

### 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の提供を

- ホームページ受付 <http://www.mlit.go.jp/RJ/>
- フリーダイヤル受付 0120-744-960 (平日9:30~12:00 13:00~17:30)
- 自動音声受付 03-3580-4434 (年中無休・24時間)

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受付に受け付けます。なお、商品性・金銭上の問題などは対象外です。

### 自動車アセスメントグランプリ'07/'08受賞車が決定しました!



自動車事故対策機構では、平成18年度より、自動車アセスメントを実施した自動車を対象として乗員保護性能で運転席、助手席共に**6★**、歩行者(頭部)保護性能で**レベル5**の評価を受けた自動車の中で当該年度内最高の評価を得た自動車を自動車アセスメントグランプリとして表彰しています。



受賞車: 「スバル インプレッサ」

### 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、下記にご連絡ください。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 自動車交通局 技術安全部 審査課  
〒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>

■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>

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、自動車事故の発生の防止と、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。

**NASVA mobileで**  
いつでもどこでも車の安全情報を  
—携帯サイトで自動車アセスメントの結果が見られます—



バーコード読み取り機能がついている携帯電話からQRコードを読み取ることで簡単に携帯サイトにアクセスできます。

NTT DoCoMo, au by KDDI, SoftBankに対応していますが、ご利用の環境、設定や機種によっては正しく表示されなかったり、ご利用にならない場合があります。

アドレス入力  
<http://www.nasva.go.jp/mobile/index.html>

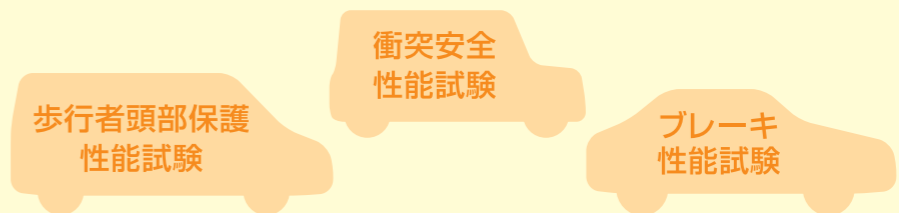


安全なチャイルドシート選びのためにチャイルドシートアセスメントについてもご覧下さい。



まずは「知る」ことから

「自動車アセスメント」は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。



# 自動車アセスメントを、車選びの指針に。

安全なクルマを選ぶために。  
安全なクルマがつくられるために。  
国土交通省と自動車事故対策機構による「自動車アセスメント」は、交通事故による死傷者数の低減に向けた対策のひとつ。  
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、その結果を公表しています。  
安全という名のクルマの性能を、いままでも、これからも、おろそかにしないために。  
あなたが次に選ぶようとしているクルマの「自動車アセスメント」をお調べください。

## 試験車種選定から試験の実施まで

### Q 1. 試験車種はどのように選ぶのですか？

**A 1.** 試験対象車種は、学識経験者やユーザー代表等から構成される自動車アセスメント評価検討会において、直近1年間の販売実績が上位の車種から公正に選定されます。



### Q 2. 試験車は誰がどのように調達するのですか？

**A 2.** 試験車は、ユーザーが実際に購入するものと同等でなければなりませんので不特定の自動車販売店から調達します。販売店で職員が身分を明かさずに展示車または在庫車から試験車を即時購入し、その場で試験車へのマーキングを行います。販売店において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。



### Q 3. 調達した試験車は、そのままの状態です試験するのですか？

**A 3.** 購入後、試験場に搬送された試験車について、外観上の不具合確認、車体寸法の計測、車内装備品の確認等の試験準備を行います。



### Q 4. 衝突の衝撃はどのように計測するのですか？

**A 4.** 定期的に検定されたダミーを標準乗車位置に合わせて搭載し、衝突時の衝撃を計測します。



## Contents

試験車種選定から試験の実施まで	2
衝突安全性能試験	3
歩行者頭部保護性能試験	5
ブレーキ性能試験	5
自動車アセスメントの結果	
● 掲載車種索引(五十音順)	6
● 軽自動車	7
● 乗用車A 排気量1500cc以下(1Box & ミニバン除く)	10
● 乗用車B 排気量1500cc以下(1Box & ミニバン除く)	13
● 乗用車C 排気量1500cc以下(1Box & ミニバン除く)	14
● 1Box & ミニバン (座席が3列以上あるもの)	16
● 商用車	18

# 自動車の安全性能比較試験

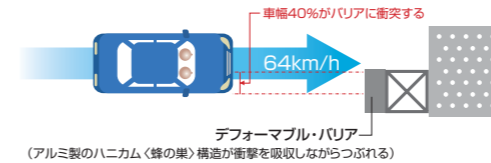
衝突時の乗員に対する安全性能と、歩行者に対する保護性能、ブレーキ性能の試験を行います。

## I. 衝突安全性能試験

### 試験方法



※2006年の死亡事故のうち約94%が一般道路で起きています。一般道路における事故の車両の事故直前速度は、時速60km以下の場合が全体件数の98.8%を占め、時速50km以下でも全体件数の95.3%占めています((財)交通事故総合分析センター調べ)。したがって、試験の衝突速度55km/hは、一般道路における交通事故のほとんどをカバーしています。



### フルラップ前面衝突試験

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衝突テスト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、試験車の重量が同程度の場合に限り比較が可能です。

### オフセット前面衝突試験

運転席と助手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、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、現実の衝突事故のほとんどは衝突テスト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。

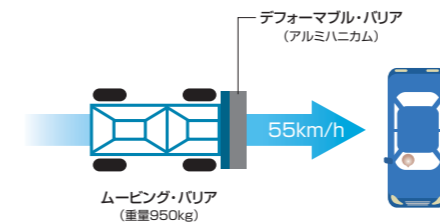
また、衝突試験の結果は、試験車の重量が同程度の場合に限り比較が可能です。

### 側面衝突試験

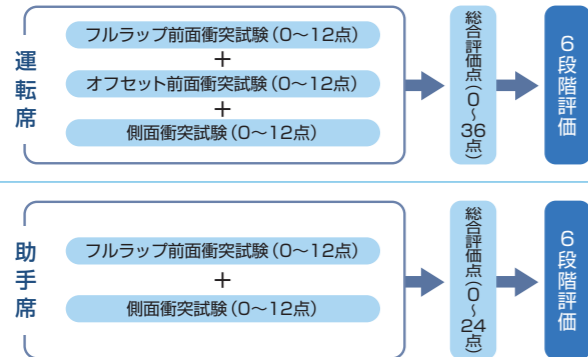
自動車の衝突事故における乗員傷害のうち、前面衝突に続き傷害程度の大きな衝突形態として側面衝突があります。ここでは、原則、運転席にダミーを乗せた静止状態の試験車の運転席側に、重さ950kgの台車を時速55kmで衝突させます。そのときダミーの頭部、胸部、腹部、腰部に受けた衝撃をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

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分を取り付けてあります。

なお、現実の側面衝突事故のほとんどは衝突テスト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。



「衝突安全性能総合評価」の方法



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。

「衝突安全性能総合評価」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それぞれ棒グラフで表しています。

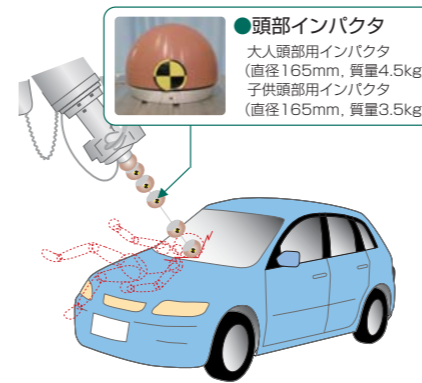
さらに、各自動車の評価の差が明確になるように、現在の技術において大多数の自動車を取りうると思われる基礎点（運転席36点満点中16点、助手席24点満点中12点）を設定し、基礎点以下を星1個、基礎点から満点までの間を5等分して星2から6個で表し、6段階の区分を表示しています。

総合評価★別傷害リスクについて

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

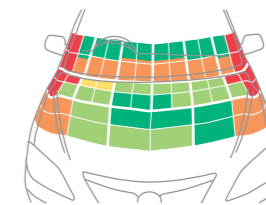
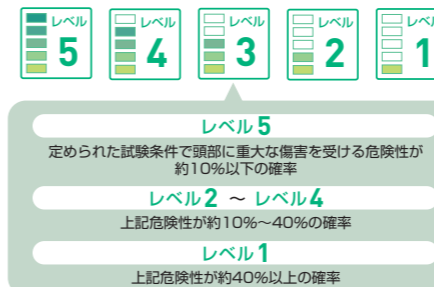
平成13年度から平成18年度の自動車アセスメントのデータを基に自動車アセスメント試験に相当する条件で事故に遭遇した場合に重傷になる確率を推定したものです。

II. 歩行者頭部保護性能試験



歩行者の交通事故における死傷者の多くは頭部傷害による要因が大きいことから、その傷害の低減を目的とした試験で、自動車が歩行者をはねた時に歩行者の頭部が自動車のボンネットやフロントウインドなどに衝突したことを想定したものです。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。

●エリア別評価の結果の見方

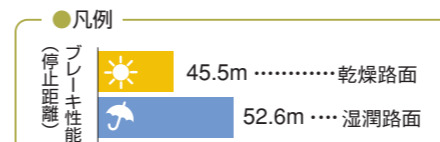


表示	HIC
（赤）	~ 650
（黄）	651 ~ 999
（緑）	1000 ~ 1500
（青）	1501 ~ 1999
（紫）	2000 ~

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。  
※頭部傷害値 (HIC: Head Injury Criteria)

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。

III. 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重量の試験車を、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。

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±10.0℃、湿潤路面27.0±5.0℃）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ため、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。

# 自動車アセスメントの結果

**軽** … 軽自動車

**乗A** … 乗用車A 排気量1500cc以下(1Box & ミニバン除く)

**乗B** … 乗用車B 排気量1500cc超~2000cc以下(1Box & ミニバン除く)

**乗C** … 乗用車C 排気量2000cc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** … 商用車

## 掲載車種索引(五十音順)


車種名	ページ	車種名	ページ	車種名	ページ
ア アイ	9	サ サンバー	8	プレミオ	13
アイシス	16	シ シエンタ	16	プロボックスバン	18
アウトランダー	18	シ シビック	14	ベリーサ	13
アクセラ	14	シ ジムニー	7	ベルタ	11
アコード	15	ス スイフト	10	ポルテ	11
アトレーワゴン	8	ス スカイライン	15	ボンゴバン	19
アリオン	13	ス スクラム	7	マークX	15
アルト	7	ス ステップワゴン	17	マーチ	12
アルトラパン	7	ス ステラ	8	ミニキャブ	10
アルファード	16	ス ストリーム	17	ミラ	9
イ イスト	10	セ ゼスト	9	ミラジーノ	9
イブサム	16	セ セルボ	7	ムーヴ	9
インプレッサ	10	セ セレナ	17	モコ	7
ウ ウィッシュ	16	ソ ソニカ	8	モビリオ	18
ヴィッツ	10	テ ティアナ	15	ライフ	9
ウイングロード	12	テ ティーダ	12	ラウム	11
ヴォクシー	16	テ デミオ	13	ラクティス	11
エ エアウェイブ	12	テ テリオスキッド	8	ラッシュ	12
エクストレイル	13	テ デリカ	18	ラフェスタ	17
エスクード	13	ノ ノア	16	レ レガシーツーリングワゴン	13
エステイマ	16	ノ ノート	12	レクサスIS	15
エッセ	8	ハ ハイゼット	8	ワゴンR	7
エディックス	14	ハ パジェロミニ	10	AD	18
エブリイ	7	ハ パッソ	11	ADエキスパート	18
エリシオン	17	ハ バネットバン	19	AZ-オフロード	7
エルグランド	16	ハ バモス	9	bB	11
オ オーリス	10	ハ ハリアー	14	CR-V	15
オッティ	9	ヒ ビーゴ	12	eKワゴン	9
オデッセイ	17	フ ファミリアバン	18	Kei	7
カ カローラアクシオ	11	フ フィット	12	MPV	18
カローラフィールダー	11	フ フーガ	15	MRワゴン	7
キ ギャラン	14	フ ブーン	11	R2	8
キューブ	12	ク クー	11	RAV4	15
ク クー	11	ク グランディス	18	RX-8	14
ク リップター	10	ク クロスロード	17	SX4	10
コ コルト	13				
コ ルフ	14				

※オレンジ色の文字の車は2007年度試験対象車種

**軽** 発売2004年9月~

**スズキ アルト**

- 試験車 アルトG
- 試験車の排気量 658cc (2004年度実施)



衝突安全性総合評価  
運転席★★★★★5  
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)  
乾燥路面 43.8m  
湿潤路面 49.2m

**軽** 発売2003年8月~

**スズキ アルトラパン**

- 試験車 アルトラパン X
- 試験車の排気量 658cc (2003年度実施)



衝突安全性総合評価  
運転席★★★★★3  
助手席★★★★★4


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)  
乾燥路面 46.0m  
湿潤路面 55.6m

**軽** 発売2005年8月~

※1 **スズキ エブリイ/マツダ スクラム**

- 試験車 エブリイ PC
- 試験車の排気量 658cc (2005年度実施)



衝突安全性総合評価  
運転席★★★★★4  
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)  
乾燥路面 45.2m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**軽** 発売2006年2月~

※1 **スズキ MRワゴン/日産 モコ**

- 試験車 モコE
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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  
レベル3

ブレーキ性能(停止距離)  
乾燥路面 42.7m  
湿潤路面 47.8m

**軽** 発売2001年11月~

**スズキ Kei**

- 試験車 Kei N-1
- 試験車の排気量 658cc (2001年度実施)



衝突安全性総合評価  
運転席★★★★★4  
助手席★★★★★5


歩行者頭部保護性能評価  
レベル1  
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有りません。

ブレーキ性能(停止距離)  
乾燥路面 47.7m (注)  
湿潤路面 58.1m (注)

**軽** 発売2005年5月~

※1 **スズキ ジムニー/マツダ AZ-オフロード**

- 試験車 ジムニー ランドベンチャー
- 試験車の排気量 658cc (2005年度実施)



衝突安全性総合評価  
運転席★★★★★5  
助手席★★★★★6

歩行者頭部保護性能評価  
レベル1

ブレーキ性能(停止距離)  
乾燥路面 49.7m  
湿潤路面 (未公表)

**軽** 発売2006年11月~

※4 **スズキ セルボ**

- 試験車 セルボ G
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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  
レベル3

ブレーキ性能(停止距離)  
乾燥路面 43.5m (注)  
湿潤路面 45.7m (注)

**軽** 発売2003年9月~

**スズキ ワゴンR**

- 試験車 ワゴンR FX
- 試験車の排気量 658cc (2003年度実施)



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  
レベル2

ブレーキ性能(停止距離)  
乾燥路面 44.8m  
湿潤路面 55.8m

(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。

※1 試験車種選定にあたり同じ試験対象車種としています。

※4 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。

**軽** 発売2004年11月～

※3  
**スバル R2**

- 試験車 R2 R
- 試験車の排気量 658cc (2005年度実施)



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

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.1m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**軽** 発売2005年10月～

**スバル サンバー**

- 試験車 サンバー バンVB
- 試験車の排気量 658cc (2005年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 3  
助手席 ★★★★★★ 3

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)

乾燥路面 44.6m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**軽** 発売2006年12月～

※4  
**ダイハツ ミラ**

- 試験車 ミラ L
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.8m (注)  
湿潤路面 44.2m (注)

**軽** 発売2004年11月～

※6  
**ダイハツ ミラジーノ**

- 試験車 ミラジーノ X
- 試験車の排気量 659cc (2004年度実施)



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 42.7m (注)  
湿潤路面 49.0m (注)

**軽** 発売2006年6月～

**スバル ステラ**

- 試験車 ステラ R
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 43.4m  
湿潤路面 45.9m

**軽** 発売2001年12月～

※2  
**スバル プレオ**

- 試験車 プレオ L
- 試験車の排気量 658cc (2001年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 4  
助手席 ★★★★★★ 5

歩行者頭部保護性能評価

レベル 1

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.7m  
湿潤路面 49.6m

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有りません。

**軽** 発売2006年10月～

**ダイハツ ムーブ**

- 試験車 ムーブ カスタム X
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.4m (注)  
湿潤路面 44.2m (注)

**軽** 発売2006年3月～

**ホンダ ゼスト**

- 試験車 ゼスト G
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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

レベル 4

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.3m  
湿潤路面 47.1m

**軽** 発売2005年12月～

**ダイハツ エッセ**

- 試験車 エッセ L
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.3m  
湿潤路面 50.0m

**軽** 発売2006年6月～

**ダイハツ ソニカ**

- 試験車 ソニカ RS
- 試験車の排気量 658cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.2m (注)  
湿潤路面 43.9m (注)

**軽** 発売2001年9月～

**ホンダ バモス**

- 試験車 バモス L
- 試験車の排気量 656cc (2001年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 3  
助手席 ★★★★★★ 3

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)

乾燥路面 48.8m (注)  
湿潤路面 59.4m (注)

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有りません。

**軽** 発売2003年10月～

※5  
**ホンダ ライフ**

- 試験車 ライフ F
- 試験車の排気量 658cc (2004年度実施)



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

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.8m  
湿潤路面 49.4m

**軽** 発売1998年10月～

**ダイハツ テリオスキッド**

- 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
- 試験車の排気量 659cc (2002年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5  
助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 1

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.7m  
湿潤路面 49.7m

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有りません。

**軽** 発売2005年12月～

※1  
**ダイハツ ハイゼット/アトレーワゴン**

- 試験車 ハイゼット カーゴデラックス
- 試験車の排気量 659cc (2005年度実施)



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 43.5m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**軽** 発売2006年1月～

**三菱 アイ**

- 試験車 アイ M
- 試験車の排気量 659cc (2006年度実施)



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

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.6m  
湿潤路面 44.4m

**軽** 発売2006年9月～

※1  
**三菱 eKワゴン/日産 オットー**

- 試験車 eKワゴン MS
- 試験車の排気量 657cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.7m  
湿潤路面 50.2m

**軽** 発売2001年10月～

※6  
三菱 **パジェロミニ**

- 試験車 パジェロミニ V
- 試験車の排気量 659cc (2001年度実施)



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

レベル 1  
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有りません。

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 46.5m (注)  
湿潤路面 53.0m (注)

**軽** 発売2004年10月～

※1  
三菱 **ミニキャブ/日産 クリッパー**

- 試験車 ミニキャブ CD
- 試験車の排気量 657cc (2006年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★☆ 4  
助手席 ★★★★★☆ 5 ※7

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)

乾燥路面 45.2m (注)  
湿潤路面 55.7m (注)

**乗A** 発売2006年10月～

※1  
トヨタ **カローラアクシオ/カローラフィールダー**

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



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

レベル 4  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.8m (注)  
湿潤路面 44.4m (注)

**乗A** 発売2004年10月～

※1  
トヨタ **パッツン/ダイハツ ブーン**

- 試験車 パッツン 1.0X Fパッケージ
- 試験車の排気量 996cc (2004年度実施)



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 44.2m (注)  
湿潤路面 50.1m (注)

**乗A** 発売2006年7月～

スズキ **SX4**

- 試験車 SX4 1.5G
- 試験車の排気量 1,490cc (2006年度実施)



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

レベル 3  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.1m (注)  
湿潤路面 43.7m (注)

**乗A** 発売2004年11月～

スズキ **スイフト**

- 試験車 スイフト XG
- 試験車の排気量 1,328cc (2004年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★☆ 5  
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)

乾燥路面 42.3m (注)  
湿潤路面 47.9m (注)

**乗A** 発売2005年12月～

※1  
トヨタ **bB/ダイハツ クー**

- 試験車 bB Z Qversion
- 試験車の排気量 1,495cc (2006年度実施) ESC



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 40.3m (注)  
湿潤路面 43.5m (注)

**乗A** 発売2004年8月～

トヨタ **プリウス**

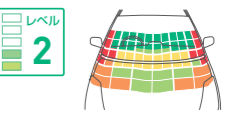
- 試験車 プリウス S
- 試験車の排気量 1,496cc (2004年度実施)



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

レベル 2  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 45.8m (注)  
湿潤路面 54.8m (注)

**乗A** 発売2007年6月～

スバル **インプレッサ**

- 試験車 インプレッサ 15S
- 試験車の排気量 1,498cc (2007年度実施)



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

レベル 5  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.2m (注)  
湿潤路面 42.5m (注)

**乗A** 発売2007年7月～

トヨタ **イスト**

- 試験車 イスト 150X
- 試験車の排気量 1,496cc (2007年度実施)



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

レベル 4  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.0m (注)  
湿潤路面 42.4m (注)

**乗A** 発売2005年11月～

トヨタ **ベルタ**

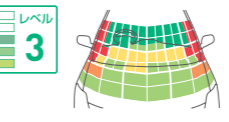
- 試験車 ベルタ X
- 試験車の排気量 996cc (2005年度実施)



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

レベル 3  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 39.9m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**乗A** 発売2004年7月～

トヨタ **ポルテ**

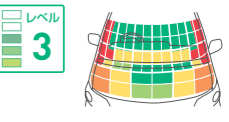
- 試験車 ポルテ 130i Cパッケージ
- 試験車の排気量 1,298cc (2004年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★☆ 6  
助手席 ★★★★★☆ 5 ※8

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)

乾燥路面 44.4m (注)  
湿潤路面 51.0m (注)

**乗A** 発売2005年2月～

トヨタ **ヴィッツ**

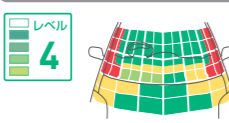
- 試験車 ヴィッツ F
- 試験車の排気量 996cc (2005年度実施)



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

レベル 4  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 42.3m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**乗A** 発売2006年10月～

トヨタ **オーリス**

- 試験車 オーリス 150X Mパッケージ
- 試験車の排気量 1,496cc (2006年度実施) ESC



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

レベル 4  


ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.2m (注)  
湿潤路面 42.7m (注)

**乗A** 発売2003年5月～

トヨタ **ラウム**

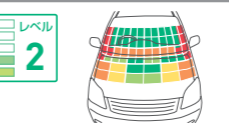
- 試験車 ラウム G Package
- 試験車の排気量 1,496cc (2003年度実施) ESC



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★☆ 6  
助手席 ★★★★★☆ 6 ※9

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)

乾燥路面 44.8m (注)  
湿潤路面 51.5m (注)

**乗A** 発売2005年10月～

トヨタ **ラクティス**

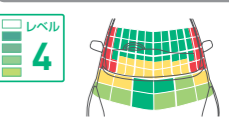
- 試験車 ラクティス G
- 試験車の排気量 1,496cc (2005年度実施)



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

レベル 4  


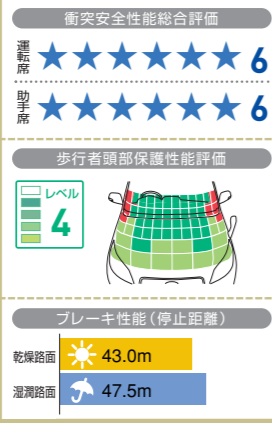
ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.0m (注)  
湿潤路面 (未公表)

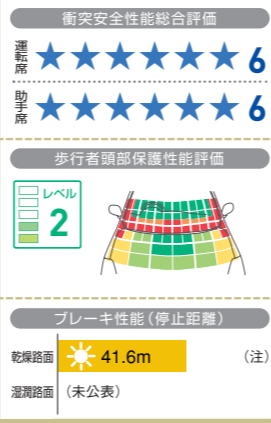
衝突安全性総合評価：★★★★★★6…満点 歩行者頭部保護性能評価：レベル5…最高水準  
(注)…天候の影響でブレーキ試験時に規定の路面温度条件を下回っていたため、停止距離が若干短めに出現する可能性があります。  
(未公表)…2005年度は、ブレーキ性能試験を行うテストコースが移転し、湿潤路面の摩擦係数に変動があったため、特にその影響を受ける湿潤路面での試験結果を公表していません。

※1 試験車種選定にあたり同じ試験対象車種としています。  
※6 この試験車種は、自動車製作者からの申し出による希望試験車種であり、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。  
※8 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。

乗A 発売2006年1月～  
※1  
トヨタ **ラッシュ/ダイハツ ピーゴ**  
●試験車 ラッシュ G  
●試験車の排気量 1,495cc  
(2007年度実施) **ESC**



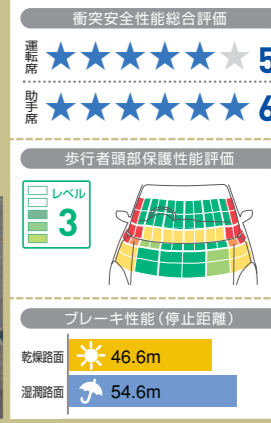
乗A 発売2005年11月～  
日産 **ウイングロード**  
●試験車 ウイングロード15RXエアロ  
●試験車の排気量 1,498cc  
(2005年度実施)



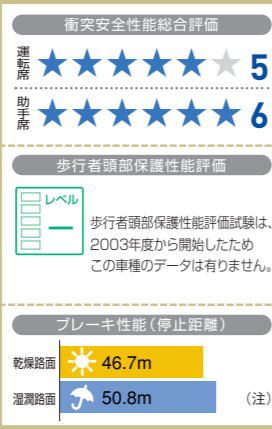
乗A 発売2007年7月～  
**マツダ デミオ**  
●試験車 デミオ 13C  
●試験車の排気量 1,348cc  
(2007年度実施)



乗A 発売2004年6月～  
**マツダ ベリーサ**  
●試験車 ベリーサドレスアップパッケージ  
●試験車の排気量 1,498cc  
(2004年度実施)



乗A 発売2002年10月～  
日産 **キューブ**  
●試験車 キューブ SX  
●試験車の排気量 1,386cc  
(2002年度実施)



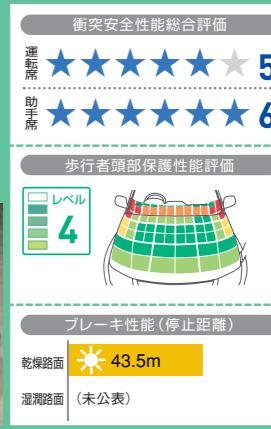
乗A 発売2004年9月～  
日産 **ティーダ**  
●試験車 ティーダ 15M  
●試験車の排気量 1,498cc  
(2004年度実施)



乗A 発売2002年6月～  
三菱 **コルト**  
●試験車 コルト Elegance Version  
●試験車の排気量 1,343cc  
(2003年度実施)



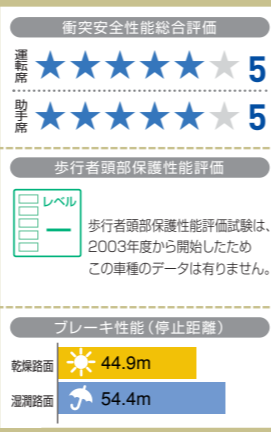
乗B 発売2005年5月～  
**スズキ エスクード**  
●試験車 エスクード 2.0XG  
●試験車の排気量 1,995cc  
(2005年度実施) **ESC**



乗A 発売2005年1月～  
日産 **ノート**  
●試験車 ノート 15S Vパッケージ  
●試験車の排気量 1,498cc  
(2005年度実施)



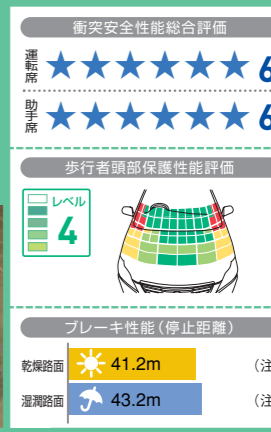
乗A 発売2002年2月～  
日産 **マーチ**  
●試験車 マーチ 12C  
●試験車の排気量 1,240cc  
(2002年度実施)



乗B 発売2003年12月～  
**スバル レガシィツーリングワゴン**  
●試験車 レガシィツーリングワゴン 2.0GT spec.B  
●試験車の排気量 1,994cc  
(2003年度実施) **ESC**



乗B 発売2007年6月～  
※1  
**トヨタ プレミオ/アリオン**  
●試験車 プレミオ 1.8X Lパッケージ  
●試験車の排気量 1,797cc  
(2007年度実施)



乗A 発売2005年4月～  
ホンダ **エアウェイブ**  
●試験車 エアウェイブ リスカイラーフ  
●試験車の排気量 1,496cc  
(2005年度実施)



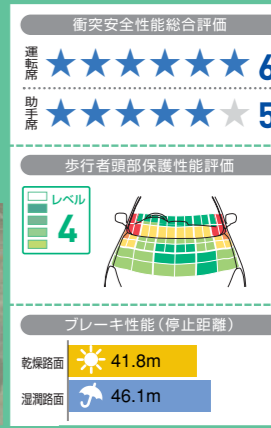
乗A 発売2007年10月～  
ホンダ **フィット**  
●試験車 フィット G  
●試験車の排気量 1,339cc  
(2007年度実施)



乗B 発売2007年8月～  
日産 **エクストレイル**  
●試験車 エクストレイル 20X  
●試験車の排気量 1,997cc  
(2007年度実施) **ESC**



乗B 発売2006年12月～  
※10  
日産 **ブルーバードシルフィ**  
●試験車 ブルーバードシルフィ 20M  
●試験車の排気量 1,997cc  
(2006年度実施)



衝突安全性総合評価: ★★★★★★ 6…満点 歩行者頭部保護性能評価: レベル 5 …最高水準  
(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。

※1 試験車種選定にあたり同じ試験対象車種としています。  
※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、その他は同年度の旧車種の試験結果を流用しています。

**乗B** 発売2004年5月～  
**フォルクスワーゲン ゴルフ**  
 ●試験車 ゴルフ GLI  
 ●試験車の排気量 1,984cc  
 (2004年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 44.2m  
 湿潤路面 48.5m



**乗B** 発売2005年12月～  
 ※11  
**ホンダ エディックス**  
 ●試験車 エディックス 17X  
 ●試験車の排気量 1,668cc  
 (2005年度実施)



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 40.7m  
 湿潤路面 43.9m



**乗C** 発売2004年11月～  
**トヨタ マークX**  
 ●試験車 マークX 250G  
 ●試験車の排気量 2,499cc  
 (2004年度実施) **ESC**



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  
 レベル 4  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 42.0m (注)  
 湿潤路面 45.7m (注)



**乗C** 発売2005年11月～  
**トヨタ RAV4**  
 ●試験車 RAV4 G (4WD)  
 ●試験車の排気量 2,362cc  
 (2005年度実施) **ESC**



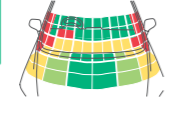
衝突安全性総合評価  
 運転席 ★★★★★★ 6  
 助手席 ★★★★★★ 6  
 歩行者頭部保護性能評価  
 レベル 5  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 42.6m (注)  
 湿潤路面 (未公表)



**乗B** 発売2005年9月～  
**ホンダ シビック**  
 ●試験車 シビック 1.8G  
 ●試験車の排気量 1,799cc  
 (2005年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 40.1m  
 湿潤路面 (未公表)



**乗B** 発売2003年10月～  
**マツダ アクセラ**  
 ●試験車 アクセラスポーツ20Cパッケージ  
 ●試験車の排気量 1,998cc  
 (2003年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 41.1m (注)  
 湿潤路面 44.2m (注)



**乗C** 発売2005年8月～  
**トヨタ レクサス IS**  
 ●試験車 IS250 バージョンS  
 ●試験車の排気量 2,499cc  
 (2005年度実施) **ESC B**



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  
 レベル 2  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 40.1m (注)  
 湿潤路面 (未公表)



**乗C** 発売2006年11月～  
**日産 スカイライン**  
 ●試験車 スカイライン 250GT  
 ●試験車の排気量 2,495cc  
 (2007年度実施) **B**




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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 42.8m  
 湿潤路面 46.5m



**乗B** 発売2003年4月～  
**マツダ RX-8**  
 ●試験車 RX-8 Type S  
 ●試験車の排気量 1,308cc  
 (2003年度実施) **ESC**



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  
 レベル 1  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 38.6m  
 湿潤路面 44.4m



**乗B** 発売2007年8月～  
**三菱 ギャラン**  
 ●試験車 ギャランフォルティス SPORT NAVI PACKAGE  
 ●試験車の排気量 1,998cc  
 (2007年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 40.4m (注)  
 湿潤路面 44.7m (注)



**乗C** 発売2003年10月～  
**日産 ティアナ**  
 ●試験車 ティアナ 230JM  
 ●試験車の排気量 2,349cc  
 (2003年度実施) **ESC**



衝突安全性総合評価  
 運転席 ★★★★★★ 5  
 助手席 ★★★★★★ 6  
 歩行者頭部保護性能評価  
 レベル 2  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 42.6m  
 湿潤路面 51.8m



**乗C** 発売2004年10月～  
**日産 フーガ**  
 ●試験車 フーガ 250XV  
 ●試験車の排気量 2,495cc  
 (2004年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 41.5m  
 湿潤路面 50.5m



**乗C** 発売2003年2月～  
**トヨタ ハリアー**  
 ●試験車 ハリアー 240G Lパッケージ  
 ●試験車の排気量 2,362cc  
 (2003年度実施)



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  
 レベル 1  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 46.4m  
 湿潤路面 51.2m



**乗C** 発売2006年12月～  
**トヨタ ブレイド**  
 ●試験車 ブレイド G  
 ●試験車の排気量 2,362cc  
 (2007年度実施) **ESC**



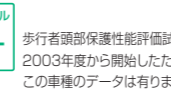
衝突安全性総合評価  
 運転席 ★★★★★★ 6  
 助手席 ★★★★★★ 6  
 歩行者頭部保護性能評価  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 39.7m  
 湿潤路面 43.1m



**乗C** 発売2002年10月～  
**ホンダ アコード**  
 ●試験車 アコード 24T  
 ●試験車の排気量 2,354cc  
 (2002年度実施) **ESC**



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  
 レベル —  
 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有りません。  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 42.9m (注)  
 湿潤路面 46.5m (注)



**乗C** 発売2006年10月～  
**ホンダ CR-V**  
 ●試験車 CR-V ZX  
 ●試験車の排気量 2,354cc  
 (2006年度実施) **ESC**



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  
 レベル 3  
 ブレーキ性能(停止距離)  
 乾燥路面 41.0m (注)  
 湿潤路面 44.7m (注)



衝突安全性総合評価: ★★★★★★6…満点 歩行者頭部保護性能評価: レベル5 …最高水準  
 (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。

※11 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、その他は2004年度の試験結果を流用しています。

**1Box** 発売2004年9月～

**トヨタ アイシス**

- 試験車 アイシス プラタナ
- 試験車の排気量 1,998cc (2005年度実施) **ESC**



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5  
助手席 ★★★★★★ 6 ※12

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)

乾燥路面 41.6m (注)  
湿潤路面 (未公表)

**1Box** 発売2002年5月～

**トヨタ アルファード**

- 試験車 アルファード 2.4AX LEディジョン
- 試験車の排気量 2,362cc (2002年度実施)



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

レベル 1

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有りません。

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 45.3m  
湿潤路面 49.0m

**1Box** 発売2005年5月～

**日産 セレナ**

- 試験車 セレナ 20S
- 試験車の排気量 1,997cc (2005年度実施)



衝突安全性総合評価

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)

乾燥路面 43.3m  
湿潤路面 (未公表)

**1Box** 発売2003年7月～

**日産 プレサージュ**

- 試験車 プレサージュ V
- 試験車の排気量 2,488cc (2003年度実施)



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

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.4m  
湿潤路面 53.5m

**1Box** 発売2001年5月～

**トヨタ イプサム**

- 試験車 イプサム 240i
- 試験車の排気量 2,362cc (2001年度実施) **ESC**



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

レベル 1

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有りません。

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.6m  
湿潤路面 50.4m

**1Box** 発売2003年9月～

**トヨタ ウィッシュ**

- 試験車 ウィッシュ X Sパッケージ
- 試験車の排気量 1,794cc (2003年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 42.2m  
湿潤路面 51.2m

**1Box** 発売2004年12月～

**日産 ラフェスタ**

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



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.5m (注)  
湿潤路面 48.3m (注)

**1Box** 発売2004年5月～

**ホンダ エリシオン**

- 試験車 エリシオン G
- 試験車の排気量 2,354cc (2004年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.4m  
湿潤路面 50.9m

**1Box** 発売2007年6月～

※1  
**トヨタ ヴォクシー/ノア**

- 試験車 ヴォクシー ZS
- 試験車の排気量 1,986cc (2007年度実施) **ESC**



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

レベル 4

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.9m  
湿潤路面 45.3m

**1Box** 発売2006年1月～

**トヨタ エスティマ**

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



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 6  
助手席 ★★★★★★ 6 ※7

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)

乾燥路面 41.7m  
湿潤路面 45.5m

**1Box** 発売2003年10月～

**ホンダ オデッセイ**

- 試験車 オデッセイ M
- 試験車の排気量 2,354cc (2003年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 40.8m  
湿潤路面 44.7m (注)

**1Box** 発売2005年5月～

**ホンダ ステップワゴン**

- 試験車 ステップワゴン GLパッケージ
- 試験車の排気量 1,998cc (2005年度実施) **ESC**



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

レベル 4

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.5m  
湿潤路面 (未公表)

**1Box** 発売2004年8月～

**トヨタ シエンタ**

- 試験車 シエンタ X
- 試験車の排気量 1,496cc (2004年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 46.0m  
湿潤路面 52.3m

**1Box** 発売2002年5月～

**日産 エルグランド**

- 試験車 エルグランド ハイウェスター
- 試験車の排気量 3,498cc (2002年度実施) **ESC B**



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5  
助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 1

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有りません。

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.9m  
湿潤路面 52.7m

**1Box** 発売2006年7月～

**ホンダ ストリーム**

- 試験車 ストリーム X
- 試験車の排気量 1,799cc (2006年度実施) **ESC B**



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.4m  
湿潤路面 46.5m

**1Box** 発売2007年2月～

**ホンダ クロスロード**

- 試験車 クロスロード 20X(2WD)
- 試験車の排気量 1,997cc (2007年度実施)



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

レベル 4

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 44.4m  
湿潤路面 47.0m

衝突安全性総合評価: ★★★★★★6…満点 歩行者頭部保護性能評価: レベル5 …最高水準  
(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。

※1 試験車種選定にあたり同じ試験対象車種としています。  
※7 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。  
※12 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。

**IBox** 発売2002年12月～

**ホンダ モビリオ**

- 試験車 モビリオ A
- 試験車の排気量 1,496cc (2002年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5

助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 1

歩行者頭部保護性能試験は、2003年度から開始したためこの車種のデータは有りません。

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 42.0m (注)

湿潤路面 46.3m (注)

**IBox** 発売2006年2月～

**マツダ MPV**

- 試験車 MPV 23C Sporty Package
- 試験車の排気量 2,260cc (2006年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 42.9m (注)

湿潤路面 51.2m (注)

**IBox** 発売2005年2月～

**マツダ プレマシー**

- 試験車 プレマシー 20S
- 試験車の排気量 1,998cc (2005年度実施) **ESC**



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.8m (注)

湿潤路面 (未公表)

**IBox** 発売2005年10月～

**三菱 アウトランダー**

- 試験車 アウトランダー 24G
- 試験車の排気量 2,359cc (2007年度実施) **ESC**



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 41.8m (注)

湿潤路面 46.4m (注)

**IBox** 発売2003年5月～

**三菱 グランディス**

- 試験車 グランディス Sport-X
- 試験車の排気量 2,378cc (2003年度実施)



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 5

助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.1m (注)

湿潤路面 50.1m (注)

**IBox** 発売2007年1月～

**三菱 デリカ**

- 試験車 デリカD:5 G-Navi package
- 試験車の排気量 2,359cc (2007年度実施) **ESC**



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 6

助手席 ★★★★★★ 6 ※13

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)

乾燥路面 42.8m (注)

湿潤路面 45.6m (注)

**商** 発売2003年8月～

**トヨタ プロボックスバン**

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



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

レベル 2

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 43.9m (注)

湿潤路面 51.5m (注)

**商** 発売2007年1月～

※1 **日産 AD/ADIキスパート/マツダ ファミリアン**

- 試験車 AD VE
- 試験車の排気量 1,498cc (2007年度実施)



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

レベル 3

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 48.5m (注)

湿潤路面 56.6m (注)

**商** 発売2003年12月～

※1 **マツダ ポンゴバン/日産 パネットバン**

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



衝突安全性総合評価

運転席 ★★★★★★ 4

助手席 ★★★★★★ 6

歩行者頭部保護性能評価

レベル 2

※14

ブレーキ性能(停止距離)

乾燥路面 51.5m (注)

湿潤路面 68.0m (注)

※1 試験車種選定にあたり同じ試験対象車種としています。  
 ※13 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。  
 ※14 ポ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、パネルを交換せずに試験を実施しました。

## 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>



### 米国

米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) が行っているアセスメントと道路安全保険協会 (IIHS) のものがある。NHTSAでは①フルラップ前面衝突試験、②側面衝突試験、③ロールオーバー試験、④子供用シートの使用性評価などを実施しており、その結果を5段階の★の表示で評価している。一方IIHSでは①オフセット前面衝突試験、②SUV側面衝突試験、③後突頸部傷害保護試験などの結果を4段階の色表示により評価している。

### 欧州

欧州主要政府、自動車クラブ、消費者団体等が国際非営利団体Euro NCAPを創設し、①オフセット前面衝突試験(後席子供の乗員含む)、②側面衝突試験(後席子供の乗員含む、また、希望によりポール側面衝突試験の追加あり)、③歩行者(頭部・脚部)保護性能試験を実施し、また、④ESC装備率を調査し、これらの結果を6～3段階の★の表示や色の表示により評価している。

### 豪州・ニュージーランド

豪州州政府、ニュージーランド政府、自動車クラブ等がANCAPを設立し、①オフセット前面衝突試験、②側面衝突試験(希望によりポール側面衝突試験の追加あり)、③歩行者(頭部・脚部)保護性能試験等を実施して評価を行っている。評価内容はEuro NCAPに準じている。

### アジア

日本の他、韓国、中国において自動車アセスメントが行われるようになった。韓国では韓国建設交通部が①フルラップ前面衝突試験、②側面衝突試験、③歩行者(頭部)保護性能試験、④頭部後傾抑止装置保護性能試験、⑤ブレーキ性能試験、⑥ロールオーバー試験を実施しており、評価方法はそれぞれ米国、欧州、日本の評価方法とほぼ同じ内容となっている。中国では、中国自動車技術研究所が①フルラップ前面衝突試験、②オフセット前面衝突試験、③側面衝突試験を実施しており、評価結果は6段階の★の表示で評価している。

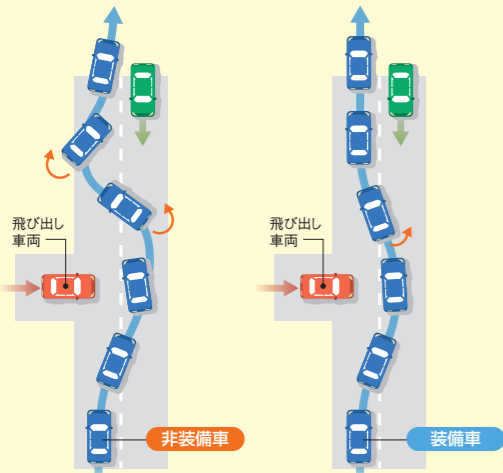
## 普及が望まれる安全装置の技術紹介

### スタビリティ・コントロール・システム (ESC) (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。

一般にESC(Electronic Stability Control)と呼ばれるスタビリティ・コントロール・システムは、メーカーにより色々な呼称(下記参照)で呼ばれていますが、基本的な機能は同一です。

#### 〈突然の飛び出しを回避するための急ハンドル操作〉



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ラ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。

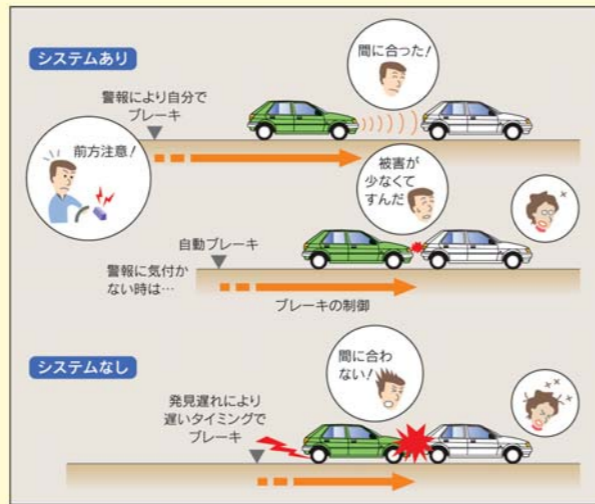
#### 〈スタビリティ・コントロール・システムの主な呼称〉

アウディ	ESP(Electronic Stabilization Program)
クライスラー、ダッジ	ESP(Electronic Stability Program)
GM	コルベット: Active Handling(アクティブハンドリング)
GM	サブ: ESP®(Electronic Stability Program)
GM	キャデラック: StabiliTrak(スタビリティトラック)
GM	シボレー: StabiliTrak(スタビリティトラック)
GM	ハマー: StabiliTrak(スタビリティトラック)
スズキ	ESP®(Electronic Stability Program)
スバル	VDC(Vehicle Dynamics Control)
ダイハツ	VSC(Vehicle Stability Control)
トヨタ	VSC(Vehicle Stability Control)
日産	VDC(Vehicle Dynamics Control)
ビー・エム・ダブリュー	DSC(Dynamic Stability Control)
フェラーリ	CST(Control for Stability and Traction)

フォード	ESP(Electronic Stability Program) IVD(Interactive Vehicle Dynamic) ロール・スタビリティ・コントロール付きアドバンストラック
フォルクス・ワーゲン	ESP(Electronic Stabilization Program)
ポルシェ	PSM(Porsche Stability Management)
ボルボ	DSTC(Dynamic Stability & Traction Control)
ホンダ	VSA(Vehicle Stability Assist)
マセラッティ	MSP(Maserati Stability Program)
マツダ	DSC(Dynamic Stability Control)
三菱	ASC(Active Stability Control)
メルセデス・ベンツ	ESP®(Electronic Stability Program) 4ESP®(Electronic Stability Program)
ルノー	ESP(Electronic Stability Program)

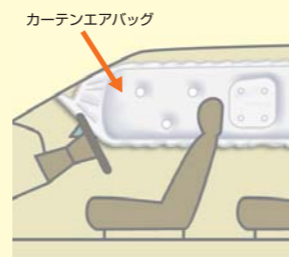
### 衝突被害軽減ブレーキ (B) (正式名称: 前方障害物衝突被害軽減制御装置)

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。



### カーテンエアバッグ

側面衝突では、衝突の対象物からごく近いところに乗員が位置するため、乗員が大きな衝撃を受ける可能性が高くなります。カーテンエアバッグは、側面衝突時、サイドウィンドー全体を覆うように瞬時に膨らみ、頭部と、ピラーやサイドガラスとの衝突による衝撃や、車両外部との衝突による衝撃を緩和します。



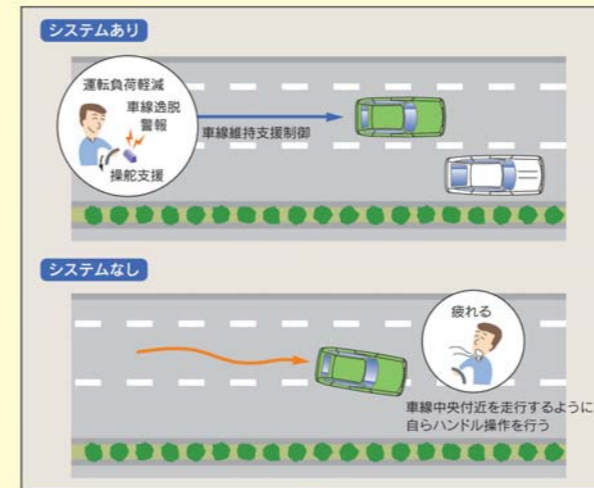
## 普及が期待されるその他の技術

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV: Advanced Safety Vehicle)の開発・普及の促進を産・学・官の協力の下、推進しております。

現在、衝突被害軽減ブレーキ(正式名称: 前方障害物衝突被害軽減制御装置)、レーンキープアシスト(正式名称: 車線維持支援装置)、全車速ACC(正式名称: 全車速域定速走行・車間距離制御装置)等が実用化されています。

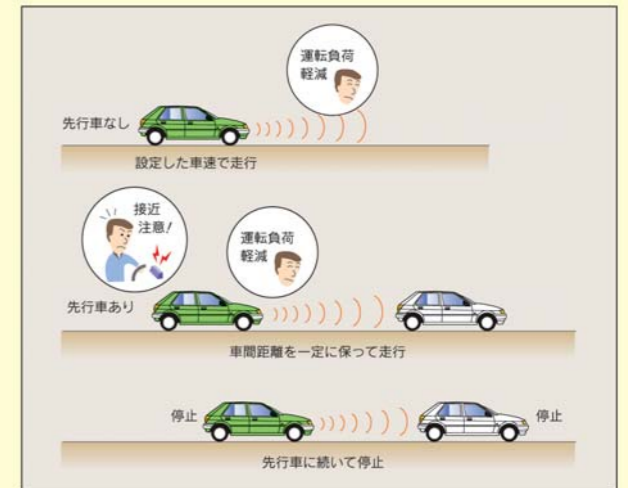
### レーンキープアシスト (正式名称: 車線維持支援装置)

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 (正式名称: 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。



## 安全装置の使用上の注意

### エアバッグ

#### ●エアバッグが有効な範囲

現在国内で使われているエアバッグは、メーカーが設計上定めた条件で前面衝突したときに膨らみ、シートベルトの動きを補助して乗員に重大な傷害が発生しないように作られています。したがって、衝突角度や衝突速度、衝突物によって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。

エアバッグが膨らむ条件と膨らまないことがある事例は一般的には次のとおりです。

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

#### (1)エアバッグが膨らむ条件

- ① 時速20km~30km程度以上の速度で、コンクリート壁のような強固な構造物に正面衝突したとき。
- ② 自動車などと衝突し、①の衝突と同様の衝撃を受けたとき。

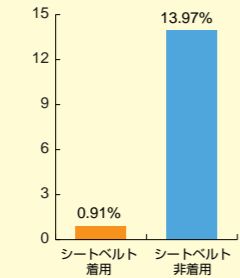
#### (2)前面衝突であってもエアバッグが膨らまないことがある場合の事例。



### ●シートベルト着用の必要性

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。

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(平成18年)



(財)交通事故総合分析センター資料

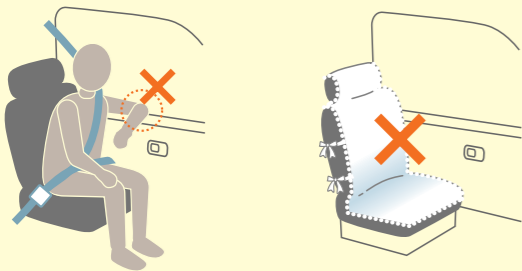
### ●エアバッグによる傷害の可能性

エアバッグの膨張速度(エアバッグが膨らむ速さ)は、時速100km~300kmに達します。このため、エアバッグが膨らむときに擦過傷(かすり傷)、打撲傷、骨折、火傷等の被害を乗員が受ける可能性があります。

また、シートベルトを着用しなかったりして使用上の注意事項を守らないと、さらに大きな被害を受ける可能性があります。なお、エアバッグが膨らむ際に発生するガスそのものは特に有害なものではありません。

### ●サイドエアバッグ

サイドエアバッグは、シートベルトに代わるものではありません。正しい姿勢で乗車し、シートベルトを必ず着用してください。シートベルトを着用していないと、その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。サイドエアバッグは多くの場合シートバックに装備されていることから、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。

### シートベルト

一般的な乗用車の前席シートベルトには、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置が備わっています。また、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。

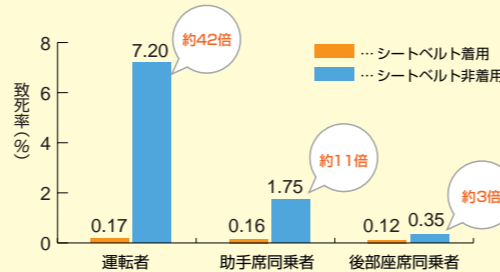
### ●アジャスタブル・ベルトアンカーの働きとその効果

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、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。



事故実態から見た効果(平成19年警察庁交通局調べ)

- シートベルトを着用しないと…
- 運転者の致死率は、着用の場合の約42倍
- 助手席同乗者の致死率は、着用の場合の約11倍
- 後部座席同乗者の致死率は、着用の場合の約3倍



### ABS (アンチロックブレーキシステム)

ABSは急ブレーキ時などに車両の安定性を確保します。ABSを効果的に作動させるためには、できるだけ強くブレーキペダルを踏み続けることが必要です。ABSが作動すると、ブレーキペダルが細かく振動したり、「グググ」という音が出ることがありますが、故障ではないので、そのまま強く踏み続けてください。

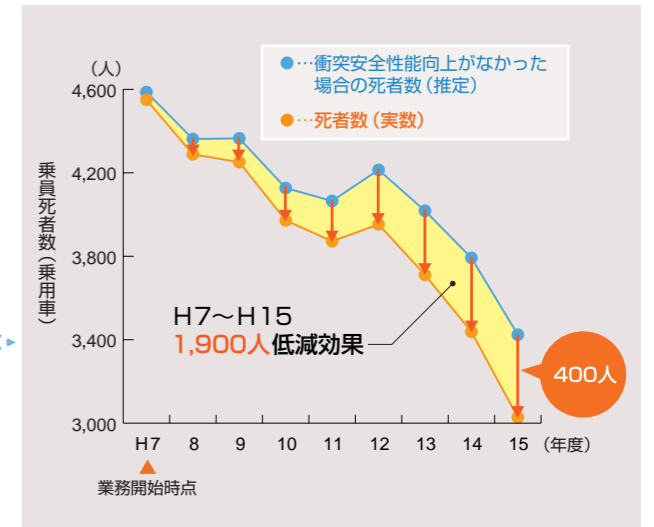
## 自動車アセスメントによる死者数低減効果についての試算

平成7年からの8年間で、**1,900人の死者数削減及び52,000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6万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」等適用のために衝突安全性能が向上し、JNCAPの評価が向上したことも含まれます。



## 後部座席もシートベルトを締めましょう。

### 後部座席のシートベルトを締めない時の衝突実験

(2006.1 NASVA実施)

後席シートベルトを着用しないと、後席乗員が重傷以上になる確率が高くなります。また、車外放出の危険や後席乗員が前席へ衝突することにより、前席乗員が大きな傷害を負う可能性があります。



●NASVAホームページで動画がご覧いただけます。  
URL <http://www.nasva.go.jp/mamoru/>

### 事故実態から見た後部座席シートベルトの着用効果

(平成14~16年合計 警察庁広報資料より作成)

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

