

# 平成25年度 自動車アセスメント試験結果

車種	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	シートベルトの 着用義務装置	後席シートベルト使用性評価 ブレーキ性能(停止距離)	
<b>スズキ スペーシア マツダ フレアワゴン</b> 試験車: スペーシア X 排気量: 658cc 発売年月: 2013年3月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 149.6点	80.27/100点 歩行者保護性能: 4	乗員保護性能: 3, 4, 5, 4, 4, 1, 5, 4	69.40/100点 助手席: 5, 4	0.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 45.1m 濡れた路面: 45.0m
<b>スズキ スペーシア マツダ フレアワゴン<sup>II</sup></b> 試験車: スペーシア X 排気量: 658cc 発売年月: 2013年3月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 152.2点	80.27/100点 歩行者保護性能: 4	乗員保護性能: 3, 4, 5, 4, 4, 2, 5, 4	72.02/100点 助手席: 5, 4	0.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 45.1m 濡れた路面: 45.0m
<b>ダイハツ タントカスタム/タント<sup>II</sup></b> 試験車: タント カスタム X "SA" 排気量: 658cc 発売年月: 2013年10月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 160.5点	81.68/100点 歩行者保護性能: 4	乗員保護性能: 4, 4, 4, 3, 4, 3, 5, 5	74.97/100点 助手席: 5, 4	4.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 41.0m(※) 濡れた路面: 41.9m(※)
<b>日産 デイズ ハイウェイスター/デイズ 三車 eKカスタム/eKワゴン</b> 試験車: デイズ ハイウェイスター X 排気量: 658cc 発売年月: 2013年6月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 161.8点	80.01/100点 歩行者保護性能: 4	乗員保護性能: 3, 5, 5, 3, 5, 5, 5, 5	77.84/100点 助手席: 5, 5	4.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 43.5m 濡れた路面: 46.3m
<b>ホンダ N-ONE</b> 試験車: N-ONE G-Lパッケージ 排気量: 658cc 発売年月: 2012年11月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 161.5点	77.83/100点 歩行者保護性能: 3	乗員保護性能: 2, 4, 4, 3, 4, 3, 4, 4	79.71/100点 助手席: 5, 4	4.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 40.9m 濡れた路面: 42.6m
<b>ホンダ N-WGN</b> 試験車: N-WGN G-Aパッケージ 排気量: 658cc 発売年月: 2013年11月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 178.8点	85.50/100点 歩行者保護性能: 4	乗員保護性能: 4, 4, 5, 4, 5, 5, 5, 5	87.35/100点 助手席: 5, 5	6.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 40.3m(※) 濡れた路面: 40.6m(※)
<b>スバル フォレスター</b> 試験車: フォレスター2.0-L EyeSight 排気量: 1,995cc 発売年月: 2012年11月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 169.8点	80.66/100点 歩行者保護性能: 5	乗員保護性能: 5, 4, 5, 4, 5, 4, 4, 4	83.15/100点 助手席: 5, 4	6.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 40.5m(※) 濡れた路面: 43.5m(※)
<b>スバル フォレスター(SCA付)<sup>3</sup></b> 試験車: フォレスター2.0-L EyeSight 排気量: 1,995cc 発売年月: 2012年11月~ (2013年度実施) サイバーテックアシストナビ(SCA) 標準地上装置(ESC) 衝突被害軽減ブレーキ(CAB)	★★★★★ 177.1点	80.66/100点 歩行者保護性能: 5	乗員保護性能: 5, 4, 5, 4, 5, 4, 4, 4	90.44/100点 助手席: 5, 4	6.00/8点 助手席: 〇, 後席: 〇	(運転席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 (助手席側) アクセシビリティ: 〇, 操作性: 〇, 快適性: 〇 乾燥した路面: 40.5m(※) 濡れた路面: 43.5m(※)

※1 この試験車種は、オフセット制衝突試験のみ実施し、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。  
 ※2 当試験車の側面構造が対称であるため、助手席側において前面衝突試験を実施しました。  
 ※3 この試験車種は、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。  
 ※4 この試験車種は、感電保護性能評価試験のみを実施し、その他の部分は、平成24年度のアウトランダー(7人乗り)の試験結果を流用しています。

# 平成25年度 自動車アセスメント試験結果



車種	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	シートベルトの 着用警報装置	後席シートベルト使用性評価 ブレーキ性能(停止距離)
<b>トヨタ クラウン アスリート/ロイヤル</b> 試験車: クラウン ハイブリッドアスリートS 排気量: 2,493cc 発売年月: 2012年12月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 189.7点	92.74/100点 歩行者保護性能: 5 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 4, 助手席: 4 後部座席: 5, 5 後部座席: 5, 5	6.00/8点 LSE: 4	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 40.8m (標準), 40.7m (実測)
<b>日産 シルフィ</b> 試験車: シルフィ X 排気量: 1,798cc 発売年月: 2012年12月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 162.9点	85.27/100点 歩行者保護性能: 4 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 4, 助手席: 5 後部座席: 5, 2 後部座席: 4, 4	0.00/8点 LSE: -	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 42.8m (標準), 44.2m (実測)
<b>フォルクスワーゲン ゴルフ</b> 試験車: ゴルフ TSI Highline 排気量: 1,994cc 発売年月: 2013年6月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 176.7点	80.89/100点 歩行者保護性能: 4 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 4, 助手席: 4 後部座席: 5, 5 後部座席: 5, 5	5.00/8点 LSE: 3	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 7.3m (標準), 39.9m (実測)
<b>ホンダ アコード ハイブリッド</b> 試験車: アコード ハイブリッド LX 排気量: 1,993cc 発売年月: 2013年6月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 178.9点	79.46/100点 歩行者保護性能: 4 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 5, 助手席: 5 後部座席: 5, 4 後部座席: 5, 5	5.00/8点 LSE: 3	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 42.2m (標準), 43.0m (実測)
<b>ホンダ フィット</b> 試験車: フィット HYBRID-Liクセージ 排気量: 1,496cc 発売年月: 2013年9月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 178.0点	81.41/100点 歩行者保護性能: 4 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 5, 助手席: 4 後部座席: 5, 5 後部座席: 5, 5	4.00/8点 LSE: 2	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 41.2m (標準), 41.4m (実測)
<b>マツダ アテンザ</b> 試験車: アテンザ XD 排気量: 2,189cc 発売年月: 2012年11月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 183.2点	86.20/100点 歩行者保護性能: 5 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 5, 助手席: 5 後部座席: 5, 4 後部座席: 5, 5	4.00/8点 LSE: 2	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 41.7m (標準), 42.2m (実測)
<b>三菱 アウトランダー PHEV</b> 試験車: アウトランダー PHEV G 排気量: 1,998cc 発売年月: 2013年1月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 184.6点	85.61/100点 歩行者保護性能: 5 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 5, 助手席: 5 後部座席: 5, 5 後部座席: 4, 4	5.90/8点 LSE: 3	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 41.1m (標準), 43.0m (実測)
<b>三菱 ミラージュ</b> 試験車: ミラージュ M 排気量: 999cc 発売年月: 2012年8月~(2013年度発売) サイロームエアバッグ(SCA) ○ 標準防鎖死ブレーキ(ESC) ○ 衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○	★★★★★ 163.4点	84.62/100点 歩行者保護性能: 4 乗員保護性能: 4	乗員保護性能評価: 運転席: 4, 助手席: 5 後部座席: 4, 3 後部座席: 4, 4	0.00/8点 LSE: -	運転席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ 後部座席側: アクセシビリティ ○, 操作性 ○, 挿入性 ○, 脱着性 ○ ブレーキ性能: 40.1m (標準), 40.2m (実測)

# 平成25年度 自動車アセスメント試験結果



## 平成25年度の評価結果の見方



### 1 試験車の種類

電気自動車等 乗用車 軽自動車

### 2 衝突後の感電保護性能評価試験結果

平成23年度から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。

### 3 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。

### 4 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着状況を表しています。

※試験を実施した車両の装着状況について、掲載しています。

●: 標準装備 ○: オプション装備 -: 設定なし

### 5 新・安全性能総合評価結果

歩行者保護性能評価、乗員保護性能評価、座席ベルト非着用時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。

### 6 歩行者頭部保護性能試験結果

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しています。  
試験により得られた傷害値により5段階に区分(赤色、オレンジ色、黄色、薄緑色、緑色)し、頭部に傷害を受ける危険性の度合いを色で表しています。

### 7 歩行者脚部保護性能試験結果

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。  
試験により得られた傷害値により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ています。

### 8 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。

### 9 前面・側面衝突試験結果

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頭部保護性能試験をもとに100点満点で表しています。

### 11 後面衝突頭部保護性能試験結果

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。  
平成23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頭部保護性能が高いことを表しています。

### 12 シートベルトの着用警報装置評価の得点

座席ベルト非着用時警報装置評価試験をもとに8点満点で表しています。

### 13 シートベルトの着用警報装置試験結果

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座席ベルト非着用時警報装置の装着の状況を表しています。

### 14 後席シートベルト使用性評価結果

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、バックルのタンブ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。

### 15 後席3点式シートベルトの装着状況

後席中央席に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。  
後席中央席がない場合はこの表示はありません。

○: 数値あり  
-: 数値なし

### 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。