

The RJC Bulletin

vol. 35

年次報告書

Vol.35年次報告書 2025年12月25日



ザRJCブリテン

2026年次 RJCカーオブザイヤー特集号

カーオブザイヤー

日産 ルークス/三菱 eKスペース/デリカミニ



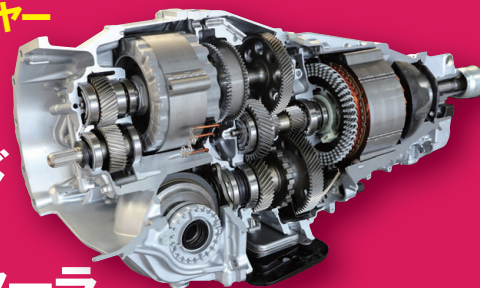
インポート・カーオブザイヤー

BYD シーライオン7



テクノロジーオブザイヤー

SUBARU
ストロング
ハイブリッド



特別賞

スズキ e ビターラ



パーソンオブザイヤー
増岡 浩氏

見え
ル—7ス!



新ル—7ス!



New **ROOX** DEBUT!

超新型 デリカミニ



**フルモデル
チェンジ!**

Photo: T Premium DELIMARU Package 4WD ボディカラー: アッシュグリーンメタリック / ブラックマイカ (有料色) オプション装着車 車両本体価格: ¥2,907,300

「楽しさ」を進化

先進性がきわだつディスプレイで、多彩な Google アプリ/サービスを満喫



ヘッドライトをモチーフにした、かわいいオープニング映像。

Google は Google LLC の商標です。

「たくましさ」を進化

ダイヤルひとつで、思いのままに。5つのドライブモード (2WD/4WD)



「心地よさ」を進化

乗り心地にこだわった上質なシート、アレンジ自在でのびのびリラックス



LINEUP

ライフスタイルに合わせた、多彩な12グレードをラインナップ

車両本体価格

G [2WD]
¥1,964,600

T Premium DELIMARU Package [4WD]
¥2,907,300

※写真掲載車 (オプションの価格は含まれておりません)

DELICA mini

**MITSUBISHI
MOTORS**
Drive your Ambition

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。

デリカミニ スペシャルサイト
www.mitsubishi-motors.co.jp



EVか? SUVか? すべては**技術で両立**する。

2026

RJC
Automotive
Researchers' & Journalists
Conference of Japan

インポート・カーオブザイヤー 受賞

BYD SEALION 7



BYD SEALION 7

一充電走行距離 **590km**

メーカー希望小売価格(税込み) **¥4,950,000**

BYD SEALION 7 AWD

一充電走行距離 **540km**

メーカー希望小売価格(税込み) **¥5,720,000**

※検査機関: ATEEL S.r.l., 認証機関: Le gouvernement Luxembourg Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

※一充電走行距離および交流電力消費率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。

市街地モード: 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード: 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード: 高速道路等での走行を想定。

●販売価格は、BYD正規ディーラーが独自に定めていますので、お問い合わせください。●リサイクル料金は別途必要です。リサイクル料金内訳: フロン、エアバック、シュレッダーダスト、資金管理料、情報管理料。●メーカー希望小売価格には、メーカーオプション価格は含まれていません。メーカー希望小売価格、オプション価格には、税金(消費税を除く)、保険料、および登録に伴う諸費用付属品等は含まれていません。●価格および仕様は、予告なく変更される場合がありますので、ご了承ください。●掲載写真は、一部日本仕様と異なる場合があります。●記載事項および写真の著作権は、BYD Auto Japan 株式会社に帰属します。無断転載を禁じます。●本内容は、2025年3月現在のものです。

BYD
SEALION 7
特設サイト



BYD正規
ディーラー一覧



タイクツしないSUV

XBEE

新型 クロスビー 誕生





マイルドハイブリッド


SUZUKI connect 対応

<https://www.suzuki.co.jp/car/xbee/> クロスビー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



スズキのEV。 躍動の走り。

2026 RJC

カーオブザイヤー
特別賞
受賞



走りに胸高鳴るEV×SUV。

e VITARA
e ビターラ

ALLGRIP
e

SUZUKI
connect 対応

充実の安全装備

SUZUKI
Safety Support
スズキの予防安全技術

e ビターラについて、

<https://www.suzuki.co.jp/car/evitara/>

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

TRITON

トライトン、日本上陸。



TRITON



○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. 35

2 2026年次RJCカーオブザイヤー 6ベスト

2026年次RJCカーオブザイヤー 最優秀賞

3 ルークス・eKスペース& デリカミニ

日産自動車／三菱自動車工業

7 クロストレックストロングハイブリッド SUBARU

8 クロスビー スズキ

9 リーフ 日産自動車

10 N-ONE:e 本田技研工業

11 プレリウド 本田技研工業

12 2026年次RJCインポート・ カーオブザイヤー 6ベスト

2026年次RJCインポート・カーオブザイヤー 最優秀賞

13 シーライオン7

BYD Auto Japan

16 インスター Hyundai Mobility Japan

17 BMW2シリーズグランクーペ ビー・エム・ダブリュー

18 モデルY Tesla Japan

19 フォルクスワーゲン ティグアン フォルクスワーゲン グループ ジャパン

20 アウディ Q5 フォルクスワーゲン グループ ジャパン

21 2026年次RJCテクノロジーオブザイヤー 最優秀賞

ストロング ハイブリッド

SUBARU クロストレック／フォレスター

24 EVパワーユニット・パッケージ

ホンダ N-ONE e:

25 高効率バッテリー熱管理システム

BYD シーライオン7

26 自動運転を見据えた設計

テスラ モデル3 / モデルY

27 冷熱システム統合マネジメントシステム

日産 リーフ

28 MHEV plus

アウディ S5 / Q5

2026年次RJC特別賞

29 e ビターラ

スズキ

2026年次RJCパーソンオブザイヤー

32 増岡 浩

三菱自動車工業株式会社 理事

35 歴代授賞車

36 組織図&会員名簿

オピニオン

37 核融合がもたらすエネルギー革命に期待

38 活動報告／編集後記

2026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：2025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 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

2026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」にて開催された最終選考会は、3部門6BESTに選ばれた各モデル・技術を公正に評価する重要な1日だ。RJCカーオブザイヤー 6BESTに選ばれた6台(8台)の試乗が行われた。そのうち、日産・ルークス、三菱・eKスペース、三菱・デリカミニはNMKVによる共同開発車として3車で1つのエントリーとなる。また、残念ながらホンダ・プレリウドは会場での試乗がかなわなかった。

国産車



日産自動車 ルークス

日産自動車と三菱自動車工業の合弁会社であるNMKVが企画し、日産が開発、三菱が生産を担った。軽スーパーハイトワゴンの視界や利便性の良さをさらに高めながら、低燃費や上質な走行性能を実現している。



三菱自動車工業 eKスペース・デリカミニ

NMKVが企画し、日産が開発、三菱が生産を担ったルークス、eKスペース、デリカミニのラインアップ。視界や利便性の良さ、低燃費や上質な走りの実現のほか、デリカミニは三菱らしい味付けがされ個性が際立つ。



SUBARU クロストレック e-BOXER(ストロングハイブリッド)

SUBARUならではのシメトリカルAWDは、オンロードもオフロードも力強く楽しく走れるだけでなく、ストロングハイブリッドによって燃費性能を向上している。剛性も高く、クルマとしての素養が素晴らしい。



スズキ クロスビー

小型SUVとして可愛らしさとタフさを兼ね備える。防汚タイプのラゲッジフロア、撥水加工シートなど、アウトドアでの使い勝手の良さに加えて、4WD車だけでなく2WD車も「走行モード」を搭載し行動範囲を広げる。



日産自動車 リーフ

ダイナミックで先進性を感じさせるスタイリングに、一充電走行距離702km(B7 Xグレード)という実力を発揮。先進技術を搭載した高い安全性に見守られ、EVのモータードライブの楽しさをスマートに体感できる。



本田技研工業 N-ONE e

すっきりとした可愛らしさの中に、ホンダらしい先進安全技術が盛り込まれている軽EV。乗り降りしやすく、運転しやすい、毎日の使い勝手の良さが魅力。一充電走行距離は295km、日常の頼もしい相棒になりそう。

日産ルークス/ 三菱eKスペース/デリカミニ

NISSAN ROOX / MITSUBISHI eKSPACE / DELICA MINI



◆ 日産ルークス ●ボディサイズ 3395×1475×1785 (4WDは1805) mm ●パワートレイン 0.66ℓ直3ガソリン (38kW) / 0.66ℓ直3ガソリンターボ (47kW) ● 税込価格 167万2000円～246万2900円 ◆

三菱eKスペース ●ボディサイズ 3395×1475×1785 (4WDは1805) mm ●パワートレイン 0.66ℓ直3ガソリン (38kW) ●税込価格 174万9000円～194万5900円



三菱デリカミニ ●ボディサイズ 3395×1475×1785 (4WDは1805) mm ●パワートレイン 0.66ℓ直3ガソリン (38kW) / 0.66ℓ直3ガソリンターボ (47kW) ●税込価格 196万4600円～ 290万7300円

NMKVによる一つのプラットフォームから生まれた 個性的な3種類の軽スーパーハイトワゴン

軽自動車市場の中で「スーパーハイトワゴン」カテゴリーは、超激戦区だ。そんな中で、日産自動車、三菱自動車の合弁会社NMKVによって、3タイプの個性の異なるデザイン、キャラクターの違いを実現した「ルークス」(日産)、「eKスペース」(三菱)、「デリカミニ」(三菱)。とても同一開発モデルとは思えない仕上がりに目を見張る。

3車に共通しているのは、広々とした室内に、クルマとして視界の良さ、安全性、取り回しの良さを追求しているところ。パッと乗って、サッと運転できる、特別な意識をせずに、自然に扱える気軽さは、新しい機能を採用した高い安全性のおかげだろう。

なかでも360°セーフティアシスト、インテリジェントアラウンドビューモニター(ルークス)、3Dアラウンドモニター(eKスペース、デリカミニ)は、日常使いでの利便性の良さや安心感を担っている重要な部分。前方の左右が目視できない路地からの合流、狭い道でのすれ違い、縦列駐車などクルマの周囲のほか、デコボコ道のような悪路のクルマの下側までも透けて見え、モニターで確認できるから驚きの安心感がある。また、上級グレードにはオートブレーキホールドやプロパイロットなどが搭載され、軽自動車とは思えない充実度なのだ。

ルークスのエクステリアは、大きく見える角の取れた優しい四角いフォルム。

そこに、前後のライト周り、フロントグリル、ドアハンドル、ホイールまで、「かどまる四角」というデザインモチーフを取り入れている。

インテリアは上質感があり、エクステリア同様のかどまる四角のデザインが散りばめられている。両サイドを跳ね上げるようにデザインしたテーブル形状のダッシュボードに大型のモニター、見やすい計器類、ちょうどフロントウインドーから見える景色を額縁に切り取ったように見える意匠もこじャれている。運転席はソファのようなベンチシートで、Aピラーを立てて細くし、フロントウインドー脇に縦型のウインドーを従来よりも広めにとってあるため、左右の視界が広く、



圧倒的な解放感を実現したルークスのインテリア。自宅のリビングにのような心地よさが特徴

ルークスの由来でもあるRoomy×Maxをコンセプトにしたというエクステリア。未来的なフロントマスクなど、全体的にクリーンな印象を受ける

目視しやすい。リアシートのスペースも広く、快適だった。

テスト走行中、開発担当者に同乗していただき、特徴をうかがったが、静粛性が高いから会話に困らず、路面の凹凸を上手く吸収する足まわりで揺れにくいことに驚いた。エントリーモデルから上級モデルまで6グレードあり、2WDと4WD、エンジンは直列3気筒DOHC12バルブNAとインタークーラーターボ付きの2タイプを設定。乗ったモデルはノンターボだったが、何のストレスも感じさせない走りだった。

eKスペースは、エクステリアやインテリア、計器類のデザインなど、ルークスのスタンダードモデルと同様だ。2WDと4WDの設定があり、エンジンは、DOHC12バルブ・3気筒NAのみの設定。フロントパネルにルークスと同じドライブモードセレクターを装備しているが、ルークスはSPORT・STANDARD・ECOという表示だが、eKスペースは、POWER・NORMAL・ECOと表示しているところにわずかな違いがあった。

デリカミニは、特徴あるエクステリアで個性を発揮。共同開発とは思えないほどキャラが立っている。視界の良さに加え、最新の安全装備や死角も見える化し

たモニター、使い勝手のいい収納や広々とした室内、取り回しの良さなどの特性は3車共通だ。

上級モデルの4WDをテスト走行中、増岡浩氏に同乗していただき、こだわりの足まわりについて話を伺った。デリカミニならではの、オフロード走行を踏まえてチューニングした4WD専用開発のショックアブソーバーを採用しているところ。テストコースはコーナーも多いが、粘りのある踏ん張りが感じられ、滑らかな乗り心地だった。路面状態や走行状況に合わせて5つの走行モードが選べるダイヤル式のドライブモードセレクターを装備し、POWER・NORMAL・ECOのモードに加えて、未舗装路や豪雨・新雪でも路面に左右されない直進安定性、力強い発進と加速ができるGRAVEL、雪道などの滑りやすい路面でトラクションコントロールの介入を大きくして安定感のある走りができるSNOWモードが選べるようになっているところも個性的だ。そんなところにもラリードライバーとして長く活躍してきた増岡氏のこだわりが込められているのを感じた。

ラインアップは6グレード、2WDと4WD、エンジンはDOHC12バルブ・3

気筒NA、インタークーラー付きターボチャージャーの2タイプ。本音を言えば、もっとラフロードを走ってみたいかった。

ルークス、eKスペース、デリカミニ。軽スーパーハイトワゴンに求められるユーザーニーズと真摯に向き合って生まれた個性豊かな3台は、それぞれに魅力を放っている。
(緒方昌子)



最高出力38kW/6400rpm、最大トルク60Nm/3200rpmを発揮するNAエンジン。低中速での自然な加速で扱いやすい設定



最高出力47kW/5600rpm、100Nm/2400～4000rpmを発揮するターボエンジン。アウトドアを楽しむデリカミニにぴったり



グランピングのコテージをイメージしたというデリカミニのインテリア。丸形のドライブモードセレクターを採用

デリカの伝統であるタフギアを全面に押し出したデリカミニ。軽自動車とは思えないほどの存在感を放っている



このたびは、日産「ルークス」を「RJCカーオブザイヤー」にご選出いただき誠にありがとうございます。

これまで「ルークス」は家族のクルマ、先進的なクルマとして進化してきましたが、前型から約5年ぶりのフルモデルチェンジとなる今回の新型では、先進技術によるドライバー目線で運転のしやすさにこだわりながら、よりお客さまの生活に寄り添う、「親しみのある上質なクルマ」を目指して開発しました。

親しみやすさの一つの例が、「かどまる四角」のデザインです。ヘッドライトをはじめ、シートやホイールなど随所に「かどまる四角」を取り入れており、洗練された「カッコ良さ」と親しみやすい「かわいらしさ」が両立するデザインに仕上げました。今回挙げた箇所以

外にも、意外な所に「かどまる四角」がありますので、ぜひ探してみてください。

機能面では、交差点やT字路などでの死角を「見える」化する「フロントワイドビュー」、車両の周辺状況を3D映像で直感的に確認可能な「3Dビュー」、本来は見えない車体下の映像を生成する軽自動車初の「インビジブルフードビュー」など、「見えルークス」のキャッチコピーを体現する最新の運転支援システムを採用しました。

また、疲れにくく酔いにくいクルマを目指し、前後席のシートにはゼログラビティシートを採用し、ロングドライブでも疲れにくい、まるで自宅のソファのようにくつろげる空間に仕上げ、フロント遮音ガラスやドア部の2層遮音材の採用によりクラストップレベルの

静粛性を実現するとともに、高応答ショックアブソーバーの採用により乗り心地が良く酔いにくいクルマに仕上げています。

このような点がご好評いただき、2025年10月の発売以降、20,000台を超える受注（11月25日時点）をいただくに至りました。

今後も多くのお客さまに毎日を共にするパートナーとして「ルークス」をお選びいただけたらとても嬉しく思います。このたびは、本当にありがとうございます。

坂 幸真

(ばん・ゆきまさ)

日産自動車株式会社
第二製品開発部
第一プロジェクト統括グループ
車両開発主管



『デリカミニ』は「三菱自動車らしい」軽自動車を作ることを目指し、2023年に初代モデルを発売いたしました。発売以降、特徴的な外観デザインや高い走行性能といった商品性、キャラクター「デリ丸。」を活用した効果的なプロモーション等が大きく評価され、多くの方にご愛用いただいております。

本年発売した新型『デリカミニ』は、「進化した頼れる相棒」をテーマに、初代の商品特徴である「タフで愛着感のあるスタイリング」、「広くて快適な室内空間」、「運転のしやすさと走行性」を踏襲しながら、それぞれを大幅に進化させるべく企画・開発をしてきました。特にこだわったのは「三菱自動車らし

さ」と時代とともにニーズの高まる「先進機能」の強化・向上です。

一方、新型『eKスペース』は「日常に安らぎが寄り添うクルマ」をコンセプトに、先進的で高い安全性、日常の車使いにストレスを感じたくない方に寄り添う車として、多くの方のライフスタイルにフィットするシンプルさと先進感を合わせ持ったモデルとしました。

ともに共同開発先の日産自動車の協力のもと、両者の合弁会社NMKVを通じてお互いの強みを融合させることで、「三菱自動車らしい軽自動車」へと進化し、本年10月の発売以降、多くのお客さまから高い評価を頂いています。

今回、このような賞を受賞できたことを大変嬉しく思うとともに、ものづくりに関わる者として身が引き締まる思いです。今後もお客様の冒険心を呼び覚ます心豊かなモビリティライフを提供する三菱自動車らしいクルマづくりに取り組んでまいります。引き続きご指導ご鞭撻のほどお願い申し上げます。この度は誠にありがとうございました。

藤井康輔

(ふじい・こうすけ)

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



授賞理由

軽スーパーハイトワゴンの視界や利便性の良さをさらに高めながら、低燃費や上質な走行性能を実現。内外装などにそれぞれ独自の仕様を盛り込むことによって、日産自動車と三菱自動車工業の合弁会社であるNMKVが企画し、日産自動車が開発したひとつのプラットフォームから、個性的な3車種を誕生させたことを評価した。

2026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	ルークス／eKスペース／デリカミニ	日産自動車／三菱自動車工業	121
2	クロストレック e-BOXER(ストロングハイブリッド)	SUBARU	96
3	クロスビー	スズキ	75
4	リーフ	日産自動車	70
5	N-ONE e:	本田技研工業	64
6	プレリウド	本田技研工業	36

SUBARU クロストレック S:HEV

SUBARU CROSSTREK S:HEV



SUBARU クロストレック S:HEV ●ボディサイズ 4480×1800×1575mm ●パワートレイン 2.5ℓ直4ガソリン+モーター (118+88kW)
●税込価格383万3500円～405万3500円

家族と荷物を載せて、アウトドアフィールドへ

クロストレックのコクピットから見るインパネまわりには、安心感がある。それは初めて目にする光景ながらも、操作がしやすいと直感的に感じられるからだ。四捨五入すると60歳という人間からすると、説明書に頼ることなく発進ができるという安心感は、ドライブを楽しむ上でとても大きな要素だと私は思っている。

そんなクロストレックを、モビリティリゾートもてぎのテストコースで走らせてみた。日頃は、ゆったりと走る四駆にばかり乗り慣れている私でさえもクロストレックを走らせていると、その剛性感の高さに、その加速性に、コーナーを攻めてみたい!と思わせてくれるほど、そ

の走りは五感を刺激するものだった。

発電用と駆動用のモーターを二つ搭載したストロングハイブリッドを採用するクロストレックは、十分過ぎるほどの容量を誇る2.5ℓエンジンと、モーター、バッテリーを車両の中心軸に配置することで、左右バランスに優れたSUBARU伝統のシンメトリカルAWDを継承する。また、バッテリーによりリアの接地性も向上。これらによりクロストレックは安定感のある走りを実現した。

さらに低速域ではモーターを、そして高速域ではエンジンを作動させ燃費の向上を図っているのだが、クロストレックには、およそハイブリッド車では聞き慣れない63ℓという大容量の燃料タンクが与えられている。これにより、航続距離は飛躍的に伸び、東京から福岡までを無給油で走ることが可能になったという。燃料計をあまり気にすることなく目的地へ向かうことができる。これもまたドライバーにとっては嬉しい。

さて、私はジムニーやシエラ、ランクル…といった四輪駆動車



2.5ℓ水平対向4気筒エンジンを中心に、できるだけ左右対称にレイアウトされたエンジンルーム

を駆って林道を楽しむことが多いのだが、悪路や雪道での高い走破性を謳うSUVを目にするると職業柄、つい最低地上高を気にしてしまう。

このクロストレックは最低地上高が200mmと、林道やキャンプ場や河川敷といったラフロード程度なら、下まわりをあまり気にすることなく走り回ることが出来る。この「下まわりを擦らない」、「障害物にヒットしづらい」というポテンシャルは、道なき道进行の上では、とても大きいものののだ。

荷室の開口部最大：1043mm、容量 約300ℓを誇るカーゴルームに、家族や友人とアウトドアギアを載せて…。走るステージを選ばぬクロストレックは、旅の、そしてアウトドアライフの頼もしい相棒となることだろう。 (水島 仁)



SUVらしい逞しさとロングノーズのシャープでスタイリッシュなアーバンデザインを両立

スズキ クロスビー

S
U
Z
U
K
I
X
B
E
E



スズキ クロスビー ●ボディサイズ 3760×1670×1705mm ●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 (59+2.3kW)
●税込価格215万7100万円～255万5300円

8年ぶりのビッグマイナーチェンジで大幅に進化

あらためてスズキ・クロスビーと訊くと、あれ、フルモデルチェンジしたのかな？と思えてくるが、大人たる味わいを楽しめるSUVに整えられての再デビューとなった。

登場は2017年12月末ゆえに約8年間作り続けられてきたモデルだが、外観は大きく変わっていないかと思いきや、特にフロントマスクは作り替えられたと明言してもいいほど。

たとえば、ヘッドランプはまったく別のデザインを採用し、左右をつないでいるフロントグリルも同様に進化を果たしている。さらにエンジンフードはヘッドランプ周りを囲うように整えられ、バン

パー形状も大きくキャラクターを変えている。リアはコンビネーションランプのサイズはそのままだが、その面を角張らせることで面持ちを変え、リアガラス上部に配置したスポイラーデザインは大きく変更されてリア後端部へと伸びている。そう、いわゆるSUVらしさを強く表現している。

インテリアは、おちついたブランド系を採用。シートに座ると、見やすさを作り上げた7インチサイズのフルカラー液晶メーターだけでも感激するが、さらに9インチサイズの全方位モニター付メモリーナビゲーション・スズキコネクト対応モデル (20万1300円) を組み合わせると、最強のコンビとなる。さらに新たにデュアルセンサーブレーキサポートⅡほかを採用したスズキの安全技術に対する心地よさはもちろんだが、電子パーキングブレーキ採用モデルであれば停止保持機能も付いてきて、安全・安心感はすこぶる高くなっている。

かつてのモデルに採用されていた1.0ℓターボによる元気のよさは消え去っているが、排気量を少しアッ



センターディスプレイや高品質な材料を採用したことで、見違えるような上質感と先進性を実現したインテリア

プさせた1.2ℓNAの搭載、さらにCVTを組み合わせることで、扱いやすいプロフィールと低燃費も実現している。具体的には、2WDではWLTCモード燃費は18.2km/ℓから22.8km/ℓへとアップさせており、この燃費向上ぶりに期待は大きく膨らむはずだ。まさに、元気のよさを幅広いフィーリングでカバーしてくれている…といった印象を受けた。

ボディボトムに減衰接着剤を広くに用いたこと、サスペンションのフィーリングを整えてきたことは、ずいぶん直進性が優れていることを強く印象に残すものだった。まさにクルマが真つすぐに走ろうとしており、それは高速で飛ばした時はもちろん、通常のルートをのんびりと走る際にもいい気分浸らせてくれるはずだ。

(吉田直志)



ハスラーの兄貴分とも思えるデザインだったが、よりスタイリッシュかつ力強く生まれ変わったエクステリア。扱いやすい5ナンバーサイズはキープしている

日産 リーフ

N I S S A N
L E A F



◆ 日産 リーフ ●ボディサイズ 4360×1810×1550mm ●パワートレイン 交流同期電動機70kW (130kW、160kW) ●税込価格518万8700円～ 599万9400万円 ◆

当初より大幅に延びた航続距離

日産リーフは三菱自動車のi-MiEVとともに、2010年に発売された電気自動車（EV）のさきがけとなったクルマである。すでに15年の間に全世界で70万台以上を販売しており、その総走行距離は推定280億kmに及ぶという。当初、航続距離はわずか200km（JC08モード）であったが、2025年6月発表の最新の第3世代リーフでは685km（B7 G）／702km（B7 X）（WLTCモード）と3倍以上長く走れるようになっている。

これはまさにバッテリーの進化によるものである。バッテリーセル内の単位面積あたりのリチウムイオンの高密度化、およびバッテリーモジュールおよびパックの内部構造の最適化によりエネルギー密度を高めており、従来と同じ室内空間

や荷室の積載スペースを確保している。なお、ラゲッジは420ℓで後席を倒せば荷室容量はさらに拡大できる。

EVにとって重要なのは充電だが、普通充電器の充電ポートリッドを開いて充電コネクターを挿すだけで簡単にできる。急速充電はバッテリーに負荷が掛かり劣化を速めるので、基本は自宅での普通充電である。夜間に充電すれば翌朝は100%充電された状態になる。充電モードは直ちに充電を開始する「即充電」、指定の時間に充電開始／停止する「タイマー充電」、携帯電話やパソコンから充電開始操作ができる「リモート充電」の3タイプがある。外出先で急速充電が必要な場合、ルート検索の際に航続距離が足りないとクルマが自動的に判断し、充電スポットを経由地を含めたルートを検索し案内もしてくれる。

なお、バッテリーは容量低下の抑制や耐久性の向上などにより、高寿命化をも果たしている。バッテリー容量の低下に対しては「8年160,000km」を保証している。

パワートレインはエンジン、トランスミッション、デフアレナシャルギヤを



電気自動車らしくクリーンかつシンプルなインテリア。デジタルディスプレイを中心に直感的な操作が可能

一体化した新型の「3-in-1」として効率的なエネルギーマネジメントを行うとともに静粛性をも実現している。

また、リーフは航続距離を向上させるべく、特に空気抵抗の少ない形状のボディスタイルとしている。ヘッドランプは丸形ではなくアイコンックな独特な形状のLEDポジションランプである。リアは見る角度によって奥行きが立体的に変化する3Dホログラム採用のテールランプで先進感を出している。

フロントドアのハンドルは電動格納式アウトサイドドアハンドルとしている。ドアを開けるときにドアハンドルが自動的に出てきて、走り出すと自動的に格納され、ドア面と面一になるので、空力性能にもよい。内装は開放感のある空間とし、足元や頭上もゆとりを持たせている。

車両の価格は518万8700円（B7 X）と599万9400円（B7 G）である。（飯塚昭三）



SUVスタイルに生まれ変わった新型リーフ。ファストバックなシルエットに代表されるスタイリッシュかつ空力性能を併せ持つ

ホンダ N-ONE:e

H O N D A N - O N E : e



ホンダ N-ONE:e ●ボディサイズ 3395×1475×1545mm ●パワートレイン 交流同期電動機39kW (47kW) ●税込価格269万9400 ～ 319万8800円

ホンダ車のDNAを受け継いだ軽BEV

ホンダ初の軽乗用電気自動車として開発されたN-ONE:e。ベース車は軽乗用車としてすでに販売されているN-ONEで、それにEV商用車であるN-VAN:eに採用されているセンタータンクレイアウトを生かしたコンパクトなEVシステムが搭載されている。

具体的には、エンジン車でいうボンネット下にEVパワートレインをコンパクトに集約させ、バッテリーパックをフロア下に搭載。軽乗用車として必要十分な航続距離を確保しながら、居住空間も犠牲にしていないことが利点だ。現にホンダの軽乗用車の特徴でもあるリアシートのダイブダウン&チップアップ機構も採

用されている。

電気自動車でも最も気になる航続距離はWTLCモードで295kmを実現。自宅などで普通充電となる場合は6kW、急速充電では50kWに対応しているから、軽自動車としての使い勝手には不満はなく、長距離ドライブも可能だろう。もちろん、災害時やキャンプなどで活躍する外部給電機能にも対応している。

エクステリア、インテリアともにクリーンかつシンプルにまとめられているが、N-ONEユーザーに女性が多いことが理由だという。ただ、もう少し電気自動車らしいギミックやスポーティな装備があってもよいかもしれない。

そう思えたのは、走行性能のポテンシャルを実感できたからだ。直進安定性やきびきびとしたハンドリングは申し分ない。バッテリーをフロア下に搭載したことによる低重心かつ左右のバランスが考慮されたレイアウトも寄与しているのだろう。アクセルペダルに対してのリニアな加速感やシングルペダルコントロールも絶妙なセッティングで、将来的には小径ステアリングにアルミペダル、



操作系が簡素にまとめられたシンプルかつクリーンなインテリア。良好な前方視界にもこだわっている

専用チューニングの足まわりなどを装着したRSモデルが登場しても面白いと思ったほどだった。

インフォテインメントシステムに関しても、上級グレードにはナビゲーション連動の純正ディスプレイやデジタルキーなどの有料サービスが用意されているものの、ベーシックグレードではユーザーのスマートフォンにたよる形となる。シンプルかつ現実的な使われ方を優先した結果なのだろう。

元々、ベース車となったN-ONEはホンダが初めて世に送り出した軽自動車「N360」の思想を受け継いだもの。ホンダ車の原点ともいえるMM思想（マンマキシマム、メカミニマム）が、電気自動車となったN-ONE:eにもきっちり継承されている点を大いに評価したい。

(小堀和則)



軽快ナチュラルインテリアをコンセプトにデザインされたエクステリアは、長く愛される親しみやすさとEVらしい先進性を併せ持つ

ホンダ プレリウド

H O N D A P R E L I U D E



◆ ホンダ プレリウド ●ボディサイズ 4520×1880×1355mm ●パワートレイン 2ℓ直4ガソリン+モーター (104+184kW) ●税込価格617万9800円 ◆

エレガントなフォルムに隠された「走りのDNA」

実に四半世紀ぶりの復活となった6代目プレリウドが、9月に発売された。旧型のフロントフェイスは、リトラクタブルライトが一番印象深く、デートカーとも言われ人気を博したモデルであった。

復活における今回のグランドコンセプトは、「UNLIMITED GLIDE」とし、フロントマスクはグライダーから着想を得た滑空するようなワイド&ローな印象で、シャープな面持ちとなっている。ボディラインは、ふくよかで流麗なフォルムながらダイナミックな走りを想像させてくれる。

インパネまわりは、水平基調にデザインされ視認性は良好だ。Dシェイブのステアリング、メタル製パドル、専用のフ

ルグラフィックメーターなどの昨今のトレンドは全て盛り込んである。シートは運転席のみランバー部分を高めサポート性を向上させ若干だがドライバーオリエンタな仕様。助手席はサポート性が若干低く、乗降しやすいシートでほどよく包まれる快適さを目指した。

エンジンは、2モーターハイブリッドシステム「e:HEV」にホンダ初となる制御技術「ホンダS+Shift」を採用した。仮想の8段変速で加減速時にエンジンの回転をコントロールし、有段変速のように駆動レスポンスと素早いシフトフィールとなっている。また、エンジン回転数とシンクロしたエンジンサウンドを流すことでドライバーの聴覚をも刺激しクルマとの一体感を体現できる。

ドライブモードは、「スポーツ」、「GT」、「コンフォート」の3タイプのモードがあり、さらに「ホンダS+Shift」の組み合わせで6種類の走りを楽しめる。さらに「インデビジュアル」モードではパワートレイン、ステアリング、サスペンション、インパネ、エンジンサウンド、アダプティブクルーズコントロールなどの



スポーティかつ上質感にあふれるインテリア。ステアリングや2眼メーターなどが走りへの期待感を高めるという

6項目をカスタマイズし自分だけのドライブモードを設定できる。

シビック・タイプRの足まわりに専用のセッティングを施し、高レスポンスで応答性の高いハンドリングを実現しているのも注目ポイントだ。足元はコンチネンタルのプレミアムコンタクト6が奢られサイズは235/40R19となっている。

発売から約一カ月の受注台数は、約2400台となり月販の約8倍となっている。主に50代、60代が購入層だ。また、来季のスーパーGT選手権の参戦ベース車両としてHRCプレリウドGTが発表されシェイクダウンも行われた。

しなやかに、優雅に、駆け抜ける…。新型プレリウドはワインディングでも都会でも、サーキットでも「非日常のときめきと感動」を与えてくれる前奏曲と成り得るだろう。(馴松忠之)



グライダーをイメージしたという伸びやかなクーペスタイルのエクステリア。スタイリングに振り切ったデザインだ

2026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を得て、最終選考会初登場のテストをはじめ、アメリカ、ヨーロッパ、中国、韓国を代表する各車もてぎに集結した。厳正な投票によって選ばれた6台を対象にテストドライブを行った。

輸入車



アウディジャパン アウディ Q5

扱いやすいデジタルテクノロジーが一体化したインテリア、SUVらしいダイナミックで洗練されたスタイルが魅力。アウディらしい俊敏な走りと充実した装備・居住性の高さをバランスさせている。



テスラ ジャパン モデルY

先進機能満載のミッドサイズSUV。自動運転を見据えて開発されているEVだけに、スタートからシフト操作も15.4インチの大型センターディスプレイに統合され、未来的だ。一充電走行距離は682km。



BYDオートジャパン シーライオン7

スペシャリティーなSUVスタイルに瞬速でパワフルな走りを実現。大容量ブレードバッテリーを車体と一体化し、広々とした居住空間と荷室を確保した。一充電走行距離540 (AWD) ~ 590km (RWD)。



ヒョンデ ニスター

日本の道路事情に合う扱いやすいサイズ感のコンパクトEV。先進安全技術を備えた個性的なスタイル、質感が良く4人乗りの室内は魅力がある。一充電走行距離458km、乗って楽しいを味わえる。



ビー・エム・ダブリュー BMW 2シリーズ グランクーペ

優美で流麗なフォルムが美しいグランクーペに先進技術を盛り込んだ2代目2シリーズ グランクーペ。BMWならではのスポーティでパワフルな走りは、EVとは違う「駆け抜ける歓び」を感じさせる。



フォルクスワーゲン グループ ジャパン ティグアン

フォルクスワーゲンの代表的なSUVとして中核を担うティグアンの3代目。SUVらしい力強さを感じさせるスタイルに先進機能を備え、低燃費でダイナミックな走行と快適な乗り心地を両立している。

BYD シーライオン7

B Y D S E A L I O N 7



◆ BYD シーライオン7 ●ボディサイズ 4830×1925×1620mm ●パワートレイン RWDモデル 230kW/AWDモデル 390kW ●税込価格 495万円～572万円 ◆

スポーツ性能とコンフォートの両立 先進性、デザイン、遊び心…、 すべてが斬新なクロスオーバー SUV

洗練された流麗なデザイン、室内に座した時のガラスルーフの開放感、滑らかなすべり出しとアクセルを踏み込んでからの圧倒的な運動性能。優雅さと躍動感、オシャレさと先進性…。目に映るもの、操るもののすべてが“斬新”。これが、私がBYD「シーライオン7」に抱いた印象だ。

2023年、アット3そして、ドルフィンで日本の乗用車市場に参入。続く翌年にはシールを、そして今年2025年には、日本国内において4車種目となるシーライオン7を投入した。日本マーケットにあ

っては、最後発となる自動車メーカーでもある。

開発者が、「新技術の優れた技術だけを採用した」と語る通り、ルーフが緩やかに傾斜する「スロールーフデザイン」は、Cd値0.28という高い空力性能に貢献。さらに、ブレードバッテリーを床面に敷き詰め車体と一体化することで低重心を実現した「CTB (Cell to Body)」、VCUやBMS等さまざまな制御を一体化させた「8 in 1電動パワートレイン」、センサーがスリップを検知すると瞬時に最適

なトルク配分を実行することで、雪道といった滑りやすい路面でも安定したAWD性能を発揮するトルク制御システム「iTAC」…等の先進技術により、高いスポーツ性能と高級車然としたコンフォートな走りを実現した。ちなみに、0-100km/hは4.5秒を誇り、一充電走行距離は、RWDモデルで590km、AWDモデルで540kmと、こちらもまた十分なスペックが与えられている。

シーライオン7に搭載されたBYDの先進技術はさらに続く。

BYD独自の専用プラットフォーム「e-Platform3.0」が、2930mmというロングホイールベースによる広い室内空間を実現。さらに遮熱・遮音に対応した広大な「パノラミック・ガラスルーフ」は、後席に座る乗員へ開放感を与えた。ちなみに、後席にまでシートヒーターを搭載、BYDは“おもてなし”という乗員への配慮も忘れている。そして、こんな遊び心も！ 車内カラオケ機能を楽しむための「車載カラオケマイク」を、ディーラーオプションで用意。「クルマは移動するための手段だけではなく、移動中でも積極的に楽しむための空間であるべき」という開発者のメッセージが聞こえてくるようだ。

さて、エクステリアデザインにもまた、BYDの独自性とデザイナーからの主張が聞こえてくる。

海洋シリーズの特徴である“X”をあしらった「Ocean X Face」。ボディサイドに走る2本のウエストラインは、空と海の境界線を表現する。また、一文字テールライトは水平線を、さらに内部に散りばめられたドットライトは水滴をイメージしているという。スマートなデザインもまた、街を行き交う人たちへ、つい誇りたくなる優越感を乗員に与えている。

BYDがクロスオーバー“SUV”と位置づけた通り、ユーティリティスペースもSUVらしい広大さを誇る。足をかざすだけでテールゲートが開放する「ハン

ブラックとシルバーを基調とした室内空間は上質。パノラミック・ガラスルーフの開放感も良い



シフトレバーの上位に設置された、(空冷) 冷却機能付きスマートフォン用のワイヤレス充電

ズフリーアクセスパワーテールゲート」を開ければ500ℓのトランクルームが、さらに前部にもトランクルームを設けたことで、最大600ℓ以上の収納スペースを確保。家族とは旅を、仲間とはゴルフ場へ…、走るフィールドは広がるばかりだ。

テストデイ前に、高速神奈川大黒線を含む横浜・みなとみらい界隈で、このシーライオン7を試乗させて頂いた。「NFC デジタルキー」をかざしコックピットへ。BYDが誇る先進技術の塊といったクルマなのだが、走行する上での操作性は一



インパネ中央に設置された回転可能な15.6インチ改良型マルチタッチスクリーン。指で窓の開閉も！

切の違和感を感じさせない。もちろん多くの操作は、15.6インチ改良型マルチタッチスクリーンが担っているのだが、走らせる上ではレバー操作が基本。これは、ドライバーに安心感を与えてくれるものだった。

グルグル回る大黒パーキングへのアクセスも、首都高特有の連続するカーブも、低重心ゆえの圧倒的な安定感がある。予定されたルートが大きく無視して、富士山へ！ そんな強い衝動に駆られたことを鮮明に覚えている。(水島 仁)



一直線のテールライトは水平線を、その内部に散りばめられたドットライトは水滴を表現する



昨年、BYD SEALは、中国の自動車メーカーとしては初となる「RJCテクノロジーオブザイヤー」に選出されました。そして今年、「BYD SEALION 7」が、栄えある「RJCインポート・カーオブザイヤー」を受賞したと聞き、あらためて心から御礼申し上げます。「ありがとうございました」

私たち開発チームは、この受賞の報を受けて、とても興奮しました。なぜなら、これは単なる賞ではなく、日本市場からいただいた「私たちの努力への評価と励ましである」と受け止めたからです。

「BYD SEALION 7」の開発意図は、「世界のお客様の多様なニーズを満たし、BYDの最新技術とデザイン理念を具現化するSUVを、どのように作るか」でした。私たちは、単なる乗り物ではなく、日常生活に寄り添う“パートナー”を目指しました。そのため、開発でとくに重視

したのは、安全性・快適性、そして運転の楽しさです。

発売以来、「BYD SEALION 7」は、各国で高い評価をいただき、販売も伸び続けています。「家族の最高のパートナー」「長距離移動を快適にしてくれる」「会話のできる友人のようだ」…、そんな声をいただいています。

私が考える「BYD SEALION 7」のアピールポイントは、3つあります。

第一に、デザインと性能のバランスが取れ、幅広いお客様のニーズを満たしていること。第二に、最新世代のスマートキャビンを搭載し、直感的で便利なデジタル体験を提供していること。そして最後に、安全性でも業界をリードし、信頼を得ていることです。

とくに嬉しいのは、日本のお客様からの支持が増えていることです。

SNSでは、多くの若いオーナー様が、

「BYD SEALION 7」との日常を共有していただいています。海や山、そして、カフェ…。そこにあるのはクルマだけでなく、生活と笑顔です。開発者として、その光景を見るたびに、「BYD SEALION 7」が生活の一部になっていることを実感します。

今年、私たちは、今回の受賞でまたひとつ、大きな自信と励みを得ることができました。BYDは、今後も日本のお客様、世界のお客様に喜んでいただける商品作りを積極的に行って参りますので、引き続きのご指導、ご鞭撻を賜りますよう、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

寧 利邦 (ネイ・リー・ハン)
Ning Liban
BYD 海洋シリーズ
開発総責任者



授賞理由

0-100km/h: 4.5秒 (AWD) という圧倒的なスポーツ性能と、高級サルーンのような乗り心地を両立したプレミアムSUV。BYDならではのCTBボディ構造による高い剛性や衝突安全性、予防安全性、ドライバーの疲労までを検知するなど、先進安全技術が新たに採用されていることも高く評価した。

2026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	シーライオン7	BYD Auto Japan	114
2	インスター	Hyundai Mobility Japan	79
3	BMW 2シリーズ グラン クーペ	ビー・エム・ダブリュー	76
4	モデルY	Tesla Japan	69
5	フォルクスワーゲン ティグアン	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	65
6	アウディ Q5	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	59

ヒョンデ インスター

H
Y
U
N
D
A
I
I
N
S
T
E
R



◆ ヒョンデ インスター ●ボディサイズ 3830×1610×1615/1715mm ●パワートレイン 交流同期電動機 71/85 kW ●税込価格 284万9000円～ 372万9000円 ◆

スモールEVながらもクラスを超えた先進性と上質感

国内において、ヒョンデが4車種目のEVとして投入してきたのがスモールEVの「インスター」だ。

丸目のヘッドライトと曲線を基調としながらノスタルジックな雰囲気を漂わせつつも、ドット柄のフロントウインカーランプやリヤコンビネーションなど斬新なデザインも併せ持ち、先進性も感じさせてくれる。可愛らしくもあり、SUVのようなタフさも兼ね備えたインパクトのあるデザインだ。街中でもきっと周囲の目を引くことだろう。

全長3830×全幅1610×全高1615mmのコンパクトなサイズながら、室内空間は予想以上に広々としている。リヤドアの開閉部も広く、乗降もしやすい。フラットなフロアで足もとの空間にもゆとりがある。



グレードはカジュアル、ボヤージュ、ラウンジと、SUV色が演出されたインスタークロスの全4タイプ

る。大人が足を組むことも可能な広さだ。

また多彩なシートアレンジも、大きな魅力である。前後席ともシートバックのフルフォールディングが可能で、用途に合わせてゴルフバックやサーフボードなど長尺ものの搭載や、マットを敷けば車中泊も可能。助手席を倒せばテーブル代わりにも使え、アウトドアからレジャー、リモートワーク等、様々なシーンに活用できる。前席はベンチシートが採用され、左右の移動もしやすい。車内外で電気機器が使用できるV2L機能も全車標準装備だ。

高解像度メータークラスターとナビゲーションの2つの大画面ディスプレイは、視認性も良い。例えば、ウインカーと連動して、車線変更の際にはドアミラーよりも広いスコープの鮮明な映像がクラスターに表示されるなど、安全性も高い。空調関係などの操作系はアナログ的な要素も残され、初めて乗る場合でも違和感なくドライビングが楽しめる。

運転席に乗り込みまず感じるのは、その上質感だ。ステアリングからインパネ周り、シートに至るまで、スモールEVの域を超えた仕様になっている。グレードにもよるが、インパネ中央から助手席



10.25インチの高解像度メータークラスターとナビゲーションの2つの大画面ディスプレイを搭載

側、そして前席左右ドアのスピーカー周辺を照らすイルミネーションのアンビエントムードランプは64色のカラーが用意され、ナイトクルージングを楽しませてくれる。

スモールEVとはいえ、42kWhまたは49kWhの大容量駆動用バッテリーと高出力モーターが搭載され、一充電航続距離も49kWhで458kmとロングドライブにも適した仕様だ。走行性能は急加速させるのではなく、ナチュラルにチューニング。今回インスターを導入するにあたり、本国の開発チームと日本にいる技術者が連携を取り、日本の道路事情を研究。足まわりを中心に走りのフィーリングなど、日本仕様でチューニングが施されている。高品質でありながらリーズナブルな価格帯もまた、大きな魅力である。

(小屋勝志)

BMW2シリーズ グラン クーペ

B
M
W
T
H
E
2
G
R
A
N
C
O
U
P
E



◆ BMW2シリーズ グラン クーペ ●ボディサイズ 4550×1800×1435mm ●パワートレイン 2ℓ直4ディーゼル (110kW) +モーター (15kW) ●税込価格 555万円 ◆

BMWが謳う「駆けぬける喜び」を体感!

2代目となったBMW2シリーズ グラン クーペは、BMWのプレミアム・スモール・コンパクト・セグメントの中で、初の4ドア・クーペとして2019年にデビューした。欧州のクラスカテゴリーでいうと、ローワミディアムなCセグメントに相当する。街中で乗り、駐車場に停めるにしても、適度な大きさだ。

2代目のサイズは、全長4550mm、全幅1800mm、全高1435mm、ホイールベース2670mm。初代より全長で24mm、全高で15mmと僅かに拡大した。ロー&ワイドのボディは、安定した走りが期待できるフォルムである。

シートに体を滑り込ませると、目に飛

び込んでくるのは、サイドシートまで迫る大きなカーブド・ディスプレイで、タッチ操作や音声によって直感的に操作できる。対話を重ねるほど学習して使いやすくなる仕組みだ。走行中でも目を離さずに操作できるアナログ式を残している。

最近、スイッチ類がモデルチェンジするごとにガラッと変わるので頭を悩ます。ドライバーズシートとサイドシートとの間にはシフトレバーは無く、シフトセクター、パーキングスイッチなどの操作スイッチ類を配置。確かスタータースイッチは「銀色」と思い、身体に近い銀色の物に左手を伸ばすと、音量調整のダイヤルだった。左ハンドル車の基本配置で、右ハンドル車も同じ配置である。

「モビリティリゾートもてぎ」に集まった車両のほとんどが、EVかHVモデル。220dグラン クーペも48Vマイルド・ハイブリッド・システムを採用している。エンジンは2ℓ直列4気筒ツインパワー・ターボ・クリーン・ディーゼル。MHVも手伝って走り出しはスムーズ。低速から太いトルクで加速するので乗っていて



タッチ操作や音声によって直感的な操作が可能なカーブド・ディスプレイ。洗練されたコックピットには操ることへの喜びを感じる

ストレスを感じない。タイヤは、225/45R18とロープロファイルでありながら、サスペンションやブッシュとのチューニングで、路面からの突き上げも抑えられ不快感は一切なかった。

BMWといえば「駆けぬける喜び」。これを満喫できるのがM235 xDriveグラン クーペ。特設コースで試したかったのが隠されたスイッチ。左のパドル・シフトを1秒間引けば、パワートレインとシャシーなどのシステムが最もスポーティに切り替わる。最高出力110kW/4000rpm、最大トルク360Nm/1500-2500rpmが解放されると「アーッ、快感!」。EVの静かでスムーズな走りとは違う「駆けぬける喜び」を一瞬ではあったが満喫できた。(怒谷彰久)



最高出力110kW/4000rpm、最大トルク360Nm/1500-2500rpmのスペックが与えられた2ℓ直4ツインパワーターボ クリーンディーゼル

テスラ モデルY

T
E
S
L
A

M
o
d
e
l
Y



テスラ モデルY ●ボディサイズ 4800×1920×1615/1625mm ●パワートレイン デュアルモーター AWD 前158kW /後220kW
●税込価格 558万7000円～ 647万6000円

一歩抜きん出た“電気自動車”

テスラのSUVタイプの電気自動車「モデルY」に乗り込むと、当日試乗会場に送り込まれた各社の電気自動車に比べて、やはり一歩先を進んでいることがわかる。すなわち、ドライバーズシートに乗り込み、ブレーキを踏んでシートベルトを閉めただけで、シフトがDポジションに自動で入り、そのままアクセルペダルを踏めば無音でスタートする「オートシフト」が機能するのだ。

インテリアは機械式スイッチやコントローラーが極力排除されたミニマムなもので、スタートスイッチもシフトスイッチも見当たらない。多くのインターフェイスは15.4インチの大型センターディスプレイに統合されている。



スタートスイッチもシフトスイッチさえも見当たらない、モデルYの“ミニマム”なコックピット

プレイに統合されていて、シフトも画面右上に投影されるものを上下にスワイプして、前進と後退を選ぶのだ。あ、ウインカーレバーだけはステアリング左側にニョッキリと生えているのを発見した（なんだか安心した）。

ボディサイズは全長4800mm×全幅1920mm×全高1625mm、ホイールベース2890mmとかなり大きい。グリルレスのエクステリアは、サイバートラックやサイバーキャブのような薄目（ライト）を持つ表情に変更され、これまで見慣れたテスラモデルとは異なる顔つきに。一瞬このメーカーなのかわからなくなった。

パワートレインのモーターは、AWDモデルが、前158kW/240Nm、後220kW/350Nmと強力で、0-100km/h加速はたったの4.8秒。試乗コースのストレートでベタ踏みすれば、相当な勢いで加速する。一方、足まわりはちょっと硬め。荒れた路面では乗員を揺さぶる。テスラらしいといえばそうなのだが。

走行中、くだんのモニターには周囲の自動車や二輪車、ヒト、動物までもが広範囲にわたってリアルな形状で表示され



シフトも、大型センターディスプレイ画面右上に投影されたものを上下にスワイプして、前・後進を選ぶ

る。その静かな車内で音楽を再生し、ジャズの「オータム・イン・ニューヨーク」を聞いてみると、これがまた素晴らしい。テスラオリジナルのオーディオ部門が開発したもので、技術者は名だたるメーカーからの転職者が多いのだとか。乗員を包み込むスピーカーも意図的に配置された場所をアピールしない。これもミニマリズムの一環だ。

米国でテスラのレンタカーに乗ったスタッフによると、Aiを使用した最新言語認識アプリによって、日本語で「〇〇に行きたい」と発音するだけで、自動で目的地を設定してくれたという。このナビアプリはまもなくOTAで日本仕様にも導入されるとのこと。やっぱりテスラは進んでいる。

（石原 彰／ペンネーム・原アキラ）

フォルクスワーゲン ティグアン

V O L K S W A G E N T i g u a n



フォルクスワーゲン ティグアン ●ボディサイズ 4545×1840×1655mm (R-Line:4,540×1,860×1,655mm) ●パワートレイン 直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ +ハイブリッド (110+13.5kW) / 直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ 142kW ●税込価格 487万1000円～ 655万2000円

フォルクスワーゲンの中核を担うSUV

7年ぶりのフルモデルチェンジとなった3世代目ティグアンは、2007年の初代モデル導入以来、全世界で760万台以上の販売を記録。近年では、フォルクスワーゲングループ全ラインナップ中、ここ日本でも、重要なポジションを担っている。

ダウンサイジングしたエンジンは、ティグアン史上初となる1.5ℓ eTSI マイルドハイブリッドシステム (FWD) と、2.0ℓ TDI クリーンディーゼルエンジンにフルタイム4WDシステム4MOTIONを組み合わせた、2種をラインナップする。

新型ティグアンに搭載された1.5ℓ eTSI ガソリンターボエンジンは、最高出力110kW (150PS) / 最大トルク250Nmは、アクティブシリンダーマネジメント機構が強化され、4気筒のうち2気筒を

より頻繁に停止させ走行することで、効率を高めている。

一方、2.0ℓ TDI ディーゼルトーボエンジンは142kW (193PS)の最高出力と、400Nmの最大トルクを発生し、SCRシステムを2つに増やすことで、窒素酸化物 (NOx) の排出量をさらに削減するツインドージングシステムを搭載。フルタイム4WDシステム“4MOTION”との組み合わせで、力強い走りを追求した。

また、プラットフォームは、従来の「MQBアーキテクチャー」からさらに進化した「MQB evo」を採用。これによりアダプティブシャシーコントロール“DCC”から“DCC Pro”になった。2バルブ独立制御式の“DCC Pro”は、従来の機構では不可能だった複雑な制御を実現し、内部構造は伸び側/縮み側が独立したオイル回路となっており、それぞれ減衰力をコントロールする。新型ティグアンではこの技術を導入することで、本来相反するダイナミックな走行と快適な乗り心地の両立を実現した。

今回の新型ティグアンの試乗では、「スポーツモード」では軽快なハンドリングを、「コンフォートモード」では高級車の



落ち着いたインテリアは、柔和な光が点灯する。30色の中から、好みのカラーを選ぶことができる

ような乗り心地を、それぞれのモードによる違いをハッキリと感ずることができた。さらに、“DCC Pro”は電子制御ディファレンシャルロックを高度に協調制御する“Vehicle Dynamics Manager”が組み合わさっていて、走行状況に応じて4輪独立で可変制御することを可能とした。

近年のフォルクスワーゲンが採用する、一連のデザインを継承した新型ティグアン。従来モデルに対し、ボンネットの位置を高くすることで、SUVらしい力強さを強調した。さらに、空力性能も追求し、Cd値は0.33 から0.28へ向上させたという。新型ティグアンは、世界的に人気の高いSUV市場に、フォルクスワーゲンの技術を導入して開発された意欲的なモデル。日本でも主力のゴルフとは異なるマーケットを、さらに開拓していくことは間違いのないだろう。(小林謙一)



ダンパーは、伸び側/縮み側が独立したオイル回路となっており、減衰力を別々にコントロールする

アウディ Q5

A U D I Q 5



◆ アウディ Q5 ●ボディサイズ 4715×1900×1630～1650mm ●パワートレイン 直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボチャージャー +マイルドハイブリッド (150kW) / V型6気筒DOHCインタークーラー付ターボチャージャー +マイルドハイブリッド (270kW) ●税込価格 税込価格 760万円～1058万円 ◆

アウディらしい洗練されたフォルム、そして充実の装備

アウディのミッドサイズSUV「Q5」は、今回のモデルチェンジで3代目となる。全世界で初代と2代目を合わせて270万台を販売しており、いまや「Q5」は、もっとも売れているアウディ車となった。新型Q5は、従来型のコンセプトを継承しつつも、より立体的で力強いシルエットが与えられた。サイズ的には全長が少し長くなったものの、従来型とほぼ変わらない。ボディタイプも、コンベンショナルなSUVとクーペタイプのSUVスポーツバックを設定。パワートレインは2ℓ 直4ガソリンターボ／2ℓ 直4ディーゼルトーボ／3ℓ V6ターボの3種をラインナップし、いずれも48Vマイルドハイブリッドを組み合わせる。



エンジンはディーゼルトーボを含む3種に、いずれも48Vマイルドハイブリッドの組み合わせ

日本でもっとも売れ筋になると思われるのは、ディーゼルトーボを搭載した「Q5 TDIクワトロ 150kW アドバンスト」だろう。乗り込むと、目の前には2つのディスプレイによるメーターパネルが展開する。インフォテインメントなどはタッチパネルで操作ができ、かつてのダイヤル式MMIより扱いやすい。

ディーゼルエンジンにスターター／ジェネレーターを組み合わせた48Vマイルドハイブリッドは、モーターでスッと発進してからエンジンで駆動する。マイルドハイブリッドゆえモーター走行はほとんどできないのではと思われたが、充電量が十分なら、穏やかな発進を試みると35km/hくらいまで、モーターのみで走行する。

ガソリンターボより低速域からトルクが出ており、レスポンスも良い。室内でもディーゼルエンジン独特の音こそ多少感じるものの、それはほとんど気にならないレベルだ。郊外を中心に短時間試乗してみたが、Sラインのワイドな低扁平タイヤを装着していても乗り心地は良く、しかも締まった感じを与えてくれた。

また、ブレーキペダルとブレーキの油



ダイナミックな曲面OLED MMIパノラマディスプレイが組み込まれたインパネまわり

圧システムが完全に切り離されている統合型ブレーキ制御システムにより、初期の減速は、アクセルペダルを戻すと摩擦ブレーキを使わずに回生ブレーキのみで行い、それからブレーキペダルを踏むと摩擦ブレーキが作動するのだが、その感触は変わらない。これはなかなかの優れたモノだ。

日本の街中での取り回しを考えると、これくらいのサイズまでが妥当だろう。アウディらしい洗練されたスタイリングに充実した装備、室内やラゲッジルームの広さも十分で、使い勝手も良い。世界でも、そしてここ日本でも、「Q5」がもっとも売れるアウディ車であるということは、実際に乗ってみると実感させられる。

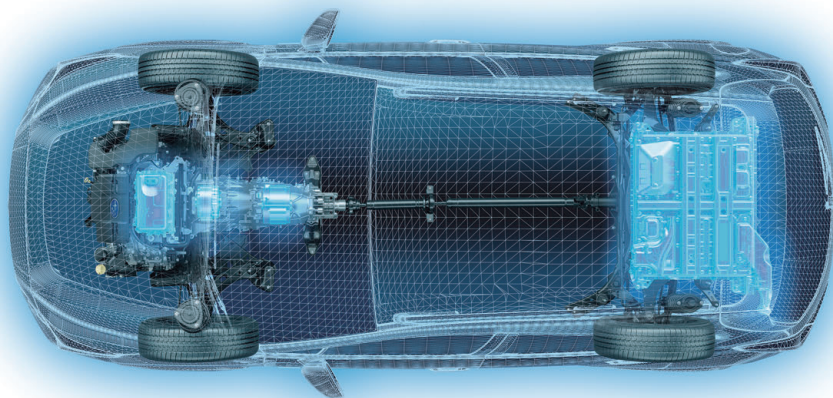
(篠原政明)

SUBARU

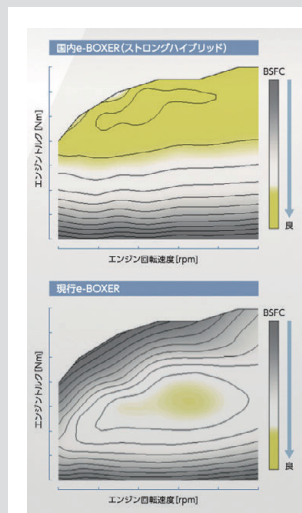
ストロングハイブリッド

クロストレック/フォレスター

Strong Hybrid

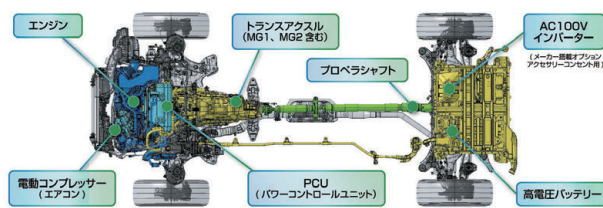


クロストレック・ストロングハイブリッドの透視図。スバル車の要であるシンメトリカルAWDを継承している



ストロングハイブリッド用に最適化されたFB25型（上図）は、mHEVの従来型e-BOXER用FB20型（下図）に比べ、BSFC（正味燃費効率）の良い領域が広い

ストロングハイブリッドの全体構成。このほかに高電圧バッテリーの直前に63ℓ大容量燃料タンクを備える



シンメトリカルAWDを継承するフルハイブリッド・システム

THSを活用した2モーター式

スバルがついに本格的な電動化の扉を開いた。2024年12月、クロストレックにシリーズ・パラレル方式のストロングハイブリッド「S:HEV」を投入。そして2025年4月には、新型フォレスターにも搭載され、スバルの電動車ラインアップは着実に拡大している。

スバルの電動化は2018年、5代目フォレスター（SK型）に独自開発のパラレル方式マイルドハイブリッド「e-BOXER」を搭載したことからはじまった。同年11月には北米LAオートショーで、PHEVのクロストレック・ハイブリッドを発表。

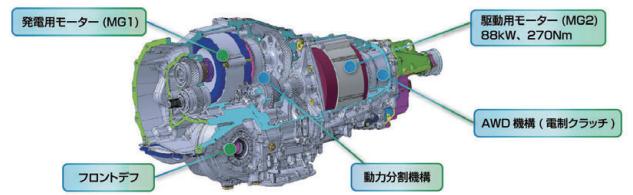
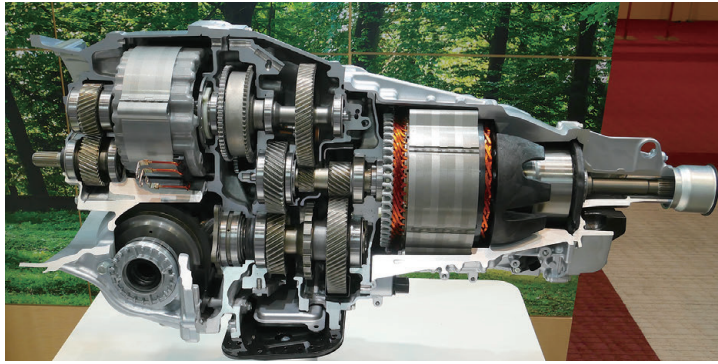
トヨタのTHS (Toyota Hybrid System) を活用したフルハイブリッドだった。今回日本に導入されたストロングハイブリッドは、これの進化改良版である。スバルは「シンメトリカルAWD」を守り抜きながら、ストロングハイブリッドシステムを完成させた。

S:HEVの基本構成は、THSをベースとしていることから、高電圧バッテリーの充電や駆動電力の供給を行う発電用モーター（MG1）と、回生ブレーキによる発電も行う駆動用モーター（MG2）のふたつのモーターを搭載する。MG1に接続する動力分割機構により、エンジンを高効率な運転領域で使うことができ

る。状況に応じてエンジンとMG2を動力源として効率よく使い分けられるのは、シリーズ・パラレル方式THSの最大の特徴だ。約30km/h以下では条件を満たせばモーターによる走行が可能なEVモードを選択できる。2つのモーターは、THSと同仕様を使用。トヨタとの業務提携によるシナジー効果が電動化技術の進化を加速している。

縦置き式PUと機械式AWDを維持

しかし、ここからがスバルらしさだ。単なるTHSでは終わらない。機械式AWD機構を追加し、シンメトリカルAWDの思想を継承。モーター、AWD



旧型PHEVは常時AWDだったが、新型はAWD機構を電磁式の電制クラッチにしてFWDへ切り替え可能にし、燃費向上につなげた

トランスアクスル部分。従来からのCVTとほぼ同じサイズに収まる

機構、フロントデフ一体型のトランスアクスルは新開発。フロントデフの上部にMG1を配置してエンジンからトランスミッション、プロペラシャフトまで左右対称のレイアウトを実現した。従来のトランスアクスルとはほぼ同じサイズで仕上げ、搭載制約を最小化している。

機械式AWD機構により、プロペラシャフトでリアタイヤを駆動するAWD方式は、スバルらしい走破性を保証し、AWDを望むユーザーに安心感を与えるはずだ。前60:後40のトルク配分を基本としながら、燃費性能を高めるためにAWDクラッチの開放機能を追加。平坦路での直進巡行時には電磁クラッチを開放してリアタイヤへの駆動力をカット。FWD状態で走行して駆動ロスを低減することで燃費向上に貢献する。しかも

FWDへの切り替えはドライバーが認識できないレベルに仕上げられているという。

エンジンも新開発して最適化

2.5ℓの水平対向エンジンは、従来からあるFB25という形式だが、ストロングハイブリッド専用に新開発。アトキンソンサイクル、筒内流動・燃料噴射の最適化による燃焼改善、EGR領域の拡大をはじめとした熱効率改善を行い、最大正味熱効率39.3%を達成。最高出力118kW、最大トルク209Nmのエンジン単体スペックである。さらに、エアコン・コンプレッサーは電動化され、ベルトレスとなっている。エンジンフロントには、ウォーターポンプ駆動用の細いベルトだけがクランクプーリーにつながっている。

ストロングハイブリッドの衝突安全対

策として、高電圧バッテリーは後部荷室床下に配置。PCU（パワーコントロールユニット）はエンジン上部に搭載するとともに、ボディのトーボード構造を変更して前面衝突時でもつぶれない構造を確保した。

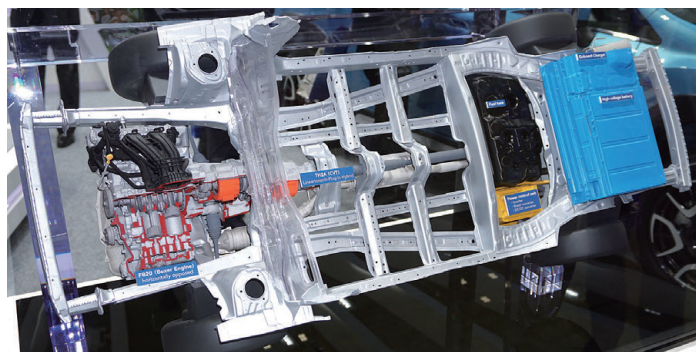
電子制御ブレーキシステムによるブレーキフィールは秀逸である。ガソリン車と変わらぬ自然なタッチを、ブレーキ液圧と回生ブレーキの協調制御で実現している。

S:HEVは、トヨタTHSの効率性とスバルのAWD哲学を融合した、唯一無二のストロングハイブリッドだ。電動化時代においても「走破性」と「安心感」を譲らないスバルの姿勢が、このシステムに凝縮されている。

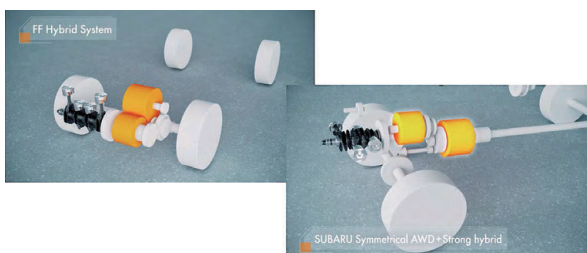
(松浦 賢)



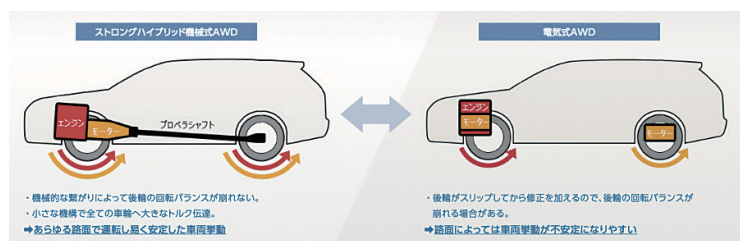
ストロングハイブリッド・ユニット。小型化されたPCUを水平対向エンジンの上に置く



旧型クロストレックPHEVのシャシー模型。基本構成は同じだが、新型はPCUユニット(黄色)を小型化してエンジン上部に移動し、そのぶん燃料タンク(黒)を大型化した



左がトヨタTHSの横置きFF用2モーターユニット。これをもとに縦置きAWD用2モーターシステムを設計した



プロペラシャフトで前後輪をつなげたほうが、前後2モーターのAWDよりも低ミュー路などで走行が安定するという



このたび、クロストレック／フォレスターに搭載されたSUBARU初の「ストロングハイブリッド」が榮譽ある「2026年次RJCテクノロジーオブザイヤー」をいただいたこと、開発チームを代表して心より感謝申し上げます。今回の受賞は、私たちが掲げてきた「SUBARUらしい走り」と環境性能の両立」という挑戦が、技術として認められた証であり、大きな励みとなります。

ストロングハイブリッドの開発にあたり、私たちは単なる燃費向上や電動化にとどまらず、SUBARUが大切にしてきた「安心と楽しさ」を次世代にどう継承するかを徹底的に議論しました。水平対向エンジンと電動モーターの協調制御、AWDシステムとの融合、そしてドライバーが自然に感じる加速・減速フィール

——これらを高次元で両立させることは容易ではありませんでした。しかし、エンジニア一人ひとりが「SUBARUらしさ」を守り抜くという強い信念を持ち、数え切れない試験と改善を重ね、自社北本工場でのトランスアクスル生産を実現したことで、ようやくひとつの形にたどり着くことができたと思います。

この技術は、単なる電動化の一步ではなく、SUBARUのDNAを未来へつなぐ重要なマイルストーンです。私たちは、環境性能と走りの楽しさを両立させる革新を続けることで、電動化時代においても「SUBARUを選ぶ理由」をお客様に提供し続けたいと考えています。さらに、この技術はグローバル市場における競争力強化にもつながり、SUBARUブランドの価値を一層高めるものになると確信

しています。

今回の受賞は、開発に携わったすべてのメンバーの努力の結晶であり、同時にお客様や関係者のご支援なくしては成し得ませんでした。この挑戦を支えてくださったすべての方々に深く感謝申し上げます。私たちはこれからも「安心と楽しさ」を軸に、未来に向けた技術革新を加速させ、お客様の笑顔をさらに広げてまいります。

藤居 拓也

(ふじい・たくや)

株式会社SUBARU
商品事業本部
プロジェクトマネージャー



授賞理由

実績のある横置きエンジン用ハイブリッドシステムのTHSをもとに専用設計。スバルが車両設計の要としてきた縦置き水平対向エンジンによる「シンメトリカルAWD」を活かしながらフルハイブリッド化を実現し、システムに合わせてエンジンも新開発。力強い走り」と燃費性能を向上させたことを評価した。

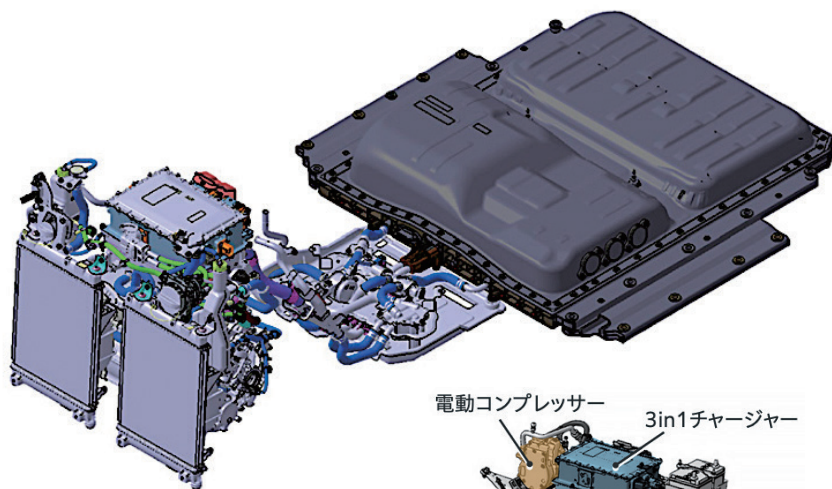
2026年次RJC テクノロジーオブザイヤー選考結果

順位	技術名	搭載車種名	得点
1	ストロングハイブリッド	SUBARU クロストレック／フォレスター	117
2	EVパワーユニット・パッケージ	ホンダ N-ONE e:	79
3	高効率バッテリー熱管理システム (バッテリー余熱機能付)	BYD シーライオン7	74
4	自動運転を見据えた設計	テスラ モデル3／モデルY	70
5	冷熱システム統合熱マネジメントシステム	日産 リーフ	68
6	MHEV plus	アウディ S5／Q5	54

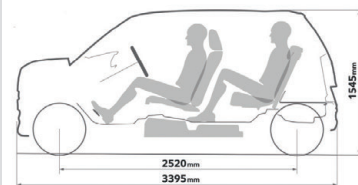
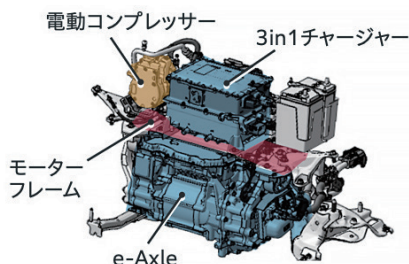
ホンダ

EVパワーユニット・パッケージ N-ONE e:

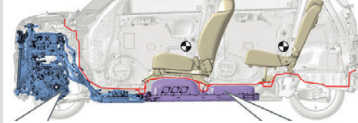
H O N D A E V P o w e r u n i t p a c k a g e



ラミネートパウチタイプの薄型の高エネルギー密度のバッテリーは、大容量ながら室内中央床下に収められた。パワーユニットも、各パーツを小型化して集中配置し、N-ONEと同じ空間内に収まる



乗員の着座位置を変えず
室内のスペースをそのままキープ



薄型バッテリーと小型PUにより、センタータンクレイアウトのN-ONEの室内空間をほぼ継承。ヒップポイント高さとヘッドクリアランスは変わっていない

N-ONEの優れたパッケージングを活かしてEV化

軽自動車規格にEV機構を収める

3.4m、1.48mといえば、軽自動車の規格で定められた長さや幅である。このサイズの中で、自動車としての安全や環境性能、走行性能を満足し、快適さ、使い勝手、自動車としての魅力をより高いものにしてきたのが軽自動車。スペースに制約のある規格の中で、いかに価値を高めるか、様々な課題に向き合い、取り組んできたのが軽自動車の歴史で、その結果、軽自動車は多くの国民が利用するところとなっている。

その軽自動車による新たな分野へのチャレンジが行われた。EV化である。

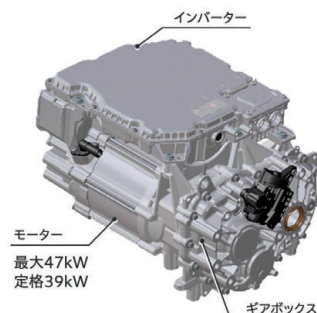
ハードルは決して低くはないが、直感的に軽自動車とEVの組み合わせは悪くないどころか、軽EVが新たな魅力、役割、ライフスタイルに道を開く可能性が大いにあると思われる。

軽自動車に搭載する装置の条件は、小型・軽量で、性能は同等かそれ以上で、しかも廉価であり、当然のことながら男女を問わず、幅広い年齢層が安全に利用できるものであること。そして、規格の中に収まっていなければならない。

薄型バッテリーと小型パワーユニット

N-ONE eの場合、バッテリーの形状が非常に薄いため、車室床下に29.6kWhの大容量のバッテリーがあることを感じさせない。また、N-ONEのエンジンルームと同等の容積に、e-Axle、車載充電器や12V DC-DCコンバーター、ジャンクションボックスを一体化した3in1チャージャー、電動コンプレッサーなど、高電圧関係装置を小型化し、集中配置したことで車室への影響は全く感じられず、装置を小型化したうえでの性能向上を実現している。

N-ONE eの航続距離はWLTCで295kmであるから、日常の使用なら数日程度の利用は可能であるが、一方、軽EVの利用は自宅充電が適している。帰宅時に普通充電で充電を開始。翌朝には満充電で外出という生活パターンが自然と定着する。N-ONE eは充電ポートが車体の前面に設けられているため、充電ケーブルの接続、取り外しに煩わしさを感じなくて済むうえ、1日に10kWh程度消費しても数時間で満充電となり、電欠という不安を感じる事がなく、急な長距離外出にも問題無く対応できる。また、



e-Axleでは小型高回転タイプのモーターを採用。ギアボックスの最終減速比を低くし、タイヤが路面に伝える駆動トルクは最大1720Nmと力強い

EVの弱点といわれている寒冷地での使用にも、充電についてはバッテリー加温システムがあり効率よく充電でき、十分な電力による暖房で快適にカーライフを堪能できる。

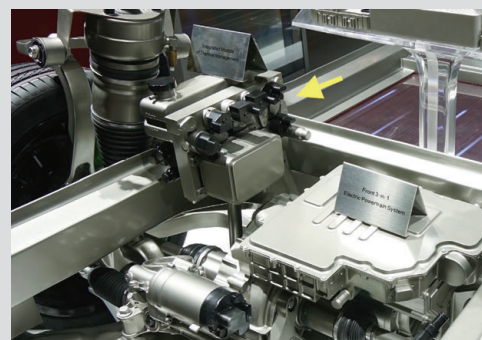
EVならではの機能といえる、インターネット経由のエアコンのリモート操作がある。プレミアムなサービスに加入しなければならないが、35℃を超える炎天下に駐車した車両に戻る数分前にスマホからエアコンを始動させておくだけで車内が天国に感じられる。寒冷地では早朝の出発を健康的なものにしてくれる。

気候変動は日常的になってきたが、身近なところにあって、小さい車体ながらも十分広い車室を持ち、バッテリー容量をはじめ性能に余裕のある軽EVは、頼りになることだろう。(小林英世)

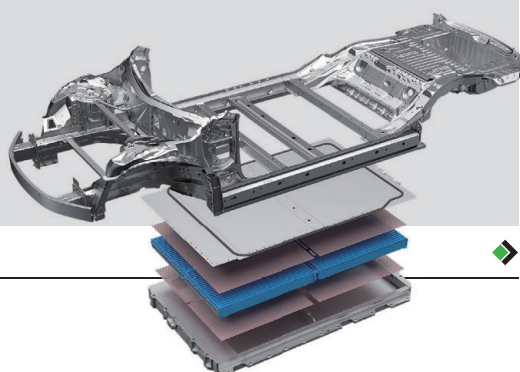
BYD 高効率バッテリー熱管理システム (バッテリー予熱機能付) シーライオン7

冷媒の配管。黒いHVAC (空調機器)の右、配管が多数つながるのがインテグレートッドモジュール。バッテリーの熱を空調に使うと冬場の走行可能距離が10%増す。これはドルフィンだが、基本はシーライオン7も同じ

LFPバッテリー・ユニットの直上がヒートエクスチェンジャーで、冷媒の回路が緻密にめぐらされている。この図はセルtoバックのドルフィンで、容量の大きいシーライオン7ではこれが下側に付く



セルtoボディのe-platform 3.0。PUの左上が、熱管理システムの要のインテグレートッドモジュール (シーライオン7は形状が異なる)。タコ足のように冷却配管が付き、バッテリー温度や各部分の状態を監視して集中制御する。モーターやPCUは水冷回路 (モーターはオイルを水冷) となる



高効率の熱管理システムでバッテリー性能を常に発揮

冷媒により直接バッテリーセルを冷却

最新のEVは、バッテリーの熱管理が重要になってきている。EVの性能の要であるバッテリーの能力を常に最大限発揮させるのに、温度の管理が必須である。

BYDはEVの熱管理システムの技術で、世界シェアを競うテスラとともに近年、先行してきた。日本向けの現行4車種は、すべて統合的な熱管理システムを備える。システムは、大別して空調、パワーユニット、バッテリーの間で、発生した熱を交換する。発熱を回収して空調に活用し、電費効率を高めるが、おそらくより重要なのが、バッテリー温度を適正に保つことである。

BYDでは、このバッテリーの温度管理に冷媒を用いている。冷却水よりも冷媒のほうが、温度を瞬時に変えられるので、制御能力が優れると考えられる。BYDのリチウムイオンバッテリーはリン酸鉄 (LFP) だが、三元系リチウムイオンよりも熱耐性が高いので、高めの温度まで許容しているようであり、それもおそらく活かしながら、充放電の電力出し入れの速さを実現し、高い性能を発揮している。ただ電力出し入れが激しいと、

端子に近い部分だけ熱を持ち、バッテリー・セルの中で温度のムラができる。さらに100本以上並ぶセル同士の間でもムラができ、バッテリーユニットとしての性能が発揮できなくなる。バッテリーセルフキャリブレーションなどの必要性もBYDはユーザーに伝えているそうだが、車両のシステムとして均等に冷却すべく、バッテリーの下面 (ドルフィンなどでは上面) に、冷媒の回路を緻密にはりめぐらせた板状のヒートエクスチェンジャーを密着させている。使える容量の拡大も含めて、バッテリーの性能を最大限発揮させるために、冷媒による高効率の温度制御能力を備えているのだ。

予熱機能も加え、急速充電性能を追求

バッテリーへの冷媒の配管は、全ての冷却システムを一括でコントロールするインテグレートッドモジュールを介して、エアコンにつながっており、冬であればバッテリーの熱を暖房に活用する。冬には逆に暖房にも使うヒートポンプで暖めた冷媒で、バッテリーを暖める。

バッテリーの適正温度が10～40℃くらいとすると、とくに寒冷地では温度が低い側のほうが外気温としては頻度が高

シーライオン7が採用するセルtoボディとバッテリー構造。バッテリーセルの下側にヒートエクスチェンジャーが付く (この図では描かれていない)。現行の日本導入EVはすべてe-Platform 3.0だが、より高性能のSuper e-Platformは、バッテリーの上下にヒートエクスチェンジャーが付く



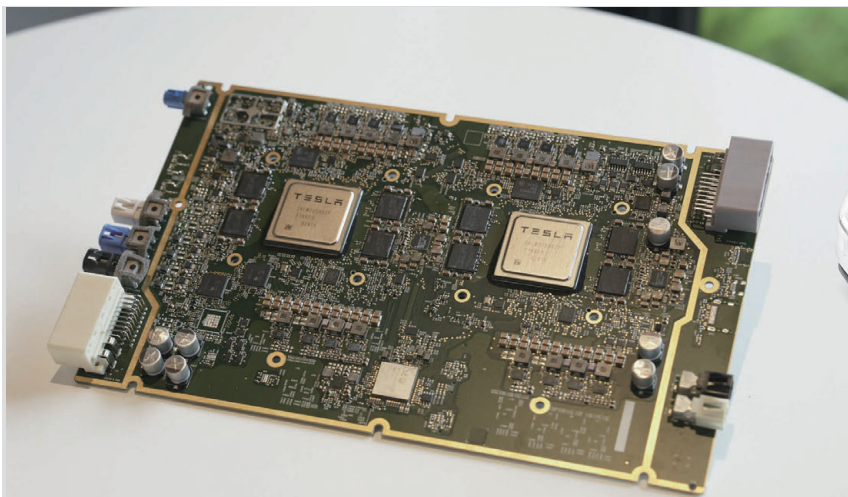
バッテリーの充電予熱機能は、冷間始動後、充電スポットに向かう前に、ダッシュのモニター画面上で操作してオンにする

い。そういう意味では暖める能力は重要といえる。シーライオン7には、充電予熱機能が新たに加わった。冬の朝など、冷間始動後に急速充電するとき、バッテリーを適温まで事前に暖める機能である。これにより充電ステーションまで走る間に、充電を効率的に行える温度にまで暖機できる。このようなバッテリーの温度の管理は、航続距離だけでなく、充電速度にも影響する。

EVの課題は航続距離だが、急速充電能力も同様に重要で、BYDはその能力も強化し続けている。(武田 隆)

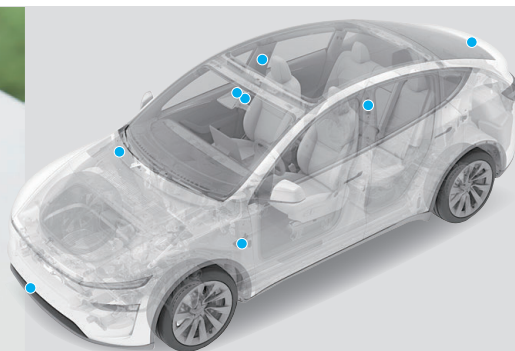
テスラ 自動運転を見据えた設計

モデル3
モデルY



完全自動運転レベル4をも実現可能とする新型モデルYのハードウェアAI4。この1枚の基板によりE2Eアルゴリズムの自動運転機能を提供できる、いわば人工頭脳。テスラはチップも自製している

米国での自動運転のデモンストレーション。運転開始から車線変更、歩行者認識、一時停止、合流など、さまざまな道路環境に適切に対応。安全を最優先しながら他車の交通を妨げずに、より人間的にスムーズな走行を実現する



8個の高精度カメラで、360度の視界を確保。人間以上に絶えず正確に周囲環境を認知、適切に判断し、車を制御するという一連のプロセスを、AI4による自動運転アルゴリズム (E2E) で実現する。カメラ解像度は大幅に進化し、低照度条件下での性能が向上した



レベル4自動運転も視野に進化を続けている

カメラのみで「レベル2++」を実現

テスラは2021年、他社と同様に築いてきたそれまでのルールベースの自動運転技術の蓄積を捨て、2022年には超音波センサーも排除し、Tesla Visionの名の下、カメラだけを用いたE2E (End to End) 自動運転技術の導入を決定した。複数台のカメラからの情報入力により、車両の操作を行うシステムである。

新型モデルYには最新版のハードウェア第4世代のAI4が搭載され、現状は「レベル2++」自動運転 (運転支援) であるが、その機能はほぼレベル4に近い。本年6月、米国において無人運転での納車が世界で初めて行われた。この機能はAIモデル「FSD (Supervised)」 (以下FSD) ソフトウェアで提供され、段階的に機能が更新されている。ちなみにFSDとは Full Self-Drivingの略である。

Neural Networkによるアルゴリズム

このアルゴリズムは、カメラなどセンサーが取得した情報から、最終的な車両の操作までを、すべて1つのニューラルネットワーク (人間の脳を模倣した機械学習モデル/人工知能の重要技術) で処理して実現するもので、シンプルなハードウェアで構築できる。従来のルールベース方式では、情報入力から車両操作までを複数モジュールごとに構築する必要があるが、E2E方式ではこれらの処理を一つのAIが担うことで自動運転を効率化し、低コストで広範囲に展開できる。

段階的にアップデートされるソフトウェアは、全世界600万台以上のテスラ車両から収集された何十億マイルにも及ぶ

実世界の走行データに基づくものである。収集されたデータは、スーパーコンピュータDojo (現在はCortex) を用いたニューラルネットワークの深層学習に利用され、人間と同じように安全でスムーズな運転ができるよう、まれにしか起きないような事態をも想定したトレーニングがなされている。今年10月にはバージョン14が配信され、一般的なドライバーが運転するよりも安全なことが証明されつつある。

日本では2025年8月20日、FSDの技術テスト走行と学習が、同じハードウェアAI4を搭載したモデル3によって開始され、日本特有の交通事情と法規制などへの対応が進められている。

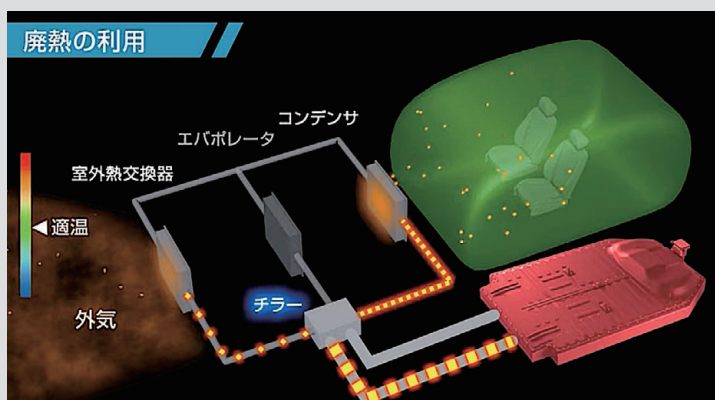
現状のE2E技術によるFSDは、Supervised (監視付き) なので「レベル2++」ということであるが、FSDのバージョンは頻繁にアップデートされている。2023年にFSDバージョン12、2024年にバージョン13、そして2025年10月7日にはバージョン14が投入されている。13から14にかけてはAIモデルのパラメータ数を10倍にするなど性能を大幅に高めており、今後のレベル4自動運転への進化が期待される。 (酒井孝之)

1 アクティブセーフティ機能 自動緊急ブレーキ、正面衝突警告、ブラインドスポット衝突警告、および車線逸脱防止。
2 トラフィックアウェア クルーズコントロール 車両の速度を周囲の交通状況に合わせます。
3 オートステアリング クリアに認識された車線内でトラフィックアウェア クルーズコントロールを併用し、ステアリングをアシスト。
4 オートレーンチェンジ オートステアリング実行時に高速道路で隣の手前線への移動をアシストします。
5 ナビゲート オン オートパイロット 高速道路の入口から高速走行を開始し、車線変更やインターチェンジの通過、そしてドライバーの確認を得た上で正しい出口で退出することを含みます。
6 ダムサモン モバイル アプリやキーを使って狭いスペースから車両を出し入れます。
7 アクチュアリー スマートサモン Tesla車はより複雑な環境や駐車スペースをナビゲートし、障害物を巧みに避けて駐車場内にいるドライバーを見つけて迎えに来ます。
8 オートパーキング ワンタッチで車両の並列駐車または縦列駐車を自動的に行うことができます。

FSD (Supervised) version 14.2 (2025年10月に更新) での自動運転 (運転支援) 機能の表

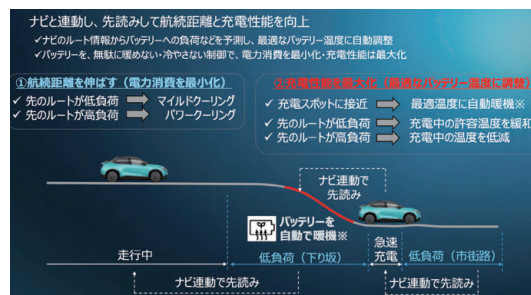
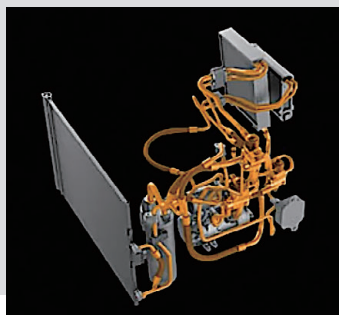
※ EAP (Early Access Program) のメンバー 向けに 2025 年 11 月 23 日配信の内容より作成 / 今後のアップデートで予定されている FSD (Supervised) の各機能については、各国の道路事情や法規制が異なり、当局の承認が必要。部の内容は国土交通省の承認が得られているが交渉が継続されている

日産 冷熱システム統合熱マネジメントシステム リーフ

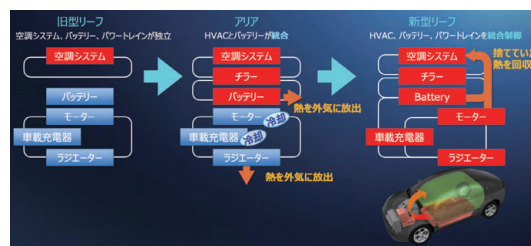


バッテリーの熱を水冷回路からヒーターを介して冷媒回路の暖房に使用し、電力消費を抑える。この回路は逆にバッテリーの冷却・昇温にも用いる

空調の冷媒回路の、室外熱交換器、エバポレータ、コンデンサなどの実際。初代リーフは空調にヒートポンプをいち早く採用したが、最新型は補助的な電気ヒーターも廃止、さらに電力消費を減らした



ナビリンク機能により、さらに電費を向上させる



日産EVの熱管理システムの進化

ナビリンク機能も活用し、EVの航続距離や充電性能を向上

捨てていた熱を回収し、電費を向上

量産EVのバイオニア的存在のリーフは、2010年に発売された当初は、バッテリーの積極的な熱管理システムがなかった。しかし進化した最新型は、車両全体の統合的な熱管理システムを持つようになった。

EVの熱管理はパワーユニット（PU）、バッテリー（B）、空調の、3系統の回路がある。先代リーフでは3系統が独立していたが、新型ではそれを統合管理。BやPUの発熱を回収して空調（暖房）に使い、電力を節約、電費を向上させる。

エンジン車の発熱を暖房に使うのはあたりまえで、EVでそれを今まででやらなかったのは不思議にも思うが、エンジンの熱効率が約40%に対し、EVは約90%で、捨てる熱は“わずか”しかない。バイオニア期のEVは、そこまで気にする必要も余裕もなかったのかもしれない。ただ、バッテリー性能・価格に制約があるなかで、EVの課題である航続距離を伸ばすには、あの手この手で電費を改善するしかない。いちばん効くのは空力だそうだが、当然発熱の回収でも上乗せが必要である。

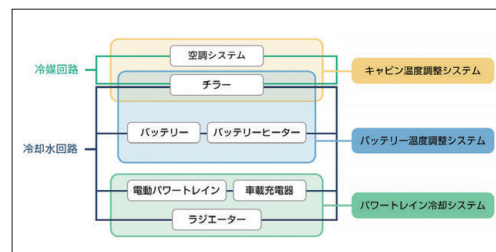
回収してもカタログ数値には、ほとんど反映されないという。というのもWLTCモードの計測は、気温25℃前後で車速97km/h以下と、バッテリーに快適な状況しかない。しかし熱管理で効果が出るのは、厳寒時や車速が高めの時、そしてエアコン使用時。そのため実際使用していると、航続距離への効果を実感できるという。

ナビリンクでさらに電力消費を抑える

実使用では「ナビリンク機能」の効果も加わる。これは既にe-PowerでPUの作動制御で実践され、燃費や静粛性などで効果が実感できていた。これをEVでは、バッテリーの状態管理に使う。

バッテリーは温度管理が重要で、約25℃が最適温度とされる。劣化防止だけでなく、走行時にも充電時にも、性能発揮に温度が影響し、そのどちらも航続距離に関わる。ナビ連動の有無に関わらず常に温度管理するが、連動によりそれを高効率で行う。

ナビリンクすると、先のルートが上り坂などで高負荷が予想されれば、空調の冷媒システムで強制的に冷却し、下り坂



空調、バッテリー、PUの3回路が連携し、発熱を回収する

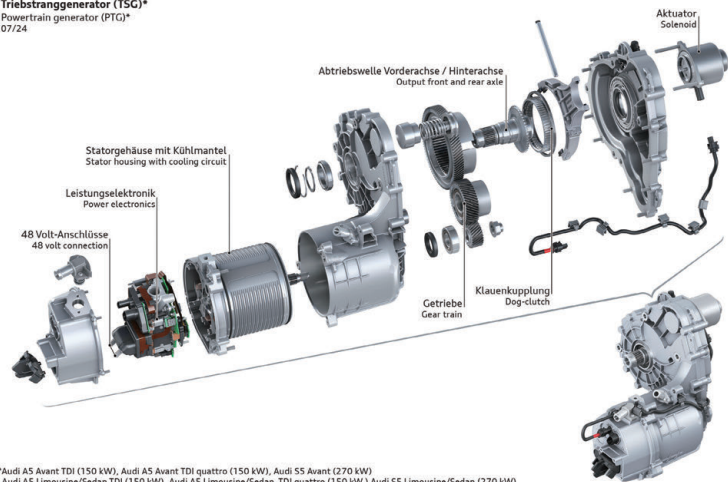
など低負荷ならば、走行風によるラジエーターでの冷却ですまし、無駄な冷却電力を使わない。

また、充電スポット到着時のバッテリー残量や、充電器の性能（出力）なども予測し、最適温度を算出。充電中もその先のルートが低負荷ならば充電中の温度上昇を許容し、高負荷ならば十分に冷却する。ナビは渋滞や平均車速も予想できるし、運用には日産が販売したEVの280億kmの走行データ、日本なら沖縄から北海道までの温度記録も含むデータを活用する。このほか普通充電時に、車載充電器が発生する熱をバッテリーの昇温に使う。負荷が小さい普通充電はバッテリー自身の発熱が少ないからだ。これによって走り始めの電費は約10%向上するという。（武田 隆）

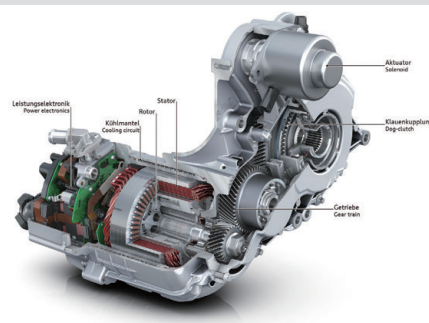
オーディ MHEV plus S5/Q5

A
U
D
I
M
H
E
V
p
l
u
s

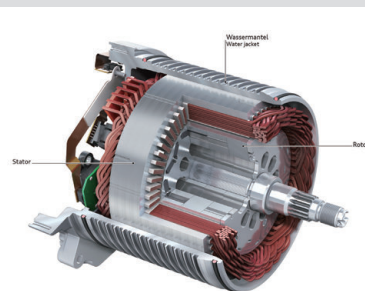
Audi A5
Triebstranggenerator (TSG)*
Powertrain generator (PTG)*
07/24



PTG (パワートレインジェネレーター) 分解図



PTGから駆動軸へのギヤトレイン



PTGのカットモデル

オーディの次世代ハイブリッドシステム

駆動力と回生力を無駄なく制御

ハイブリッドシステムには1モーター式と2モーター式があるが、MHEV plusは1モータータイプである。1モーター式ハイブリッドでも出力が大きいハイブリッドではエンジンとトランスミッションの間に駆動モーターを挟むタイプが主だが、出力が小さいハイブリッドでは出力軸の脇に駆動モーターを設け、ギヤやベルトでつなぐ方式が一般的だ。オーディは駆動モーターをPTG（パワートレインジェネレーター）と呼んでいるが、このMHEV plusではPTGを出力軸の脇に装備し、トランスミッションの後部でギヤ接続している。

そのメリットはエンジンと車軸の間の駆動力や回生力をむだなく直接利用できることだ。ただし、通常のストロングハイブリッドでは駆動モーターをスターターモーターとしても利用するが、トランスミッション後部接続のPTGではそれができないため、別途BASはエンジン停止時に再始動に（ベルト駆動スターターモーター）を装備している。BASはピニオンギヤがリングギヤに飛び込んでエンジンを始動する通常の方式より静

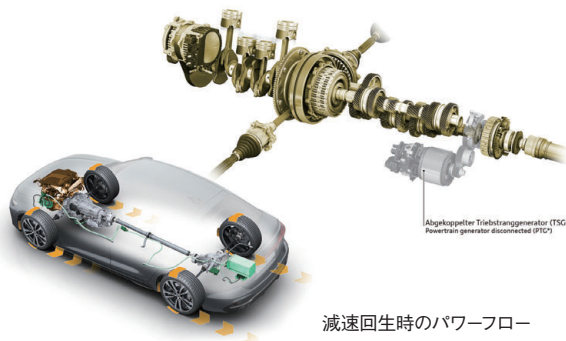
か・スムーズに始動することができる。また、BASはエンジン停止時に再始動に最適なピストン位置に来るように制御をしている。

マイルドと名乗るように電圧は48Vである。ストロングハイブリッドでは400～800Vといった高電圧を使うが、通常の12Vよりは4倍ほど電圧を高めて出力と扱いやすさを両立させている。

SoCを走行状態に合わせて柔軟に適用

PTGはオーソドックスな永久磁石式同期モーターだが、コンパクトでありながら最大出力は18kW（24PS）、最大トルクは230Nmを発揮する。なお、回生ブレーキ力は駆動力より強い25kWである。通常は摩擦ブレーキを使用することなく、ほとんどを最適な回生ブレーキで行っている。

バッテリーのSoC（充電率）は50～60%の状態が最も効率的とされているが、このシステムの目的は電動走行距離ではなく、バッテリーを素早く放電・充電するサイクルにある。そのオペレーションはDモードとSモードで異なるが、



Dモードでは平均SoCが50～55%の際に内燃エンジンの電動アシストと電動走行に必要なエネルギーを確保する最適なバランスが取れるので、それに合わせて制御している。SモードではSoCを70%に設定し、よりスポーティな走行に必要なエネルギーを確保する。なお、スポーティ走行では短くて強いブレーキングが多くなるため、エネルギー回収は少なくなる。

SoCがターゲットを下回った場合は内燃エンジンがより早く始動し、上回った場合は遅く始動する。なお、このシステムは液冷式として温度を管理し、パワーエレクトロニクスやPTGを最適な条件で作動させている。（飯塚昭三）

スズキ e ビターラ

S U Z U K I e V I T A R A



スズキ e ビターラ ●ボディサイズ 4275×1800×1640mm ●パワートレイン 交流同期電動機64kW (128kW) (Xは59kW (106kW) / 2モーター 64kW (128kW) +31kW (48kW) ●税込み価格 498万800円～ 540万1000円

アジアの技術力を終結させたスズキ初のBEV 本格的な動力性能の4WDモデルもラインナップ

RJC2026年次カーオブザイヤー特別賞として、スズキeビターラが選出された。発売時期が2025年以降となり、現時点の選考基準の原則事項からイヤーカーとしてノミネートできなかったこともある。ただ、企画・開発・部品調達から生産に至るまで、日本を中心としたアジア圏内の技術力を集約し、グローバルカーとして世界100か国以上で販売されるスズキ初のBEVということを評価した結果、満票一致で選出されたわけだ。

その詳細については、デザインや設計、

商品企画などはスズキが主に担当。BEV専用プラットフォームやそれに伴う電動ドライブユニットに関しては、スズキ、トヨタ自動車、ダイハツ工業が共同開発している。注目のバッテリーについては、中国BYD製のリン酸鉄リチウムイオンタイプを採用。車両の生産はインドのグジャラート工場の最新ラインで行なわれ、まさにアジア連合の集大成といってもよいBEVといえるだろう。

エクステリアデザインは、SUVらしい力強さと先進的なクーペスタイルを両

立。4275×1800×1640mmのボディは、大容量のバッテリーを搭載しているにもかかわらず、日本の道路事情にもマッチしたサイズに収められている。さらにボンネットが見渡せるような視界が確保されているうえ全長が短いので、車両感覚が非常につかみやすい。最低地上高も185mmが確保されているから、雪道の轍やラフロードにも十分に対応可能だ。

インテリアでは、ナビゲーションなどの様々な情報を表示できる10.25インチのメーターディスプレイとオーディオや



先進的なインテグレートッドディスプレイシステムを中心に、高級感とBEVらしさが両立されたインテリア



160mmのシートスライドや20度のリクライニング機構を備えた後部座席。大人でも十分にくつろげるスペースが確保されている

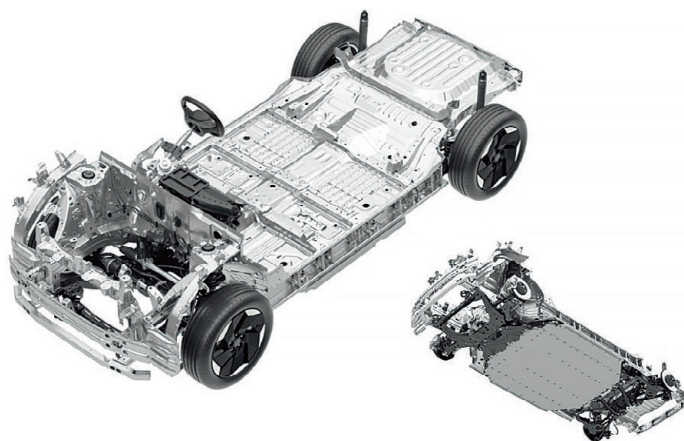
エアコンなどをコントロールできる10.1インチのセンターディスプレイを統合したインテグレートッドディスプレイシステムが、先進的なBEVらしさを演出するとともに多機能性を併せ持つ。そのほか、レザー調ステアリングやヒーター付きステアリング&シート、数々の電源コンセントなどが全グレードに標準装備され、上級グレードには運転席10WAYパワーシートや高級オーディオシステムなどが採用されているから、レクサスLBXなどと肩を並べるプレミアムコンパクトSUV並みの仕上がりといえる。

ガソリンやディーゼルといった内燃機関車から乗り換えても違和感がないフィーリングを目指したという動力性能は、アクセルペダルの踏み込み量に対してのナチュラルな加速が好ましい。もちろん、踏み込めばEVらしい胸のすくような加

速も体感できるし、ドライブモードをSPORTにすれば小気味の良いアクセルレスポンスも楽しめた。

e ビターラはBEVながらFF車と4WD車が選択できる。ALLGRIP-eと呼ばれる4WDシステムは、独立したeAxleを前後に搭載することで、綿密な制御と力強い走り、本格的な悪路走破性を実現す

る。実際に試乗したところ、FF車は軽快なハンドリングと滑らかな加速が心地よく、BEVを初めて乗る人にもお勧めしたい。一方、4WD車のハンドリングはFF車に比べると、しっかり感がより高められた印象だ。さらに坂道やコーナリングなどで後輪が積極的にアシストしてくれるので、絶対的な動力性能が高め



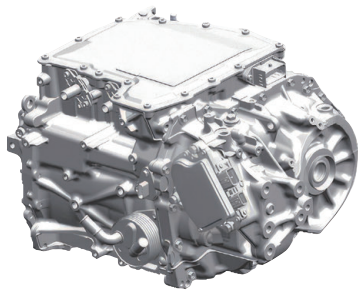
大容量の駆動用バッテリーを搭載するとともに軽量高剛性を実現したHEARTECT-e。18インチホイールを装着しながら5.2mという最小回転半径も実現



エモーショナル・バーサタイル・クルーザーをコンセプトにデザインされたというエクステリア。BEVが持つ先進性とSUVの力強さが両立されている



最大で306ℓまで広げられるラゲージルーム。4:2:4の分割リアシートも採用されているから、フレキシブルに扱える



モーター、インバーター、トランスアクスルを一体化した電動ドライブユニット「eAxle」。FF車にはフロントに、AWD車には前後に配置される



安全性が高く、寿命も長いBYD製のリン酸鉄リチウムイオンバッテリーを搭載

られているものの、安心してドライブすることができた。そのポテンシャルは相当に高いと思われる。ともに高いボディ剛性やしなやかなサスペンションなどがもたらすフラットライドな乗り心地も実感できた。

気になる航続距離はWTLCモードで、49kWhバッテリー搭載のFF車は約433km、61kWhバッテリー搭載のFF車は約520km、4WD車が約472km。普通充電では6kW、急速充電では90kWに対応している。

BEVに対して、あまり積極的ではなかったスズキが初めて世に送り出したeビターラ。クルマとしての完成度の高さは申し分ないし、扱いやすいボディサイズや様々な悪路にも対応する4WDモデルの設定に加え、適切な航続距離や充電機能を含めると、今現在、日本の生活環境にもっとも適したBEVといえるのかもしれない。2026年から増額される予定の補助金を含めた価格設定も考慮すると、たちまち人気モデルになる可能性を秘めている。(小堀和則)

スズキ e ビターラ from MANUFACTURER



このたびは、新型「e ビターラ」を2026年次RJCカー オブ ザ イヤーの「特別賞」に選出いただき、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、商品企画・設計・生産・営業など、開発に携わったすべての社員にとって、大きな励みとなります。心より御礼申し上げます。

新型「eビターラ」は、「Emotional Versatile Cruiser」を商品コンセプトに、BEVの先進感とSUVの力強さを併せ持つデザイン、BEVらしいきびきびとしたシャープな走りを実現するパワートレイン、悪路での走破性のみならず、よりパワフルな走りを実現する電動4WD「ALLGRIP-e」、BEV専用で新開発したプラットフォーム「HEARTECT-e」を商品特長にした、スズキのBEV世界戦略車第一弾です。

私たちは、新型「e ビターラ」を部門や国の垣根を越え、「チームスズキ」で作り上げてまいりました。開発にあたっては、まずBEVである前に、クルマとしての「走る・曲がる・止まる」の基本性能を徹底的に磨き上げました。日本国内のスズキのテストコースだけでなく、世界中のお客様が実際に使用される環境

下での評価も積極的に実施してまいりました。また、BEVユーザーの皆様が日々感じておられる不便さを解消するため、お客様の声を丁寧にお聞きすることにも努めました。4WDは、寒冷地にお住まいの方にも安心してお乗りいただくことを考えて設定しました。そして、BEV専用の新プラットフォームは、十分なEV航続距離と快適な室内空間の両立を実現しております。

新型「e ビターラ」は2026年1月16日に発売いたします。その際には多くの方にお近くのスズキのお店でご試乗いただき、スズキのBEVの魅力をご体感いただければ幸いです。

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。

小野純生

(おの・すみお)

スズキ株式会社
BEVソリューション本部
BEV B・C商品統括部長



授賞理由

アジアを中心とした先進技術を集約し、インドの最新工場で生産されるスズキ初のBEV。世界100以上の国と地域へ投入されるグローバルモデルでありながら、日本の多様な道路環境や降雪地域にも対応できるボディサイズや4WD仕様を備え、誰にでも扱いやすいクルマづくりを実現した点を評価した。

増岡 浩

三菱自動車工業株式会社 理事

HIROSHI MASUOKA



選手として監督としてラリーで培った経験を 研究開発・社会貢献に生かしていきたい

このたびは栄えあるRJCパーソン オブ ザ イヤーをいただき、大変光栄に存じます。選考委員の皆様、並びに関係者の皆様に、心より御礼申し上げます。今回の受賞は、私一人の力ではなく、スポンサー企業の皆様、三菱自動車、ラリーアート、そして長年支えてくださった多



毎年夏のタイを中心に繰り広げられるアジアクロスカントリーラリー（AXCR）。2025年大会、増岡浩総監督率いる「チーム三菱ラリーアート」はトライトンで3年ぶりの総合優勝を果たした。ドライバーはチャヤボン・ヨーター選手（タイ）、田口勝彦選手（日本）、小出一登選手（日本）



アウトランダー PHEVで「パハ・ボルタレグレ500」2015に挑戦



ダカールラリー 2002年、前大会の雪辱を晴らして完全優勝

くの仲間や関係者の皆さまのおかげです。
心から感謝申し上げます。

幼少の頃より自動車に興味を持ち、運転免許を取得した頃には、モータースポーツに憧れを抱いて、我流でひたすら練習して走り続けていました。そして私がモータースポーツの世界に本格的に足を踏み入れてからチャレンジしたのは、1987年、世界一過酷といわれるダカールラリーでした。1987年から2009年まで21回参戦し、2002年、2003年には日本人として初めて2年連続での総合優勝を果たし、三菱自動車の7連覇、通算12勝に貢献できたことは、私の人生における大きな誇りです。

2012年からは米国のパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムに電気自動車で参戦し、選手として3年連続でEVクラス2位、監督として2014年に初優勝を達成しました。こうした挑戦は、カーボンニュートル社会の実現に向け



パジェロ・スーパープロダクション仕様で、砂丘を疾走する増岡号（ダカールラリー 2002年）

た電動車の高性能化にもつながっています。さらに、現在はチーム三菱ラリーアートにて監督を務め、アジアクロスカン트리ラリーでは、2022年と2025年にチームを総合優勝に導くことができました。ラリーにおける過酷な環境での走行は、

車両の耐久性、走破性、そして安全性を極限まで試す場であり、そこで得られた知見は市販車の開発に繋げています。ダカールラリーやパイクスピークで培った技術は、三菱自動車の4WD性能や電動化技術の進化に活かされ、環境対応や安



2003年からパジェロエボリューション・スーパープロダクション仕様となり、激戦を繰り広げた



2003年大会はベテラン選手との首位争いの結果、劇的な逆転優勝となり、日本人初の2連覇を達成



アメリカのコロラド州パイクスピークで毎年開催されているパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム。2013年は競技専用車ミーヴ・エボリューションIIで2年目の参戦。ドライバーは監督兼任の増岡浩選手、グレッグ・トレシー選手



2012年は、競技専用車アイ・ミーヴ・エボリューションで参戦し、2位を獲得

全性向上に貢献してきました。ラリーへの挑戦は競技だけではなく、より良いクルマづくりのための挑戦でもあります。また、モータースポーツで培った経験

を社会に還元することも私の使命です。全国で開催している「4WD登坂キット体験イベント」では、これまでに20万人以上の方々に悪路走破や安全運転技術を体験していただきました。さらに、「クルマの学校」やサーキット走行会でも講師を務め、交通安全啓発にも力を注いできました。こうした活動が、少しでも安全で豊かなカーライフに寄与していれば幸いです。

これからも、過酷なラリーへの挑戦を通じて三菱自動車の力強い走りをアピールするとともに、環境問題や交通問題と

いった社会的な課題に対しても、ラリーで培った経験を活かし、貢献してまいり所存です。このたびは誠にありがとうございました。(増岡 浩)



増岡氏も活躍している4WD登坂キット体験イベントでは全国20万人以上の人が4WDの特性を体験

増岡 浩

(ますおか・ひろし)

三菱自動車工業株式会社
理事
広報部チーフエキスパート
第一車両技術開発本部 担当部長
ラリーアートビジネス推進室 担当部長



主に国内外での試乗会や広報イベント活動の業務を担当、また社内テストドライバーの育成や新型車両・コンポーネントの開発・総合評価を行っている。

また、チーム三菱ラリーアートの総監督としてラリーチームを運営している。

経歴

1960年3月13日生まれ

埼玉県出身。父親の影響で、幼少の頃より自動車に興味を持ち、18歳でオフロードレースにデビュー。世界で最も過酷と言われる「パリ・ダカールラリー」に1987年より三菱パジェロで参戦し、2002、2003年に日本人初となる2年連続総合優勝の実績を持つ。

2012年からは、米国コロラド州で行われるモータースポーツイベント、パイクスピークインターナショナルヒルクライムレースに電気自動車技術開発のため、i-MiEVエボリューションで参戦し、2012・2013年連続EVクラス2位の成績を収める。

2015年にはポルトガル・バハラリーにアウトランダー PHEVで参戦し、クラス優勝を飾る。2022年よりチーム三菱ラリーアートの総監督として「アジアクロスカントリーラリー」に参戦、2022年は初参戦でチームを総合優勝に導いている。

授賞理由

選手として日本人初のダカールラリー2連覇を達成、監督としてチームを2度のアジアクロスカントリーラリー優勝に導くなど輝かしい実績を誇る。また、電動車での競技参戦により、環境問題に貢献する電動化技術の研究開発を推進。「4WD登坂キット体験イベント」ではデモドライバーを務め、安全運転の啓蒙活動にも積極的に参画していることも評価した。

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35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創設当時も今も変わらない。電動化が加速される中で、電動化見直しの流れもある。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

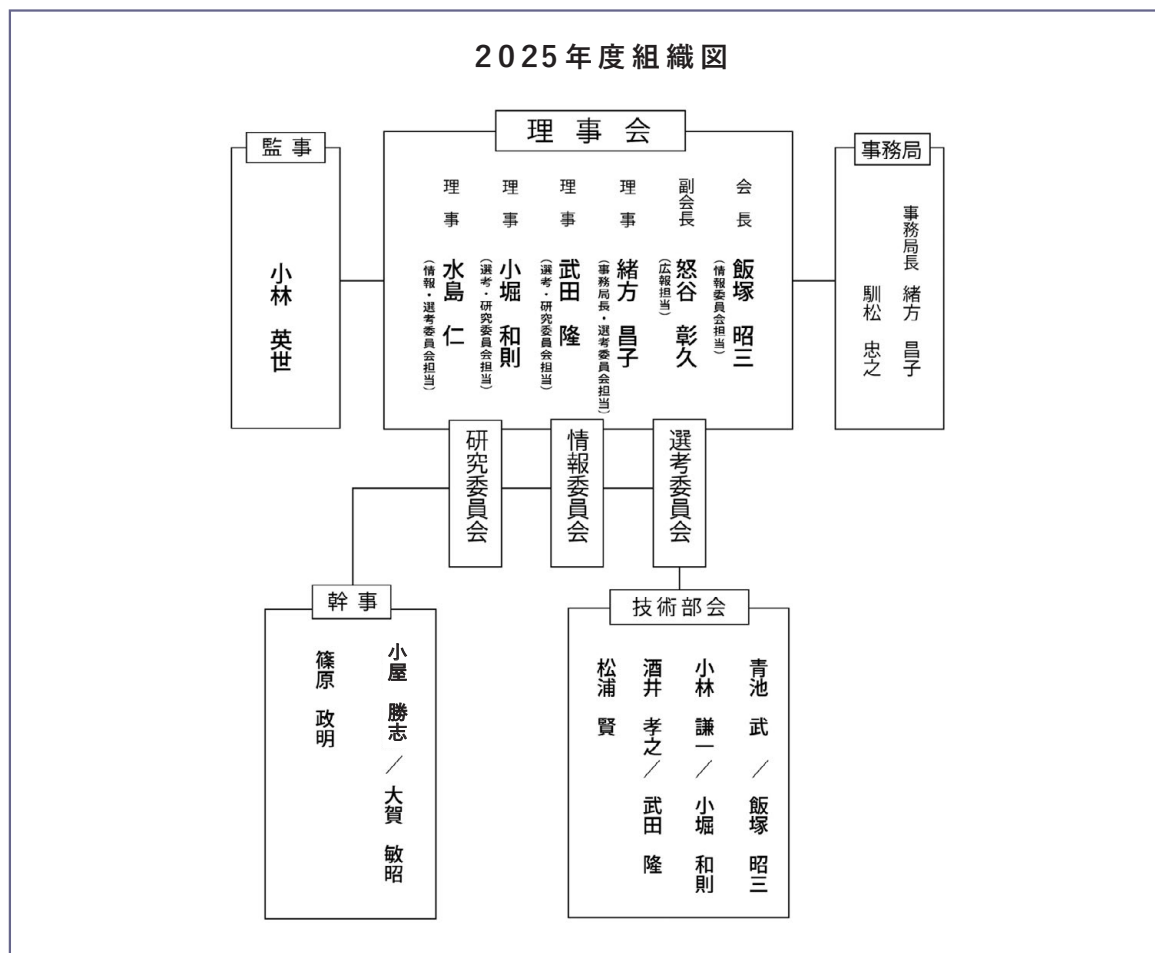
Domestic cars

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
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
2026年	日産 ルークス/三菱 eKスペース・デリカミニ

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	オベル 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 クーパー
2026年	BYD シーライオン7



●2025年度 会員リスト

青池 武	モータージャーナリスト	武田 隆	フリーランスライター
飯塚 昭三	自動車技術キュレーター／ライター	田村 大祐	株式会社ユーストカープロギア 代表取締役
怒谷 彰久	自動車ジャーナリスト	馴松 忠之	株式会社RK通信社 取締役出版部長
石原 彰 (原 アキラ)	ライター フォトグラファー	福田 俊之	ジャーナリスト
大賀 敏昭	フリーランス	松浦 賢	一般財団法人日本自動車研究所 企画管理部 部長
緒方 昌子	フリーランスライター	丸茂 喜高	日本大学生産工学部機械工学科 教授
北岡 哲子	日本文理大学工学部 特任教授	水島 仁	4×4MAGAZINE／カースクリーン合同会社 代表
小林 謙一	三樹書房 取締役社長／ グランプリ出版 代表取締役会長	山岡 丈夫	自動車ジャーナリスト／整備業コンサルタント
小林 英世	株式会社交文社 代表取締役社長	吉田 直志	フリーライター
小堀 和則	フリーエディター&ライター	富田 純明	旅行作家
小屋 勝志	株式会社カーアンドレジャーニュース社 代表取締役社長	結城多香子	交通評論家
酒井 孝之	合同会社TAK (ティエイケイ) CEO		
佐久間 健	フォトグラファー	会 友	
佐々木純也	モータースポーツフォトグラファー	小早川隆治	モータージャーナリスト
篠原 政明	フリーダンスライター&エディター	當摩 節夫	自動車研究家
杉原 行里	デザイナー 株式会社RDS 代表取締役	正岡 貞雄	出版プロデューサー／エディター
		遠藤 徹	自動車ジャーナリスト
		永長 隆房	自動車ジャーナリスト

核融合がもたらす エネルギー革命に期待

RJC会長・飯塚昭三

過日、核融合科学研究所を見学する機会があったので、ここでは核融合について触れてみたい。直接自動車とは関係ないが、エネルギーを使うということでは無関係ではない。

自動車を動かすエネルギーは主に石油エネルギーか電気エネルギーで、最近では水素エネルギーも注目されている。ただ、問題はそのエネルギーをどのように入手するかである。石油エネルギーは日本でも近海に石油が埋蔵されているといった最近の情報もあるが、基本的には日本は石油資源には恵まれていないというのが通説であり、実際にその実績もない。電気エネルギーは石油の燃焼エネルギーから作り出すか、太陽光や風力などの自然エネルギーから得る方法が進展している。SDGsといった観点から、今後かなりの割合が自然エネルギー由来のものになると見られているが、すべてを自然エネルギーに転換するのは難しく、かなりの時

間（年月）を要するだろう。

かつての日本の戦争はエネルギー確保が根本問題としてあったと言える。エネルギーは一国の盛衰を分ける重大事項である。石油資源に恵まれない日本が、そのハンディキャップをはねのけ、エネルギー大国への期待を抱かせるのが、核融合である。

核というと原子爆弾や原子力発電を思い浮かべ、その放射能の危険性を感じてしまうかもしれない。しかしそれらは核分裂反応であり、同じ核反応でも核融合はその心配はなく、膨大なエネルギーを得られる夢の技術である。

ところで、核融合の核とはご存じのように原子核のことである。核融合は原子核同士が融合（結合）して別の重い原子核になることをいう。この時にエネルギーを持った中性子や陽子が発生するが、それを閉じ込めるのが核融合だ。逆に放散させてしまうのが核分裂で、原子爆弾や

原子力発電所はこの原理によっている。

核融合反応を起こすには、原子核と電子がバラバラになるプラズマの状態にする必要がある。物質をプラズマの状態にするには1万度といった高温が必要になるが、これは簡単には作れない。その方法もヘリカル式、トカマク式、レーザー方式といった各種あるが、いまだ研究段階で実用化はされていない。それだけに、夢のエネルギーといわれるわけだ。日本では核融合科学研究所がヘリカル式だが、大学の研究所によってはトカマク式やレーザー式で研究をしているところもある。

海水から得られるわずかな原料で膨大なエネルギーを得られる核融合は夢のエネルギーといえるもので、これが実用化されれば、エネルギーをめぐる争いもなくなり、平和にも貢献することが期待される。ただ、実用化にはまだ10年以上の歳月が必要とのことだが、期待を持って待ちたい。
(飯塚昭三)



RJC 2025 Activity Report

2025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5日に「アルカディア市ヶ谷」において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。

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、10月31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、11月11日に栃木県芳賀郡茂木町の「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、リアル開催された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10日～12日：TOKYO AUTO SALON 2025（幕張メッセ・日本コンベンションセンター）
- ▶1月24日：BYD事業方針発表会（シティサーキット東京ベイ）
- ▶3月25日：電動SUV「Audi Q6 e-tron」の日本市場での発表イベント（TODA HALL & CONFERENCE TOKYO HALL A）
- ▶6月5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）
- ▶6月20日：スズキ新型「e ビターラ」プロトタイプ試乗会（袖ヶ浦フォレストレースウェイ）
- ▶9月16日：スズキ e ビターラ発表会（東京ミッドタウンホール&カンファレンス）
- ▶9月30日：BYD SEALION 7 試乗会（BYD Auto Japan 横浜本社）
- ▶10月10日：BMW 2シリーズ グラン クーペ試乗会（BMW GROUP Tokyo Bay）

- ▶10月20日：ヒョンデ 新型スモールEV「INSTER」試乗会（Hyundai Customer Experience Center 横浜）
- ▶10月22日：新型日産ルークス、新型日産リーフ商品説明会（日産自動車グローバル本社）
- ▶10月31日：2026年次RJCカーオブザイヤー第1次選考会（オンライン）
- ▶11月11日：2026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1日：新型スーパーハイブリッド「BYD SEALION 6」報道発表会・技術シンポジウム（品川インターシティホール）
- ▶12月2日～5日：新型スーパーハイブリッド「BYD SEALION 6」報道試乗会（マースガーデンウッド御殿場）
- ▶12月8日：日産ルークス試乗会（日産自動車グローバル本社）
- ▶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

◆ブリテンの編集が終わると、今年の仕事のすべてが終わることになる。来年2026年がどのような年になるか？私の懸念はリーマンショックを超える経済的な波乱だ。米国も中国も疲弊している。経済が落ち込めばカーオブザイヤーにも大きな影響がある。（塚）
◆多忙な1年でした。Windows11に移行したら、アプリの一部機能が使えない。そのうちパソコンが起動しなくなり、修復に四苦八苦。さらにHDDがクラッシュ！バックアップSSDからの復旧で難を逃れました。ブリテンの編集作業が済むと、新年を迎えられます。（怒）
◆今年もRJCの行事を何とか終えることができました。各メーカー＆インポーターの皆様のご協力はもちろんのこと、テストデーに参加していただいた会員、ブリテンに執筆いただいた会員にも感謝いたします。来年以降もRJCが存続できるよう、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。（小）

◆H3ロケット打ち上げ失敗のニュースがあった。今のロケットには自動車の技術が使われているのだとか。実際今、自動車メーカーがロケットをつくっているし、ロボットもつくっている。ロボットやAIの状況を考えると、自動運転が当たり前の世の中もすぐ来ってしまうような気がする。（武）
◆自動車業界の大変革期といわれ、業界も迷走していたように思う。そんな中、執筆に長時間かかり苦労した子ども向けの『クルマのへえ～事典』が交通新聞社から出版された。若者のクルマ離れが問題視される昨今、トミカ好きの幼児期からクルマ好きの若者を育てたいという願いを込めて書いたものだ。（緒）
◆今年も、イベントや競技会の取材で全国を飛び回った。カメラ機材を入れたリュックと一脚が、僕の旅の基本セット。カメラマンたちの間では、「ミラーレスになってから、カメラもレンズも小型&軽量化され身体にも優しい」ともっぱらだ。カメラの技術進化も自動車同様に著しい。（水）