

パワーウィンドウの安全性

1. 目的

今年に入ってパワーウィンドウに挟まれて子供が重症を負った事故が 2 件、大きく報道された。一件は、11 か月の女兒が小指を切断(東京都)、もう一件は、7 歳男児が首を挟まれ意識不明の重態(長崎県)というものであった。

危害情報システム^(注 1)には、2005 年度以降の 5 年間でパワーウィンドウに指を挟まれて切断や骨折をした等の事例が 23 件^(注 2)寄せられている。

国民生活センターでは、これまでに 2 回パワーウィンドウの安全性についてのテストを実施し、消費者への注意喚起とともに、業界に対して挟み込み防止機能等の安全装置の装備を要望してきた^{(注 3)(注 4)}。前回のテスト(平成 15 年 1 月公表)では、18 車種を対象とした結果、挟み込み防止機能が付いた車種は 16 銘柄あったが、その多くが運転席のみの装着にとどまり、全窓にこの機能が付いていたものはわずか 2 車種のみであった。

現在も事故が起きていること、前回のテストから 7 年が経過していることから、現行の車種を中心に、安全装置等の装着の実態を明らかにするとともに、パワーウィンドウの閉まる時の力や安全装置の動作等を調べて、再度消費者へ情報提供することとする。

(注 1)商品やサービス等により生命や身体に危害を受けたり(危害情報)、そのおそれのある情報(危険情報)を全国の消費生活センター及び危害情報収集協力病院からオンラインで収集・分析し、消費者被害の未然防止・拡大防止に役立てることを目的として作られたシステム。

(注 2)2005 年度以降受付、2010 年 3 月末までの登録分。件数は本調査のため特別に事例を精査したものである。

(注 3)1999 年 4 月 6 日付当センター公表資料「危ない！パワーウィンドウに挟まれる事故」を参照。
(http://www.kokusen.go.jp/pdf/n-19990406_2.pdf)

(注 4)2003 年 1 月 8 日付当センター公表資料「乗用車内の安全を検証する」を参照。
(http://www.kokusen.go.jp/pdf/n-20030108_1.pdf)

2. テスト実施期間

検体入手：2010 年 5～6 月

テスト実施期間：2010 年 5～6 月

3. テスト対象銘柄

乗用車で、タイプ別に販売台数が多い国産乗用車 8 社 24 銘柄と外国車 2 社 2 銘柄をテスト対象とした(表 1)。なお、テストはすべてレンタカーを用いて行った。

表 1 テスト対象銘柄

タイプ	No.	銘柄	型式	製造者 又は 販売者(輸入元)	初度検査年月 又は 初度登録年月	グレード
軽自動車	1	パレット	DBA-MK21S	スズキ(株)	平成 22 年 3 月	G
	2	ワゴン R	DBA-MH23S	スズキ(株)	平成 21 年 12 月	FA
	3	タント	DBA-L375S	ダイハツ工業(株)	平成 20 年 8 月	Xリミテッド
	4	ムーヴ	DBA-L175S	ダイハツ工業(株)	平成 19 年 9 月	L
	5	ステラ	DBA-RN1	富士重工業(株)	平成 22 年 3 月	L
	6	ライフ	DBA-JB5	本田技研工業(株)	平成 18 年 12 月	F
	7	eK ワゴン	DBA-H82W	三菱自動車工業(株)	平成 21 年 12 月	MS
コンパクトカー	8	ヴィッツ	DBA-SCP90	トヨタ自動車(株)	平成 22 年 4 月	F
	9	キューブ	DBA-Z12	日産自動車(株)	平成 21 年 8 月	15X
	10	フィット	DBA-GE6	本田技研工業(株)	平成 19 年 12 月	1.3G
	11	デミオ	DBA-DE3FS	マツダ(株)	平成 21 年 12 月	13C
	12	コルト	DBA-Z21A	三菱自動車工業(株)	平成 21 年 12 月	Very
ハッチバック	13	カローラ フィールダー	DBA-NZE144G	トヨタ自動車(株)	平成 19 年 7 月	X
	14	ティーダ	DBA-C11	日産自動車(株)	平成 21 年 7 月	15M
	15	インプレッサ	DBA-GH2	富士重工業(株)	平成 22 年 3 月	1.5i
セダン	16	C230	DBA-203052	ダイムラー・クライスラー日本(株)*	平成 17 年 12 月	アバンギャルド
	17	プリウス	DAA-ZVW30	トヨタ自動車(株)	平成 21 年 7 月	S
	18	マーク X	DBA-GRX120	トヨタ自動車(株)	平成 19 年 7 月	250G
	19	320i	ABA-VA20	ビー・エム・ダブリュー(株)	平成 20 年 7 月	(標準車)
	20	インサイト	DAA-ZE2	本田技研工業(株)	平成 21 年 11 月	G
ミニバン	21	アルファード	DBA-ANH25W	トヨタ自動車(株)	平成 21 年 7 月	240X
	22	ウィッシュ	DBA-ZGE25G	トヨタ自動車(株)	平成 22 年 4 月	1.8X
	23	ヴォクシー	DBA-ZRR70G	トヨタ自動車(株)	平成 20 年 11 月	X
	24	セレナ	DBA-NC25	日産自動車(株)	平成 18 年 12 月	20S
	25	ステップワゴン	DBA-RG2	本田技研工業(株)	平成 19 年 12 月	G
	26	プレマシー	DBA-CREW	マツダ(株)	平成 19 年 5 月	20CS

※このテスト結果は、テストのために入手した車両のみに関するものである。

*2007 年にメルセデス・ベンツ日本(株)に改名

4. 危害情報システムより

危害情報システムには、2005年度から2009年度までにパワーウィンドウによる事故事例が23件寄せられている(図1参照)。主な相談事例を以下に示す。

【事例1】

パワーウィンドウに右手中指を挟み指先を欠損した。挟み込み防止機能が指を感知できないのは問題ではないか？
(2009年10月・1歳・女兒・長野県)

【事例2】

乗用車の後部座席に乗って、窓から頭を出していた際に、運転手がそれに気付かず窓を閉めた為に首が挟まれた。
(2007年9月・3歳・女兒)

【事例3】

走行中、パワーウィンドウを閉め息子の中指を骨折させた。不注意ではあったが挟み込み防止機能が役に立っておらず不満。
(2007年7月・9歳・男児・宮崎県)

【事例4】

外から車の窓より右腕を車内に入れていたところ、気付かれずに車内にいた人が窓を閉めたため腕を挟まれた。
(2006年4月・30歳代・男性)

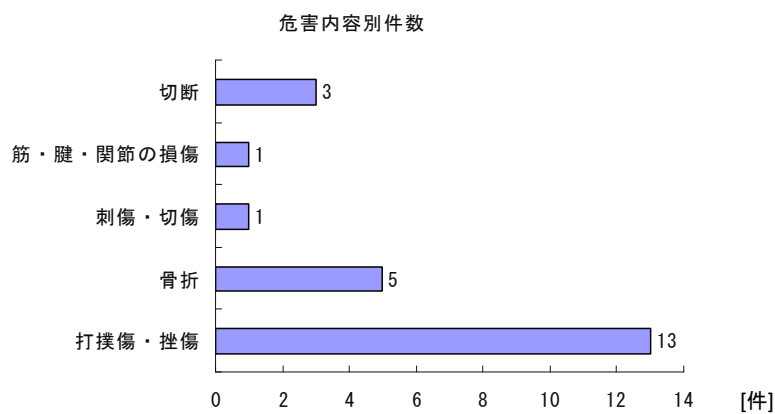
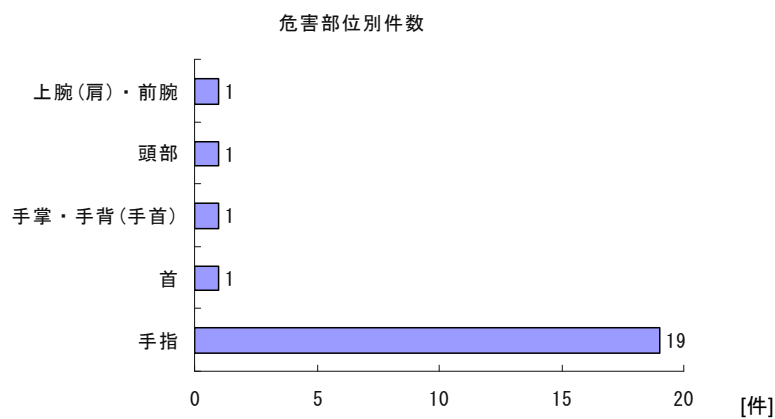
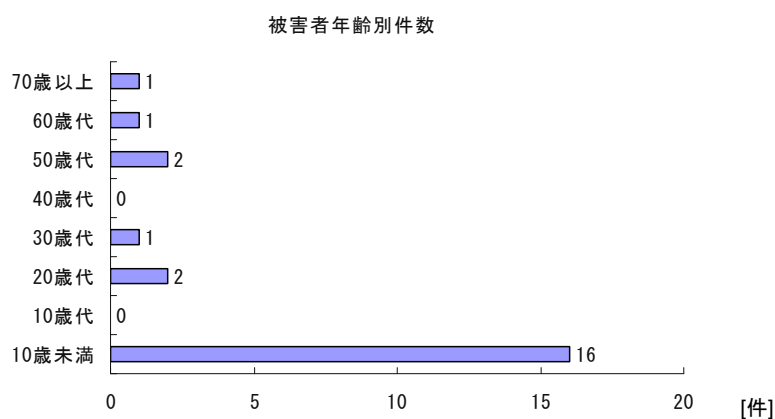
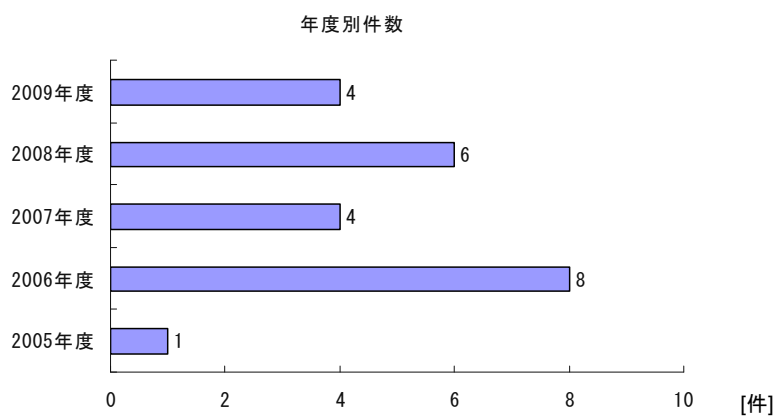
【事例5】

息子が車のパワーウィンドウに手の指を挟まれ骨折した。
(2006年3月・9歳・男児・鳥取県)

【事例6】

パワーウィンドウの安全装置が働かず、指を骨折した。
(2006年2月・20歳代・女性・愛知県)

図1 パワーウィンドウの事故事例の件数(n=23)



5. テスト及び調査結果

(1) 装備の有無の確認

1) 集中開閉スイッチとロックスイッチ

集中開閉スイッチとロックスイッチは全ての銘柄に付いていたが、ロック中の動作は一部の車種で異なっていた

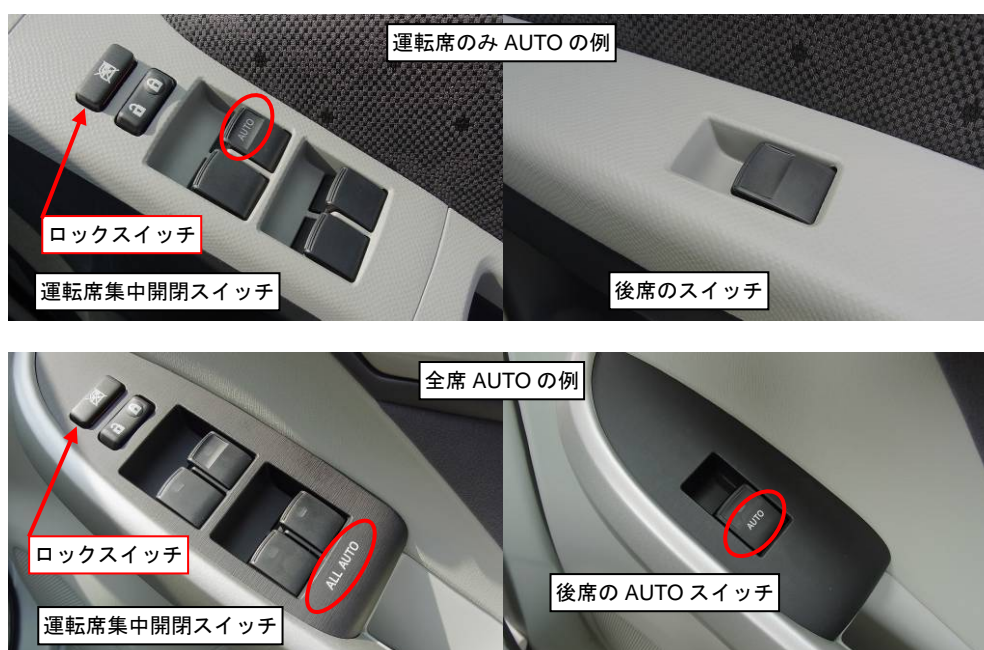
運転席及び各座席にあるパワーウィンドウの操作部を調べたところ、全ての銘柄に運転席から各座席のパワーウィンドウを開閉できる「集中開閉スイッチ」が付いていた。また、運転席以外のパワーウィンドウの開閉を制限する「ロックスイッチ(パワーウィンドウロックスイッチ)」も全ての銘柄に付いていた。どの銘柄も各部のウィンドウ開閉スイッチは、引き上げる(一部のスライドドアでは押し上げる)と閉まり、押し下げるとウィンドウが開く形態のスイッチであった。

なお、一部の銘柄を除き、ロック中は運転席のパワーウィンドウは通常どおり開閉できるが、助手席や後席のパワーウィンドウは運転席の集中開閉スイッチからも開閉できないようになっていた(表2参照)。

表2 ロック中のパワーウィンドウの開閉動作

No.7	助手席と後席はパワーウィンドウを開閉できない。
No.12	運転席の集中開閉スイッチから全席のパワーウィンドウを開閉できる。
No.16	後席のパワーウィンドウは開閉できないが、助手席は開閉できる。
No.19	運転席の集中開閉スイッチから全席のパワーウィンドウを開閉できる。
上記以外	助手席と後席はパワーウィンドウを開閉できない。 運転席の集中開閉スイッチから助手席、後席のパワーウィンドウを開閉できない。

写真 運転席の集中開閉スイッチと後席のスイッチの例



2) AUTOスイッチと挟み込み防止機能

運転席には全銘柄とも挟み込み防止機能が装備されていたが、全席に装備されていたのは26銘柄中10銘柄であった

全銘柄とも、運転席にはスイッチを一度強く引く(押す)と、指をスイッチから離しても自動的にウインドウが最後まで閉じる(開く)AUTOスイッチ(ワンタッチ式)が付いていた。また、全席にAUTOスイッチが付いていたのは8銘柄(No.13、No.16、No.17、No.18、No.19、No.21、No.22、No.23)であった。

全銘柄ともAUTOで開閉できるパワーウインドウには、上昇中のウインドウと車体の間に異物が挟まったときにパワーウインドウが反転し、一定の距離又は一定位置まで下降する挟み込み防止機能(自動反転機能)が装備されていた。全席のパワーウインドウに挟み込み防止機能が装備されていたのは10銘柄(No.7、No.12、No.13、No.16、No.17、No.18、No.19、No.21、No.22、No.23)であった。この10銘柄のうち、No.7、No.12の2銘柄はAUTOスイッチのないパワーウインドウにも挟み込み防止機能を装備していた(表3、テスト結果一覧参照)。

前々回(平成11年4月)は12銘柄(国産乗用車11銘柄、輸入乗用車1銘柄)、前回(平成15年1月)は国産乗用車18銘柄についてテストを行ったが、運転席に挟み込み防止機能が装備されていたものは、前々回は12銘柄中6銘柄、前回は18銘柄中16銘柄であった。また、全席にこの機能が装備されていたのは、前々回は12銘柄中3銘柄、前回は18銘柄中わずか2銘柄であった。

表3 全席にAUTOスイッチと挟み込み防止機能が装備されている銘柄数

		AUTOスイッチ	挟み込み防止機能
軽自動車	(7台)	0	1
コンパクトカー	(5台)	0	1
ハッチバック	(3台)	1	1
セダン	(5台)	4	4
ミニバン	(6台)	3	3
全体	(26台)	8	10
前回	(18台)	2	2
前々回	(12台)	3	3

3) 挟み込み防止機能の動作

4mm 厚の金属板や太さ 12mm のダミー人形の指を挟んだところ、挟み込み防止機能を装備したほとんどの銘柄はウインドウが反転し機能が働いたが、1 銘柄は反転しないときもあり動作が不安定であった

挟み込み防止機能が装備されていても、ウインドウが完全に閉まりきる直前には挟み込み防止機能が働かないこともあると考えられる。そこで、挟み込みを防止する機能が装備されているパワーウインドウについて、閉じるときに子供の指の太さを想定した厚さ 4mm の金属板と柔軟性のある合成樹脂性のダミー人形の指(挟み込まれる箇所太さ約 12mm)で挟み、挟み込み防止機能の動作を確認したところ、1 銘柄(No.14)を除きウインドウが反転して開き、挟み込みを防止する機能が働いた(テスト結果一覧参照)。No.14 は反転しないときもあり、動作が不安定であった。

なお、挟み込み防止機能が装備されていても、一部銘柄(No.6、No7、No.12、No.15、No.19、No.25)を除く 20 銘柄では、スイッチを引き続ける(ウインドウを閉める方向に操作し続ける)と挟み込み防止機能が働かなくなり金属板や指は挟まれたままとなった(表 4、テスト結果一覧参照)。一方、運転席の集中開閉スイッチでスイッチを引き続けたときは助手席と後席の挟み込み防止機能が働いた銘柄もあった(No.13、No.17、No.18、No.21、No.22、No.23)。

表 4 スイッチを引き続けたときの反転動作と銘柄数

		運転席	助手席、後席	
			集中開閉スイッチを引き続けたとき	
軽自動車 (7 台)	反転した	2	1	1
	反転しない	5	0	0
コンパクトカー (5 台)	反転した	1	1	1
	反転しない	4	0	0
ハッチバック (3 台)	反転した	1	0	1
	反転しない	2	1	0
セダン (5 台)	反転した	1	1	3
	反転しない	4	3	1
ミニバン (6 台)	反転した	1	0	3
	反転しない	5	3	0

(2) パワーウィンドウが閉まるときの力

パワーウィンドウが閉まるときの力は若干大きくなっていたが、挟み込み防止機能が働くときの力は前回のテストよりも小さくなっていた

パワーウィンドウの開閉スイッチを操作し、パワーウィンドウが閉まるときの力を測定した。開閉スイッチに AUTO スイッチが付いているウィンドウはその機能を使用し、AUTO スイッチがないウィンドウはスイッチを引き続けた。挟み込み防止機能(反転機能)のあるウィンドウにおいては挟み込み防止機能が作動するときの力と、スイッチを引き続けると挟み込み防止機能が作動しなくなるものについては、そのときの閉まる力を測定した(表 5、図 2、テスト結果一覧参照)。

その結果、パワーウィンドウが閉まるときの力は、前々回の 18.7～51.3kgf(平均 32.0kgf)、前回の 19.0～52.6kgf(平均 30.1kgf)に対し、今回は 16.7～55.4kgf(平均 34.1kgf)で、過去 2 回のテストよりも若干大きくなっていた。一方、挟み込み防止機能が働くときの力は、前々回の 15.3～28.4kgf(平均 23.3kgf)、前回の 16.6～25.6kgf(平均 20.8kgf)に対し、今回は 6.3～24.9kgf(平均 14.1kgf)と小さくなっており、より軽い力で反転する銘柄も見られるようになった。

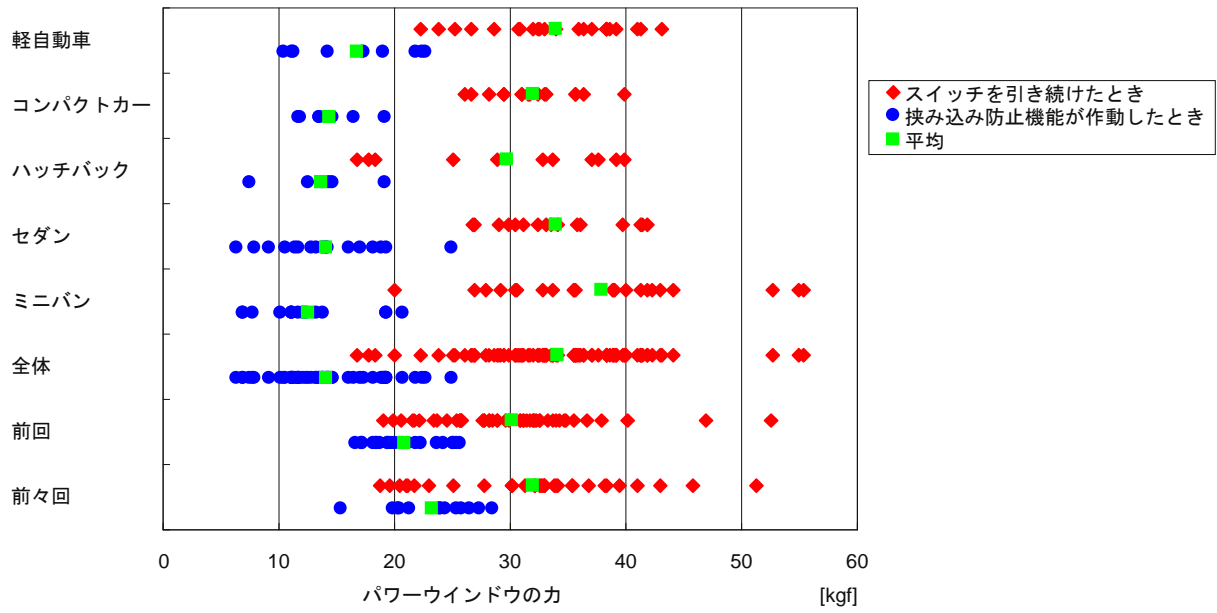
なお、必ずしも車の大きさにパワーウィンドウの閉まる力が比例するものではなかった。また、同じ銘柄でもウィンドウ(座席)により閉まる力に大きな違いが見られたものもあった。

過去の国民生活センターの調査では、パワーウィンドウが閉まる力が 30kgf のときに、上昇中のウィンドウを片腕(利き腕)で静止できる人は、女性では 30%しかいなかったことから、閉まる力が 30kgf 程度になると大人でも静止するのが困難となり危険と思われる。

表 5 パワーウィンドウが閉まるときの力 [kgf]

	スイッチを引き続けたとき	挟み込み防止機能が作動したとき
軽自動車 (7 台)	(6 台 23 箇所中) 22.2～43.1 平均 33.9	(7 台 9 箇所中) 10.5～22.7 平均 16.7
コンパクトカー (5 台)	(4 台 16 箇所中) 26.1～39.8 平均 31.9	(5 台 8 箇所中) 11.8～19.1 平均 14.4
ハッチバック (3 台)	(3 台 11 箇所中) 16.7～39.8 平均 29.7	(3 台 6 箇所中) 7.5～19.1 平均 13.6
セダン (5 台)	(4 台 16 箇所中) 26.7～41.9 平均 33.9	(5 台 17 箇所中) 6.3～24.9 平均 14.1
ミニバン (6 台)	(6 台 23 箇所中) 20.0～55.4 平均 37.8	(6 台 15 箇所中) 6.9～20.7 平均 12.5
全体 (26 台)	(23 台 89 箇所中) 16.7～55.4 平均 34.1	(26 台 55 箇所中) 6.3～24.9 平均 14.1
前回 (18 台)	(16 台 48 箇所中) 19.0～52.6 平均 30.1	(16 台 22 箇所中) 16.6～25.6 平均 20.8
前々回 (12 台)	(9 台 32 箇所中) 18.7～51.3 平均 32.0	(6 台 13 箇所中) 15.3～28.4 平均 23.3

図2 パワーウィンドウが閉まる力の分布



(3) 現行車種のパワーウィンドウの有無や挟み込み防止機能の装備状況

国産車の現行車種でパワーウィンドウが装備された全席に挟み込み防止機能が装備されているのは196車種中65車種であった

2010年6月末現在で販売されている国産車のうち、商用車を除いた乗用車について、パワーウィンドウの有無や挟み込み防止機能の有無を各社のインターネットサイトから調べた。その結果、全ての車種にパワーウィンドウが装備されていた。また、ほとんどの車種の運転席に挟み込み防止機能が装備されていたが、パワーウィンドウが装備された全席に挟み込み防止機能が装備されていると読み取れた車種は調査した196車種中、65車種であった(表6参照)。メーカー別に見ると、全席に挟み込み防止機能が装備されている車種は、トヨタ自動車(株)が45車種中34車種(約76%)、三菱自動車工業(株)が18車種中13車種(約72%)と半数以上であったが、1車種もないメーカーもあった。なお、同一車種でもグレードやオプションの選択によって装備状況が異なるものもあった。

一方、タイプ別に見ると(表7参照)、全席に挟み込み防止機能が装備されている車種の割合は、セダンが36車種中22車種(約61%)で半数を超えていたが、軽自動車は54車種中9車種(約17%)で5分の1以下であった。

表6 挟み込み防止機能の装備状況(メーカー別)

製造者	調査した車種数	全席に挟み込み防止機能が装備されている車種数*
スズキ(株)	21	1
ダイハツ工業(株)	19	1
トヨタ自動車(株)	45	34
日産自動車(株)	30	8
富士重工業(株)	19	0
本田技研工業(株)	25	8
マツダ(株)	19	0
三菱自動車工業(株)	18	13
合計	196	65

*グレードやオプションにより装備状況が異なる車種もある

表7 挟み込み防止機能の装備状況(タイプ別)

タイプ	調査した車種数	全席に挟み込み防止機能が装備されている車種数*
軽自動車	54	9
コンパクトカー	26	6
ハッチバック	13	3
セダン	36	22
ミニバン	33	12
その他(SUV、スポーツカー)	34	13
合計	196	65

*グレードやオプションにより装備状況が異なる車種もある

6. 消費者へのアドバイス

(1) パワーウィンドウの操作は、必ず安全確認をしてから行う

パワーウィンドウの事故は、同乗者の状況を確認せずに操作を行ったため、同乗者の身体の一部が挟まれてけがを負う場合がある。パワーウィンドウを操作するときは、同乗者の安全をよく確認すること。

なお、パワーウィンドウが閉まる力は、必ずしも車の大きさで決まるものではないため、車によらず十分注意すること。

(2) 低年齢の子供には、パワーウィンドウを操作させないこと。また、子供が同乗する際は、パワーウィンドウのロックスイッチを活用する

事故事例ではけがを負った年齢は、10歳未満と低年齢の子供が圧倒的に多い。また、子供が自分で操作したために事故にあった事例も報告されている。このようなことから、子供には絶対にパワーウィンドウの操作をさせないこと。また、子供が同乗した際は、事故を未然に防ぐため、パワーウィンドウのロックスイッチを活用する。

(3) パワーウィンドウの操作によっては、挟み込み防止機能が働かない場合もあるので、取扱説明書で操作をよく理解しておく

挟み込み防止機能が装備されていても、スイッチを引き続けるとウィンドウが反転せず、挟まれたままになる銘柄もあった。指を挟んだ際に、挟み込み防止機能が働かなかった事故事例も見られることから、取扱説明書を読みパワーウィンドウの操作をよく理解しておくこと。

(4) 購入の際は、全席に挟み込み防止機能の装備があるかも検討する

挟み込み防止機能はほとんどの乗用車に装備されているが、運転席にのみ装備されていたり、全席に装備されていたりと車種やグレードにより装備状況は異なっている。挟み込み防止機能は、安全性の観点から考えると有効であることから、購入時は装備状況を検討するとよい。

7. 業界への要望

(1) 挟み込み防止機能を全席に装備するとともに、ウィンドウを閉める力是可以する限り小さくするよう改めて要望する

パワーウィンドウの挟み込み防止機能は、運転席のみに装備されていることが多く、AUTOスイッチのない席にこの機能を採用している銘柄は、ほとんどなかった。

事故防止の観点から考えると、パワーウィンドウのロックスイッチも有効と考えられるが、事故は運転席以外でも起きていることから、挟み込み防止機能を全席に装備するよう改めて要望する。また、パワーウィンドウの閉まる力は、ウィンドウの構造等によりそれ相応の力が必要と思われるが、できるだけ小さくするよう要望する。

(2) スイッチを引き続けても挟み込み防止機能が働くよう要望する

挟み込み防止機能が装備されていても、スイッチを引き続けると挟み込み防止機能が働かない銘柄が見られた。AUTO スイッチが装備されているウインドウにおいてもスイッチを引き続けるような操作は特殊な操作とは考えられず、事故防止の観点からこのような操作を行った場合でも挟み込み防止機能が働くように要望する。

(3) 挟み込み防止機能が確実に働くよう要望する

ウインドウが閉まる直前では挟み込み防止機能の動作が確実ではない銘柄が見られた。事故事例を見ると子供の指が挟まれる事例が多いことから、ウインドウが閉まる直前の僅かな範囲でも挟み込み防止機能が確実に働くよう要望する。

○要望先

一般社団法人日本自動車工業会

○情報提供先

消費者庁 地方協力課

国土交通省 自動車交通局 技術安全部 審査課

本件問い合わせ先

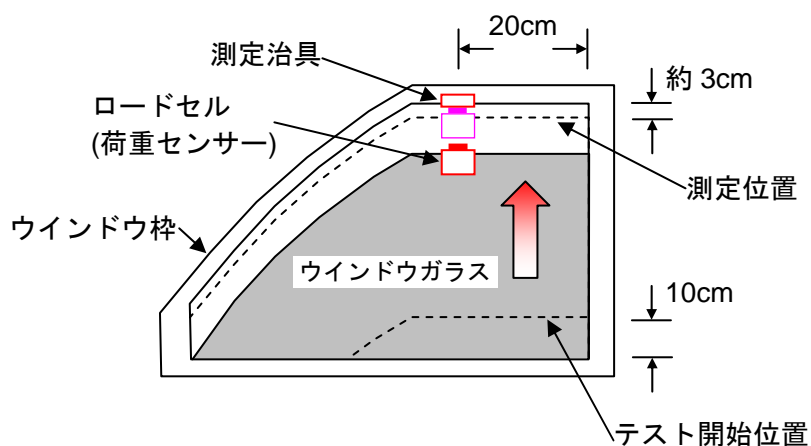
商品テスト部：042-758-3165

8. テスト方法

(1) パワーウィンドウが閉まるときの力の測定

- ①測定は車両を十分に暖機し、アイドリング回転数がほぼメーカーの指定する値になってから実施した。
- ②測定具はウィンドウ枠のセンターピラー側から 20cm の位置に取り付けた。
- ③ウィンドウ枠の下端からウィンドウが約 10cm 突出した状態を開始点とした。なお、約 10cm 突出した状態までウィンドウを下げられない場合は、最も下げた状態を開始点とした。
- ④受け側の治具(金属製)はロードセル(荷重センサー)が平行に当たるように取り付けた。また、治具とロードセルが接触したときのウィンドウ枠との隙間は約 3cm であった。
- ⑤開閉スイッチは ON 状態を維持し、AUTO スイッチがある場合は、AUTO スイッチで開始した。
- ⑥測定値は、ウィンドウが上昇し、ウィンドウ枠に設けた治具にロードセルが当たったときの最大値とした。

図3 パワーウィンドウが閉まる力の測定方法



(2) 挟み込み防止機能の動作確認

挟み込み防止機能の動作確認の試験は、子供の指を想定した厚さ 4mm の金属板及び挟み込まれる箇所の太さが約 12mm の柔軟性のある合成樹脂性のダミー人形の指を挟み、挟み込み防止機能が作動するか調べた。

タイプ	No.	銘柄	装備の有無				挟み込み防止機能の反転動作						閉まる力					
			AUTOスイッチ		挟み込み防止機能		AUTOで操作したとき				スイッチを引き続けたとき		スイッチを引き続けたとき		AUTOで操作したとき (挟み込み防止機能が作動)			
			助手席側	運転席側	助手席側	運転席側	4mm厚金属板		ダミー人形の指		助手席側	運転席側	助手席側	運転席側	助手席側	運転席側	助手席側	運転席側
							助手席側	運転席側	助手席側	運転席側								
軽自動車	1	パレット	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	41.0	41.3	—	21.9	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43.1	39.2	—	—
	2	ワゴンR	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	38.4	36.0	—	22.7	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36.4	33.9	—	—
	3	タント	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	32.0	38.6	—	22.3	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32.9	38.3	—	—
	4	ムーヴ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	32.4	32.5	—	19.1	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.3	37.1	—	—
	5	ステラ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	28.6	25.3	—	11.2	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.8	26.7	—	—
	6	ライフ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	した	30.7	*4	—	17.4	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.7	22.2	—	—
	7	eKワゴン	前席	(○)*1	○	○	○	(した)*1	した	(した)*1	した	した	した	*4	*4	14.2	11.1	
			後席	固定窓	(○)*1	固定窓	○	固定窓	(した)*1	固定窓	(した)*1	固定窓	した	した	固定窓	*4	固定窓	10.5
コンパクトカー	8	ヴィッツ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	31.0	32.4	—	13.5	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.8	36.3	—	—
	9	キューブ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	28.2	26.1	—	16.5	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.0	35.7	—	—
	10	フィット	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	35.6	31.6	—	14.6	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.1	29.5	—	—
	11	デミオ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	26.7	29.4	—	19.1	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.9	31.7	—	—
	12	コルト	前席	(○)*1	○	○	○	(した)*1	した	(した)*1	した	した	した	*4	*4	11.8	11.8	
			後席	(○)*1	(○)*1	○	○	(した)*1	(した)*1	(した)*1	(した)*1	した	した	*4	*4	14.4	13.6	
ハッチバック	13	カローラ フィールダー	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	32.8	33.7	7.5	14.6	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	39.8	37.0	12.6	14.3	
	14	ティーダ	前席	—	○	—	○	—	*2	—	*2	—	しない	25.1	28.9	—	19.1	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.1	37.6	—	—
	15	インプレッサ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	した	18.2	*4	—	13.7	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.7	17.7	—	—
セダン	16	C230	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない	しない	41.9	36.1	19.3	24.9	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない	しない	41.4	29.8	18.2	16.1	
	17	プリウス	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	41.2	39.7	9.2	7.9	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	31.1	29.1	6.3	11.4	
	18	マークX	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	34.0	30.4	14.2	13.2	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	33.5	35.8	14.1	17.0	
	19	320i	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	した	した	*4	*4	12.8	13.9	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	した	した	*4	*4	18.9	11.8	
	20	インサイト	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	26.7	26.9	—	10.5	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.1	32.4	—	—
ミニバン	21	アルファード	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	54.9	55.4	19.2	20.7	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	30.6	27.0	13.3	12.4	
	22	ウィッシュ	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	42.2	41.2	6.9	7.8	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	42.9	38.8	7.0	11.1	
	23	ヴォクシー	前席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない	41.8	38.9	11.2	11.7	
			後席	○	○	○	○	した	した	した	した	しない*3	しない*3	52.6	44.1	13.8	12.0	
	24	セレナ	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	33.7	35.7	—	19.3	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.5	39.1	—	—
	25	ステップワゴン	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	した	30.5	*4	—	11.1	
			後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.4	40.0	—	—
26	プレマシー	前席	—	○	—	○	—	した	—	した	—	しない	20.0	29.2	—	10.2		
		後席	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.9	32.9	—	—	

○：装備あり —：装備なし
*1運転席の集中開閉スイッチから操作したとき

*2反転しないときもあり、動作が不安定だった

*3運転席の集中開閉スイッチから操作したときは反転する

*4挟み込み防止機能が作動

<title>パワーウィンドウの安全性</title>