

安全

「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、安全への取り組みを進めています。

CONTENTS

42 安全への取り組み

2020年度CSR目標

(自己評価の基準 ○:達成、△:ほぼ達成、×:大幅未達)

項目	2019年度目標	2019年度実績	達成度の自己評価	2020年度目標	ISO26000 中核主題
安全	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	①i-ACTIVSENSEに新機能であるドライバー・モニタリングやフロント・クロス・トラフィック・アラートを追加し、MAZDA3に続きCX-30に導入した ドライバー・モニタリング:ドライバーの疲労や眠気を検知し、休憩を促す フロント・クロス・トラフィック・アラート(FCTA):左右前方の死角から接近する車両を検知し注意を促す ②各国において最高評価を獲得 ・US-NCAP: MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-9で最高評価「5星」を獲得 ・IIHS: MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-5、CX-9で最高評価「TSP+」を獲得 ・Euro-NCAP 安全性能評価: CX-30で最高評価「5星」を獲得	○	①Mazda Proactive Safetyの安全思想に基づく先進安全技術i-ACTIVSENSEの進化と導入拡大 ②各国NCAPの高評価獲得	6.7 消費者課題

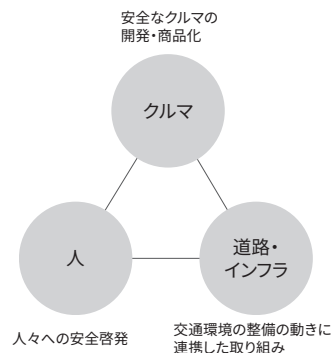
安全への取り組み

マツダの安全についての基本的な考え方

マツダは「クルマ」「人」「道路・インフラ」の3つの視点で「事故のない安全なクルマ社会」を目指し、安全への取り組みを進めています。

マツダは、世界の自動車産業を取り巻く環境の急激な変化を踏まえ、より長期的な視野に立ち、クルマの持つ魅力である「走る歓び」によって、「地球」「社会」「人」それぞれの課題解決を目指す新しいチャレンジ「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を2017年に公表しました（P8-12参照）。これは、美しい地球と心豊かな人・社会の実現を使命と捉え、クルマの持つ価値により、人の心を元気にすることを追究し続けるもので、安全を含む「社会」の分野においては「安心・安全なクルマと社会の実現により、すべての人が、すべての地域で、自由に移動し、心豊かに生活できる仕組みを創造し築いていきます」というマツダのチャレンジを表しています。

a 安全への取り組み3つの視点



クルマの取り組み

マツダは多面的かつバランスのとれた総合的な取り組みが必要とされる交通安全の課題に対して、マツダ自らが主体的に行動できるクルマづくりを通して、全てのお客さまに優れた安全性能を提供することを目指しています。

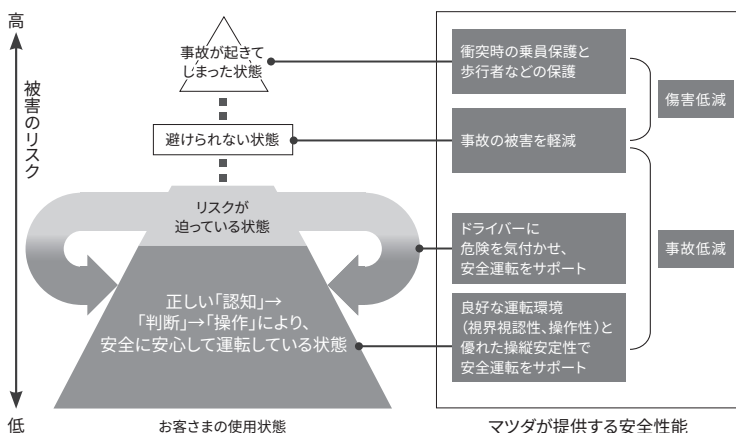
安全技術の先進性に磨きをかけ続けるとともに、世の中に普及してこそ価値を発揮するという考えの下、技術開発を推進しています。

Mazda Proactive Safety (マツダ・プロアクティブ・セーフティ)：マツダが目指す安全性能の考え方

マツダは、ドライバー・人間を理解・信頼・尊重することを重視し、以下の考えで安全技術の研究・開発を行っています。

安全に運転するためには、認知・判断・操作の各ステップで適切に行動することが重要です。運転する環境が変化しても、正しく認知・判断することをサポートし、安全に安心して運転していただきたいと考えています。

しかし、人間は時として避けられないミスを起こします。万が一のドライバーのミスにも対応できるように、事故被害を防止・軽減することをサポートする技術を開発・提供していきます。



マツダは、良好な運転環境と優れた操縦安定性でお客さまの安全運転をサポートすることにより、お客さまの普段・平常時における運転の不安・ストレスを取り除き、集中して運転をしていただける状態を最大化したいと考えています。

リスクが発生し拡大している時には、クルマ側のセンシング機能を使ってドライバーに危険を気付かせ、安全運転をサポートします。

さらに、ミスゼロにはできない人間の本质を理解し、時として避けられないドライバーのヒューマン・エラーに対しても可能な限り発生を防ぎ、「もしも」の場合は、クルマの安全機能によって事故の回避をサポートまたは事故被害を軽減します。

このように、可能な限りリスクが拡大しないように早めのリスク解消をするために、事故リスクの状況に合わせた対応を行います。安全対策のアプローチは、「もしも」から考える（結果対策から考える）対応ではなく、普段の運転の質を高め、事故に至る原因の芽を早期に摘み取ることを目指しています。

こうした人間尊重と人間理解に基づいた安全技術提供を通じて、ドライバーのより安全・安心な運転を支えていきます。

基本安全技術の継続的進化と全車標準化

マツダは“事故のない安全なクルマ社会”を目指し、ドライビングポジション、ペダルレイアウト、視界視認性、ヒューマン・マシン・インターフェースなどの基本安全技術の継続的進化と全車標準化を進めます。

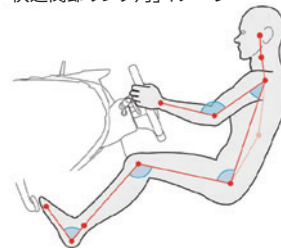
理想的なドライビングポジション

人とクルマのインターフェースであるペダルやステアリングなどの主要な運転操作機器の配置（レイアウト）について、操作しやすく疲れにくい運転姿勢を追求しています。

快適に運転できる関節の角度を追求

ドライバーが素早く正確に力を出せる脱力状態をもたらす「快適関節リンク角」の理論に基づいて、小柄な方から大柄な方まで、さまざまな体格のお客さまが適切なドライビングポジションで運転できることを目指し設計しています。2019年に導入したMAZDA3では、より適切なドライビングポジションを実現すべく、小柄な方がシートを前寄りにした際の窮屈感を低減するために、テレスコピック機構※1の調整幅を拡大し、ポジション調整の精度を向上させました。さらに、カップホルダーをシフトの前に配置するなどフロントコンソールのレイアウトを一新しました。

b 「快適関節リンク角」イメージ



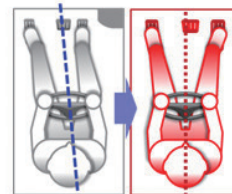
理想的なペダル配置

オフセットのない理想的なペダル配置を実現するため、従来よりもフロントタイヤとタイヤハウスを前方に移動しシートに座って自然に足を前に出した位置にアクセルペダルを配置したほか、アクセルペダルとブレーキペダルの間隔を見直しました。これにより、無理のない運転姿勢での快適な長時間の走行や、よりスムーズなコントロールができるようになりました。また、この見直しは、とっさの際のペダルの踏み間違い低減や疲労軽減にも貢献しています。

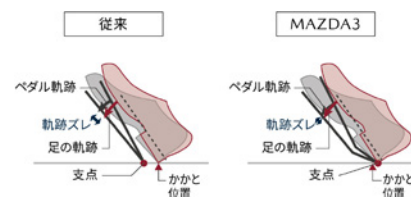
オルガン式アクセルペダルの採用

踏み込む足とペダルが同じ軌跡を描くためかかどがずれにくく、アクセルペダルがコントロールしやすいオルガンペダルを採用。2019年に導入したMAZDA3からは、オルガンペダルの支点を、従来型に比べてドライバーのかかど位置に近づける構造を開発。これにより、踏み込み時の軌跡ズレが小さくなり、ふくらはぎの筋肉をより効率的に使えるようになっています。

c 自然な姿勢で踏めるレイアウト



d 新旧オルガンペダル



※1 ステアリングを前後に移動できる機構。

優れた視界視認性

ドライバーが周囲の状況（道路環境、周辺車両や障害物、子どもを含む歩行者など）を素早く認知できるようサポートし、的確な対応ができるよう、良好な視界を確保することを重視しています。マツダでは、現在発売されているすべての乗用車において、ドアミラー越しの視界を広げるため、ドアミラーをドア外板に取り付けるとともにその位置を下げています。2019年に導入したMAZDA3から、Aピラー自体の細さと、従来よりも死角が少なくなる造形の工夫により、子どもが巻き込まれやすい左折時などの視認性を向上させています。このような取り組みが評価され、2019年8月、第13回キッズデザイン賞^{※1}（子どもたちの安全・安心に貢献するデザイン部門）を受賞しました。

不注意運転要因を最小化するHMIコンセプト

運転中に発生するさまざまな情報をドライバーとクルマの間で適切にやりとりするための装置や仕組み（HMI：ヒューマン・マシン・インターフェース）については、人間中心設計を徹底しており、運転に集中できるコックピット設計により3つの「わき見」^{※2}（意識のわき見、見るわき見、操作のわき見）を最小化しています。運転に必要な情報に優先順位を付け、情報レイアウトをすっきりと整理し、運転に集中できるようにすることで「意識のわき見」を低減しています。また、運転席周りの煩雑さを抑え、表示を見やすくして「見るわき見」を低減し、直感的操作ができるコマンダー等で「操作のわき見」を低減しています。

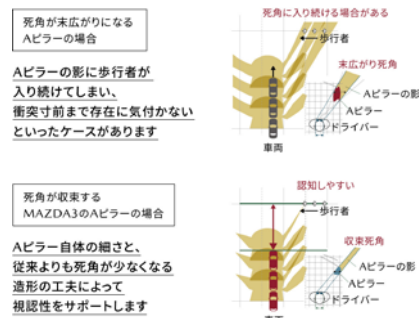
先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)^{※3}

マツダは、運転初心者から高齢者まで、さらに多くのお客さまへ、より安心・安全なクルマをお届けするため先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の継続的進化に努めています。「i-ACTIVSENSE」はマツダが目指す安全性能の考え方「Mazda Proactive Safety(マツダ・プロアクティブ・セーフティ)」に基づき開発した先進安全技術の総称です。認知支援を行いドライバーの安全運転をサポートするアクティブセーフティ技術に加え、事故が避けられない状況での衝突回避・被害軽減を図るプリクラッシュセーフティ技術で構成されています。

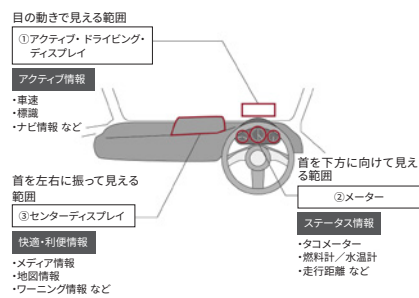
日本においては、主要9車種^{※4}の全機種において、衝突被害軽減ブレーキ(アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート、またはスマート・ブレーキ・サポート)やペダル踏み間違い時加速抑制装置(AT誤発進抑制制御)など6つの技術の標準装備を完了し、経済産業省や国土交通省などが推奨する新しい自動車安全コンセプト「セーフティ・サポートカーS」(略称:サポカーS^{※5})の「ワイド」に該当しています(2020年6月時点)。

e

e 改良したAピラーにより拡大した見開き角



f 運転に集中できるコックピット設計



1. 車速などの「絶えず確認が必要なアクティブ情報」はアクティブ・ドライビングディスプレイに表示
2. 燃料計などの「クルマの状態を確認するためのステータス情報」はメーターに表示
3. メディア情報などの「快適・利便性のための情報」はセンターディスプレイに表示

g 日本の主要9車種 標準装備技術 (詳細P45参照)

- ・アドバンスド・スマート・シティ・ブレーキ・サポート(アドバンスドSCBS)/スマート・ブレーキ・サポート(SBS)*
- ・AT誤発進抑制制御*
- ・車線逸脱警報システム(LDWS)*
- ・アダプティブ・LED・ヘッドライト(ALH)*、ハイビームコントロールシステム(HBC)*のいずれか(グレードにより異なる)
- ・ブラインド・スポット・モニタリング(BSM)
- ・リア・クロス・トラフィック・アラート(RCTA)

* サポカーSワイドに該当するための技術

※1 「子どもたちが安全に、そして安心して暮らす」「子どもたちが感性や創造性豊かに育つ」「子どもを産み育てやすい社会をつくる」という目的を満たす、製品・サービス・空間・活動・研究の中から、子どもや子育てに関わる社会課題解決に取り組む優れた作品を顕彰するもの。(主催:特定非営利活動法人キッズデザイン協議会)

※2 3つの「わき見」は次の通り:
・意識のわき見:スイッチの位置や操作方法を迷うなど運転操作以外に意識を取られる状態
・見るわき見:情報確認などのために道路を見ていない状態
・操作のわき見:操作のために体を大きく動かすことで不自然な姿勢になってしまう状態

※3 「i-ACTIVSENSE」は、ドライバーの安全運転を前提とした技術であり、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。

※4 MAZDA2、MAZDA3、MAZDA6、CX-3、CX-30、CX-5、CX-8、ロードスター、ロードスターRFが対象

※5 国内で社会問題となっている交通事故防止対策の一環として設定された安全運転サポート車の愛称。特に高齢運転者に推奨する自動車とされている。ただし、安全運転を支援する装置は、一定の条件では作動しない場合があり、機能に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。

先進安全技術「i-ACTIVSENSE」(アイ・アクティブセンス)

略称	名称	作動シーン	内容
AFS	アダプティブ・フロントライティング・システム	前進時(夜間)	ハンドル操作に合わせてヘッドランプの照らす方向を左右に自動で調節する
HBC	ハイ・ビーム・コントロールシステム	前進時(夜間)	対向車や先行車を検知しヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える
ALH	アダプティブ・LED・ヘッドライト		
	グレアフリー(防眩)ハイビーム	前進時(夜間)	対向車や先行車を検知しハイビームの照射範囲を自動でコントロールする
	ワイド配光ロービーム	前進時(夜間)	従来のロービームでは光が届かなかった左右方向を照射する
	ハイウェイモード	前進時(夜間)	高速走行時にヘッドランプの照射角度を上方向へ移動して照射する
-	360°ビュー・モニター	前進時(徐行) 後退時	車両の前後左右に備えた計4つのカメラを活用し、車両を上方向から見たようなトップビューのほか、フロントビュー、リアビュー、左右サイドビューの映像をセンターディスプレイに表示
BSM	ブラインド・スポット・モニタリング	前進時(車線変更)	隣車線上的後方から接近する車両の存在を表示で知らせ、方向指示器を操作すると警告音・表示で知らせる
LDWS	車線逸脱警報システム	前進時	車線変更の操作なく車線を越えそうと判断すると警告音(またはステアリング振動)・表示で知らせる
LAS	レーンキープ・アシスト・システム		
	逸脱回避支援	前進時	無意識な車線逸脱を防ぐため、逸脱を予測すると車両を元の位置に戻すようにステアリング操作をアシストする
	ライントレース	前進時	走行車線の中央付近を走行できるように、ステアリング操作をアシストする
FOW	前方衝突警報システム	前進時	先行車を検知し、ドライバーに衝突の危険性を警告音・表示で知らせる
FCTA	前側方接近車両検知	前進時(徐行)	交差点へ進入しているときに左右前方の死角から接近する車両を検知し、その接近状態に応じて警告音・表示で知らせる
RCTA	リア・クロス・トラフィック・アラート	後退時	バックで出庫する際に左右から接近する車両を検知し警告音・表示で知らせる
SBS	スマート・ブレーキ・サポート	前進時	遠くまで高精度で検知できるミリ波レーダーで先行車を捕捉、前方の車両と衝突危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
アドバンストSCBS	アドバンスト・スマート・シティ・ブレーキ・サポート	前進時	前方の車両、歩行者と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速し被害を軽減する
-	AT誤発進抑制制御[前進時]	前進時(徐行) 前進時(発進)	前方に障害物があるにも関わらず必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警報と同時にエンジン出力を抑えて急発進を抑制する
-	AT誤発進抑制制御[後退時]	後退時(徐行) 後退時(発進)	後方に障害物があるにも関わらず必要以上にアクセルを踏み込んだ場合、警報と同時にエンジン出力を抑えて急発進を抑制する
SCBS R	スマート・シティ・ブレーキ・サポート[後退時]	後退時	後方の障害物と衝突の危険性がある場合、自動ブレーキにより減速・停止する
SBS-RC	スマート・ブレーキ・サポート[後側方]	後退時	後退中に自車の左右や後方に接近してきた車両を検知し、衝突を回避できないと判断した場合、自動ブレーキにより減速・停止する
DAA	ドライバー・アテンション・アラート	前進時	平常時のドライバーの運転とクルマの動きを学習し、運転者の疲労増加や注意力の低下を推定して警告音・表示で知らせる
-	ドライバー・モニタリング	前進時	ドライバーモニタリングカメラで顔の各部位の特徴点の変化を検出し、ドライバーの疲労や眠気を推定して、表示・警告音で注意を促したり、自動ブレーキの警報タイミングを早める
TSR	交通標識認識システム	前進時	走行中の速度標識を自動認識し、ディスプレイに制限速度を表示する
MRCC	マツダ・レーダー・クルーズ・コントロール(全車速追従機能付)	前進時	先行車との速度差や車間距離を認識し、車間距離を調整・維持する(Follow & Stop機能付)
CTS	クルージング&トラフィック・サポート	前進時	先行車との車間距離を一定に保つ追従走行に加え、ステアリングアシスト機能が車線や先行車の軌跡に沿った走行をアシストする

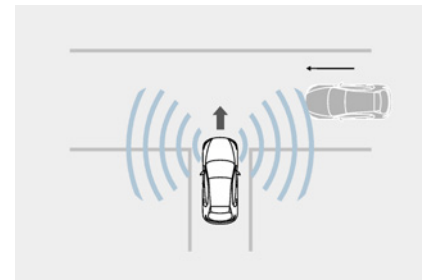
認知支援技術

衝突回避支援・被害軽減技術

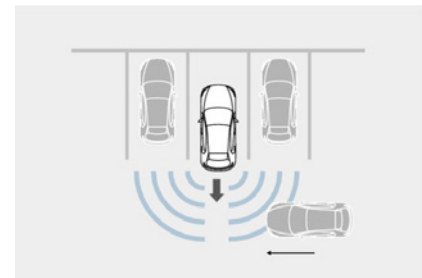
運転支援技術

2019年導入のMAZDA3から採用された技術

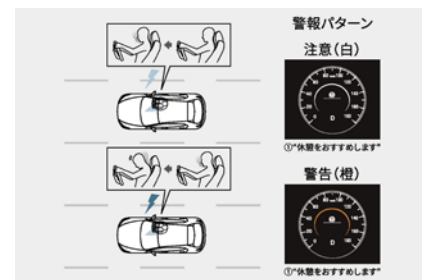
h FCTA作動イメージ図



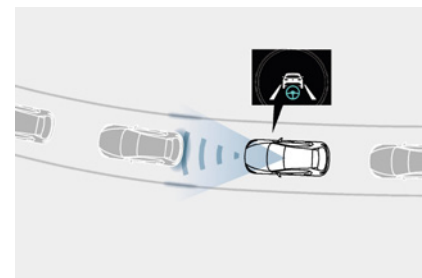
i SBS-RC作動イメージ図



j ドライバー・モニタリング作動イメージ図



k CTS作動イメージ図



先進安全技術「i-ACTIVSENSE」参照ホームページ

<https://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/i-activsense/>

人間中心の自動運転の考え方「Mazda Co-Pilot Concept (マツダ・コパイロット・コンセプト)」

人間を中心に考えるマツダ独自の自動運転技術開発コンセプトが、「Mazda Co-Pilot Concept」です。人間が心と身体を活性化しながら、イキイキと運転している一方で、クルマは人間と車両の動きをしっかりと把握し、仮想運転をしています。そして、人が意識喪失などの不測の事態に陥った場合、クルマが運転操作をオーバーライドし、自動で外部に緊急連絡するとともに、他の人や周辺を危険な状態にさせない最適な場所に自動運転で移動。周辺の安全を確保し、事故の発生を未然に防止することを目指しています。

自動運転技術を活用し、ドライバーがいつまでも安心して運転を楽しむことができる「Mazda Co-Pilot Concept」を、2025年までに標準装備化することを目指します。

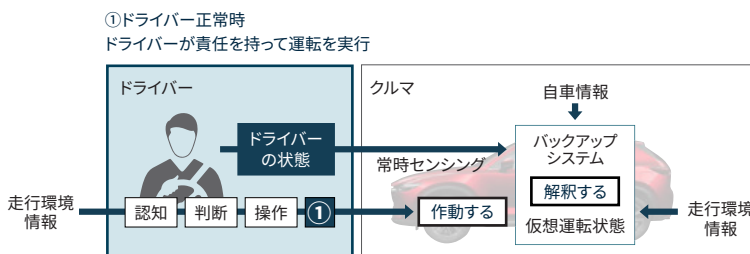
自動運転技術の標準装備化

自動運転技術を活用した「Mazda Co-Pilot Concept」
2025年までに：標準装備化を目指す

Mazda Co-Pilot Concept

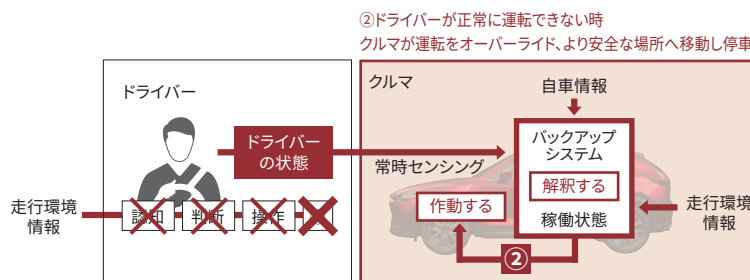
ドライバー正常時

ドライバーが運転することで「走る喜び」を提供。その裏でクルマはドライバーの状態を常時検知し仮想運転状態を保つ。



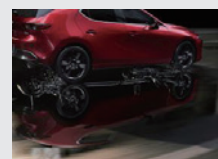
ドライバーが正常に運転できない時

ドライバーが正常に運転できない状態と判断した時には、クルマがオーバーライドして危険を回避し、より安全な場所に移動し停車。



TOPICS 進化する先進安全技術「i-ACTIVSENSE」の積極的導入

「危険な状況に陥ってから対処するのではなく、危険自体を回避する」がマツダの安全思想です。この思想に基づきさまざまな運転環境で、ドライバーの認知・判断・操作をサポートし、事故のリスクをより低減します。2019年導入のMAZDA3からは、交差点進入時、死角からの車の接近を通知する前側方接近車両検知(FCTA)や、ドライバー・モニタリングカメラで表情から疲労や眠気を推定し、表示および警告音で休憩を促すドライバー・モニタリング、高速道路での渋滞時に疲労軽減をサポートするクルージング&トラフィック・サポート(CTS)などの先進安全技術を積極的に導入しています。また、AWD車では、先進のAWDシステム「i-ACTIV AWD」を採用し、雨や雪などの滑りやすい路面ではもちろん、ドライ路面においても4輪のタイヤの力を効率的に引き出す適切なトルク配分で、安定した走りをサポートします。さらに、「オフロード・トラクション・アシスト」の採用によりスタックの不安を解消し、安心して運転するサポートをします。



事故発生時の傷害を軽減する技術

万一の事故の際に、乗員や歩行者の傷害を軽減できるよう、実際の事故が起きた際の、クルマ傷害形態や人体における傷害発生メカニズム(人間研究)を軸に開発を進めています。強固な超高張力鋼板を採用し、エネルギー吸収効率を高めたボディ構造や、傷害を減らすために人間特性に基づいて開発した乗員保護構造などを取り入れ、衝突安全性能を大きく進化させています。主な技術は以下の通りです。

軽量・高剛性・安全ボディ：

強固な超高張力鋼板を採用し、しっかりと衝撃を受け止める強固な骨格と、効率的にエネルギーを吸収するフレーム構造を採用し、前方・側方・後方からの衝撃エネルギーを吸収・分散してキャビンの変形を抑制します。

乗員保護：

傷害を減らすために人間特性に基づいて開発し、さまざまな乗員保護構造などを取り入れています。

歩行者保護：

万が一の衝突の際、歩行者の傷害を軽減するため、さまざまな工夫を行っています。

2019年導入 MAZDA3からの採用技術

2019年5月に国内で発売されたMAZDA3において、以下の技術を採用しています。

軽量・高剛性・安全ボディ

超高張力鋼板

980MPa以上の超高張力鋼板の使用比率を先代モデルの約9%から約30%へと飛躍的に向上。さらには1,310MPa級を車体構造用冷間プレス部品として世界で初めて*採用。

前面衝突安全性能

バンパービームを左右に延長し、ペリメータービームを新設することで、相手車の被害軽減にも対応。

側面衝突安全性能

ヒンジピラーとリアボディに衝撃を分散する構造を採用し、衝撃をしっかりと受け止めながら、キャビン変形を最小限に抑える。

乗員保護

フロントシート

シートフレームの剛性を高め、かつ、クッションサイドフレームでエネルギー吸収する構造により、後突時初期の頭部拘束と後傾したシートバックが元に戻る反動抑制を両立して、頭部傷害を軽減。

シートベルト

前席シートベルトのラップアンカー部をシートに取り付ける構造とし、シートを前後に動かした際の位置の乗員でもベルトのたるみ量が最少となり、衝突時、より素早く乗員の体を座席に固定。

運転席ニーエアバック

膝前周りに展開する運転席ニーエアバッグをマツダで初めて採用。衝突時に乗員の前方移動を抑えることで、胸部・腹部・脚部の傷害を軽減。

フロントサイドエアバック

人体の耐荷重性を考慮したエアバックシステム(2つのチャンバー)を採用し、傷害を受けやすい肋骨周りへの負担を軽減。

歩行者保護

頭部保護対策

歩行者の頭部がボンネットに衝突した場合の衝撃を緩和し、傷害を軽減するため、ボンネットのアウトターとインナーの距離、インナーの衝撃吸収構造を変更し、頭部がボンネットに衝突する初期のエネルギー吸収を高め、後半では頭部を柔らかく均一に受け止める構造。

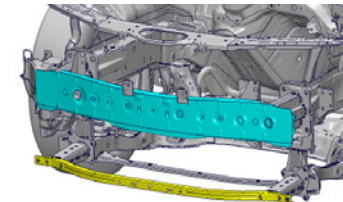
脚部保護対策

上脚はフェイスアップパー、下脚はロアスティフナーで受け止め、脚部が弓なりになることを防ぐことで、衝突時に靭帯や膝の損傷につながる脚部のしなり量を低減。

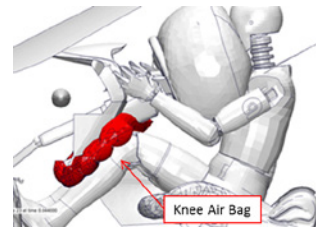
軽量・高剛性・安全ボディ



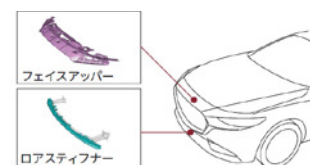
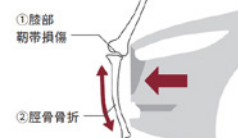
フロントボディ構造



運転席ニーエアバック



脚部保護対策



* 2019年1月時点マツダ調べ

事故発生時の傷害を軽減する技術(パッシブセーフティ技術)参照ホームページ

https://www.mazda.com/ja/innovation/technology/safety/passive_safety/

マツダの安全技術に対する社外からの評価

m

マツダの安全技術に対して、高い評価をいただいています。

第三者による安全性能評価

車種別

(2020年6月末現在)

		デミオ/ MAZDA2	MAZDA3	アテンザ/ MAZDA6	CX-3	CX-30	CX-5	CX-8	CX-9	ロードスター/ MX-5
日本	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	5星 (2014-2015年)	—*6	5星 (2013-2014年)	5星 (2015-2016年)	—*6	5星 (2017-2018年)	5星 (2017-2018年)	—*5	—*6
	J-NCAP*1 (予防安全性能評価)	ASV+ (2014年)	—*6	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	—*6	ASV+++ (2018年)	ASV+++ (2018年)	—*5	—*6
米国	US-NCAP*2	—*5	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	5星 (2020MY)	—*5	5星 (2020MY)	—*6
	IIHS*3	—*5	20TSP+	20TSP+	20TSP+	20TSP	20TSP+	—*5	20TSP+	—*6
欧州	Euro-NCAP*4	4星 (2015年)	5星 (2019年)	5星 (2018年)	4星 (2015年)	5星 (2019年)	5星 (2017年)	—*5	—*5	4星 (2015年)

直近3カ年の推移*7

		2018年	2019年	2020年
日本	J-NCAP*1	5星	6	5
	J-NCAP*1 (衝突安全性能評価)	4星	0	0
米国	US-NCAP*2	5星	5	4
	US-NCAP*2	4星	0	0
欧州	Euro-NCAP*4	5星	3	3
	Euro-NCAP*4	4星	3	3

*1 Japan New Car Assessment Program (独)自動車事故対策機構 (NASVA: National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid) が実施する安全性能評価。衝突安全性能評価は5星 (ファイブスター) が最高評価。予防安全性能評価はASV+++ (2018年~) が最高評価。

*2 National Highway Traffic Safety Administration New Car Assessment Program NHTSA (米国運輸省道路交通安全局) が実施する安全性能総合評価。5星 (ファイブスター) が最高評価。

*3 Insurance Institute for Highway Safety Rating IIHS (米国道路安全保険協会) が実施する安全性能総合評価。Top Safety Pick+ (プラス) が最高評価。

*4 European New Car Assessment Programme 欧州各国の交通関連当局などで構成された独立機関が実施する安全性能総合評価。5星 (ファイブスター) が最高評価。

*5 2020年6月末現在未導入。

*6 未評価。

*7 2020年6月末現在。OEM車種を除く。

m J-NCAP自動車アセスメント成果発表会



CX-8は衝突安全性能評価と予防安全性能評価の両方で、2017年度の受験車中最高得点を獲得