

Honda
SENSING
Elite

PRESS INFORMATION 2021.3.4

すべての人が心から安心して、どこへも自由に移動することができる—。 そんな喜びある未来へ向けて。

人間尊重。

わたしたちの企業理念には、とても強い思いが込められています。創業のきっかけとなった自転車用補助エンジン^{※1}は、戦後の劣悪な交通環境のなかで、人々の生活を少しでも楽にしたいという思いから生まれました。グローバル企業の地位を確立したCVCCエンジン^{※2}は、企業利益よりもまず、排出ガスに起因する健康被害から人々を守りたいと願って開発されました。技術をもって、「誰かを喜ばせたい」、「世の中の役に立ちたい」、「人間尊重」という、わずか4文字の言葉には、わたしたちが受け継ぎ育ててきた確固たる信念が込められているのです。

そうした信念のもと、Hondaは「Safety for Everyone」をグローバルスローガンに掲げ、クルマやバイクに乗っている人だけではなく、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。そしてさらには、「人を守る」だけではなく、人や社会をつなぐ原動力とも言える人間の「好奇心」を後押しし、移動の喜びを拓げていきたいと考えています。

わたしたちは今日、「自動運行装置」であるトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を実現したHonda SENSING Eliteと、それを搭載する新型LEGENDを発表します。しかし、単に「自動」であることが価値だとは考えていません。運転負荷を軽減し「うっかり、ぼんやり」ミスをひとつでも多く防ぐことで、「事故に遭わない社会」を一日でも早く実現し、移動の喜びを拓げることが、社会に届けたい一番の価値であり、わたしたちの願いです。

CONTENTS

開発コンセプト			
安全運転支援技術のあゆみ	.....P3	新機能詳細	.....P9
開発の背景	.....P4	ハズオフ機能	
Honda SENSING Elite		その他の機能	.....P10
Honda SENSING Eliteとは	.....P5	ヒューマン・マシン・インターフェイス(HMI)	.....P12
機能一覧	.....P6	システム設計	.....P14
作動イメージ(高速道路)	.....P7	Honda SENSING Elite 搭載 新型LEGEND	
新機能詳細	.....P8	(Hybrid EX-Honda SENSING Elite)	
トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)		概要	.....P17
緊急時停車支援機能		主要装備	.....P18
		主要諸元/環境仕様	.....P19

※1 1946年、旧陸軍の無線機発電用小型エンジンを自転車用補助エンジンに改造。のちに本田技研工業となる本田技術研究所を設立しモビリティ企業としての第一歩を踏み出す。
※2 世界中の自動車メーカーが、達成することはほとんど不可能と主張する米国の排出ガス規制「マスキー法」をクリアした低公害エンジン。1973年、シビックに搭載し発売。

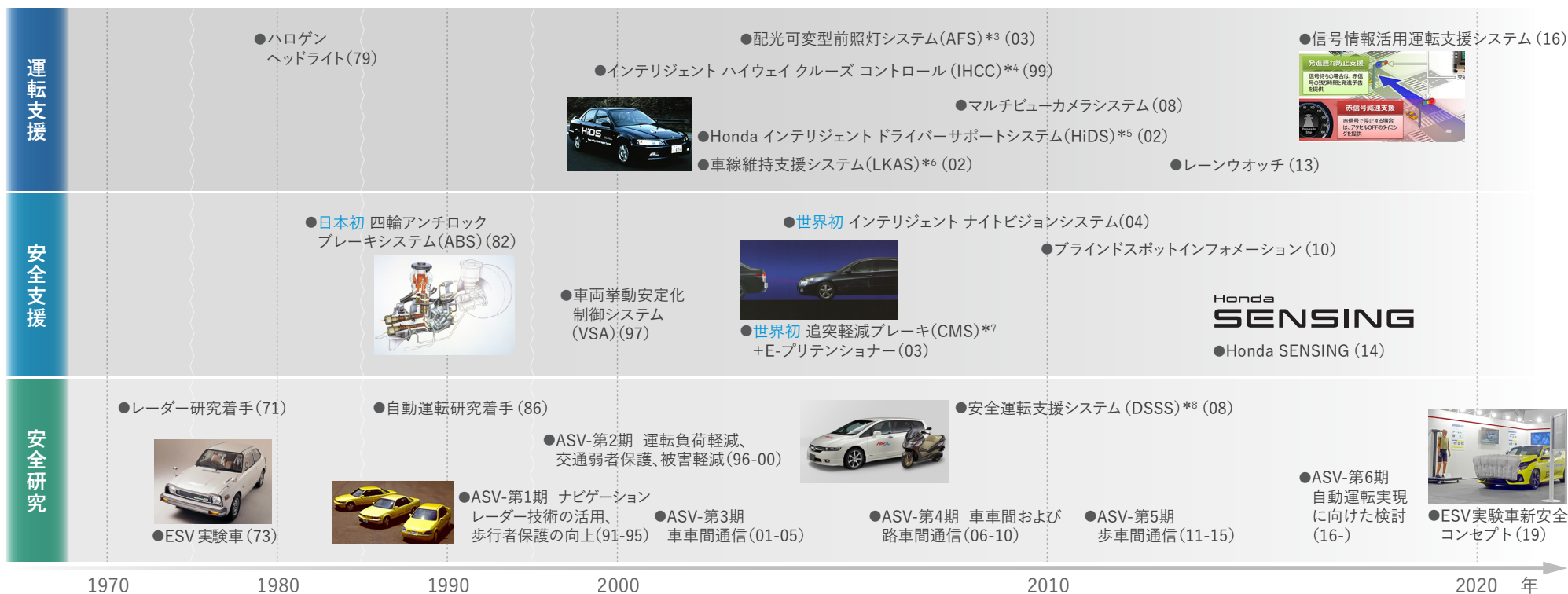
世界に先駆けた取り組みで、数々の安全運転支援技術を実用化。

Hondaは、安全運転支援技術の研究・開発に、世界に先駆けて取り組んできました。1971年には、現在の衝突軽減ブレーキにつながるレーダーブレーキの研究に着手。以降、米国のESV*1プロジェクトや、運輸省(現・国土交通省)主宰のASV*2プロジェクトに積極的に参加しながら技術を養い、世界初の追突軽減

ブレーキをはじめとする多くの機能をいち早く実用化してきました。そして2014年、さまざまな機能を統合した安全運転支援システム「Honda SENSING」を発表。軽自動車を含むすべてのHonda車への標準装備化を推進し、2020年には国内新車販売台数*の95パーセント以上にまで適用率を高めました。

※ 普通乗用車と軽自動車の合計。

■ Honda 安全運転支援技術のあゆみ



*1 Experimental Safety Vehicle, 実験安全車。 *2 Advanced Safety Vehicle, 先進安全自動車。 *3 Adaptive Front Lighting System。 *4 現在のアダプティブクルーズコントロール(ACC)。 *5 Honda intelligent Driver Support System, 写真は公道テスト車両(00)。
*6 Lane Keeping Assist System。 *7 Collision Mitigation brake System, 現在の衝突軽減ブレーキ(CMBS: Collision Mitigation Braking System)。 *8 Driving Safety Support Systems, 安全運転支援システム。

規制を基準とせず、リアルワールドでひとりでも多くの人を救う。

安全運転支援技術の開発において、Hondaには明確な考え方があります。リアルワールドでひとつでも多くの交通事故を防ぎ、ひとりでも多くの人を救うということ。そのために最も重要なのは「現実の事故を知ること」にほかなりません。

開発にあたってはさまざまな事故実態データを分析し、事故削減や被害軽減に役立つ技術を率先して開発しています。

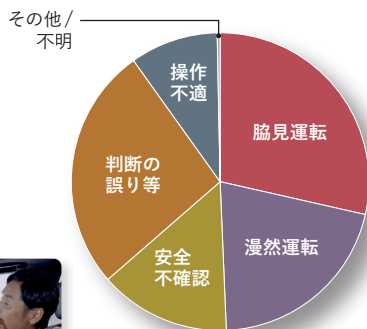
■ 高速道路走行時の運転負荷軽減

高速道路で発生する事故の多くがドライバーのヒューマンエラーに起因しています。また、ドライバーの人的要因をみると約半数が脇見運転もしくは漫然運転です。これらのことからHondaは、高速道路事故の削減には運転負荷を軽減することが重要と考え、先進安全技術の新たな一歩となるトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)の実現をめざしました。

高速道路走行時の 運転負荷軽減を追求

- ハンズオフ機能
- 渋滞運転機能
など

高速道路1当人的要因※



出典：交通事故総合分析センター
「高速道路」とは、高速自動車国道及び指定自動車専用道路をいう。
第1当事者が自動車である事故件数を集計。



※ 高速道路事故発生時の人的要因。

交通事故ゼロ社会をめざすHondaが踏み出す、先進安全技術の新たな一歩。 「自動運行装置」トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を実現。

Honda SENSING Eliteは、システムが周辺の交通状況を監視しながらドライバーに代わって運転操作を行うトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を実現した、Honda SENSINGのフラッグシップとなるシステムです。Hondaは

このシステムを、先進安全技術の新たな一歩と位置づけ、さらなる進化を図るとともに、安全運転支援技術の普及拡大をめざします。

■ 自動運行装置とは

「自動運行装置」は、2020年4月に施行された改正道路運送車両法において正式に規定されたもので、特定の走行環境条件内において、センサー類やコンピューターを用いて、自動車の操縦に必要な「認知・予測・判断・操作」を行う機能を有し、かつ、作動状態記録装置を備えるものです。自動運行装置搭載車のドライバーはハンズオフが可能となす、システムが周辺の交通状況を監視しながらドライバーに代わって運転操作を行うため、ナビ画面での動画視聴などが可能となります。Honda SENSING Eliteが搭載するトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)は、国土交通省が定める自動運転車の定義[官民ITS構想・ロードマップ2020(令和2年7月IT総合戦略本部(本部長内閣総理大臣)決定)にて規定]のレベル3に適合する自動運行装置であり、搭載車には、周囲に自動運行装置搭載車であることを示すステッカーを車体後部に貼付することが要請されます。

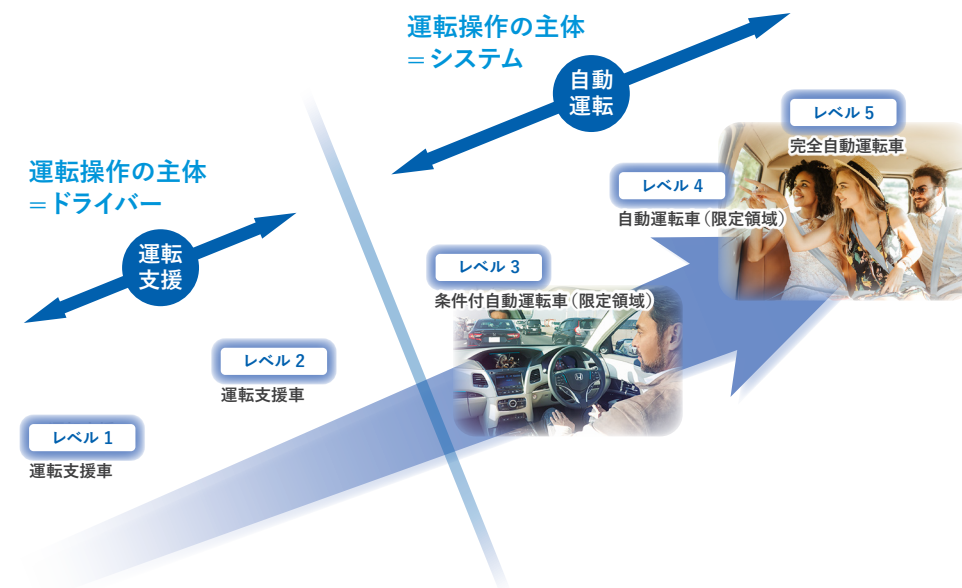


■ 名前の由来

Honda SENSING Eliteは、Honda SENSINGのなかでも、Elite(精鋭、優れた)であることを象徴する名前として命名されました。

■ 自動運転レベル3の意義

日本政府は自動運転のレベルを5つに分類・定義しています*1。レベル1~2では、運転操作*2の主体はあくまでもドライバーにあり、システムは運転支援に留まりますが、レベル3では高速道路渋滞時など特定の走行環境条件*3を満たす限定された領域において、システムが周辺の交通状況を監視するとともにドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となります*4。



*1 SAE International(米国)に拠点を置く自動車技術者協議会の定義(J3016)に準拠。 *2 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと。

*3 特定の走行環境条件とは、場所(高速道路のみ等)、天候(暗れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件。この条件はシステムの性能によって異なる。

*4 システムが使用可能な条件から外れる場合は、警報を発生して直ちにドライバーに運転交代をすることが求められます。

トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)とハンズオフ可能な運転支援機能を加え
高速道路における運転負荷を軽減。

新型LEGEND

現行LEGEND Hybrid EX

衝突軽減ブレーキ(CMBS)

誤発進抑制機能★

歩行者事故低減ステアリング

路外逸脱抑制機能

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)

車線維持支援システム(LKAS)

先行車発進お知らせ機能

標識認識機能

オートハイビーム

トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)

後方誤発進抑制機能★※

近距離衝突軽減ブレーキ★※

車線変更時衝突抑制機能※

★「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせ「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。 ※LEGEND Hybrid EX・Honda SENSING Eliteに追加

さらに高度な安全運転支援機能

ハンズオフ機能付
車線内運転支援機能

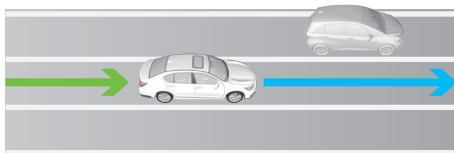
ハンズオフ機能付
車線変更支援機能

ハンズオフ機能付
高度車線変更支援機能

トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)

緊急時停車支援機能

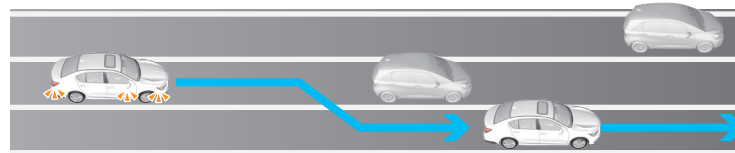
■ 高速道路における作動イメージ



本線走行

＜ハンズオフ機能付車線内運転支援機能＞

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)が作動中、一定の条件を満たすとハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動。アクセル、ブレーキに加えステアリング操作もシステムが行い、ドライバーはハンズオフが可能となります。



車線変更

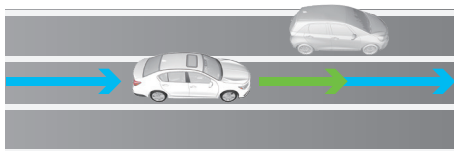
＜ハンズオフ機能付車線変更支援機能＞

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動中のとき、一定の条件を満たした状態でウインカーを操作すると、システムが周辺の状態から車線変更が可能であると判断した場合、熟練ドライバーのようななめらかさと安定感で車線変更を支援します。

追い越し

＜ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能＞

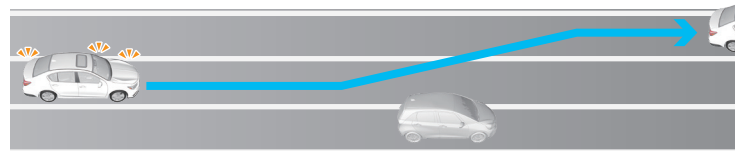
ハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動中のとき、スイッチをONにするとハンズオフ機能付高度車線変更支援機能がスタンバイ状態になります。システムが目的地へ向けて必要と判断し、かつ、周辺の状態から車線変更が可能であると判断した場合、車線変更や追い越しを支援します。



渋滞解消時

＜ハンズオフ機能付車線内運転支援機能＞

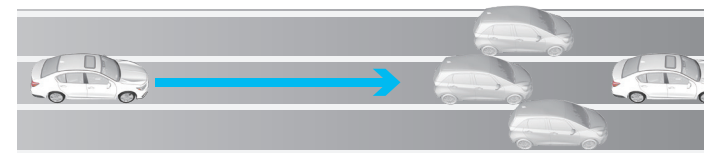
渋滞解消などで作動条件から外れた場合、システムはドライバーに運転操作を要求し、トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を終了。ドライバーの操作によって、アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)による運転支援を再開し、一定の条件を満たすとハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動します。



本線退出支援

＜ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能＞

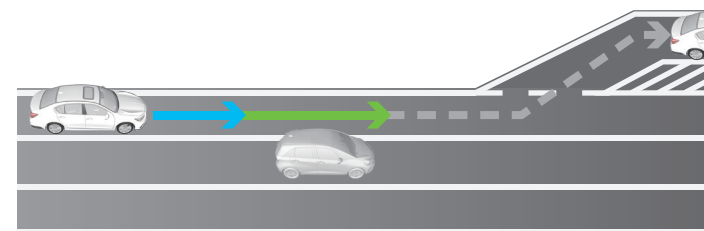
ナビで目的地を設定し、高度車線変更支援スイッチをONにしていれば、システムが目的地へ向けて必要と判断し、かつ、周辺の状態から車線変更が可能であると判断した場合、ジャンクションや出口に近い車線への変更を支援します。



渋滞時

＜トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)＞

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動しているときに渋滞に遭遇し、一定の条件を満たした場合、トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)が作動。システムが周辺の監視からアクセル、ブレーキ、ステアリング操作を行い、追従・停止・再発進を実行します。






本線退出

＜操作要求＞

ナビで目的地を設定している場合、システムは分岐・出口付近でドライバーに運転操作を要求し機能を終了。ドライバーの操作によって、アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)による運転支援を再開したのち、ドライバーによる手動運転を要求します。

■ 詳しい作動条件や注意事項はP9をご覧ください。

 ハンズオフ機能、または、トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)による走行
 渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)+車線維持支援システム(LKAS)による走行
 ドライバーの運転操作による走行

渋滞時のストレスと疲労を軽減するトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)。 万々に備える緊急時停車支援機能。

■ トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能) 条件付自動運転機能(限定領域)

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能で走行中、渋滞に遭遇すると、一定の条件下でドライバーに代わってシステムが周辺を監視しながら、アクセル、ブレーキ、ステアリングを操作する機能。システムは先行車の車速変化に合わせて車間距離を保ちながら同一車線内を走行、停車、再発進します。ドライバーはナビ画面でのテレビやDVDの視聴、目的地の検索などのナビ操作をすることが可能となり、渋滞時の疲労やストレスを軽減させます。

- システムからの操作要求があった場合にすぐに運転操作が可能な状態を保ってください。
- システムから操作要求があった場合には、運転者が運転操作を行う必要があります。

● 主な走行環境条件

1. 道路状況及び地理的状況

- (道路区間) 高速自動車国道、都市高速道路及びそれに接続される又は接続される予定の自動車専用道路(一部区間を除く)
- (除外区間/場所) 自車線と対向車線が中央分離帯等により構造上分離されていない区間、急カーブ、サービスエリア・パーキングエリア、料金所など

2. 環境条件

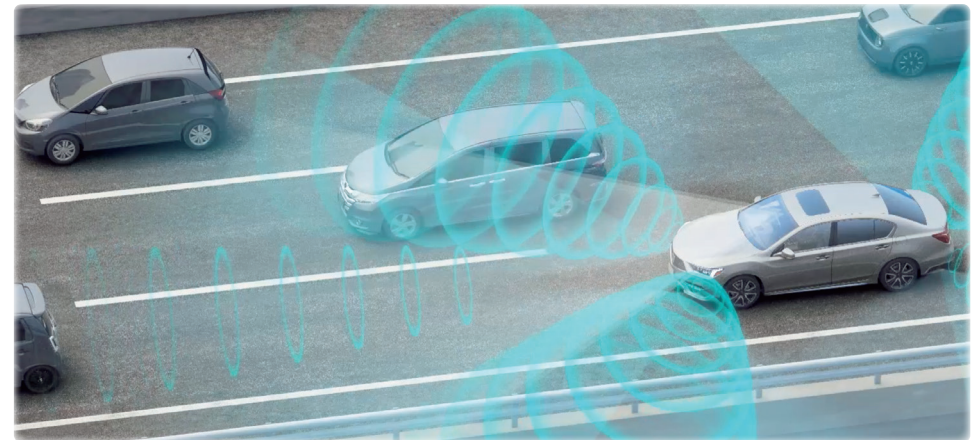
- (気象状況) 強い雨や降雪による悪天候、視界が著しく悪い濃霧又は日差しの強い日の逆光等により自動運行装置が周辺の車両や走路を認識できない状況でないこと
- (交通状況) 自車が走行中の車線が渋滞又は渋滞に近い混雑状況であるとともに、前走車及び後続車が自車線中心付近を走行していること

3. 走行状況

- (自車の速度) 自車の速度が自動運行装置の作動開始前は約30km/h以下、作動開始後は約50km/h以下であること
- (自車の走行状況) 高精度地図及び全球測位衛星システム(GNSS(Global Navigation Satellite System))による情報が正しく入手できていること
- (運転者の状態) 正しい姿勢でシートベルトを装着していること
- (運転者の操作状況) アクセル・ブレーキ・ハンドルなどの運転操作をしていないこと

■ 詳しい作動条件や注意事項はP9をご覧ください。

* 写真は機能説明のための合成イメージです。



■ 緊急時停車支援機能

ドライバーがシステムからの操作要求に応じ続けなかった場合、左車線へ車線変更をしながら減速・停車を支援する機能。トラフィックジャムパイロット・ハンズオフ機能の終了時、システムからの操作要求に応じなかった場合、警告音を強め、シートベルトの振動を加えるなど、視覚、聴覚、触覚によってドライバーに操作要求に応じるよう、さらに促します。それでも、ドライバーが操作要求に応じ続けなかった場合はハザードランプとホーンで周辺車両への注意喚起を行いながら、減速・停車を支援します。路肩がある場合は、左側車線に向かって減速しながら車線変更を支援します*。

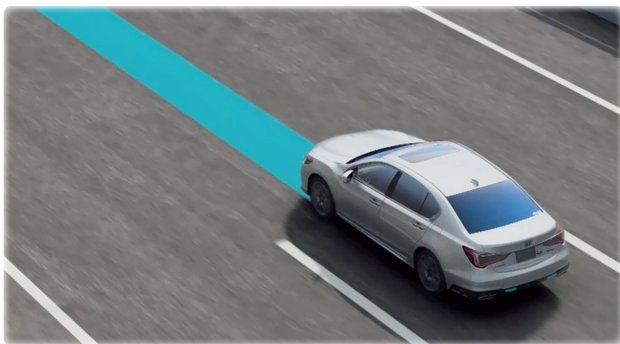


※ 状況により車線変更せずに停車することがあります。

ハンズオフを可能にし、車線変更や追い越しまでも支援する先進の新機能。

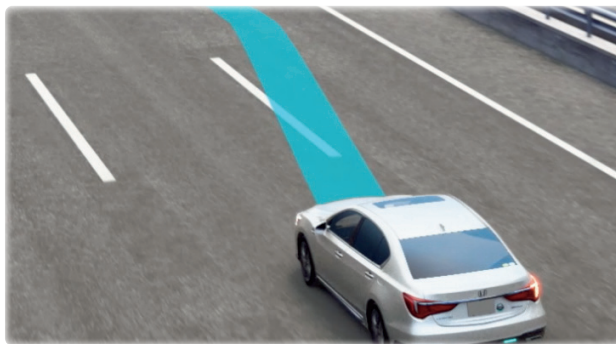
高速道路や自動車専用道で、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)が作動中に一定の条件を満たすと、ドライバーがハンドルから手を離れた状態でも、システムが運転操作を支援する機能。

■ ハンズオフ機能付車線内運転支援機能



システムが車線内の走行や追従を支援します。システムは設定された车速を保ちながら車線中央に沿うように走行し、先行車がいる場合は適切な車間距離を保ちながら追従を支援します。

■ ハンズオフ機能付車線変更支援機能



ハンズオフ機能付車線内運転支援機能で走行中、ドライバーが周囲の安全を確認しウインカーを操作すると、システムが車線変更に伴う加減速、ハンドル操作を支援します。

■車線変更する前に必ず車線変更先の状況を含めた周囲の状況を確認してください。

■ ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能



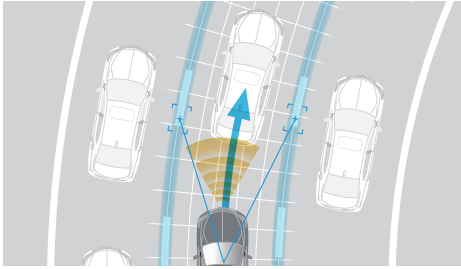
ハンズオフ機能付車線内運転支援機能で走行中、高度車線変更支援スイッチをONにすると一定の条件下でシステムが状況を判断して、車線変更や追い越しなどの操作を支援します。システムが车速の遅い先行車を検知した場合、ドライバーに告知を行ったうえで、追い越しや車線復帰を支援します。

■車線変更する前に必ず車線変更先の状況を含めた周囲の状況を確認してください。

■ Honda SENSING Eliteの各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。高速道路や自動車専用道本線ではない道路で使用したり、システムに頼った運転や運転者がシステムからの操作要求に応じない場合には、思わぬ事故につながり、死亡または重大な傷害にいたるおそれがあります。高速道路や自動車専用道本線上のあらゆる状況でアクセル・ブレーキ・ステアリング操作をするシステムではありません。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。システムからの操作要求があった場合にすぐに運転操作が可能状態を保ってください。

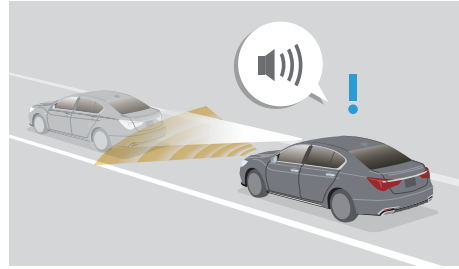
車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。メーターなどにお知らせが表示された場合は指示にしたがってください。運転者による操作はシステムによる操作より優先されます。■ハンズオフ機能付車線内運転支援機能は、ドライバーモニタリングカメラが運転者の姿勢を正しくない(居眠り、わき見、不動等)と判断したときには作動しません。■ハンズオフ機能付車線変更支援機能は、ハンズオフ機能付車線内運転支援機能を作動させながら直線または半径300m以上のゆるやかなカーブを約65km/h以上で走行中、移動先車線の前方後方に車両がないとき、かつ、車線変更する側の車線境界線が破線・実線のときに作動します。■ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能は、ハンズオフ機能付車線内運転支援機能を作動させながら、ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能が設定ONの状態、直線または半径500m以上のゆるやかなカーブを約65km/h以上で走行中、移動先車線の前方後方に車両がないとき、かつ、車線変更する側の車線境界線が破線のときに作動。先行車が設定した車速より遅く、自車との速度差が約15km/h以上ある場合に車線変更・追い越しを開始します。■トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)は、ハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動中、車速が約30km/h以下になり、かつ前後に車両がいる渋滞走行時に作動します。渋滞が解消したり、車速が約50km/h以上になると、作動を終了し、運転者に操作要求を行います。システムから要求があった場合には、運転者が運転操作を行う必要があります。■緊急時停車支援機能は、運転者が一定時間システムからの操作要求に応じない場合に作動します。あらゆる状況で安全な停車、衝突の回避や衝突による被害軽減を保证するシステムではありません。意図的にシステムを作動させると、思わぬ事故につながり、死亡または重大な傷害にいたるおそれがありますので絶対に意図的に作動させないでください。

車線変更時衝突抑制機能を新たに搭載。幅広いシーンで安全運転を支援する多彩な機能。



トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能)

0km/h～約65km/hの速度域でも、先行車との車間を保ちながら自車の走行車線をキープするよう、アクセル、ブレーキ、ステアリング操作をアシスト。高速道路などでの渋滞時、ドライバーの運転負荷を軽減します。



衝突軽減ブレーキ(CMBS)

車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車を検知し、衝突の危険がある場合に音と表示で警告。衝突の危険が継続しているとシステムが判断した時は、強いブレーキをかけ停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。

CMBS: Collision Mitigation Braking System



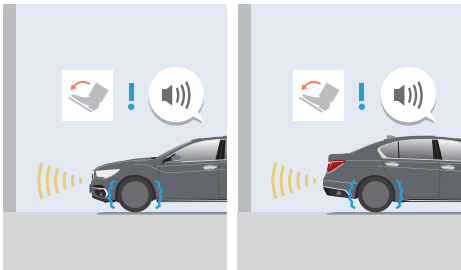
誤発進抑制機能*

前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音と表示で警告します。



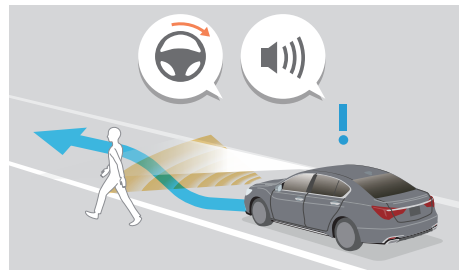
後方誤発進抑制機能*

後方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ際、パワーシステム出力を抑制して急発進を防止するとともに音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。



近距離衝突軽減ブレーキ*

壁などの障害物の見落とし等により衝突するおそれがある際、運転者のブレーキ操作を支援し、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。



歩行者事故低減ステアリング*

走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音と表示で警告。ステアリングも制御して回避操作を支援します。



路外逸脱抑制機能

車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際や対向車への接近時に車線をはみ出しそうな際、逸脱を防ぐようにステアリングを制御して回避操作を支援するとともに、表示とステアリング振動、および音で警告します。



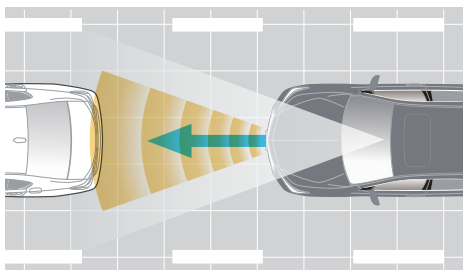
車線変更時衝突抑制機能

車線変更などの操作時に後側方車両との衝突のおそれがあるとき、表示と警報音でドライバーの操作を促すとともに、ステアリング操作を支援します。

* 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。

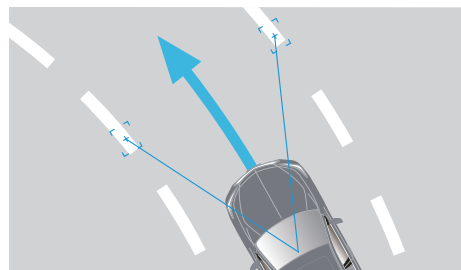
* イラストは機能説明のためのイメージです。

車線変更時衝突抑制機能を新たに搭載。幅広いシーンで安全運転を支援する多彩な機能。



渋滞追従機能付 アダプティブクルーズコントロール(ACC)

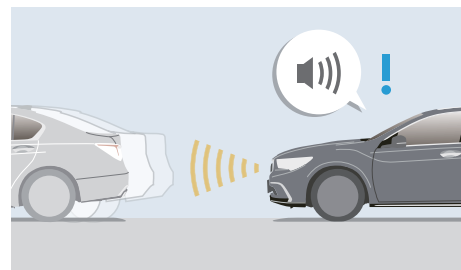
先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援。先行車が停車すれば合わせて停車する渋滞追従機能付。



車線維持支援システム(LKAS)

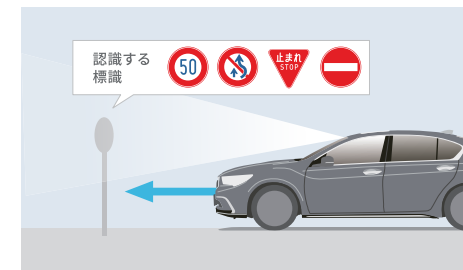
高速道路や自動車専用道路を走行中、車線の中央に沿って走れるようにステアリング操作をアシスト。車線を外れそうな際には、表示とステアリング振動、および音で警告し注意を喚起します。

LKAS: Lane Keeping Assist System



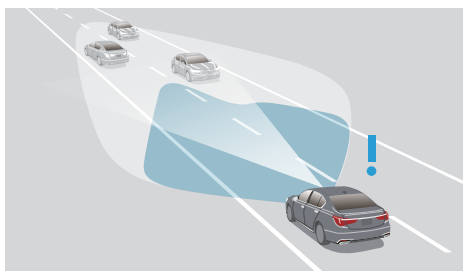
先行車発進お知らせ機能

先行車が発進したことを、音と表示でお知らせします。



標識認識機能

走行中に道路標識を認識してヘッドアップディスプレイとマルチインフォメーション・ディスプレイに表示し、安全運転を支援します。



オートハイビーム

先行車や対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替え。良好な視界の確保を支援するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

■Honda SENSING Eliteは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては、作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)は、0km/h~約65km/hで作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。また、運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作動させている場合や先行車がない場合は作動しません。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときにエンジンやモーターなどのパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h~約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、ブレーキを制御し停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h~約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときにシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。■車線変更時衝突抑制機能は、約60km/h以上で車線変更中、後側方車両との衝突のおそれがあるときに、運転者に警告するとともに衝突を回避する方向にステアリング操作を支援します。ハンズオフ機能付車線内運転支援機能、ハンズオフ機能付車線変更支援機能、ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能、トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)の作動中には作動しません。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、ヘッドアップディスプレイとマルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

* イラストは機能説明のためのイメージです。

Honda SENSING Eliteの作動状況や走行状態を的確に伝え、必要時にはシステムからの操作要求に確実な対応を促すインターフェイス。

Honda SENSING Elite 搭載車のドライバーは、システムからの操作要求があった場合にすぐに対応する必要があります。そこで、システムの作動状況や

走行状態、システムからの操作要求をわかりやすく伝える、瞬間認知性に優れたシンプルなインターフェイスを開発しました。

■ Honda SENSING Elite 表示灯

ステアリング、ナビ画面(オーディオ/インフォメーション画面)上部、グローブボックスに表示灯を装備。メーター内表示や通知音とともに、作動状況や走行状態、システムからの操作要求をわかりやすく伝えます。



Honda SENSING Elite 表示灯 配置例

■ わかりやすいキーカラーの採用

表示灯には、瞬間認知性に優れたキーカラーを採用します。例えば、色相環上で反対に位置づけられ(補色関係)、お互いを鮮明に浮かび上がらせる効果があるブルーとオレンジなどです。



■ 周辺状況をわかりやすく伝える、大型フル液晶グラフィックディスプレイ採用のメーターパネル

Honda SENSING Elite搭載車は、メーターパネルに12.3インチなど大型のフル液晶グラフィックディスプレイを採用。優れた表現力を活用しながら、情報量を必要十分に抑えたシンプルな表現とすることで、高い瞬間認知性を提供します。メーター中央では、走行レーンや自車、検知した他の車両をリアルに表現。メーター内インジケータは、アダプティブクルーズコントロール(ACC)および車線維持支援システム(LKAS)による運転支援走行時(ハンズオフ不可)にはグリーン、ハンズオフ機能付車線内運転機能やトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)による走行時にはブルーで点灯させるなど、システム作動状況が瞬間的に認知できる表現としました。



アダプティブクルーズコントロール(ACC)と車線維持支援システム(LKAS)作動時の表示例



ハンズオフ機能付車線内運転支援機能作動時の表示例



トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)作動時の表示例

■ 通知例

●ハンズオフ機能付車線内運転支援機能 作動時

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能が作動すると、通知音と同時にハンドルの表示灯がブルーで点灯。メーター内表示もグリーンからブルーに切り替わり、マルチインフォメーション・ディスプレイには「周辺の安全を確認してください ハンドル操作はシステムが行います」と表示されます。



●ハンズオフ機能付車線内運転支援機能 終了時

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能を終了する際、表示灯がブルーからオレンジに切り替わり点滅。マルチインフォメーション・ディスプレイには「ハンドル操作をしてください 車線内運転支援区間が終了します」と表示されます。



●ハンズオフ機能付車線内運転支援機能から トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)への切り替わり時

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能からトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)に移行すると、通知音と同時に、ハンドルに加え、ナビ画面(オーディオ/インフォメーション画面)上部とグローブボックスの表示灯がブルーで点灯。ハンズオフに加え、システムが周辺の交通状況を監視するとともにドライバーに代わって運転操作を行うことを通知します。メーター内に「渋滞運転機能」、マルチインフォメーション・ディスプレイに「渋滞運転機能になりました メーター周辺に注意を払ってください」と表示されます。



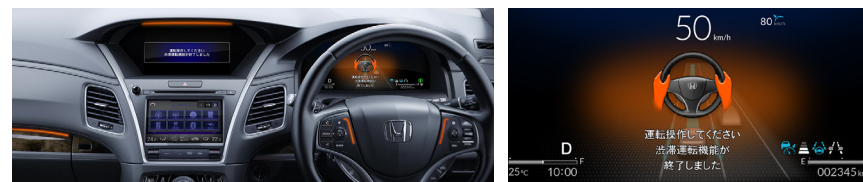
●トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)終了時

渋滞解消などでトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を終了する際、システムはドライバーに操作を要求し、ドライバーはすみやかに運転操作を開始する必要があります。Honda SENSING Eliteは、聴覚・視覚・触覚に訴える段階的な操作要求により、運転操作を確実に促します。

段階的な操作要求

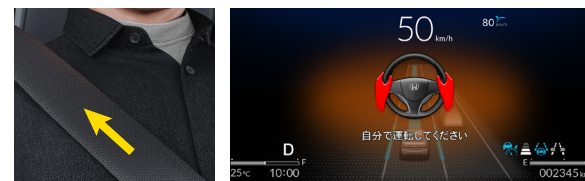
聴覚・視覚に訴える操作要求

トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)を終了する際、警告音と同時にすべてのHonda SENSING Elite表示灯をオレンジで点滅または点灯させ、ナビ画面(オーディオ/インフォメーション画面)とマルチインフォメーション・ディスプレイには「運転操作してください 渋滞運転機能が終了しました」と表示。操作要求を聴覚と視覚に訴えます。



体感警報で触覚に訴え、より強く操作要求

ドライバーが、聴覚・視覚への操作要求に応じなかった場合、警告音を強めるとともに、表示が「自分で運転してください」に切り替わります。さらにシートベルトを引く体感警報で触覚に訴え、より強く操作を要求します。それでもなおドライバーが応えなかった場合、緊急時停車支援機能を作動させます。



安全性・信頼性を最重視したシステムの実現。

Honda SENSING Eliteの開発、なかでもトラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)の実現においてHondaが最も重視したのは、現実の交通環境のなかで安心してお使いいただける安全性・信頼性の高いシステムとすることでした。そのため、信頼性を高める冗長設計^{※1}や、万一、ドライバーが操作要求に応じ

ない場合の緊急時停車支援機能の導入をいち早く決定。その後(2018年9月)、国土交通省から発行された「自動運転車の安全技術ガイドライン」にも適合する基本設計を早期につくりあげ、信頼性の高いシステムへと発展させました。

■ システム概要

Honda SENSING Eliteは、高速道路や自動車専用道の形・幅・勾配・標識などの情報を記録した3次元の高精度地図^{※2}や、全球測位衛星システム(GNSS)のデータ、各種センサーの情報を用いて、自車の位置や先の道路・交通状況を極めて高い精度で把握。また、多数の外界認識用センサーで自車周辺360°の状況を検知し、ナビ画面脇のカメラでドライバーの状態もモニター。これらの情報をもとにアクセル、ブレーキ、ステアリングを高度に制御することでドライバーの意志を汲み取っているような上質でスムーズな運転支援を行います。

■ 信頼性を高める冗長設計

外界認識用のセンサー(レーダー、ライダー、カメラ)を多重に備え、車両を制御するブレーキやステアリングも2重で内蔵。これらを作動させる電源もセカンドバッテリーとDC-DCコンバーターにより完全2重系とすることで、万一、いずれかのデバイスになんらかの故障が生じた場合の安全性・信頼性にも十分配慮した冗長システムを完成させました。

■ 自動運行装置搭載車として必要な対応・装備

● サイバーセキュリティ

保安基準に則り不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ対応を行っています。

● ソフトウェアアップデート

無線通信を用いてメインECUのソフトウェア更新を的確に行います。

● 作動状態記録装置

トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)の作動状態の履歴を記録します。

● 外向け表示

自動運行装置搭載車であることを示すステッカーを車体後部に貼付します。



- フロントセンサーカメラ ×2
- ライダーセンサー ×5
- レーダーセンサー ×5

センサー配置図



■ ドライバーモニタリングカメラ

ナビ画面の左脇に、近赤外線ライトを内蔵したドライバーモニタリングカメラを搭載。ドライバーの顔の向きや目の開閉状況、動作の有無などを検知し、システムからの操作要求に対応できる状態かどうかを見守りながらシステムを作動させます。



※1 2重化などにより万一の故障に対しても機能を維持するよう考慮した設計。

※2 対応している高速道路、自動車専用道はHonda SENSING Elite 特設サイトでご確認ください。

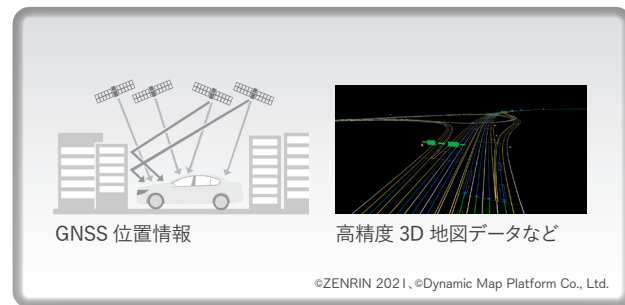
■ 車両制御イメージ

Honda SENSING Eliteは、高精度の自車位置認識に加え、ドライバーの目に相当するセンサーが自車周辺360°の状況を検知。メインECUがドライバーの頭脳さながらに行動計画を

策定し、手足に代わってアクセル、ブレーキ、ステアリングを制御することで状況に適した走行を行います。

▶ 自車位置認識(高精度地図/GNSS)

マルチGNSSアンテナがGPSや準天頂衛星などのGNSSから自車の位置情報を受信。地図ユニット(MPU)は通信ユニット(TCU)を通じて、高速道路や自動車専用道の形・幅・勾配・標識などの情報を記録した3次元の高精度地図や、交通情報を受信します。これらにセンサーの情報などを総合し極めて精度の高い自車位置認識を行います。

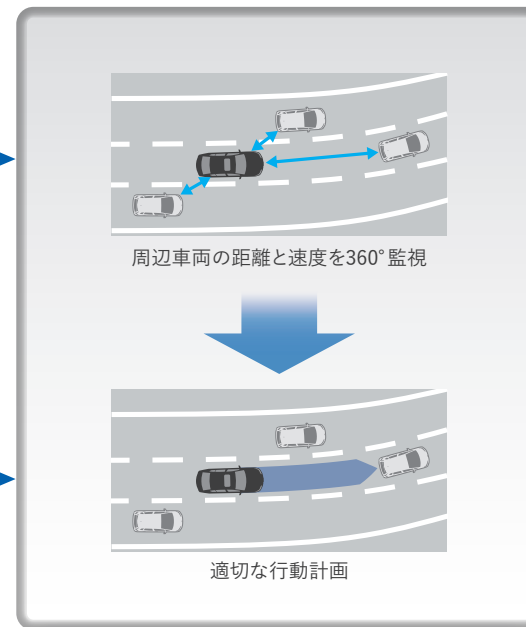


▶ 外界認識(センサー)

分解能に優れたライダーセンサーと、雨など環境変化の影響を受けにくいミリ波レーダーセンサーを5台ずつ備え、それぞれに対応するようカメラを2台装備。自車の周囲360°を検知し、車線、他車、周辺障害物など走行に必要な対象物の情報を高い精度で認識します。

▶ 行動計画(メインECU)

メインECUが、自車位置、外界状況、ドライバー状態を統合して認知・予測・判断を行い、適切な走行ラインを導きます。



▶ 車両制御(アクセル、ブレーキ、ステアリング)

行動計画に基づき、アクセル、ブレーキ、ステアリングを制御し、状況に適した走行を行います。



自ら事故を引き起こさないシステムをめざして。

安全に寄与するためのシステムが、自ら人身事故を引き起こすことなどあってはならない。トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)の開発においては、自ら事故を起こさないことはもちろん、それを客観的に証明することが課題でした。Hondaは、自動運行装置の基準や評価方法が世界的に確立されて

いないなか、独自の検証プロセスを構築。膨大なシミュレーションと実証実験の結果を統計的に分析することで、自ら事故を起こさないことを立証するとともに、それによって高速道路における渋滞中の人身事故半減が期待できるという結論に至りました。

■ シミュレーションと実証実験による信頼性検証

● 先進のコンピューターシステムを用いた約1,000万通りのシミュレーション

環境条件、道路構造、さらには、走行状況など、リアルワールドで想定されるシチュエーションは膨大な数に上ります。開発では、先進のコンピューターシステムを用いてさまざまな状況を網羅的にシミュレーションし、また、シミュレーションと実機器とを組み合わせた再現技術「ハードウェア・イン・ザ・ループ・シミュレーション」などを採用。合わせて約1,000万通りのシミュレーションを行いました。

ドライビングシミュレーター

実車と大スクリーンを使用し、スクリーンに実物大の周辺物をバーチャル再現することで、実車内のドライバーの動きを検証。



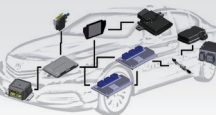
モデル・イン・ザ・ループ・シミュレーション(MIL)

アルゴリズムをバーチャルモデルに組み込み、多様なシーンをフルバーチャルで検証。



ハードウェア・イン・ザ・ループ・シミュレーション(HIL)

ソフトウェアを実装したECUと実機器とを組み合わせ、高精度に状況を再現し検証。



相関

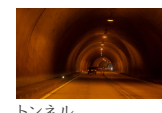
● 全国約130万kmの実証実験

実証実験車により、日本の高速道路を延べ約130万km走行。その分析結果をシミュレーションへフィードバックし、実走行環境とシミュレーションの相関を高めることで検証の精度を向上させました。さらに現実の環境での各種パラメーターを統計的に分析して検証し、リアルワールドで、より高い安全性と信頼性が確保できるシステムを実現しました。

実際の走行環境を網羅する実証実験



高速道路本線



トンネル



立体交差



渋滞

実証実験の様子



■ 渋滞時人身事故の半減

膨大なシミュレーションと実証実験の分析から、トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)による走行中、自ら事故を起こさないことを立証。ドライバーによる手動運転に対し、高速道路渋滞中の人身事故半減が期待できます。

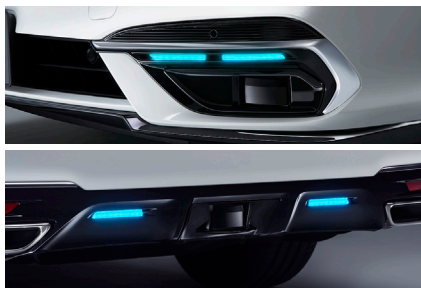
Honda SENSING Eliteを搭載し、 新たな高みへ到達したフラッグシップセダン、Honda LEGEND。

Hondaは、交通事故ゼロ社会へ向けた、先進安全技術の新たな一歩となるHonda SENSING Eliteを、新型LEGENDに搭載し世に送り出します。搭載にあたって心がけたことは、フラッグシップセダンとしての品位と風格をさらに高めること。エクステリアデザインは、数多くのセンサー類を目立たないように内蔵する一方、専用のブルーアクセサリランプを採用し、自動運行装置搭載車であることをさりげなく主張。インテリアデザインは、Honda SENSING Elite表示灯の配置、大きさ、色、明るさ、点灯・点滅のタイミングなどを徹底的に吟味し、上質さを損なうことなく先進性を高めました。



■ Honda SENSING Elite 搭載 新型LEGEND専用装備

エクステリア



アクセサリランプ(フロント/リア)



ペルリナブラック塗装
19インチ ノイズリデュースアルミホイール

インテリア



Honda SENSING Elite 表示灯
(ステアリング、ナビ画面*上部、グローブボックス)

*オーディオ/インフォメーション画面



12.3インチ フル液晶グラフィックメーター

★は「Hybrid EX・Honda SENSING Elite」タイプ専用の装備・機能

安全装備／運転支援機能

- Honda SENSING Elite
- ハンズオフ機能付車線内運転支援機能★
- ハンズオフ機能付車線変更支援機能★
- ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能★
- トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)★
- 緊急時停車支援機能★
- 車線変更時衝突抑制機能★
- 衝突軽減ブレーキ(CMBS)
- 誤発進抑制機能*1
- 後方誤発進抑制機能*1★
- 近距離衝突軽減ブレーキ*1★
- 歩行者事故低減ステアリング
- 路外逸脱抑制機能
- 渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)
- 車線維持支援システム(LKAS)
- トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)
- 先行車発進お知らせ機能
- 標識認識機能
- オートハイビーム
- Honda SENSING Elite 表示灯★
(ステアリング、ナビ画面*上部、グローブボックス)
*オーディオ/インフォメーション画面
- E-プリテンションナー(運転席 / 助手席)
- ブラインドスポットインフォメーション
- マルチビューカメラシステム
(フロントカメラ / サイドカメラ(左右) / リアカメラ)
- 後退出庫サポート
- Honda パーキングパイロット★
- パーキングセンサーシステム
- アジャイルハンドリングアシスト
- モーションアダプティブEPS
- VSA (ABS+TCS+横すべり抑制)
- EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS
- ジュエルアイLEDヘッドライト
(ハイ / ロービーム、オートレベリング /
オートライトコントロール機構付、デフォルトオートスイッチ付)
- デイタイムランニングランプ*2
- タイヤ空気圧警報システム(各輪圧力表示機能付)
- エマージェンシーストップシグナル
- ヒルスタートアシスト機能
- 車両接近通報装置
- 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム
- 前席用i・サイドエアバッグシステム+
サイドカーテンエアバッグシステム(前席 / 後席対応)
- 運転席用SRSニーエアバッグシステム
- ポップアップフードシステム
- フロント3点式ロードリミッター付
プリテンショナーELRシートベルト
- リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト(左右席)
- リア3点式ELRシートベルト(中央席)
- 運転席 / 助手席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯
(シートベルトリマインダー付)
- 後席シートベルト締め忘れ警告表示(シートベルトリマインダー付)
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー
- i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIXローアアンカレッジ
(リア左右席)+ トップテザーアンカレッジ(リア左右席)
- 前後調節機構付フロントヘッドレスト
- リアクティブフォースベダル
- 電子制御パーキングブレーキ
- オートブレーキホールド機能
- イモビライザー(国土交通省認可品)
- 超音波センサー付セキュリティアラーム(国土交通省認可品)

快適装備／メーター

- エレクトリックギアセレクター
- SPORTモードスイッチ
- 12.3インチ フル液晶グラフィックメーター★
- ヘッドアップディスプレイ
- マルチインフォメーション・ディスプレイ(Turn by Turn / 平均燃費 / 瞬間燃費 / 平均車速 / 経過時間 / 推定航続可能距離表示機能 など)
- オンデマンド・マルチユース・ディスプレイ
- 9インチ Honda インターナビ+車載通信機+
ETC2.0車載器*3(ナビゲーション連動)★
- Krell オーディオシステム
- アクティブサウンドコントロール(ノイズキャンセリング機能)
- プログレスシブコマンダー
- リアアームレスト内蔵コントロールパネル
(オーディオ、エアコン、サンシェード)
- トリプルゾーンコントロール・フルオートエアコンディショナー
(プラスマクラスター技術搭載)
- リアアンチレインション
- リアドアサンシェード(リアドアクォーターガラス連動式)
- リア電動サンシェード(リバース連動式)
- アレルフリー高性能脱臭フィルター
- チルトアップ機構付フロント電動スモークガラス・サンルーフ
(UVカット機能付プライバシーガラス)
- Hondaスマートキーシステム*4(キー2個付)
- スマートウエルカムランプ
- ドライビングポジション・メモリー
(シート / ステアリング / ドアミラーポジション)
- 電動テレスコピック&チルトステアリング(オートアウェイ機構付)
- 全ドアワンタッチ式パワーウインドウ
(挟み込み防止機構 / キーオフオペレーション機構付)
- パワーアロック(運転席 / 助手席マスターアロックスイッチ付)
- 車速連動オートドアロック
- ワンタッチウインカー
- USBジャック(スリーアークセコンソール内 / リアアームレスト内(充電専用))
- HDMI*入力端子(スリーアークセコンソール内)
- AUX(オーディオ外部入力)端子(スリーアークセコンソール内)
- アクセサリーソケット(DC12V)(フロント / スリーアークセコンソール内)
- パワースイッチ
- ヘッドライトオートオフ機能
- ダイレクトフューエルシステム

インテリア

- レザーインテリア*5
(本革シート(運転席&助手席ベンチレーション機能付))
- スポーツー プレミアムシート(運転席 / 助手席)
- 運転席&助手席8ウェイパワーシート
(スライド / リクライニング / ハイト前・後、運転席乗降退避機能付)
- 4ウェイ電動ランバーサポート(運転席 / 助手席)
- シートヒーター(運転席 / 助手席 / リア左右席)
- 助手席シートリモートコントロールスイッチ
- 本革巻ステアリングホイール(スムースレザー、ステアリングヒーター付)
- スリーアークセコンソール
- 木目調パネル
(インストルメントパネル / センターコンソール / ドアガーニッシュ)
- リアルステッチソフトパッド(インストルメントパネル / ドアライニング)
- ステップガーニッシュオーナメントパネル
- 自動防眩ルームミラー(フレームレス仕様)★
- 運転席用&助手席用パニティーミラー付サンバイザー(照明付)
- インナーハンドルイルミネーション(LED)
- 前席 / 後席フットランプ(LED)
- アンビエントランプ(LED)
- コンソールボックス照明(LED)
- カーテシーランプ(LED、フロント / リア)
- マップランプ(LED、フロント / リア)
- トランクランプ(LED、2灯)
- 電気式ロックリリース グローブボックス(LED照明付)
- フロントドリンクホルダー(透過式メッキイルミネーション付(LED))
- センターホルダー(透過式メッキイルミネーション付(LED))
- ドアポケット(フロント:LED照明付)
- 運転席&助手席シートバックポケット
- グラブルール(運転席 / 助手席 / リア左右席)&コートフック(リア左右席)
- パワートランク(クローズ<イージーローザー / 挟み込み防止機構付)>
- セルフオープン式トランクリッド
- トランクアンダーボックス
- コンビニフック(トランク内:2カ所)

エクステリア／ガラス

- 専用デザインバンパー(フロント / リア)★
- アクセサリーランプ(フロント / リア)★
- 遮音機能付ガラス(フロントウインドウ / 全ドア / リアクォーター)
- 高熱線吸収 / UVカット機能付フロントウインドウガラス
- IRカット(遮熱) / UVカットフロントドアガラス
- 高熱線吸収 / UVカット機能付プライバシーガラス
(リアドア / リアクォーター / リア)
- ハーフシェード・フロントウインドウ
(メモリー / ヒーテッド / リバース連動 / 自動防眩機能付、オートリトラミラー)
- LEDドアミラーウインカー
- 車速連動間欠 / バリアブル間欠フロントワイパー
(ミスト機構付、雨滴検知式)
- プリントアンテナ
- シャークフィンアンテナ
- リアツインフィニッシャー
- 熱線式リアウインドウデフォグガー
- エンジンアンダーカバー / フロアアンダーカバー

足まわり／走行関連メカニズム

- ベルリナブラック塗装
19インチ ノイズリデュースアルミホイール★
- 245 / 40R19 94Y スチールラジアルタイヤ
- 振幅感応型ダンパー
- ダブルジョイント式ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション
- マルチリンク・リアサスペンション
- バドルシフト
- 電動サポブレーキシステム
- VGR(可変ステアリングギアレシオ)
- 応急バンク修理キット(スペアタイヤレス)

このほか、以下の仕様が Hybrid EX と異なります。

- マルチビューカメラシステムの各カメラが、アナログカメラからデジタルカメラとなります。
- パーキングセンサーシステムのセンサー数が、前2・後4から前6・後6となります。
- Honda インターナビのディスプレイが、8インチ WVGA から9インチ WXGAとなります。
- LED フォグライト、トランクネットは装備されません。
- トランクルーム内の形状が異なり、容量も414Lから389Lとなります。(VDA方式によるHonda測定値)

*1 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。
*2 パワーモードがONモード時、周囲が暗い時には「ポジションランプ」として点灯します。
*3 国土交通省・高速道路会社主導のもと、今後ETCのセキュリティ規格変更を予定しております。詳しくは、<https://www.honda.co.jp/auto-lineup/ETC/> でご確認ください。
*4 Honda スマートキーシステムは、施設・解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。
*5 シート側面、フロントシート背面、リア中央席背もたれ、フロントヘッドレスト側面・背面、リアヘッドレスト、フロントアームレスト、ドアアームレストにプライムスムースを使用しています。

■ 仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。
■ Honda インターナビ専用通信機器が装着されます。

Honda SENSING Elite 搭載 新型LEGEND (Hybrid EX・Honda SENSING Elite) | 主要諸元/環境仕様

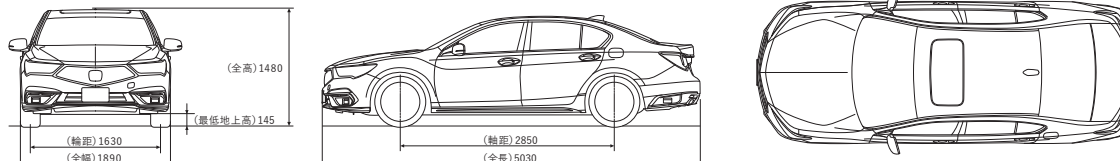
主要諸元

タイプ		Hybrid EX・Honda SENSING Elite		
駆動方式		4WD(SPORT HYBRID SH-AWD)		
車名・型式		ホンダ・6AA-KC2 ☆		
トランスミッション		7速オートマチック+パドルシフト		
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	5,030/1,890/1,480		
	ホイールベース(m)	2,850		
	トレッド(m) 前・後	1,630		
	最低地上高(m)	0,145		
	車両重量(kg)	2,030		
乗車定員(名)		5		
客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ		2,080/1,540/1,155		
原動機	原動機型式	JNB-H2-H3-H3		
	エンジン	JNB		
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷V型6気筒横置		
	弁機構	SOHC ベルト駆動 吸気2 排気2		
	総排気量(L)	3,471		
	内径×行程(mm)	89.0×93.0		
	圧縮比	11.5		
	燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)		
	使用燃料種類/燃料タンク容量(L)	無鉛プレミアムガソリン/57		
	電動機(モーター)	電動機型式	H2-H3-H3	
電動機種類		交流同期電動機		
性能	取付位置及び個数/定格電圧(V)	前(H2) 後(H3)/260		
	エンジン	最高出力(kW[PS]/rpm)	231[314]/6,500	
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	371[37.8]/4,700		
	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)	前(H2)	35[48]/3,000
			後(H3)	27[37]/4,000(1基当り)
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	前(H2)	148[15.1]/500-2,000	
		後(H3)	73[7.4]/0-2,000(1基当り)	
	燃料消費率(国土交通省審査値)	WLTC	km/L	12.4
		市街地モード(WLTC-L)	km/L	9.4
		郊外モード(WLTC-M)	km/L	13.4
高速道路モード(WLTC-H)		km/L	13.6	
燃料消費率(国土交通省審査値)	JC08	km/L	14.6	
主要燃費向上対策		ハイブリッドシステム、直噴エンジン、可変バルブタイミング、可変シリンダーシステム、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング		
最小回転半径(m)		6.0		
動力用主電池	種類/個数	リチウムイオン電池/72		
動力伝達・走行装置	変速比1速/2速/3速/4速/5速/6速/7速/後退	4.395/2.752/2.034/1.546/1.142/0.842/0.622/3.663		
	減速比	前3.578 後10.382		
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)		
	タイヤ	245/40R19 94Y		
	主ブレーキの種類・形式	前/後 油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク		
	サスペンション方式	前/後 ダブルウイッシュボーン式/ウイッシュボーン式		
	スタビライザー形式	前・後 トーション・バー式		

■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。■WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。☆印の車両は、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(重量税は2021年4月30日までの新車登録が対象、自動車税は2021年3月31日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。)また、環境性能割が非課税となり、2021年3月31日までの新車登録が対象となります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■LEGEND、アレルフリー、Honda SENSING、Honda SENSING Elite、INTER NAVI SYSTEM、LKAS、PGM-FI、SH-AWD、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■HDMI®、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■ザイロン®は東洋紡株式会社の登録商標です。■グラスマクラスターマークおよびプラスマクラスター、Plasmaclusterは、シャープ株式会社の商標です。■ヘルパネット®は株式会社日本緊急通報サービスの登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図

単位:mm



環境仕様



「2020年度燃費基準+10%達成車」



「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

基礎情報		6AA-KC2		
原動機	型式	JNB-H2-H3-H3		
	総排気量(L)	3,471		
駆動装置	駆動方式	4WD		
	変速機	7速デュアルクラッチトランスミッション		
燃料消費率*1	燃費(km/L)	14.6		
	CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	159.0		
	参考	2020年度燃費基準+10%達成車		
	WLTC	燃費(km/L)*2	12.4	
		市街地モード(WLTC-L)	9.4	
郊外モード(WLTC-M)		13.4		
高速道路モード(WLTC-H)	13.6			
CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	187.2			
環境性能情報	適合規制・認定レベル	平成30年排出ガス基準75%低減		
	試験モード	WLTCモード		
	排出ガス	CO	1.15	
		NMHC	0.025	
		NOx	0.013	
参考	九都県市指定低公害車の基準に適合(平成30年基準)			
適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)			
エアコン冷媒	種類/GWP値*3	HFC-134a/1430**4		
	使用量	460g		
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)			
環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成(1996年使用量**5の1/10)		
	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止**6)		
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)		
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)		
環境への取り組み	樹脂、ゴム部品の材料表示	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て		
	リサイクル	リサイクルし易い材料*7を使用した部品	アンダーコート、ウインドウモール類、パルパフェースなどの内外装部品	
	再生材を使用している部品	エアコンダクト、吸音材		
リサイクル可能率	車全体で90%以上**8			
その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車		

- *1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
 - *2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。
 - *3 GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 - *4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。
 - *5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。
 - *6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。
 - *7 ポリアプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。
 - *8 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。
- ※この環境仕様書は2021年3月現在のものです。