装置であり、運転者以外の乗員のシートベルトの着用率の向上を図ることにより、死傷者数の低減を図ることを目的としたものです。試験では、当該装置の作動要件 (警報のタイミング・警報の持続時間・警報の種類及び表示位置等) を確認しています。

(2) 評価方法

平成21・22年度においては、助手席・後席の区分毎に、試験方法に定める要件に適合するものであるかどうかの試験を行い、要件を満たす装置にあってはPSBRが装備されているものとして、装備状況を「有・無」で公表していましたが、平成23年度からは、下記の表により各座席ごとの視覚警報及び聴覚警報の相違により得点を算出し、その得点の合計に応じて5段階で評価を行います。



後席用座席ベルトの非着用時警報装置

【助手席】

	表示位置	条件	得点
視覚警報	センターコンソール部	運転席又は助手席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合	10
	ルームミラー部		
	メーター内		
	グローブボックス付近		

	条件	得点
聴覚警報	運転席及び助手席から警報音を確認できる場合	40

※ 前席がベンチシート等で座席が複数ある場合、座席毎に評価を実施し、その得点の合計を座席数で割った得点とする。

【後部座席】

	表示位置	条件	点数
視覚警報	センターコンソール部	運転席及び後部座席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合	25
	ルームミラー部		
		運転席又は後部座席のどちらか一方のみから左記のいずれかの表示位置にあるPSBRを確認できる場合	12.5
	メーター内	運転席から左記の表示位置にあるSBRを確認できる場合	12.5
	前席シートバック 天井中央部	後席から左記のいずれかの表示位置にあるSBRを確認できる場合	12.5

	条件	点数
聴覚警報	運転席及び後席から当該座席に対する警報音を確認できる場合	25

※ 後部座席毎に評価を実施し、その得点の合計を座席数で割った得点とする。
※ 同一の座席から複数の視覚警報が確認できる場合には、点数の二重加算は行わない。

(3) 評価結果の見方

座席ごとの装着の有無と、助手席及び後席の評価点数の合計により、100点満点で評価し、現在市販されている自動車のシートベルトリマインダーによる助手席・後席のベルト着用効果を勘案して、各自動車の評価の差が明確になるように、100点満点中45点未満をレベル1、それ以上から満点までを4分割して、レベル2 (45点以上60点未満)、レベル3 (60点以上75点未満)、レベル4 (75点以上90点未満)、90点以上をレベル5として表示しています。

また、新・安全性能総合評価のために、8点満点に換算した得点を表示しています。

凡例

5.00/8点

シートベルトリマインダー試験

レベル ■■■■■ **3**

助手席 後席

■■ 後部座席もシートベルトを締めましょう!! ■■

後席シートベルトを着用しないと、車外に放出される危険もあり、後席乗員が重傷以上になる確率がシートベルト着用時に比べ高くなります。また、交通事故の衝撃で、後席乗員が運転者や助手席などの同乗者にぶつかり、けがを負わせてしまう可能性があります。



シートベルトを着用しないと後席乗員の致死率は着用の場合の約5倍、死亡重傷率は約3倍

VI その他評価

後席シートベルト使用性評価試験

[平成21年度から導入]

道路交通法の改正により平成20年6月から後席シートベルトの着用が義務付けられたこと等を踏まえて、後席シートベルトの使用性を前席並にすることで後席シートベルトの着用率を向上させることを目的として、後席シートベルト(窓側座席の標準位置及び最前位置)における①シートベルトのアクセス性、②バックルの識別性、③バックルへのタングの挿入性、④シートベルト装着時の快適性を評価し、レーダーチャートを用い3段階で評価しています。

結果は、3段階で評価した評価段が大きいほどシートベルトの使用性評価が高いことを示しています。

また、後席中央座席における3点式シートベルトの普及を促進する観点から、その装備状況を公表しています。

凡例



赤線はシートポジションが標準位置、青線はシートポジションを前方に移動した位置における評価を表しています。

◆シートベルトのアクセス性評価

シートベルトのウェビングまでの距離に応じて3段階で評価しています。



◆バックルの識別性評価

対象となる座席と中央座席等の隣接する座席のバックルを容易に識別できるかを3段階で評価しています。



◆バックルへのタングの挿入性評価

シートベルトのタングをバックルに容易に装着することができるかを3段階で評価しています。



◆シートベルト装着時の快適性評価

シートベルトの装着した状態の引き出し力及び巻き取り力の測定を行い、窮屈性を3段階で評価しています。



ブレーキ性能試験

ブレーキの性能としては、停止距離が短いこと、安定した姿勢で停止することなどが重要です。

試験では、乾燥した路面、濡れた路面のそれぞれにおいて、前席に2名が乗車した状態にした質量の試験車を、時速100kmからブレーキペダルを素早く踏み込んで停止させ、そのときの停止距離と停止姿勢について評価しています。平成21年度よりGPSを使用して停止距離及び車速を測定する方法に変更して試験を実施しています。

試験実施にあたっては路面温度が停止距離に影響を与えることから、路面温度条件(乾燥路面 $35.0 \pm 10.0^{\circ}\text{C}$ 、湿潤路面 $27.0 \pm 5.0^{\circ}\text{C}$)を規定し、この範囲内で試験を実施するようにしています。ただし、天候などによりこの範囲内で試験を実施できなかった場合は、試験結果にその旨を注記しています。

なお、試験車はいずれも熟練したテストドライバーが運転しているので、一般のドライバーの場合よりも短い距離で停止している場合があります。

凡例

乾いた路面 ☀️		37.7m
濡れた路面 💧		40.2m

■ブレーキ性能試験風景



乾いた路面



濡れた路面

V 総合評価

新・安全性能総合評価 [平成23年度より導入された新評価方法]

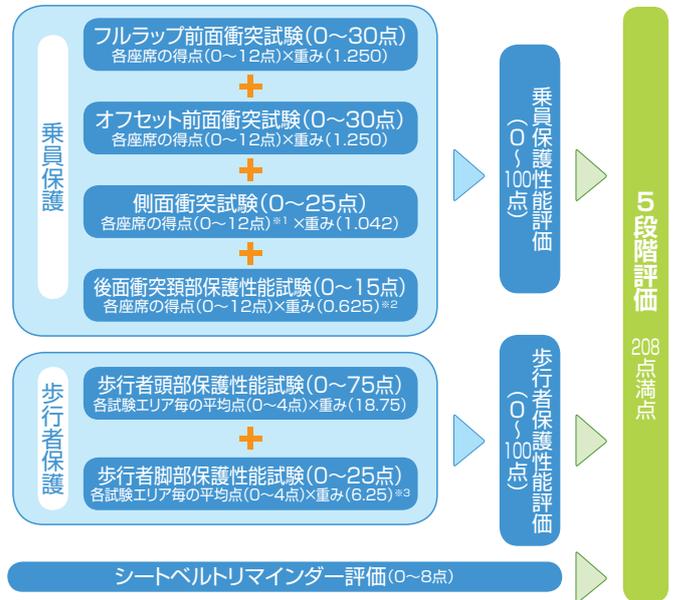
乗員及び歩行者の交通事故実態を勘案し、平成23年度より歩行者を含めた自動車の総合安全性能評価を行い、その結果を1☆から5☆までの表示により公表することとしました。

(1) 評価方法

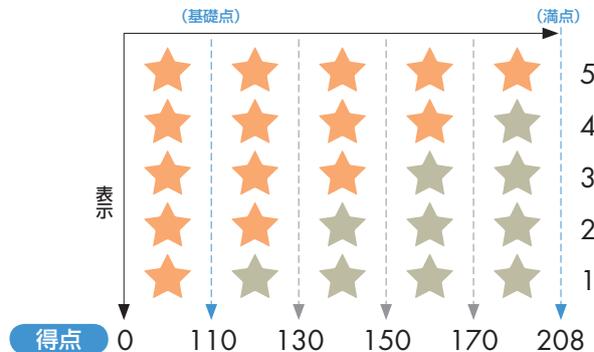
乗員保護性能評価（フルラップ前面衝突試験・オフセット前面衝突試験・側面衝突試験・後面衝突頸部保護性能試験）及び歩行者保護性能評価（歩行者頭部保護性能試験・歩行者脚部保護性能試験）の各々の試験について、事故実態を踏まえた重み係数を掛け合わせた上で点数を加算し、合計点を算出します。その後、乗員保護性能評価、歩行者保護性能評価及びシートベルトリマインダー評価（8点満点に換算）の結果の各々の点数を合計し、5段階で評価しています。

(2) 評価結果の見方

5段階評価において、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の技術において大多数の自動車を取りうると思われる基礎点（110.0点）を設定し、208点満点中110.0点未満を1☆、それ以上から満点を4分割して、110.0点以上130.0点未満を2☆、130.0点以上150.0点未満を3☆、150.0点以上170.0点未満を4☆、170.0点以上を5☆としました。また、最高評価の5☆の追加条件として、乗員保護性能評価に係る各々の試験及び歩行者頭部保護試験においてレベル4以上（後面衝突頸部保護性能試験は薄緑色又は緑色）、歩行者脚部保護試験においてはレベル3以上が必要であることとしました。（後面衝突頸部保護性能試験については、平成24年度からはレベル4以上が必要となります。）



※1 サイドカーテンエアバッグが未装着の場合、座席ごとに試験結果の得点から3.5点ずつ減点
 ※2 平成23年度は速度換算係数0.9を乗じる
 ※3 頭部試験との整合を図るため速度換算係数0.95を乗じる



世界の自動車アセスメント

●米国 (NCAP)
<http://www.safercar.gov>



●米国 (IIHS)
<http://www.iihs.org>



●欧州 (EURONCAP)
<http://www.euroncap.com>



●豪州・NZ (ANCAP)
<http://www.ancap.com.au/>



●韓国 (KNCAP)
<http://www.car.go.kr>



●中国 (C-NCAP)
<http://www.c-ncap.org.cn>



衝突安全性能総合評価 [平成22年度までの評価方法]

(1) 評価方法

運転席に関しては、フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験の3種類の衝突試験結果の各々の点数を合計し、6段階で評価します。

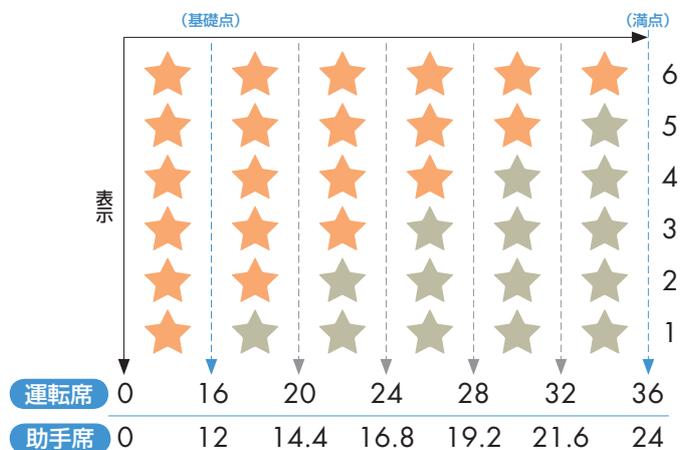
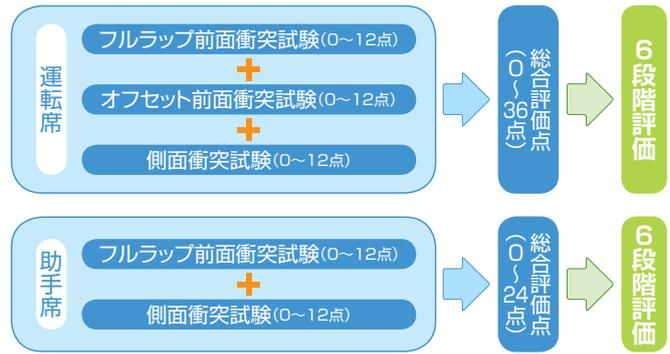
助手席に関しては、フルラップ前面衝突試験、側面衝突試験(運転席又は助手席の試験結果を用いる)の2種類の衝突試験結果の各々の点数を合計し、6段階で評価しています。

また、側面衝突試験においてサイドカーテンエアバッグの展開範囲及び展開状況について評価を行い、試験方法に定める基準に適合している場合に総合評価の数字右肩に「+」を表示します。

(2) 評価結果の見方

運転席は、フルラップ、オフセット、側面の3種類の試験結果の合計点数、助手席はフルラップ、側面(運転席又は助手席の試験結果を用いる)の2種類の試験結果の合計点数を算出しています。

さらに、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の技術において大多数の自動車を取りうると考えられる基礎点(運転席36点満点中16点、助手席24点満点中12点)を設定し、基礎点未滿を星1個、基礎点から満点までの間を5等分して星2から6個で表し、6段階の区分を表示しています。



(参考)

衝突安全性能総合評価★別傷害リスクについて

平成13年度から平成18年度の自動車アセスメントのデータを基に自動車アセスメント試験に相当する条件で事故に遭遇した場合に重傷になる確率を推定したものです。

総合評価	重傷(脳挫傷、大腿骨折等)になる確率
★★★★★★	35%以下
★★★★★	35~50%程度
★★★★	50~60%程度
★★★	60~70%程度
★★	70~85%程度
★	85%以上

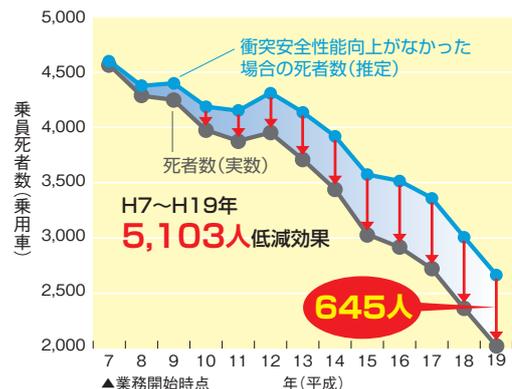
自動車アセスメントによる死者数低減効果についての試算

平成7年から平成19年までの13年間で、**5,103人の死者数削減**及び**132,241人の重傷者数削減**の効果が推定されています。

分析手法

事故データ約8万件の分析結果からアセスメントで成績の良い車ほど、死亡重傷率が低いという結果が得られました。この結果を基に安全な車の普及によって死者数がどれだけ低減したかを試算しました。

※平成6年からの法規「前面衝突(フルラップ)時の乗員保護の技術基準」等適用のため衝突安全性能が向上し、JNCAPの評価が向上したことも含みます。



試験対象車種一覧

掲載車種索引 (五十音順、赤色の文字のクルマは平成23年度試験対象車種)

ア～						
アイ	26	エスクード	29	ジムニー	25	
アイシス	31	エスティマ	32	ジューク	20	
アウトランダー	33	エブリイ	25	スイフト	19	
アクセラ	21	エリシオン	32	スカイライン	31	
アテンザ	31	エルグランド	16	スクラム	25	
アトレーワゴン	26	オッティ	27	ステップワゴン	24	
アリオン	29	オデッセイ	32	ストリーム	32	
アルト	18	オーリス	27	スプラッシュ	14	
アルト ラバン	25	カ～			ゼスト	26
アルファード	31	カローラアクシオ	27	セレナ	23	
イスト	27	カローラフィールダー	27	ソリオ	14	
インサイト	21	カローラルミオン	28	タ～		
ヴァンガード	31	ギャラン	30	タント	25	
ウイングロード	28	キャロル	18	タント エグゼ	18	
ウィッシュ	23	キューブ	20	タント エグゼ カスタム	18	
ヴィッツ	14	クー	28	タント カスタム	25	
ヴェルファイア	31	クリッパー	27	ティアナ	23	
ヴォクシー	32	コルト	29	ティーダ	28	
エクシーガ	31	ゴルフ	30	デミオ	29	
エクストレイル	30	サ～			デュアリス	30
		シエンタ	32	テリオスキッド	26	

平成23年度の評価結果の見方

車種

**新・安全性能
総合評価**

歩行者保護性能評価

① SAFETY

② 乗用車C **メーカー名 車種名**

試験車: ナスバ G
排気量: **2,457cc** 発売年月: 2009年5月～
サイドカーテンエアバッグ(SCA) (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC)
衝突被害軽減ブレーキ

③

⑤

★★★★★

161.9点

⑥ 81.72/100点

歩行者頭部保護性能試験

レベル ■■■■ **4** ⑦

歩行者脚部保護性能試験

レベル ■■■■ **4** ⑧

① 衝突後の感電保護性能試験結果

感電保護性能試験を実施し、評価基準に適合したものを表しています。

② 試験車の種類

- 電気自動車 → 電気自動車 (電気式ハイブリッド自動車を除く)
- 軽自動車 → 軽自動車
- 乗用車A → 排気量 1,500cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車B → 排気量 1,500cc 超～2,000cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車C → 排気量 2,000cc 超 (1Box&ミニバン除く)
- 1Box → 1Box & ミニバン (座席が3列以上あるもの)
- 商用車 → 商用車

③ 安全装置の装着状況

普及が望まれる安全装置について試験車の装備状況を表しています。

※試験を実施した車両の装備状況について、掲載しています。

◎: 標準装備 ○: オプション装備 -: 設定なし

④ サイドカーテンエアバッグ評価

側面衝突試験において、サイドカーテンエアバッグ(SCA)の評価を行ったことを表しています。

⑤ 新・安全性能総合評価

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、シートベルトリマインダー評価の得点を基に★の数を表しています。
★の数が多いほど、乗員や歩行者に対する傷害は軽くなります。

⑥ 歩行者保護性能評価

歩行者頭部保護性能試験と歩行者脚部保護性能試験の試験を基に100点満点で表しています。

⑦ 歩行者頭部保護性能試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者頭部保護性能が高いことを表しています。

⑧ 歩行者脚部保護性能試験

試験結果を4段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者脚部保護性能が高いことを表しています。

デリカ	33	プロボックスバン	33	ルクラ カスタム	18
デリカD:2	14	ベリーサ	29	レガシイ	16
トッポ	27	ペルタ	28	ワ～	
トレジア	16	ポルテ	28	ワゴンR	25
ナ～		ポロ	20	ワゴンRステイグレー	25
ノア	32	ボンゴバン	33	A～Z、O～9	
ノート	29	マ～		A1	14
ハ～		マークX	22	AD	33
ハイゼット	26	マーチ	20	ADエキスパート	33
バジェロミニ	27	ミニキャブ	27	AZ-オフロード	25
バッソ	19	ミラ	26	AZ-ワゴン	25
バネットバン	33	ミライース	14	bB	28
バモス	26	ミラココア	19	CT200h	16
ハリヤー	30	ムーヴ	19	CR-Z	21
バレット	25	ムーヴ カスタム	19	eKワゴン	27
ピアンテ	33	ムーヴ コンテ	26	IS250	31
ビーゴ	28	ムーヴ コンテ カスタム	26	MINI COOPER	22
ファミリアバン	33	モコ	14	MPV	33
フィット	29	ラ～		MRワゴン	14
フォレスター	29	ライフ	26	NV200 バネット	24
フリード	32	ラウム	28	RAV4	31
プリウス	21	ラクティス	16	RVR	22
プリウスα	16	ラッシュ	28	RX-8	30
ブルーバードシルフィ	30	ラフェスタ	32	SAI	22
ブレイド	30	ランディ	23	SX4	27
ブーン	19	ランドクルーザープラド	23	X1	16
プレマシー	24	リーフ	14	500	16
プレミオ	29	ルクラ	18	500C	16

乗員保護性能評価

シートベルト リマインダー評価

後席シートベルト使用性評価 ブレーキ性能(停止距離)



9 乗員保護性能評価

フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験及び後面衝突頸部保護性能試験を基に100点満点で表しています。

10 前面・側面衝突試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいくほど乗員保護性能が高いことを表しています。

11 後面衝突頸部保護性能試験

オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色の4段階で表示し、緑色が最も後面衝突頸部保護性能が高いことを表しています。

12 シートベルトリマインダー評価

シートベルトリマインダー試験を基に8点満点で表しています。

13 シートベルトリマインダー試験

試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいくほど非着用時の警報効果が高いことを表しています。助手席及び後席毎の座席ベルトの非着用警報装置(シートベルトリマインダー)の装備の状況を表しています。

14 後席シートベルト使用性評価

2列目シートのシートベルトのアクセス性、バックルの識別性、バックルのタンクへの挿入性及びシートベルト装着時の快適性について、3段階で表しています。評価段が大きいくほど、シートベルトの使用性評価が高いことを示しています。

赤線はシートポジションが標準位置、青線はシートポジションを前方に移動した位置における評価を表しています。

15 後席3点シートベルト

後席中央席に3点シートベルトが装着されていることを表しています。

後席中央席がない場合はこの表示はありません。

○ : 装備あり
— : 装備なし

16 ブレーキ性能(停止距離)

時速100kmからブレーキペダルを素早く踏んで停止するまでの距離をグラフで表しています。

平成23年度 評価車種

車種

新・安全性能 総合評価

歩行者保護性能評価



電気自動車 **日産 リーフ**

試験車: **リーフ X**
 排気量: **—** 発売年月: 2010年12月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

169.8点

81.58/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **5**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **3**



軽自動車 **ダイハツ ミラ イース**

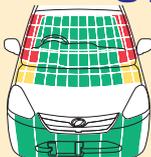
試験車: **ミラ イース X**
 排気量: **658cc** 発売年月: 2011年9月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	—
横滑り防止装置(ESC)	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

153.4点

81.92/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **4**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**



軽自動車 **日産 モココ スキ MRワゴン**

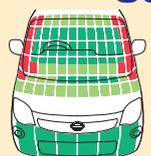
試験車: **モココ X**
 排気量: **658cc** 発売年月: 2011年2月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	—
横滑り防止装置(ESC)	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

140.2点

80.36/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **4**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**



乗用車A **アウディ A1**

試験車: **A1 1.4 TFSI スポーツパッケージ**
 排気量: **1,389cc** 発売年月: 2011年1月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

157.9点

75.13/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **3**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**



乗用車A **スズキ スプラッシュ**

試験車: **スプラッシュ**
 排気量: **1,242cc** 発売年月: 2008年10月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	◎
横滑り防止装置(ESC)	◎
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

145.2点

73.34/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **3**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**



乗用車A **スズキ ソリオ ミニデリカD:2**

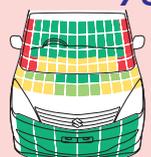
試験車: **ソリオ X**
 排気量: **1,242cc** 発売年月: 2011年1月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	—
横滑り防止装置(ESC)	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

143.5点

78.44/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **3**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**



乗用車A **トヨタ ヴィッツ**

試験車: **ヴィッツ F**
 排気量: **996cc** 発売年月: 2010年12月~
 (2011年度実施)

サイドカーテンエアバッグ(SCA)	○
横滑り防止装置(ESC)	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

★★★★★

166.5点

82.05/100点



歩行者頭部保護性能試験
レベル **4**

歩行者脚部保護性能試験
レベル **4**

(注)…天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出ている可能性があります。

乗員保護性能評価

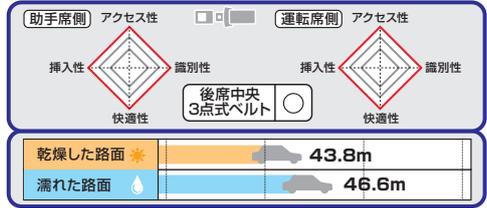
シートベルト リマインダー評価

後席シートベルト使用性評価 ブレーキ性能(停止距離)

88.29/100点



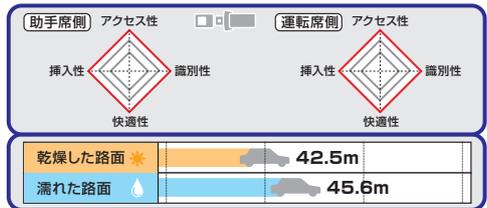
0.00/8点



71.51/100点



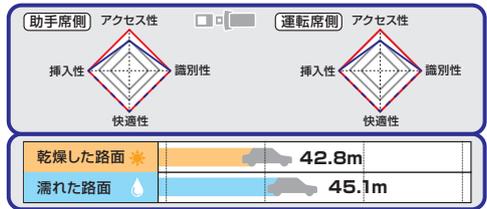
0.00/8点



59.87/100点



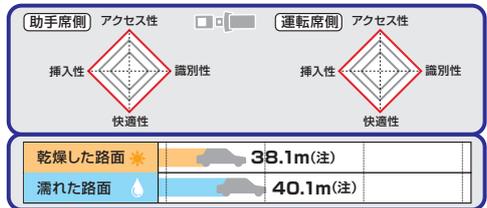
0.00/8点



77.86/100点



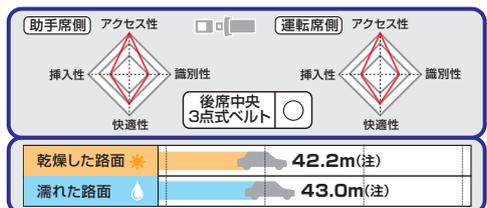
5.00/8点



71.89/100点



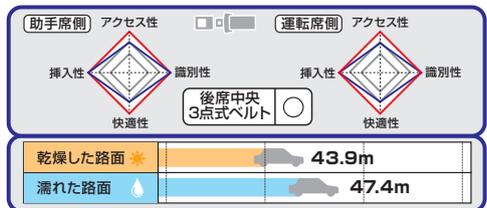
0.00/8点



65.12/100点



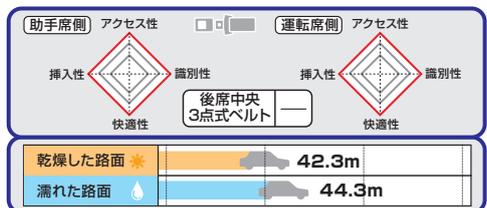
0.00/8点



80.50/100点



4.00/8点



車種

新・安全性能
総合評価

歩行者保護性能評価

乗用車A トヨタ ラクティス スバル トレジア

試験車:ラクティス G
排気量:1,496cc 発売年月:2010年11月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) —
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
165.3点

84.51/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 4
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

**乗用車A フィアット 500 / 500C
アバルト 500 / 500C**

試験車:500 1.2 8V POP
排気量:1,240cc 発売年月:2008年3月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
138.6点

64.96/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 2
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

乗用車B トヨタ プリウスα

試験車:プリウスα S
排気量:1,797cc 発売年月:2011年5月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
173.1点

81.39/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 4
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

乗用車B レクサス CT200h

試験車:CT200h versionC
排気量:1,797cc 発売年月:2011年1月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ ○

★★★★★
179.6点

83.35/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 4
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

乗用車B BMW X1 ※1

試験車:X1 sDrive18i
排気量:1,995cc 発売年月:2010年4月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
160.5点

75.97/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 3
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

乗用車C スバル レガシィ ※2

試験車:レガシィ ツーリングワゴン2.5i Sパッケージ
排気量:2,457cc 発売年月:2009年5月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
177.6点

86.27/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 5
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

1BOX 日産 エルグランド ※3

試験車:エルグランド 250Highway STAR
排気量:2,488cc 発売年月:2010年8月~
サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○ (2011年度実施)
横滑り防止装置(ESC) ○
衝突被害軽減ブレーキ —

★★★★★
173.1点

82.71/100点

歩行者頭部保護性能試験
レベル 4
歩行者脚部保護性能試験
レベル 4

※1 当該車両は、後面衝突頸部保護性能試験において運転席を使用したため、助手席側において側面衝突試験を実施しました。
※2 自動車製作者等の申し出による委託試験車種であり、歩行者脚部保護性能試験のみを実施し、その他は2009年度の結果を流用しています。
※3 自動車製作者等の申し出による委託試験車種であり、歩行者脚部保護性能試験のみを実施し、その他は2010年度の結果を流用しています。
(注)…天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。

乗員保護性能評価

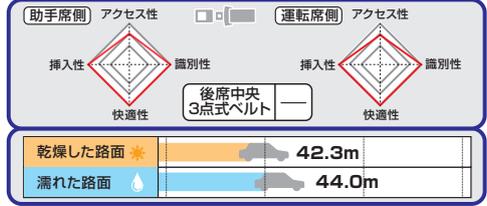
シートベルト
リマインダー評価

後席シートベルト使用性評価
ブレーキ性能(停止距離)

76.82/100点



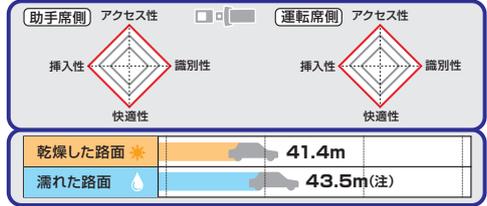
4.00/8点



69.68/100点



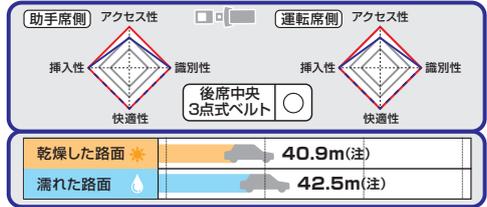
4.00/8点



87.74/100点



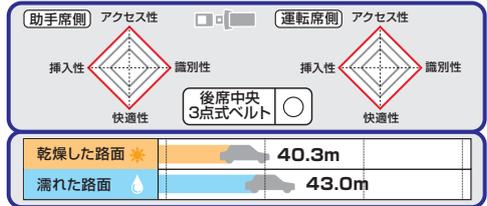
4.00/8点



92.31/100点



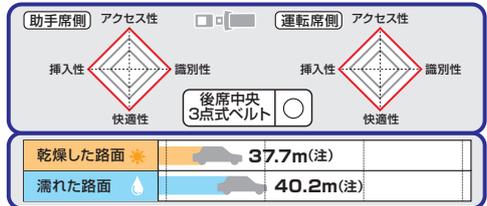
4.00/8点



80.53/100点



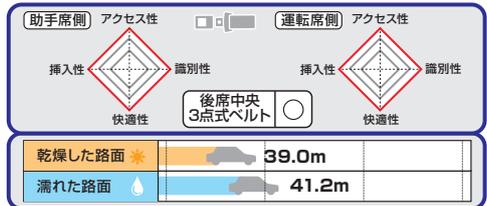
4.00/8点



91.33/100点



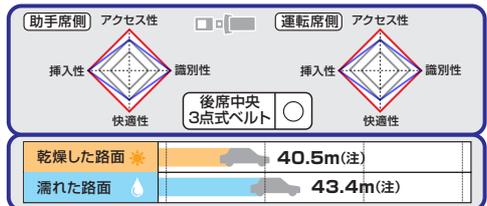
0.00/8点



90.42/100点



0.00/8点



平成22年度までの評価結果の見方 (平成20年度以前の評価結果は凡例の左側部分です)

試験車の種類

- 軽自動車 → 軽自動車
- 乗用車A → 排気量 1,500cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車B → 排気量 1,500cc 超~2,000cc 以下 (1Box&ミニバン除く)
- 乗用車C → 排気量 2,000cc 超 (1Box&ミニバン除く)
- 1Box → 1Box&ミニバン (座席が3列以上あるもの)
- 商用車 → 商用車

★の数が多いほど乗員への傷害は軽くなります。数字の右肩に表示している「+」は、試験法に定める基準に適合したサイドカーテンエアバッグが装備されていることを表しています。

側面衝突試験において、サイドカーテンエアバッグ (SCA) の評価を行ったことを表しています。

普及が望まれる安全装置について試験車の装備状況を表しています。

サイドカーテンエアバッグ	○	標準装備
横すべり防止装置	○	オプション装備
衝突被害軽減ブレーキ	-	設定なし

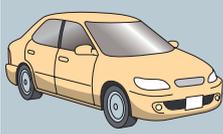
※試験を実施した車両の装備状況について、掲載しています。

レベルの数値が大きいくほど前面衝突後乗員保護性能が高いことを表しています。

オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色の4段階で表示し、緑色が最も後面衝突頭部保護性能が高いことを表しています。

平成21年度からの新規評価項目を示す。

乗用車C **メーカー名** ■発売：2010年4月~
車種名



試験車：ナスバG
排気量：2,359cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価
運転席 ★★★★★ 6+
助手席 ★★★★★ 5+

歩行者頭部保護性能評価
レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 41.8m (注)
濡れた路面 46.4m (注)

前面衝突後乗員保護性能評価 **後面衝突頭部保護性能評価**

後席 レベル 3 運転席 得点 11.50
助手席 得点 8.50

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 運転席側 (アクセシビリティ)

挿入性 識別性 挿入性 識別性

後席中央3点式シートベルト

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

時速100kmからブレーキペダルを素早く踏んで停止するまでの距離をグラフで表しています。

レベルの数値が大きいくほど歩行者の頭部保護性能が高いことを表しています。

後席中央座席に3点式シートベルトが装備されていることを表しています。装備有り→「○」 装備無し→「-」 後席中央座席がない場合はこの表示はありません。

助手席及び後席毎の座席ベルトの非着用時警報装置 (シートベルトリマインダー) の装備状況を表しています。装備有り→「○」 装備無し→「-」

2列目シートのシートベルトのアクセシビリティ、バックルの識別性、バックルのタンクへの挿入性及びシートベルト装着時の快適性について、3段階で表しています。評価段が大きいくほど、シートベルトの使用性評価が高いことを示しています。赤線はシートポジションが標準位置、青線はシートポジションを前方に移動した位置における評価を表しています。

平成21・22年度評価車種

軽自動車 スズキ/マツダ アルト/キャロル ■発売：2009年12月~



試験車：アルト F
排気量：658cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	-
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価
運転席 ★★★★★ 5
助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価
レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 41.9m
濡れた路面 45.0m

前面衝突後乗員保護性能評価 **後面衝突頭部保護性能評価**

後席 レベル 3 運転席 得点 0.00
助手席 得点 0.00

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 運転席側 (アクセシビリティ)

挿入性 識別性 挿入性 識別性

快適性 快適性

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

軽自動車 ダイハツ/スバル タントエグゼ/タントエグゼカスタム/ルクラ/ルクラカスタム ■発売：2009年12月~



試験車：タントエグゼ X "Special"
排気量：658cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	-
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価
運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 42.9m
濡れた路面 46.7m

前面衝突後乗員保護性能評価 **後面衝突頭部保護性能評価**

後席 レベル 3 運転席 得点 9.93
助手席 得点 9.93

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 運転席側 (アクセシビリティ)

挿入性 識別性 挿入性 識別性

快適性 快適性

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

軽自動車 **ダイハツ ミラ ココア**

発売：2009年8月～



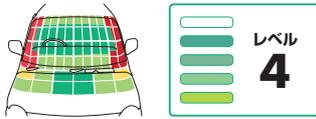
■試験車：ミラ ココア X
■排気量：658cc
(2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 🚗 41.5m
濡れた路面 🌧️ 🚗 44.6m

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 **レベル 3**

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 4.74
助手席 得点 4.74

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 — 後席 —

軽自動車 **ダイハツ ムーヴ/ムーヴ カスタム**

※1

発売：2010年12月～



■試験車：ムーヴ X
■排気量：658cc
(2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 🚗 41.6m (注)
濡れた路面 🌧️ 🚗 47.4m (注)

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 **レベル 3**

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 10.95
助手席 得点 10.95

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 — 後席 —

乗用車A **スズキ スイフト**

発売：2010年9月～



■試験車：スイフト XG
■排気量：1,242cc
(2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 🚗 43.9m
濡れた路面 🌧️ 🚗 46.6m (注)

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 **レベル 3**

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 11.03
助手席 得点 11.03

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 — 後席 —

乗用車A **トヨタ/ダイハツ パッソ/ブーン**

トヨタ/ダイハツ/パッソ/ブーン (SCA付) ※2

発売：2010年2月～



■試験車：パッソ 1.0X
■排気量：996cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	—

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 🚗	44.4m
濡れた路面 🌧️ 🚗	49.0m

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★★ **6**

衝突安全性能総合評価 SCA付 🚗

運転席 ★★★★★★ **6+**
助手席 ★★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価



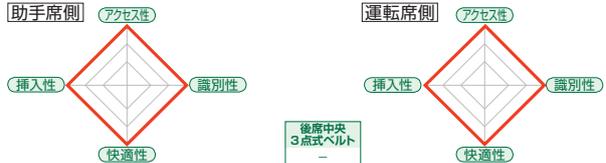
前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 **レベル 2**

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 10.27
助手席 得点 10.27

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 — 後席 —

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。

※2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、同年度の同一車種の試験結果を流用しています。

(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。

乗用車A 日産 キューブ

発売：2010年2月～

※3



■試験車：キューブ15X Vセレクション
■排気量：1,498cc
(2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 6
助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 45.6m
濡れた路面 🌧️ 50.0m

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 10.97
助手席 得点 8.47

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

乗用車A 日産 ジューク

発売：2010年6月～



■試験車：ジューク 15RX
■排気量：1,498cc
(2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 6
助手席 ★★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.5m
濡れた路面 🌧️ 47.7m

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 10.25
助手席 得点 10.25

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

乗用車A 日産 マーチ

発売：2010年7月～



■試験車：マーチ 12X
■排気量：1,198cc
(2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5
助手席 ★★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 41.5m
濡れた路面 🌧️ 44.8m

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 7.84
助手席 得点 7.84

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

乗用車A フォルクスワーゲン ポロ

発売：2009年10月～



■試験車：ポロ TSI Comfortline
■排気量：1,197cc
(2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input checked="" type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 6+
助手席 ★★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 39.5m (注)
濡れた路面 🌧️ 40.8m (注)

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 4

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 7.65
助手席 得点 7.65

後席シートベルト使用性評価



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 後席 -

※3 この試験車種は、シートの主要構造の変更に伴い、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で後面衝突頸部保護性能試験 (運転席) のみを実施し、その他の部分は、同年度の同一車種の試験結果を流用しています。なお、車台番号が、2WD: Z12-084732、4WD: NZ12-026419以降の車両が対象車両となります。
(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。

乗用車A ホンダ インサイト

発売：2009年2月～



試験車：インサイト G
排気量：1,339cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	—

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 41.8m
濡れた路面 46.0m

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 5

衝突安全性能総合評価 SCA付

運転席 ★★★★★ 6+
助手席 ★★★★★ 5+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 4

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 8.81
助手席 得点 8.81

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性
運転席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

乗用車A ホンダ CR-Z

発売：2010年2月～



試験車：CR-Z α
排気量：1,498cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	—

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 39.2m
濡れた路面 41.8m

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 5
助手席 ★★★★★ 6

衝突安全性能総合評価 SCA付

運転席 ★★★★★ 5+
助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 3

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 10.80
助手席 得点 10.80

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性
運転席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

乗用車A マツダ アクセラ

発売：2009年4月～



試験車：アクセラ スポーツ 15C
排気量：1,498cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 43.8m
濡れた路面 48.3m

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 5
助手席 ★★★★★ 5

衝突安全性能総合評価 SCA付

運転席 ★★★★★ 6+
助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 3

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 9.95
助手席 得点 9.95

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性
運転席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 ○ 後席 -

乗用車B トヨタ プリウス

発売：2009年5月～



試験車：プリウス S
排気量：1,797cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	—

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 43.3m
濡れた路面 47.3m

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6+
助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 5

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 9.41
助手席 得点 9.41

後席シートベルト使用性評価

助手席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性
運転席側 (アクセシビリティ) 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 ○ 後席 -

※2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、同年度の同一車種の試験結果を流用しています。

乗用車C 日産 ティアナ

発売：2009年8月～

※5



■試験車：ティアナ 250XL
 ■排気量：2,495cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6+
 助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 4

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 42.2m (注)
 濡れた路面 47.8m (注)

側面衝突試験のみ委託試験のため、平成21年度新規導入項目については未実施

1BOX トヨタ ウィッシュ

発売：2009年4月～



■試験車：ウィッシュ 1.8S
 ■排気量：1,797cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6+
 助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 4

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 41.6m
 濡れた路面 44.7m

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 7.96
 助手席 得点 7.96

後席シートベルト使用性評価

助手席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性
 運転席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト -

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 ○ 後席 -

1Box トヨタ ランドクルーザープラド

発売：2010年12月～

※6



■試験車：ランドクルーザープラド TX
 ■排気量：2,693cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6+
 助手席 ★★★★★ 6+

歩行者頭部保護性能評価

レベル 5

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 43.0m (注)
 濡れた路面 50.4m (注)

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 3

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 7.91
 助手席 得点 7.91

後席シートベルト使用性評価

助手席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性
 運転席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト ○

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 ○ 後席 -

1BOX 日産/スズキ セレナ/ランディ

発売：2010年11月～

※1



■試験車：セレナ ハイウェイスター
 ■排気量：1,997cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 4

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 42.9m (注)
 濡れた路面 45.3m (注)

前面衝突後席乗員保護性能評価

後席 レベル 4

後面衝突頸部保護性能評価

運転席 得点 7.43
 助手席 得点 7.43

後席シートベルト使用性評価

助手席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性
 運転席側 アクセシビリティ 挿入性 識別性 快適性

後席中央3点式ベルト -

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 - 後席 -

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。
 ※5 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、2008年度の同一車種の試験結果を流用しています。
 ※6 この試験車種は、シート主要構造の変更の伴い、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で後面衝突頸部保護性能試験(運転席)のみを実施し、その他の部分は、2009年度の同一車種の試験結果を流用しています。なお、車台番号が、TRJ150W-0013145以降の車両が対象車両になります。
 (注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに示されている可能性があります。

乗用車B

乗用車C

1BOX

1Box

ホンダ ステップワゴン

ホンダ ステップワゴン (SCA付) ※2

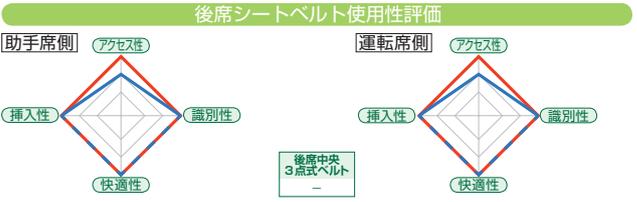
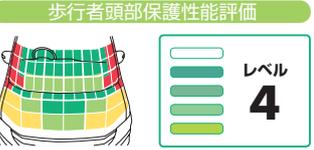
■発売：2009年10月～



■試験車：ステップワゴン スパダS
■排気量：1,997cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)
横すべり防止装置
衝突被害軽減ブレーキ

ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 40.6m (注)
濡れた路面 43.6m (注)



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 後席

1BOX

マツダ プレマシー

■発売：2010年7月～

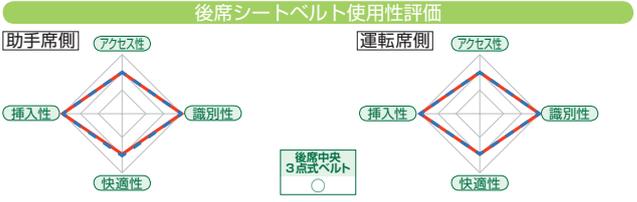
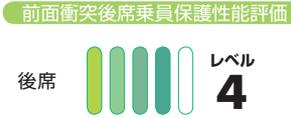


■試験車：プレマシー 20S
■排気量：1,998cc (2010年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)
横すべり防止装置
衝突被害軽減ブレーキ



ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 42.8m
濡れた路面 46.8m



座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 後席

商用車

日産 NV200 バネット

■発売：2009年5月～



■試験車：NV200 バネット DX
■排気量：1,597cc (2009年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)
横すべり防止装置
衝突被害軽減ブレーキ



ブレーキ性能 (停止距離)
乾いた路面 50.0m
濡れた路面 59.6m

前面衝突後席乗員保護性能評価

折りたたみ座席のため
試験対象外



後席シートベルト使用性評価

折りたたみ座席のため試験対象外

座席ベルトの非着用時警報装置の有無

助手席 後席

※2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、同年度の同一車種の試験結果を流用しています。
(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現する可能性があります。

平成20年度までの評価車種

軽自動車 スズキ アルトラパン ※1

発売：2008年11月～



■試験車：アルトラパン X
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 41.2m (注)
濡れた路面 🌧️ 44.1m (注)

軽自動車 スズキ エブリイ マツダ スクラム

発売：2005年8月～



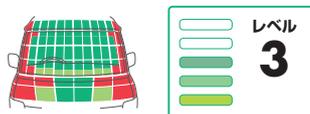
■試験車：エブリイ PC
■排気量：658cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **4**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 45.2m (注)
濡れた路面 🌧️ (未公表)

軽自動車 スズキ ジムニー マツダ AZ-オフロード

発売：2005年5月～



■試験車：ジムニーランドベンチャー
■排気量：658cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 49.7m
濡れた路面 🌧️ (未公表)

軽自動車 スズキ パレット

発売：2008年1月～



■試験車：パレット X
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 42.8m
濡れた路面 🌧️ 47.3m

軽自動車 スズキ ワゴンR マツダ AZ-ワゴン

発売：2008年9月～



■試験車：ワゴンR FX
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 42.9m (注)
濡れた路面 🌧️ 45.0m (注)

軽自動車 ダイハツ タントカスタム/タント ※7

発売：2007年12月～



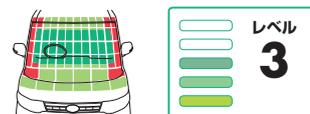
■試験車：タントカスタム X Limited
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.2m
濡れた路面 🌧️ 46.8m

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。

※7 当該車両の側面構造が非対称であるため、助手席側において側面衝突試験を実施しました。

(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現する可能性があります。

(未公表) …2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

軽自動車 **ダイハツ テリオスキッド**

■発売：1998年10月～



■試験車：テリオスキッド カスタムメモリアルエディション
■排気量：659cc
(2002年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価

歩行者頭部保護性能評価試験は、2003年度から開始したため、この車種のデータはありません。

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 44.7m
濡れた路面 🌧️ 49.7m

軽自動車 **ダイハツ ハイゼット/アトレーワゴン**

■発売：2005年12月～



■試験車：ハイゼットカーゴデラックス
■排気量：659cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **4**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.5m (注)
濡れた路面 🌧️ (未公表)

軽自動車 **ダイハツ ミラ**

■発売：2006年12月～



■試験車：ミラ L
■排気量：658cc
(2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 40.8m (注)
濡れた路面 🌧️ 44.2m (注)

軽自動車 **ダイハツ ムーヴコンテ/ムーヴコンテカスタム**

■発売：2008年8月～



■試験車：ムーヴ コンテ X
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 42.6m (注)
濡れた路面 🌧️ 46.2m (注)

軽自動車 **ホンダ ゼスト**

■発売：2006年3月～



■試験車：ゼスト G
■排気量：658cc
(2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.3m
濡れた路面 🌧️ 47.1m

軽自動車 **ホンダ パモス**

■発売：2001年9月～



■試験車：パモス L
■排気量：656cc
(2001年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **3**
助手席 ★★★★★★ **3**

歩行者頭部保護性能評価

歩行者頭部保護性能評価試験は、2003年度から開始したため、この車種のデータはありません。

ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 48.8m (注)
濡れた路面 🌧️ 59.4m (注)

軽自動車 **ホンダ ライフ**

■発売：2008年11月～



■試験車：ライフ G
■排気量：658cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.3m (注)
濡れた路面 🌧️ 48.5m

軽自動車 **三菱 アイ**

■発売：2006年1月～



■試験車：アイ M
■排気量：659cc
(2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 40.6m
濡れた路面 🌧️ 44.4m

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。
(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。
(未公表) …2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

軽自動車 三菱 eKワゴン 日産 オットィイ ■発売：2006年9月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 43.7m
 濡れた路面 🌧️ 50.2m

試験車：eKワゴン MS
 排気量：657cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

軽自動車 三菱 トッポ ■発売：2008年9月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 4
 助手席 ★★★★★ 4

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 43.0m (注)
 濡れた路面 🌧️ 50.3m (注)

試験車：トッポ M
 排気量：657cc
 (2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

軽自動車 三菱 パジェロミニ ※1 ■発売：2001年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価
 歩行者頭部保護性能評価試験は、2003年度から開始したため、この車種のデータはありません。

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 46.5m (注)
 濡れた路面 🌧️ 53.0m (注)

試験車：パジェロミニ V
 排気量：659cc
 (2001年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

軽自動車 三菱 ミニキャブ 日産 ※8 クリッパー ■発売：2004年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 4
 助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 2

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 45.2m (注)
 濡れた路面 🌧️ 55.7m (注)

試験車：ミニキャブ CD
 排気量：657cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

乗用車A スズキ SX4 ■発売：2006年7月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5+
 助手席 ★★★★★ 5+

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 43.1m (注)
 濡れた路面 🌧️ 43.7m (注)

試験車：SX4 1.5G
 排気量：1,490cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

乗用車A トヨタ イスト ■発売：2007年7月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6+
 助手席 ★★★★★ 5+

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 4

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 40.0m
 濡れた路面 🌧️ 42.4m

試験車：イスト 150X
 排気量：1,496cc
 (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

乗用車A トヨタ オーリス ■発売：2006年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 4

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 40.2m (注)
 濡れた路面 🌧️ 42.7m (注)

試験車：オーリス 150X MJパッケージ
 排気量：1,496cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	○
衝突被害軽減ブレーキ	—

乗用車A トヨタ カローラアクシオ/カローラフィールダー ■発売：2006年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 4

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 41.8m (注)
 濡れた路面 🌧️ 44.4m (注)

試験車：カローラアクシオ 1.5X
 排気量：1,496cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	○
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。
 ※8 当該車両の乗車位置からドア外側面までの距離が近い、助手席側において側面衝突試験を実施しました。
 (注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めにしている可能性があります。

乗用車A **トヨタ カローラルミオン** ■発売：2007年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6+**
 助手席 ★★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **43.1m**
 濡れた路面 🌧️  **45.1m**

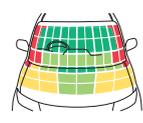
■試験車：カローラルミオン1.5G
 ■排気量：1,496cc (2008年度実施) 

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input checked="" type="checkbox"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **トヨタ ダイハツ bB クー** ■発売：2005年12月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **5**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **40.3m**
 濡れた路面 🌧️  **43.5m**

■試験車：bB Z Qversion
 ■排気量：1,495cc (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="checkbox"/>
横すべり防止装置	<input type="checkbox"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **トヨタ ベルタ** ■発売：2005年11月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **39.9m** (注)
 濡れた路面 🌧️ (未公表)

■試験車：ベルタ X
 ■排気量：996cc (2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="checkbox"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **トヨタ ポルテ** ※7 ■発売：2004年7月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **44.4m**
 濡れた路面 🌧️  **51.0m**

■試験車：ポルテ 130i Cパッケージ
 ■排気量：1,298cc (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	-
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **トヨタ ラウム** ※9 ■発売：2003年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **2**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **44.8m**
 濡れた路面 🌧️  **51.5m**

■試験車：ラウム G Package
 ■排気量：1,496cc (2003年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	-
横すべり防止装置	<input type="checkbox"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **トヨタ ダイハツ ラッシュ ビーゴ** ■発売：2006年1月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **43.0m**
 濡れた路面 🌧️  **47.5m**

■試験車：ラッシュ G
 ■排気量：1,495cc (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="checkbox"/>
横すべり防止装置	<input type="checkbox"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **日産 ウィングロード** ■発売：2005年11月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **2**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **41.6m** (注)
 濡れた路面 🌧️ (未公表)

■試験車：ウィングロード15RXエアロ
 ■排気量：1,498cc (2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="checkbox"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

乗用車A **日産 ティーダ** ■発売：2004年9月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️  **44.2m**
 濡れた路面 🌧️  **54.2m**

■試験車：ティーダ 15M
 ■排気量：1,498cc (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="checkbox"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	-

※7 当該車両の側面構造が非対称であるため、助手席側において側面衝突試験を実施しました。
 ※9 当該車両の側面構造が非対称であるため、運転席と助手席側において側面衝突試験を実施しました。
 (注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現する可能性があります。
 (未公表) …2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

乗用車 A 日産 ノート ■発売：2005年1月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 44.3m
 濡れた路面 (未公表)

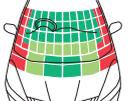
試験車：ノート 15S Vパッケージ
 排気量：1,498cc (2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 A ホンダ フィット ■発売：2007年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 40.8m (注)
 濡れた路面 🌧️ 44.6m (注)

試験車：フィット G
 排気量：1,339cc (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 A マツダ デミオ ■発売：2007年7月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 42.9m
 濡れた路面 🌧️ 49.0m

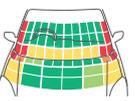
試験車：デミオ 13C
 排気量：1,348cc (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 A マツダ ベリーサ ■発売：2004年6月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 3

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 46.6m
 濡れた路面 🌧️ 54.6m

試験車：ベリーサドレスアップパッケージ
 排気量：1,498cc (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 A 三菱 コルト ■発売：2002年6月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 2

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 46.2m
 濡れた路面 🌧️ 52.7m

試験車：コルト Elegance Version
 排気量：1,343cc (2003年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 B スズキ エスクード ■発売：2005年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 5
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 4

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 43.5m
 濡れた路面 (未公表)

試験車：エスクード 2.0XG
 排気量：1,995cc (2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 B スバル フォレスタ ■発売：2007年12月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 5

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 42.7m
 濡れた路面 🌧️ 46.0m

試験車：フォレスタ 2.0XS
 排気量：1,994cc (2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ◎
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車 B トヨタ プレミオ/アリオン ■発売：2007年6月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★ 6
 助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価
 レベル 4

ブレーキ性能 (停止距離)
 乾いた路面 ☀️ 41.2m (注)
 濡れた路面 🌧️ 43.2m (注)

試験車：プレミオ 1.8X Lパッケージ
 排気量：1,797cc (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出ている可能性があります。
 (未公表) …2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

乗用車B 日産 **エクストレイル** ■発売：2007年8月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **43.6m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **50.0m**

試験車：エクストレイル 20X
 排気量：1,997cc
 (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ◎
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車B 日産 **デュアリス** ※1 ■発売：2007年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **41.6m** (注)
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **45.8m** (注)

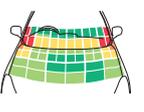
試験車：デュアリス 20G
 排気量：1,997cc
 (2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車B 日産 **ブルーバードシルフィ** ※2 ■発売：2006年12月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **41.8m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **46.1m**

試験車：ブルーバードシルフィ 20M
 排気量：1,997cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車B **フォルクスワーゲン ゴルフ** ■発売：2004年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **5**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **44.2m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **48.5m**

試験車：ゴルフ GLi
 排気量：1,984cc
 (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ◎
 横すべり防止装置 ◎
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車B **マツダ RX-8** ■発売：2003年4月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **1**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **38.6m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **44.4m**

試験車：RX-8 Type S
 排気量：1,308cc
 (2003年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ◎
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車B **三菱 ギャラン** ■発売：2007年8月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **40.4m** (注)
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **44.7m** (注)

試験車：ギャランフォティス SPORT NAVI PACKAGE
 排気量：1,998cc
 (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車C **トヨタ ハリアー** ■発売：2003年2月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **1**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **46.4m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **51.2m**

試験車：ハリアー 240G Lパッケージ
 排気量：2,362cc
 (2003年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

乗用車C **トヨタ ブレイド** ■発売：2006年12月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6+**
 助手席 ★★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 **39.7m**
 濡れた路面 🌧️ 🚗 **43.1m**

試験車：ブレイド G
 排気量：2,362cc
 (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ◎
 横すべり防止装置 ◎
 衝突被害軽減ブレーキ -

※1 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種であり、全ての試験を実施しています。
 ※2 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、同年度の同一車種の試験結果を流用しています。
 (注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出ている可能性があります。

乗用車C **トヨタ RAV4**

発売：2005年11月～



■試験車：RAV4 G (4WD)
■排気量：2,362cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 42.6m (注)
濡れた路面 (未公表)

乗用車C **日産 スカイライン**

発売：2006年11月～



■試験車：スカイライン250GT
■排気量：2,495cc
(2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	-
衝突被害軽減ブレーキ	<input type="radio"/>

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 42.8m
濡れた路面 46.5m

乗用車C **マツダ アテンザ**

発売：2008年1月～



■試験車：アテンザスポーツワゴン25S
■排気量：2,488cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	<input type="radio"/>

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 39.0m (注)
濡れた路面 42.4m (注)

乗用車C **レクサス IS250**

発売：2005年8月～



■試験車：IS250 バージョンS
■排気量：2,499cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input checked="" type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	<input type="radio"/>

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6+**
助手席 ★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 40.1m (注)
濡れた路面 (未公表)

1Box **スバル エクシーガ**

発売：2008年6月～



■試験車：エクシーガ 2.0GT
■排気量：1,994cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6**
助手席 ★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 40.3m (注)
濡れた路面 48.1m (注)

1Box **トヨタ アイシス**

発売：2004年9月～



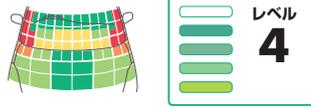
■試験車：アイシス プラタナ
■排気量：1,998cc
(2005年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **5**
助手席 ★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 41.6m (注)
濡れた路面 (未公表)

1Box **トヨタ ヴァンガード**

発売：2007年8月～



■試験車：ヴァンガード 240S
■排気量：2,362cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input checked="" type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6+**
助手席 ★★★★★ **5+**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 43.2m (注)
濡れた路面 47.4m (注)

1Box **トヨタ ヴェルファイア/アルファード**

発売：2008年5月～



■試験車：ヴェルファイア2.4Z
■排気量：2,362cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input checked="" type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	-

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ **6+**
助手席 ★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 41.7m
濡れた路面 47.1m

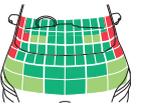
※7 当該車両の側面構造が非対称であるため、助手席側において側面衝突試験を実施しました。
(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。
(未公表) …2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

乗用車B
乗用車C
1BOX

1Box **トヨタ ヴォクシー／ノア** ■発売：2007年6月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 41.9m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 45.3m

■試験車：ヴォクシー ZS
 ■排気量：1,986cc
 (2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ -

1Box **トヨタ エスティマ** ※8 ■発売：2006年1月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **5**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 41.7m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 45.5m

■試験車：エスティマ アエラス 2.4L
 ■排気量：2,362cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

1Box **トヨタ シエンタ** ■発売：2004年8月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 46.0m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 52.3m

■試験車：シエンタ X
 ■排気量：1,496cc
 (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) -
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

1Box **日産 ラフェスタ** ■発売：2004年12月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **5**
 助手席 ★★★★★★ **5**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 43.5m (注)
 濡れた路面 🌧️ 🚗 48.3m (注)

■試験車：ラフェスタ 20S
 ■排気量：1,997cc
 (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

1Box **ホンダ エリシオン** ■発売：2004年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 43.4m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 50.9m

■試験車：エリシオン G
 ■排気量：2,354cc
 (2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

1Box **ホンダ オデッセイ M** **ホンダ オデッセイ Li** ※10 ■発売：2008年10月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

衝突安全性能総合評価 
 運転席 ★★★★★★ **6+**
 助手席 ★★★★★★ **6+**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 40.1m (注)
 濡れた路面 🌧️ 🚗 43.1m (注)

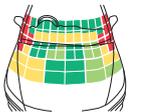
■試験車：オデッセイ M・Li
 ■排気量：2,354cc (2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ ○

1Box **ホンダ ストリーム** ■発売：2006年7月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **3**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 43.4m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 46.5m

■試験車：ストリーム X
 ■排気量：1,799cc
 (2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) ○
 横すべり防止装置 ○
 衝突被害軽減ブレーキ ○

1Box **ホンダ フリード** ■発売：2008年5月～



衝突安全性能総合評価
 運転席 ★★★★★★ **6**
 助手席 ★★★★★★ **6**

歩行者頭部保護性能評価
 レベル **4**

ブレーキ性能（停止距離）
 乾いた路面 ☀️ 🚗 44.5m
 濡れた路面 🌧️ 🚗 48.1m

■試験車：フリード G
 ■排気量：1,496cc
 (2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA) -
 横すべり防止装置 -
 衝突被害軽減ブレーキ -

※8 当該車両の乗車位置からドア外側面までの距離が近い、助手席側において側面衝突試験を実施しました。
 ※10 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による委託試験車種で側面衝突試験のみを実施し、その他の部分は、「オデッセイM」の試験結果を流用しています。
 (注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出ている可能性があります。

1Box

マツダ
MPV

■発売：2006年2月～



■試験車：MPV 23C Sporty Package
■排気量：2,260cc
(2006年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 42.9m
濡れた路面 🌧️ 51.2m

1Box

マツダ
ビアンテ

■発売：2008年7月～



■試験車：ビアンテ 20S
■排気量：1,998cc
(2008年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 41.1m (注)
濡れた路面 🌧️ 44.3m (注)

1Box

三菱
アウトランダー

■発売：2005年10月～



■試験車：アウトランダー 24G
■排気量：2,359cc
(2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 41.8m (注)
濡れた路面 🌧️ 46.4m (注)

1Box

三菱
デリカ

■発売：2007年1月～

※11



■試験車：デリカD5 G-Navi Package
■排気量：2,359cc
(2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	<input type="radio"/>
横すべり防止装置	<input checked="" type="radio"/>
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 42.8m
濡れた路面 🌧️ 45.6m

商用車

トヨタ
プロボックスバン

■発売：2003年8月～



■試験車：プロボックスバンDX
■排気量：1,496cc
(2003年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 43.9m
濡れた路面 🌧️ 51.5m

商用車

日産
AD/ADエキスパート

■発売：2007年1月～

マツダ
ファミリアバン

■試験車：AD VE
■排気量：1,498cc
(2007年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 6
助手席 ★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 48.5m
濡れた路面 🌧️ 56.6m

商用車

マツダ
ボンゴバン

■発売：2003年12月～

日産 ※12
パネットバン

■試験車：パネットバン DX
■排気量：1,789cc
(2004年度実施)

サイドカーテンエアバッグ (SCA)	—
横すべり防止装置	—
衝突被害軽減ブレーキ	—

衝突安全性能総合評価

運転席 ★★★★★ 4
助手席 ★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価



ブレーキ性能 (停止距離)

乾いた路面 ☀️ 51.5m (注)
濡れた路面 🌧️ 68.0m (注)

※11 当該車両は運転席と助手席の乗車位置に差異があるため、条件が不利と思われる助手席側において側面衝突試験を実施しました。
※12 ボンネットに相当するフロントパネルが車体と一体構造のため、パネルを交換せず試験を実施しました。

(注) …天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現している可能性があります。

普及が望まれる安全装置

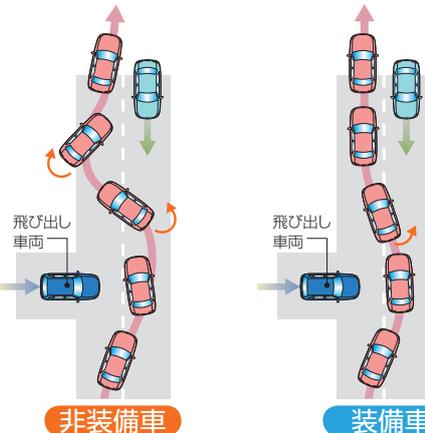
スタビリティ・コントロール・システム (ESC) 車の横滑りを防止します (横すべり防止装置)

障害物を避けようとして急激なハンドル操作を行ったときや、不意に滑りやすい路面に進入したときなどに、車が横滑りなどの不安定な状態になる場合があります。このシステムは、このような状態を制御して車の安定性を向上させるようにした装置です。車に横滑りが生じると、それをセンサーにより検出し、エンジンの出力や各車輪毎のブレーキ力を適切に制御することにより、車のスピンや外への膨らみを制御します。

なお、新型生産車は平成24年10月（軽自動車にあっては平成26年10月）から、継続生産車は平成26年10月（軽自動車にあっては平成30年2月）から横すべり防止装置の備え付けを義務化することとしています。

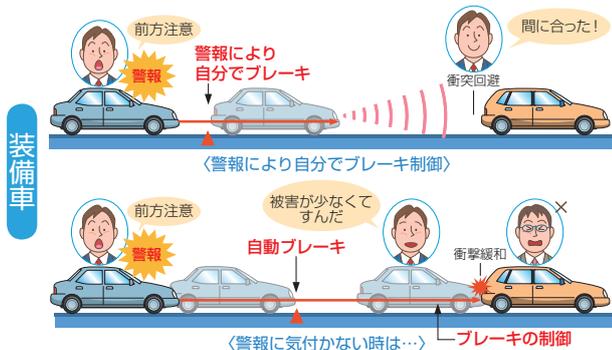
調査分析結果の詳細及び前方横からの飛び出し車両の回避を想定したデモンストレーション映像については、独立行政法人自動車事故対策機構のホームページでご覧頂けます。

突然の飛び出しを回避するための急ハンドル操作

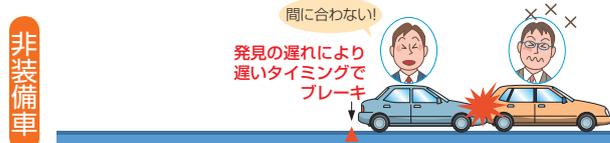


※スタビリティ・コントロール・システム制御イメージ

衝突被害軽減ブレーキ 衝突のおそれがある場合に運転者に警報し、衝突した場合に被害を軽減します (前方障害物衝突被害軽減制動制御装置)



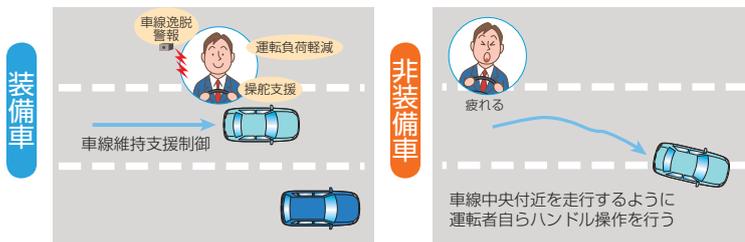
レーダー等で前方障害物を検知し、障害物に衝突するおそれがある場合に運転者へ回避操作を行うよう警報し、さらに障害物との衝突が避けきれないと判断した場合には、障害物との衝突による被害を軽減するため自動的にブレーキ制御を行います。



普及が期待されるその他の技術

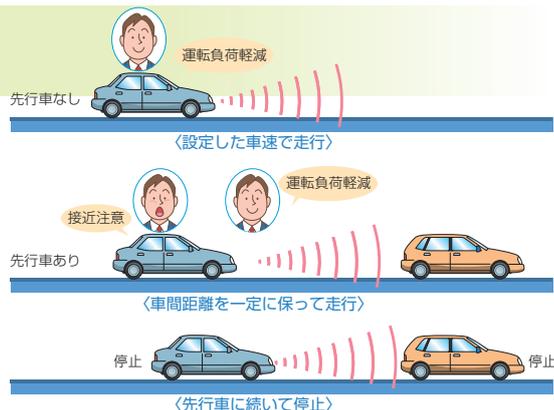
レーンキープアシスト 高速道路等で車線維持をアシストします (車線維持支援装置)

カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作力を軽減するよう支援します。



全車速 ACC 車速及び車間を自動制御します (全車速域定速走行・車間距離制御装置)

レーダー等で前方を監視し、ドライバーがセットした車速を維持するとともに、自車車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行をします。



安全装置使用上の注意

エアバッグ 衝突時に、身体への衝撃を緩和します

現在、国内で使用されているエアバッグは、メーカーが設計上定めた条件で衝突したときに膨らみます。したがって、衝突角度や衝突速度、衝突物によっては膨らまないこともありますし、逆に衝突しない場合でも縁石などに乗り上げるなどして一定以上の衝撃を感知すると膨らむことがあります。

また、エアバッグは膨らんだ後、すぐにしぼむため、その後に起きる衝撃に対しては効果がありません。



エアバッグ装備車の使用上の注意

エアバッグが装備されていてもシートベルトは必要です

エアバッグはシートベルトを着用しないと十分な効果が期待できません。事故の際、エアバッグが作動したにもかかわらず、乗員が死亡した事例を調査すると、シートベルトを着用していなかった場合には死亡率が約15倍も高くなっています。必ずシートベルトを着用しましょう。

シートベルトを正しく着用していないと、逆に大きなけがをするおそれがあります。次のようなことは危険です。



ハンドルに近すぎる



インストルメントパネルに物を置く



手や足を乗せたり、顔を近づけすぎない



エアバッグ作動時におけるシートベルト着用、非着用別死亡率

着用 0.91%

非着用 13.97%

(財)交通事故総合分析センター資料(平成18年)

サイドエアバッグの働きとその効果

側面衝突時に上体への衝撃を軽減します

サイドエアバッグは、側面衝突時に瞬時に膨らみ、頭や胸などの上体への衝撃を軽減します。運転席や助手席のエアバッグと同様、シートベルト併用式（SRS）ですので、シートベルトを着用していないと十分な効果は期待できません。また側方からの衝突の場合に対してのみ膨らみ、すぐにしぼむため、前面衝突、後面衝突、多重衝突、横転・転落などの場合には効果がありません。

サイドエアバッグには、シートバックに装備されているものがあるので専用シートカバー以外のシートカバーの使用や、ドアにもたれたり、シートの背もたれを抱え込むことは危険です。



ドアにもたれたり、シートの背もたれを抱え込まない。

サイドエアバッグが膨らむ際に大きなけがをするおそれがあります。



専用シートカバー以外は使用しない。

サイドエアバッグが正常に膨らまないおそれがあります。

最近では、側面衝突時にサイドウィンド全体を覆うようにエアバッグが瞬時に膨らみ頭部とピラーやサイドガラスとの衝突による衝撃や、頭部と車両外部との衝突による衝撃を緩和するサイドカーテンエアバッグ（Side Curtain Airbag：SCA）といわれるものがあります。

シートベルト もっとも身近な安全装置

平成23年に発生した全国の交通事故でシートベルト（チャイルドシート含む）を着用していなかった人の致死率は、運転席で58.9倍、助手席で13.5倍、後部座席で3.2倍となっています。

一般的な乗用車の前席のシートベルトには、衝突時に素早く乗員を拘束し、乗員を保護するプリテンショナー、衝突時にシートベルトによって乗員の胸部に加わる衝撃を緩和するフォース（ロード）リミッターなどの装備が加わっています。

なお、乗車する人の体格に合わせて、肩ベルトを適正位置に調整できるアジャスタブル・ベルトアンカーを備えたシートベルトもあります。

シートベルトの使用上の注意

アジャスタブル・ベルトアンカーの働きとその効果

シートベルトは肩の中央にかける必要があります。首や腕にかかると、効果が少ないばかりか、逆に大きなけがをするおそれがあります。アジャスタブル・ベルトアンカーが装備されている場合、座席に座る人の体格に応じて、肩の中央にベルトがかかるように正しく調整してください。



チャイルドシート固定機能付シートベルト（ALR〔自動ロック〕付きELR式シートベルト）

通常はELR機能ですが、シートベルトを全て引き出せばALR機能（自動ロック付巻き取り装置）に切り替わり、巻き込み方向にのみ動きますが、引き出せなくなります。チャイルドシートの取り付けに緩みが生じにくく、取り付けが比較的容易です。



警告

子どもをシートベルトで遊ばせないでください。ALR機能に切り替わり、首や体に絡まった場合、ベルトがゆるめられなくなり、窒息などの重大な傷害を受けるおそれがあります。万一、シートベルトを外せなくなった場合は、はさみなどで切断してください。

新・安全性能総合評価 ファイブスター賞

新・安全性能総合評価 ファイブスター賞（JNCAP ファイブスター賞）2011-2012の受賞車が決定しました。独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）では、本年度から実施される新・安全性能総合評価において最高評価（★★★★★）を得た自動車に対して、JNCAP ファイブスター賞を授与しています。



レクサス・CT200h



スバル・レガシィ



日産・エルグランド



自動車アセスメント

このパンフレットに対するご意見、ご要望などについては、下記にお寄せください。
パンフレットの内容はインターネットでもご覧になれます。

国土交通省 自動車局 技術政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3
TEL:03(5253)8111(代表) FAX:03(5253)1640

国土交通省のホームページ

<http://www.mlit.go.jp>

●キーワード検索で

独立行政法人 自動車事故対策機構 企画部 安全情報グループ

〒102-0083 東京都千代田区麹町 6-1-25
TEL:03(5276)4455 FAX:03(3239)9336

独立行政法人 自動車事故対策機構のホームページ

<http://www.nasva.go.jp>

●キーワード検索で

自動車事故対策機構は、独立行政法人として平成15年10月1日に設立され、自動車事故の発生防止と、被害者保護の増進に向けて幅広い業務を推進しています。



安全なチャイルドシート選びのために「チャイルドシート選び方BOOK」についてもご覧ください。

国土交通省自動車不具合情報ホットライン

リコールの適正な実施のために自動車の不具合情報をお寄せください。

- ホームページ受付

<http://www.mlit.go.jp/RJ/>

- フリーダイヤル受付

(平日9時30分～12時、
13時～17時30分)

0120-744-960

- 自動音声受付（年中無休・24時間）

03-3580-4434

※このホットラインでは、自動車の設計または製造の過程に起因すると思われる故障、事故、車両火災などにかかる自動車の不具合情報を専用に受け付けます。なお、商品性、金銭上の問題などは対象外です。

交通事故被害に遭われ、相談先にお困りの方に！
各種相談機関の相談窓口のご紹介等をしております。

NASVA
交通事故被害者ホットライン

(ナビダイヤル) **0570-000738**
すぐナスバ

9:00～17:00（土・日・祝日・年末年始を除く）

※固定電話であれば、全国どこからでも
3分8.5円（税別）で通話することができます。

○本パンフレットは、グリーン購入法（国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律）に基づく基本方針の基準を満たす紙を使用しています。