

The RJC Bulletin

vol. 28

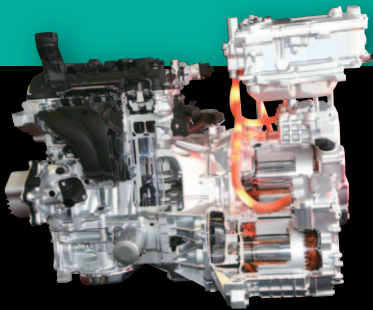
年次報告書

Vol.28 年次報告書 2018年12月17日



ザRJCブリテン

2019年次 RJCカーオブザイヤー特集号



カーオブザイヤー **三菱 エクリプス クロス**

カーオブザイヤー・インポート **BMW X2**

テクノロジーオブザイヤー **日産 e-POWER**

特別賞 **ホンダ N-VAN**



2019年次 RJCカーオブザイヤー 6 BEST

Domestic cars

日産自動車 NISSAN

セレナe-POWER



セレナe-POWER

e-POWERの搭載で
 さらに販売台数が伸びたという

- 全長×全幅×全高=4690×1695×1865mm
- エンジン(充電用)=直列3気筒 排気量=1198cc 最高出力=62kW(84ps) 最大トルク=103Nm
- モーター 最高出力=100kW 最大トルク=320Nm
- 車両本体価格=296万8020円～340万4160円

本田技研工業 HONDA

クラリティ PHEV/CR-V



クラリティ PHEV

先進性だけでなく乗った印象が
 すこぶる良かった

- 全長×全幅×全高=4915×1875×1480mm
- エンジン=直列4気筒 排気量=1496cc 最高出力=77kW(105ps) 最大トルク=135Nm
- モーター 最高出力=135kW(184ps) 最大トルク=315Nm
- 車両本体価格=588万円

CR-V

SUVの本命。使い・勝手の向上にも
 ホンダらしい配慮が

- 全長×全幅×全高=4605×1855×1680～1690mm
- エンジン=直列4気筒 排気量=1993cc 最高出力=107kW(145ps) 最大トルク=175Nm
- モーター 最高出力=135kW(184ps) 最大トルク=315Nm
- 車両本体価格=323万280円～436万1040円 ※1.5ℓ(140kW)あり FFと4WDあり

マツダ MAZDA

CX-8



CX-8

海外で磨いたデザインの確かさ。
 ガソリン仕様も追加

- 全長×全幅×全高=4700×1840×1730mm
- エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=2488cc 最高出力=140kW(190ps) 最大トルク=420Nm
- 車両本体価格=289万4400円～446万400円 ※2.5ℓガソリンと2.2ℓディーゼル、FWDと4WDあり

三菱自動車工業 MITSUBISHI

エクリプス クロス



エクリプス クロス

統合制御システム「S-AWC」に
 守られたスタイリッシュ4WD

- 全長×全幅×全高=4405×1805×1685mm
- エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=1495cc 最高出力=110kW(150ps) 最大トルク=240Nm
- 車両本体価格=253万2600円～309万5280円 ※FFもあり

暑からず寒からず——テスト日は望んでもないような良い天気。
でも、残念なことがあった。直前になってスバルが参加を辞退したのだ。
こうしてフォレスターはイヤーカー候補から消えた……。
しかし、前夜に懇親会を開いたこともあってか試乗は和気藹藹と行われた。
そして、例年のように緊張の開票の時が訪れる。

Competitors



アウディ ジャパン Audi

A7 スポーツバック/A8



A7 スポーツバック

セダンのようなハッチバック。
乗り味は意外にスポーティ

●全長×全幅×全高=4975×1910×1415mm
●エンジン=V型6気筒ターボ 排気量=2994cc 最高出力=250kW (340ps) 最大トルク=500Nm ●車両本体価格=988万円～1058万円 ※48Vマイルドハイブリッド

A8

どっしり優しい乗り心地、大人のセダン。
小回りだつてさく

●全長×全幅×全高=5170×1945×1470mm
●エンジン=V型8気筒ターボ 排気量=3996cc 最高出力=338kW (460ps) 最大トルク=660Nm ●車両本体価格=1140万円～1640万円 ※V型6気筒もあり 48Vマイルドハイブリッド

ビー・エム・ダブリュー BMW

X2



X2

この国ではこのサイズがいっぱい。
BMW風味も忘れていない

●全長×全幅×全高=4375×1825×1535mm
●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=1998cc 最高出力=141kW (192ps) 最大トルク=280Nm ●車両本体価格=436万円～515万円 ※FWDの直列3気筒1.5ℓターボ (103kW) もあり

フォルクスワーゲン グループ ジャパン Volkswagen

ポロ



ポロ

市街地から高速道路へ。
なんの不安もいだかせない

●全長×全幅×全高=3995×1685×1460mm
●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=1197cc 最高出力=66kW (90ps) 最大トルク=160Nm ●車両本体価格=209万円～344万円 ※1.4ℓ (110kW) のGTもあり

ボルボ・カー・ジャパン VOLVO

V60/XC40



V60

日本の要望に応じて幅を広くしなかったとか。好感持てる

●全長×全幅×全高=4760×1850×1435mm
●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=1968cc 最高出力=187kW (254ps) 最大トルク=350Nm ●車両本体価格=499万円～819万円 ※ハイブリッド (186kW+34kW+65kW & 233kW+34kW+65kW) もあり

XC40

小さく見えても横幅たっぷり。
SUV入門用に最適の1台

●全長×全幅×全高=4425×1875×1660mm
●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量=1968cc 最高出力=140kW (190ps) 最大トルク=300Nm ●車両本体価格=389万円～549万円 ※185kWモデルもあり

Imported cars

三菱 エクリプス クロス

M I T S U B I S H I E C L I P S E C R O S S



ピュア三菱車としては最後のモデルとなる。必要以上に数値上の性能に捕らわれていない。視界とスタイルを両立させたリアの処理も秀逸だ。

数値化できないアナログ感。豊かな対話性が魅力



昨今、増殖が止まらないSUVにおいて、それぞれが個性をアピールするものの、実は皆、スポーティというキーワードを掲げており、どうにもこうにも違いを見出せない。そんな中であって、真のスポーティを語るに相応しいモデルがある。それがこのエクリプス クロスだ。

自動車雑誌的な書き方で講評するならば、こうなる。1.5ℓ直噴ターボエンジンは必要にして十二分のパワーと不足ないレスポンスを得意気に発生させ、CVTを介しながらもダイレクト感を提供し、その上でS-AWCをもって意のままの操縦をドライバーに愉しませ、ハイ

レベルの安定性による安心感を乗員に与えてくれる、と。

しかし、初めてエクリプス クロスのシートに座った時に味わった、ショックに通じるような感心は、そういった文章では表現しきれないことも感じた。それが対話性だった。



スマートフォン連携のディスプレイオーディオとヘッドアップディスプレイも採用した。

サイドビューは間違いなく美しい。リアに向かう上下2本のプレスラインも効果的だ。

- 国産車のイヤーカーは、わりとすんなりと三菱のエクリプス クロスの頭上に輝いた。
- これに対して、以下はセレナe-POWERを始めとしてかなりの接戦となった。
- ただ、一次予選を突破したスバルのフォレスターが直前になって辞退したのは残念だった。



エンジンは1.5ℓ直噴ターボ。最高出力は110kW (150ps)。低速でのトルクも太い。

クイックに仕立て過ぎていないその加減、オンセンターから明確な指標を伝えてくるステアリングフィールに心地よさすら感じた。そして、どこまでインをついていくのか先が見えないほどの回頭性にドキドキ感を覚え、スノードライブにおいては操縦性と安定性のハイバランスぶりに、これは凄いと、思わず声を出したほどだった。

そうした驚嘆を感じたのは、ドライバーからの、これはどうだい？ と問いかけに、エクリプス クロスから、ならばこれはいかがでしょうか、との回答、つまり豊かな対話性があったからこそ。いうまでもなく、それはもともと与えられていた素性によるところが大きい。

エクリプス クロスはスペックに特化していない。つまり、広く一般へと伝えやすいキーワードが少ない（それが唯一のウィークポイントかもしれない）。しかし、ステアリングを握ってみると、数値化できないようなアナログ感あふれる対話性が熱心な開発陣によってしっかりと作り込まれていることにすぐに気付き、感心を感じる。そして、その先にある深い対話性に、愉しさを見出せるようになる。これこそが、エクリプス クロスのアドバンテージなのだと、僕は思う。
(吉田直志)



使い勝手や4WDとしての機能にも十分配慮されている。所有して使う楽しさにもあふれている。



今年の三菱は気合が違った。参加スタッフ数も最大クラス。おそらく受賞の喜びもひとしおだったに違いない。

パジェロのSUVづくり、ランサーの走行性能、そしてクーペのようなスタイルを

この度は大変栄誉ある賞を受賞させて頂き、誠にありがとうございます。

エクリプス クロスの企画開発は約5年前にスタート致しましたが、それは三菱自動車から従前より培ってきた強みを活用しながら、新たな挑戦に取り組むというものでした。

具体的には、パジェロに代表されるSUVの基本性能の高さと、ランサーエボリューションに代表される優れた走行性能を活かしながら、新たな挑戦としてそこにクーペのようなスタイリッシュな外観を組み合わせるというコンセプトを立案しました。

例えば、エクリプス クロスのサイドシルエッジを見ると、実は全高はそれほど低くありません。SUVに求められる後席の居住性を確保しながら、クーペの様な外観を実現するために、ルーフを下げるのではなく、サイドキャラクターラインを鋭く後方に向けて切り上げる事で、躍動感のあるクーペスタイルを実現しています。

また、キャラクターラインの延長上に配置されたリアコンビネーションランプが後方視界の妨げにならないよう、ダブルガラスのり

アテールゲートを採用しました。さらにテールゲート上のワイパーは通常とは逆に、ヒンジが上端にあるものを採用する事により、ワイパーモーターが視界の邪魔をする事が無い構造としています。これは一例ですが、エクリプス クロスではこういった二律背反を克服するこだわりと挑戦が随所に折り込まれています。今回の受賞は、開発陣一人一人のこの様なこだわりを評価頂いたものではないかと自負しています。

今回、最終選考会の開票会場に同席させて頂き、一票一票が開票されるたびに「三菱自動車、もっとがんばれ。」と激励されているように感じられ、胸が熱くなりました。

今回の受賞を励みとして、三菱らしいこだわりの商品をお客様にお届け出来るよう邁進して行きたいと考えています。

林 祐一郎

(はやし・ゆういちろう)

三菱自動車工業株式会社
商品戦略本部
チーフ・プロダクト・スペシャリスト



2019年次 RJCカーオブザイヤー（国産車）選考結果

順位	車名	メーカー	得点
1	エクリプス クロス	三菱自動車工業	253
2	セレナ e-POWER	日産自動車	175
3	クラリティ PHEV	本田技研工業	163
4	CR-V	本田技研工業	145
5	CX-8	マツダ	144

※スバル フォレスターはノミネート辞退

授賞理由

単にスタイリッシュなだけでなく電子制御の「S-AWC」も高く評価

スタイリッシュなクーペスタイルのコンパクトSUVというだけでなく、三菱自動車独自の電子制御4輪駆動技術「S-AWC」により、高い走破性、操縦安定性を確保。新開発1.5ℓ直噴ターボエンジン+8速スポーツモード付CVTは、中低速トルクを向上させることで、活発な走行性能を実現した。

「4WD技術では どこにも負けない」

インタビュー：神谷龍彦／写真：佐久間健



がありました。これを統合制御するのがS-AWCです。コーナリングに関しては昔からAYCは重要で、マキネンがランサー・エボリューションで4年連続WRCチャンピオン（1996～1999年）になったのもこれに負うところが大きいですね。（システムについては図版とその説明をご覧ください：編集部注）

—4WDの場合、前後のトルク配分は？

増岡 80：20から40：60まで変化します。基本的にはFFですから、前へ行くときは後方の駆動力が大切だし、コーナーでは前輪の負担を少なくしてちゃんと曲がるようにしています。

—開発スタッフは何人くらいいらっしゃるのですか。

増岡 2000人くらいですかねえ。

—えっ！そんなに。

増岡 ウチは基本的に開発スタッフがテストドライバーを兼ねます。そのためのライセンスがあるのです。トップはS級、その下にF級というのがあってAからC級のテストドライバーの指導にあたります。ライセンスの任期はS級が2年、他は1年です。

—トップクラスでも降格することがあるんですか。

増岡 ありますよ、もちろん。クラスに

S-AWCはAWCとどう違う？

—エクリプス クロス発表の席で、増岡さんはS-AWCは誰でも体感できるとおっしゃいましたが、ダートはともかく、舗装路ではあまりよくわかりませんでした。

増岡 そうですね。乾いた舗装路では一

般の方にはわかりにくいかもしれませんね。

—もともと三菱さんにはAWCがありました。S-AWCとAWCの違いは何ですか。

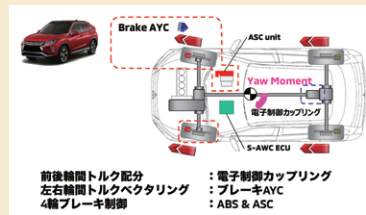
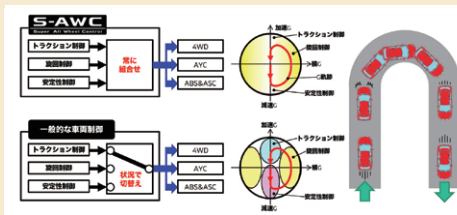
増岡 前後輪間のトルク配分を行う4WD、左右輪間のトルクベクタリングを担当するAYC=アクティブ・ヨー・コントロール、4輪ブレーキ制御するABS&ASC

4WD、AYC、ABS & ASCを 切れ目なく統合制御する

ランサー・エボX（2007年）、アウトランダー（2010年）、エクリプス クロスに搭載。その原理は以下のような。
トラクション性能（譲りたくない）と操縦性・安定性をともにシームレスに向上させることによって、どんな路面でも誰もが安心して運転を楽しめる。

トラクション（4WD）、旋回性能（AYC=アクティブ・ヨー・コントロール）安定性制御（ABS & ASC=アクティブ・スタビリティ・コントロール）を常に組み合わせシームレスな車両挙動を確保する。

舵角、ヨーレート、駆動トルク、ブレーキ圧、車輪速等をセンサーで感知して、ドライバーの操作と車両の状態を正確に把握し、旋回時にブレーキ制御によるAYCがドライバーの意図した走行ラインに忠実になるようヨーモーメントを発生させ、同時に電子制御4WDによって後輪に伝達するトルクを適切に配分する。ASCやABSも協調しながら走行安定性を保つ。



- ドライバーの操作と車両状態をセンサーで感知し、前後の駆動力配分とブレーキ制御量を決定。
- ASC、ABSを統合し、左右輪間の駆動/制動力を制御。
- リアデフに設けられた電子制御カップリングを制御し、走行状況に応じて後輪に駆動力を配分。
- あらゆる路路面で安定した走行性能とリニアなハンドリングを実現。
ドライブモード AUTO SNOW GRAVEL ※イラストはネットで拡大して下さい

よって最高速度にも制限があって、例えば130km/hまでとか150km/h、180km/hまでとかね。さらにクラスによって入れるテストコースも限られます。テストドライバーが良くないとそれ以上のクルマはできませんから。



ともかくどんどん走らせる。 そして対応を自分で考えさせる

——具体的にはどんなことをするのですか。

増岡 2週間くらいコースに詰め込んで何度も何度も走らせる。FFもFRも4WDもなんでもドライブさせます。水撒いて、滑らせて滑らせて対応できるようにもする。

——そこで目指すのは何ですか。

増岡 意のままに動かせることです。
——でもそれって他のメーカーでも言っていますよねえ。

増岡 でも、4WDに関しては国産ではイチバンだと思いますよ。メーカーによっては、スピン回避までは行っても限界を超すとノーコントロールになるところもあります。無反応の領域がある。ウチのシステムはスピードが落ちてでもコントロールできる。タイヤの摩擦の限界をギリギリまで使います。制御が違うんです。
——随分強気ですね。

増岡 最初から、負けないつもりでやっていますから。ウチのスタッフも4WDが好きだし。

——では負けないようにさらにやることあるわけですよね。

増岡 もっと精度を細かくすることです。現在は1/100秒ですがこれをもっと速くするとか。

——増岡さんご自身は2002年と2003年にパジェロをドライブして、パリ・ダカール・ラリーに勝ちました。そこで経験がエクリプス クロスのどんなところに活かしていますか。

増岡 ラリーの場合は自分たちの乗りやすいクルマにしますが、市販車の場合はお客さんにとって楽しいクルマかどうか最重要になります。それが先ほど言った意のままに動かせるということです。

——万人には無理でしょうが、おそらく誰ももっと運転が上手になりたいという希望をもっている。それを実現するため

には、どうすればいいんでしょうか。

増岡 限られた場所で何度も徹底して運転することです。まず自分の限界を、次にクルマの限界を知る。いかに効率よくクルマを走らせるかを。クルマの滑りは尻で感じるとか。そういう意味ではジムカーナなんかもいいですよ。

——う～ん。そうですね。やっぱり回りはありますか。ところで、増岡さんの生活はどんな感じですか。



増岡 1にイベント。2にテストドライバーの育成です。この間フィンランドに行ってきましたがお客さんに良さを分かってもらわなければ始まらない。イベントでデリカを転倒する寸前まで走らせたりたりもします。テストドライバーを育てるのは大切なことです。アクセルの“入れ方”とかも教えます。パソコンではできるけど、味付けはやはりに人間の仕事です。そうじゃないとどのメーカーのクルマも同じになってしまうでしょ。

SHORT IMPRESSIONS

ブレーキング時でも方向を変えられた!

最初の試乗会はターマック路だったため、特徴のひとつであるS-AWCの効果を大きく感じることはできなかったが、今回のグラベル路なら容易にタイヤが滑り出すため、S-AWCの効果を強く感じる事ができた。

コースはスラロームやフルターン、勾配のきつい登坂路や定常円旋回など。何より驚かされたのは、通常なら絶対にコースアウトするような車速で、しかもアクセル全開のままコーナーに進入しても、クルマの方が勝手に車速を落としていとも簡単にクリアしてしまったことだ。スロットルも勝手に制御してくれたのも体感できた。

一方、S-AWCはオフスイッチによりカットできる。ABS制御は残ってしまうが、こちらは逆にクルマを自在にコントロールできる面白さがある。もちろん、進入時にはアクセルを抜いたりブレーキングが必要だ。だが通常はABSが介入するとグラベルでは制動距離が極端に伸びるものだが、

ブレーキングでもしっかり姿勢を作って向きを変えることができたのには驚かされた。クルマを操る楽しさをしっかり体感できた。

(若槻幸治郎)



日産 セレナ e-POWER

NISSAN SERENA e-POWER



自動運転サポート「プロドライブ」で話題を呼んだセレナのもう一つの武器・e-POWERだ。

ミニバンにも最適だったe-POWERの実力

先にノートに搭載され、話題を呼んだe-POWER。その第二弾として登場したのが、セレナe-POWERである。

このセレナe-POWERが搭載するパワートレインは、ノートe-POWERと共通。駆動用のEM57型モーターと発電用の1.2ℓ3気筒・HR12DE型エンジンの組み合わせだ。だが街中をキビキビと走ることを身上としたノートと、ファミリーでの長距離ドライブも多いセレナでは異なる特性が求められる。そこでセレナe-POWERでは、細部に至るまでチューニングが施され、e-POWERのポテンシャルをミニバンに最適化しているのが特徴だ。

まずパワーは、エンジン出力を7%、



プロドライブ、e-POWERと話題に事欠かないが、ミニバンとしての基本性能レベルは非常に高い。

バッテリー容量は20%、モーターの最高出力は25%も引き上げられている。軽量コンパクトのノートと、ミドルクラスミニバンのセレナでは約500kgも車両重量が異なるが、出力を向上させることで重量増に対応している。実際に走行してみても力不足は全く感じられず、発進からのスムーズな加速が心地よい。アクセル操作に対して極めてリニアな反応は、モーター駆動ならではの魅力といえるだろう。市街地はもちろん、高速道路の走行でも満足できるパワーを発揮してくれるので、長距離ドライブが多いユーザーにも最適なものとなっている。

また走行中の静粛性が高いのも特筆できる。徹底的に遮音対策が施されており、EV走行時はもちろん、発電のためにエンジンが稼働した時も車内は極めて静かだ。このため後席との会話も楽に行える。さらに走行モードでは、EV走行できるマナーモードと、バッテリーチャージを行うチャージモードも新たに搭載。幹線道路で充電し、自宅周辺はEVで走行できるので、旅行先から深夜に帰宅するといったシーンでも音を気にせず走行する



ノートのe-POWERよりも出力&トルクを向上させた。ミニバンなりの重量増に備えるためだ。



色々な装備が付いているが、その操作は分かりやすい方。ゼロゼロミッドを広めた功績も大きい。

ことが可能である。

そして、より快適性を高めているのがアクセルペダルのみで加減速を行えるワンペダル機能である。この操作感も、減速力の立ち上がりがノートe-POWERより若干マイルドにセッティングされており、後席乗員にも優しい乗り心地だ。快適な長距離ドライブが家族みんなで楽しめる上質なミニバンとして仕上げられており、e-POWERの持つ可能性を大きく広げたモデルといえるだろう。

(鞍智誉章)

ホンダ クラリティ PHEV

2019 RJC
CAR OF THE YEAR
6 BEST
RJCカーオブザイヤー
6ベスト

H O N D A
C L A R I T Y
P H E V



重いバッテリーを低重心化して床下に配置。これが操安性にも大きく貢献した。

新しいPHEVの提案。電動化への意気込み

ホンダ・クラリティと聞くとFCVを思い浮かべるが、一般販売向けのPHEVがラインナップに加わった（米国ではリースでEVも加わっている）。特筆すべきは、総電力量17kWhのバッテリーと最高出力135kWのモーターにより、EV航続距離114.6kmと最高速度160km/hという、これまでのPHEVにない数字を実現した。

基本的には、シリーズハイブリッドとして走行するが、興味深いのはエンジンドライブ・モードである。このモードは純粋なエンジン駆動状態であり、バッテリーの残量が少ない場合の高速走行において、エンジン直結クラッチを締結する。直列4気筒1.5ℓアトキンソンサイクル



エンジンが始動するときをわからせるためにアクセルペダルにクリッピングポイントを設けた。

エンジンが、世界トップレベルという最大熱効率40.5%を達成し、得意な場面で効率よく作動する。

大容量バッテリーの搭載により、車体のヨー慣性モーメント増加の影響は避けられないが、バッテリーをキャビン床下に最適に配置することで低重心化を図り、ハンドルを切った際の安定感がある。ボディ・シャシーの一部をアルミ化するなど、軽量化の努力も怠っていない。アクセルペダルを踏み込むと、その車重を感じさせない加速感を得ることができ、振動騒音対策も施されていて、EV走行で目立ちがちなロードノイズもほとんど気にならず、静粛性も申し分ない。

EV走行を支援するために、エンジンの始動点をメーター内に表示するだけでなく、アクセルペダルを一定量踏むとクリック感のような反力が生じるペダルクリック機構もあり、ドライバーはビジュアル・ハプティックの両面からEV作動領域が認識できる。日常のシーンでは、ほとんどEV走行で賄うことができ、充電環境が整



EV走行距離114.6km
最高速度160km/hの性能は圧倒的。約588万円のプライスにも納得。



モーターの出力は135kW。e-POWERに似ているが、エンジンドライブ・モードがあることが違う。

っていればエンジンが活躍する場面は多くない。エンジンの不作動については、一定期間経過すると自動的に作動して、その情報はドライバーにも伝えられる。他社のPHEVも同様とのことだが、クラリティこそ、このような機能が必要であろう。

気になるお値段は税込み約588万円。従来のPHEVに対する様々な付加価値を考えると妥当であると思えるが、数少ない国産PHEVに新たな選択肢が加わったことは確かである。（丸茂喜高）

ホンダ CR-V



米国で最も売れているホンダ車。いい意味でのアメリカン・テイストが魅力である。

質感はもう高級車。後席のゆったり感は圧倒的

「後席が驚くほど広く、シートもゆったりして絶妙な座り心地です。コーナーを走ると車体剛性が高いことが、よくわかります。ハンドルのタッチがよく、インパネの質感はもう高級車です」と、同乗したRJC先輩会員が語った言葉をそのまま転載しました。Kさん、まことに申し訳ありません。私も同感です。

CR-Vはアメリカ市場で最も売れているホンダ車。ちなみに、2018年1月～10月の販売台数は、約30万5000台（広報部調べ）。2番目がシビックで、約27万7000台。3番目がアコードで約24万台だった。



ボディ剛性の高さが生む見事なコーナリング。突き上げも曖昧さも無い。しかも緊張を強い無い。

日本では、コンパクトSUVヴェゼルの人気が高く、ホンダのSUVはこれ1車種だったが、日本市場でもSUVの人気が高くなっており、上級グレードCR-Vの投入となったようだ。トヨタ・ハリアー、日産エクストレイルなどがライバルとなる。グレードは、1500ccのターボと2000ccをベースとしたハイブリッドで構成され、ガソリンモデルには7人乗り3列シート仕様も設定されている。

試乗インプレッションの印象は、上質なアメリカンだ。ゆったりした居住空間と高い剛性感が印象に残った。特に後席の広さは圧倒的で、左右の窓の圧迫感がなく頭上にも余裕がある。シートもほどよく沈み込み、路面の突き上げも気にならない。ヨーロッパ車によくあるかしこまった感じがなく、くつろげる。本革巻のハンドルはベトっとした感じがなく、上質なプラスチックのようなソフトタッチだ。インパネも空間が広く上質。競合するハリアーと比べて、全幅が20mm広い、1855mm。全長



後席は広い。広いだけでなく一部の欧州車のような押し付けがましさが無い。だからゆったり。



質感というより素材感がいい。シフトパターンは従来車と異なる。最初はまごつくかもしれない。

は120mm短い、4605mm。

エクストレイルと比べても、全長が85mm短い。その分、空間効率がよく取り回し性に優れている。試乗時にヴェゼルとCR-Vの車体設計を担当した開発者にお話を聞くことができた。「どちらが大変でした。コストが抑えられる、ヴェゼルでしょう」と聞いたところ「CR-Vのプレッシャーはすごかった」とのこと。ナンバーワンの開発には、それだけの重みがかかるのだろう。（川崎健二）

マツダ CX-8

2019 RJC
CAR OF THE YEAR
6 BEST
RJCカーオブザイヤー
6ベスト

M
A
Z
D
A
C
X
-
8



当初は2.2ℓディーゼルエンジン搭載車のみだったが、のち2.5ℓガソリン車が追加された。

車重を感じさせない走り。本当にディーゼルか？

マツダからリリースされている人気SUVであるCX-8、マツダはお馴染みのスカイアクティブ技術によりクリーンディーゼルエンジンを開発してきた。今回の試乗車もスカイアクティブDの2.2ℓディーゼルで、4気筒16バルブ直噴ターボエンジンを搭載している。

日本人にはどうしてもディーゼルを嫌う気質がある。ディーゼルはトラックなどの商用車に使用されることが多く、いわゆる「ガラガラ」音が気になるというユーザーが多い。だが、今やディーゼルエンジンの静粛性は、ガソリンエンジンに劣らないほど進化している。このCX-8もまさにそのとおりのクルマだった。

確かにエンジンを始動し、耳をすませ



そろそろディーゼルアレルギーは卒業した方がいい。それくらい最近のディーゼルは素晴らしい。

ばディーゼル特有のエンジン音は聞こえるのだが、ほとんど気にならないレベルだった。もちろん、走り出してからエンジン音もガソリンエンジン並みに抑えられているのには驚かされる。

肝心の走りも過去の「ディーゼルはかったるい」というイメージはまったくない。「本当にディーゼルか？」と思わせるような加速感を味わうことができる。特にディーゼルのメリットでもある低回転からのトルクの太さは大いに体感することができた。

今回の試乗車は4WDだった。乗り味に関しては、前後のトルク配分を自動で制御するi-ACTIV AWDを搭載しているが、今回の試乗ではターマックコースだったので、残念ながらあまりその良さを体感することはできなかった。ただ、車重が1900kgとかなりの重量級にも関わらず、その車重を感じさせないハイペースでの走りを味わわせてくれたのは、i-ACTIV AWDのおかげなのかもしれない。

足まわりも車重を感じさせるよ



ガソリンもディーゼルも、FFも4WDも——マツダCX-8の選択肢はめちゃくちゃ多い。



内装は上級のグレードを中心に進化した。デザインもコネクテッドもすべて。

うな大きなロールもせず、ニュートラルステアでコーナリングしてくれた操縦性には好感が持てる。ただし、唯一気になったのはステアリングを回す際に左ひじがセンターコンソールのひじ掛けに当たってしまい、ステアリングを回しにくかった点が気になったが、このボディで7人乗りを実現したSUVという点では評価できるクルマではないだろうか。

(若槻幸治郎)

クルマ造り100年を迎えた三菱の新たな挑戦

当摩 節夫



「すべての道を楽しむために、生まれた。」そしてS-AWCの紹介頁には「あらゆる状況で、意のままに操れる。」と頼もしいコピーの踊るカタログ。

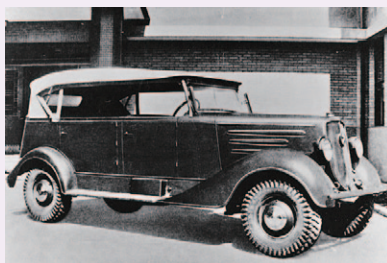
三菱自動車の新型「エクリプス クロス」が2019年次RJCカーオブザイヤーを受賞した。2007年次の「i (アイ)」以来、実に12年ぶり2度目の受賞である。インポート受賞のBMW X2と、いずれもクーペフォルムのスタイリッシュなSUVが受賞した。

「ECLIPSE」は日食を意味する英語で、1989年より米国で販売したスペシャルティクーペの名称「エクリプス」と、クロスオーバーの略である「クロス」を組み合わせて、スタイリッシュなクーペと、SUVの持つ高い機動性をクロスオーバーさせて「エクリプスクロス」と命名したという。

全長4405mm、全幅1805mmのコンパクトなボディに、三菱自動車初のダウンサイジングターボである1.5ℓ直列4気筒DOHC 16バルブ+直噴ターボ150ps/24.5kg-mエンジンに8速スポーツモードCVTを積む。

そして、前輪駆動車もラインアップされているが、4輪駆動車の4WDシステムは、「アウトランダー」などで定評のある、電子制御4WDをベースにブレーキ統合制御で走行性能を高めた「S-AWC(Super All Wheel Control)」を装備している。

ダートコースでの試乗会でラリードライバーの増岡浩氏がドライブするエクリプス クロスに同乗（しかも後席）する機会があったが、スロットル全開でのUターンやスラロームでS-AWCの実力を実感することができた。体がバラバラになるのではないかと思いな



1935年に陸軍自動車学校から「野戦指揮官用全輪起動乗用自動車」の試作依頼を受け製作された「PX33」。残念ながら量産には至らなかった。

がら必死に踏ん張ったが。

戦前からあった三菱の4輪駆動車

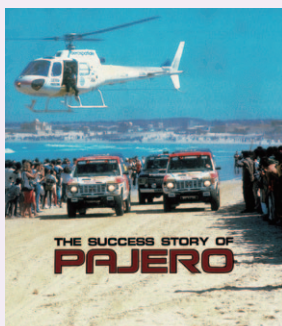
三菱の4輪駆動車の歴史は1936（昭和11）年に試作された「PX33」に始まる。戦後は1953年にウイリス・ジープのKD生産を開始し、1956年には国産化を完了。1998年に生産終了するまでの45年間に20万2765台を送り出している。

その後も1980年にはピックアップトラックのフォルテ4WD、そして1982年にはSUVの傑作パジェロを登場させている。やがて4輪制御技術(AWC: All Wheel Control) が1987年に6代目ギャランVR-4に取り入れられ、1990年にはダイヤモンド、1991年には2代目パジェロに、その後も次々と採用されていった。2007年になると、さらに進化した車両運動統合制御システム「S-AWC」がランサーエボリューションXに搭載され、2010年にはアウトランダーに、そして、2017年には、今回受賞したエクリプス クロスに採用された。

2017年に開催された第45回東京モーターショーには、EV技術やSUVの走破性を支える4輪制御技術を進化させ、新たにAI（人工知能）技術を搭載して、路面状況を問わず、安全・快適なドライビングを提供する、クロスオーバー SUVタイプの新世代ハイパフォーマンスEV「三菱e-Evolution Concept」が公開された。



1955年に発行されたカタログ。「ジープはあなたのお嫁さん。丈夫で 元気で 働き者で おまけに お化粧が 大嫌い!! いまならセクハラもの？」



「The Success Story of PAJERO」。1985年、第7回パリ〜アルジェ〜ダカールラリーでパジェロが総合優勝と2位。パリ・ダカ挑戦3年目の快挙。



2017年の第45回東京モーターショーに出品された新世代4WD EV「三菱e-Evolution Concept」。フロントに1基、リアに2基のモーターを積む。

BMW X2

B
M
W

X
2



X2にはFWDもあるが試乗車は4WDのxDriveがメインだった。シャシーを共用するX1よりもボディが小さく最小回転半径も小さい(5.1m)。

スポーティな走行が可能なSAV。サイズもいい



昨今クロスオーバー SUV市場の拡大は目を見張るものがある。輸入ブランドの中ではBMWがSAV(スポーツ・アクティビティー・ビークル)と呼ぶカテゴリーのモデルを積極的に導入、すでにX1、X3、X4、X5、X6があり、今年導入されたのがX2で、遠からずX7、X8も導入されるようだ。

X2は今回RJCカーオブザイヤー・インポートに選ばれたモデルだが、X1のプラットフォームを活用しながら、X1に比べて全長は80mm短い4375mm、全幅は5mm広い1825mm、全高は75mm低い1535mmと、トヨタC-HRに近いコンパクトなクルマだ。4気筒2ℓターボエンジン(192ps)と8速ATを組み合わせたxDrive20i

(4WD)と、3気筒1.5ℓターボエンジン(140PS)と7速DCTを組み合わせたsDrive18i(FWD)の2車種を設定、それぞれにStandardとM Sport Xのバリエーションがある。

過日お台場での試乗会ではxDrive20i、「もてぎ」の最終選考会ではxDrive20i M Sport X(オプションの20インチタイ



おなじみのBMWらしいデザイン。通信モジュールを標準装備。

このボディに141kW(192PS)だから走りは鋭い。全高も1535mmでタワーパーキングOK。

■ インポートもBMW X2が他を大きく引き離してトップの座には就いた。
 ■ しかし、2位以下はやはり混戦。惜しかったのはボルボとアウディである。
 ■ 両社とも2モデルがシックスベストに入った。もしどちらか1モデルずつだったら……。



写真は試乗車2018iM Sport Xの4気筒2.0ℓ。一方18iは3気筒1.5ℓ (104kW)。

ヤ装着車)とsDrive18iに試乗することができたが、クーペ風の魅力的な外観スタイルでありながら、後席居住性、トランクスペースなどの実用性も不満のないレベルで、1535mmの全高は、立体駐車場はもちろん自宅の駐車場などの面でメリットとを感じる人も少なくないはずだ。

動力性能的には2.0ℓは言うまでもなく、3気筒の1.5ℓでも非常にスポーティな走行が可能で、加えて高い車体剛性も貢献しているのだろう。直進時はもちろん、ワインディングロード走行も非常に楽しめる操縦安定性を備えており、まさにSAV(細かく言うとクーペだからSAC)と呼ぶにふさわしいクルマに仕上がっている。車両本体価格もsDrive18iのベースモデルが436万円、xDrive20iのベースモデルが474万円とリーズナブルだ。付け加えておきたいのが、コネクテッド・ドライブ・サービスを購入すれば、BMWドライバー・サポート・デスクのオペレーターが24時間、365日、様々なサービスを提供してくれるシステムだ。

ただし20インチのオプションタイヤは乗り心地の犠牲が明らかであり、M Sport Xでも19インチをお勧めしたいし、乗り心地に加えて、タイヤ交換、冬用タイヤのコストなども合わせて考えれば17インチタイヤも有力な選択肢となるはずだ。(小早川隆治)



グリルも変わった。下方が広いデザインはおそらくBMW史上初だろう。



「誰にも似ていないスタイルを手に入れる」とアピールしたX2がイヤーカーを手に入れた。

若い世代にも受け入れられて新しいファンが増えています

「駆けぬける歓び」一車好きなら誰もが、車好きでなくともBMWをご存知の方なら、必ずや一度は聞いたことのあるフレーズかと思われれます。BMWは、この「駆けぬける歓び」を一貫したコア・バリューとして自動車の開発を、創業当初より行ってきました。

しかしながら、20世紀が終わりを告げ、21世紀に入ろうとする正にその時に、BMWは、BMW初となるSUVモデルであるBMW X5をセンセーショナルに登場させました。しかもこのモデルはもちろん、BMWのコア・バリューである「駆けぬける歓び」を実現したモデルであり、だからこそ、SAV(スポーツ・アクティビティ・ビークル)という新しいカテゴリーの名の元に誕生しました。

このSAVは世界的なニーズの高まりを背景にラインアップを拡大させ、コンパクト・クラスであるX1、ミドル・クラスであるX3を矢継ぎ早に市場投入しました。さらに、BMWらしい「走り」をハードウェアにおいて、そして、デザインにおいて具現化させたSAC(スポーツ・アクティビティ・クーペ)も誕生しました。

それが、X4であり、X6ですが、満を持して2018年に最後に仲間入りしたモデルがBMW X2です。コンパクトSAVであるX1を

単なるクーペ・モデルにすることなく、新しくBMWに入門する、特に若い世代に受け入れられるようにするため、開発には相当の期間が掛かりました。Cピラーへのロゴの配置は、他のモデルには見られない、若い世代へのアピールであり、また、金色にも見える斬新な新色であるガルバニック・ゴールドを外装色として取り入れるなど、今までのBMWにはないモデルとしてX2が誕生しました。

さらに、全く新しい試みとなるタレントを起用するなど、車離れが目立つ若い世代へのアピールを行ないました。これらが功を奏し、X2は若い世代の購入が多く、新たなBMWファンの取り込みに成功しています。

今回のカーオブザイヤー・インポートの受賞を機に、X2の注目度がさらに高まり販売増に繋がっていくことを望んでやみません。この度の受賞をドイツ本社含め代表としてお礼申し上げますと共に、日本自動車研究者ジャーナリスト会議の益々のご発展と、会員の皆さまのご健勝をお祈り申し上げます。

前田 雅彦
(まえだ・まさひこ)

ビー・エム・ダブリュ株式会社
広報部
製品広報セネラル・マネージャー



2019R年次 JCカーオブザイヤー・インポート選考結果

順位	車名	メーカー/インポーター	得点
1	BMW X2	ビー・エム・ダブリュ	236
2	ボルボ V60	ボルボ・カー・ジャパン	161
3	VW ポロ	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	154
4	アウディ A7スポーツバック	アウディ ジャパン	146
5	アウディ A8	アウディ ジャパン	125
6	ボルボ XC40	ボルボ・カー・ジャパン	123

投資理由

ダイレクトなステア、小気味いい走り、小回りのきく使い良さを兼備

SUVとクーペを融合させたSACとしてアグレッシブなプロポジションを持つ。1.5ℓ直列3気筒ターボのFFモデルと、2.0ℓ直列4気筒ターボの4WDモデルを用意。ダイレクトなステアリングとパワフルな走りに加え、小回りのきく優れた日常性能も併せ持つ。

ボルボ V60

0
9
A
O
A
T
O
A



もっとも新しいボルボ。ボルボとくるとやっぱりエステート。荷物たくさん派には魅力的だ。

全幅1850mmにスリム化。北欧ならではの魅力的室内

ボルボのステーションワゴン=SWには、古き伝統がある。1956年登場のアマゾンシリーズに、1959年SWが追加されて以来、世界的に知名度が定着している。

現行V60の全幅1850mmは先代よりスリムになって、街乗りでの取り回しの良さで、家族で共用しやすくなったのが嬉しい。だいいちルックスが良い。かつての銘スポーツワゴン・ボルボP1800のイメージを上手に受け継いだ姿は、見事にスマートである。

それはドイツ三強のSWとは異なる独自の個性を生みだしている。立ち上がった昔風後部は、SW本来の荷室空間を確保し、SW本来の基本的スタイリングが、ライバル達の流麗なライン優先のスタイ



安全性でもトップレベルを維持進化。新しいのは対向車対応機能だ。初めの一歩となりそう。

リングより乗降が楽、更に四方向視界の良さは運転しやすさにも繋がっている。

失礼だがボルボは業界の小企業。で、大企業とは異なるコストダウン方式を考案。単純化した理想の最小限のパワートレーンとプラットフォームを開発、その組み合わせを水平展開しながらコストダウンを計るという方式である。こいつはアフターサービスでも、好結果に繋がるはずである。

一例を取上げると、直列4気筒1968ccがV60・T5では、ターボで254馬力を絞り出し、約1.8トンの車を好加速する。一方で8速ATのシフトが木目細やかで、加減速はスムーズだが踏み込めば加速は俊敏。優れたサスペンションから生まれる低いロールの安心感とクイックなステアリングとが相まって、ワインディングが楽しい。スポーティなのにロングツーリングで疲れず、スポーティと実用性を両立しているというのも魅力である。

インテリアには、独伊英仏などと異なる北欧ならではの魅力ある雰囲気がある。また良質なオーディオ搭載も嬉しい。インパネ中央の大きなディスプレ



凹凸の少ない形状を始めとして使い勝手の良いラゲッジルーム。荷物関しても一日の長あり。



北欧の良さはばかりを抽出したようなインパネ。でもおじさんには操作に慣れが必要なもの。

イのタッチ操作は、スマホ時代の人達には楽しく実用的でも、今やアナログ党の少数派オジンには、ドウモという印象である。

いまや世界はSUV全盛時代だが、V60を運転すれば、背が低い運転席の視界や座り心地での運転フィールが、自然で気持ちが良いことを実感することだろう。荷物が沢山積めるSWが、スポーティに走り、長時間ドライブで疲れず楽しければ、鬼に金棒だと思ふ。

(青木英夫)

フォルクスワーゲン ポロ



全長、全幅ともに65mm増え、全高は10mmダウン。ワイドアンドローのボディになった。

一皮むけたいい女。ワイド&ローのナイスボディ

ポロといえば、かわいくて使い勝手のいいコンパクトハッチバック。初代登場から長年そんなイメージがあったが、今度のポロはかわいいだけじゃない。スタイルアップしたボディは中身がぐんと充実して、一皮むけたいい女に成長した感じなのだ。

ゴルフに採用されているMQBプラットフォームを採用したことで、先代モデルに比べ全長は65mm延長した4060mm、ホイールベースは80mm延長した2550mmになり、全幅も65mm広げた1750mmとなった。そこで全高もといたいところだが、全高は10mm低くなって1450mmとなり、ワイドアンドローのスポーティさを強調



「単なるカワイイさから脱却し一皮むけたいい女になった」とレポーターは評した。

している。

サイズアップしたボディには納得のいく理由がある。ホイールベースの拡大によって室内空間を広くし、後席の快適性がぐんと向上。ラゲージスペースもワイドになり、奥行き約650mm、幅約1000mmと広々している。ラゲージも使い勝手が考慮され、フロア高が2段階に調整（100mm）できるのは便利なアイデアだろう。

新型ポロにもゴルフに搭載されている先進安全装備が採用された。歩行者検知機能付きプリクラッシュブレーキシステム「フロントアシスト」、事故直前における早期乗員保護機能である「プロアクティブ・オキュパント・プロテクション」、歩行者への衝撃を緩和する「アクティブ・ボンネット」、昼間での視認性を向上させる「デイトイムランニングライト」が全車標準装備となり、新たに自動停止と自動発進機能を備えた全車速追従機能付きのACC（アダプティブクルーズコントロール）がハイラインで標準装備となっている。

実際に乗ってみると、ドアの開



とくに変化はないが、ポロらしく機能的で使いやすい。その自然体は走りにも共通する。

閉から剛性の高さに納得し、走り出した途端、1.0ℓ TSIエンジンの滑らかな加速と走りの楽しさを感じる。燃費だってJC08モード19.1km/ℓと優秀だ。良いクルマというのは運転席に座った時に、自然と体が動いて操作できるもの。ポロはあまりに自然な感じで走り出す。見晴らしも良く、取り回しもラク、狭いコーナーのターンも小気味良い。インパネに関しては、特別な先進性を感じさせるデザインではないものの、機能性と使いやすさはポロならではの。

スポーティなデザインで程よいホールド感のあるシートも、運転のしやすさを支えている。そういえば、後席の足元が広がったので、乗り降りもしやすくなっていった。新型ポロは、誰が運転しても、そこに安心感と操る楽しさがある、虚勢を張らない自然体の大人の女性になった印象だった。（緒方昌子）

アウディ A7 スポーツバック

A
U
D
I
A
7
S
P
O
R
T
S
B
A
C
K



A8に比べるとA7 スポーツバックはいくらかヤンチャかも。乗り心地はややかたいが、先進性では負けない。

のびやかなデザイン、かための足、最先端の安全性

7年ぶりにフルチェンジされたのが、プレミアム4ドアクーペのA7スポーツバックだ。世界的に流行する4ドアクーペの流れを牽引してきたモデルといってもいいだろう。

2代目はアウディの最新デザイン言語に基づいてボディラインが引かれたという。この言語は2014年に発表されたコンセプトカー「Audi prologue(アウディプロログ)」が示したもので、シャープなエッジと張りのある大きな面構成が特徴。フロントのシングルフレームグリルはよりワイドでシャープになり、両側ロアグリルも鋭いラインでデザインされている。実車を見ると伸びやかなフォル



アウディの高級車らしい伸びやかなスタイル。セダンに見えるがハッチバック。トランクも広い。

ムはととも美しいが、もう少し押し出し感と迫力があってもよかったように思う。

インテリアで目に付くのは、現行TTから採用されたデジタルのバーチャルコックピット。メーターには高解像度の12.3インチディスプレイを採用しナビゲーションの表示を映すことも可能だ。スピードメーターを確認しながらナビ情報も確認できるのは、とても便利で安全性も高い。

フライバイワイヤータイプのストロークの短いセレクトレバーは操作感がよく、グリップ形状もよく手に馴染むデザインだ。アクセルを軽く踏むとスムーズかつ静かに発進し、クルマの動き出しにアップモデルらしい上質さを感じる。3.0ℓのV6エンジンは新型A8と同様に48V電装シスムを採用したマイルドハイブリッドで、リチウムイオンバッテリーとベルト駆動式のオルタネータースターターを組み合わせるタイプ。

ドライブセレクトをエフィシエンシーモードにすると55~160km/hの範囲でアクセルオフすると惰



インパネデザインはA8に比べると多少ゴツゴツしているが、基本的にはすっきり路線だ。



48Vのマイルドハイブリッド(MHEV)。再始動は極めてスムーズ。もちろん回生機能も持つ。

性走行を行い、22km/h以下でエンジンを停止して燃費を稼ぐ。便利なのは停止時に先行車が動き出すと、エンジンを再スタートするため発進に遅れが生じないこと。エンジンの停止と再始動も非常にスムーズで違和感がないのも、このユニットの美点。

A7は最大22個ものセンサーやカメラを装備し、フロントにはライダーを初装備。現代のプレミアムに求められる最先端の先進安全装備も備えるのが、新型A7の特徴だ。(丸山 誠)

アウディ A8



A U D I A 8



一見紳士風ないでたちがアクセルを軽く踏めば、そしてこの顔を見れば実力がわかる。

初代の赤い感動再び。継承された『アウディ・ワールド』

フラッグシップモデルとしてA8の初代が送り出されたのが1994年。翌年には日本市場にも導入され、量産車初のアルミボディが評判を呼んだ。鋼鉄では決して手に入れられない、優雅さとしなやかさ。それでいて鞭のような剛性感。資源再利用と軽量化の視点から、ボディにアルミを用いるのは未来を見つめ、クルマを後世に遺そうとするアウディの発想が新鮮だった。

もう一つ、魅入られたものがあった。深夜、A8に乗り込む。イグニッション・キーを捻った。と、一瞬のうちに周りが紅い炎に包まれたように様変わりしてしまった。何が起こったのか。A8の全ての計器がアンバー発光でコーディネート



いまやLEDは常識。それをいかに見せるかが課題。線が細いようだが照射範囲は2倍だ。

されていたのだ。憎い。インパネのメーター類はもちろん、パワーウィンドウのスイッチまでもが紅い幻想の演出に一役買っている。

そんな30年前にA8から受けたもてなしが今もなお、鮮明に記憶に刻まれていて、第4世代となる今度のA8との対面が楽しみだった。

それが叶った。乗り込んだ新型A8のグレードは60TFSI。4.0ℓ V8ツインターボ。見た目は一見紳士風で、エクステリアは端正そのものだがパワーは本物。加えてクアトロ付きでマイルドハイブリッドシステムを採用している。ライバルはポルシェなら新型パナメーラか。車両のお値段もいい勝負である。

インテリアは超近未来感である。メーターもナビも空調もすべて液晶。エンジンを始動するとオーディオのスピーカーがせり上がり、エアコンの吹き出し口が開く。肝腎の走りは、サルーンなのに物凄く正確なステアリング。切っただけ曲がっていくし、アクセルを強く踏めば、全幅1945mm、全長5170mmの巨艦がまるでクルーザーのように突き進む。それで



インパネは思ったよりすっきりしている。そこに最大限の機能が詰め込まれている。技術の勝利。



A7と違うのは3ℓのV6 (250kW) のほかに4ℓのV8 (338kW) も用意されていること。

いて、かなりのダッシュを街中で決めても、エンジンはハミングした程度。本領を発揮できるのは母国のアウトバーンくらいか。

A8の売りのひとつはレーザーセンサー。これで高度な運転支援システムが実現できているという。特に夜間のハイビーム処理の効用は、走ってみると絶賛したくなる。なお、モーターショーで話題になったレベル3の自動運転は、残念ながら法的問題でまだ実装できていない。それもアウディなら近い将来……。

(正岡貞雄)

ボルボ XC40

VOLVO XC40



全体的にコンパクトで海外の評価も高い。ただ、日本で使うには1875mmの幅は広すぎることも。

ボディは重量級。2ℓでも強力な加速

ボルボが新世代SUVと位置づけたラインアップはXC90、XC60、XC40の3車種。その中で末弟に当たるのがプレミアムコンパクトSUVとされるXC40で、2019年次RJCカーオブザイヤー・インポートの6ベストに選出された。すでに欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど、評価は高い。

3車種の中で唯一CMA（コンパクトモジュラーアーキテクチャー）という小型車用のプラットフォームを使用しているのも特徴で、そのサイズは全長4425mm、全幅1875mm、全高1660mmとなる。確かに全長はコンパクトと言えるのかもしれないが、全幅は都内の駐車場などでは考えてしまうサイズなのも事実だ。ただ、



走りはいい。T5の185kW（252ps）エンジンは約1700kgのボディを小気味よく加速させてくれる。

この幅さえ気にしないのであれば、多くの魅力を持つSUVだ。

エクステリアは率直にファッションブルなものだし、インテリアもボルボならではの北欧趣味を取り入れたもので、コクピットというよりはおしゃれなリビングルームを思わせる。ドライビングに集中できるように、荷物をスッキリとまとめられる収納を各所に設けたのもポイントだ。

もちろんキラリと光るその走りも忘れるわけにはいかない。エンジンはDrive-E 2.0ℓ直列4気筒直噴ターボガソリンエンジンをT4系、T5系に搭載する。前者が140kW（190ps）/300Nmとやや控えめなのに対して、後者は185kW（252ps）/350Nmという強力なもの。今春、公道試乗した特別限定車「T5 AWD R-Design 1st Edition」のときの印象がとくに強いのだが、高速道路では、8速ATのサポートも得つつ1.7トン近い重量級ボディを軽々と引っ張る。

サスペンションはフロントにマクファーソンストラット、リアにコイルスプリングを用いたマルチリンクという上位2



デザインの特徴は、おそらくサイド下部の“えぐれ”とCピラーの形状だろう。



何となくホットとさせてくれる室内。スウェーデンデザインの勝利というべきか。

車種に比べると簡素なもの。これが高いボディ剛性と相まって引き締まった乗り味を実現し、ステアリングフィールのしっかり感も担保しており、その印象はテストデ이의試乗でも変わることはなかった。

ただ、このクルマはそんなにハードな使い方をするクルマではないのかな？という印象を持つのも事実。ファミリーが、ボルボならではの先進安全技術に守られながら小旅行というような使い方こそふさわしいのだろう。（飯嶋洋治）

BMW Xモデルの第6弾「X2」

当摩 節 夫



後ろは振り回らない 誰よりも先を行く。



すべてが新しい。ニューBMW X2。

「後ろは振り返らない 誰よりも先に行く。」のコピーとともに、「走り」のオーラを放散するBMW X2 xDrive 20i。BMW X2のカタログから。

BMWの新型スポーツ・アクティビティ・クーペ (SAC) 「BMW X2」が2019年次RJCカーオブザイヤー・インポートを受賞した。BMWは第1回の1992年次に続いて、1999年次と2013年次にいずれも「3シリーズ」が、そして2016年次には「MINIクラブマン」が受賞しており、今回は3年ぶり、5度目の受賞となる。

優れたスポーティセダンやスポーツカーを生産してきたBMWがSUV (スポーツ・ユーティリティ・ビークル) 市場に参入した最初のモデルは「X5」であった。1998年11月、1999年1月にデトロイトで開催される北米国際自動車ショー (NAIAS) で公開することが発表された。BMW伝統の素晴らしい「走り」を高い着座姿勢で楽しむことができる、まったく新しい運転感覚のクルマだと称し、SUVとは呼ばず、より活発な「SAV (スポーツ・アクティビティ・ビークル)」という世界初のセグメントのクルマだと紹介していた。

BMWのエンジニアたちは「X5」の走りのすばらしさをアピールする方法として、1999年のル・マンで優勝したBMW LMRの6.1ℓ V型12気筒700ps/73.4kg-mエンジンを積んだ「BMW X5 Le Mans」実験車を2000年2月に開催されたジュネーブ国際モーターショーに持ち込んでいる。

1から7まで勢ぞろいしたXモデル

その後、Xモデルの仲間とは2004年に



1998年11月にリリースされたSAV (スポーツ・アクティビティ・ビークル) 「X5」最初のオフィシャルフォト。X5のバッジは付いていなかった。



1999年のル・マンで優勝したBMW LMRの6.1ℓ V型12気筒700psエンジンを積んだ「BMW X5 Le Mans」エクスペリメンタルカー。



2016年9月に開催されたパリ・モーターショーで公開された「BMW Concept X2」のレンダリング。誇張されたホイールがタフさを感じさせる。



2016年9月のパリ・モーターショーで公開された「BMW Concept X2」。量産に向けて多少の修正は加えられているが、ほぼ量産型X2に近い。

「X3」、2008年に「X6」、2010年に「X1」、2014年に「X3」そして2018年には「X2」と11月に開催されるロサンゼルス・モーターショーで最新かつ最大のラグジュアリー「X7」が登場して、1から7まで7種類のXモデルがラインアップされた。

BMW X2の登場

2016年9月に開催されたパリ・モーターショーでBMWは「Concept X2」を披露し、X2の登場に近いことを紹介。

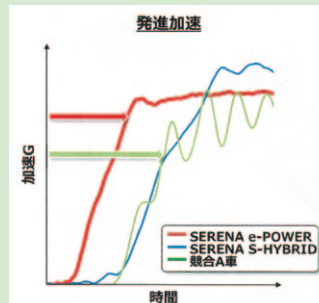
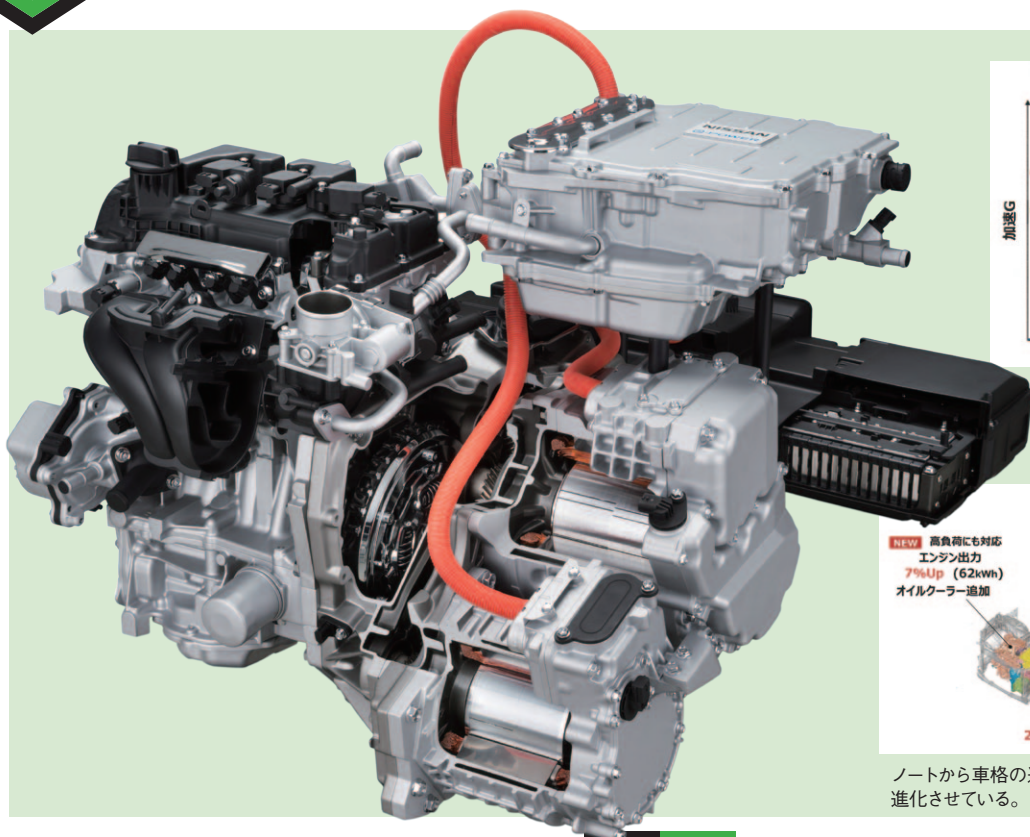
生産型「X2」発表の舞台は最大の市場である米国で、2018年1月の北米国際自動車ショーが選ばれた。

新しいデザインコンセプトで造られたX2はSAC (スポーツ・アクティビティ・クーペ) と称され、全長4375mm、全幅1820mmのコンパクトなボディに、前輪駆動の1.5ℓ 3気筒DOHCターボ140ps/22.4kg-mエンジン+電子油圧制御7速DCTを積む「X2 sDrive 18i」モデルと、全輪駆動の2.0ℓ 4気筒DOHCターボ192ps/28.6kg-mエンジン+8速ATを積む「X2 xDrive 20i」が設定され、それぞれにStandardとM Sport Xのグレードが用意されている。

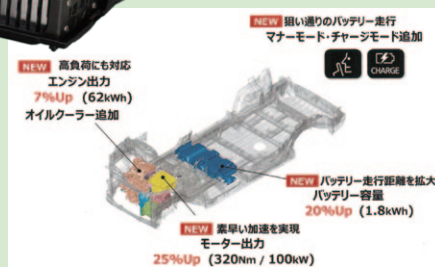
1.5ℓ、2.0ℓいずれのモデルも素晴らしい動力性能、運動性能を発揮するだけでなく、安全性、快適性、事故回避のためのアシストなどにも十分な配慮が感じられる。価格は436～515万円。

日産 セレナe-POWER e-POWER

NISSAN SERENA e-POWER



エンジン駆動車に対して発進のレスポンスが圧倒的によい。



ノートから車格の違うセレナになり、e-POWERも対応、進化させている。

e-POWERはエンジン、発電機、モーター、インバーター、バッテリーといったコンポーネントで構成されている。

だれもやらなかった シリーズハイブリッド

e-POWERは日産が開発したシリーズ（直列）ハイブリッドシステムである。最初はノートに搭載され、セレナではそれをさらに進化させて搭載した。単なるシリーズハイブリッドと言ってもしまえばそれまでだが、他メーカーがやらなかったシリーズハイブリッドをなぜ日産が採用し、大ヒットさせたかは、たいへん興味深いものがある。

e-POWERの優れたところは手軽に電動車両の乗り味を味わえるところにある。モーター駆動のEVと同様の感覚で運転できる。e-POWERを構成するエンジン、モーター、バッテリー、インバーターといった主要パーツはいずれも新開発したものでなく、在来のものを利用したものである。その結果低コストでシステムを作り上げることができた。目新しいシステムではないが、他がほとんどやらなかったシリーズハイブリッドに目を付けたその発想こそが成功のもとである。

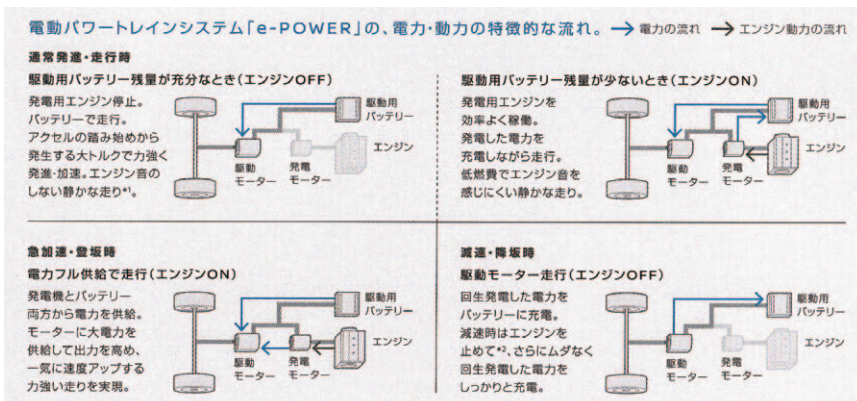
ハイブリッドというと、エンジンとモ

ーターが協調して走るイメージが強いが、シリーズハイブリッドではエンジンは発電のみに専念し、その電力で走る。ハイブリッドの分類では最初に出てくるシリーズ型だが、かつてトヨタのコースター（マイクロバス）が採用したことがあるが、鉛電池の時代のことで、その後は実用化した例はなかった。ハイブリッドというと1モーターの平行（並列）型と2モーターのシリーズ平行型の2つというのが常識であった。

賢いハイブリッドは シリーズで走る！

ハイブリッドとしてシリーズ型が採用されなかったのは、モーターが高速走行域では効率が落ちることにある。すなわち高速走行では直接エンジンが駆動に加わらないと効率が悪い。しかし、高速移動が多いヨーロッパと違い、日本では中低速が主で、高速道路にでも100km/h制限の日本ではそれほど大きなマイナスにはならない。それを上回る中低速でのメリットがあるといえる。

中低速域ではモーター駆動が優れてい



e-POWERの電力とエンジン動力の流れは走行状態でこのように変化するが、基本はシリーズハイブリッド。

日産の「e-POWER」と、ホンダの「進化したプラグインハイブリッド」は、車両の電動化という意味では同じ方向を向いたものだが、仕上がったものは対照的であった。プラグインハイブリッドは高度な技術を盛り込み完成度も高かったが、単純な機構を低コストで磨き上げ、EVへの門戸を広く開いたe-POWERが最優秀賞に輝いた。意外にも今までなかった正面衝突の軽減を図るボルボの「対向車対応機能」も評価は高かった。

ることは、2モーター型ハイブリッドのアウトランダー PHEVのシステムにしても、ホンダのi-MMDにしても、できるだけモーターで走る、すなわちバッテリーまたはシリーズハイブリッド状態で走るように設定していることから分かる。ただし、それらシリーズパラレル型では高速走行ではエンジンだけで駆動するモードも持っている。その分機構も複雑でコストも高くなっている。e-POWERはこの高速域のエンジン駆動を省いて、広く使われる実用域に焦点を合わせたものだ。低価格で電動の楽しさ、低燃費を提供するものといえる。

さらに進化して運転にも財布にも負担軽減

1.2ℓのノートから2.0ℓのセレナに車格が変わることで、e-POWERもそれに対応すべく変更、進化させている。まずエンジンは同じHR12DEだが、エンジン回転をより高いところまで使えるようにすることで、出力を7%アップしている。モーターの出力/トルクも、80kW/254Nmに対し、セレナでは100kW/320Nmに高めている。次に同じセレナの2.0ℓエンジン駆動車と比べると、出力ではエンジン車より10kW低いものの、トルクではプラス66Nmと圧倒的に大きなトルクを持っている。これこそが中低速でレスポンスのよい走りを可能とする源であり、かつモーター駆動により優れた静粛性を持つことができた。なお、バッテリー容量は20%アップして1.8kWhとしている。これによりEV走行距離を拡大するとともに、「マナーモード・チャージモード」を追加し、深夜や早朝の住宅地の走行でEV走行ができるように配慮された。重要な燃費においても、モード燃費だが17.2km/ℓと26.22km/ℓと大きな差がある。

e-POWERの直接の機能ではないが、ブレーキペダルへの踏み替え回数を減らすことのできる「ワンペダルコントロール」が可能なシステムであり、セレナe-POWERにおいてもワンペダルドライブによる運転の負担軽減と楽しさをもたらしている。

(飯塚昭三)



願望がなって最優秀賞獲得。展示用e-POWERのシステムを前に喜びの日産のスタッフたち。

e-POWERは「ニッサン・インテリジェント・モビリティ」の具現化

この度は、RJCテクノロジーオブザイヤーという名誉ある賞をいただきありがとうございます。心より御礼申し上げます。

「e-POWER」は、日産独自の電気自動車の技術をベースにした新しい電動パワートレインです。エンジンで発電し、その電力を利用してモーターのみで駆動するため、電気自動車同様の走りの楽しさを提供することができます。特長は、走り出しから最大トルクを發揮するモーター駆動ならではのレスポンスの良さ、なめらかな加速、走行時の高い静粛性、さらにはアクセルペダルだけで加減速が行えるワンペダル走行です。

2016年に発売したノートe-POWERに続き、今回、第二弾としてセレナにe-POWERを搭載しました。ミニバンのセレナに「e-POWER」を搭載するにあたり、バッテリー容量、モーター出力、エンジンの強化をはじめ、様々な部分を改めて開発しました。開発中には多くのハードルがありました。各部門との連携を深め、試行錯誤を重ねた結果、ノート同様「e-POWER」の魅力、自信を持ってお客さまにお届けできるクルマに

仕上がりました。

従来からのセレナのコンセプトである、BIG、EASY、FUNの価値をより深化させたセレナe-POWERは、発売からの8か月間ですでに25,000台を販売しており、セレナ全体に占める割合も約4割と大変ご好評いただいております。

日産は、世界中のお客さまに向けた安全かつ持続可能な社会の実現を目指すことを目的とした「ニッサン インテリジェント モビリティ」の取り組みのもと、クルマの「電動化」、「知能化」に向けた技術開発を進めています。「e-POWER」はまさに「ニッサン インテリジェント モビリティ」を具現化した技術であり、今後も技術開発に邁進し、お客さまがワクワクできるクルマ造りを進めてまいります。

仲田直樹

(なかだ・なおき)

日産自動車株式会社
パワートレインEV技術開発本部
パワートレインEVプロジェクト部
e-POWERプロジェクト推進グループ
パワートレイン主査



2019年次 RJC テクノロジーオブザイヤー選考結果

順位	技術名	搭載車名	得点
1	e-POWER	日産 セレナe-POWER	233
2	対向車対応機能	ボルボ V60	187
3	進化したプラグインハイブリッドシステム	ホンダ クラリティ PHEV	181
4	1.5ℓダウンサイジング直噴ターボエンジン	三菱 エクリプス クロス	169
5	デジタルアウターミラー	レクサス ES	110

※e-BOXER：スバル フォレスターはノミネート辞退

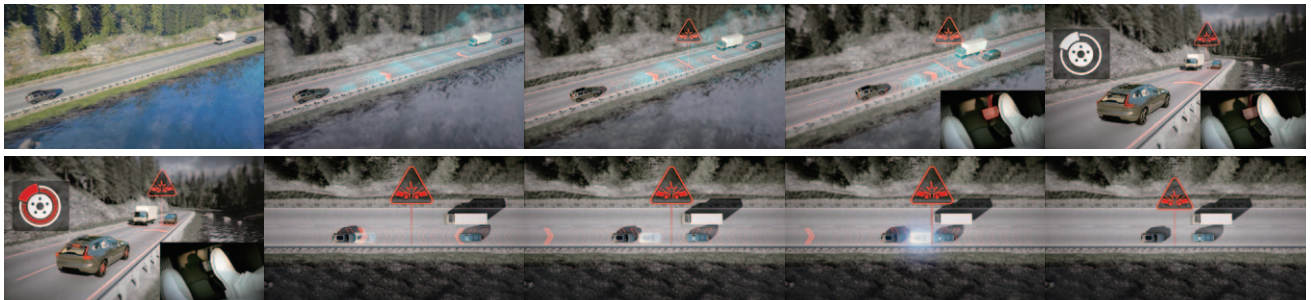
授賞理由

電気自動車の一つの形態としての可能性の高さを示した

エンジン、バッテリーといった主要パーツを既製の自社製品を使って構成、基本原理は単純なシリーズハイブリッドながら、低燃費の電動車両を低コストでまとめ上げた。減速回生ブレーキを有効に活用することにより、運転を楽しくかつ負担軽減する「ワンペダル操作」をも実現するシステムである。

ボルボ V60 対向車対応機能

VOLVO 6000.com.jp



この画像は右側通行のものだが、対向車が自車に正面から向かってくるシーンである。進路として避けられなければ正面衝突になるが、これを軽減するのがボルボの「対向車対応機能」。ミリ波レーダーとカメラによりドライバーより先に衝突の可能性を予知、ドライバーに警告を発しシートベルトを締め上げるとともに自動的にブレーキを掛ける。この機能により、衝突位置をより手前にすることができ、その余裕分だけ自車も対向車も減速の時間が増えて速度が落ちる。衝突のエネルギーは速度の二乗に比例するので、衝撃は想像以上に軽減される。

今までありそうでなかった 正面衝突の衝撃緩和機能

安全装備に積極的なボルボが、新たに加えたのが「対向車対応機能」。英名の oncoming collision mitigation by breakingのほうがより具体的だが、ブレーキ介入で対向車との衝突を軽減する機能である。対向車が追い越しなどでこちら側の車線を走り、正面衝突が避けられない状況になったとき、自動ブレーキで減速し、衝突の衝撃を緩和する。衝突が回避できないと判断されると、ドライバーに衝突の危険を警告して前席のシートベルトを締め上げるのと同時に、ブレーキを開始する。警告は音のほか、メーターパネルやヘッドアップディスプレイ上に警告灯が表示される。

この機能は、自車速度が4～200km/hの範囲で作動する。最大10km/hの減速

が可能で、一見少なく思いがちだが、たとえば80km/hから10km/h減速した場合、衝突時まで運動エネルギーを約25%減らせる。運動エネルギーは速度の二乗に比例するわけである。また、対向車側も減速する可能性があるので、その場合はさらに減速できるはずだ。システムが作動するタイミングは、いわゆるTTCがおおよそ0.7～1秒ということである。

センサーは、ボルボ各車が既に搭載しているミリ波レーダーとカメラの一体ユニットのASDMを使用し、ハードウェアは従来と変わらない。基本はレーダーで対向車との距離を測り、カメラが周囲状況などの確認をするとのことだ。

作動の条件としては、直線路に限られる。S字などのカーブでは普通に走っていても相手車線と正面で向き合うこともありそうだ。また、自車の両側の車線が認識できることも条件になる。対象の対向車は四輪の自動車だけである。

この機能の難しさは、介入のタイミングのようだ。自動ブレーキの類すべてにも言えると思うが、素人目に見ても緊迫感があり、状況判断は難しく思う。

ドライバーはパニックでなににもできない場合もあるらしいが、最後まで回避動作をすることはもちろんある。ステアリングで回避しようとしたときも、衝突が避けられない限りブレーキは作動する。ちなみにボルボが展開するCITY SAFETYには、障害物との衝突回避を支援する「ステアリング・サポート」機能もあるが、「対向車対応機能」と連動はしないようである。オーバーライドは、アクセルペダルが80%以上踏み込まれたときである。

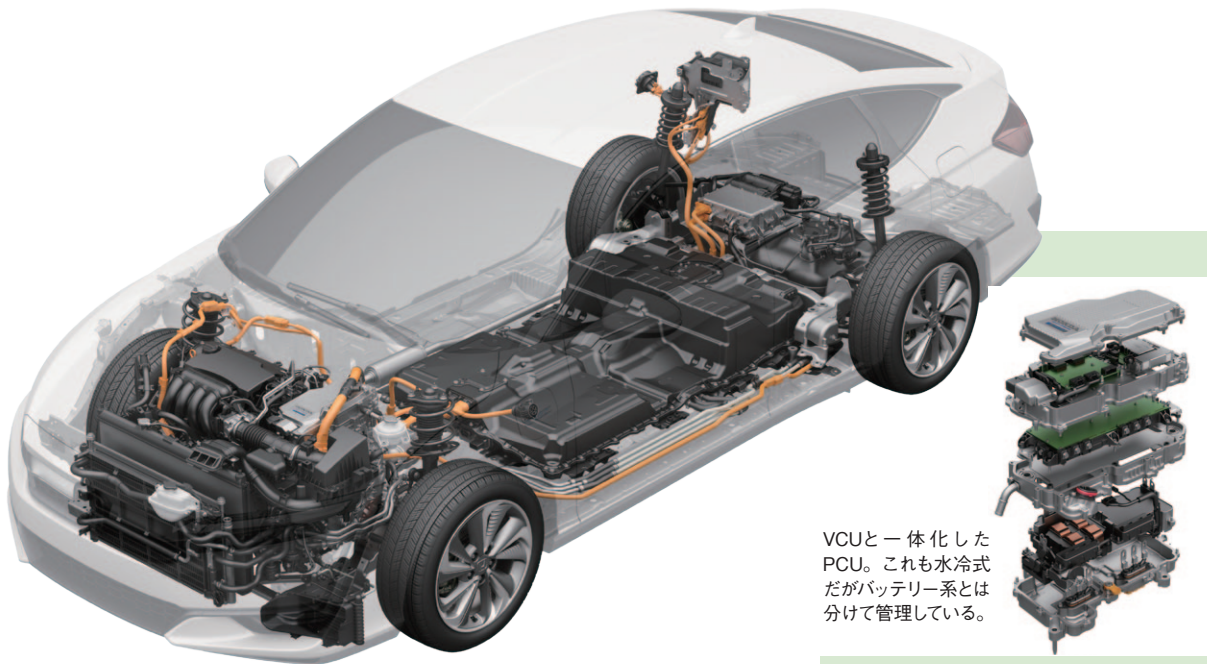
正面衝突事故は、スウェーデンでは重傷者発生事故のうち2位（23%）なのに対し、日本では交通密度が高いためと思われるが、死亡事故の1位（30.7%）だという。この機能の効果が期待される。

（武田 隆）

ホンダ クラリティ PHEV 進化したプラグインハイブリッドシステム



HONDA CLARITY PHEV PLUG-IN HYBRID



VCUと一体化したPCU。これも水冷式だがバッテリー系とは分けて管理している。

アコードに搭載されていたi-MMDはさらに進化してクラリティ PHEVに搭載された。

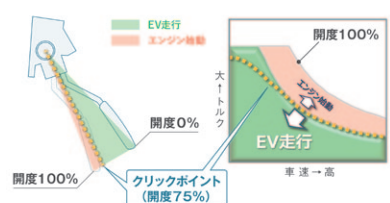
EV走行をメインとした次世代ハイブリッドシステム

ホンダは、ハイブリッドシステムとして、1モーターのSPORT HYBRID i-DCD、2モーターのSPORT HYBRID i-MMD、3モーターのSPORT HYBRID SH-AWDを展開してきた。2モーターのSPORT HYBRID i-MMDをベースにバッテリーの大容量化やコンバーターの高出力化などによってEV走行性能を大幅に高めたのが、CLARITY PHEVに搭載されたSPORT HYBRID i-MMD Plug-inである。

3つのドライブモードを搭載し、バッテリーからの電力で走行する「EVドライブモード」、エンジンで発電した電力で走行する「ハイブリッドドライブモード」、高速走行時にエンジンと駆動系を直結してエンジンのみで走行する「エンジンドライブモード」が自動的に選択され、シームレスに切り替わる。最高出力135kW、最大トルク315Nmの走行用モーターと総電力量17kWhのリチウムイオンバッテリーにより、高速道路を含む日常使用の多くの状況でEV走行が可能となった。短時間の試乗では、モーターだけで走行するEVとしか思えない印象を受けた。これは、ホンダの開発陣が意

図したとおりの走りだと言う。

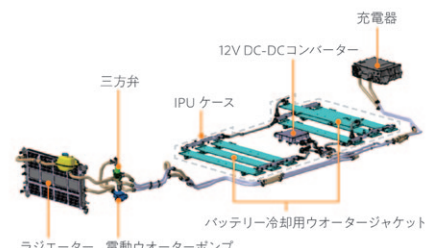
EV走行の性能向上のため、リチウムイオンバッテリー、12V DC-DCコンバーターおよびバッテリー制御用ECUで構成されるIPU（インテリジェントパワーユニット）とバッテリー電圧を昇圧する高出力VCU（ボルテージコントロールユニット）一体PCU（パワーコントロールユニット）が新開発された。EV走行を増やすとバッテリーの出力要求が大きくなり、IPUとPCUの冷却が重要となる。水冷エンジンの冷却で培った技術を活用し、電動ウォーターポンプによる水冷方式を採用して、コンパクトなレイアウトで効率的な冷却性能を確保。IPUとPCUをそれぞれ最適に制御するため、上下2層のラジエーターにより冷却経路を別系統として、異なる温度でコントロールしている。特にバッテリーの耐久性を高めるため、外部充電時の温度制御にも工夫を凝らしている。



最大熱効率40%を超えるエンジンは、アコードのシステムよりさらにトルクを3%、出力を9%アップしている。

搭載されたエンジンは、直列4気筒1.5ℓアトキンソンサイクルDOHC i-VTEC。最大熱効率40.5%を達成した高効率エンジンである。高速走行時には、エンジンと直結クラッチを締結して直接駆動で走行する。モーターの効率低下によるエネルギーロスを回避し、あらゆる走行状況でモーターとエンジンを最適に使う高効率な走行を可能としている。

2030年に四輪車グローバル販売台数の3分の2を電動化するという目標を掲げたホンダの方向性を示すハイブリッドシステムといえるだろう。（松浦 賢）

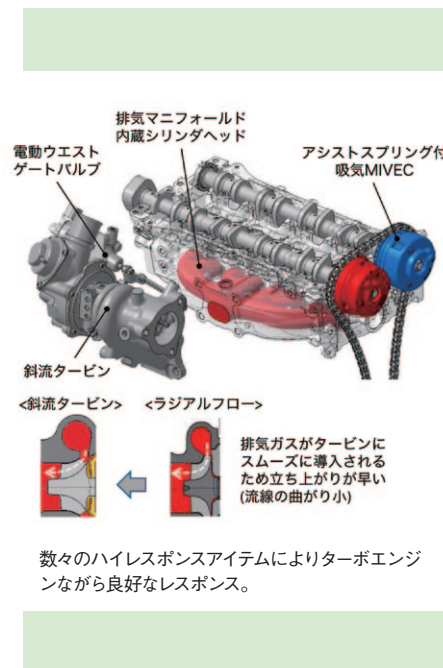
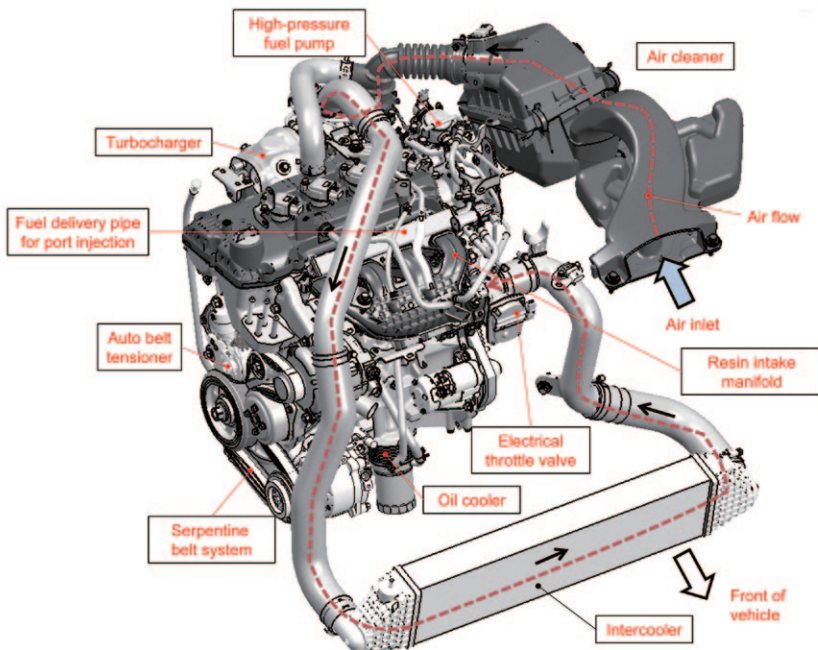


バッテリーやIPUは電動ウォーターポンプによる水冷式として温度管理をしている。

アクセル開度の大きくない高速、高負荷以外ではほとんどを効率の良いモーターだけのEV走行としている。

三菱 エクリプス クロス 新開発 1.5ℓダウンサイジング直噴ターボエンジン

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS



三菱としては初のダウンサイジングエンジン。いろいろな新技術が盛り込まれている。

本エンジンは、三菱SUVブランド展開の第1歩として、エクリプス クロスに搭載すべく新開発された4気筒1.5ℓ、最大出力110kw、最大トルク240Nm、三菱自動車初のダウンサイジング直噴ターボエンジンである。先陣を切ったVWのTSIエンジンから12年、国内メーカでも相次いで開発されてきたが、実燃費との乖離やPM排出等の課題対応もなされ、技術の成熟が感じられる。2.4ℓ NAエンジンより最大33%大きな低中速トルクは、悪路走行等本格SUVとして過酷条件でも十分と思われる。エンジン単体燃費は、負荷の高いNEDC加速時や60-70km/h 定速時で2.4ℓそれぞれ4%、11%上回っており、実用燃費もかなり期待が持てそうである。排ガスは日欧米の最新規制をすべて満足している。

アンチノック技術もいろいろ盛り込まれ、高効率で排気もクリーン

圧縮比は10.0、レギュラーガソリン仕様で最大正味熱効率36%を達成している。これは図に示す総合技術のおかげである。PM対策も兼ねたデュアルインジェクション方式、笠部にまで及ぶナトリウム封入排気バルブなど、このクラスとしては高価なシステムが採用されている。

始動時やアイドリング時にはポート噴射のみとすることにより、始動時や始動直後のシリンダ壁面やピストン頂面が冷えている時の直噴燃料噴霧の壁面付着を防いでいる。なお直噴率は最大70%とのことである。

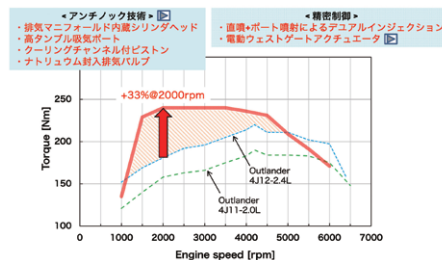
成熟したターボ技術と強化された吸排気可変システムでハイレスポンス実現

最新技術を採用したIHI製シングルスクロール小型ターボにより、1000rpmを少し超えたところから2.4ℓ NA以上のトルクを発生させている。ターボは排気マニホールド内蔵の水冷シリンダヘッドに直結され、またウエストゲートバルブアクチュエータをサーボモータで駆動することでレスポンスを上げている。これらによりヒートロス低減とゲートバルブ閉切り性向上により過給効率も向上させている。さらにタービンブレードをラジアル形から斜流形にするなど、成熟したターボ技術で高い過給効率とハイレスポンスが実現されている。これと合わせて、吸気側バルブタイミング可変機構には応答性を向上させるためサポートスプリングが内蔵されている。

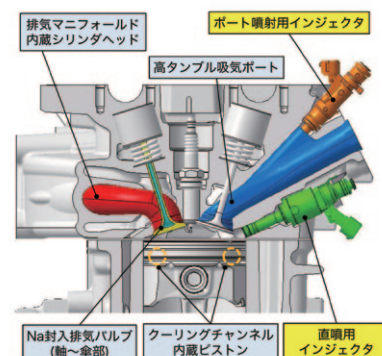
ジャトコ製の8速スポーツモードCVT

により、エンジン回転数の上昇と車速上昇が違和感なくスムーズな加速フィールを達成し、0-100km/h加速9秒台、JC08モード燃費は15km/ℓとこのクラストップレベルを実現している。

(酒井孝之)



エンジンのトルク特性。中低速で大きなトルクを発生する。



アンチノック技術もいろいろ盛り込まれ、高効率で排気もクリーン。

レクサス ES300h デジタルアウトターミラー



LEXUS ES300h DIGITAL OUTER MIRROR



量産車として世界初の設定、レクサス ES300hのデジタルアウトターミラー。後方映像を左右のディスプレイに映し出す。

鏡でなくカメラなので小さくできる。死角、空気抵抗、風切り音の低減にもなる。

量産車で世界初設定 視野角を自動切替

レクサス ES300h“version L”に量産車としては世界で初めて設定（メーカーオプション）されたデジタルアウトターミラーは、「鏡による後方の視界」を「カメラによる後方映像をディスプレイに映し出す」ことにより、鏡の限界を超え、更に窓ガラス越しでないより高い視認性、広い視野をドライバーに提供するシステム。

2016年6月に保安基準が改正され、バックミラー等に関する改正された国際基準（協定期則）を国内基準に導入したことにより、国内で販売することが可能となった。保安基準で設置が義務付けられている後写鏡に代えて、「間接視界に関する協定期則（第46号）」に定める画質、取付位置、表示時間（タイミング）、倍率（後写鏡の曲率に相当）及び個数（クラス毎の分類）の要件（現在、設置が義務付けられている後写鏡と同等の視界が確保されること）に適合するカメラモニタリングシステム（デジタルアウトターミラー）を備えることができた。鏡を、カメラとモニターに置き換える

鏡を、カメラとモニターに置き換えるといってしまうと簡単に見えるが、瞬間、瞬間の交通状況の変化を違和

感なく、安心と確信を持って安全に次の行動への判断につながる情報を提供できなければならない、特殊な訓練を必要としないものでなければならない。

デジタルアウトターミラーは車線変更時や後退時の表示エリアの拡大等の適正化が、自動で、あるいはドライバーの操作で可能となった。

レクサス ES300hでは左右のドアミラーの位置にアウトターカメラを設置。小型のため斜め前方の視界は大幅に改善され、左右折時のドアミラーによる死角はほぼ無くなり、空気抵抗や風切り音の低減にも貢献している。

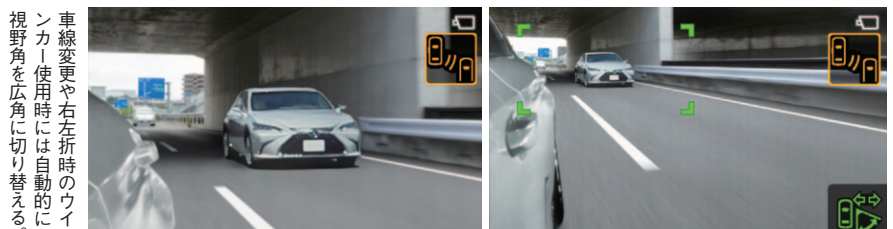
左右後方の状況を映し出すディスプレ

イは5インチの大きさで、左右のAピラーの付け根に設置され、ドアミラーより視線移動は少ない。夜間や雨天時にも優れた視認性を確保し、カメラの形状は雨等の影響を受けにくいものにし、カメラヒーターにより霜の付着を除去できる。

一方、ドライバーインターフェイスの面で、ディスプレイの位置が最適なのか、また、老眼の高齢運転者が焦点を合わせづらい、LEDの灯火器、信号や表示が点滅してしまうといった課題もある。現在のデジタルアウトターミラーに対しては様々な意見がまだあると思うが、時代を切り開いたパイオニアとして高く評価したい。（小林英世）



雨天でもガラス越しに見るのではないからくっきり。夜間は自動で明るさを調整。



車線変更や右左折時のウィンカー使用時には自動的に視野角を広角に切り替える。

ホンダ N-VAN

H
O
N
D
A
-
N
-
V
A
N



静かで小気味いい走り。この時点ですでに従来の「軽バン」越えている。

価格に見合った高品質。新しい商用車のあり方を提案する



本田技研工業のNシリーズは、2018年6月末で累積販売台数200万台を達成し、市場を席卷する軽自動車に成長した。そのNシリーズ初の商用車として発売されたのが、今回のRJC特別賞を受賞したN-VANである。

N-VANは、新型N-BOXから採用している第2世代のNプラットフォームをベースに開発されている。つまり、軽バンタイプではめずらしいFF車ということになる。一般的なキャブオーバー車に比

べて低床化が図れるとともに背の高い荷物にも対応できるなどのメリットがあるが、N-VANではさらに助手席側のセンターピラーレス機構と助手席のダイブダウン機構を採用。

これによって、積み込み作業のフレキシビリティや効率化はもちろんのこと、助手席側の大開口部やフルフラットフロアを利用した移動販売車など、従来の軽バンでは考えられなかったような使い方も可能になった。様々なレジャーユースにも対応できそうで、最近ひそかなブームになっているソロキャンプにもぴったりだろう。

内外装のデザインや質感に関しても安っぽさはまったく感じられず、様々な業務に対応できる助手席トレーや500mlパックが収納できるドリンクホルダーなど、働く



N-BOXの流れをくむインパネ。軽らしさはみじんもない。6速MTが設定されていたのは意外だった。

クルマとして必要な装備も満載。さらに乗用車と変わらない運転姿勢が取れるのがうれしい。FF車ならではの自然なペダルレイアウトと、しっかりとした造りの運転席シートが大きく貢献していると思われる。

S660譲りの素性の良さ。使い方は個人でカスタマイズ

搭載されるエンジンは直列3気筒DOHCで、自然吸気とターボを用意。と



外から見れば何てことない軽自動車だけど、中には“予想外の便利”が詰まっている

- RJCには特別賞というAWARDがある。これは理事会が検討後、会員に提案し過半数の賛同で決まる。
- 乗用車以外で特に目立ったクルマや活動はないかを検討する。
- 今年はそれがN-VANだった。単に売れているというだけではない。特別に評価すべきポイントがいくつもあった。



シートアレンジは如何ようにでも。リア席の薄いヘッドレストの収納場所(右中)まで考えられている。

もに商用車用に改良されたCVTと組み合わせられていて動力性能は十分以上だが、注目したいのは自然吸気エンジンに設定された軽バンタイプ初の6速MTである。S660用がベースになっている素性の良さに加えて絶妙な位置に配置されたインパネシフトのおかげで、小気味の良いシフトチェンジが楽しめる。ぜひ、他のモデルにも展開していただきたい。

ライトトラック用タイヤを装着し最大積載量350kgを確保しながら、商用車らしからぬ乗り心地の良さやリニアなハンドリングを実現したことも特筆に値する。開発者によると、リアサスペンションに採用したプログレスプリングやトーションビームの形状のセッティングには特に苦労したという。静粛性も軽バンタイプではトップレベルで、ホンダセンシングが全車に標準装備されるなど、安全性能にも抜かりはない。まさに新世代の軽バンという完成度で、Nシリーズのシェアを奪い合わないかを心配するほどである。

しかし、このクルマを前にすると一定の使い方だけではなく、次はどのように使おうか…という発想がたくさん湧いてくる。既存のものに満足するのではなく個人個人がカスタマイズしていくという現在のライフスタイルにマッチした、真のホンダ・クリエイティブムーバーといえるかもしれない。(小堀和則)



フロントシート背もたれはテーブルにもなる。サイドがここまで開くのも軽バンではほかにはない。



センターピラーなし。後席を倒して床をフラットにすればこんな風にも。創造力を刺激される。

軽商用バンの新基準を創ろう日本の積む・運ぶ生活のために

この度は、軽商用バンとしてRJCカーオブザイヤー特別賞をいただき関係者一同非常にうれしく思っております。開発チームを代表して御礼申し上げます。

軽商用バンは、日本の生活に非常に密着したクルマのひとつであり、設備業や宅配業をはじめ、多種多様な使われ方をされている商品です。

我々開発チームは、もっと便利で楽しく仕事ができる軽商用バンの新基準を創ろうと、軽商用バンの求められる価値をお客様に伺い、自分たちも実際の使われ方を体験しながら開発してきました。

まず、環境対応、低燃費化というニーズにお応えするため、乗用タイプのN-BOXのパワートレインをベースに、ものを積むということがどこまでできるか考えました。

その結果、運転席以外をダイブダウンすることにより、テールゲートから助手席までをフルフラットにしました。さらに、低床かつスクエアな形とすることで荷室の大空間を創り上げました。

生み出された大空間へのアクセスを便利にするため、助手席側のピラーレス(ドアインピラー)構造を採用しています。

安全性能では衝突安全性はもちろんのこと、

先進安全運転支援システムHonda SENSINGを標準装備としました。

車両運動性能は、安心・安全・ストレスフリーという考えで、空荷の状態から最大積載の状態まで様々な車両の状態を確認し開発しました。

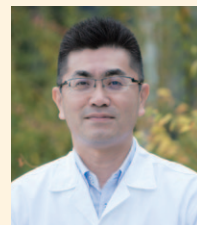
デザインについては、機能を優先しながらもその機能を分かりやすく表現し、+STYLEというグレードに代表されるように、より楽しく仕事をしていただけるような遊び心も取り入れています。

その他にも、「日本の積む・運ぶ生活のために」というコンセプトで様々なアイデアを採用しています。N-VANを使っていただくことにより、働く人の生活が、より便利で楽しくなるとともに、日本の風景も明るく楽しいものになればと考えています。

この度の受賞で、さらに多くの方々にN-VANを知っていただき、日本の働く車そして働く人にも明るい話題が増えることを関係者一同、願っています。

古館 茂
(ふるだて・しげる)

LPL(ラージ・プロジェクト・リーダー) 初代N-BOXの開発に携わったこともある。



授賞理由

新たな価値を提案する「N-VAN」

軽バンの新基準となることを目指して開発されたN-VAN。荷室を低床化し、高さのある荷物の積載にも対応。また助手席からリアシート、テールゲートまでフラットな空間を実現。さらに軽バン初のセンターピラーレス仕様とするとともに、テールゲートと使い分けることで、様々なシーンで荷物の積載をさらに効率よくスムーズに行うことを可能とした。

センターピラーの機能を内蔵したドアインピラー構造ながら、通常と同等の衝突安全性を持つ。全タイプにホンダセンシングを装備し、予防安全も高い。エンジンはVTECを外し、中低速カムを使うもVTC(可変バルブタイミング)で幅広い回転数に対応、力強いトルクを発揮。トランスミッションはCVTと6MTを設定し、マニュアル派にも対応している。「積む・運ぶ」を快適にするとともに、日常生活を豊かにする軽バンである。

RJC

何でもいからクルマに関することを書いてください。
——今回はこの欄のテーマは自由にした。
その結果、建設的な意見も、時事解説も、何となくの不満も……。
まあ、多様性っていうヤツかもしれない。

MEMBER'S Area

R J C メンバーズ・エリア

「ライドシェア・オブザイヤー」新時代の気配

日本の自動車会社が最も頼りにしている市場がアメリカである。アメリカは好景気が伝えられているが、このところ自動車販売は芳しくない。

2018年10月の速報値では前年同月比0.1%増だったが（10カ月では前年比0.2%）、内訳をみると趣味性の高いライトトラックは前年同月比5.9%増となったが、乗用車販売は10.5%減となった。ちなみに10カ月の数値でトヨタ0.2%減、ホンダ2.2%減、日産6.4%減と日本車の売上はさえない状況である。2017年度も前年と比べて乗用車販売は10.9%減少したので、この傾向はしばらく続きそうである。

なぜ売れないのか。その理由としてはガソリン価格や金利が上昇傾向にあることなどもあるが、アメリカ・シリコンバレーに住む息子から話を聞いて、一つの理由がわかった。ライドシェアである。

息子は夫婦共稼ぎなので2台の車を持っているが、少し前まで「そろそろ新車に買い替えたい」と言っていたのに、最近では「新車を買う意欲が薄れた」に変わった。

アメリカは車がないと生活できない国で、食事やパーティーに出かける時、当然車で移動する。お酒が入ることも多いが、最近では取締りが厳しくなったので飲むことはできない。そうした状況の中でウーバーやリフトが飛躍的に進歩し、身近で便利に、しかもタクシーなどと比べて安く使えるようになったおかげで、気兼ねなく酒も楽しめるようになったというわけだ。だから最近ではナパバレーあたりまで、気楽にライドシェアで外出となったようだ。渋滞にもウンザリしていた息子夫婦にとって、自家用車に食指が動かなくなったわけだ。

こんな事情を反映してか、トヨタはソ

フトバンクと手を結ぶことになった。ソフトバンクはウーバーの筆頭株主であり、中国で95%のシェアを持つ中国・滴滴出行（DIDI）や、シンガポールからスタートしてアジア8カ国にライドシェアを展開するGrab、そしてインドのオラやブラジル99などにも出資している。ライドシェアの世界プラットフォームを構築しようというのが、ソフトバンクの野望といわれている。

もしソフトバンクなどのITプラットフォーマーに消費者インターフェイスを押しえられてしまえば、トヨタは単なる移動用コモディティの下請け企業にされてしまう可能性がある。そうした危機感が提携を後押ししたといわれている。

そろそろ「ライドシェア・オブザイヤー」に目配りする時代が来ているのかもしれない。

（山根 節）



高齢者とクルマ社会——安全運転で脳も活性化

かつて高齢者は交通弱者として、毎年、春・秋に開催される全国交通安全運動では、子供と高齢者は安全な通行確保の対象だった。しかし最近では高齢者ドライバーが引き起こす交通事故が大きな社会問題となっていることから、高齢運転者の事故防止が交通安全運動の重点項目に加えられている。

わが国のクルマ社会は、乗用車の保有台数は約6180万台を超え成熟市場となっているが、全国の自動車運転免許保有者数は毎年増え続けており約8225万人を超えている。中でも日本のモータリゼーションをリードしてきた、団塊の世代が70歳代を迎えるなど高齢化が進み、65歳以上の運転免許保有者は過去10年間で約711万人増加し、昨年は約1818万人と22.1%を占め、5人に1人が高齢者ドライバーとなっている。

一方で、認知症を理由に免許取り消しや停止処分を受けた高齢者は、昨年1年間で延べ3084人に上り、一昨年の約1.7倍に増えている。昨年3月施行の改正道交法で、信号無視など認知機能低下が原因とみられる交通違反をした75歳以上の高齢者に、認知機能検査の受検が義務付けられたためと思われる。また昨年は75歳以上の免許返納者は、約25万4000人と昨年に比べ約9万2000人増えている。

高齢者ドライバーが加害者となる交通事故の特徴として、他の年齢層の事故に比べ多数の死傷者を伴う重大事故につながるケースが多いことである。さらに免許人口当りの死亡事故件数でも、昨年、免許人口10万人当たり75歳以上の高齢運転者が起こした死亡事故は7.7件、75歳未満の3.7件に対し倍以上となっている。

年齢からくる体の衰えによる、運転に

必要な認識、判断、操作ミスが重大な事故につながる原因とみられる。認識や判断は、一時停止や交差点での赤信号無視による衝突事故、進入禁止標識の見落としによる高速道路の逆走事故、アクセルとブレーキの踏み間違いによる歩道や建物への暴走事故などが典型である。

「運転の喜び」は、いつでもどこでも、自由に好きなところへ移動できることである。歳を重ねていつまでも運転を楽しむには、ハンドルを握ったら、あらゆる事態を予測し、常に周囲に気を配り状況を適切に判断し運転操作を行うことだ。交通ルールを守り安全運転することは、脳も活性化され、更に健康につながるのではないかと。健康を害すなど少しでも運転に不安があれば、その時は潔く免許返納すべきではないか。

(永長隆房)

最近の国産自動車メーカー各社のクルマづくりで想うこと

最近の国産自動車メーカー各社のクルマづくりで想うことがある。10年前あたりに比べてニューモデルの投入件数が激減していることである。マイナーチェンジ、一部改良、特別仕様車、追加モデルなどは比較的目立つが、新規投入やフルモデルチェンジ車が激減しているのである。マイナーチェンジ以下の改良の中には「これではとても販売のテコ入れには

ならない。無駄ではないか。」と思われるモデルも見受けられる。

国内新車マーケットが低成長期に入り、新規やフルモデルチェンジするための開発投資が十分に回収できないという経営判断は理解できないでもない。電動車両の開発に多額の投資が必要といった事情も分かる。それにしてもあまりにも新型車の数が少なく、これがマーケットの停

滞を加速させているのも事実である。

最近ではメーカーによっては年間1車種程度、中にはゼロといった企業もある。マーケットニーズを分析するとまだ拡大が期待できる分野もある。この中でオープンポイントになっているのはスモールSUV、コンパクトハイトワゴン、コンパクトミニバンなどである。戦略モデルの中でフルモデルチェンジが長期化し過



ぎるのも理解できない。6年以内で実施しないと商品力は確実に落ちてゆくのは間違いない。売れ行きが悪いからといって簡単に諦めて生産中止してしまうのも納得できない。もっとしっかりとしたマーケットリサーチをして復活を目指すのも重要と思われる。

比較的開発投資が少なく、成功率が高いのはビッグマイナーチェンジである。

戦略モデルだと新型車を投入してから3年くらいで実施するケースが多い。内外装のデザイン変更、新グレード&ボディカラーの設定のほか、安全対策の充実強化、新開発のパワーユニット搭載などの内容が多い。予防安全対策はひと頃の燃費改良よりニーズが高くなっており、人気復活の切り札になっている。

特別仕様車も内容によっては復活の主

役になりうる。成功しているモデルは見た目も標準グレードと異なり、見栄えが格段に良かったりしている。他にない安全装備の充実も伴っているケースが多い。要するにマーケットニーズにマッチさせた効率のよいクルマづくりをすれば、まだマーケットに受け入れられる余地があるということだ。

(遠藤 徹)

姿を隠した「リアワイパー」、「エキゾーストパイプ」に感心

積極的なセールスポイントになりにくい、しかしユーザーにとっては大切だと思われる試みに果敢にチャレンジする。三菱のエクリプス クロスに同社のそんな誠実な姿勢を見た。その代表例がリアワイパーとエキゾーストパイプだ。

1. リアワイパー

ドライバーの後方視界を全く妨げない、というのもリアウィンドウのエリア内にワイパーブレードの姿がないのだ。これはきわめて珍しい。一般的にワイパーはウィンドウの下端に水平状態でおさまられているか、端部に垂直に立った状態にあるからだ。

ワイパーやモーターを下端中央近傍に設定すれば、視界が大きく妨げられる、端部に設定すれば、視界は改善されるが払拭エリアが偏る。これでは見た目のおさまりが悪く美しいクーペスタイルにならないと考えた開発陣は、上置きにしながら同時にワイパーを完全に隠す手法に挑戦する。まず、リアスポイラーの剛性を上げて、えぐる。

次にウィンドウウォッシャーのノズル位置、さらにはそれらの組付けなどの生産性にもミリ単位でメスを入れた。これによって美しいクーペスタイルと大きな後方視界を両立できた。同車のユーザー



は、購入後にこの美点に気が付いて三菱の開発陣に感謝するに違いない。

2. 姿を隠したエキゾーストパイプ

一般的にあるはずのエキゾーストパイプ後端が、見えない。これも国産車では珍しい（輸入車の一部にはかかえてからの例がある）。目的は、デザインの美しさの追求。SUVとしてのデパーチャーアングルを確保できるマフラーの構造・形状を新たに設計、さらにマフラーの熱の影響を防ぐためのリアバンパーをはじめとする関連パーツとの距離を繰り返し検証したという。

エキゾーストパイプは排気ガスにかかわるパーツであり、隠すことによって社会の関心事を真摯にとらえている姿勢も伝わってくる。リアワイパーにしても、“普通の”取付位置・形状でとくに販売に支障があるわけではないだろう。こうした一見“地味な”対象への挑戦からも、三菱の製品づくりにかける熱意・愛情が感じられる。

(宮本喜一)

がんばれスバル、がんばった三菱自動車

今年のイヤー賞には、筆者も6点を投じた三菱自動車のエクリプス クロスが選ばれた。三菱i以来12年ぶりの栄冠ということだが、2000年のリコール隠し騒動以降、三菱車につきまってきた製造工程におけるマイナスイメージを、平成最後のカーオブザイヤー受賞で払拭。「M字」から、益子修CEO公約の「業績V字回復」を果たしつつあることは喜ばしいことだ。

近年、自動車メーカーの生産現場における様々な不祥事が世の中を騒がせてい

る。今年も燃費および排出ガスの抜取検査に係る不正事案、完成検査工程の不適切行為が、明らかになった。

メーカーが国の代わりに保安基準の適合性を自主管理する現状の完成検査制度については、国交省が継続的に見直しを行う方針を打ち出したものの、10月12日公布の「自動車型式指定規則の一部改正」では、規則の徹底を図るべく厳罰化を明示したにとどめている。

現在、この問題の矢面に立たされているスバルでは、群馬製作所の本工場と矢

島工場で、完成検査工程時の燃費・排出ガス抜取検査において測定値書き換えによって、実際の測定結果として記載すべき数値とは異なる数値を記載した問題が発覚した。昨年12月19日、4月27日、9月28日の3度に渡り、国交省へ調査報告書を提出。11月5日に、中村知美社長は「一年間引きずった完成検査問題については、必ずここで終わりにする」と終結宣言を発した。この言葉を信じたいが、国交省の立ち入り検査の度にどういふわけか新しい事実が発覚している現状を見

る限り、予断を許さないだろう。

一連の完成車検査問題の影響については「日本では受注キャンセルなど概算でマイナス5%前後。北米では大きな影響は出ていない」と中村社長は2019年度

中間決算の席上で説明した。スバルの屋台骨である北米市場での販売減が出ていない点は幸いだが、リコールスキャンダルのため国内市場で新車と中古車の不買運動が起きた三菱自動車よりはダメージ

は少ないといえよう。

近い将来、北関東道を通ってもてぎへ乗り込んだスバル車が、復活を宣言する日を期待したい。

(宮内正人)

自動車だけでなく車検も進化。OBD車検などと称されている

OBDとは、車載式故障診断装置のこと。車載コンピュータは当該自動車の各種装置を制御するだけでなく、担当する制御システムに故障がないかを常に監視（診断）していて、故障が発見されると警告灯を点灯するなどして運転者に告知すると同時に故障コードという形でその部位を記憶する。故障コード（DTC）はスキャンツールと称されるコンピュータ診断機により、外部から読み取ることができる。これにより、高度かつ極めて複雑な装置の故障整備が簡単かつ正確に行えるのである。

このOBDを、車検（正確には、自動車の検査）に活用することが本決まりになったのである。ちなみに現行の車検は外観や検査機器による機能確認により行われ、急速に普及が進んでいる自動ブレ

ーキ装置や運転支援装置などの誤作動の可能性の有無までは検査されていない。しかし運転中にそれらが誤作動すれば事故を誘発することにも成りかねないのであり、自動車の点検整備や車検およびメンテナンスに関係している私は、それら装置の制御システムにまで踏み込んだ確認の必要性を車検に強く感じていた。

もちろん私だけでなく、そんな思いをお持ちの方が沢山いたに違いない。この程決まった車検のOBDを活用した検査の追加は、そんな思いを持っていた関係者のみならず、ドライバーはもちろん一般の生活者にとっても大変喜ばしいことだと言える。

自動車だけでなく車検もハイテク時代にふさわしい制度に進化し、その存在価値もさらに高まって行くことになると言

えよう。

なおOBD車検の対象となるのは、2021年以降の新型の乗用車、バス、トラックつまり車検を受けなければならない自動車すべてである。したがって車検時に外部診断機による診断が追加され、故障コードの存在が確認されると車検不合格となるのは2024年からである。

なお、用いられる外部診断機は法で決められたスキャンツールであり、車検不合格となる故障コードは車検の検査基準（保安基準）に関係のあるものに特定される。そしてOBDを活用した検査の対象となる装置は自動ブレーキ／ABS／ESC／ブレーキアシストなど運転支援装置／レーンキープ／自動駐車／自動車線変更など自動運転機能、そして排気ガス関係装置である。（山岡丈夫）

進化を続ける日本の技術力に拍手。旧車への政策に違和感

今年もイヤーカーが決定した。選ばれしエクリプス クロス、BMW X2はもちろん、リストに載ったクルマ達は、走る、曲がる、止まるの基本性能はもちろん、環境に優しく、安全性能も格段に向上し

ている。

日本の技術力に拍手をおくりたい。

ただ、その一方で我々に長年尽くしてくれた、いわゆる旧車に対して、日本は冷たい。自動車税が増額されるなど、早

く廃車にしる、と言わんばかり。

対照的にイギリスでは、古いクルマに優しい。

日本の政策には、違和感を覚える。

(山田 昇)



低速から高速まで幅広いEV走行。小型車への展開が待ち遠しい

プラグインハイブリッドの新しいモデルが、日本のユーザーの選択肢に加わった。1充電当たりの走行距離が、114.6kmを達成し日常の使用では殆どバッテリーからの電気で走行できる仕様になっている。

ホンダクラリティは、燃料電池車FCV、電気自動車EV、そしてプラグインハイブリッドのPHEVを、一つの車体に搭載すると云う離れ業をやったのけた車だ。PHEVはこのシリーズとして本年7月に発売された。

主要システムの特徴は、高電圧デバイス一体床下水冷IPU、この中には、17.0kWhの容量を備えたりチウムイオン電池、バッテリー冷却用ウォータージャケットを配備、コントロール類とバッテリーは水冷方式を採用し耐熱性耐久性の向上を図っている。クラリティ PHEVは、世界展開を図る車として、アメリカのデスバレーをはじめとした、酷暑地にも対応をはかっているの、コンポーネントの熱対策は万全だ。EV走行用モーターは、トランスミッションケースの中に配

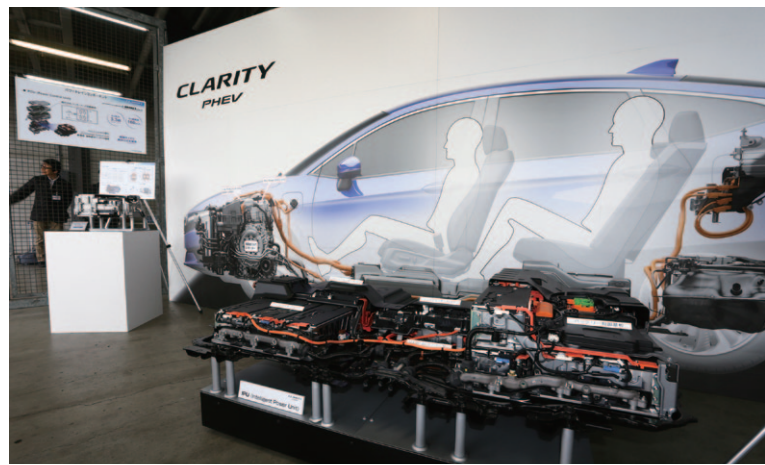
置、EV走行を主体とした仕様に合わせ、走行用および発電用モーターとも油冷仕様化した。

ハイブリッド走行およびエンジンドライブモード用のエンジンは、直列4気筒1.5ℓアトキンソンサイクルエンジンで、さまざまな技術的な挑戦により、最大熱効率40.5%を達成。ハイブリッドドライブモードでは、この最大熱効率を発生するエンジン回転と負荷で発電用モーターを

運転し、モーター走行する。この方式では、エンジンの熱効率の低い低負荷時やフルスロットル等の運転領域を使わないので、理想的な低燃費走行が可能となる。

バッテリー残量が少ない時の高速クルージングでは、エンジン直結モードを持たせている。クラリティ PHEVのモード燃費は、28.0km/ℓであることから、さらに小型の車への展開が待ち遠しい。

(持田幸武)



“あおり運転”の加害者になる危険。安全運転への啓蒙とマナーの向上

“あおり運転”が社会問題化している。昨年6月の東名高速での“あおり運転”による進路妨害を受け、停車したワゴン車に大型トラックが突っ込み、夫婦が死亡。幼い姉妹も重軽傷を負った。悲惨な事故のニュースは連日報道され、この事件を契機に警察も“あおり運転”の取り締まりを強化した。今年9月までの摘発件数は9705件となり、前年と比べ倍近くにもなった。

ドライブレコーダーの装着率が一気に高まり、スマートフォンなどでも“あおり運転”の生々しい動画が撮影され、ネット上に数多くアップされている。

先日、こんな出来事があった。

片側2車線の道を夜間に走行した際、前方のクルマが急に減速し始めた。左側車線に駐車するか、右左折のためかと思いつつも、徐行程度の速度になったので追い越そうとウインカーを出した瞬間、

前方のクルマは急加速。元の巡航速度に戻った。と、次の瞬間、再び急減速。再度追い越しを図ろうとするも、またまたスピードアップ。同じことが3度繰り返され、後方のクルマからもクラクションが鳴る。

不思議に思いながらもよく観察してみると、リアウインドウの内側にドライブレコーダーだけでなく、固定されたスマートフォンも設置されていた。「撮影されている！」と直感的に感じた。

車間距離がグッと詰まった様子や、例え後方の他車とはいえクラクションの音など、ある部分を切り取れば“あおり運転”の加害者のように映像を編集することも可能ではないのか……。これ以上かわるの危険と思いつつも、ルートを変更し遠回りすることにした。

“あおり運転”の社会問題化に乗り、ネット上での動画再生回数を増やすために、

わざと誘発するような行為は危険極まりない。

各自動車メーカーがしのぎを削りながら切磋琢磨し、自動車の安全性能は格段に向上した。免許取り立ての約40年前などはABSやTRCもなく、MTでクラッチも重たく、兎にも角にも手に汗を握りながらスムーズで安全な運転に徹したものだ。

今やドライバーの技量というよりも、少々乱暴な操作でもクルマが自動的に安全に制御してくれる。そこに過信が生じるのだろうか。粗暴なドライバーが昨今増えてきているように感じる。より安全なクルマ社会を目指し、日夜技術革新に取り組んでいる開発の現場を思うと、複雑な心境になる。「安全運転への啓蒙とマナーの向上」は普遍的でもあり、今後さらに取り組みなくてはならない課題かもしれない。(小屋勝志)

ホンダのN-VANは楽しめるクルマ

イヤーカーの選考対象車ではなかったが、うれしいクルマに試乗させてもらった。ホンダが2018年7月に発売した「N-VAN」だ。乗用タイプのN-BOXをベースに、エンジンや足回りに改良を加えた商用バンである。後にRJC特別賞を受賞するが、喜ばしい結果だ。

4つのバリエーションがあり、トランスミッションは変速ショックの少ないCVTと軽バン初の6MT（ターボモデルは設定なし）、駆動方式はFFと4WDがそれぞれにある。乗ったクルマはターボチャージャー付きの「スタイル クール」。価格は166万8600円というから、軽バンとしてはやや高めかなと思った。でも、安全運転支援システムのHonda SENSING（安心な運転を支援する10機能）やオートエアコンが標準装備というから、まあ許せるか。

このクルマの最大のポイントは、低床でフラットな荷室空間をもつということ。助手席をたたみこみ、もちろんリアシー

トも床に埋め込むと、なんとビールケース40個が積み込めるという。2メートル60センチの長物も収納できる。マットを敷いて車内泊もできる。大人ふたり楽々休むことができそうだ。

もうひとつ売りがある。軽商用バン初のセンターピラーレス構造の採用だ。助手席のドアを開け、スライドドアを開くと、1230mm×1580mmの開口部ができる。サイドからのおおきな荷物の積み下ろしは、仕事の効率をたかめることになりそうだ。小生、普段、陶芸を楽しんでいる。作品を運んだり、土を載せたり、時には釉薬も運搬する。床が広く、しかもフラットということがなによりだ。荷室にはフックが装備され、荷物を固定できてうれしい。ことによったら、土を求めてクルマを走らせ、その場で作陶もできそうだ。注文もある。床マットとして、100円ショッ

プなどで売っている<滑り止め>素材の、アクセサリがほしい。

ともかく、楽しめそうなクルマという印象をもった。いろんな場面で、活躍できそうだ。走りも力強い。バンにありがちなゴツゴツした乗り心地も許せる範囲。車内音も静か。乗用タイプと乗り比べても遜色ないと思った。希望は助手席のグレードアップ。もしそれが実現すれば、キャンプ行きも楽しくなるだろう。すべらない床マットもほしい。思わぬ見つけもの一台だった。（小川 麒文）



高齢者講習って、何の意味があるの？

運転免許の更新期間で満了日における年齢が70歳以上になると高齢者講習に引っかかる。しぶしぶ5600円を持って、予約していた自動車教習所へ出かけた。自動車教習所へはこれまで行ったことがなかった。大型特殊や大型バイク、普通、牽引などの免許は、全て試験場への飛び込み一発で取得していたからである。

教習所の雰囲気はというと、それはまるで裁判における被告が判決を待つような、実に湿っぽいもの。教習生はお客さんのはずだから、もっと堂々として「来てやっているんだぞ」という感じでいいはずだが、それがまるで逆。一説には教官ににらまれるとその時間の終了印がもらえないから、という話も……

で、高齢者講習だが、講習ではなく、座学では適正試験（落第はないが）というより、判断力の低下を身をもって体験し、安全運転につなげたい、という趣旨であるように思う。

教習所内の走行では、教官が助手席に乗り、そのほかのシートに講習生3人が

乗る。教官の指示通りに走らせるのだが、皆さんそれなりにスムーズ。でもハンドル操作はやはり遅い。なので、S字状の場所では、ほとんどクレーブ状態での走行だ。あ、言うのを忘れたが、講習車に選んだのはAT（普段はMTに乗っているが）。あえてATとしたのはそれなりに意味があったのだが……。

私の番になったとき。当然左足でのブレーキ操作となるが、教官は気付いていない。本当は気付いて欲しかったのだが、センターコンソールが大きく立ち上がっていて、助手席から運転席の足元を監視することが出来ないからである。

他の方がゆっくりとでなければ走れなかったS字コーナーも、アクセル踏み気味で、タイヤこそ鳴らさなかったが、スピーディに走行。最後の直線では「アクセル全開にします」と宣言した瞬間からキックダウンで、全開加速。前方には遅いクルマが走っていたので「追い抜いていいですか」と教官に問いただしたら「追い抜きはダメです」との一言。そして、

そのときには教官の足がブレーキペダルを踏みにかかっていたことがわかった。ブレーキスイッチの「カチッ」という音が聞こえたからだ。

もっと実務に即した講習、例えばドライビングポジションの取り方がいかに重要かとか。腕を伸ばして運転すると、大きな事故になる可能性がある。それを防止するには、ハンドルを握る位置が10時10分ではなく、9時15分ほどで、肘が80～90度ぐらいに曲がる位置にシート座面位置と背もたれの角度を調整すると、未然に防げる。講習というからには、適正能力判定ではなく、しっかりとしたカリキュラムを組んで、実態に即した「講習」であって欲しい。（青池 武）



無灯火、街中ハイビーム、畳んだままのドアミラーに思う

夜間、クルマを運転する機会が多いのだが、無灯火で走るクルマを度々目にする。スモールライトも点けていない状態である。こいつアホかと思つてドライバーを見ると、やはりアホ面である。というのは半分冗談です。でもなぜ気づかないのか不思議でならない。メーターが常時発光タイプだからライトをオンにしなくても気づかないというのが最大の理由だろうが、エアコンなどセンターコンソール回りのスイッチ類に照明がついていなければすぐ気づきそうなのである。いやいや、車内のスイッチの照明云々の前に目の前でライトが点いていなければフツッ気づくでしょ。でもまあ気づかないから平気な顔して無灯火で走れるんだろうな。

昼間のトンネルでライトを点けないツワモノというか無神経な輩も多い。確かにトンネル内の照明が明るければクルマのライトに頼らなくても前方は見える。でもそうじゃないでしょ。走行車線をち

んたら走るならいざ知らず、無灯火で追い越し車線をカッ飛ばすバカ者もいる。ボディカラーがダーク系だと完全に闇に溶け込んでいるから、そんなクルマが無灯火状態で追い越し車線を走ってくるのをミラーで見つけたときはギョッとする。

無灯火とは逆に街中をハイビームで走る不届き者もいる。これをいうと反感を買うかもしれないが街中ハイビームは女性に多い。もちろん故意にハイビームにしているわけではないと思うのだが、お願いだから止めてください。対向車にも迷惑だし、後続車がハイビーム状態だと先に行かせて報復したくなる。交通トラブルに発展しかねない事案だと思うのだが、昨今は「ハイビーム上手に使って安全走行」なんて標語もあるから

困りものだ。

無灯火、ハイビーム以上に驚くのは、ドラミラーをたたんだまま走るクルマだ。これをやるドライバーは決まって高齢者である。いったいどこからその状態で走ってきたんだよ、いつも感心するとうか呆れる。車線変更時も右折も左折も後ろをまったく確認しないでやってるわけでしょ。あー恐ろしい。

(猪俣泰幸)



エクリプス クロス開発者に“共感”した

今夏の終わりに台湾をプライベート旅行してきた。その旅行で、ひょんなことから現地の三菱販売店を視察することになった。と、言うのも「エクリプス クロス」の6月のお台場・試乗会で同乗してもらった山内裕司PDといろいろ話していたところ、山内さんから「台湾に行くのでしたら、ぜひ現地三菱ディーラーを見てエクリプス クロスの現地での評判を聞いて下さい。紹介しますよ」で実現したのだ。

三菱自動車の山内さんの紹介で現地をアテンド同行してくれたのが呉台湾三菱商事自動車部長。呉さんとともに台湾新幹線で台北から台湾第二の都市である台中へ行き、台中郊外の三菱自動車と長年の提携関係になる中華汽車系の順益汽車の南屯営業所を訪れた。三菱自動車が最近、展開している世界統一デザインを採用したこの営業所は、黒に赤が目立つ瀟洒なショールームと軽整備ができるサービス工場を併設し、ショールームは、日本に先行して発売したエクリプス クロ

スをメインにアウトランダーと日本では生産を止めたコルトプラスの3台が置かれていた。

「エクリプス クロスは、居住性も十分な実用サイズとデザインが高く評価され、その走りの良さに安全性能も含めて人気集中しています」と営業所長の邸さんが質問に答えてくれた。世界戦略車としての三菱エクリプス クロス投入を機に台湾での三菱ブランド強化、シェアアップを狙っているようだ。

三菱自動車が「エクリプス クロス」というネーミングの新車を投入するというのを初めて聞いた時に思ったのが「あのエクリプスが復活か!」。三菱自動車がクライスラーとの米合弁工場(イリノイ州)で生産したのがスポーツクーペのエクリプスだ。1988年にこの米合弁工場の開所式に行った際に現地取材し、当時の館社長とアイアコッカ社長を中心に盛大な披露を行ったことを思い出した。あれから30年、三菱自動車は紆余曲折の中で大きく揺れた。2016年の燃費不正

問題から日産の傘下となり、「ルノー・日産・三菱自連合」の枠組みに移った。

かつては、世界でも類を見ない総合自動車メーカーだった三菱自動車は、あの韓国・現代自動車に技術援助して現代自動車が今のグローバルメーカーとなる下地を提供した経緯もある。カーオブザイヤー最終選考会でも三菱自動車の開発陣と話したが、エクリプス クロスは日産傘下に入る前から開発していたクルマであり、これを世に出す三菱自動車開発者の魂が込められていることに“共感”したのである。

(佃 義夫)



トコットの方向性を評価したい。女性らしさよりシンプルさへ

女性をターゲットにしたクルマというと、かわいらしさを前面に打ち出したテイスト系という「定説」があった。色使いをパステルカラーにしたり、ラウンドシェイプのインテリアを備えたりと、自動車メーカーは公式通りのクルマ作りを行ってきた経緯がある。

果たして、それは女性のニーズにマッチしているのかという疑問を持って札幌の友人を訪ねた。10人を越える女性社員が勤める住宅機器メーカーのショールームの社員駐車場。そこに並んでいたのは8割が軽自動車だったが、驚くことにテイスト系のクルマは皆無で、スズキ・ハスラー、ダイハツ・ムーブ、ホンダN-BOX、なかには黒塗りのアルトワークスもあった。ボディカラーはシルバー、ブラックなどの無彩色ばかりで、いわゆるピンクもなければクリーム色もない。

話を聞いてみると、メーカーお仕着せの女性用仕様には興味がない、シャープなボディデザインが好き、さらには女の子然としたクルマはヤンキーに絡まれるから乗らない、など当世風の意見が出て

くる。

そこで思い当たるのがダイハツが出したミラ・トコットだ。コンセプトはかわいらしさでもテイストでもなくシンプルに置かれた。オーバーデコレートは今の若い女性にとって、単なる消費者への媚びにつながる、それはおしゃれじゃないという割り切りである。

開発陣はまず新たなパッケージングの構築から入ったという。視野を確保するためにAピラーを立て、ガラスエリアを広く取る。さらにシートバックを立てた着座ポジションとして視界を広くすると同時に、エンジンフードから妙な曲線を排除して隅まで直視できるフラット形状を採用した。ウエストラインを平らにしたのは駐車時にクルマの角度を把握しやすくするためだ。

安全装備も充実させた。衝突軽減、誤発進

防止、はみ出し警告などのスマートアシストⅢを装備し、運転に対する女性ドライバーの不安を取り除いている。車高1530mmは流行りのトールワゴンに較べて高くないが、重心が下がったことでスプリングを柔らかくすることができたおかげで乗り心地も優秀だ。

自動車メーカーとして消費者の需要を満たしつつ安全性、乗り心地を高い水準に持ってきたダイハツ・トコットの方向性は高く評価されるものと感じた。

(椎橋俊之)



平成最後の「イヤーカー選び」を終えて

平成初頭の第一回から参加して、今回で29回目になる。その間、クルマを取り巻く社会環境の大きな変化に適応したクルマ構造の変化と共に、クルマ選びに携わるメーカー側とRJC側の陣容が時代と共に変化するのは致し方無いとしても、テストデーの意義がクルマ選びに偏重した風景に変わってきた。かつてはメーカーの要職にある人々の参加とRJC会員との情報交換の貴重な場でもあった。

その点は、メーカーの期待に応えるRJC側の体制が有るのか？ 自戒の念を感じる。

今回の特徴は将来の自動運転化の布石であろうか、「ノミネート」された車種にミラーのデジタル化が多く、関心を呼んで評価した。

特に保安基準の改正に伴い、「レクサスES」のサイドミラーデジタル化は特筆ものだ。カメラによりディスプレイを室内へ移動し、視動範囲を狭めると共に

歩行者の安全と空力抵抗の軽減にも効果大。

ところで、テストデーに現車を持ち込まれてなく誠に残念。会員の皆さんは現車で確認出来なかったのが評価が最低であったのは無理もない。私は事前に最寄りのディーラーで確認していたので高得点で評価した。

ルームミラーのデジタル化も設定されているので、室内で視認性を確認した所、ミラーとほぼ同じ視覚感覚で違和感なくトヨタの技術陣の腐心さに敬服した。

他にルームミラーのデジタル化は「セレナe-POWER」と「フォレスター」にあったが双方共に事前の試乗会でカメラ仕様の場合は焦点距離が瞬時に合わずに煩わしく、苦言を呈すると防眩レバーでミラー仕様にして下

さいと言う。これではカメラ無用論で言語道断だ。カメラ画面とミラー画面を同じ画面で見ると焦点距離の差異云々の屁理屈を口にしていると顧客離れを待つだけになるとメーカーの担当者数人にレクサスの参考確認を示唆した。これもRJC会員の存在意義ではないかと思っている。

(殿井宣行)



6ベストの足もとに注目。力を入れる新車装着用タイヤ

今回の6ベストは、セダン系が1車種、ミニバン系1車種、SUV系3車種と売れ筋通りのラインナップとなった。

選ばれた車種の足もと＝タイヤは、何処のメーカーのどんなグレードが装着されているか。聞くところによるとタイヤにあまり関心のない女性や年配の方がディーラー、タイヤショップや量販店で交換する時に、「同じタイヤでお願いします」という注文があるので、タイヤメーカーが新車装着用タイヤに力を入れているのが現状である。

ブリヂストンの新車装着基準、「ちゃんと買い」の広告は、自社のショップならず他のメーカーのショップにも効果があるというハナシがある。

それでは今年の6ベストには、どんなタイヤが着いているのか？イヤーカーに選ばれた三菱の「エクリプス クロス」には、東洋ゴムの技術が余すところ無く駆使されている。ナノレベルでゴム材料の開発を制御する独自の設計基盤技術「ナノ・バランステクノロジー」を駆使した「プロクセスR44」が足元を固めている。サイズは専用の225/55R18が装着されている。東洋ゴムは「アウトランダー」「アウトランダー PHEV」にも採用

されており信頼性もお墨付きだ。

次は、日産「セレナe-POWER」だ。このモデルのウリである「e-POWER」の性能を最大限に発揮させて高い低燃費はもちろん、電気自動車に相応した静粛性と操縦安定性を高次元で実現した住友ゴムの「エナセーブEC300+」の195/65R15が装着されている。

ホンダの「クラリティ PHEV」には、「エコピアEP160」が装着されている。これには前段がありベースモデルとなった「FCV」からの継続選定だ。完成車両の責任者によれば、「ホンダにとって満足かつ完璧なタイヤ」という評価の流れで「FCV」と同じタイヤでサイズを235/45R18の専用サイズとした。

ホンダの「CR-V」には、ブリヂストンの「デューラー HL/33」と住友ゴムの「SPスポーツMAXX050」の2社の設定でSUVの高荷重、高重心に対応しスポーツ・パフォーマンスを追求したオンロードタイヤをチョイス。サイズは両社ともに235/60R18だ。

マツダの「CX-8」は、東洋ゴムの力強いパフォーマンスと優れた環境性能、静粛性を実現した「プロクセスR46」でサイズは225/55R19が装着されている。

マツダと東洋ゴムの関係は、「CX-3」から始まったようだ。「CX-3」の試乗会で商品本部の主幹が「開発当時に、どのメーカーにも金型がない状況で困り果てた時に手をあげてくれたのが東洋ゴムさんでした。」と語ってくれた。そんな関係から「CX-3」、「CX-5」、に継続採用されている。東洋ゴムは、2020年にグローバルでの新車装着用タイヤに占めるピックアップトラックやSUV/CUV用タイヤ販売構成比率50%を目指すとしているので今後の展開に注目したい。

近い将来、EV用「エアレスタイヤ」など、各タイヤメーカーが独自に行っているが、どのメーカーが最初に商品化するのを楽しみだ。（馴松忠之）



国内市場の活性化は大都市一極集中是正が不可欠

国内市場に限れば自動車産業はもはや「構造不況業種」と呼んでも過言ではない。今から10年以上も前のことだが、スズキの鈴木修会長に「なぜ、インドなどの海外に力を入れているのか」と問いかけると、「少子高齢化による人口減は、経済活動全般を確実に収縮させる。だが、この国はその手立てが講ぜられる気配はなく、特効薬が見つからなければ、人口の増える地域に力を注ぐのは当然です」と言い切ったことを思い出す。魚のいない釣り堀に一生懸命餌をつけて釣り糸を垂らしても時間の無駄。有能な経営者ならば、今日のような国内市場をいち早く見抜きインドなどの新興国を強化する戦略を打ち出すのは当然のことだろう。

総務省の人口動態調査によると、2018年1月時点の日本人の人口が前年より約

37万人少ない1億2520万人となり、7年連続で減少した。しかも、全体に占める65歳以上の割合は27.7%に増加。4人に1人が高齢者だ。ただ、東京、神奈川、愛知、埼玉などの人口は引き続き増加し、大都市への一極集中が加速している。

一方で、国土交通省などによると、2018年3月末時点の自動車保有台数は7793万台で前年よりも微増となったが、乗用車の平均車齢は8.60年と0.07年延びた。100世帯当たりの保有台数で東京は43.9台と47都道府県別では最下位。神奈川も45番目、埼玉も41番目だ。つまり、若者が多い大都市圏ではトヨタがお膝元の愛知を除き、人口が増えても新車販売には焼け石に水。若者のクルマ離れは自動車税など多額の税金のほか、高速道路料金、自動車保険、点検整備費など維持

費の負担増が大きい。

また、東京などでクルマを持たない世帯が多い理由は、公共機関の交通アクセスが便利なことや駐車場料金がバカ高いことなどが上げられる。ただ、過疎化が進む地方では、足代わりに乗っていたマイカーを手放す高齢者が増え続けていることも深刻だ。国内市場を活性化させるには、若者が興味を示すコネクテッドなど、どんなに付加価値の高いクルマを開発しても、首都圏から地方への人口分散化が進まなければ解消されるものではない。国も完成車検査の不正問題などに目を光らすことも必要だろうが、大都市一極集中の是正を図り、疲弊した地方を創生させることのほうが喫緊の重要課題ではないだろうか。

（福田俊之）

2018年活動報告

RJCでは、2019年次RJCカーオブザイヤー選出のための活動として、メーカー・インポーターへの選考に関する説明会（9月7日）、各賞の6ベストを選出する第一次選考会（11月1日）、6ベストに選出されたノミネート車を「ツインリンクもてぎ」でのテストドライブの後、各イヤー賞を決定する最終選考会（11月13日）はもちろんのこと、ほぼ毎月のようにメーカー・インポーターとの勉強会、懇親会、新型車の発表会・試乗会が催されました。その一部を以下に紹介します。

▷1月19日：スズキ 新型「スペーシア」／新型車「クロスビー」試乗会（ホテルニューオータニ幕張）▽1月23日：スズキ 2018年次RJCカーオブザイヤー受賞御礼の会（ホテルニューオータニ）▷1月23日：BMW 新春懇親会（京王プラザホテル）▷2月8日：JAIA輸入車試乗会（大磯プリンスホテル）▷2月26日：ボルボ2018年次RJCカーオブザイヤー・インポート受賞 御礼の会（シャリザトウキョウスシパー）

▷3月1日：三菱 新型車「エクロプスクロス」発表会▷3月16日：日産 新型「セレナe - POWER」公道試乗会（日産自動車・本社）▷3月28日：ボルボ 新型車「XC40」発表会▽4月11日：ボルボ XC40 RJCテストドライブ（かずさアカデミアパーク）▷4月16日：BMW 新型車「X2」発表会▷5月22日：2018年度RJC定例総会（アイビーホール青学会館）▷6月20日：スバル 新型「フォレスター」発表会▷6月25日：ダイハツ 新型車「ミラトコット」発表会▷トヨタ 新型「クラウン」「カローラスポーツ」発表会▷7月5日：スズキ 新型「ジムニー」「ジムニーシエラ」発表会▷8月31日：三菱 エクリプス クロス御殿場試乗会▷9月5日：アウディ

新型「A8」「A7スポーツバック」発表会▷9月6日：BMW 新型「X4」発表会▷9月25日：ボルボ 新型「V60」発表会▷9月25日：日産 RJC懇親会（明治記念館）▷10月9日：BMW X2 スペシャルイベント▷10月24日：日産 セレナe-POWER試乗会（日産自動車・本社）▽10月25日：ボルボ「V60」試乗会（ラディソンホテル成田）▷10月30日：ホンダ 選考対象車RJC試乗会（明治記念館）▷12月17日：2019年次RJCカーオブザイヤー表彰式



RJCカーオブザイヤーはこうして決まります



「えっ!? いくつも候補車の中からこの場の投票で決まるんじゃないんですか」ある女性が意外そうに言った。特別賞に関して誤解を与えてしまっていたようだ。理事のエアポケットだった。説明不足だった。

RJCカーオブザイヤーには一次予選と決勝がある。一次予選はその年の10月末日までに発表された新車の中から、RJC会員が国産車、輸入車それぞれ6車に○をつける。○の数が多い上位6車ずつがツインリンクもてぎに集まる。テクノロジーは会員も推薦するが、メーカー等からの推薦を含めて6技術を選ぶ。この対象技術を搭載するクルマももてぎに集まっていた。これらがベスト6。それとは別に今年は懇親の意

味で前夜祭を開いた。

11月の中旬、最終判断のための試乗会（最終テスト）が開かれる。試乗後すぐに公開投票・開票を行いイヤーカーが決まる。ところで、最初の特別賞、そしてパーソンオブザイヤーは会員推薦などを考慮して理事会がこの場で会員に諮る。そこで過半数の賛成が得られれば決まる。パーソンオブザイヤーも会員からの推薦はあったが、理事会での検討の結果、残念ながら推薦には至らなかった。



道田宣和会員逝去のお知らせ

出会った時、彼はカーグラフィック（現CG）、またはモーターマガジンに籍を置いていた。今と異なりメーカー主催の海外取材がほぼ毎月のようにあった。そこでとくに親しくなったのが道田さんである。

海外取材レギュラー陣のなかで彼たちはちょっと変わり者だった。時に隅っこにいてもあったが、明るい方だった。試乗やモーターショーを思いっきり楽しんだ。「RJCに入りたいから推薦してくれ」と彼

が言ってきたのは8年ほど前のことだ。

ほぼ同じ時期にともにRJCの理事になった。しかし意見の異なることも多かった。現理事の怒谷くんが端でオロオロするような激しい舌戦も何度かあったが、不仲にはならなかった。彼は比類ないほどのクルマ好きであると同時に、とてつもない愛妻家でもあった。

その道田くんが今年の6月“突然”、ガンで亡くなった。いや突然と感じたのはぼくたちの勝手に、彼はその2年半ほど前から患っていたらしい。一昨年夏には「忘

れていた」と言って律儀な彼が理事会を欠席することもあった。

クルマに関しては情熱も知識も何もかも彼に敵うものはないが、とくに病気の件を最後の最後までおくびにも出さないでいた生き方には感嘆する。ぼくにはとてもできない。古巣のCGの方が彼の病のことを知ったのも、その日の数日前だったという。道田流ダンディズムだったのか。（副会長・神谷龍彦）



RJCカーオブザイヤー 歴代受賞車

国産車

Domestic cars

RX-7からエクリプス クロスへ

年次	受賞車
1992年	マツダ RX-7
1993年	日産 マーチ
1994年	スズキ ワゴンR
1995年	ホンダ オデッセイ
1996年	トヨタ クラウン／マジェスタ
1997年	マツダ デミオ
1998年	トヨタ プリウス
1999年	スバル レガシイ
2000年	日産 セドリック／グロリア
2001年	ホンダ シビック／フェリオ
2002年	ホンダ フィット
2003年	マツダ アテンザ
2004年	マツダ RX-8
2005年	日産 フーガ
2006年	スズキ スイフト
2007年	三菱 i (アイ)
2008年	マツダ デミオ
2009年	スズキ ワゴンR／スティングレー
2010年	ホンダ インサイト
2011年	スズキ スイフト
2012年	日産 リーフ
2013年	日産 ノート
2014年	マツダ アテンザ
2015年	スズキ ハスラー
2016年	スズキ アルト／アルトラパン
2017年	日産 セレナ
2018年	スズキ スイフト
2019年	三菱エクリプス クロス



マツダ RX-7 (1992年次)



ホンダ オデッセイ (1995年次)



トヨタ プリウス (1998年次)



マツダ アテンザ (2003年次)



スズキ ハスラー (2015年次)

28回を迎えたRJCカーオブザイヤー。第1回の受賞車はRX-7、インポートカーはBMW3シリーズ。ともにスポーツ性の高いモデルだった。この間に環境問題、自動運転など時代は微妙に、ときに大きく動き、今年にはSUVが受賞。受賞車の歴史は日本のクルマ社会の変遷史の側面も持つ。

輸入車

Imported cars

あの頃、キミは高嶺の華だった

年次	受賞車
1992年	BMW 3シリーズ
1993年	ボルボ 850
1994年	サーブ 900
1995年	オペル オメガ
1996年	メルセデス・ベンツ Eクラス
1997年	VW ポロ
1998年	VW パサート
1999年	BMW 3シリーズ
2000年	プジョー 206
2001年	VW ポロ
2002年	アウディ A4
2003年	シトロエン C3
2004年	アウディ A3
2005年	アウディ A6
2006年	シトロエン C4
2007年	メルセデス・ベンツ E320CDI
2008年	プジョー 207
2009年	アウディ A4
2010年	アウディ Q5
2011年	VW ポロ
2012年	ボルボ S60 / V60
2013年	BMW 3シリーズ & VW up!
2014年	ボルボ V40
2015年	メルセデス・ベンツ Cクラス
2016年	MINI クラブマン
2017年	ボルボ XC90
2018年	ボルボV90 / V90 CROSS COUNTRY
2019年	BMW X2



BMW 3シリーズ (1992年次)



フォルクスワーゲン ポロ (1997年次)



シトロエン C3 (2003年次)



アウディ Q5 (2010年次)



MINI クラブマン (2016年次)

RE100とはなにか?! 再生可能エネルギーと日本

NPO法人 日本自動車研究者ジャーナリス会議 会長 飯塚昭三



再エネ割合で遅れをとる 情けない日本の実情

日本の再生可能エネルギーの割合は、資源エネルギー庁のデータによると2016年度の時点で15.8%と低く、なんと2030年の計画でもその比率は22~24%に過ぎません。この数字はヨーロッパでは16年時点ですでに達成している国も多いくらいの情けない数字です。ちなみにイギリスは16年時点で24.6%、ドイツは29.2%、スペインは38.5%です。原発比率の高いフランスは日本より少し高い17.3%ですが、30年の目標は40%です。ドイツの50%には及ばないものの、日本より大きな目標を掲げています。アメリカは全体では13.6%と低いものの、カリフォルニア州のような環境意識の高い州では16年時点で40.2%の高さです。

日本が立ち後れている原因は原子力に頼ってきたことや、電力の体制の不備などいろいろあります。最近でも太陽光発電の電力の受け入れが原発の稼働を考慮して断られる例も出るなど、本末転倒の事例も起きています。電力の小売りは自由化されましたが、発送電分離とその自由化は2020年まで待たねばならない状況にあります。

世界は再エネ100%へ 向かっている

ところで「RE100」というのをご存じでしょうか。REといってもロータリーエンジンのことではありません。REは「Renewable Energy」で100は「100%」を意味しています。すなわち、企業が自社で消費するエネルギーを100%再生可能エネルギーでまかなおうという運動です。これは2014年に国際環境NGOの「The Climate Group」が始めた国際イニシアティブで、2018年7月時点で各業界の150社以上の企業が名を連ねています。誰でも知っている世界の有名企業も

数多く見られます。

RE100に加盟するのは、CRS（企業の社会的責任）の公表と同様、環境に配慮した責任ある企業経営をすることがいちばんの目的です。ただ、その側面としてそうした姿勢が消費者から選んでもらったり認めてもらったりするための必須の条件になってきていることもあります。この動きは特に欧米では顕著で、IT企業のマイクロソフト、グーグル、アップル、家具のイケア、洋服のH&M、コーヒー店のスターバックスなどの加盟はそれを意識したものと言われています。

確かな行動が求められる RE100加盟

では、このRE100に加盟するということはどういうことかという、まず「事業電力を100%再生可能エネルギーにする」という宣言することです。期限については独自に決められますが、その達成については約束をすることになります。もちろんRE100は簡単に達成できるものではありませんから、2030年とか2050年といった長期的な計画が多いのも事実です。日本の加盟企業も多くは2050年を目標年度としています。ただ、毎年フォーマットに従った報告書を作成し、進捗状況を事務局に提出しなければなりません。しかもその報告書の内容は第三者の監査を受けなければならず、さらにRE100のホームページや年次報告書の中で公開されるので、宣言しっぱなしにはできません。着実な履行が求められています。

なお、ここでいう再生可能エネルギーとは水力、太陽光、風力、地熱、バイオマスを指します。CO2を排出しないといっても原子力はその中に入りません。有害な廃棄物を出し、再生可能ではないからです。

この再生可能エネルギー100%達成の方法には2つの方法があります。ひとつ

RE 100

は市場で発電事業者から再生可能エネルギー（電力）を購入すること。もう一つは自社施設や他の施設で自ら再生可能エネルギー電力を作り出すことです。例えばグーグルは大規模な風力発電事業を自ら始めているということです。日本は災害も多いものの水力、地熱ほか自然エネルギーは豊富とも言われています。発展の可能性はあるはずです。そもそもエネルギーは大規模集中型ではなく、小規模分散型が必然です。地産地消がその方向性であり、企業、地域、個人が自らエネルギーを作る時代に向かっています。

エネルギーに関係深い 自動車業界は……

日本でいち早くRE100に加盟したのは2017年のリコーで、積水ハウス、アスクルが続きました。そして2018年になって大和ハウス工業、ワタミ、イオン、城南信用金庫、丸井グループ、富士通、エンビプロ・ホールディングス（リサイクル）、ソニーの8社が加わり11社となりました。世界の加盟数に占める日本の割合は8.0%に上がり、米国の35%、英国の19%に続き差はあるものの3番目となりました。今後も世界、日本ともますます増えていく情勢にあります。

日本の自動車メーカー、サプライヤーなどの加盟はまだ見られません。世界で見るとBMWグループ、GM、タタモーターズの3社が加盟しています。さて、日本ではどの自動車メーカーが最初に名乗りを上げるのでしょうか。そしてどのメーカーがそれに続くのでしょうか。興味深く見守っていきたいと思います。