

自動車アセスメント

衝突安全性能評価

事故時に人を守る技術



2020.3

より安全な車を選びましょう!



国土交通省



独立行政法人自動車事故対策機構

自動車アセスメントの結果を活用して、より安全な車を選びましょう!

自動車アセスメントは、安全な自動車やチャイルドシートを選ぶことができる環境を整えるとともに、メーカーによる安全な自動車等の開発を促進することによって、安全な自動車等の普及を促進しようとするものであり、国土交通省と自動車事故対策機構（NASVA）が一体となって行なっている事業です。

自動車アセスメントでは新車販売されている自動車に対して様々な安全性能に関する試験を行い、その結果を公表しています。

「衝突安全性能評価」では、試験車を壁（バリア）に衝突させたり、人の頭部を模擬したダミーを試験車のボンネット等に衝突させるなど、事故時に自動車の乗員や歩行者を守る技術について試験による評価を行っております。

このパンフレットは、ユーザーの皆様により安全な自動車を選んでいただく上で参考になる情報を車種ごとに掲載するとともに、ユーザーの皆様には是非知っていただきたい「自動車の乗員保護性能や歩行者保護性能などの衝突安全性能評価」について分かりやすく解説しています。

より安全な車選びのためのチェックリスト（衝突安全性能）

自動車を購入される時には、自分や家族の好みや用途、また、コストの面から燃費性能を気にされる方が多いと思います。

しかし、万が一のときに事故から助けてくれる自動車の安全性能も大事だとは思いませんか？

実は、今は自動車の安全性能を比較するなどして、より安全なクルマが選べるようになっています。

このチェックリストを活用して、より安全なクルマ選びに使用してください！

1



自動車は、事故が起きると、運転している方だけでなく、歩行者や自転車に乗っている方にも大きな被害を与えることがあります。

あなたの自動車が事故に遭うことを考えられたことはありますか？

2



お選びになった自動車には、サイドカーテンエアバッグなどの安全装置が備えられていますか？

3



自動車アセスメントのパンフレットやホームページの情報で、予防安全性能・衝突安全性能がともに良い自動車を選びましたか？

自動車アセスメントにおける 衝突安全性能評価等の試験・評価内容

自動車アセスメントでは、次のような試験を実施し、その試験結果をもとに評価を行っています。

乗員及び歩行者の交通事故実態を勘案し、2011年度より乗員保護性能に歩行者保護性能を加えた衝突安全性能評価を行い、その結果を5段階（☆～☆☆☆☆）の表示により公表しています。

1 乗員保護性能評価

(1) フルラップ前面衝突試験

この試験では、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、衝突時のダミーの頭部、頸部、胸部、腹部（助手席に限る）、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。

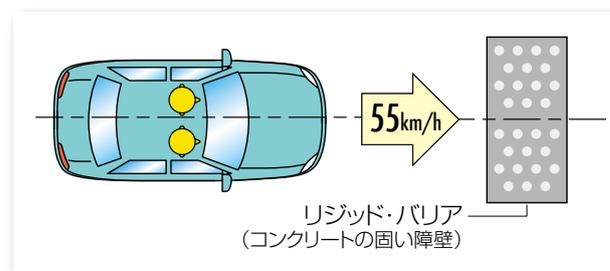
なお、運転席のダミーは男性を模擬したもの、助手席のダミーは小柄な女性を模擬したもので試験を実施しています。

また、2017年度までは助手席のダミーは男性を模擬したもので試験を実施していましたが、2018年度より現在の小柄な女性を模擬したダミーに変更しています。

この試験は、同じ車同士が正面衝突したことを模擬しており、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。これはオフセット前面衝突試験でも同様の考えとなります。

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おり、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、市販の乗用車は、衝突した場合に、乗車中の人のけがを軽減する対策を行っています。これらの安全対策を評価する試験方法は、現実の事故に近いものであること、データの信頼性が高いことなどが求められます。



フルラップ前面衝突試験（運転席）及び オフセット前面衝突試験（運転席）用ダミー

「ハイブリッドⅢ」と呼ばれるダミーを搭載しています。

このダミーは米国で開発されたもので、大人の男性（身長175cm、体重約78kg（付属物を含めた試験時の質量は約85kgとなります。））を模擬したものです。



(2) オフセット前面衝突試験

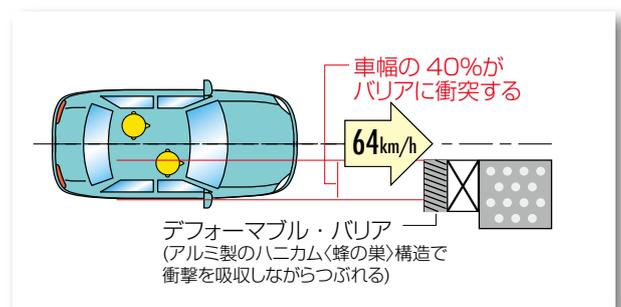
この試験では、運転席と後部座席にダミーを乗せた試験車を、時速64kmでアルミハニカムを装備したバリアに運転席側の一部（オーバーラップ率40%）を前面衝突させ、衝突時のダミーの頭部、頸部、胸部、腹部（後部座席に限る。）、下肢部に受けた衝撃や室内の変形をもとに、乗員保護性能の度合いを5段階で評価しています。

なお、運転席のダミーは男性を模擬したもの、後部座席のダミーは小柄な女性を模擬したもので試験を実施しています。

また、2008年度までは運転席及び助手席に男性を模擬したダミーを搭載して試験を実施していましたが、2009年度より、助手席に男性を模擬したダミーを搭載する試験から、現在の後部座席に小柄な女性を模擬したダミーを搭載する試験に変更しています。

フルラップ前面衝突試験が主に乗員を保護する拘束装置（特にエアバッグ、シートベルトなど）を評価するのに適しているのに対し、オフセット前面衝突試験は衝撃を車体の一部で受けるため、ダミーへの衝撃はフルラップ前面衝突に比べ弱いものの車体変形が大きく、変形による乗員への加害性の評価に適しています。

この衝突試験は車のおよそ半分が対向車に衝突したことを模擬しており、物理的な換算によりフルラップ前面衝突試験と同様に時速55km程度の事故を模擬しています。実際の衝突事故のほとんどはこの速度以下で起きています。



フルラップ前面衝突試験（助手席）及び オフセット前面衝突試験（後席）用ダミー

フルラップ前面衝突試験（運転席）及びオフセット前面衝突試験（運転席）用ダミーと同種の「ハイブリッドⅢ」であって、小柄な大人の女性（身長150cm、体重約49kg（付属物を含めた試験時の質量は約54kgとなります。））を模擬したものです。



後席に乗せた女性ダミー

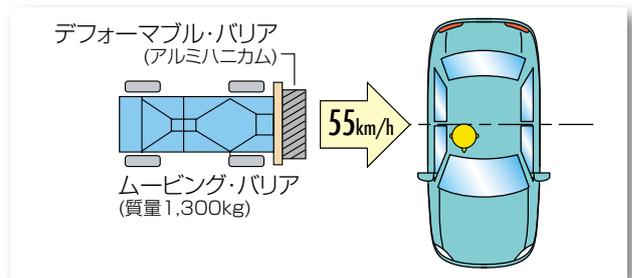
(3) 側面衝突試験

この試験では、原則として、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 1,300kg※の台車を時速 55km/h 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。なお、この試験は、大人の男性を模擬したダミーで試験を実施しています。

この試験は、1,300kg※の車が車の側面に衝突したことを模擬しています。

自動車の衝突事故は、前面衝突に次いで傷害程度の大きな衝突形態として側面衝突があります。

試験に使用する台車は、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製の衝撃吸収部材を取り付けてあります。



※ 2017年度までは950kgの台車を使用

側面衝突試験用ダミー (2018年度から)

「WorldSID(ワールドシッド)」と呼ばれるダミーを搭載しています。このダミーは、従来よりもより実際の人間に近づけて開発された側面衝突試験用ダミーで、大人の男性(身長175cm相当、体重約74kg)を模擬したものです。



側面衝突試験用ダミー (2017年度まで)

「EuroSID2」と呼ばれるダミーを搭載しています。このダミーは、ヨーロッパで開発されたもので大人の男性(身長170cm、体重約72kg(付属物を含めた試験時の質量は約78kgとなります。))を模擬したものです。



(4) 感電保護性能評価試験

この試験では、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。）のフルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験及び側面衝突試験を実施した際、各衝突試験後の「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」を確認し評価しています。

これは衝突後に乗員や救助者が高電圧部分に触れて感電しないことを評価するものです。

なお、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。

この試験は、電気式ハイブリッド自動車等の急速な普及に伴い、2011年度から実施しているものです。

また、感電保護性能要件の評価範囲は、2013年度までは「車室内」、それ以降は「車室内・外」としております。



感電保護性能評価試験を実施し、
評価基準に適合した車に付す
マーク

(5) 後面衝突頸部保護性能試験

この試験では、後面衝突を再現できる試験機を用い、運転席又は助手席用シートにダミーを搭載し、衝突された際に発生する衝撃（速度変化、波形等）を与えます。そのときの頸部が受ける衝撃等をもとに、頸部保護性能の度合いを5段階で評価しています。

なお、この試験は、後面衝突頸部評価用に開発されたダミーで試験を実施しています。

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36.4kmで衝突した際の衝撃（速度変化時速20.0km）を再現したものです。ただし、この試験における評価は、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、又は乗員の乗車姿勢・体格、座席の調整位置の相違がある場合などにより、実際の後面衝突事故と異なります。

自動車の衝突事故における乗員への傷害のうち、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。

また、2009年度から2011年度は、速度変化を時速17.6kmで実施していました。

後面衝突頸部保護性能試験用ダミー

「BioRID II」と呼ばれるダミーを搭載しています。このダミーは、後面衝突試験用に開発されたもので、「ハイブリッドⅢ」に近い（身長175cm、体重約78kg（付属物を含めた試験時の質量は約85kgとなります。）仕様になっています。



2 歩行者保護性能評価

(1) 頭部保護性能試験

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等に向けて時速40km（自動車の衝突速度は時速50km相当）で発射させ、衝撃点における頭部の傷害値を計測して、頭部の傷害の程度を5段階で評価しています。

この試験は歩行者が車に衝突し、歩行者の頭部がボンネットやフロントガラスに衝突したことを模擬しています。

なお、2015年度までは、時速35km（自動車の衝突速度は時速44km相当）で実施しています。



(2) 脚部保護性能試験

大人の男性の脚部を模擬したダミー（脚部インパクト）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、脚部の傷害の程度を5段階で評価しています。

この試験は車が歩行者に衝突し、歩行者の脚部がバンパ等に衝突したことを模擬しています。

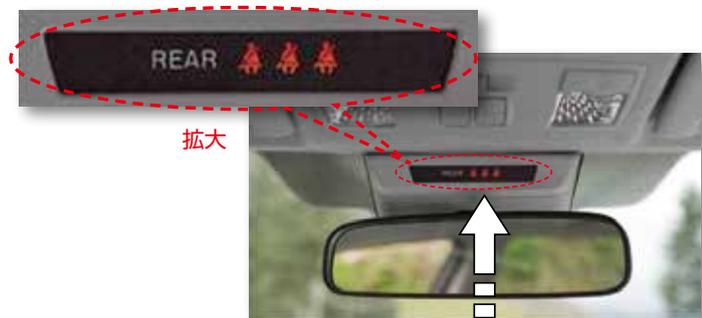
なお、2015年度までは、脚部の傷害の程度を4段階で評価しています。



3 シートベルトの着用警報装置

シートベルトの着用警報装置は、運転者以外の乗員のシートベルトの着用を促すことでシートベルトの着用率の向上を図るものです。

試験では、当該装置の作動要件（警報の種類、タイミング及び表示位置等）を確認し、その程度に応じて5段階で評価しています。



シートベルトの着用警報装置

4 その他の評価 (2017年度まで実施)

後席シートベルト使用性評価試験

衝突事故の際に最も有効な乗員保護装置であるシートベルトのうち後席シートベルト（窓側座席の標準位置及び最前位置）について、誰でも容易に装着できるように、シートベルトのアクセシビリティや快適性等の4項目によって評価しています。



2018年度以降の評価概要（100点満点）

衝突安全性能評価の得点は、2018年度より乗員保護性能評価（59点満点）、歩行者保護性能評価（37点満点）及びシートベルト着用警報装置評価（4点満点）の合計100点満点とし、得点により5段階（☆～☆☆☆☆☆）評価を行っています。各試験ごとの交通事故実態を勘案した重みをかけたものを評価得点としております。

現在市販している自動車として当然ながら獲得すべき最低限の基礎点を53.5点とし、53.5点未満を☆、53.5点以上63.0点未満を☆☆、63.0点以上72.5点未満を☆☆☆、72.5点以上82.0点未満を☆☆☆☆、82.0点以上を☆☆☆☆☆としました。

また、最高評価の☆☆☆☆☆を獲得するための追加条件として、乗員保護性能試験の各試験及び歩行者保護性能試験において、最高評価から2段階以上下回る評価を受けた場合には☆☆☆☆☆を獲得することができません。

衝突安全性能評価の概要

試験の得点	重み係数	総合得点
1 乗員保護性能試験		
1 フルラップ 	$(\text{運and助}) \times 0.875$	$0 \sim 21$ 点
2 オフセット 	$(\text{運and後}) \times 0.875$	$0 \sim 21$ 点
3 側面衝突 	$(\text{運and助}) \times 0.625$	$0 \sim 15$ 点
4 後面衝突 	$(\text{運and助}) \times 0.0833$	$0 \sim 2$ 点
※ (運) 運転席、(助) 助手席、(後) 後部座席		
乗員保護性能評価(59点満点)		
2 歩行者保護性能試験		
1 頭部保護 		
試験の得点	重み係数	総合得点
0~4点	× 8.00	= 0~32点
2 脚部保護 		
試験の得点	重み係数	総合得点
0~4点	× 1.25	= 0~5点
3 シートベルトの着用警報装置評価		
試験の得点	重み係数	総合得点
0~100点	× 0.04	0~4点
シートベルトの着用警報装置評価(4点満点)		

衝突安全性能評価：100点満点

(公表方法)

82.0点以上	☆☆☆☆☆
72.5点以上82.0点未満	☆☆☆☆
63.0点以上72.5点未満	☆☆☆☆
53.5点以上63.0点未満	☆☆☆
53.5点未満	☆☆

【☆☆☆☆☆の必要条件】

各々の試験(シートベルトの着用警報装置評価を除く)においてレベルが3以下の場合には、最高評価の5☆を取得することができません。

2017年度までの評価概要

(1) 衝突安全性能評価（2011年度から2017年度までの評価方法）※¹

自動車の総合的な安全性能を評価し、その結果を5段階（☆～☆☆☆☆）の表示により公表しています。

乗員保護性能評価と歩行者保護性能評価の結果について事故実態を踏まえた重み係数を掛けた上で点数を加算し、シートベルトの着用警報装置評価（8点満点に換算）の合計で評価します。

下表のとおり5段階評価を行います。ただし最高評価の5☆となるためには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性能試験においてレベル4以上、歩行者脚部保護性能試験においてはレベル3以上が必要です。

なお、2016年度より歩行者保護性能評価の試験方法及び評価方法が変更されたことに伴い、2016年度と2017年度の評価結果は、2011年度から2015年度までの評価と同等となるように補正係数を掛けた上で☆～☆☆☆☆までの表示により公表しています。

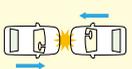
※¹ 2015年度までは「新・安全性能総合評価」と表示していました。

衝突安全性能評価の概要

1 乗員保護性能試験

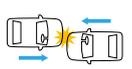
試験の得点 重み係数 総合得点

1 フルラップ



運and(助) × 1.250 = 0～30点
0～12点

2 オフセット



運and(後) × 1.250 = 0～30点
0～12点

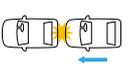
3 側面衝突



運and(助) × 1.042 = 0～25点
0～12点

※ サイドカーテンエアバッグが未装備の場合、座席ごとに試験結果の得点から3.5点づつ減点した得点

4 後面衝突



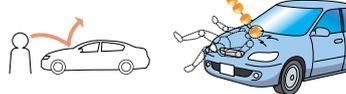
運and(助) × 0.625 = 0～15点
0～12点

※ (運)運転席、(助)助手席、(後)後部座席

乗員保護性能評価(100点満点)

2 歩行者保護性能試験

1 頭部保護



試験の得点 重み係数 総合得点
0～4点 × 18.75 = 0～75点

2 脚部保護



試験の得点 重み係数 速度換算係数 総合得点
0～4点 × 6.25 × 0.95 = 0～25点

※¹ 試験速度を見直すまでの適用とする。

歩行者保護性能評価(100点満点)

3 シートベルトの着用警報装置評価



試験の得点 0～100点
×
重み係数 0.08
||
総合得点 0～8点



シートベルトの着用警報装置評価(8点満点)

衝突安全性能評価：208点満点

(公表方法)

170.0点以上	☆☆☆☆☆☆
150.0点以上170.0点未満	☆☆☆☆☆
130.0点以上150.0点未満	☆☆☆☆
110.0点以上130.0点未満	☆☆☆
110.0点未満	☆☆

【☆☆☆☆☆☆の必要条件】

☆☆☆☆☆☆を取得するためには、1乗員保護性能試験及び2-1歩行者頭部保護性能試験においてレベル4以上、2-2歩行者脚部保護性能試験においてレベル3以上が必要。

なお、2011年度の後面衝突頸部保護性能試験では薄緑色または緑色が必要。

(2) 衝突安全性能評価（2010年度までの評価方法）※²

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（運転席また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評価の数字右肩に「+」を表示します。 ※² 2015年度までは「衝突安全性能総合評価」と表示していました。

2020年3月末時点で生産・販売中の車種のみ掲載

掲載車種索引 (五十音順、赤色の文字のクルマは2019年度試験実施車種)

スズキ

アルト	38
アルト ラパン	38
イグニス	38
エブリイ	40
クロスビー	22
ジムニー	22
スイフト	38
スペーシア	38
スペーシアカスタム	38
ソリオ	38
ソリオバンディット	38
ランディ	32
ワゴンR	38
ワゴンRステイグレイ	38

スバル

インプレッサ	24
サンバーバン	42
シフォン	18
シフォン カスタム	18
ジャスティ	28
ジャスティ(SCA付)	26
ステラ	40
ステラ カスタム	40
ディアス ワゴン	42
フォレスター	20
プレオ プラス	40
レヴォーグ	24
レガシイ	24
BRZ	30
WRX	24
XV	24

ダイハツ

アトレーワゴン	42
アルティス	20
ウェイク	40
キャスト	40
タント	18
タント カスタム	18
トール	28
トール(SCA付)	26
ハイゼットカーゴ	42
ブーン	30

ブーン(SCA付)	26
ミラ イース	40
ミラ トコット	22
ムーヴ	40
ムーヴ カスタム	40
ムーヴ キャンバス	40
メビウス	28
ロッキー	18

トヨタ

アクア	30
アリオン	30
アルファード	28
ヴェルファイア	28
ヴォクシー	28
ヴォクシー(SCA付)	26
エスクァイア	28
エスクァイア(SCA付)	26
カムリ	20
カローラ アクシオ	28
カローラ スポーツ	20
カローラ フィールダー	28
クラウン	20
サクシード	42
シエンタ	30
シエンタ(SCA付)	28
スペイド	30
タンク	28
タンク(SCA付)	26
ノア	28
ノア(SCA付)	26
パッソ	30
パッソ(SCA付)	26
ハリアー	28
ピクシス エポック	40
ピクシス ジョイ	40
ピクシス バン	42
ピクシス メガ	40
プリウス	26
プリウスPHV	26
プリウスα	28
プレミオ	30
プロボックスバン	42
ポルテ	30
ライズ	18

ランドクルーザープラド	30
ルーミー	28
ルーミー(SCA付)	26
C-HR	26
JPN TAXI	26
RAV4	16
86	30

日産

エクストレイル	34
エルグランド	32
シルフィ	34
セレナ	32
デイズ	16
デイズ ハイウェイスター	16
ノート	34
マーチ	34
リーフ	32
NV100クリッパー	40
NV100クリッパーリオ	40
NV150AD	42
NV200パネット	42

ホンダ

アコード	16
インサイト	16
ヴェゼル	34
オデッセイ	20
グレイス	34
シビック	36
シャトル	36
ジェイド	36
ステップワゴン	36
フリード	36
フリード+	36
CR-V	20
N-BOX	34
N-BOX カスタム	34
N-ONE	36
N-VAN	22
N-WGN	16
N-WGN カスタム	16

マツダ

アテンザ	26
キャロル	38
スクラム	40
デミオ	24

ファミリアバン	42
フレア	38
フレアワゴン	38
フレアワゴン カスタムスタイル	38
ボンゴバン	42
CX-3	24
CX-5	24
CX-8	24

三菱

アウトランダー	32
アウトランダー PHE V	32
エクリプス クロス	20
タウンボックス	40
デリカD:2	38
デリカD:2 カスタム	38
デリカD:5	32
ミニキャブ バン	40
ミラージュ	32
eKクロス	16
eKワゴン	16
RVR	32

レクサス

CT200h	36
NX	16
UX	16

アバルト

595	42
595C	42

フィアット

500	42
500C	42

フォルクスワーゲン

ゴルフ	40
ポロ	18

メルセデス・ベンツ

Cクラス	18
------	----

MINI

3ドア	18
5ドア	18

衝突安全性能評価

①

②

③

④

メーカー名 車種名

軽自動車等



★★★★★

92.0点

2018
衝突安全性能評価
ファイブスター賞
JNCAP
自動車安全機構

2018
予防安全性能
ASV+++
AWARD
JNCAP
自動車安全機構

① 試験車の種類

- 軽自動車
- 商用車
- 乗用車・電気自動車等

② 衝突安全性能評価結果

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、シートベルトの着用警報装置評価の得点をもとに★の数を表示しています。(5段階評価)
★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。

③ 衝突安全性能評価ファイブスター賞

衝突安全性能評価において最高評価(★★★★★)を受けた車種を表示しています。

④ 予防安全性能評価の結果

予防安全性能評価を実施した結果を、「ASV+」、「ASV++」、「ASV+++」で表示しています。

⑤ 歩行者頭部保護性能試験の結果

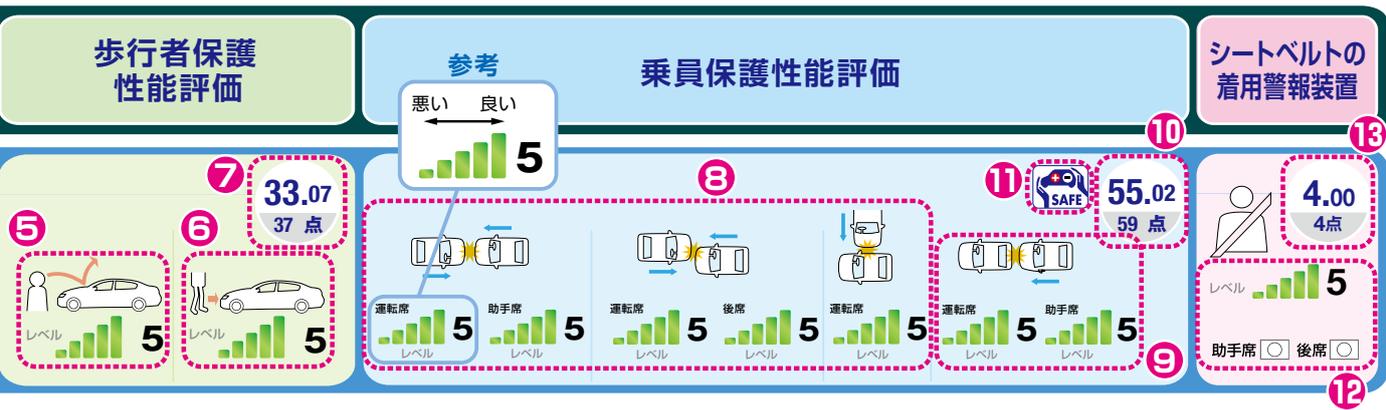


試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者頭部保護性能が高いことを表示しています。

⑥ 歩行者脚部保護性能試験の結果



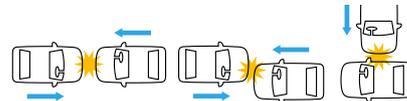
試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど歩行者脚部保護性能が高いことを表示しています。



7 歩行者保護性能評価の得点

歩行者頭部保護性能試験と歩行者脚部保護性能試験をもとに37点満点で表しています。

8 前面・側面衝突試験の結果



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

9 後面衝突頸部保護性能試験の結果



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

10 乗員保護性能評価の得点

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もとに59点満点で表しています。

11 衝突後の感電保護性能評価試験結果

感電保護性能評価試験を実施し、評価基準に適合したものを表しています。

12 シートベルトの着用警報装置試験の結果



試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど非着用時の警報効果が高いことを表しています。
助手席及び後席ごとのシートベルトの着用警報装置の装備の状況を表しています。

13 シートベルトの着用警報装置評価の得点

シートベルトの着用警報装置試験をもとに4点満点で表しています。

2017年度までの評価結果の見方



1 試験車の種類

■ 軽自動車

■ 商用車

■ 乗用車・電気自動車等

2 サイドカーテンエアバッグ評価の実施

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。

3 衝突後の感電保護性能評価試験結果

感電保護性能評価試験を実施し、評価基準に適合したものを表しています。

4 予防安全性能評価の結果

予防安全性能評価を実施した結果を、「ASV」、「ASV+」、「ASV++」で表しています。

5 衝突安全性能評価ファイブスター賞

衝突安全性能評価において最高評価(★★★★★)を受けた車種を表しています。

6 衝突安全性能評価結果

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、シートベルトの着用警報装置評価の得点をもとに★の数を表しています。(5段階評価)

★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。

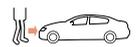
なお、2011年度以降に試験を実施した車種について表示しています。

7 歩行者頭部保護性能試験の結果



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の結果



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歩行者脚部保護性能が高いことを表しています。

なお、2015年度までは試験結果を4段階で表示しています。

9 歩行者保護性能評価の得点

歩行者頭部保護性能試験と歩行者脚部保護性能試験をもとに100点満点で表しています。

10 前面・側面衝突試験の結果



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。

参考

悪い ← 良い

5

例

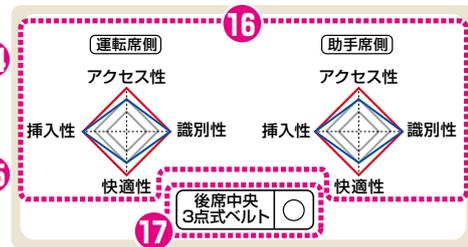


試験等実施当時に試験及び評価の対象外の項目については、グレーアウトとしております。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



11 乗員保護性能評価の得点

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もとに100点満点で表しています。

12 後面衝突頸部保護性能試験の結果



試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど乗員保護性能が高いことを表しています。2011年度までは、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。

13 衝突安全性能評価【2010年度まで】

フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験結果の得点をもとに★の数を表しています。(6段階評価)

★の数が多いほど、乗員に対する傷害は軽くなります。

なお、2011年度以降に評価を実施した車種には表示がありません。

数字の右肩の「+」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着されていることを表しています。

14 シートベルトの着用警報装置評価の得点

シートベルトの着用警報装置試験をもとに8点満点で表しています。

15 シートベルトの着用警報装置試験の結果



試験結果を5段階で表示し、レベルの数値が大きいほど非着用時の警報効果が高いことを表しています。

助手席及び後席ごとのシートベルトの着用警報装置の装備の状況を表しています。

16 後席シートベルト使用性評価の結果

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。

17 後席中央3点式シートベルトの装備状況

2列目シートの中央席に3点式シートベルトが装着されていることを表しています。

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

衝突安全性能評価

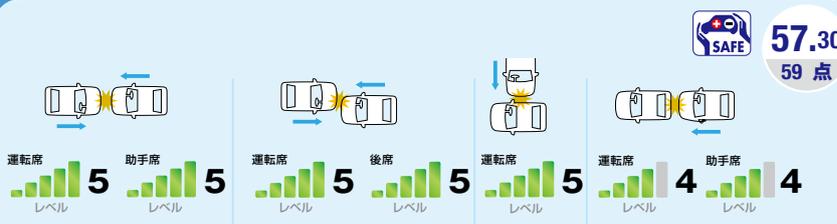
<p>電気自動車等</p> <p>トヨタ RAV4</p> 	<p>★★★★★</p> <p>88.9点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>軽自動車</p> <p>ホンダ N-WGN/N-WGN カスタム</p> 	<p>★★★★★</p> <p>88.7点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>電気自動車等</p> <p>ホンダ アコード</p> 	<p>★★★★★</p> <p>88.5点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>電気自動車等</p> <p>ホンダ インサイト</p> 	<p>★★★★★</p> <p>87.5点</p>		<p>2018 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>電気自動車等</p> <p>レクサス UX</p> 	<p>★★★★★</p> <p>87.3点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>電気自動車等</p> <p>レクサス NX</p> 	<p>★★★★★</p> <p>85.9点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 
<p>軽自動車</p> <p>日産 デイズ/デイズ ハイウェイスター 三菱 eKワゴン/eKクロス</p> 	<p>★★★★★</p> <p>86.5点</p>		<p>2019 予防安全性能</p> <p>ASV+++</p> 

歩行者保護 性能評価

乗員保護性能評価

シートベルトの 着用警報装置

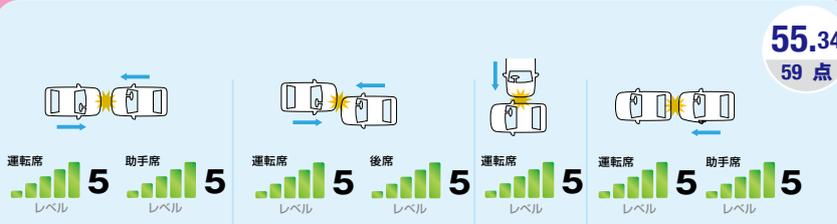
29.18
37点



2.50
4点



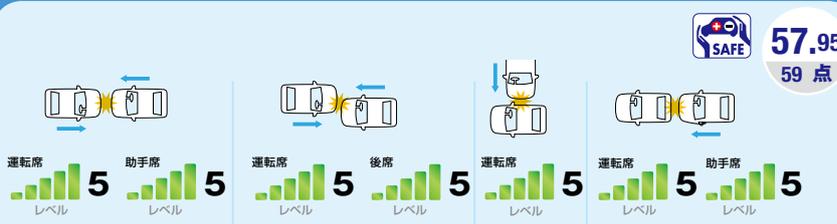
30.37
37点



3.00
4点



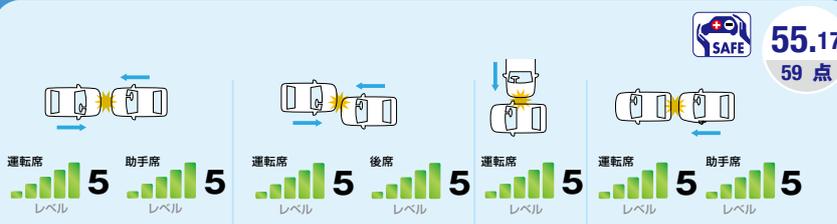
28.11
37点



2.50
4点



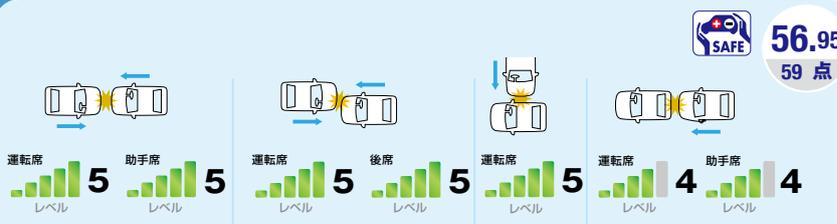
29.84
37点



2.50
4点



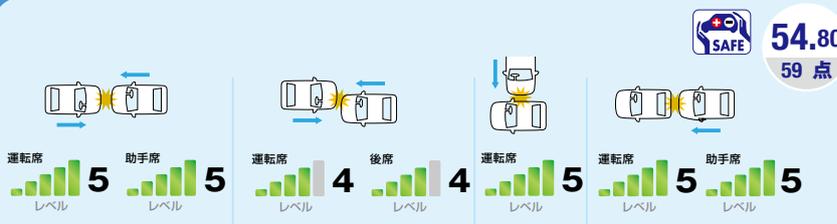
27.86
37点



2.50
4点



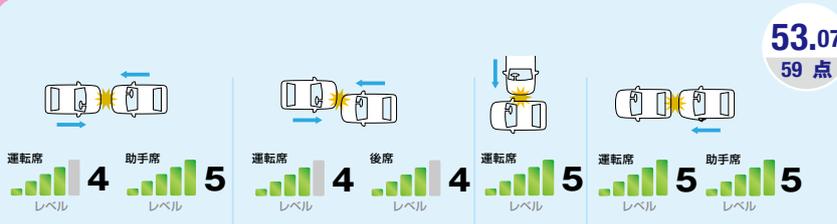
29.10
37点



2.00
4点



30.50
37点



3.00
4点



衝突安全性能評価

<p>乗用車</p> <p>ダイハツ ロッキー トヨタ ライズ</p>		<p>★★★★★</p> <p>85.7点</p>		<p>2019 予防安全性能 ASV++ AWARD JNCAP 自動車アセスメント</p>
<p>軽自動車</p> <p>ダイハツ タント/タント カスタム スバル シフォン/シフォン カスタム</p>		<p>★★★★☆</p> <p>80.2点</p>		<p>2019 予防安全性能 ASV++ AWARD JNCAP 自動車アセスメント</p>
<p>乗用車</p> <p>フォルクスワーゲン ポロ</p>		<p>★★★★☆</p> <p>85.7点</p>		<p>2019 予防安全性能 ASV+++ AWARD JNCAP 自動車アセスメント</p>
<p>乗用車</p> <p>メルセデス・ベンツ Cクラス</p>		<p>★★★★☆</p> <p>85.7点</p>		<p>2019 予防安全性能 ASV+++ AWARD JNCAP 自動車アセスメント</p>
<p>乗用車</p> <p>MINI 3DOOR/5DOOR</p>		<p>★★★★☆</p> <p>77.9点</p>		<p>2019 予防安全性能 ASV+ AWARD JNCAP 自動車アセスメント</p>

歩行者保護
性能評価

乗員保護性能評価

シートベルトの
着用警報装置

28.47
37点



54.24
59点



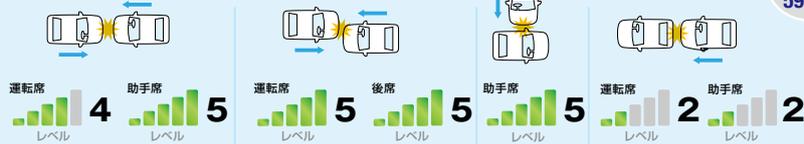
27.66
37点



49.58
59点



29.34
37点



53.86
59点



31.66
37点



52.08
59点



22.93
37点



53.00
59点



衝突安全性能評価

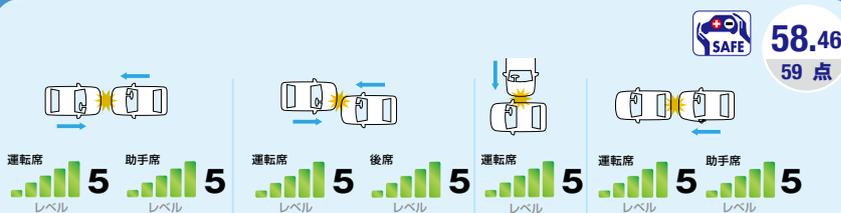
 スバル フォレスター		 <p>96.5点</p>		
 トヨタ クラウン		 <p>96.5点</p>		
 トヨタ カローラ スポーツ		 <p>87.8点</p>		
 トヨタ カムリ ダイハツ アルティス		 <p>85.5点</p>		
 三菱 エクリプス クロス		 <p>89.7点</p>		
 ホンダ CR-V		 <p>85.9点</p>		
 ホンダ オデッセイ		 <p>83.9点</p>		

歩行者保護 性能評価

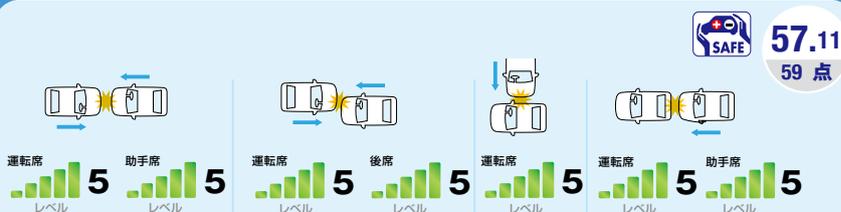
乗員保護性能評価

シートベルトの 着用警報装置

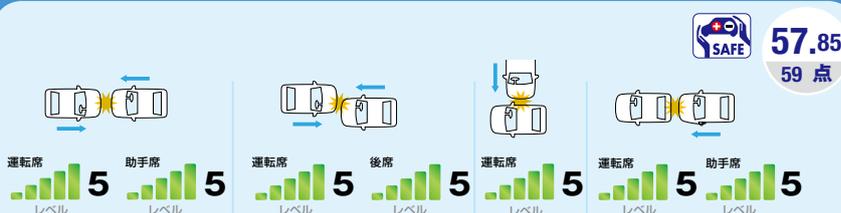
34.08
37点



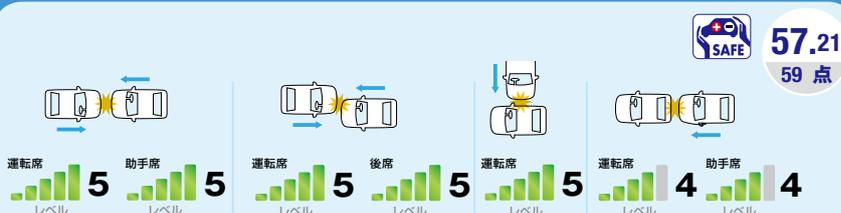
36.51
37点



27.48
37点



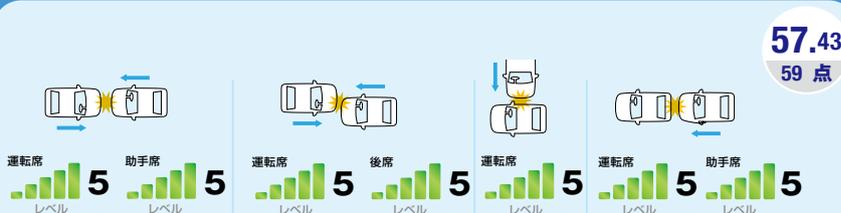
26.32
37点



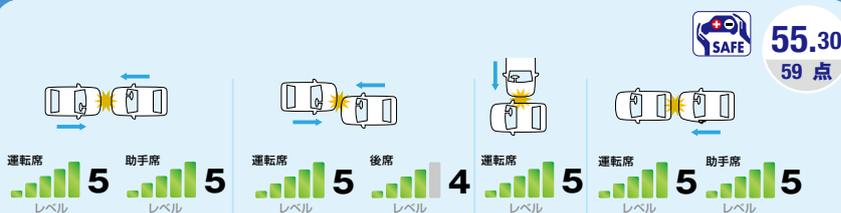
29.96
37点



26.02
37点



26.61
37点



衝突安全性能評価

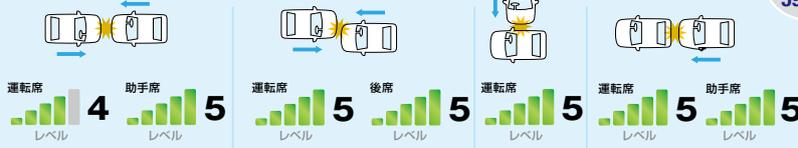
乗用車	スズキ クロスビー		 85.2点		
軽自動車	スズキ ジムニー		 81.4点		
軽自動車	ダイハツ ミラ トコット		 81.5点		
商用車	ホンダ N-VAN		 78.5点		

歩行者保護
性能評価

乗員保護性能評価

シートベルトの
着用警報装置

29.25
37点



54.02
59点



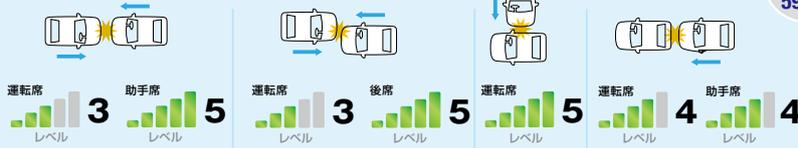
23.70
37点



53.71
59点



28.24
37点



50.34
59点



26.16
37点



50.38
59点



2017年度以前の評価結果

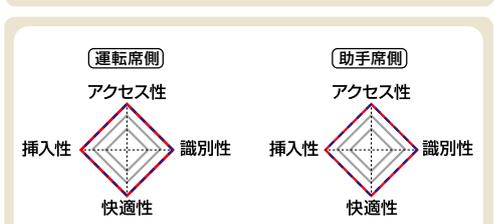
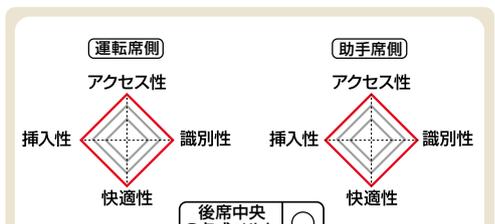
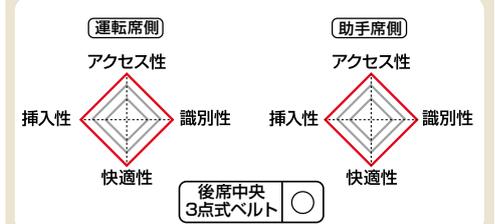
車種		衝突安全性能評価		歩行者保護性能評価	
乗用車	スバル インプレッサ/XV		199.7点※	96.07 100点	5
乗用車	スバル レガシイ		188.8点	89.59 100点	5
乗用車	スバル レヴォーグ/WRX		183.8点	86.91 100点	5
乗用車	マツダ CX-8		193.9点※	90.23 100点	5
乗用車	マツダ CX-3		188.2点	91.62 100点	5
乗用車	マツダ CX-5		187.3点※	81.12 100点	4
乗用車	マツダ デミオ		185.7点	88.50 100点	4

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



2017年度以前の評価結果

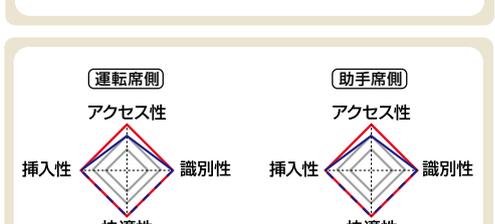
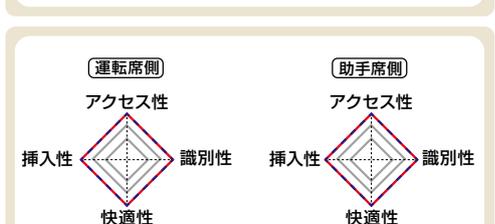
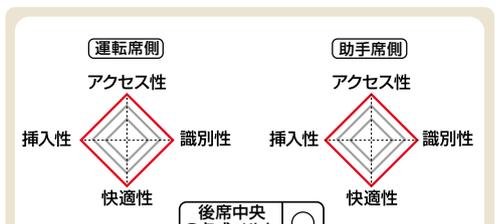
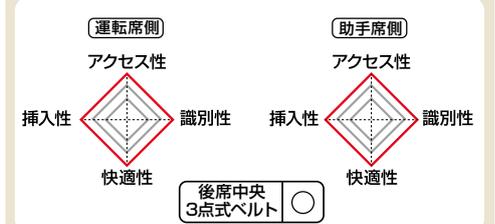
車種		衝突安全性能評価		歩行者保護性能評価	
乗用車	マツダ アテンザ		★★★★★ 183.2点	乗員レベル: 5 歩行者レベル: 4	86.20 / 100点
電気自動車等	トヨタ C-HR		★★★★★ 185.8点※	乗員レベル: 4 歩行者レベル: 5	82.71 / 100点
電気自動車等	トヨタ プリウス/プリウスPHV		★★★★★ 183.6点※	乗員レベル: 4 歩行者レベル: 5	80.58 / 100点
電気自動車等	トヨタ JPN TAXI		★★★★★ 182.9点※	乗員レベル: 4 歩行者レベル: 5	78.59 / 100点
乗用車	トヨタ ヴォクシー/ノア/エスクァイア(SCA付)		★★★★★ 182.3点	乗員レベル: 5 歩行者レベル: 4	87.42 / 100点
乗用車	トヨタ ルーミー/タンク(SCA付) ダイハツ トール(SCA付) スバル ジャスティ(SCA付)		★★★★★ 180.3点※	乗員レベル: 4 歩行者レベル: 5	78.70 / 100点
乗用車	トヨタ パッツ(SCA付) ダイハツ ブーン(SCA付)		★★★★★ 179.2点※	乗員レベル: 4 歩行者レベル: 3	71.78 / 100点

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



2017年度以前の評価結果

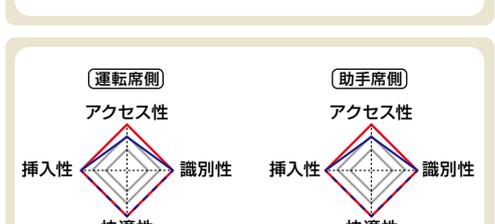
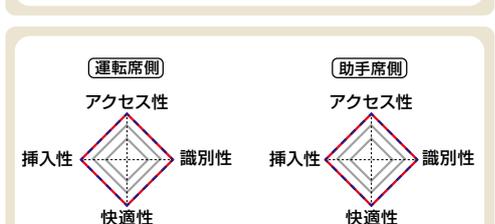
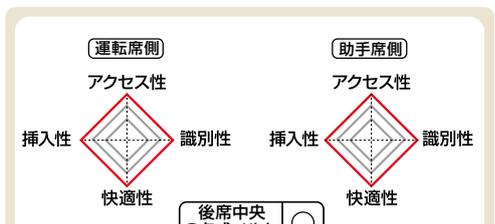
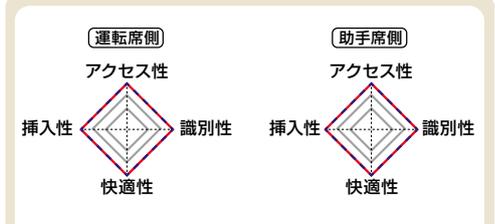
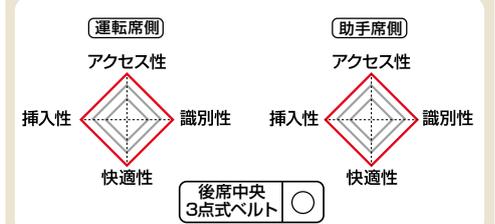
車種		衝突安全性能評価		歩行者保護性能評価	
乗用車	トヨタ ハリアー			178.8点 ★★★★★	84.79 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 4
乗用車	トヨタ ヴェルファイア/アルファード			178.4点※ ★★★★★	73.99 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 5
乗用車	トヨタ カローラ フィールダー/カローラ アクシオ			178.4点 ★★★★★	84.27 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 4
電気自動車等	トヨタ シエンタ(SCA付)			175.8点 ★★★★★	79.91 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 4
乗用車	トヨタ ヴォクシー/ノア/エスクァイア			175.0点 ★★★★★	87.42 100点 歩行者保護: レベル 5 乗員保護: レベル 4
電気自動車等	トヨタ プリウスα ダイハツ メビウス			173.1点 ★★★★☆	81.39 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 4
乗用車	トヨタ ルーミー/タンク ダイハツ トール スバル ジャスティ			169.6点※ ★★★★☆	78.70 100点 歩行者保護: レベル 4 乗員保護: レベル 5

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

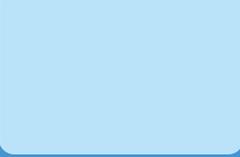
乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



2017年度以前の評価結果

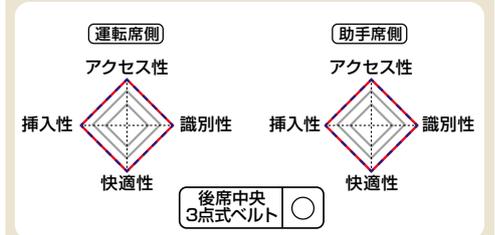
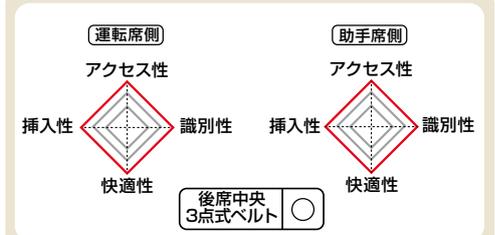
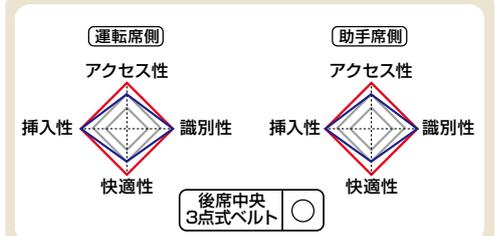
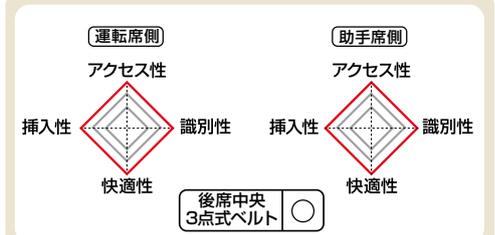
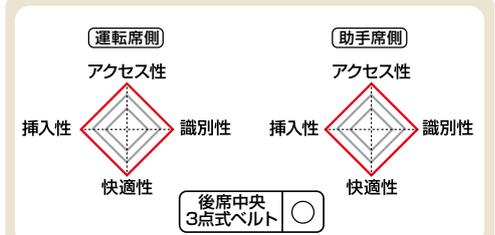
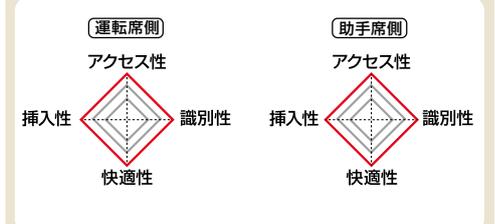
車種		衝突安全性能評価	歩行者保護性能評価
 トヨタ 86 スバル BRZ  	 168.8点	 82.49 <small>100点</small>	
 トヨタ パッソ ダイハツ ブーン  	 168.5点*	 71.78 <small>100点</small>	
 トヨタ スペイド/ポルテ  	 167.2点	 81.65 <small>100点</small>	
 トヨタ シエンタ  	 166.8点	 79.91 <small>100点</small>	
 トヨタ アクア  	 165.3点	 82.25 <small>100点</small>	
 トヨタ ランドクルーザープラド  	2010年度以前の 評価車種です。	 5	
 トヨタ プレミオ/アリオン  	2010年度以前の 評価車種です。	 4	

*歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



※2010年度までの評価方法。フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験結果の合計点数で評価を行いました。

2017年度以前の評価結果

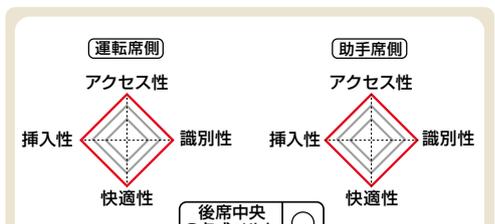
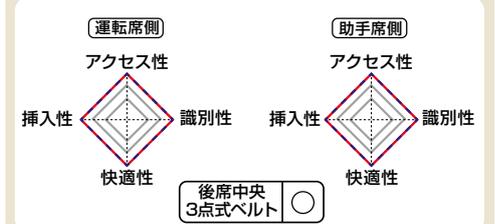
車種		衝突安全性能評価	歩行者保護性能評価
電気自動車等 三菱 アウトランダー PHEV/アウトランダー     	 184.6点	乗員 レベル 5 歩行者 レベル 4 85.61 100点	
乗用車 三菱 ミラージュ 	 163.4点	乗員 レベル 4 歩行者 レベル 4 84.62 100点	
乗用車 三菱 RVR 	2010年度以前の 評価車種です。	乗員 レベル 4 歩行者 レベル 4	
乗用車 三菱 デリカD:5 	2010年度以前の 評価車種です。	乗員 レベル 3 歩行者 レベル 4	
電気自動車等 日産 リーフ     	 179.4点*	乗員 レベル 3 歩行者 レベル 5 67.82 100点	
乗用車 日産 セレナ スズキ ランディ    	 175.8点*	乗員 レベル 4 歩行者 レベル 5 75.06 100点	
乗用車 日産 エルグランド   	 173.1点	乗員 レベル 4 歩行者 レベル 4 82.71 100点	

*歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



※2010年度までの評価方法。フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験結果の合計点数で評価を行いました。

2017年度以前の評価結果

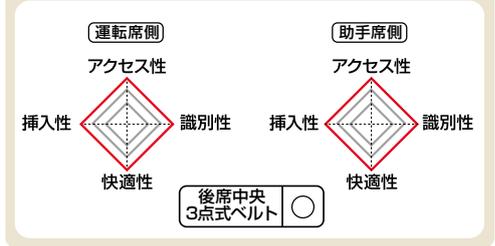
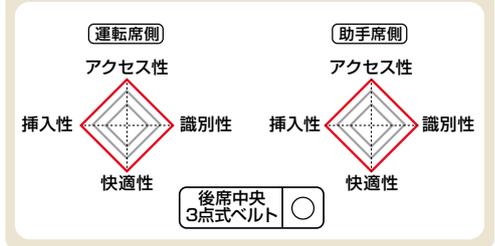
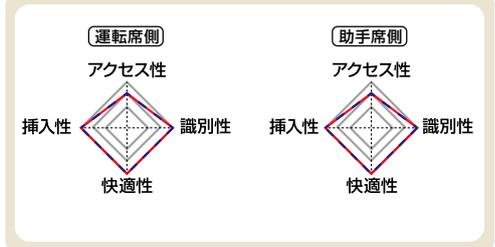
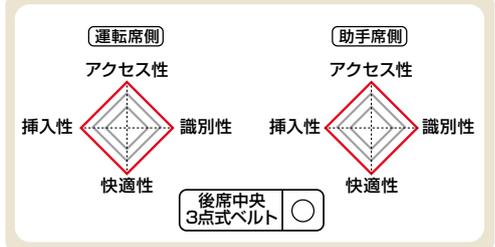
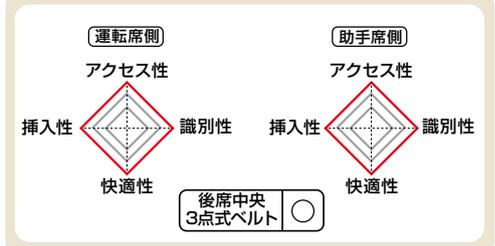
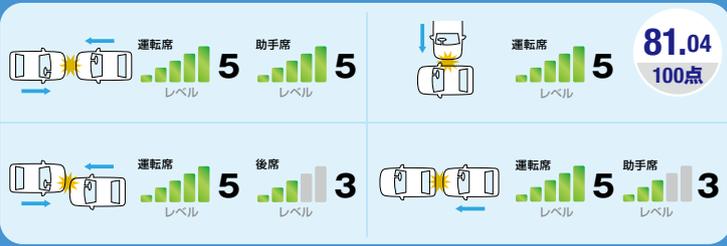
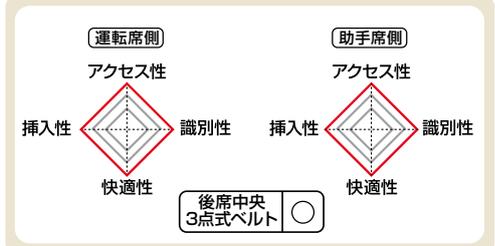
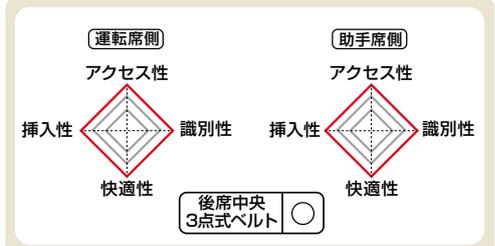
車種		衝突安全性能評価	歩行者保護性能評価
 日産 エクストレイル 	 173.0点	 88.38 / 100点	
 日産 シルフィ 	 162.9点	 85.27 / 100点	
 日産 ノート 	 162.3点	 81.27 / 100点	
 日産 マーチ 	2010年度以前の 評価車種です。	 	
 ホンダ N-BOX/N-BOX カスタム 	 184.1点*	 83.67 / 100点	
 ホンダ ヴェゼル   	 183.7点	 86.75 / 100点	
 ホンダ グレイス  	 181.0点	 84.70 / 100点	

*歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



※2010年度までの評価方法。フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験結果の合計点数で評価を行っていました。

2017年度以前の評価結果

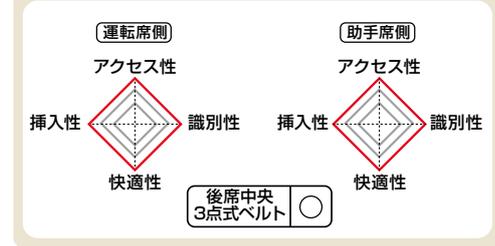
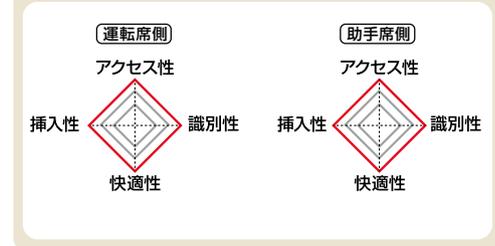
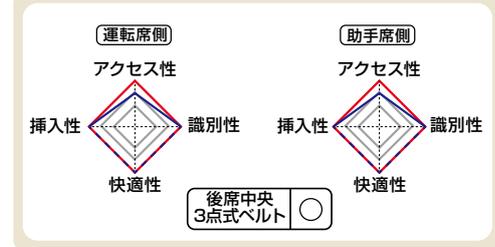
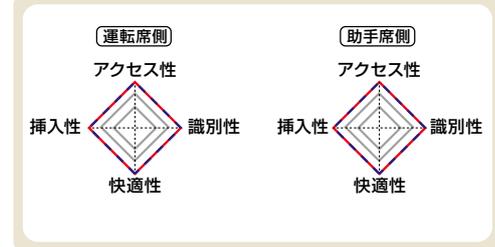
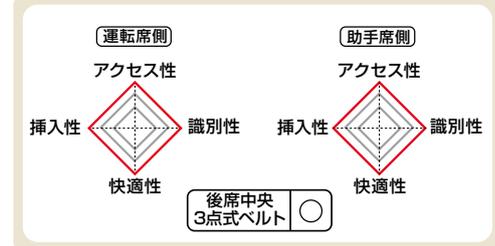
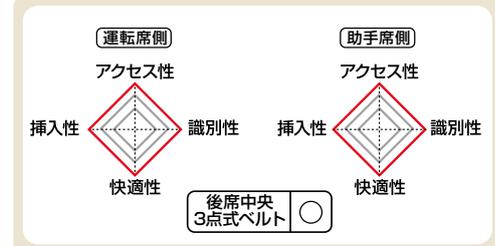
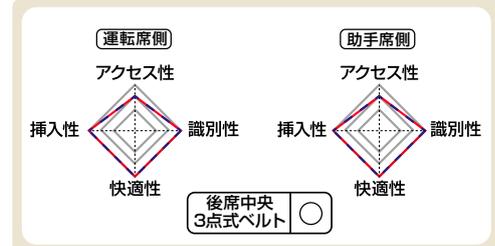
車種		衝突安全性性能評価		歩行者保護性能評価	
電気自動車等	ホンダ ステップワゴン    	 180.9点 ※	 77.21 100点  4		
乗用車	ホンダ シビック    	 180.8点 ※	 69.49 100点  4		
電気自動車等	ホンダ シャトル    	 180.1点	 82.71 100点  4		
電気自動車等	ホンダ ジェイド    	 178.2点	 82.50 100点  4		
電気自動車等	ホンダ フリード/フリード+    	 177.2点 ※	 72.73 100点  4		
軽自動車	ホンダ N-ONE   	 161.5点	 77.83 100点  4		
電気自動車等	レクサス CT200h    	 179.6点	 83.35 100点  4		

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



2017年度以前の評価結果

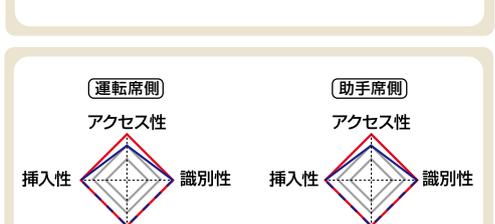
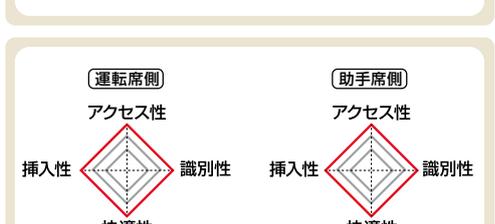
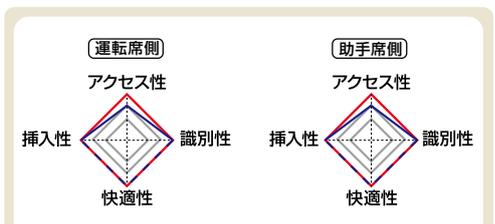
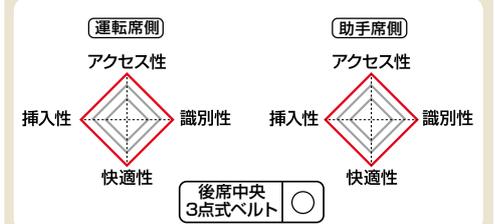
車種		衝突安全性能評価	歩行者保護性能評価
 スズキ スイフト   	 178.3点 [※]	 78.87 100点  5	
 スズキ イグニス  	 164.6点 [※]	 76.97 100点  5	
 スズキ ワゴンR/ワゴンRスティングレー マツダ フレア  	 163.0点 [※]	 73.42 100点  5	
 スズキ ソリオ/ソリオバンディット 三菱 デリカD:2/デリカD:2 カスタム  	 159.4点	 83.33 100点  4	
 スズキ アルト ラパン  	 158.4点	 83.56 100点  4	
 スズキ アルト マツダ キャロル  	 158.2点	 84.16 100点  4	
 スズキ スペーシア/スペーシアカスタム マツダ フレアワゴン/フレアワゴン カスタムスタイル  	 157.6点 [※]	 68.49 100点  5	

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性能評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



2017年度以前の評価結果

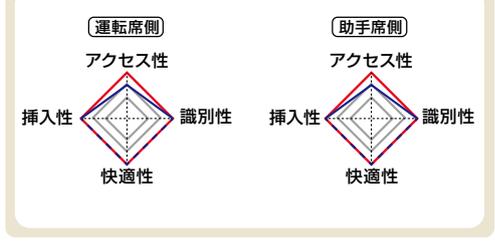
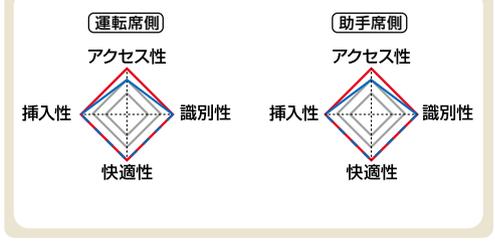
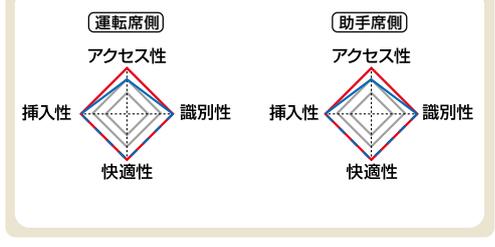
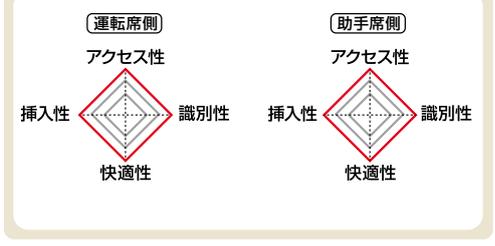
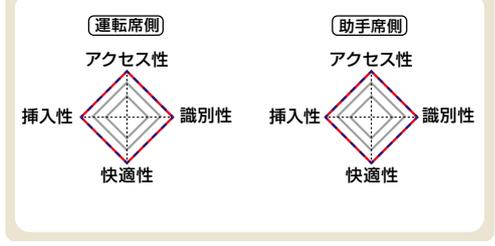
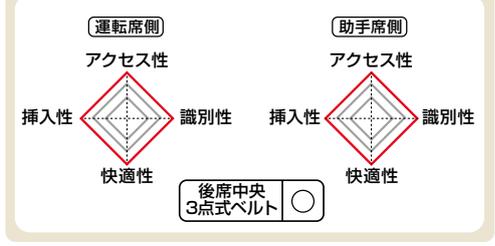
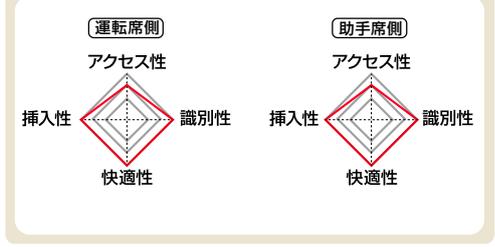
車種		衝突安全性評価	歩行者保護性能評価
軽自動車 スズキ エブリイ マツダ スクラム 日産 NV100クリッパー ミニ タウンボックス/ミニキャブ バン		4★ 148.0点	79.90 / 100点 レベル 4 レベル 4
乗用車 フォルクスワーゲン ゴルフ	 	5★ 176.7点	80.89 / 100点 レベル 4 レベル 4
軽自動車 ダイハツ キャスト トヨタ ピクシス ジョイ		4★ 166.0点※	75.81 / 100点 レベル 4 レベル 4
軽自動車 ダイハツ ミライース トヨタ ピクシス エポック スバル プレオ プラス		4★ 165.7点※	85.97 / 100点 レベル 5 レベル 5
軽自動車 ダイハツ ムーヴ カスタム/ムーヴ スバル ステラ カスタム/ステラ		4★ 165.5点	81.84 / 100点 レベル 4 レベル 4
軽自動車 ダイハツ ムーヴ キャンバス		4★ 160.5点※	73.56 / 100点 レベル 4 レベル 5
軽自動車 ダイハツ ウェイク トヨタ ピクシス メガ		4★ 159.2点※	69.07 / 100点 レベル 3 レベル 5

※歩行者保護性能評価の変更に伴い、2011年度から2015年度までの衝突安全性評価と同等となるように補正係数を掛けています。

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



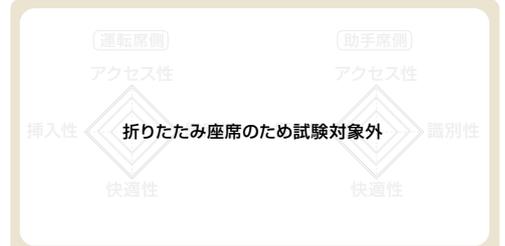
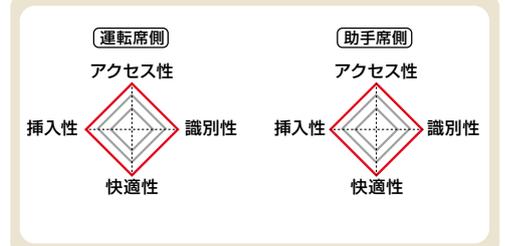
2017年度以前の評価結果

車種		衝突安全性能評価	歩行者保護性能評価
<p>軽自動車</p> <p>ダイハツ ハイゼットカーゴ/アトレーワゴン スバル サンバー バン/ディアス ワゴン トヨタ ピクシス バン</p> 		2010年度以前の 評価車種です。	 <p>レベル 2</p>
<p>乗用車</p> <p>フィアット 500/500C アバルト 595/595C</p>  		<p>★★★★☆</p> <p>138.6点</p>	 <p>レベル 2</p> <p>64.96 100点</p>  <p>レベル 4</p>
<p>商用車</p> <p>トヨタ プロボックスバン/サクシード マツダ ファミリアバン</p> 		2010年度以前の 評価車種です。	 <p>レベル 2</p>
<p>商用車</p> <p>日産 NV200バネット</p> 		2010年度以前の 評価車種です。	 <p>レベル 4</p>
<p>商用車</p> <p>日産 NV150 AD</p> 		2010年度以前の 評価車種です。	 <p>レベル 3</p>
<p>商用車</p> <p>マツダ ボンゴバン</p> 		2010年度以前の 評価車種です。	 <p>レベル 2</p>

乗員保護性能評価

シートベルトの着用警報装置

後席シートベルト使用性評価



※2010年度までの評価方法。フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験結果の合計点数で評価を行っていました。

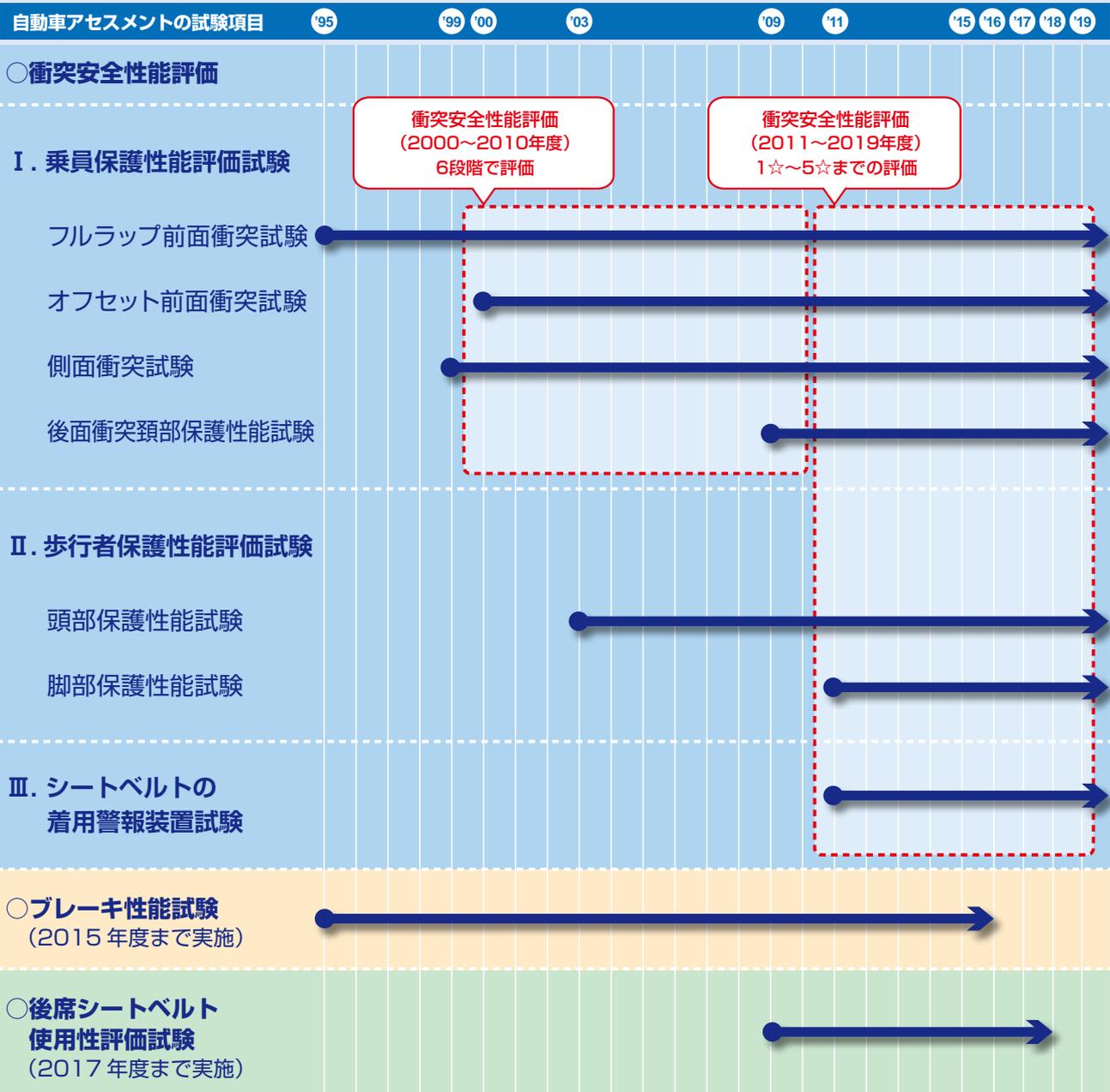
試験項目の充実と変遷

1995年に実施した試験項目は、フルラップ前面衝突試験でしたが、乗員保護性能向上のために側面衝突試験やオフセット前面衝突試験が追加され、2000年からは衝突安全性能評価が開始されました。

また、歩行者保護の観点から頭部保護性能試験が2003年から開始されるとともに、2011年には脚部保護性能試験が追加されました。

このため、乗員保護性能に歩行者保護性能を加えた衝突安全性能評価が2011年度から開始されました。その他にも自動車アセスメント充実のため、様々な試験が実施されています。

自動車アセスメントの歴史



自動車アセスメントの試験車種の選定から結果の公表まで

自動車アセスメントでは公正性を保つため、自動車アセスメント評価検討会において、評価手法の作成、試験対象車種の選定、試験結果の分析等を行ないます。試験車は、ユーザーが実際に購入するように自動車販売店で自動車事故対策機構の職員が購入する場合と、自動車メーカーが提供する場合があります。

購入した自動車は、試験に必要な機材等を搭載するなどの事前準備を行い、自動車事故対策機構の職員の監督の下で全てのアセスメント試験が実施されます。試験終了後の結果については、自動車事故対策機構のホームページやパンフレット等で公表されます。



自動車アセスメント評価検討会



試験準備の様子



試験の実施

世界のアセスメント機関との連携

世界の自動車アセスメント

自動車アセスメントは、英語ではNew Car Assessment Program (NCAP)と表記されます。(日本の自動車アセスメントはJNCAPの略称を用いています。)

各NCAPで評価項目や試験方法は異なりますので、異なるNCAPの結果を単純比較することはできません。

Global NCAP

Global New Car Assessment Program (Global NCAP) は、交通事故削減を目的とした国際的慈善団体の主要プロジェクトの一つで、NCAP のベストプラクティス共有のための世界会議の開催等を行っており、日本も世界会議に参加しています。

Global NCAP のウェブサイトにて、各国のNCAP へのリンクがあります。 <http://www.globalncap.org/>



国連の交通安全のための グローバルプラン(2011～2020)

Decade of Action のフレームワークの柱となる「より安全な自動車」の中に、NCAPの促進が掲げられています。

Activity2: Encourage implementation of new car assessment programmes in all regions of the world in order to increase the availability of consumer information about the safety performance of motor vehicles.

より安全な自動車・ チャイルドシートの普及のために

自動車アセスメントによる安全情報の提供

より安全な自動車・チャイルドシートの普及のため、自動車アセスメント事業として、一般に販売されている自動車やチャイルドシートに対して、安全性能評価を行っています。

皆さんの車やチャイルドシートも、WEBで安全性能評価が確認できます。

豊富な動画コンテンツ

使いやすい条件検索

わかりやすい質問コーナー

<https://www.nasva.go.jp/mamoru/index.html>

自動車アセスメントは車に乗る人が安全な車選びがしやすいように、そして車を作るメーカーがより安全な車の開発を促進するように実施しています。

自動車アセスメントの各種パンフレット



予防安全性能評価パンフレット

衝突しそうな場合に自動車が警報を発する、あるいは自動でブレーキをかけるといった、事故を未然に防ぐ予防安全技術の安全性を評価する試験を2014年度より導入し、その結果を予防安全性能評価として公表しています。

2014年度の導入以来、評価対象装置を順次追加するなど年々拡充を図っており、2019年度より新たに被害軽減ブレーキ（対歩行者・夜間街灯なし）の評価を開始しました。

予防安全性能評価は多くの皆様に、より安全な自動車を選んでいただくことで交通事故を減らしていこうとするものです。同時にそれぞれの自動車の評価結果を公表することで自動車メーカーに、より安全な自動車の開発を促すものでもあります。



被害軽減ブレーキ（対車両）



被害軽減ブレーキ（対歩行者）



衝突被害軽減ブレーキ
（対歩行者・夜間試験）



車線逸脱抑制



後方視界情報



高機能前照灯



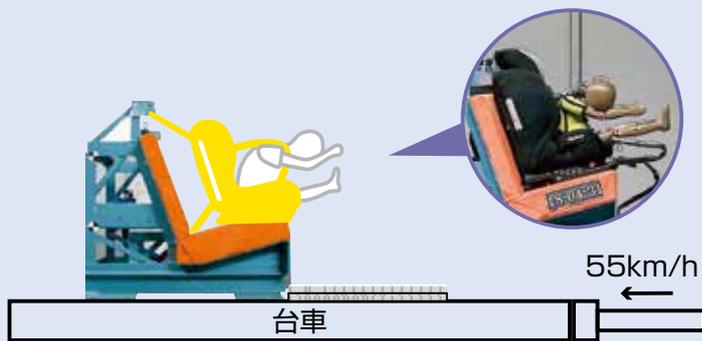
ペダル踏み間違い



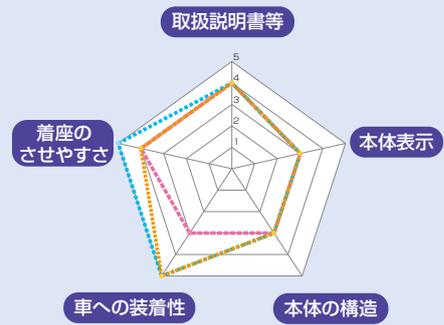
チャイルドシート安全比較BOOK

市販のチャイルドシートについて、前面衝突試験と使用性について評価試験を行い、その結果を安全性能評価として公表しています。

このパンフレットをご活用いただくことにより、大切なお子さまのために、より安全なチャイルドシートを選んでいただくことを願っています。



前面衝突試験



使用性評価試験



事故自動通報システム機能評価のパンフレット

近年、生命に危険を及ぼすような重大な交通事故が発生した場合に、救急に必要な情報を自動的に通報する「事故自動通報システム」を備えた自動車が販売されています。

このシステムによって自動的に通報が行われた場合は、事故発生から医師による治療開始までの時間が短縮できるため、交通事故による死者数を減らせる可能性があります。

自動車事故対策機構では、事故自動通報システムの機能を評価し、公表しております。

パンフレットの入手方法

自動車アセスメントの各種パンフレットは、自動車事故対策機構の全国50箇所の支所で無料配布しています。また、自動車事故対策機構のホームページ上ですべてご覧になれます。 www.nasva.go.jp/mamoru/

独立行政法人自動車事故対策機構とは



私ども自動車事故対策機構は、人と車の共存を理念として、自動車事故の発生防止及びその被害者への援護のために、次の業務を行っております。



私たちは自動車事故対策の専門機関です。

NASVA(ナスバ)は、自賠償保険・共済の国の運用益事業の主たる実施主体です。

ナスバは、自動車事故被害者を「支える」、自動車事故を「防ぐ」、自動車事故から「守る」の3つの業務を一体的に実施しています。



NASVAとは、独立行政法人自動車事故対策機構の英訳名(National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid)の略称で、「ナスバ」と発音します。

試験映像などについてはインターネットでご覧になれます。



独立行政法人 自動車事故対策機構 自動車アセスメント部
〒130-0013 東京都墨田区錦糸3-2-1 アルカイースト19階
TEL:03(5608)7587 FAX:03(5608)8610



ホームページ

www.nasva.go.jp/mamoru/

●キーワード検索で

自動車アセスメント

検索

