

The RJC Bulletin

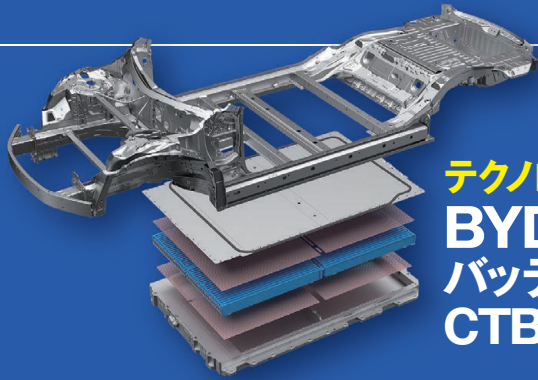
vol. 34
年次報告書

Vol.34年次報告書 2024年12月25日



ザRJCブリテン

2025年次 RJCカーオブザイヤー特集号



テクノロジーオブザイヤー
BYD LFPブレード
バッテリーと
CTBボディ構造

カーオブザイヤー
スズキ スイフト
インポート・カーオブザイヤー
MINI クーパー



特別賞 **三菱 トライトン**



どこまでもドライブしたくなる。
ハンドルを握るたびに、新しい自分に出会える。
さあ、最高の今日に会いに行こう。



Start Up Days

SWIFT



(HYBRID)
マイルドハイブリッド

SUZUKI connect 対応

www.suzuki.co.jp/car/swift/

スイフトについて
詳しくはこちら▶

お問い合わせ、ご相談は近隣のスズキ販売店、または、スズキ(株)お客様相談室まで。☎ 0120-402-253 受付時間/9:00~12:00、13:00~17:00





新型 **FRONX**



本能を刺激するクーペスタイルSUV 新型フロンクス 誕生



SUZUKI
connect

www.suzuki.co.jp/car/fronx/

新型フロンクスについて
詳しくはコチラ▶



お問い合わせ、ご相談はお近くのスズキ販売店、または、スズキ(株)お客様相談室まで。☎ 0120-402-253 受付時間 / 9:00~12:00、13:00~17:00

SPACIA スペーシア ギア

GEAR



遊びのギアがあがっちゃう



広い後席空間でゆったりくつろげる マルチユースフラップ

アウトマンモード



レッグサポートモード



荷物ストッパーモード



新型スペーシア **ギア** 誕生

(HYBRID)

SUZUKI
connect

www.suzuki.co.jp/car/spacia_gear/

新型スペーシア ギアについて詳しくはこちら▶

お問い合わせ、ご相談はお近くのスズキ販売店、または、スズキ(株)お客様相談室まで。☎ 0120-402-253 受付時間 / 9:00~12:00、13:00~17:00



THE NEW MINI COOPER.

The New MINI Cooperが、輸入車の頂点に立ちました。

「2025年次 RJC カーオブザイヤー」において、インポート・カー・オブ・ザ・イヤーを受賞。

MiniのDNAを受け継ぎながら、進化したアイコンックなデザインとゴーカート・フィーリング。

非日常の世界につつまれるような、革新的なデジタル体験。

そして、サステナビリティを追求した、ミニマルでスタイリッシュなインテリア。

MINIらしさを研ぎ澄ませたThe New MINI Cooperの受賞は、MINIにとってこの上ない誇りです。

この荣誉への感謝と新たな決意を胸に、MINIは走り続けます。

新しいMINI Cooperで、一人ひとりの個性がもっと輝くように。



インポート・カーオブザイヤー 受賞



THE NEW ALL-ELECTRIC
MINI COOPER.



THE NEW
MINI COOPER (3 DOOR).



THE NEW
MINI COOPER (5 DOOR).

BIG LOVE.



BYD SEAL

2025 RJC

テクノロジー
オブザイヤー
受賞



Innovation Meets Accelation

すべてを叶えるe-スポーツセダン“BYD SEAL”

BYD SEAL

一充電走行距離*(WLTCモード※) **640km**

メーカー希望小売価格(消費税込) **¥5,280,000**

BYD SEAL AWD

一充電走行距離*(WLTCモード※) **575km**

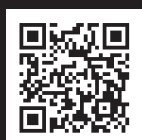
メーカー希望小売価格(消費税込) **¥6,050,000**

※一充電走行距離は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて値は異なります。

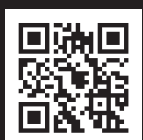
※WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

※TUV Rheinland(TÜV Rheinland Luxembourg S.à r.l.)による計測値。WLTC値。

Photo: BYD SEAL AWD / Arctic Blue



BYD SEALの
詳細はこちら



ディーラーの
詳細はこちら

BYD

TRITON

トライトン、日本上陸。



TRITON


MITSUBISHI
MOTORS
Drive your Ambition

○Photo: GSR ボディカラー: ヤマブキオレンジメタリック(有料色)

スピードは控えめに。エコドライブで環境にやさしく。後席もシートベルト。チャイルドシートも忘れずに。

トライトン WEBサイトはこちら
www.mitsubishi-motors.co.jp





CONTENTS

The RJC Bulletin vol. 34

4	2025年次RJCカーオブザイヤー 6ベスト	2025年次RJCテクノロジーオブザイヤー 最優秀賞	20	LFPブレードバッテリーとCTBボディ構造
	2025年次RJCカーオブザイヤー 最優秀賞			BYDシール BYDオートジャパン
3	スズキ スイフト		23	Z12E型エンジン
	スズキ			スイフト スズキ
6	アコード 本田技研工業		24	ホンダセンシング360
7	フロンクス スズキ			アコード 本田技研工業
8	WR-V 本田技研工業		25	次世代マルチ充電システム
9	スペーシア スズキ			アイオニック5他 ヒョンデモビリティジャパン
10	フリード 本田技研工業		26	N e-Shift & N Active Sound⁺
11	2025年次RJCインポート・カーオブザイヤー 6ベスト			アイオニック5他 ヒョンデモビリティジャパン
	2025年次RJCインポート・カーオブザイヤー 最優秀賞		27	ドア・オープニング・アラートをはじめ市街地対応の安全技術
12	MINI クーパー			EX30 ボルボ・カー・ジャパン
	ビー・エム・ダブリュー		28	リサイクル素材とサステナブルな内装素材
15	BYD シール			EX30 ボルボ・カー・ジャパン
	BYDオートジャパン		29	2025年次RJC特別賞
16	ヒョンデ アイオニック5N			三菱トライトン
	ヒョンデモビリティジャパン			三菱自動車工業
17	フィアット600e		32	歴代授賞車
	Stellantisジャパン		33	組織図／会員リスト
18	BMW X2			introduction
	ビー・エム・ダブリュー		34	バイオ燃料・水素燃料・e-fuelの可能性
19	ボルボ EX30		35	活動報告／編集後記
	ボルボ・カー・ジャパン			

2025年次
RJCカーオブザイヤー特集号/
年次報告書

発行：特定非営利活動法人(NPO)日本自動車研究者ジャーナリスト会議(RJC)

発行日：2024年12月25日 発行人：飯塚昭三

編集人：怒谷彰久 緒方昌子 小堀和則 武田隆 水島仁

写真：古閑章郎 怒谷彰久 武田隆 水島仁 篠原政明 石原彰

デザイン：津浦幸子(マイム)

RJC事務局：113-0022 東京都文京区千駄木3-45-2 TEL：03-5834-2775 e-mail：rjc-jimukyoku@nifty.com

定価：500円(税別)

©無断転載禁止

2025年次 RJCカーオブザイヤー 6 BEST

「モビリティリゾートもてぎ」で開催された最終選考会は、3部門6BESTに選ばれた各モデルを後世に評価する重要な1日だ。RJCカーオブザイヤー6BESTに選ばれた6台のうち、ホンダ フリードは会場での試乗がかなわなかったが、5台を対象に試乗チェックが行われた。

国産車



本田技研工業 (WR-V)

Honda SENSINGの安心感とHonda CONNECTの快適性を備えたコンパクトクラスSUV。高いアイポイントで運転しやすく、1.5ℓ i-VTECエンジンできびきび走る。ラゲッジの広さ、使い勝手の良さが評価された。



本田技研工業 (アコード)

周辺検知能力がパワーアップしたHonda SENSING 360、快適なHonda CONNECTを備えたアコード。e:HEVのスムーズな走り出しとトルク感、高速走行の上質な爽快感が印象深く、バランスの良さが評価された。



スズキ (スペーシア)

スズキ セーフティサポートを搭載し、視界の開放感と運転のしやすさはもちろん、家族や仲間へ寄り添う使い勝手の良い室内空間が魅力のスペーシア。前席でも後席でも快適性を実現するアイデア機能も注目された。



スズキ (スイフト)

スマートコンパクトを体現したデザイン、マイルドハイブリッドの燃費の良さ、1.2ℓ 3気筒エンジンの気持ちの良い走り人気のスイフト。最新の運転支援機能と運転する楽しさ、使い勝手の良さが評価された。



スズキ (フロンクス)

塊感のある力強さとクーペの流麗さを併せ持つスタイルに、1.5ℓエンジンと6ATを組み合わせたスポーティな走りの楽しさを込めたコンパクトSUV。取り回しの良さと4WDの3つの専用モードなどが注目された。



本田技研工業 (フリード)

小回りが利いて扱いやすく、快適に乗れる心地の良いサイズ感、使い勝手の良い広々とした室内空間が進化したフリード。Honda SENSINGの先進安全機能や便利な運転支援機能も備え、可能性の広がりに期待された。

スズキ スイフト

S U Z U K I S W I F T

スズキ スイフト ●ボディサイズ 3860×1695×1500 (4WDは1525) mm ●パワートレイン 1.2ℓ直3ガソリン+マイルドハイブリッド (60+2.3kW)
●税込価格172万2700円～233万3200円世界市場を席卷するポテンシャルを秘めた
ライトウェイトコンパクトカー

スズキが世界戦略車として開発したスイフトの初代モデルは2004年に登場した。それまでの国産コンパクトカーとは一線を画するスポーティな走行性能やデザイン性が評価され、2006年次RJCカーオブザイヤーを受賞。その後、2011年次、2018年次、今回の2025年次と4世代にわたって連続で受賞したことになる。

洗練されたスマートコンパクトをコンセプトに開発された4代目モデルは、スポーティかつスッキリとしたエクステリアデザインが、まず目を引く。フロント

&リアバンパーやフロントストライクの形状変更、バックドアサイドスポイラーを初採用するなど、低燃費に寄与する空力対策も万全だ。3代目モデルの特徴でもあったCピラーのリアドアハンドルは廃止されたが、視界の良さを優先させた結果だという。水平基調で統一されたインテリアデザインもクリーンな印象を受け、ドライバーを中心に配置されたスイッチ類の操作感も上々だ。なにより、スタンダードな2眼メーターとフロアシフトに安心感を抱いてしまった。

スポーティかつ上質な走りを支えるプラットフォームは、実は先代モデルを踏襲している。しかし、高張力鋼板の使用範囲の拡大や接着剤とスポット溶接の組み合わせなどによるボディ剛性の向上、フロントスタビライザーの最適化やリアサスペンションのストローク量をアップしたことにより、ロールを抑えながらもしなやかな乗り心地を実現。大幅な軽量化が図られた先代モデルで若干感じられた跳ねるような乗り心地が改善され、スポーティなハンドリングと走りの質感が



ドライバーとクルマの一体感が強調されたインテリア。センタークラスターやスイッチ類などはドライバーに向けて配置されている



Z12E型エンジンは最高出力60kW/5700rpm、最大トルク108Nm/4500rpmを発揮。低速から滑らかに上昇するトルク特性

一層高められていた。その完成度は欧州のコンパクトカーにも決して負けていないといえるだろう。

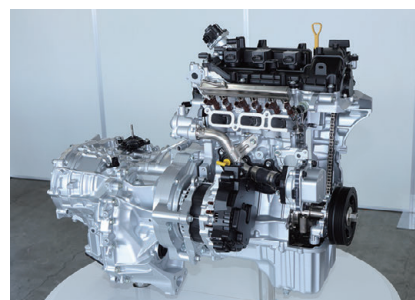
パワートレインは、新開発のZ12E型エンジンに軽量高効率CVT、さらにマイルドハイブリッドに対応した5速MTを組み合わせる。Z12E型エンジンはシリンダーヘッド周りの改善や電動ウォーターポンプの採用など、エミッションの低減や燃費向上に貢献する技術が満載されていて環境性能重視に思えたのだが、実際に走らせてみると3気筒エンジンならではの豊かなトルク感はそのまに低中速域のスムーズな伸び感が素晴らしい。3気筒のNAエンジンではトップレベルの気持ちよさだ。CVTでも十分に感じられるが、ぜひ5速MTモデルで味わっていただきたい。また、広報車両で長距

離運転した会員に聞いたところ、実用燃費は20km/ℓをはるかに超えていたとのことだった。

最新の安全&運転支援システムも見逃せない。ミリ波レーダー、単眼カメラ、超音波センサーを組み合わせた新開発のデュアルセンサーブレーキサポートⅡを全車に標準装備。全車速追従機能&停止保持機能付きアダプティブクルーズコントロールやドライバーモニタリングシステムなどを採用している。

スタイリング、走行性能、安全&運転支援システムなど、すべてにおいてブラッシュアップされた新型スイフト。実際に乗って日常走行の良さを感じられるクルマだが、スイフトの象徴でもあるスポーツモデルにも期待したいところだ。

(小堀和則)



Z12E型エンジンのカットモデル



新型CVTのカットモデル



先進的で走りの質感を連想させるエクステリア。踏ん張り感のあるリアデザインも印象的



歴代スイフトは、私たちの理念である「小・少・軽・短・美」を体現し、時代に合わせて進化を続けてきました。

新型スイフトは、「エネルギー×軽やか 日常の移動を遊びに変える洗練されたスマートコンパクト」というコンセプトのもと、歴代スイフトで培ったデザイン性や走行性能に加え、予防安全装備や利便性の高い装備を充実しました。お客様の日常をワクワクに溢れたものに変えられるように、一目でスイフトと分かる特徴を残しながら、これからの若い人にも喜んでもらえる先進的で未来的なスタリングとし、走行性能や先進安全装備の充実、使いやすさを向上させ、「クルマと日常を愉しめる」という新しい価値を追加した商品を目指しました。

デザイン面では、エクステリアはクルマ全体を包み込むラウンド形状を採用し、

先進的なイメージを表現しています。インテリアでは、リラックスできる室内空間をデザインし、コンパクトカーながら開放的な室内空間と操作系のレイアウトを見直すことによるドライバーとクルマの一体感を感じられるよう工夫されています。

パワートレインには、最大熱効率40%を達成した新開発の「Z12E型エンジン」を採用し、燃費性能と走行性能の両立を実現しました。また、空力性能も向上し、先代モデルより空気抵抗を約4.6%低減しています。さらに、ボディには高張力鋼板の使用範囲を拡大し、剛性を高めることで優れた操安性や乗り心地を実現しています。

このようにデザインや走行性能、安全性、使いやすさをバランスさせることで、スイフトと一緒に創造する新たな価値へ

挑んだ「スイフト」が、4度目となる“RJCカーオブザイヤー”を受賞したことは、大変名誉なことだと感じております。改めて感謝申し上げます。

これからも私たちは社是の第一に掲げる「お客様の立場になって価値ある製品をつくろう」の精神に基づき、魅力ある製品づくりに努めてまいります。

小堀 昌雄
(こぼり・まさお)

1987年スズキ株式会社入社
四輪技術本部四輪ボディ設計部
2001年マジェールスズキ駐在
2003年3代目エスクードボディ設計
2008年軽量化技術開発を担当。
スイフトアシスタントチーフエンジニアを経て、
2016年3代目スイフトチーフエンジニア、
2023年4代目スイフトチーフエンジニア(現職)



授賞理由

歴代スイフトから引き継いできたスタイリッシュなデザイン性やスポーティな走行性能をブラッシュアップ。新開発のパワートレインにクラストップレベルの空力性能、軽量高剛性ボディなどでクルマ本来の基本性能を高めたうえで、最新の運転支援システムを採用したことを評価した。

◆◆ 2025年次RJC 国産車カーオブザイヤー選考結果 ◆◆

順位	車名	メーカー名	得点
1	スズキ スイフト	スズキ	140
2	ホンダ アコード	本田技研工業	83
3	スズキ フロンクス	スズキ	81
4	ホンダ WR-V	本田技研工業	76
5	スズキ スペーシア	スズキ	65
6	ホンダ フリード	本田技研工業	59

ホンダ アコード



ホンダ アコード ●ボディサイズ 4975×1860×1450mm ●パワートレイン 2.0ℓ直4ガソリン+モーター (108+135kW) ●税込価格544万9400円

セダンの良さを改めて感じる走りと先進性

今回で11代目となったアコード。国内でレジェンドがなくなった今、ホンダのセダンはシビックとアコードの2車種。全長は4975mmとサイズアップし、アッパーミドルセダンへと地位向上シグロバルモデルとなっている。

大きな変更点として「ホンダセンシング360」を国内向けモデルに初搭載。フロントセンサーカメラに加え、各コーナーに計5台のミリ波レーダーを配し全方位に対応している。試乗コースではエンカウントするシーンが無かったが、前方交差車両警報、車線変更時衝突抑制、車線変更支援機能が加わりドライバーをサポートしてくれるだろう。



高効率なアトキンソンサイクルエンジンと2モーター内蔵の電気式CVTで、スポーティな走りと低燃費性能を両立

これもまた国内向け初のシステムとなる「Googleアシスタント」を搭載。「OK！Google」の音声操作で音楽再生、車内の温度設定が簡単にできる。活舌が悪い声にも反応してくる嬉しい音声機能だ。

エクステリアは、薄型フロントライトと横一文字のリアランプでワイド&ローのフォルムを実現している。また、傾斜したCピラーがクーペスタイルを醸し出している。インテリアは、直線で構成されたメーターフードと水平基調にデザインされたガーニッシュにより引き締まった印象を受けた。手の触れる各所に柔らかな感触の素材をふんだんに使用し、上質な室内空間を演出しているのも嬉しい。

また、室内空間は2830mmのホイールベースによって後席に余裕のニースペースをもたらし、程よいランバーサポートも相まって収まりの良い印象だ。

パワートレインは、2.0ℓ直噴アトキンソンサイクルエンジンと新開発の高出力モーターと内蔵電気式CVTの組合せ。中低速の最大トルクを向上させるだけでなく静粛性にも寄与している。



水平基調で統一されたインテリア。ピアノブラック調インパネガーニッシュやスムーズレザーステアリングなどの高級装備を満載する

ドライブモードは「エコ」、「コンフォート」、「ノーマル」、「スポーツ」の4モードを選べるだけでなく5つ目のモードである「インディビジュアル」を選択することで、ドライバーの嗜好に合ったセッティングが選択可能だ。エコやコンフォートモードでは、遮音性の高い運転がたのしめた。スポーツモードは、アクセルを踏み込めば低回転域から力強く加速しストレスフリーな印象だ。コーナーではモーションマネジメントシステムとアジャイルハンドリングアシストの恩恵でラインをトレースでき、スポーツセダンとしての一面も持ち合わせている。

価格は先代より120万円ほど上がり540万円となっている。今や希少車種のセダン、復権の狼煙を上げることができると、注目である。(馴松忠之)

スズキ フロンクス



スズキ フロンクス ●ボディサイズ 3995×1765×1550mm ●パワートレイン 1.5ℓ直4ガソリン+マイルドハイブリッド (74+2.3kW)
●税込価格254万1000円～273万9000円

クーペスタイルSUVという新ジャンルに挑戦した意欲作

世界的に競争が激化しているSUV市場に開発されたフロンクス。インドの西部にあるグジャラート工場で生産されているこのモデルは、2023年からインド、中南米、中近東などでグローバルに販売が展開されていて、日本では2024年10月16日から発売されている新型車である。日本市場への導入に対しては、新たに4WD仕様を開発。静粛性を高め、操縦安定性なども新たに見直したという。インドの乗用車市場では、スズキ車としては最速で累計販売台数10万台を達成しており、2024年度におけるインドの“Car of the Year”と“Design of the Year”など、フロンクスは海外ですでに高い評価を得ているのである。

スズキによれば、2023年度の国内では、85万台を超えるSUV車が登録されており、



ロー&ワイドフォールのエクステリア。SUVの力強さと都会的なクーペスタイルをうまく融合させている

加えてBセグメント(全長3.8m～4.3m)のSUVの人気は高く、男女を問わずあらゆる年代から購入されているフロンクスは、このクラスに向けて開発されている。ボディサイズは、全長3995×全幅1765mm、全高も立体駐車場に入る1550mmとコンパクトなサイズに収められていて、最小回転半径もクラストップとなる4.8mを実現しているの、日常でも扱いやすいパッケージといえるだろう。

デザインの開発にあたり、SUVの力強さと流麗なクーペスタイルを追求しており、商品企画本部四輪デザイン部エクステリア課の福島耕一郎氏は、「ダイナミックなクーペスタイルSUV”をデザインコンセプトに掲げました。フロントマスクはダイナミックさを表現するために、上下方向に厚みを持たせ、サイドから大きく回り込んだフェンダー形状に、シャープな印象の灯火類を採用することで、特徴的で個性的なデザインとしました」と外観のデザインについて語る。内装に関しては、商品企画本部四輪デザイン部インテリア課遠藤拓磨氏は「シートに座った際、目に飛び込んでくるインパネにはシルバー/パールブラック/ボルドー



ブラックとボルドーで配色されたインテリア。エクステリア同様のコンセプトが踏襲されている

のコンビネーション加飾を配し、見応えのあるデザインとしました」と上質感にこだわり、手の触れる部分の表皮や加飾にも高い質感を求めたという。

エンジンは、1.5ℓの直列4気筒にマイルドハイブリッドを組み合わせ、さらに6速オートマチックの採用により、燃費の向上を図っている。最高出力は74kW/6000rpm、最大トルクは135Nm/4400rpmで、2WDではWLTC(市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で計測)モード走行で19.0km/ℓ、4WDでは17.8km/ℓと発表されており、SUVとしては良好な燃費といえるだろう。

1グレードの設定で2WD/6ATが254万1000円(税込)、4WD/6ATが273万9000円(税込)であり、もちろん予防安全技術、運転支援機能に関しても最新のシステムを装備し、月間の目標販売台数は1,000台と発表されている。(小林謙一)

ホンダ WR-V

H O N D A W R - V



ホンダ WR-V ●ボディサイズ 4325×1790×1650mm ●パワートレイン 1.5ℓ直4ガソリン (87kW) ●税込価格 209万8800円～248万9300円

見切りの良いコンパクトなSUVは手の届きそうな価格も魅力

ホンダのSUVは、現在3種類をラインナップする。ZR-V (2023年4月発売)をホンダSUVシリーズの最上位機種とし、中位モデルがヴェゼル (2024年4月マイナーチェンジ)、そして、ここでご紹介する三男坊のWR-V (2024年3月発売)は、エントリーモデルという位置づけになる。

上位2車種がガソリンとハイブリッド、FFと4WD仕様とラインナップしているのに対し、WR-Vはガソリン&FF仕様の一択。グレードこそ3つ (Xタイプ:スタンダードモデル、Zタイプ:Xのハイグレードモデル、Z+:専用エクステリアがあしらわれた最上級タイプ)となっているものの、長兄/次兄と比べてし

まうと、ラインナップに見劣りを感じてしまうかもしれない。しかし、この潔さが私にはWR-Vの美点に思えてならない。

今、国内のSUVマーケットを見渡せば、いつしかミニバンやセダンを大きく凌駕し、国産・輸入車間問わずほとんどの自動車メーカーが、SUVモデルをラインナップする。しかし、趣味のアウトドアやキャンプの相棒にSUVを…と、カンタンに購入を決めるができない。ご存知のとおり、SUV市場の価格高騰ぶりは留まることを知らず、SUVの多くは、すっかり高級車となってしまったからだ。

それがどうだろう。このWR-Vの車両本体価格は、最上級モデルでも250万に届かない。高騰のSUV市場にあって、とても稀有な存在に映る。実に潔い!

さて、そんなWR-Vをツインリンクもてぎのテストコースで走らせてみた。コンパクトなボディは、いかにもSUVらしく角張っていて見切りが良いうえ、アイポイントが高いため見通しもいい。運転席に乗り込むと、これまで慣れ親しんできたインパネ周りには、安



インテリアデザインは水平基調で、ボンネットの先端が見えるうえに操作性も良く運転しやすい

心感すら覚える。これならお母さんの日常の足にも、また帰省したお孫さんに乗せるお爺ちゃんにも優しい。

さらに、家族でキャンプやバーベキューでは、頼れる相棒となることだろう。ゴツゴツとした河原であっても、最低地上高 (195mm)は十分だし、つい多くなってしまった荷物を、収納するに十分な容量を誇るラゲッジルームが用意されている。

20代から30代の若い家族がターゲットとなるが、彼らには「いわゆるSUVらしいエッジの立ったフォルムが格好良く映っている」(ホンダ広報部)という。ボディサイズも取り回しの良さも…、日本の道路事情にジャストフィットするWR-V。そして、SUV所有の夢を現実のものとしてくれた価格帯。「FF車だって、良いじゃないか!」。そんな声が聞こえてくる。(水島 仁)



ボリューム感のあるフロントデザインや高い重心によって、コンパクトなボディサイズながらSUVとして存在感を演出

スズキ スペースシア



スズキ スペースシア ●ボディサイズ 3395×1475×1785mm ●パワートレイン 0.66ℓ直3ガソリン+マイルドハイブリッド (36+1.9kW)
●税込価格153万100円～211万5300円

豊富な快適装備と最新の安全装備を搭載した軽ハイトワゴン

昨今の軽自動車に対するニーズは多様化している。これまで多く見られた室内空間の広さは当たり前で、そんなハイトワゴンというスタイルに交通事故回避をサポートする先進安全機能のほとんどが標準仕様となってきた。あとは何を求めるのだろうか。

スペースシア、スペースシアカスタムは、「乗る人の誰もがもっと安全に、もっと快適に、もっと便利に使える空間にしたい」という思いを込めて開発したというだけに、衝突被害軽減ブレーキをはじめとした最新の予防安全システム（スズキセーフティサポート）を備えた上で、広い室内空間を快適で便利に使える魅力が詰め込まれている。



荷物を目いっぱい搭載した大容量のコンテナをイメージしたというエクステリア。楽しげなツートンカラーも選択できる

見た目のデザインは、まさに大容量コンテナ。限られたサイズいっぱいスペースユーティリティを確保している。インテリアは、インパネ周りがブラウン系でカフェラテ色がアクセント。明るく開放感のある広々リビングのような室内には、スズキらしい利便性の高い収納スペースが凝縮されていた。助手席側のビッグオープントレー、ティッシュボックスが入るインパネボックス、助手席シートアンダーボックスのほか、軽なのにUSBポートがインパネ、リアシート右側にもあり、ちょっと贅沢仕様である。

なかでもリアシートの快適装備はすごい。左右独立スライド&リクライニングするだけではなく、マルチユースフラップは、休憩時にくつろげるオットマンモード、走行中に足がぶらぶらしてしまう子どもも快適なレッグサポートモード、座面に置いた荷物が滑り落ちないようにする荷物ストッパーモードと変化するスグレモノだ。また、リアシートは荷室側からでもワンタッチでフラットになるから、大きな荷物だってラクラク積める。

スペースシアを試乗してみると、誰もが運転しやすく、扱いやすい。見晴らしが



広々とした室内空間に快適装備を満載。家族みんながリラックスできるように設計されている

良く、狭い路地や駐車場でも臆せず運転できる。路面の段差やつなぎ目を通り抜ける時にも、見直しを図ったリアバンプストッパーによって、突き上げ感があまりなく、乗り心地はマイルドだった。個人的には、NAエンジンだけで十分だと思った。R06D型エンジンと新CVT、そしてマイルドハイブリッドの組み合わせることで、燃費（WLTCモード）は軽ハイトワゴンクラストップの25.1km/ℓ。スペースシアカスタムに設定されているターボグレードの場合は21.9km/ℓ。燃費がいいと、環境にやさしく、日常生活でも給油回数が少なく経済的なので、週末に仲間や家族で気軽に遠出したくなる。

軽ハイトワゴン+安全・快適・便利・楽しい。そこから始まるワクワク感を、新型スペースシアは提案してくれている。

(緒方昌子)

ホンダ フリード

H O N D A F R E E D



ホンダ フリード ●ボディサイズ4310×1695×1755 (4WDは1780)mm ●パワートレイン 1.5ℓ直4ガソリン (87kW) + モーター (78+90kW)
 ●税込価格250万8000円～343万7500円

「ちょうどいい」を追求し、正統進化を遂げたコンパクトミニバン

3代目にフルモデルチェンジされたホンダのコンパクトミニバン「フリード」は、兄貴分のステップワゴンと同様の「AIR (エア)」と「CROSSTAR (クロススター)」の2タイプを設定した。

エアは安心・快適・家族中心の従来モデルを継承進化させたもの。クロススターは従来型にも設定されていたが、より機能価値や遊び心を重視している。エアもクロススターもボディパネルは共通だが、前後バンパーやグリルなどのデザインでうまく差別化されている。

シンプル＆クリーンなフォルムで、ステップワゴン・エアの弟分的にまとめられたエア。最近流行のクロスオーバ



シンプルかつ高品質なエア(上)とSUVテイストでタフさを連想させるクロススター。クロススターは全幅1725mmで3ナンバー仕様となる

ーSUVテイストを加えて、アウトドアテイストを強めたクロススター。エアは少しおとなしめだが万人受けしそうなデザイン、クロススターは好きな人にはハマりそうなデザインだ。

サイズ的にはe:HEVを搭載した関係で全長が従来型より45mm長くなったが、ホイールベースや他のサイズはほとんど変わらない。室内長は30mm拡大され、コクピットはノイズレスで見渡しが良く、どの席に座っても明るく開放的で見晴らしが良い。

エアには3列6人乗りと7人乗り、クロススターには2列5人乗りと3列6人乗りが設定される。6人乗りの3列目は左右跳ね上げ式だが、直立してスッキリ収納できる。また跳ね上げ時の幅は160mmとしているが、シートとしての座り心地はしっかり維持している。

パワートレインは現行型フィットやヴェゼルと同様の、1.5ℓガソリンエンジンと、それにモーターを組み合わせたハイブリッドのe:HEV。いずれもFFと4WDが設定されている。

e:HEVは市街地走行ではモーターで走り、必要に応じてエンジンはかかるが



広々感と使い勝手の良さを両立したインテリア。2～3列目の視界も考慮されている

発電のために、エンジンは高速走行時以外は駆動をアシストしない。全体的に乗り心地は良く、加減速もドライバーの意図どおりといった感じで、加速時の初期ゲインも強くはなく、ブレーキの効き方も素直だ。

エンジン車は従来型と同じCVTとの組み合わせだが、かなり洗練されており、ノイズなどは従来型よりおさえられている。e:HEVに比べればパワー不足を感じることもあるが、街中で使う機会が多いなら必要十分なレベルにある。

いずれのモデルも視界が良く運転しやすく、インターフェースの視認性や操作性もいい。適度なサイズのおかげもあって街中の狭い道でも走りやすいし、高速道路ではACCの作動も適切だ。運転経験の浅い人にも勧められる、入門用ミニバンとしては最適の1台だろう。

(篠原政明)

2025年次 RJCインポート・カーオブザイヤー 6 BEST

インポート・カーオブザイヤー6BESTでは、インポーター各社の協力のもと、最終選考会初登場のホンデ、BYDを含め、厳正に選ばれた6台がもてぎに集結した。ボルボ EX30の試乗はかなわなかったが、5台を対象に試乗チェックが行われた。

輸入車



ビー・एम・ダブリュー (BMW X2)

スポーツ・アクティビティ・ビークル (SAV) ながら、2ℓ直列4気筒BMW ツイン・パワー・ターボエンジンによる走りは、上質なしっとりとした大人の雰囲気。AI技術を活用した操作系なども注目された。



ビー・एम・ダブリュー (MINI クーパー)

MINIの伝統を継承しつつ、先進安全機能を備え、電気自動車なども加わり、快適性にも新しさを添えた。しなやかに力強い加速感、運転して楽しい、クルマの本質を感じさせるところが評価された。



BYDオートジャパン (BYD シール)

先進技術を盛り込んだ電気自動車として、リッチな快適性とリアで力強い走行性能が人気を集める。EURO NCAP 5つ星取得という高い安全性も備え、コストパフォーマンスが高いところも注目された。



ホンデ (アイオニック5N)

最先端テクノロジーを搭載し、サーキットを本気で走れる性能、コーナリング性能、日常使いの良さという開発目標通り、ハイパフォーマンスEVとしてのあり方を示唆したところに注目が集まった。



Stellantisジャパン (フィアット 600e)

フィアット初EVモデルの500eの上位モデルとして登場。扱いやすいサイズ感、愛くるしいSUVスタイル、洒落たインテリア、どれをとってもフィアットらしさがうかがえる正統進化を果たし注目された。



ボルボ・カー・ジャパン (EX30)

サステナブルな取り組みで知られるボルボが取り組んだBEV。リサイクル素材を内外装に採用し、クリーンで近未来を感じさせるSUVスタイルに仕上げ、低重心で安定した走行フィーリングが注目された。

MINI クーパー

M I N I C O O P E R



MINI クーパー ●ボディサイズ3Dr(5Dr) 3860～3875(4035)×1745～1755(1745)×1455～1460(1470)mm ●パワートレイン1.5ℓ直3(115kW) / 2.0ℓ直4(150kW) / 55kW交流同期電動機(135kW) / 65kW交流同期電動機(160kW) ●税込価格 396万円～531万円

“MINI” 伝統の継承と ゴーカート・ライドたる乗り味

前モデルの登場から10年以上を経て、ミニ・クーパーがフルモデルチェンジを果たした。BMWがミニに携わるようになってから4世代目となるが、先代は途中のコロナ禍もあってか、レギュラーよりもロングタームとなっていた。ところが、このミニシリーズは、これまでも新車で異なるデザインに変えてしまうのではなく、しっかりと継承している。今回のスイッチも、先代最終モデルはいつしか最新モデルに近い顔つきを手に入れており、まさに誰しも“すんなり”と受け入

られる流れが作られていた。

そうして、ひと目で、いや、誰がみてもミニ・クーパーだとわかるデザインは、さすがBMWのブランド力を感じさせるところだが、一方で、名称がミニからミニ・クーパーへと変わったところに不思議を感じた。そう、強制的にクーパーをつけられてしまったことに、だ。ただ、ミニファミリーも、このオリジナルモデル、エースマン、クロスカントリーなど、ユーザーのライフスタイルに合わせたモデルへを提案しており、ミニの基幹モデ

ルであることをアピールするには、このくらいのパンチが必要なかもしれないとも思った。

乗り込んでみると、メーター系、オーディオ、エアコンなどを集約した直径240mmサイズの円形ディスプレイ、操作スイッチ類を極力廃したレイアウト、さらにはファブリック地を組み合わせたインテリアテクスチャーなど、デジタル世代を思わせるかのような備えに、フルモデルチェンジしたことを実感させる。このインテリアについては、車両発表前か



大型円形ディスプレイと操作スイッチ類を極力廃したレイアウト…。フルモデルチェンジしたことを実感させる



EV (3ドアのみ) とガソリンモデルにそれぞれ2タイプの出力を用意。5ドアのエンジンは、3ドアガソリンと同スペック

ら、ユーザー向けに発信されているYouTubeのBMWのチャンネルで、その魅力をとことん紹介しており、頑なたるBMWというイメージはもはや過去のモデルであるのだな、そんなことを感じさせた。

パワーユニットは、かねてから噂されていたEV (現在は3ドアのみ) のほか、ガソリンモデルをラインナップ。それぞれに2タイプの出力を用意しているの、合計で4つのユニットを持つことになる。いずれも、甲乙つけがたいキャラクターをしっかりと整えており、先代ではoneのMTが絶対おもしろいと豪語していた自分も、新型に対しては自宅に充電設備が整っているならばSEかな、と、ミニクーパーへの捉え方が大きく変わっている。とにかく、強烈な印象を与えてくれるのはEVモデルだ。ひと言でまとめてしまえば、破綻を感じさせない、バランスの良さだ。しなやかさが加えられてい

た路面トレース性能、快適といわんばかりの乗り心地を手に入れていたシャシー、どこからでも十二分の加速感が味わえるパワーフィール、その中に、実に良い感じで表現されているゴーカート・ライドたる乗り味など、美点だらけ。かつてのモデルは、上級グレードはスポーティ過ぎて……、という評価をしたものだが、最新モデルには、それが見当たらない。さらにEVモデルでは意図的にサウンドを感じさせるなんて演出も施されており、先ほどのインパネ同様に、まさにイマドキであり、そこにワクワクを感じる。

今回の最終選考会では、5ドアモデルにも試乗できる機会を得たが、実用性を設計しながら、基準となるミニのスタイルを崩していない、そのバランスの良さにあらためて惚れ惚れとした。もちろん、リアドアは大きくはないし、リアシートに座っても足下は広々とはしていない。しかし、リアドア開口部は乗り込めない

と感じさせるようなサイズではないし、リアシートに座っても足下がタイト過ぎるといった印象もなかった。むしろ、ホイールベースがストレッチされたことも手伝って、落ち着きある乗り味を手に入れていた。この3ドアか5ドアの購入を考えている方は、ドアの枚数が増えたことによる利便性だけではなく、その乗り味を確認してみることを、ぜひオススメしたい。(吉田直志)



3ドアは4種類のパワーユニットをラインナップするが、その乗り味はととても明確な個性が与えられている



ホイールベースがストレッチされた5ドアモデルは、落ち着きのある乗り味を手に入れていた



今年2024年、MINIは初のバッテリーEVモデルの導入および全モデルのフルモデル・チェンジを行い、MINIにとって転換期とも言える大変重要な一年となりました。

このMINI COOPERは、クラシックMiniから受け継ぐ伝統のデザインとゴーカート・フィーリングを体現するMINIのアイコン・モデルですが、約10年ぶりとなるフルモデル・チェンジでは、機能性、安全性、デザイン性、デジタル化とすべての面で大幅に進化致しました。

「カリスマ的なシンプルさ」というデザイン・コンセプトのもと、内・外装ともにデザインを一新。クリーンなサーフェスに一目でMINIとわかる伝統の丸目ライトが印象的なエクステリアは、MINIらしいカラフルな新色が多数導入されました。

インテリアについても、メーター・パネ

ルやシフト・レバーの廃止、物理スイッチの削減など、徹底的にシンプルさを追求する一方で、より重要なものにフォーカスすることを目指しました。業界初的大型円形有機ELセンター・ディスプレイやインテリジェント・パーソナル・アシスタント(音声アシスタント)、インテリアの印象を一変させるMINIエクスペリエンス・モード等、多数の新機能の導入は、シンプルで直感的な操作が可能となり安全性の向上にも寄与しています。素材についても、動物性由来のレザーを完全に排除。リサイクル素材を積極的に採用し、広々としたラウンジを思わせる温かみのある室内空間を作り上げています。

さらに、安全装備も大幅に進化。衝突回避・被害軽減ブレーキやレーン・キープアシスト、リバース・アシストなどの運転支援機能、パーキング・アシストやペダル踏み間違い急発進抑制機能

といった駐車支援機能も多数装備され、運転や駐車に苦手意識のある方にも自信をもってお勧めできるモデルとなっています。

ドライバーが近づくと挨拶するように点灯するシグニチャー・ライトなどのMINIらしい遊び心も健在。MINIは単なる移動手段のクルマではなく、相棒のような存在です。そんなMINIとともに暮らすすべてのお客様の毎日が、より楽しく活気に満ちたものになることを心より願っております。

福島 絵理

(ふくしま・えり)

ビー・エム・ダブリュ株式会社
MINIディビジョン
プロダクト・マーケティング
プロダクト・マネージャー



授賞理由

コンパクトでゴーカートフィーリングがある「MINI COOPER」らしさを継承。多彩なパワーユニットと2種のボディ、それぞれのモデルの乗り味は明確なキャラクターが与えられている。内外装のデザインからも開発者の遊び心がうかがえることを評価した。

2025年次RJC インポート・カーオブザイヤー選考結果

順位	車名	インポーター名	得点
1	MINI クーパー	ビー・エム・ダブリュ	119
2	BYD シール	BYD Auto Japan	95
3	ヒョンデ アイオニック5N	Hyundai Mobility Japan	87
4	フィアット 600e	Stellantisジャパン	79
5	BMW X2	ビー・エム・ダブリュ	77

BYD シール

BYD
 S E A L



BYDシール ●ボディサイズ 4800×1875×1460mm ●パワートレイン 1モーター 70kW (230kW) / 2モーター 145kW (390kW) ●税込価格 528万円～ 605万円

快適性とコストパフォーマンスを極めたe-スポーツセダン

BYDからATTO 3、ドルフィンに続く日本への導入3番目のモデルとして登場したのがe-スポーツセダンのシールだ。英語で海洋哺乳類を表すシールのデザインコンセプトは海洋美学。広大で穏やかな海にインスピレーションを得たもので、流れるような曲線と躍動感のあるスタイリングが印象的だ。パッと見た目は欧州的なスポーティでエレガントなデザイン。ドイツのプレミアムブランドの元チーフデザイナーが手掛けたとあって思わず納得してしまった。

見た目の美しさもさることながらCd値は驚異的な0.219。リヤに230kWのモーターを搭載した後輪駆動モデルと、フロントに160kW+リヤに230kWのモーターが搭載された四輪駆動モデルの2つ



ーフは遮熱性の高い大型パノラミックガラスサンルーフで覆われ、室内空間はとて開放的だ。

のグレードが用意され、ともに大容量の82.56kWhのバッテリーが搭載されている。一充電走行距離は後輪駆動で640km (WLTCモード)、四輪駆動で575km (同)をマークする。Cd値0.01で航続距離が8km伸びるとされ、Cd値0.219はこの航続距離にも大きく貢献している。

ルーフには遮熱性の高い大型のパノラミックガラスサンルーフがあり、室内空間は外観の見た目以上にゆったり開放的だ。シートや内装なども質感が高く好感が持てる。また、ボディとブレッドバッテリーを一体化したCTB (Cell to Body) の革新的な技術により、フロアはフラットで後部席のヘッドクリアランスや足元にもゆとりが感じられた。安全性も高くEURO NCAP 5つ星を取得している。

また、CTBは走行性能にも大きく貢献。ねじり剛性が高く、スポーツ走行でも本領を発揮してくれる。ややオーバースピード気味のコーナリングでも、安定感のある快適なトレースを描いてくれた。

リヤに搭載された230kWのモーターはとてパワフルで、2WD仕様の0-100km/hは5.9秒。フロントに160kWのモーターが加わったAWD仕様に至っては



輸入車ながら右ハンドルでウインカーレバーも右側に設置。また、シートや内装なども質感が高い。

0-100km/hでなんと3.8秒! という数字を叩き出してくれるのだ。アクセルを踏み込んだ瞬間に身体がシートに押し付けられる感覚、そして50:50の最適な重量配分も相まって真のスポーツ走行が楽しめた。

輸入車ながら右ハンドルでウインカーレバーも右側に設計され、充電は普通充電に加え、日本の急速充電規格でもあるCHAdeMO方式にも対応している。

価格は後輪駆動のモデルが528万円、四輪駆動のAWDが605万円となっているが、国内において先着1000台限定で、2WDが495万円、AWDが572万円にて販売。これは、バッテリーをはじめ半導体などの電子部品も自社で開発・生産しているBYDならではの強みであり、コストパフォーマンスの高さも魅力的である。(小屋 勝志)

ヒョンデ アイオニック5N

H Y U N D A I I O N I C 5 N



ヒョンデ アイオニック5N ●ボディサイズ 4715×1940×1625mm ●パワートレイン 交流同期電動機 2モーター (448kW) ●税込価格858万円

韓国から「N」が来襲! サーキットからお買い物まで、マルチな性能を発揮

韓国ヒョンデの「N」モデルといえば、BMWの「M」やメルセデスの「AMG」、VWの「R」に匹敵する高性能ブランドであることを意味している。Nは開発拠点がある韓国「ナムヤン」と、走行テストの舞台となった独「ニュルブルクリンク」の頭文字にちなんでいて、WRCのトップカテゴリーに参戦してトヨタと雌雄を争うラリーカー「i20 N ラリー1」にもNの文字が与えられている。そんなNブランドから今年初めて登場したBEVが「アイオニック5N」。ベースモデルは5ドアクロスオーバーのアイオニック5だ。開発目標は、「コーナリング性能」、「サーキットを本気で走れる性能」、「日常もドライビングを愉しむ」の3つで、日本のエンスージアストたちにも、新たな「ハイパフォーマンスEV」としてのあり方や選択肢として認識してもらいたい、とヒョンデは意気込んでいる。

四輪を駆動する電動パワートレインは、175kW/303kWを発生する前後2モーターで、システム総合で448kW (609PS)/740Nm、10秒間だけ発揮できるブースト時(ステアリング右上の赤いNGBスイッチで起動。10、9、8と残り秒数が表

示される)には、478kW (650PS) /770Nmという圧倒的な数値を絞り出し、そのパフォーマンスは0-100km/h加速3.5秒(ブースト時は3.4秒)、最高速度は260km/hに達する。

5Nの魅力は単純に速いだけでなく、コックピットで様々な設定が試せること。例えば、【Neシフト】モータートルクを制御して、マニュアルのシフトチェンジをシミュレート。【Nドリフトオプティマイザー】前後輪駆動比率と車両制御を最適化し、ドリフト走行がスムーズに行える。【Nバッテリープレコンディショニング】「Drag」モードと「Track」モードのそれぞれで、走行スタイルに応じて最適なバッテリー温度に設定する。【Nアクティブサウンド+】イグニッション、エボリューション、スーパーソニックの3種類の「音」が選択できる…等々、てんこ盛りだ。

実際、袖ヶ浦サーキットで数周してもパフォーマンスが落ちることはなかったし、箱根ターンパイクを何度往復しても最大性能を発揮し続けることができた。ヒョンデによると、ニュルブルクリンク北コースを1ラップ7分台で2周すること



右上の赤がNグリーンブースト(グリーンはヤリするということ)、左上がドライブモード、下側左右がNボタン



フルスケール300km/hのスピードメーター。ターンパイクを激しく攻めてもバッテリー温度はそれほど上がらない

が可能とのことだ。

一方、普段の走行では5人乗りの広い室内や480ℓのラゲッジ、561kmの航続距離を生かして、あらゆる使い方もしっかりと対応できる車づくりが行われている。6月に行われた発表会の席上で、趙源祥社長(ヒョンデ モビリティ ジャパン)が、「ライバルは今のところないと考えています」と自信たっぷりに答えただけある仕上がりが具合だ。

(石原 彰/ペンネーム・原アキラ)

BMW X2

B
M
W
X
2



BMW X2 ●ボディサイズ 4555×1845×1575mm ●パワートレイン 2.0ℓ直4ターボ (150kW) ●税込価格 628万円

ヤンチャな走りから、大人の走りへ

街中で3ナンバーの普通乗用車をよく見かける。ガソリン車で総排気量が2ℓ以下であっても、全長が4700mm、全幅が1700mm、全高が2000mmを超えれば3ナンバーとなる。居住性や安全性のために、5ナンバーの小型乗用車をベースとして全幅を拡大した3ナンバーの普通乗用車が増えている。自動車税はボディサイズに関係なく、総排気量によって決まるので、3ナンバーになっても税負担が増えることはない。

BMWにはX3、X5など8モデルのXシリーズがあるが、SUVとは呼ばず「SUVと明確な一線を画している」として、BMWでは、オンロード走行性能を高めたスポーツ・アクティビティ・ビークル(SAV)と称している。

BMW X2は、2018年の初代モデルか



初代モデルとの2ショット。6年間で、技術は大幅に進歩した

ら6年が経過して、第二世代となった。ボディサイズが「ずいぶんと大きくなったな」というのが第一印象だ。試乗したBMW X2 xDrive 20iは、全長4555mm、全幅1845mm、全高1575mm、ホイールベース2690mm。初代と比較すると全長180mm、全幅20mm、全高40mm、ホイールベース20mm、それぞれサイズアップしている。車両重量も50kg増え、1670kgとなった。

当然パワーも強化されており、最高出力150kW/5000rpm、最大トルク300Nm/1450-4500rpmを発揮する2ℓ直列4気筒BMWツインパワー・ターボ・ガソリン・エンジンを搭載する。

モビリティリゾートもてぎの特設コースでは、高いアイ・ポイントによる安心感があり、SAVでありながら、BMWのスローガンである「駆け抜ける喜び」をたっぷり味わえた。ただ、ヤンチャな感じの初代から、大人の走りに進化している。路面からの突き上げもそれほどなく、適度な乗り心地に味付けされていた。タイヤは225/45R19から245/45R19へと20mmワイド化され、ハイパワー向けのピレリのP ZERO装着も、乗り味に貢献しているのだろう。初代にあったガツン



スピード・タコメーターやエアコン、カーナビは、大きなカーブ・ディスプレイに集約

と効くブレーキも影を潜め、滑らかでしっかりとした制動力も確認できた。

インテリアは、ガラリと変わった。初代はスピード・タコメーター、エアコン、カーナビ、オーディオなどが独立して配置され、アナログなダイヤルを手で回し調整した。それらは、助手席手前までの大きなカーブ・ディスプレイに集約され、iDriveコントローラーを廃止するなど、ユーザー・インターフェースがデジタル化されている。

操作は、初代モデルでも音声で指示ができたが、AI技術を活用し、さらに進化したインテリジェント・パーソナル・アシスタント機能を備えた。「OK、BMW」や「X2」と呼びかけ、自然な会話に近い言葉でドライバーの指示や質問を理解し、機能やサービスを行ってくれる。初代モデルから6年間、技術の進歩に隔世の感を禁じえない。(怒谷彰久)

ボルボ EX30



ボルボ EX30 ●ボディサイズ 4235×1835×1550mm ●パワートレイン 永久磁石同期電動機 (75kW) ●税込価格 559万円

BEVらしい安定した走りと、近未来を感じさせるキーフォブ

2030年までに販売する車両の90～100%をBEV（バッテリー電気自動車）、もしくはPHEV（プラグインハイブリッド電気自動車）にすることを目指しているボルボ。プレミアム市場において電動化のリーダーを目指すために世へ送り出したのが、このコンパクトSUVのBEV「EX30」だ。

「コンパクトSUV」と謳ってはいるが、そのスタイリングはアウトドアテイストやヘビーデューティなイメージを感じさせず、むしろ「背の高いワゴン」といった印象だ。明るめのボディカラーを設定していることもあって、シティコミューターといったほうが似合うかもしれない。実際、女性からの人気も高いという。

全幅こそ1.8mを超えるが、全長は日



リサイクル素材を多用した内外装と、操作系をタッチパネルに集中させたインパネまわり。スッキリしている

本のコンパクトカー並みの4.2mあまり、全高も機械式立体駐車場に対応可能な1.55mと、都会で乗りまわすのにも最適なサイズだ。乗り始めこそ全幅が少し気になるものの、視界が良いので慣れてしまえば問題ない。

パワートレインは、最高出力200kWと最大トルク343Nmを発生する電気モーターで後輪を駆動し、WLTCモード航続距離は560km。1泊の小旅行くらいなら場所にもよるが、途中で充電せずとも行けるくらいだ。

内外装にはリサイクル素材も多用し、操作系はタッチパネルに集中させ、スピーカーはダッシュボード上にまとめ、パワーウィンドウのスイッチはセンターコンソールに備えて、ドアからスピーカーやスイッチを廃することでコード類を省略し、コストを削減しながら収納スペースを増やしている。

キーフォブを持ってクルマに近づけばロックが解除され、シートベルトを締めてATセレクターをDに入れ、アクセルペダルを踏めば走り出す。停車したらPに入れ、クルマから降りて離れば、システムはOFFになりドアはロックされ



ドアからスピーカーやスイッチを廃したことで、コード類を省略しコストを削減させた一方で、収納スペースを増やしている

る。これには慣れるまで少し違和感があるものの、近未来のクルマは、「みなこうなっていくのだろう」と、思わずにはいられない。

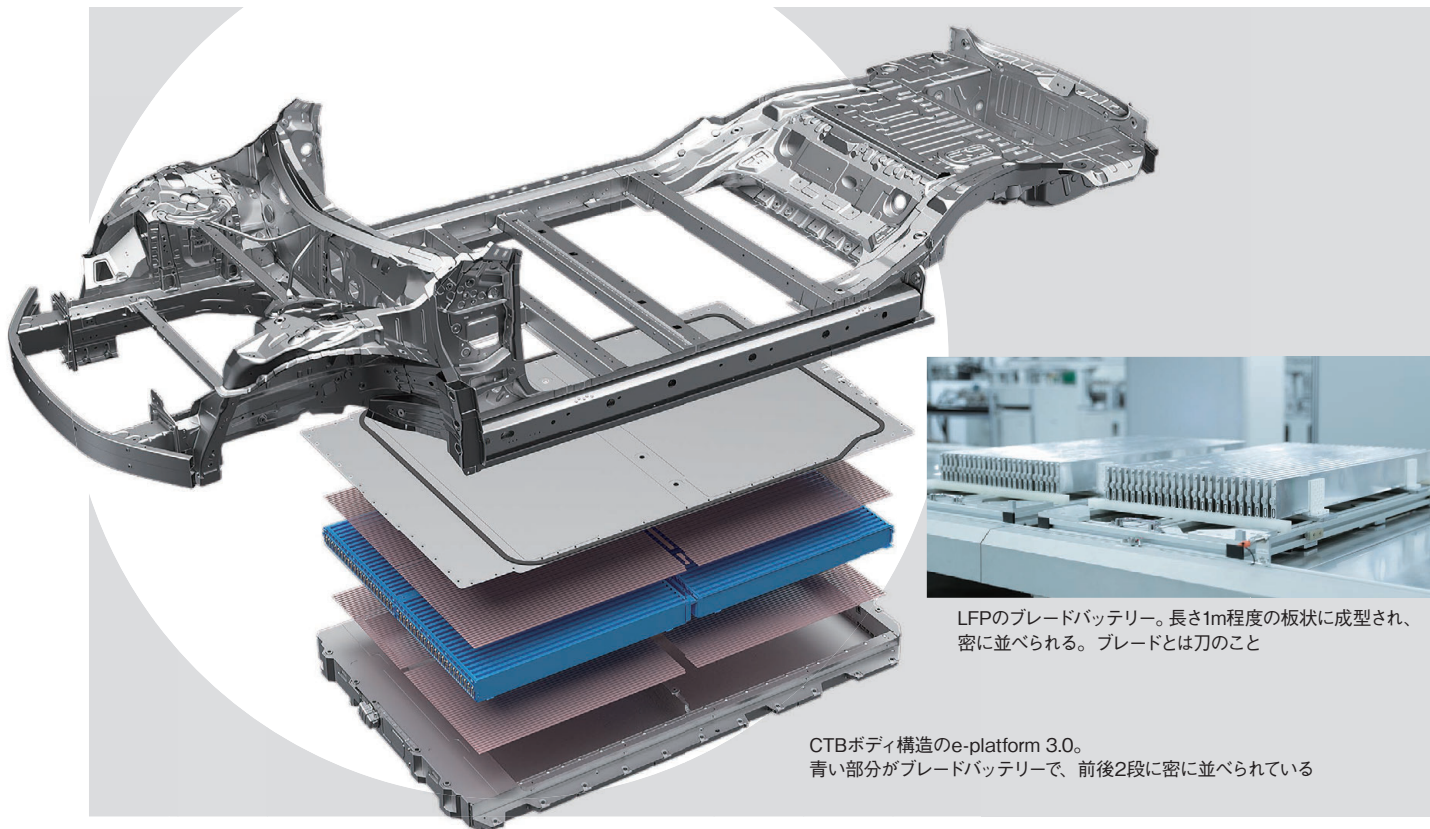
走りそのものは、他のBEVと大きく変わることはない。低重心のBEVらしい安定した走行フィーリングはロングドライブでも疲れにくいし、それなりに車両重量はあるものの、モーターならではの低速域（とくに発進時）からの加速は十分。しかも静かで高速ツーリングも快適だ。

燃料価格高騰が収拾しない昨今、ランニングコストを考えると、インフラさえ問題なければBEVへの乗り換えを考えている人は少なくない。このEX30は、選択肢として選ばれる可能性が高い1台であることは、間違いなさそうだ!

(篠原 政明)

BYD LFPブレードバッテリーとCTBボディ構造 シール

L F P B l a d e B a t t e r y a n d C e l l T o B o d y s t r u c t u r e



LFPのブレードバッテリー。長さ1m程度の板状に成型され、密に並べられる。ブレードとは刀のこと

CTBボディ構造のe-platform 3.0。
青い部分がブレードバッテリーで、前後2段に密に並べられている

EV設計の要となる電池と車体で、 世界をリードする技術

熱安定性が高いLFP電池

クルマとしてのBYDシールは、走りの“味”の熟成がもう一歩、などの声も聞かれる。そのいっぽうで、クルマに搭載された技術は、既に世界トップレベルとあってよさそうに思える。とくにEVとしてなら、なおさらである。

LFPバッテリーは、日本で既発売のATTO3、ドルフィンにも搭載されており、いっぽうCTBボディ構造は、最新のシールで初採用された。

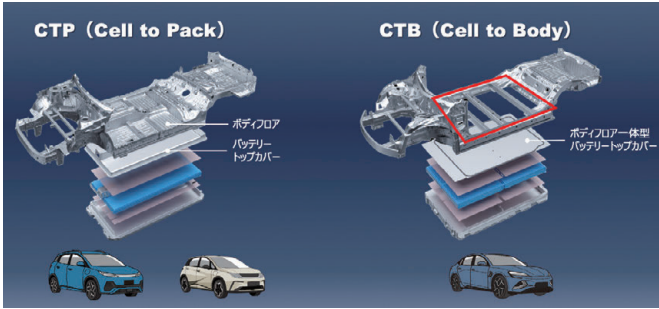
「LFP」とはリン酸鉄リチウムイオンの略称で、正極にリン酸鉄を用いる。日

本車などのリチウムイオン電池では、正極にコバルト、マンガン、ニッケルを用いており、「三元系」と呼ばれる。この三元素はいずれもレアメタルである。それに対し、リンと鉄は入手しやすく、価格面で優位性がある。

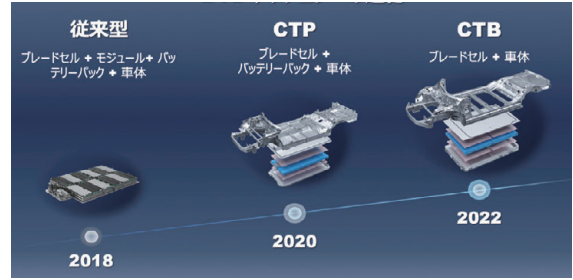
LFPはなにより安定性に優れている。リチウムイオン電池は熱暴走しやすい弱点があり、釘刺し試験の動画を見ると、三元系のバッテリーでは瞬時に炎が上がる。しかしLFPではそうならない。LFPは発火の危険性が低だけでなく、耐久性も高く、長期使用での性能低下がしにくいという。

シャシーに電池を直接搭載

LFPの安定性が高いのは、電池の結晶構造が安定しているからで、ごく簡単に言うと、リン・酸素・鉄の化合物の構造体の中に、リチウムイオン達がワンルームマンションのように収まり、部屋の中にリチウムイオンが安住している。これをオリビン型という。それに対し、三元系は層状岩塩型といい、ミルフィーユのような構造体の間に、リチウムイオン達の層がはさまっている。急速充電などで大負荷がかかると層の間からリチウムイオンが大量に抜けてしまい、破損などす



ATTO3とドルフィンCTP方式と比べ、シールのCTB方式では、バッテリートップカバーがボディフロアと一体化し、フロアを低くできる



バッテリー搭載方式の進化。左は一般的なEVのもので、バッテリーをモジュール化したものをパック化して車体に搭載。中央はモジュール化を省略したセル・トゥ・パック式。右がパックも省略したセル・トゥ・ボディ式

ると酸素放出が起り、発火してしまう。そうでなくとも、結晶構造が徐々に崩壊して電解液の純度が低まり、電池性能が劣化する。

安定しているかわりに、LFPはエネルギー密度が三元系よりも低い。そこでその弱点を補うように、BYDではブレードバッテリーと称するセルを開発した。長さ1m程度の薄い板状にセルを成形し、これを密に並べることで、車載時のエネルギー密度を高めている。密に並べられるのは、熱安定性が高いからである。

搭載時の「密度」をさらに高めるのが、CTBボディ構造である。CTBはCell To Bodyの略で、バッテリーセルを直接シャーシに搭載する。通常は複数のセルをまずモジュール化し、そのモジュールをパックに封入したうえで、シャーシに搭載する。モジュール化を省略したセルtoパック方式も先進的だが、CTBはさらに進んでセルを直接シャーシに並べるので、スペース効率、エネルギー密度が高まる。

床下搭載の電池ユニットが薄くなるから、室内高が稼げる。またセルが補強材の役もなし、シャーシの剛性も高まる。メンバーで補強しているほか、セルとシャーシを強固に接着剤で固定している。ただ課題としては、そのためにCTBは

リサイクルしにくいともいわれる。

シールのブレードバッテリーのセルはATTO3もドルフィンも同じもので、たとえばATTO3は122本で、シールは172本搭載。セルの搭載は、CTBのシールだけは前後方向の向きで、前後2段組みになっている。

ライバルメーカーにも技術を供給

LFPは電池最大手CATLも実用化し、CTB的な技術にも対応している。CATLとBYDのこれら電池技術は、BYDの最大のライバルであるテスラにも供給されているといわれる。ちなみにテスラではセルtoシャーシと呼ぶらしい。

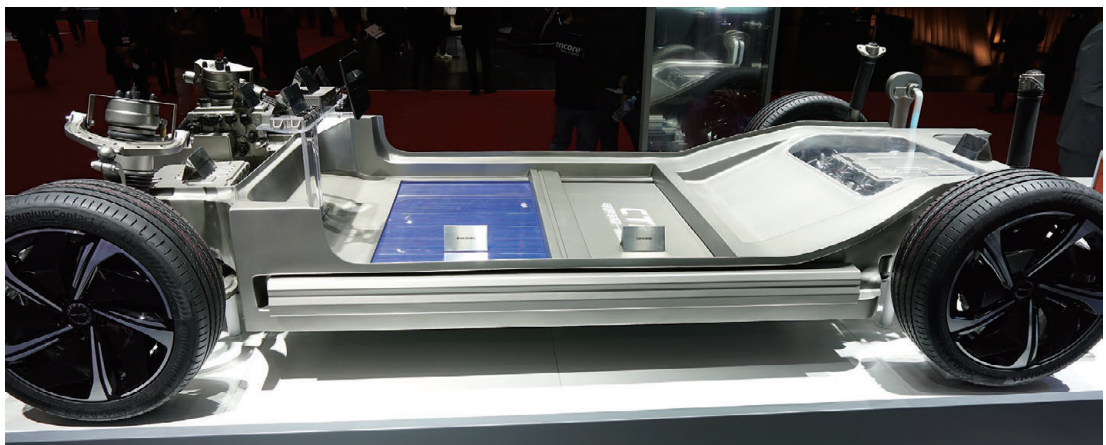
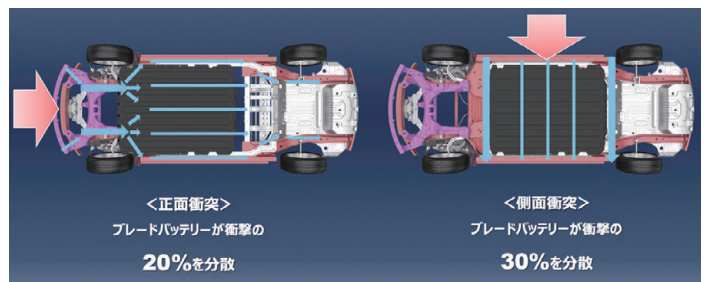
自動車用電池1、2位のCATLとBYDで、世界シェアは半分を超え、この両社が手がけるために中国市場では今やLFPが主流になっているという。日本でもLFP

は実用化されているが、自動車では採用されていない。ただトヨタは中国でBYDと合弁して立ち上げたBTET (BYD TOYOTA EV TECHNOLOGY CO., LTD.) で、EVのbZ3にBYDのLFP技術を採用。日本国内でも今後、導入予定となっている。BYDは全固体電池も開発しているが、全固体は当初は高価格になるともいわれるので、今後当面はLFPが主流になるのかもしれない。

バッテリーはICE車のパワーユニットに相当し、シャーシは車体の最重要部である。LFPブレードバッテリーとCTBは、その両方に関わる。CTB技術は車体側と電池側で、密に連携が必要といわれる。EVの普及がこの先どうかということはあるにしても、この両方を自ら手がけることのアドバンテージは大きい。

(武田 隆)

CTBプラットフォームでは、ブレードバッテリーがシャーシの強度材の役もして、衝撃分散力を高め、ボディ剛性強化に貢献



2023年のジャパンモビリティショーで展示されたCTBシャーシ。青く見えるのが敷き詰められたブレードバッテリー



この度、BYD SEALが「LFPブレードバッテリー」と「CTB技術」の革新により、日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）から「RJCテクノロジーオブザイヤー」を受賞しました。この名誉ある賞をいただき、大変光栄に思うとともに、深く感謝申し上げます。この受賞は、新エネルギー車の未来を切り拓くBYDの技術革新が高く評価された結果と受け止めています。

BYD SEALの特徴である「LFPブレードバッテリー」は、業界最高水準の安全性能を実現し、消費者に安心感を提供します。また、「CTB技術」によってバッテリーと車体を一体化する設計を採用し、車体剛性と重心バランスを最適化することで、安全性と運転性能を大幅に向上させました。これらの技術革新により、SEALは新エネルギー車の基準を刷新し、

より多くの消費者に電動車の魅力を届けています。

さらにSEALは、その洗練されたデザインと高性能により、国内外で幅広い支持を得ています。スポーティさと未来感を融合した外観は、流線型のボディや隠し式ドアハンドル、パノラマガラスルーフなど、先進的なデザイン要素を備えています。インテリアも、スマート操作システムやフローティングコンソールを中心に、未来志向の快適な空間を提供しています。これにより、特に若い世代を中心に、多くの消費者に「未来の車」としての魅力を感じていただいています。

このたびの受賞に際し、RJC選考委員の皆様のご評価に、心より感謝申し上げますとともに、BYDを選んでくださるすべてのお客様にも深く御礼申し上げます。この栄誉は、BYDチーム全員だけ

でなく、新エネルギー車の普及に尽力する全ての業界関係者と共有するものと考えています。

BYDは今後も技術革新を推進し、より高性能で安心、安全な移動手段を提供し続けてまいります。持続可能な未来を目指し、皆様の生活をより豊かにするための挑戦を続けていく所存です。今回の受賞を励みに、さらなる進化を遂げてまいります。



劉 長久

BYD自動車工程研究院副院長
BYD海洋研究院院長

授賞理由

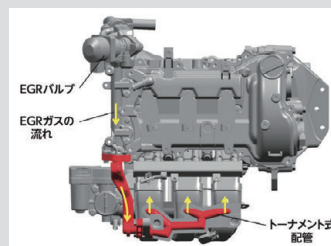
LFPブレードバッテリーは、安価なリン酸鉄を正極材料とし、リチウムイオン電池につきものの発火の恐れを低減。これを板状に成型して密に並べ、さらにCTB方式でそのセルを直接ボディに搭載することで、搭載時のエネルギー密度、スペース効率を向上。EVの性能向上に貢献したことを評価した。

2025年次RJC テクノロジーオブザイヤー選考結果

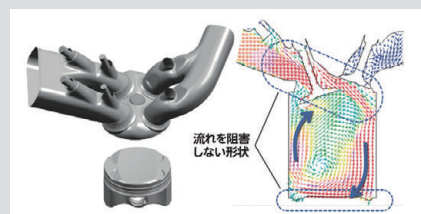
順位	技術名	搭載車種名	得点
1	LFPブレードバッテリーとCTBボディ構造	BYD シール	116
2	Z12E型エンジン	スズキ スイフト	105
3	ホンダセンシング360	ホンダ アコード	77
4	次世代マルチ充電システム	ヒョンデ アイオニック5 / アイオニック5N	72
5	N e-Shift & N Active Sound*	ヒョンデ アイオニック5N	63

スズキ Z12E型エンジン スイフト

S
U
Z
U
K
I
Z
I
R
E
E
N
S
I
O



EGRガスの導入経路にはトーナメント式を採用。応答性と、各気筒のガス量配分を向上させた(画像: スズキ提供)



バルブシートの薄肉化とポート口元の機械加工によって開口を拡大。流れの軌道を直線化させ、燃焼室の凹凸も極力排除。圧縮工程後半で強いタンブル流が生成され、高速燃焼を実現(画像: スズキ提供)

吸排気バルブは油圧式VVTを採用しコスト低減。エンジン再始動のため中間ロックにより吸気バルブタイミングを進角クランク時の圧縮圧力低下を防いで安定した始動を可能にしている(画像: スズキ提供)

次世代パワーユニット開発のベースとなるエンジン

低速から滑らかな加速、高い燃費性能

Z12E型は、従来の4気筒エンジンに比べて、出力とトルクは67kWから60kW、118Nmから108Nmに低下しているが、低速域からの高トルクと、広範囲での高い熱効率が得られている。搭載される新型スイフトの力強くスムーズな加速力と、高い燃費性能を実現している。

高効率化には、1) 軽量化やピストンの低フリクション化など従来技術のさらなる進化とともに、2) 吸気ポートや燃焼室形状のチューニングによる高速燃焼技術、これらの両者が取り入れられている。今後はこの高効率エンジンの技術を、軽から小型車のエンジンに水平展開してゆくとのこと。

1.2ℓ・3気筒化で高い熱効率を達成

高速燃焼により、積極EGR導入とアトキンソンサイクル領域拡大が可能となり、安定燃焼とポンプロス大幅低減が実現している。さらに単気筒400ccとしたことで、燃焼室表面積/容積比(S/V)が小さくでき、冷却損失も低減される。

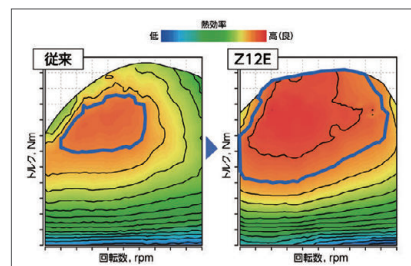
EGR導入については、各気筒のばらつき低減とレスポンス向上のため、ト

ーナメント方式が採用されている。アトキンソンサイクルは、吸気バルブ遅閉じによるが、最大60度の進角/遅角が可能という。排気側でも40度の進角/遅角が可能で、エンジンの負荷条件に合わせた制御がなされていると思われる。なお制御機構には、油圧式が採用されている。

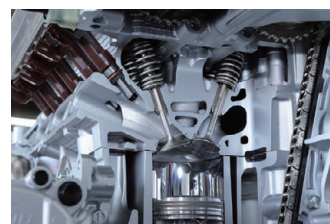
圧縮比は13.0と高められ、ノッキングが課題となるが、高速燃焼技術とクールドEGRの積極導入により燃焼温度を低減し、加速時などノッキングの起きやすい条件では、電動ウォーターポンプによりエンジン回転数に依存しない流量制御も行なわれる。

排ガス浄化技術については、シリンダーヘッド内でポートを合流させ、シリンダーヘッド近くに触媒を配置し、さらに触媒担体の気孔率を大きくし熱容量を下げることでライトオフタイミングが短縮され、排ガス性能が向上している。それにより貴金属やレアアース金属の使用量も削減したという。欧州仕様ではGPF(ガソリンパーティキュレートフィルター)が採用されているが、今後予想されるより厳しい排ガス規制にも対応させるとのことである。

今後は、天然ガスやカーボンニュート



高い熱効率の領域が拡大され、中低速のトルクも増大している(画像: スズキ提供)

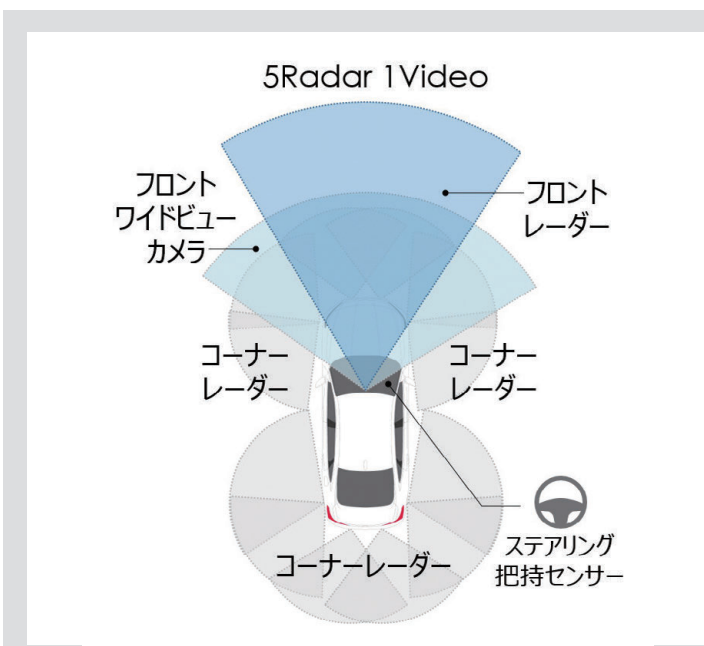


バルブ挟み角とバルブリフト量を最適化し、吸気ポートやピストン冠面形状を作りこんでタンブル流を維持し、高速燃焼につなげた。インジェクターレイアウトも最適化している

ラル燃料にも対応させるとのことで、BEVをはじめ多様化した選択肢のなかで、新興国も含めたカーボンニュートラル社会に向け有効な技術である。多様性と、ブランドよりも価値観の合う商品を求めるZ世代をターゲットにされることで、スズキらしい、より求めやすく、手軽に乗れる商品の今後の展開が期待される。(酒井 孝之)

ホンダ ホンダセンシング360 アコード

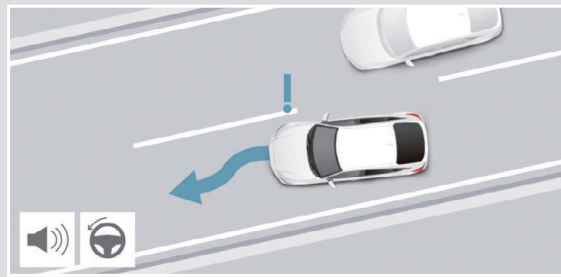
H O N D A S E N S I N G 3 6 0



カメラ1個とレーダー5個で360度をセンシング。このほか車体前後各6個のソナーセンサーで対象物検知を行う



車線変更支援機能。ウィンカー操作後、システムがステアリング操作を支援する



車線変更時衝突抑制機能。車線変更の操作時、後続車と接触の危険があるときステアリング操作支援で中止を促す

より安全に、違和感なく進化した安全技術

5台のレーダーなどで360度を監視

ホンダを代表するセダンとなったアコードの11代目に搭載された「目と耳」が、一段と進化し、頼りがいのあるコ・ドライバー、周辺を注意深く見張り、適切な助言と運転支援をする存在となってきた。いかに優れたセンシング技術による情報であっても、ドライバーが得られた情報を冷静に受け取り、正しく判断することができなければ無いのと同じ事である。

「ホンダセンシング 360」は、センシング 360の名前が示すとおり、車両周囲360度をセンシングし、交通事故に繋がる可能性のある危険因子情報をドライバーに提供すると同時に、必要に応じてブレーキやハンドル操作を支援し、交通事故を回避し、または被害を軽減し、運転負荷の軽減を図るシステム。

同装置のセンシングシステムとしては、フロントガラス内の正面を向いたセンサーカメラと車両正面と車両の4隅に配置された合計5台のミリ波レーダー、さらに12台のソナーセンサーからなる。車両周辺360度の遠距離、近距離、各方向の検知を行い、ドライバーの死角等からの交通事故の可能性情報を適切に提供する

と共に、交通事故を回避する方向でのブレーキやハンドル等による操作の支援も行う。前方、見通しの悪い前側方からの接近、左右後側方からの接近、右左折時の直前横断の歩行者や自転車といった周辺の交通状況は、一瞬後には変化し、僅かな一点注視の間に事故に繋がることもある。

レベル3の技術も活かす

これまでのホンダセンシングの運転支援機能に加えて、「ホンダセンシング・エリート」で実現した自動運転レベル3の技術の知見やノウハウを活かし、従来の機能を大幅に進化させると共に、「前方交差車両警報」、「車線変更時衝突抑制機能」、「車線変更支援機能」が新たに追加されている。新たに追加された機能は、注意深いベテランドライバーであるほど、危険の存在を予測して対処する場面であり、ドライバーの目では確認できない部分を補完してくれることは、積極的な利用に繋がって良い機能である。

システムとしての進化はカメラの広角化や、各センサーから得られた情報の統合の一段の高度化により、システムによ



前方交差車両警報。交差点で交差車両との衝突危険を検知してドライバーに警告する

る認知・予測・判断から、最適な選択肢となるアクセル、ブレーキ、ステアリングの高度な制御を行い、スムーズで安全な運転操作、走行を支援する。

30年にわたるASVの安全運転支援の哲学や技術の進歩が受け継がれており、自動車アセスメントの予防安全の新たな試験にも対応していくはずだ。

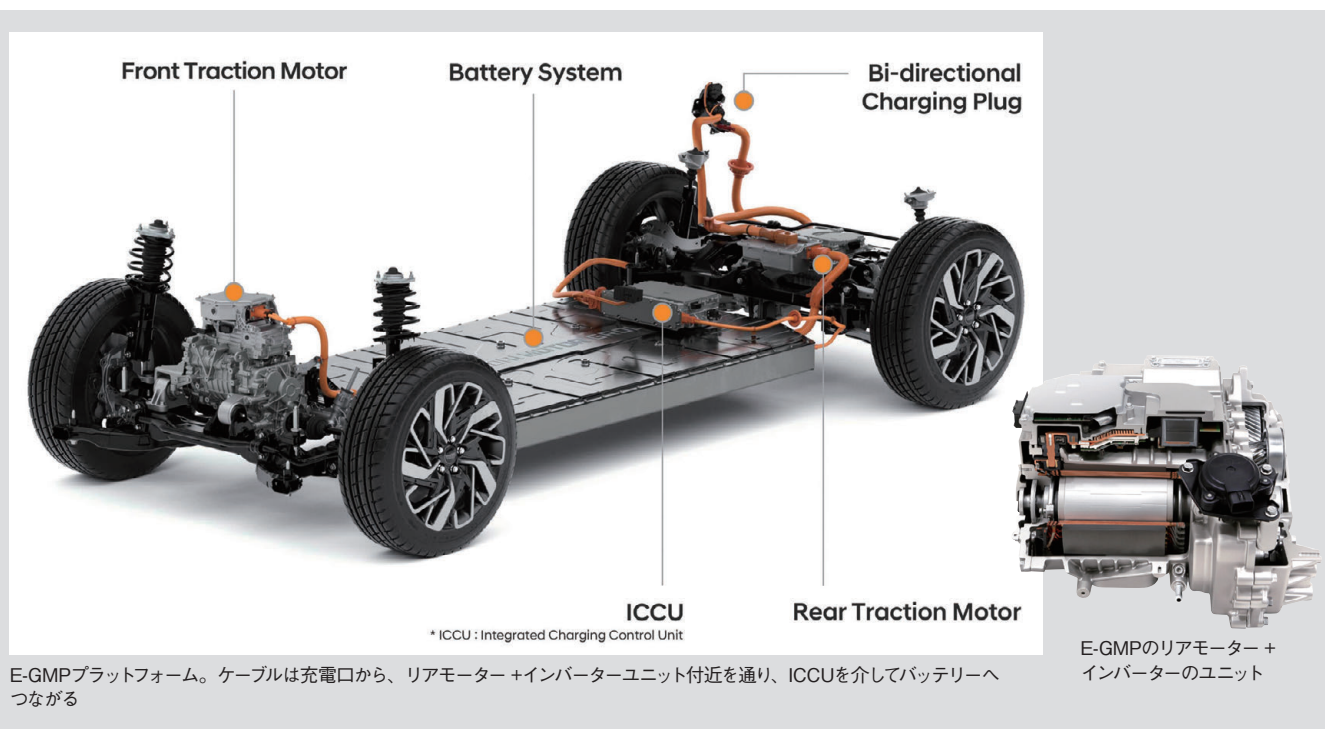
「ホンダセンシング 360」の提供する情報を利用するといった受け身の感覚と共に、場合によってはドライバー自身が同システムを積極的に活用し、車両周辺の状況を、自分の目と耳の延長として、共に確認する姿勢もあって良いと思う。システムには限界があるとはいうものの、同様に限界のある人間ドライバーを補助、支援してくれる頼りになる存在である。

(小林 英世)

ヒョンデ 次世代マルチ充電システム

アイオニック5 /
アイオニック5N

HYUNDAI Multiple Fast Charging System



E-GMPプラットフォームの高効率な800V/400V充電

5分の急速充電で約100km走行

日本では2022年5月、アイオニック5が発売された。採用された新しいプラットフォームは、ヒョンデ自動車グループの電気自動車（BEV）専用プラットフォームで、Electric-Global Modular Platform（E-GMP）と呼ばれる。同グループの次世代BEVラインアップの中核をなす技術であり、世界に向けて2020年12月に公開されている。

E-GMPは、800Vシステムをいち早く

採用したことが大きな特徴だ。これまでの開発の流れから400Vシステムを搭載したBEVが多いなか、E-GMPは大容量の急速充電による充電時間の短縮を可能とする。欧米で設置が始まった350kW級の急速充電器で充電した場合、18分以内に80%まで充電することが可能であり、フル充電時に500kmを超える走行が可能であることを考えると、つまり80%充電で400km程度を走行できることとなる。5分の急速充電だけで約100km走行することができる。

昇圧コンバーターなしでマルチ充電

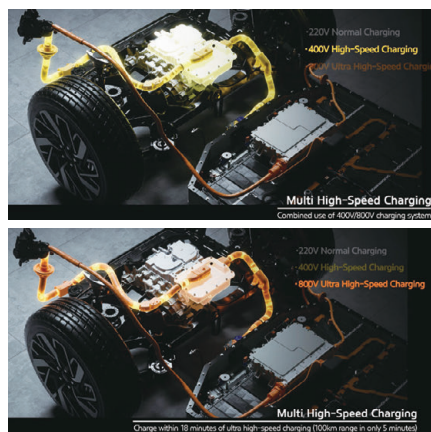
ただし現状では、大多数の急速充電インフラは400VシステムのBEVに対応した50～150kW級の急速充電器がほとんどである。このため、800VシステムのBEVでも400Vシステムの充電インフラへの対応が必要となる。

E-GMPの次世代マルチ充電システムは、800Vシステムの充電機能を標準装備とし、400V/800Vのマルチ充電を昇圧コンバーターなしで実現した世界初の特許技術だ。後輪駆動用のモーターとマルチインバーターを活用して昇圧機能を実現。高電圧ジャンクションボックスに

配置したふたつのスイッチを開閉することで回路を切り替え、モーターとマルチインバーターを昇圧コンバーターのように作動させることを可能とした。この回路の切り替えにより、400Vシステムの急速充電器からの電気を、車両の高電圧バッテリーに充電できるのだ。400V充電のために追加した部品は、スイッチ、入力キャパシター、インダクターなどごくわずかである。昇圧コンバーターを不要とするマルチ充電システムは、充電システムの重量減とコスト削減にも貢献が大きく、アイオニック5のコストパフォーマンスを高めている。

ちなみに800V対応の次世代マルチ充電システムは、日本ではその後アイオニック5Nにも採用されている。

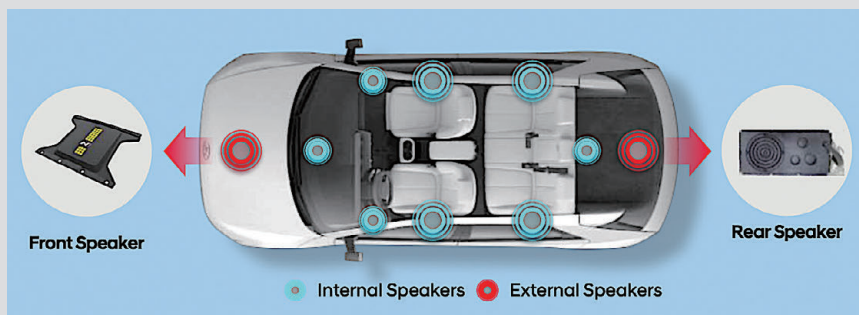
次世代マルチ充電システムは、大容量の急速充電に対して、BEV側の準備が整ったことを示す技術である。そして、BEVの更なる普及拡大のためには、充電時間の短縮が最優先の課題であることに疑問を持つものはいないだろう。BEVのほうが行先行して大容量急速充電への対応を進めている。国内外の大容量充電インフラの普及・拡大にも期待したいところだ。（松浦 賢）



400V充電時は、E-GMPのリアモーター+インバーターユニットを昇圧コンバーターとして活用する。800V充電ではそれを使わずバッテリーに直行する

ヒョンデ N e-Shift & N Active Sound+ アイオニック5N

HYUNDAI N e-Shift & N Active Sound+

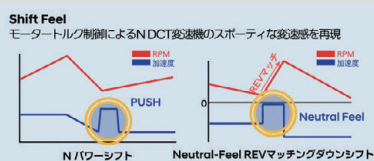


スピーカーは車内に8個、車外の前後に1個ずつ設置されている

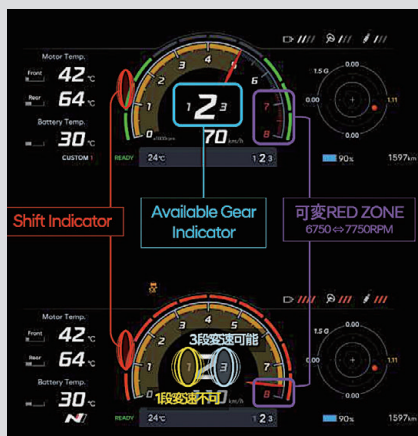


ステアリング上のNボタンでN e-Shiftがオンになる。そのほかモード選択ボタン、パドルなどが装備される

メーター表示。Shift Indicatorは緑や赤でシフトタイミングを知らせる。RED ZONEはN modeでは“6750rpm”から“7750rpm”へと引き上げられる



“変速”時には、加減速時ともモータートルクを変化させて、DCTのフィーリングを再現している



ドライブモード別サウンド運動、最適化されたサウンド提供によりドライバーUI操作を最小化
 - 最適化されたサウンドを提供し、ドライバーのUI操作を最小化
 - N e-Shift作動時、サウンド自動連動 (OFF機能無効化)
 - AVAS法遵守のため低速域(外部スピーカー)未作動
特定速度以降に作動(ヨーロッパ/韓国、日本25km/h、北米35km/h)

Drive Mode	外部スピーカー	高性能な効果音	N e-Shift (VGS) 音質	室内音質	備考
Eco	未作動	未作動	ON/OFF オプション	設定値 -0 dB	
Normal	未作動	未作動	ON/OFF オプション	設定値	
Sport	ON/OFF オプション	ON/OFF オプション (Bang, Backfire, Bubbling, Sonic boom)	ON/OFF オプション	設定値	
N	ON/OFF オプション	ON/OFF オプション (Bang, Backfire, Bubbling, Sonic boom)	ON/OFF オプション	設定値 +β dB	
NGB	-	-	-	設定値 +γ dB	EVモード限定

DCTの変速フィールと3種の走行音

電気自動車は、どれに乗っても静かでスムーズで速くて、言ってしまうとどれも同じ印象になりがちである。そこに陥らずさらに運転を楽しむために、ヒョンデの高性能モデルを生み出している「N」が送り出した「ヒョンデ アイオニック5N」が搭載したのが、「N e-Shift」と「Active Sound」という2つの技術だ。

EVながらモーターのトルクを制御して8速DCTの変速フィーリングを再現し、加減速に応じて3つのサウンドを発生してエモーショナルな走りを作成する。

DCTを再現したN e-Shift

まず「N e-Shift」は、モーターのトルク制御を行うことで、実際には固定ギアであるにもかかわらず、8速デュアルクラッチトランスミッションを搭載したレーサーのような切れ味ある変速感を実現したというもの。これを試すために、まずはステアリングのNボタンを押して「N e-Shift」ONの状態にする。すると眼前には大きなタコメーターが表示され、レッドラインが6,750rpmから7,750rpmへと変化。パドルでシフトアップしながら加速すると、例えば2,400rpm～5,700rpmあたりだと周りのシフトインジケー

ターが緑色に光って最適な変速タイミングを知らせるし、中央の「Available Gear Indicator」には変速が可能な車速なのかを表示する。そしてレッドゾーンまで回すと、リミッターに当たってフェーエルカットしたような頭打ち感が伝わってくるだけでなくインジケーターが赤く光り、「ビーン」という音を伴ってシフトアップを促す、という芸の細かさを発揮。まさに「ギアシフト」そのものの感覚が味わえる。ちなみにそれ以上の技術的詳細については、「国家機密」(広報さんはそういう言葉をお使いになった)に属する情報なので、本国から伝わってきていない、とのことだ。

N e-Shiftと連動したActive Sound+

さらにN e-Shiftの走りを補ってくれるのが「Active Sound+」で、走行サウンドを車内8つのBOSE製スピーカーと、車外のボンネット下とリアバンパー内に設置した2つのスピーカーで再生するというもの。音色は、ヒョンデの2ℓターボエンジンからサンプリングした「Ignition」、Nのコンセプトカー RN22eや、N2025 Visionグランツーリスモなどのゲームサウンドを表現した

各ドライブモードでの、“変速”とサウンドに関する設定を示す表

ドライブモード	ノーマル	スポーツ	N
変速音	Comfort	Sports Car	Race Car
N パワーシフト	X	X	N パワーシフト
変速/ダウン	Comfort	Sport	Sport+
可変エンジンレッドライン	6,750RPM	7,750RPM	
マニュアルシフト	レッドラインRPMがS自動でアップシフト不可 + エンジンFuel Cut制御		
ギア使用別エンジン(Feel)	適用		
エンジンアイドル (idle) 描写	適用		
サウンドコントロール	RPMサウンド + 変速サウンドコントロール (変速音、エンジンサウンド連動)	+ アップシフト BANG Sound	+ POP & BANG Sound

「Evolution」、ジェット機の操縦席や音速を超えた時のソニックブームのような効果音(ボンツという音らしい)を発生する「Supersonic」の3つ。「N e-Shift」作動時にはサウンドは自動で連動する。

電気自動車でサウンドを発生するものはこれまでも数多く存在していたが、特に5Nが持つ高性能な走り、「Ignition」が発生するエンジン音の連携は別格。特にコーナー進入時にシフトダウンすると、リアから「ババパーンツ」という豪快なバックファイア音が聞こえてきて、もうほっぺたが緩む。まるでちょっと前のBMW「M」モデルやメルセデス「AMG」モデルを走らせているような気分になり、ドライバーは「その気」になるはずだ。

一方の低速域(欧州、韓国、日本では25km/h以下、北米では35km/h以下)では、騒音規制を遵守する意味もあって外部スピーカーは未作動になる、というこちらも芸の細かさを発揮するのだ。

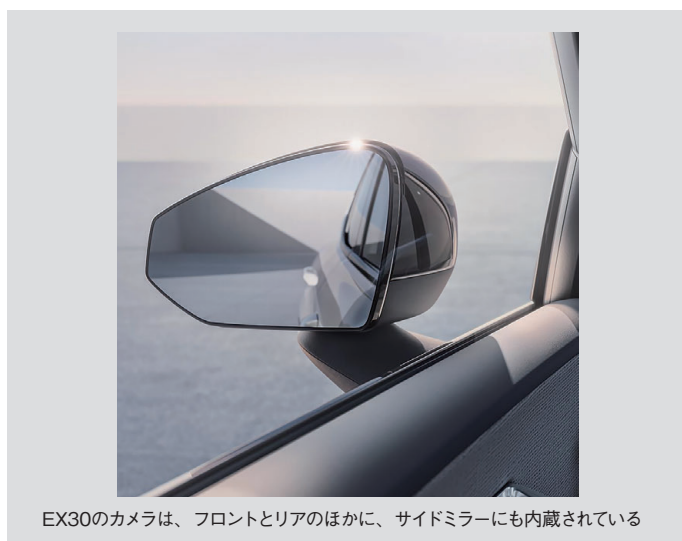
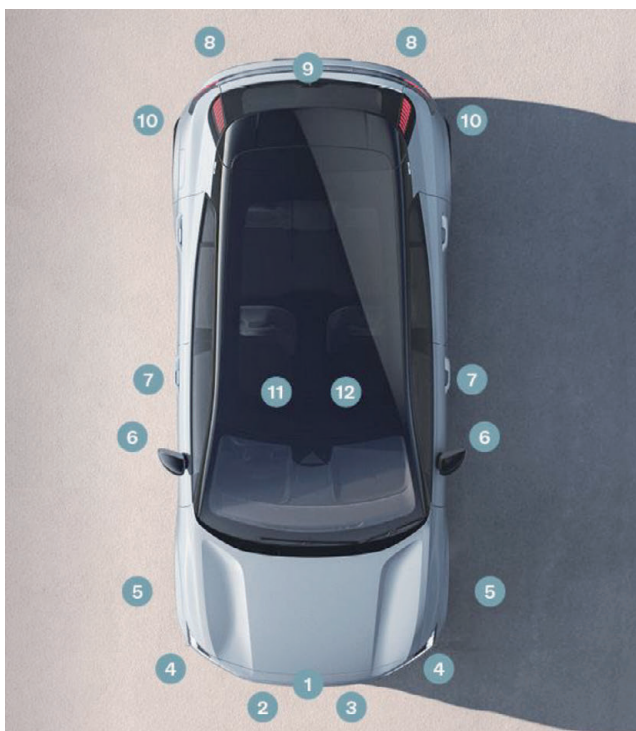
(石原 彰/ペンネーム・原アキラ)

ボルボ

「ドア・オープニング・アラート」をはじめ市街地対応の安全技術

EX30

TECHNOLOGY OF THE YEAR 6 BEST



EX30のカメラは、フロントとリアのほかに、サイドミラーにも内蔵されている

EX30に搭載された数々のセンサー類。前部①長距離用レーダー×1／②フロントカメラ×1／③広角フロントパーキングカメラ×1／④サイドレーダー×2／⑤超音波パーキングセンサー×4 側部⑥ドアミラー内蔵カメラ×1(両サイド)／⑦超音波センサー×2(両サイド) 後部⑧サイドレーダー×2／⑨広角リアパーキングカメラ×1／⑩超音波パーキングセンサー×4／車内⑪ドライバーモニタリング／⑫乗員センシング

交通量の多い都市部での安全性を重視

安全空間技術のひとつとして開発

ボルボが三点式シートベルトを考案し、その特許を無償公開したことはよく知られている。ボルボは安全分野では常にリーダーシップを発揮してきた。小型SUVのEVとして今季登場したEX30は特に街中での安全性をレベルアップしている。それは交通量の多い都市環境の中で、乗員とともに歩行者、自転車、2輪車など周りの人々の安全を守るものだ。

特に目新しいのが「ドア・オープニング・アラート」である。道路わきに停車した車両のドアが不用意に開けられ、通過しようとした自転車を巻き込んでしまう事はよくある事例で、自転車事故の5分の1にも及ぶという。英国の例だが毎年平均60人がクルマのドアとの衝突によって死亡または重傷を負っている、との報告がある。このような事故を減らすために、EX30ではドア・オープニング・アラートを搭載し、自転車や他の交通利用者が通過しようとしている時にドアを開けようとすると、映像と音声で警告してくれるようになっている。

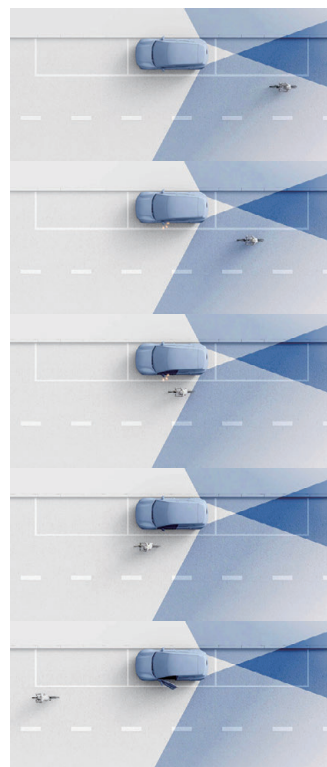
EX30は交差点での事故を回避するための新機能「交差点自動ブレーキ」も搭

載している。これは前方を他のクルマが不意に横切った場合、自動ブレーキシステムで車両を減速、停止させ、衝突の回避や軽減をサポートするものだ。

パッシブセーフティのための車内環境

衝突時に車内の人を守るパッシブセーフティもボルボが常に重視している課題である。そこでEX30はセーフティケージ、A、B、Cの各ピラー、ルーフを強化している。また、EVであるからバッテリーの安全性には特に注意が払われている。シャシーとセーフティケージは様々な形状の高張力鋼板が使われており、衝突時の衝撃を効率的に相殺するようにしている。また、運転席の内側にはファーサイドエアバッグを装備し、側面衝突時の頭部や胸部の傷害を軽減するよう図られている。

さらにEX30は新しい先進のドライバーアラートシステムが標準装備されている。これはドライバーがステアリングを握っているかどうかの検知に加え、ステアリングホイールの後ろに設置された強力なアルゴリズムで作動する特別なセンサーが、1秒間に13回、目や顔の動きを検知する。これにより、ドライバー自身

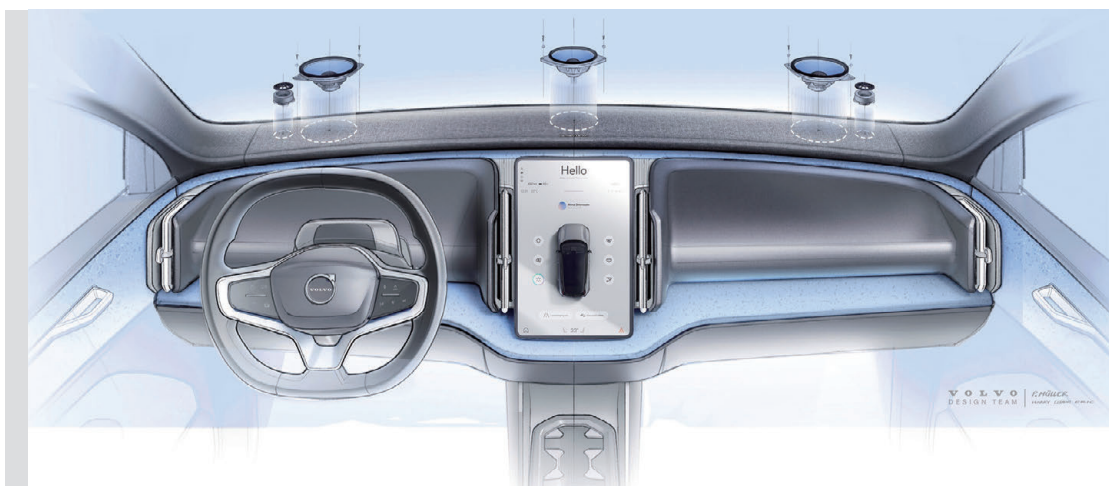


ドア・オープニング・アラートの作動例。道路わきに停車してドアを開けようとしたとき、自転車の通過を警告する

は気付かない不注意や眠気などのあらゆるトラブルを把握することができる。

これらのために、EX30は多くのセンサーを装備している(写真参照)。

(飯塚昭三)



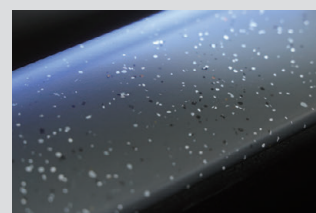
EX30の内装。ダッシュボード周囲からドア上部にかけての青い部分が、マーブル模様のリサイクル素材。ダッシュボード上部が幅広い「サウンドバー」

マーブル模様のテラゾー（人造大理石）風仕上げのトリム。破碎したリサイクル樹脂の粒が見える



ドアにはスイッチやスピーカーがない。上部がマーブル模様素材。ドア取手はアルミリサイクル材

ドア部分のトリム。これは亜麻のリネン。日本仕様では2種類の内装が選べる



ライフサイクル全体でサステナビリティを追求

リサイクル素材とバイオ素材の内装

ボルボは近年、北欧らしいナチュラルでモダンな内装デザインで特徴を出していたが、BEV専用モデルEX30の内装は、より新しさを感じさせる。シンプルデザイン、今までにない意匠のトリムなどが目立つ。重要なのはサステナビリティを追求した素材・設計であることである。

内装で「エコ」を追求したクルマとしては、BMW i3などはEX30の先人ともいえる取り組みだった。日本は動力の省エネ化には積極的でも、この面には社会的関心が低かったためか今までやや消極的で、トヨタ・サイなどは例外的な存在だったが、意匠性がふつうで理解されにくかったのか、あとが続いていない。その点、ボルボは積極的である。

EX30の内装で特徴的なのは、ダッシュボードとドアのトリムで、建築資材のテラゾー（人造大理石）のような「結晶」粒が混ぜ込まれたパネルとなっている。リサイクル樹脂であり、「結晶」の粒は破碎した樹脂の元の色。元の樹脂とはPVC製の窓枠やローラーシャッターだという。塗装工程はCO₂発生や環境汚染につながるの、なるべく省きたいが、

意匠性や耐久性の確保が難しい。このトリムは、亜麻のリネンや、日本未導入だが、デニム再生素材のものもある。

座席の表皮はファブリックで、リサイクルポリエステル70%を含むウール混紡素材のほか、「ノルディコシート」とボルボが呼ぶ、パインオイル原料のバイオ素材とリサイクル素材を組み合わせたものなどがある。座席の表皮は、耐久性はもちろんだが意匠性や触感も重要である。

車体全体でリサイクル素材を採用

ドア内側パネルからは、スピーカーとパワーウィンドウスイッチを廃し、配線の使用量を削減している。前者はダッシュボード上部に横幅いっぱいの長さの「サウンドバー」としてまとめ、後者はセンターコンソールに配置。EX30ではこういった「集約化」で、省資源化、省スペース化を追求している。

内装素材のサステナブル化は、イメージ的な訴求もあるが、車体全体で「サステナブル素材」の使用率を増やす取り組みの一環となっている。EX30ではアルミの約25%、スチールの約17%、プラスチックの約17%がリサイクル素材となっている。金属は精製でCO₂を多く排出す



シート表皮も2種あり、ウール混紡材のほか、ドット柄のものがある

るので、リサイクル素材の重要性が高い。

ボルボは車両1台あたりの、ライフサイクルでのCO₂排出量を2025年までに、2018年比で40%削減と目標を定めた。その内訳は、走行時排出量で50%、製造、販売、原材料調達、サプライチェーンからの排出量で25%削減。EX30はこの面で最も進んだ取り組みとなっている。

CO₂削減という電動化ばかり注目されるが車体製造でも改革が必要で、ボルボはその課題に真摯に取り組んでいる。

（武田 隆）

三菱 トライトン

M I T S U B I S H I T R I T O N



三菱 トライトン ●ボディサイズ 5320～5360×1865～1930×1795～1815mm ●パワートレイン 2.4ℓツインターボディーゼルエンジン(DOHC16バルブ・4気筒 コモンレール式DI-D インタークーラー付ターボチャージャー) ●税込み価格 498万800円～540万1000円

高いオフロード走破性と 違和感のない乗用車的な乗り味を実現

乗用車系で受賞モデルを決定しているRJCが、商用車という枠ながら特別な賞を贈ることになった三菱自動車のトライトン。その仕上がりの良さはもちろんだが、アウトドアライフへとつながるスタイルの提案などが、高く評価され受賞となった。このトライトン、かつては日本でも活躍していた1トン積みピックアップトラックで、以前はストラダとして販売されていたモデル。世代を経るごとに、国内では大きすぎると評価されるポ

ディサイズを“特徴”としているが、いつしかその生産をタイへと移し、現在ではグローバルで活躍を果たすモデルとなっている。

今回は、1世代ぶりに国内でも発売されることとなったが、クロカンを愛してやまない自分のスタンスから眺めても、オフロード走

破性を高めながら、乗用車的な乗り味を合わせもっており、イマドキなクルマだ



2×4材を使って仕切ることができるカーゴスペースは使い勝手がいい



水平軸という水平基調をデザインしたインパネ



2.4ℓ ツインターボディーゼルエンジンを搭載し、全域でトルクフルな走り

と捉えていた。これまでのピックアップトラックはボディサイズ、特に全長があることからリアタイヤがかなり後方にあることを意識したハンドリング、オンセンターが曖昧なステアリングフィール、そして、空荷ではリアセクションが路面からの大きな入力時には跳ねてしまうなど、日常性・快適性を犠牲とした面もっていた。つまりは、実用性が優先された作りとなっていた。

ところが、この世代からは、ラダーフレームから一新したことをきっかけに、誰が乗っても違和感なく乗れるようなフィールが作り込まれていた。たとえば、ハンドリングは電動パワーステアリングを採用することで不整地などでの路面からのキックバックを大きく減らし、曖昧でも許されてきたオンセンターをし

っかりと定め、そのサポート剛性を引き上げるなどし、結果として、ギア比のクイック化を果たし、ホイールベースのあるモデルながらドライバーの意のままに曲がっていくという性能を手に入れている。乗り心地は、特に空荷で走ることが多い国内のニーズに対応できるよう、リアのリーフスプリングを3枚としながらダンパー容量を増やすことで、しなやか、かつ、快適なフィールを提供。もちろん、大きな入力があれば、それなりにリアタイヤはドタバタを見せるが、実用性を語るピックアップトラックとしては、考えられないほどに優秀となっている。

そして、パワーユニットにはトライトン最高峰となる2.4ℓ ツインターボディーゼルエンジンを搭載。全域でトルクフルであり、特に低回転からの扱いやすさ

は絶妙といえるフィールを獲得している。といっても、極太トルクをこごとばかりに見せつけるセッティングとしておらず、滑らかに、さらにしなやかに速度を上げていく、ゆとりを表現しており、そこには心地良さが広がっている。

もちろん、オフロード走破性もピカイチ。パジェロで培ってきたFRモード付きフルタイム4WDにより、日常で4WDの恩恵に預かることができる上に、不整地ではセンターデフロックを行い、時にローレンジを組み合わせることで、タイヤは外れんばかりの動きを見せ、ハードなシーンも走り抜けてしまう。さらには、スタックして動けなくなった際に最後の要としてリアデフロックが用意されており、想像以上にハードな走行性を備えている。



FRモード付フルタイム4WDにより、日常でもオフロードでも高い走行性能を可能としている

From MANUFACTURER



オフロード試乗会では運転操作性の良さや走破性の高さを実感（三菱自動車より）



長年イベントで開催されている4WD登坂キット同乗体験（20万人突破）でもトライトンは人気だ

ダカールラリー 2連覇を果たした増岡 浩氏のノウハウが込められている

走りばかりに触れてきたが、ほかにも、2×4材を使って仕切ることができるカーゴスペース、三菱自動車の水平基調をデザインしたインパネ、体の下半身をしっかりと支え背中をサポートするシートなど、機能がしっかりとデザインされていることなどトピックは書ききれないほどに多い。そして、何よりもこのトライトンの開発にはあの増岡 浩氏が携わっているのだ。ご存知ない方も、ダカールラリーで総合2連覇を果たし、現在では新型車の開発、後輩テストドライバーの育成、さらには、アジアクロスカントリーラリーにおいてチーム三菱ラリーアート総監督を務めていると聞けば、このオールマイティさに納得できるはずだ。

（吉田直志）



凸凹のある路面をウネウネと走るトライトン。悪路走破性は極めて高い



この度は、三菱自動車『トライトン』を「RJCカーオブザイヤー」特別賞に選出くださり、誠にありがとうございます。このような名誉ある賞を受賞できたことは、企画・開発・生産に携わったメンバーはもとより、販売会社、サプライヤー、そしてすべての社員にとっても大きな励みとなります。社員一同、心より御礼申し上げます。

『トライトン』は、1978年に発売された『フォルテ』をルーツとする1トンピックアップトラックで、以来45年間で5世代にわたり約570万台を生産、世界約150カ国で販売してきた三菱自動車の世界戦略車です。今回、「Power for Adventure」という商品コンセプトのもとで開発を進め、内外装デザインからシャシー、ラダーフレーム、エンジンなどを一新し、2023年7月より生産工場のあるタイで販売を開始。世界約100カ国への投入を順次進めており、日本へは2024年2月に導入しました。マリンスポーツやウィンタースポーツ、キャンプといったアウトドアアクティビティでの可能性を広げて、お客様の冒険心にお応えする、三菱自動車らしさを象徴するモデルのひとつです。

先代『トライトン』は国内市場への投

入が叶わずにいましたが、お客様からのニーズの高まりを受けて、今回12年ぶりにホームマーケットである日本市場で販売することができました。商用車のイメージが強いピックアップトラックですが、三菱自動車が過酷なラリーで培ってきた四輪制御技術による優れた悪路走破性と快適性はもちろんのこと、デザイン、乗り心地、安全装備などを兼ね備えることで、多くのお客様に“SUVとして”愛用いただけるようになりました。今回の特別賞では、その点を評価いただけたことを大変光栄に思います。

この受賞でさらに多くの方々に『トライトン』を知っていただくことができれば幸いです。三菱自動車はこれからも、皆様の冒険を後押しする、安全・安心・快適なクルマを造り続けてまいります。

板垣 邦俊

（いたがき・くにとし）

三菱自動車工業株式会社
商品戦略本部
CPS（チーフ・プロダクト・スペシャリスト）



授賞理由

ピックアップトラックでありながら、SUV的な用途で、キャンプやさまざまなアウトドアスポーツを楽しむアクティブなユーザー層に好評。悪路走破性や走りの楽しさといった三菱自動車らしさ、パジェロで培った四輪制御技術や信頼性・耐久性を評価した。

RJCカーオブザイヤー 歴代授賞車 since 1992

1992年次から始まったRJCカーオブザイヤー。今年で33年を迎えた。これまでに授賞した車両はその時代を反映したものとして、そのコンセプト、技術がしのばれる。時代が進み技術が進化する現代にあって、カーオブザイヤーの役割は決して終わっていない。100年に一度の大変革期といわれ、電動化や運転支援システムなどの普及でクルマのあり方が変わりつつある今こそ、顕彰はより意義深い。

国産車

Domestic cars

年次	授賞車
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 レガシィ
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
2020年	日産デイズ/三菱eKワゴン
2021年	トヨタ ヤリス/ヤリスクロス
2022年	日産ノート/ノート オーラ
2023年	日産サクラ/三菱 eKクロスEV
2024年	日産 セレナ
2025年	スズキ スイフト

輸入車

Imported cars

年次	授賞車
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
2020年	BMW 3シリーズ
2021年	BMW 2シリーズ グランクーペ
2022年	BMW 4シリーズ
2023年	BMW 2シリーズ アクティブツアラー
2024年	BMW X1シリーズ
2025年	MINI ケーパー

バイオ燃料、水素燃料、e-fuelの可能性

RJC会長・飯塚昭三

社会的な脱炭素の要請から自動車のEV化が進められたが、過度なEV化傾向は見直されてきた。それでもEV化は大きなムーブメントとして今後も進んでいこう。その一方で内燃エンジン車でも燃料次第で脱炭素は可能であることが認識され、脱炭素燃料によるエンジンも研究・開発されている。その燃料として考えられるのがバイオ燃料、水素、e-fuel（合成燃料）の3つである。

バイオ燃料

バイオはバイオマスを略したものだが、動植物から生み出された生物資源の総称で、これから作った燃料を通称バイオ燃料という。代表的なのはエタノールで、お酒にも使われるいわゆるエチルアルコールである。似たものにメタノール（メチルアルコール）があり燃料として使用可能であるが、毒性があるので現在は使われていない。ちなみにインディー 500 レースで有名なインディーカーシリーズは、かつてメタノール燃料であったが現在はエタノール100%燃料になっている。

ところで、実際にはバイオエタノールの燃焼でCO₂は排出される。しかし、このCO₂は短ければ1年以内、長くても100年も経っていない最近の大気中から吸収されたものであり、地球環境の異なった何千万年とか何億年の太古のCO₂を現在の地球環境に排出するのとは違い、カーボンニュートラル燃料とされている。

すでにエタノールはブラジルなどでは燃料として普通に使われている。原材料はサトウキビである。米国ではトウモロコシを原料としているが、いずれも食料との競合の問題がある。そこで、木材、わら、もみ殻といったセルロース系の原料による第2世代バイオエタノールの開発が進められている。ただ、セルロースは簡単に分解できないので、生産工程は複雑になり、コストも高くなる。

最近では藻類による第3世代のバイオエタノールの研究も進められている。藻類は繁殖が速く生産効率が非常に高いのが特徴だが、それでも大量生産となると広大な敷地と太陽光が必要になり、ガソリ

ンのような大量供給は望めない。したがって内燃エンジンの主流の燃料になるまでにはならないであろう。ただ、先進国ではある程度のエタノールをガソリンに混入することを規定しているところもある。その分CO₂を減らせるとの考えである。

エタノールの発熱量はガソリンより小さく、燃費はその分悪くなるが、一酸化炭素（CO）や黒鉛の排出は少ない。硫酸化物（SO_x）の排出も少ないので触媒にやさしい。オクタン価が高くセタン価が低いので火花点火エンジン向けの燃料である。しかし、バイオエタノールでもその原料と製法により、圧縮着火のディーゼルエンジン向けの燃料も作れる。ユーグレナ社が「サステオ」と名付けたバイオディーゼル燃料を使って、マツダは「MAZDA 3 Bio concept」をスーパー耐久レースで走らせている。

水素

そもそも燃焼というのは水素と酸素が化合することである（例外もある）。大抵の燃料、ガソリン、軽油、天然ガス等も水素と炭素の化合物であり、その中の水素が空気中の酸素と出会って化合・燃焼する。単体の水素は常温では気体であり、貯蔵や運搬するには圧縮が必要で、通常35MPとか70MPといった高压に圧縮される。液化すると体積は1/800と小さくなるが、そのためには-253℃という超低温を保たねばならない。

水素燃料の特徴は着火限界が4.5～75%と非常に広いこと。濃いめでも薄めでも燃焼するわけである。空気過剰率λでいうと、λ=10～0.1と超希薄燃焼も可能である。水素の燃焼速度は非常に速く、ガソリンの6倍以上の速さを持つ。ただし発熱量はガソリンの31.1MJ/ℓに対し8.52MJ/ℓとかなり低い。また水素は材料をもろくする水素脆化があるので、バルブ周り、ピストンリング等々、その対応が必要になる。

それでも水素はすでに購入可能になっており、すぐに燃料として使える。そのため自動車メーカー、バイクメーカー、建機・農機のメーカーなどエンジンを製

造しているメーカーは現在どこも水素エンジンを研究開発している。基本的には火花点火であり、ガソリンエンジンをベースとするのが普通だ。

e-fuel

e-fuelはいわゆる合成燃料で、大気中から回収したCO₂と再生可能エネルギー由来のH₂から合成した液体燃料である。やはり燃焼でCO₂は排出されるが、現代の大気中から取り込んだCO₂を戻すだけだから、カーボンフリーとカウントされる。

e-fuelの特長は、液体燃料なのでエネルギー密度が高いこと、使い勝手がよいこと、長期保存も可能なことなどがある。欠点はまだコストが高いことで、いかに安く製造できるかが課題である。水素の価格が大きな割合を占めるので、水素価格がe-fuelの価格のカギを握っているとも言える。なお、e-fuelには火花点火用（ガソリン代替）と圧縮着火用（軽油代替）の両方がある。

e-fuelに使うCO₂は大気中から回収したCO₂でなければならないが、そのためにはそれを得る装置が必要になる。大気中から回収することをDAC（Direct Air Capture）というが、この技術の確立がe-fuelには必須である。DACは固体の吸着剤や液体の吸着剤でCO₂を吸着・吸収させるもので、その後加熱などにより分離・回収する。日本でも潜水艦や宇宙船などの閉鎖空間における、呼気のCO₂除去のために研究開発されてきた。川崎重工業は多孔体にアミンを担持した固体吸着剤を用いて低エネルギーでCO₂を回収するシステムを実現している。しかし、大規模なDAC開発はまだこれからだ。

回収したCO₂の多くはCCS（Carbon dioxide Capture and Storage）により地中に貯留・固定化するが、一部はe-fuelの製造に使用したり、植物の生育増進に使用したりもできる。CCSについては北海道の苫小牧沖で30万トンのCO₂の圧入を達成しており、実績もできている。国家プロジェクトにもなっており、今後さらに進展する技術である。

RJC 2024 Activity Report

2024年度RJC活動報告



日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）では、今年度もRJCカーオブザイヤー選出のため活動を行ってまいりました。

自動車メーカー・インポーターを対象にした選考に関する説明会は、自動車メーカー・インポーターの発表などが多くなる9月を避け、6月27日のRJC総会後に開催し、カーオブザイヤーの選び方の方針を説明いたしました。会場は前年から「アルカディア市ヶ谷」といたしました。これまでの会場「アイビーホール青山」は新型コロナウイルス感染の影響で閉鎖されたためです。

国産車・輸入車・技術、各賞の6ベストを選出する第1次選考会は、オンライン形式で行い、11月1日にRJC事務局で開票してRJC公式サイトで公開いたしました。

最大のイベントであるRJCカーオブザイヤーを選出する最終選考会は、「モビリティリゾートもてぎ」の特設コースで実施いたしました。

今年度も、新車発表会など多くのイベントがオンライン形式で行われ、リアル開催の試乗会も限られていましたが、そうした状況下で実施した活動の一部を下記に紹介します。

- ▶1月12日：TOKYO AUTO SALON 2024(幕張メッセ・日本コンベンションセンター)
- ▶3月1日：BYD Auto Japan2024上半期戦略発表会（品川グランドホール）
- ▶6月25日：BYD SEAL プレス発表会(WeWork Iceberg)
- ▶6月27日：RJCカーオブザイヤー選考に関する説明会(アルカディア市ヶ谷)
- ▶7月初旬：スズキ スイフト試乗会（スズキ東京支社）
- ▶10月30日：BYD SEAL試乗会（BYD AUTO港北ニュータウン）
- ▶10月11日：MINI COOPER試乗会（BMW GROUP Tokyo Bay）
- ▽11月1日：2025年次RJCカーオブザイヤー第1次選考会(オンライン)
- ▶11月12日：2025年次RJCカーオブザイヤー最終選考会(モビリティリゾートもてぎ)
- ▶12月12日：2025年次RJCカーオブザイヤー表彰式(アルカディア市ヶ谷)



編集後記

◆年の瀬の浜松駅を歩いていたら、「RJCカーオブザイヤー受賞」の文字が入った「スイフト」のポスターが目に見え込んで来た。春先にスタートしたRJCの活動は、「The Bulletin」の公開作業を終え、一足先の大晦日に。そんな一年の終わりに出会った、構内の柱に吊るされたこのポスターは嬉しかった。愛され続けるRJCに！身が引き締まった次第。(水)

◆EVのフィーバーが今年はいったんというべきなのか、落ち着いたような気がする。とはいえ海の向こうでも、国内でも、大混乱、大変革のニュースが続いている。自動車業界に限らず、世界がどうなるのか。2025年がよい年でありますように。(武)

◆年末になって重大なニュースが飛び込んできました。本田技研工業、日産自動車、三菱自動車工業が経営統合に向けての協議に入ったとのこと。新型車の減少や各モデルサイクルが長くなってきたこともあり、RJCも選考方式を変える時期に来ているのかもしれない。(小)

◆エントリーしたモデルにはBEVが多くなった。静かでパワーもあり、航続距離も伸びている。ガソリン車に乗るとパワーが物足りなくような感覚のマヒを覚えた。これからはBEVが主流となるのか？政治がらみで国際情勢を見ていると、どうもそうではないような気がした。(怒)

◆2025年次のRJCカーオブザイヤーは、メーカー・インポーター各社のご協力のもと、なかなかの盛り上がりを見せたことに感謝しています。年末にきてニュース番組や紙面をにぎわす「自動車業界100年に一度の変革期」に、RJCとしても次年度のRJCカーオブザイヤーのやり方、テストデーの開催場所についても考えなければならない時だと思うのです。(緒)

◆今年の6ベストは国産ではBEVゼロ、輸入車は4車がBEVで、もう1車も車種体系の中にBEVが含まれている。日本は世界に先駆けていち早く量産BEVを出した国だが、BEVの販売比率は極端に小さい。日本あるいは日本人にBEVが合わないのだろうか。今後の進展が気になる。エンジンもモーターも好きな(塚)