



先に、未来へ。

Honda
SENSING
Elite

自分を連れ出し、出会う出来事に心躍らす。誰かと絆を深める。

思いのままに行きたい場所へ行ける愉しさ——。

Hondaは人の「自由な移動の喜び」を夢に持ち、

二輪車に始まり自動車、さらには歩行練習機器やジェット機など、

様々なものを創ってきました。自由な移動の喜び、

それは「事故に遭わない社会」があってこそ叶えられるものです。

安全運転という言葉すらまだ広く理解されていなかった1970年に

二輪・四輪メーカー初の安全運転普及本部を発足させるなど、

Hondaは早くから安全を積極的に追い求めてきました。

「Safety for Everyone」。これは、人間尊重の精神を持つHondaが

全世界で掲げるスローガンです。クルマやバイクを使う人だけでなく、

すべての人の安全を考える。そして、安全を高めるために

まだないものは、自らの手で創る。Hondaはそうして歩んできました。

安全への譲れない想いを結集し、今また革新を送り出します。

安全を突き詰める。その執念が実らせた数々の成果。

安全を第一に考える。その想いを持つHondaは、1970年代、米国で社会問題化していた交通事故の解決協力を求める

米国運輸省の要請に応え、衝突安全性能の研究を加速。その過程で、「まず事故を防ぐ」ことの重要性を痛感し、

以後、予防安全・運転支援の研究にも邁進。安全に対する積極的な姿勢は、数々の世界初・日本初を生んできました。



世界初の歩行者ダミーPOLAR

対人衝突時、人の身体がどう動くのかを知らない人と人への傷害を減らせるクルマはできない。そう考え、生体工学も使い、材質・骨格まで人に限りなく近い全身ダミーを開発。歩行者保護性能規定の施行に先立つこと7年前に実現し、研究に役立てています。

開発16年、国産車初のエアバッグ

1970年代、世界中の自動車メーカーが困難さゆえ相次いで開発をやめる中、基本の方式から模索し、機構の完成まで7年。米国で宇宙開発技法も学び、ロケットの打ち上げに要する故障確率の約1,000倍もの信頼性を達成し、1987年LEGENDに搭載しました。



業界初、運転支援技術HiDS※1公道試験

外界を認識してクルマを制御し、運転負荷を軽減する技術に早くから挑み、レーダーとカメラを使い車速・車間・車線維持を図る技術を1997年に開発。2000年、運輸省大臣認定を業界で初めて取得して公道試験に漕ぎつけ、2002年に実用化しました。



世界初の屋内型全方位衝突実験施設

国の衝突安全性能規制にはクルマ同士の衝突はありません。しかし、規制をクリアするだけで良しとせず、現実の事故の中で機能する衝突安全性能を追求すべく、2000年、総投資額約68億円をかけ建設。実験で得た知見を技術に活かしてきました。



世界初の追突軽減ブレーキ

先進の技術で危険を予測し、事故の回避・被害の軽減を図る。その先鞭をつけたのが2003年の世界初・追突軽減ブレーキ「CMS」※2です。後に、検知する対象を先行車だけでなく対向車や人へと広げ、衝突軽減ブレーキ(CMBS※3)へと進化しました。



世界初の舵角応動型4WS

車両挙動コントロール性の向上は事故を防ぐ性能に直結します。1982年、急ブレーキ時の車輪ロックを防ぐABSを国産車で初搭載。さらに1987年には、後輪も操舵して曲がり、車線変更時の安定性などを高める世界初の舵角応動型4WSを実現しました。



40年前に自動運転技術の構想。 世界初のカーナビゲーション

目的地を設定すると、自動でそこまで人を運ぶ。1981年のホンダ・エレクトロ・ジャイロロケータは、実はそんな自動運転を目標にした技術でした。5年後、Hondaは自動運転の研究に本格着手。1996年には高速道路での試走まで行いました。

それぞれのより深い
エピソードを
ご紹介しています。



2014年、安全運転支援システム「Honda SENSING」誕生、LEGENDに搭載。

2002年のHiDS、2003年の追突軽減ブレーキ「CMS」は、ひとたび事故になると重大な

事態につながる高速域での衝突回避や被害軽減をめざした技術でした。その一方で、

多くの人が普段クルマを使う場面での事故防止をめざす技術も並行して追求。過去の

事故実態データから事故を起こしやすい状況を導き出し、それらに対応する運転支援

技術で安全運転をサポートする。その考えから生まれたのが「Honda SENSING」です。

HiDS同様、レーダーとカメラを使いつつも、それぞれを高性能化したうえ、2つの情報を

別々に扱うのではなく融合することで、より高精度な状況認識を実現。さらに、路側帯

にいる人との衝突回避を図る世界初の「歩行者事故低減ステアリング」など多機能を

叶えました。以後、機能を進化させつつ一気に軽自動車まで採用し、2020年国内新車

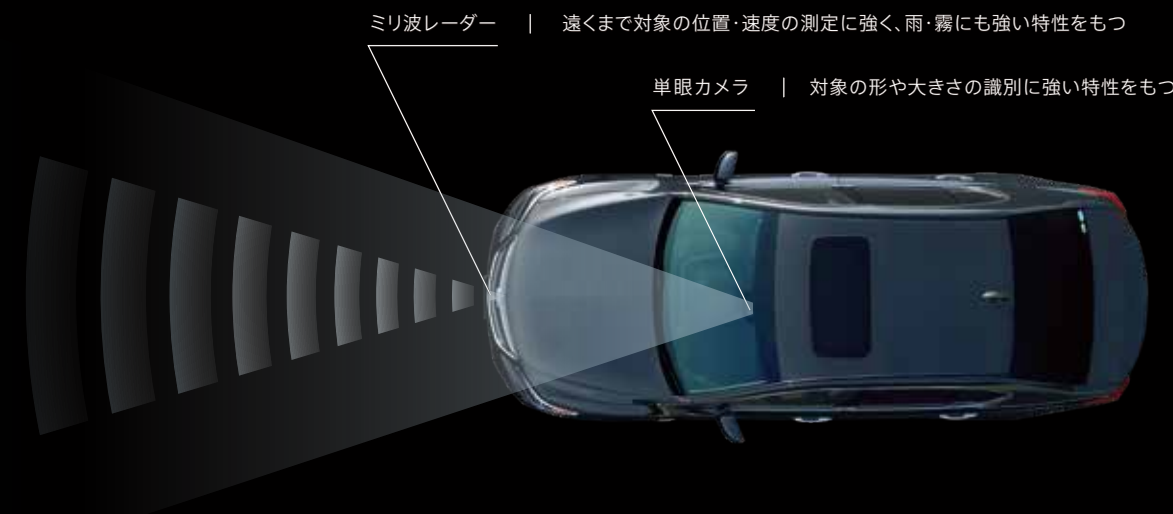
販売台数※では95%をHonda SENSING搭載車に。今後も普及に一層努めていきます。

※ 普通乗用車と軽自動車の合計

進化を続ける機能の
メリットをわかりやすく
ご紹介しています。



Honda SENSING



- 2014年に発表したLEGENDに採用の機能 ●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〈世界初〉
- 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※4) ●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 2018年には ●トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)を追加。



誰にも先進の安心を

身近なクルマにこそ高い安全技術をと、2017年のN-BOXを皮切りに、軽自動車まで適用を拡大。しかもオプション設定ではなく、全タイプ標準装備としました。



先進の安心が時代を変える。Honda SENSING Elite 誕生。

「心から安心して、あらゆる人がどこへも移動することができる社会を」。

「運転に不慣れな方にも、高齢の方にも、動くことで得られる人生の輝きを」。その理想を叶えるための

事故ゼロ社会の実現を様々なめざす中、大きな課題となっているのが、交通死亡事故の原因の9割以上^{※1}を

占めるヒューマンエラーで、それを引き起こすのがドライバーの疲れやストレス。その解消のために考えられている

ひとつのアプローチが、「人に代わってシステムが運転する」クルマです。将来の自動運転車の実現に向けて

これまで世界のいくつかのクルマがハンズオフの段階まで実用化してきた今、Hondaは次のステージを

誰よりも先に走るクルマを、ここにつくりあげました。高速道路での走行時、ハンズオフが可能だけでなく、

追い越しや車線変更に伴う操作までシステムが支援。さらに、渋滞時にはシステムが運転操作を

人から引き継ぐ技術をついに現実のものにし、自動運転レベル3^{※2}の型式指定を国土交通省から取得しました。

運転の疲労が少なくなれば、あなたの気持ちはより外へ、遠くへと向かうでしょう。高速道路を降り、クルマを操る

醍醐味も心の底から愉しめ、気力を満たしたまま目的地で味わう体験の感動は、より深く胸に刻まれるでしょう。

時代の針を進める技術。Hondaの先進の志を込めて進化してきたLEGENDにのせてお届けします。

Honda
SENSING
Elite

※1：内閣府「令和2年版交通安全白書」の統計から算出 ※2：条件付自動運転車（限定領域）。日本政府が定める自動運転の定義（SAEに準拠）。一定の条件下で、システムが周辺の交通状況を監視するとともに運転操作を代行します。システムが使用可能な条件から外れる場合は、警報を発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。



Honda SENSING Elite



運転の疲れやストレスが減れば、
移動はもっと安心で、心豊かなものになる。

高い速度が生む緊張の中、的確な判断と操作が必要な高速道路での運転。

溜まる疲労やストレスは、注意力や認知力を鈍らせ、運転操作を誤る
可能性もあります。それを小さくするためにクルマは最大限何ができるか。

その最先端の答えが、新次元の体験となって、あなたを迎えます。

ペダルから足を離せる。ステアリングから手を離せる。車間や車線を保つ
操作に伴う足や肩・腕の負担を減らし、神経の疲れも軽くします。

さらに、不安や緊張を生む追い越しや車線変更の場面。遅い先行車を
検知したり、ナビで設定した目的地への分岐や出口が近づくと、システムが
周囲の状況を判断し、ウインカー操作から一連の操作を支援。まるで熟練した

ドライバーのような安定感となめらかさで、追い越し・車線変更を行います。

そして、渋滞時は画期的な機能「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

運転操作を実行。そのため、ナビ画面でテレビやDVDが視聴でき、目的地設定や

検索などのナビ操作も行える、今までにない運転を可能にします*。

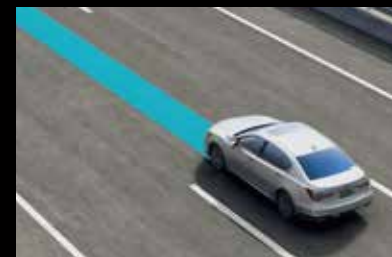
運転の負荷をひとりで背負わず、先進技術が支えてくれる安心感と信頼感。

どこまでも行きたくなる気持ち。広がる好奇心。Honda SENSING Eliteは、
移動のクオリティを大きく変え、あなたの日々を変えていきます。

Honda SENSING Eliteの主な機能



各機能が作動する状況を
わかりやすく解説した動画や
スペシャルムービーを
ご覧いただけます。



ハンズオフ機能付車線内運転支援機能
ステアリングから手を離したハンズオフ状態
での車線維持、定速走行、追従走行を支援。



ハンズオフ機能付車線変更支援機能
ウインカーを操作すれば、ハンズオフのまま
システムが車線変更を支援。
■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

システムが状況を判断し、ハンズオフのまま
システムがウインカーの操作から車線変更や
追い越しを支援。
■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。



トラフィックジャムパイロット
（渋滞運転機能）
〈高速道路渋滞時 条件付自動運転機能（限定領域）〉

渋滞時、システムが周辺の監視をはじめ運転
操作を行い、ハンズオフに加え、ナビ画面での
動画視聴、ナビの目的地設定などが可能に。



緊急時停車支援機能

システムからの操作要求に応じ続けない場合、
周囲に警告を行いながら、減速や路肩寄せ*、
停車を支援。
※路肩がある場合、状況により車線変更せずに停車
することがあります。

このほかにも、充実した機能で安全運転を様々な支援。

- 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 ●後方誤発進抑制機能 ●近距離衝突軽減ブレーキ
- 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な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、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、その際の安全運転義務は運転者にあります。■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。■写真は機能説明のための合成イメージです。

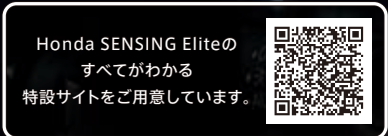
Honda SENSING Elite

高精度地図・衛星・センサーなどによる高精度な状況把握と高度な車両制御。これが、革新の安全運転支援システム。

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※1や、全球測位衛星システム（GNSS）のデータ、各制御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、24個の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況もモニター。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。ハンズオフやナビ画面での動画視聴の可否、システムからの操作要求のサインは、ステアリング

などのブルー/オレンジ色の表示灯で直感的にお知らせ。また、システムの作動状態や、周辺車両の状況、操作要求、警告はフル液晶の大型グラフィックメーターで表現力豊かに分かりやすく表示します。さらに、万ードライバーが操作要求に応じ続けない場合、周囲に警告を発しながら減速、路肩への車線変更※2、停車を図る「緊急時停車支援機能」も実現しました。開発にあたっては、自然状況、道路構造、走行状況など様々な状況を網羅的に想定して約1,000万通りものシミュレーション検証を行うとともに、国内の高速道路で地球約32周分にあたる約130万kmに及ぶ実証実験を実施。信頼性の高い技術として発展させています。

※1: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。
※2:路肩がある場合。状況により車線変更せずに停車することがあります。



Honda SENSING Eliteの
すべてがわかる
特設サイトをご用意しています。

センサー類とセンシングイメージ



ライダーセンサー×5
レーダーセンサー×5
フロントセンサーカメラ×2
ソナーセンサー×12



直感的なインターフェース

メーター類は撮影のため点灯 画面はハメコミ合成



高精度地図イメージ



Photo: ボディーカラーはオプシダンブルー・パール

先進のさらなる高みへと到達したフラッグシップセダン。
LEGEND Hybrid EX・Honda SENSING Elite

専用装備

- Honda SENSING Elite
- Honda SENSING Elite 表示灯
(ステアリング、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)
- Honda パーキングパイロット
- 12.3インチ フル液晶グラフィックメーター
- 9インチ Honda インターナビ+車載通信機+ETC2.0車載器<ナビゲーション連動>
- アクセサリランプ(フロント/リア) など



「条件付自動運転車(限定領域)」として
国土交通省が型式指定した自動運転車であることを示す
ステッカーを車体後部に貼付しています。

100台限定生産

全国メーカー希望小売価格

11,000,000円

(消費税抜き 10,000,000円)
リサイクル料金13,250円は別途

リース料金は販売会社へお問い合わせください。取り扱いのない販売会社がございます。

※装備・諸元の一部が「Hybrid EX」タイプと異なります。
詳しくは「Hybrid EX・Honda SENSING Elite」タイプ専用ページでご確認ください。

リース
専用

エコカー減税
対象車



専用ページで詳細を
ご覧いただけます。



■価格はメーカー希望小売価格(消費税10%込み)で参考価格です。販売価格は販売会社が独自に定めております。■保険料、税金(消費税を除く)、登録などに伴う諸費用は別途必要です。■自動車リサイクル法の施行により、リサイクル料金が別途必要です。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。■リサイクル料金は、リサイクル預託金(シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類のリサイクル等に必要な費用、情報管理料金)及び資金管理料金の合計金額です。■価格には、応急バンク修理キット・標準工具・ジャッキが含まれます。■応急バンク修理キットを装備しておりますので、スペアタイヤは装備しておりません。■オプション価格及び取付費は価格に含まれておりません。■ETC2.0対応車載器を使用するには、別途決済用のETCカード、セットアップ作業(セットアップ費用)が必要となります。