

## 働く人の安心を支える、 先進の安全機能。



### 安全運転サポート車（サポカー）に該当

経済産業省や国土交通省などが普及啓発を推進している、高齢者を含む運転者を先進安全技術で支援し交通事故防止を図る「安全運転サポート車（サポカー）」に該当しています。サポカーは、被害軽減ブレーキを搭載した車です。

\*プリクラッシュセーフティシステム装着車。詳しくは本ページをご覧ください。



Photo: (左) DX 2WD (FF) Body Color: シルバーマイカメタリック (右) VE 2WD (FF) Body Color: ホワイト

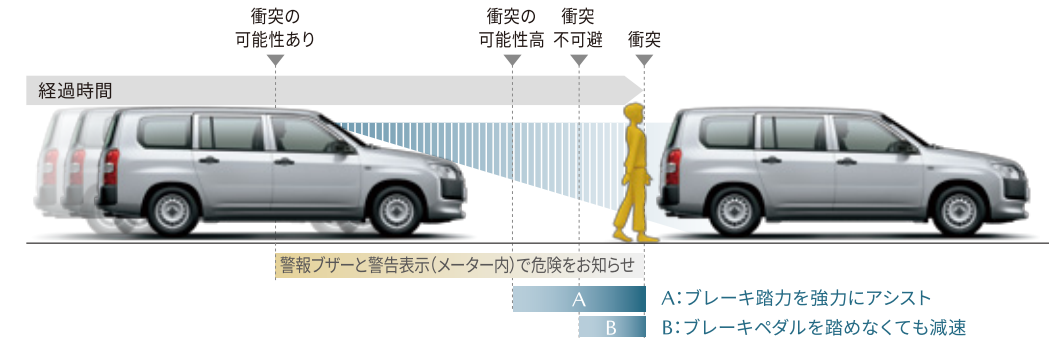
## 衝突回避支援パッケージ 3つの機能

### ①プリクラッシュセーフティシステム(歩行者[昼] 検知機能付衝突回避支援タイプ/レーザーレーダー+単眼カメラ方式) 運転支援機能 ※1※2※3

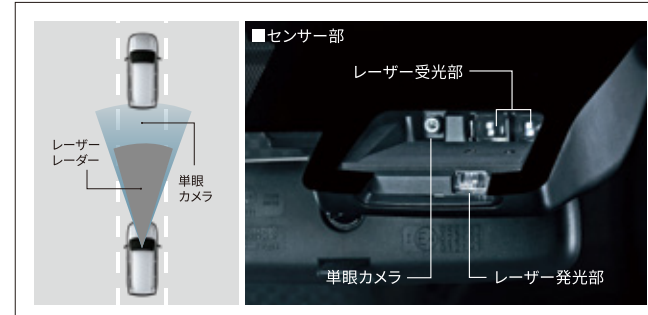
前方の車両や歩行者をレーザーレーダーと単眼カメラで検出。警報ブザーとディスプレイ表示で衝突の可能性を知らせ、ブレーキペダルを踏めた場合はプリクラッシュブレーキアシストを作動。ブレーキペダルを踏めなかった場合はプリクラッシュブレーキを作動させ、衝突回避または被害軽減をサポートします。たとえば、歩行者との速度差が20km/hの場合にはプリクラッシュブレーキにより約20km/h減速し、停止車両に対し自車の速度が30km/hの場合はプリクラッシュブレーキにより約30km/h減速し、衝突回避または被害軽減をサポートします。

標準装備:全車

#### ■プリクラッシュセーフティシステム作動イメージ図



#### ■システムイメージ図

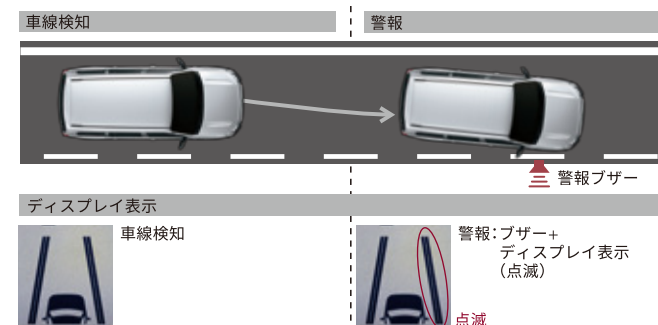


### ②レーンディパーチャーアラート(車線逸脱警報)※5

道路上の白線(黄線)をセンサーで認識し、ドライバーがウインカー操作を行わずに車線を逸脱する可能性がある場合、ブザーとディスプレイ表示による警報でお知らせします。

標準装備:全車

#### ■レーンディパーチャーアラート作動イメージ図



\*本システムは幅約3m以上の車線を自車速度約50km/h以上で走行時に作動します。また道路状況、車両状態および天候状態などによっては、作動しない場合があります。詳しくは取扱書をご確認ください。\*ディスプレイ表示はガソリン車の表示です。

#### 衝突回避支援パッケージのスイッチ

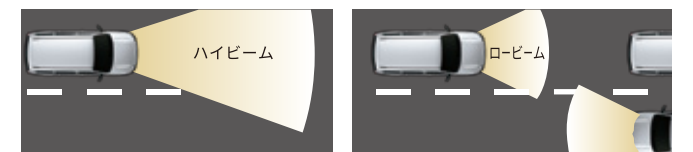
- ① オートマチックハイビームスイッチ  
システムのON/OFFが可能です。
- ② レーンディパーチャーアラートスイッチ  
システムのON/OFFが可能です。
- ③ プリクラッシュセーフティシステムスイッチ  
システムのOFFおよび警報タイミング(遠い・中間・近い)の変更が可能です。

- ※5 レーンディパーチャーアラート、オートマチックハイビームは、ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、事故被害や運転負荷の軽減を目的としています。したがって、各機能には限界がありますので過信せず、安全運転を心がけてください。
- その他、重要な注意事項がございますので、営業スタッフにおたずねいただくか取扱書をご確認ください。

### ③オートマチックハイビーム ※5

ハイビームとロービームを自動で切り替え、夜間の歩行者などの早期発見をサポート。切り替え忘れを防ぐほか、手動操作の煩わしさも軽減します。標準装備:全車

#### ■オートマチックハイビーム作動イメージ図



ハイビームで走行可能と判断した場合、常時ハイビームで走行します。先行車や対向車のランプ、街路灯などを検出すると自動でハイビームをロービームに切り替えます。\*自車速度約30km/h以上で作動します。\*ハイビーム・ロービームの切り替え自動制御には状況により限界があります。運転時にはつねに周囲の状況に注意し、必要に応じて手動で切り替えるなど、安全運転を心がけてください。\*道路状況および天候状態などによっては、作動しない場合があります。詳しくは取扱書をご確認ください。

## 先行車発進告知機能

信号待ちや渋滞で先行車に続いて停止し、先行車の発進に気づかずそのままでは、ブザーとディスプレイ表示でお知らせします。

#### ■先行車発進告知機能作動イメージ図



\*「P」「R」以外のシフトでブレーキペダルを踏んで停車している時に作動します。「N」の時はブレーキペダルを踏んでいなくても作動します。\*先行車が約4m以上進んでも自車が止まったままだとシステムが判断した場合に作動します。なお、機能のON/OFFおよび告知タイミングの変更が可能です。詳しくは取扱書をご確認ください。\*ディスプレイ表示はガソリン車の表示です。



※1 警報は対車両の場合は自車速度約15km/h～140km/h※4、対歩行者(昼)の場合は自車速度約15km/h～65km/h、ブレーキ制御は対車両の場合は自車速度約10km/h～80km/h、対歩行者(昼)の場合は自車速度約10km/h～65km/hで作動します。また、道路状況、車両状態、天候状態およびドライバーの操作状態などによっては、作動しない場合があります。※2 数値はトヨタ自動車株式会社による社内測定値。※3 プリクラッシュセーフティシステム(歩行者[昼] 検知機能付衝突回避支援タイプ/レーザーレーダー+単眼カメラ方式)はドライバーの安全運転を補助するものであり、あらゆる状況での衝突を回避するものではありません。システムの能力には限界があります。システムだけに頼った運転はせず、天候や路面状況に合わせた運転、周囲の車両・歩行者の確認、十分な車間距離の確保など、安全運転を心がけてください。

●その他、重要な注意事項がございますので、営業スタッフにおたずねいただくか取扱書をご確認ください。

※4 公道を走行する時は、法定速度や制限速度を順守してください。

\*画像は点灯状態を演出しています。\*画像は説明のためのイメージです。



## バックモニター内蔵自動防眩インナーミラー

通常時は周囲の光と後方からの光の差に応じて鏡面の反射状態を変化させドライバーの視認性低下を軽減する自動防眩インナーミラーです。車両後退時には、インナーミラー内のディスプレイにバックカメラからの車両後方映像と駐車時の目安となる固定ガイド線を表示します。

標準装備:GX



## 緊急ブレーキシグナル

急ブレーキをかけると、ハザードランプが自動的に点滅。後続車に注意を促し、追突される可能性の低減に寄与します。

標準装備:全車



## ダイナミック・スタビリティ・コントロールシステム [横滑り防止機構] (DSC) & トラクション・コントロール (TRC)

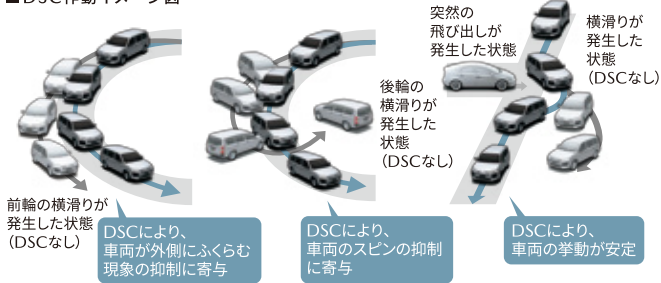
雨や雪で滑りやすい路面などにおいて横滑りが発生したときは、ブレーキとエンジン出力を自動的にコントロールし、車両安定性を確保します。発進・加速時にはタイヤの空転を抑えて、アクセル操作をしやすくします。

標準装備:全車



\*道路状況および天候状態などによっては、作動しない場合があります。詳しくは取扱書をご確認ください。

### ■DSC作動イメージ図



## フロント時間調整式間欠ワイパー & リア間欠ワイパー

一定の間隔をおいて作動する間欠式のフロント&リアワイパー。フロントワイパーには、間欠作動時間を調整できる時間調整式を採用しています。

標準装備:VE,GX



## オートライトシステム

車外の明るさに応じて自動的にヘッドランプなどを点灯・消灯。夕暮れ時やトンネルの続く山道などで役立ちます。

標準装備:全車

## 車両接近通報装置

発進から車速約25km/hまでのEV走行中、または後退時に自動で発音。歩行者に音で接近を伝えます。

標準装備:ハイブリッド車

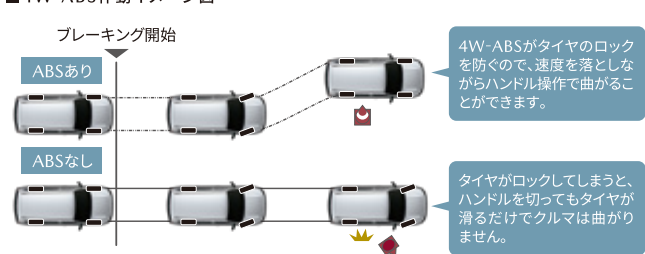


## 4輪アンチロック・ブレーキ・システム (4W-ABS) & 電子制御制動力配分システム (EBD)、ブレーキアシスト※1

ブレーキング時にタイヤロックを防ぐ4W-ABS機能に、車両の走行状態に応じて前後・左右輪に理想的な制動力配分を行うEBDを採用。ブレーキペダルの踏み込み速度と量から緊急ブレーキであることを感知し、強い制動力を発生させるブレーキアシストも搭載しています。

標準装備:全車

### ■4W-ABS作動イメージ図



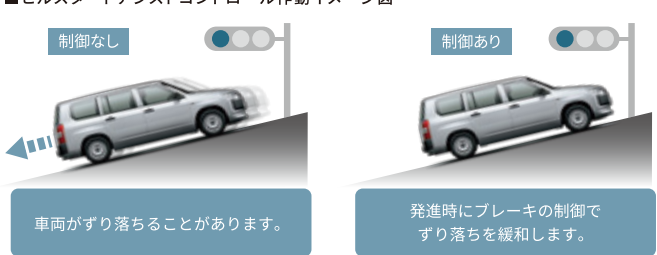
\*急ブレーキは危険を回避するための反射的な行為です。それ以外は通常のブレーキ操作を行うようにしてください。

## ヒルスタートアシストコントロール

坂道での発進時、ブレーキペダルからアクセルペダルに踏み替える際に、ブレーキ油圧を保持することによって車両のずり落ちを緩和し、スムーズな発進を実現します。

標準装備:全車

### ■ヒルスタートアシストコントロール作動イメージ図

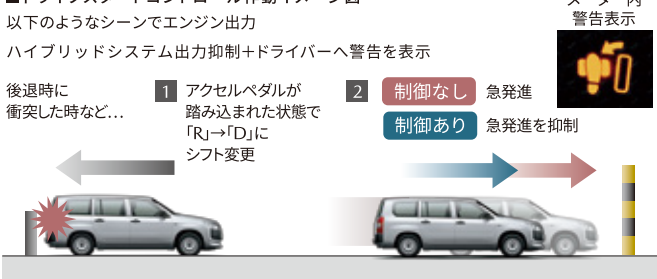


## ドライブスタートコントロール

シフト操作時における急発進・急加速を抑制し、衝突時の被害軽減に寄与します。たとえば、後退時に衝突して慌てたドライバーが、アクセルペダルを踏み込んだままシフトを「R」から「D」へ変更した際、表示で注意を促すとともに、エンジン出力を抑えます。

標準装備:全車

### ■ドライブスタートコントロール作動イメージ図



## SRS※2エアバッグシステム 運転席&助手席

万一の衝突時、前方からの強い衝撃に対して作動。シートベルトの働きと合わせて、頭や胸への傷害軽減に寄与します。

標準装備:全車

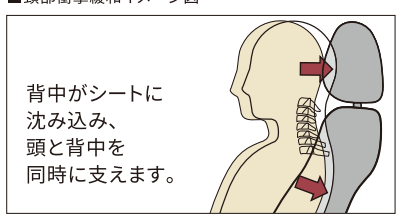
### ■エアバッグ膨張時イメージ図



## 頸部衝撃緩和フロントシート

後方から衝突された際に背中がシートに沈み込み、頭と背中を同時に支えて頸部への衝撃を緩和する構造を採用しています。

### ■頸部衝撃緩和イメージ図

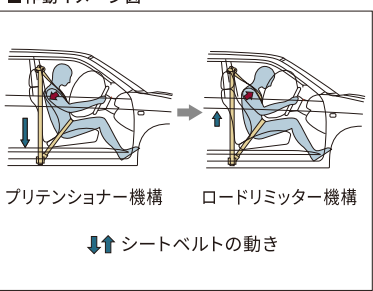


※1 アシストが必要なときには、ブレーキペダルを踏み続けてください。※2 SRS: Supplemental Restraint System (補助拘束装置) 運転席&助手席エアバッグは横方向や後方からの衝撃、横転および転覆した場合や正面からの衝撃が小さい場合には作動しません。すべてのSRSエアバッグはシートベルトをしたらうでの補助拘束装置です。シートベルトは必ず装着してください。※3 軽いクルマの衝突安全性確保と、重いクルマの加害性軽減によって双方の安全性を図るという考え方。※4 前面衝突のみ。

## シートベルト フロントシート プリテンショナー & ロードリミッター機構付ELR3点式×2

前席には、前方からの強い衝撃を感知するとシートベルトを瞬時に巻き取り乗員の拘束効果を高めるプリテンショナー機構と、シートベルトに一定以上の荷重がかからないようにすることで乗員の胸部への負担を緩和するロードリミッター機構を採用しています。

### ■作動イメージ図

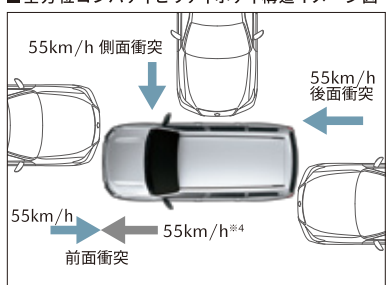


\*プリテンショナー機構は衝突の条件によっては作動しない場合があります。

## 全方位コンパティビリティ※3ボディ構造

衝撃吸収ボディと高強度キャビンからなる衝突安全ボディは、車重・車高の異なるクルマ同士の衝突時における共存を追求するコンパティビリティの概念を取り入れて開発しています。

### ■全方位コンパティビリティボディ構造イメージ図



## 歩行者傷害軽減ボディ

万一の対人事故に備えて、歩行者の頭部や脚部への衝撃を緩和する構造を、ボンネット部やバンパー部などに採用しています。

### ■歩行者傷害軽減ボディイメージ図



## 分離式ヘッドレスト付リアシート

後席にもヘッドレストを設定し、同乗される方の安全性にも配慮しています。

標準装備:GX



GX:ファブリック表皮(上級)