

Honda e のデザイン開発

—先進技術が人に寄り添うクルマ—

Design Development of Honda e - Vehicle Conveying Concepts of Modern Technology and Affinity

内 田 智¹
Satoshi UCHIDA
明 井 亨 訓¹
Akinori MYOI

佐 原 健¹
Ken SAHARA
半 澤 小百合¹
Sayuri HANZAWA

要 旨

Honda e は、街なかベストのコンパクトサイズ・コンピューターとして開発された、Honda 初の量産型電気自動車である。10 年後の未来を見据え、「高度な先進技術がシームレスに人とつながった世界で、毎日の生活に寄り添うパートナーのようなクルマ」を志した。

デザインは、「Affinity & Modern」という言葉をキーワードにその具現化をおこなった。パッケージは徹底した街なかベストサイズを狙った。エクステリアはシンプルを極めながらもクルマらしい安定したスタンスと、スタイリングを際立たせるボディーカラーが特徴である。インテリアは居心地の良いリビングルームを質感高く表現した。

ABSTRACT

The Honda e was developed to be the best compact-size commuter car for in-town mobility, and is Honda's first mass-production electric vehicle. Looking 10 years into the future, the aim was to create a car that would be like a partner that fits closely into the user's everyday life in a world where advanced modern technology seamlessly connects with people.

In giving the design its material form, the expression "Affinity & Modern" served as keywords. The aim for the package was a comprehensive effort to realize the best size for in-town mobility. For the exterior, the design plumbed the depths of simplicity to achieve a stable automotive stance together with distinctive body colors that highlight the styling. The interior expressed the comfort of a cozy living room with a feeling of high quality.

1. はじめに

Honda e は、欧州 CAFE (企業別平均燃費基準) 規制が強化される 2020 年の発表・発売を目標に開発された電気

自動車 (EV) である。それは開発当初から長距離移動の手段ではなく、街なかコンピューターとして、来るべき CASE 時代を想定した「Seamless life creator」を基本コンセプト (Fig. 1) として掲げた。つまり、人と住まいと街なかの移

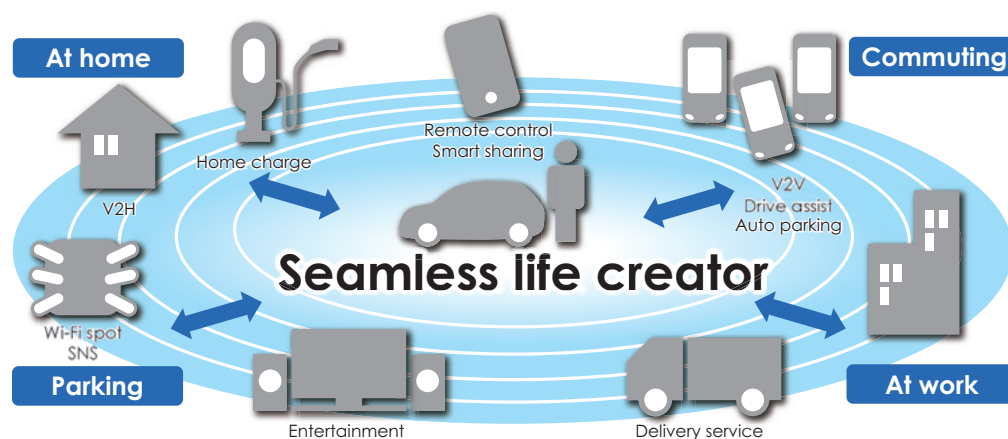


Fig. 1 Base concept

¹ デザインセンター

E-mail: satoshi_uchida@jp.honda

動を隔てる必要がない世界になれば、コンパクトサイズのEVでも無限に広がる生活のクリエイターの存在になれると考えた。

一方、EVがある世界とは、ガソリン車との見た目の違いだけではなく、もっと本質的な何かが必要なはずであると考えた。

我々はそれを探るべく、EV先進国であり幸福度も高いといわれる北欧へリサーチに向かった。そこで感じたのは、EV先進国という以前に、豊かな生活と自然の中で時間がゆったりと流れているような感覚であった。そこで「新しいとか、EVだから、といった理由ではない、もっと人の生活に密着したものとしてお客様に選ばれるようにしたい。」という想いがデザイン開発のスタート地点となった。そこから、デザインの方向性を「Affinity & Modern」(Fig. 2)とし、先進技術が人に寄り添うクルマを目指して開発することにした。

2. 街なかベストを目指したパッケージデザイン

北欧リサーチで感じたことは、古い街並みに自然とモダンデザインが融合した魅力的な街であったが、交通環境においては街なか特有の課題が存在していた。それには、密集状態の路上駐車にはコンパクトサイズ、連続するラウンドアバウトには車両感覚とコーナー見切りがしやすい視界、そして慢性的な渋滞には快適な居住性が不可欠と感じられた。このような状況から人に街に身近な存在としての街なかベストなパッケージを導き出した。やはり、新時代のEVであっても欧州の街なかで扱いやすいのは、普遍的な2BOXコンパクトサイズという結論に至ったのである。

Fig. 3に示した通り、そのボディサイズは、街なかの移動や駐車に余裕を持つことができるようにFITよりもさらに100 mm短い全長3895 mm、全幅はCamera monitor system(CMS)によってミラーを含んでも1750 mm、全高

Affinity & Modern

Rich life that begins
with people's feelings



Styling to convey advanced technology
and feelings of affection

Active choice



Fig. 2 Design direction

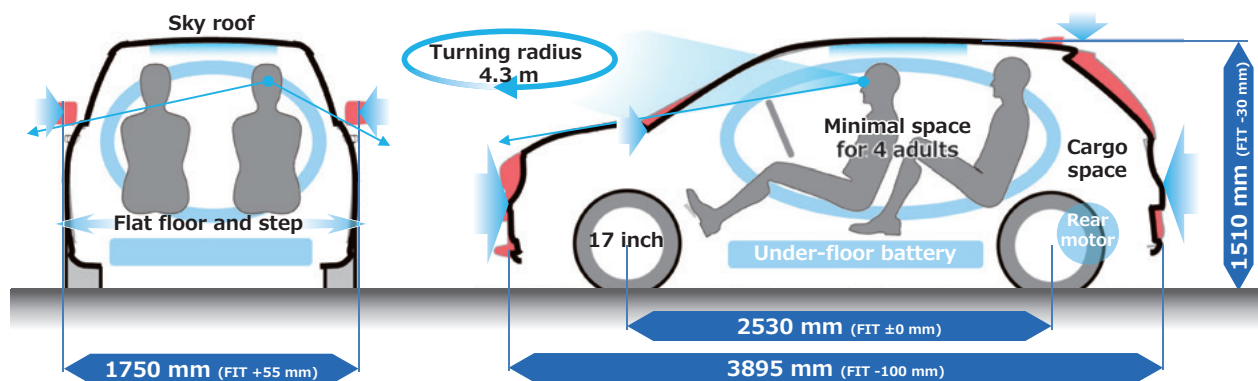


Fig. 3 Package layout (comparison with FIT)

はルーフアンテナを排して一般的な機械式立体駐車場にも余裕の 1510 mm に収めた。また、街角の見切りがしやすいようにフロントピラー下端位置をドライバー側に寄せることで、水平視野角をより向上させることができた。さらに、運転席からフードの一部が見えることによる車両感覚の確保や、CMS によってドアミラーに遮られないコーナーの視界も獲得した。

室内は、床下バッテリー配置によるフロア地上高を考慮しながら、ゆったりとしたセダンの運転姿勢を採用し、大人 4 人が乗車可能なミニマル空間とした。さらに、標準装備である大開口幅 790 mm × 奥行 433 mm のスカイルーフによって、コンパクトサイズでも快適な室内を効果的に演出できるようにした。

また、車内に一人で充電待機中などでも助手席に移動しやすいように、サイドウォークスルー可能なフロアとした。

荷室は、モーター後部配置による影響が懸念されたが、Power control unit (PCU) の薄型化などの低床化 (地上高 720 mm) により、その容量はスーパーマーケットの一般的なカート容量 170 L 以上を確保することができた。さらにその形状は、一般的な両対面式 A 型ベビーカーが積載可能である。

この専用プラットフォームとモーター後部配置によって実現したパッケージ (Fig. 3) は、CMS を始めとする各種運転支援装備、さらに最小回転半径 4.3 m などに加え、街なかベストサイズに相應しいものとなった。

3. 愛着のわくシンプルなエクステリアデザイン

その方向性を定めるべく、「これからの時代に、本当に必要な EV の存在とは？」を考えた。その結果、EV には環境イメージや先進感が求められがちではあるが、EV であることが当たり前となっていく今後を考えると、人の生活に違和感なくなじむような、「分かりやすく愛着のわくシンプルなデザイン」に定まった。

3.1. EV ならではのプロポーションと親しみやすいシルエット

後輪駆動方式の恩恵により、フロントオーバーハングは

同クラスのガソリン FF 車では実現が容易でないほどの短さの 700 mm とすることができた。バッテリーを床下に抱えるためホイールベース 2530 mm は全長 3895 mm に対しては長く、同クラスのガソリンエンジン車に対して車重だけでなくトルクも増えるため、タイヤも少し大きめになる。それによって、コンパクトな全長の中にショートオーバーハング、ロングホイールベースに大径タイヤというプロポーションを実現できた。この恵まれたプロポーションを生かし、かつ親しみやすさを表現するためシルエットは普遍的な 2BOX とした (Fig. 4)。

3.2. シンプルを極めたスタイリング

スタイリングでは、レーダーやセンサー、カメラなどにより複雑化する機能部品をいかにシンプルに見せるか、というチャレンジをおこなった。一般的な自動車の外観は、ドアミラーやドアハンドルなどの機能的に必要な部品が多く存在し、そこに個性を加えるためのスタイリングを重ねていく。結果としてできあがった製品には、スケッチの段階では存在しなかった部品が追加されたり、意図しなかったカットライン、突起などが多くなったりすることがある。そこで、Honda e のデザイン開発ではドアミラーをカメラに置き換えたり、ドアハンドルやレーダー、センサーをフラッシュサーフェイス化したりすることで、クルマ本来の機能、すなわちボディ、キャビン、タイヤ/ホイール、灯体の存在感を際立たせた。これは、複雑多機能であってもそう見えない、親しみやすくシンプルな外観を目指したのである。

キャビンは、サッシュレスドアを採用し大型ピラーガーニッシュとガラスルーフを組み合わせることで、段差の少ないブラックアウトされたガラスキャノピーのような外観とした。

ボンネットフードの見切りは、サイドから大きく開くことができるリンク式ヒンジを採用した。その見切りをドアパネルまで延長することでショルダーラインと視覚的につなげて全体のデザインに溶け込ませた。

EV のフロントグリルは、一般に冷却性能要件によるデザイン制約が少ない。そこで、昨今の自動車に不可欠な安全装備であるカメラやレーダーを目立たなく配置するた



Fig. 4 Exterior sketch

め、ブラックアウトさせてデザインした。一般的に、カメラやレーダーのカバーはそれぞれの機能に合わせて角度や表面の曲率に制限があり、通常はグリルデザインを優先した上で段差や別部品を設け配置している。しかし、Honda e のグリルではカメラやレーダーの角度、曲率に合わせた面を肯定してグリルをデザインすることで先進安全機能とフラッシュサーフェイスを両立した。それはリアデザインにも踏襲してシンプルな印象を統一させた (Fig. 5)。

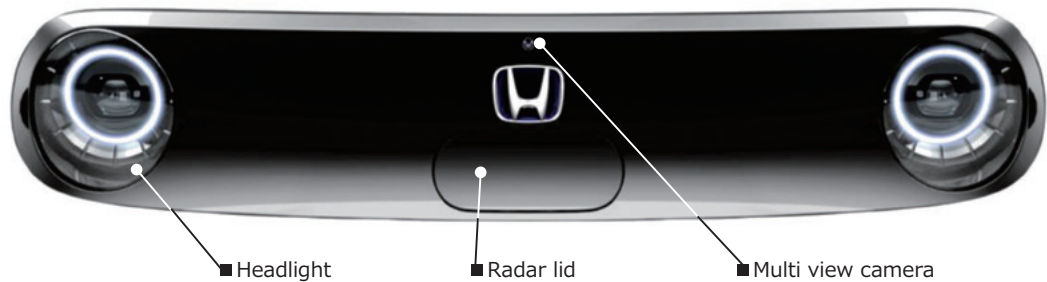
ドア下部ではサイドシルとの間の見切りを目立たせない工夫をおこなった。一般的な自動車では、ドア下端よりサイドシルが外側にありストーンチップングから守っているが、この部分が光を反射し段差を目立たせていることがある。Honda e では、ドア下端にプロテクターを追加することでサイドシル上端をドアより内側に設定し、光の反射を抑えることで見切りを目立たせないデザインを実現した (Fig. 6)。

3.3. 人とクルマとのコミュニケーションを表現する ヘッドライト、リアコンビネーションランプ

クルマの目として表情作りに大変重要な灯体であるが、Honda e ではまず内部を正面に向けた正円と決め、そこからハウジング、アウターレンズをデザインした。正円の採用は親しみやすい表情を作るとともに、プロダクトとしての完成度を高める演出として効果的であると考えた。また一方では、ヘッドライト外形への制限が大きく、全体のフォルムとのマッチングが容易ではないモチーフでもあった。

灯体の外観は、点灯時には豊かな表情と美しい光り方を目指したのに対し、非点灯時にはその存在を感じさせない真っ黒になるようデザインした。エンジン作動音のないEVなので、イグニッション ON/OFF はクルマの外側から灯体の光でのみ判別することができるようにした。

Front



Rear

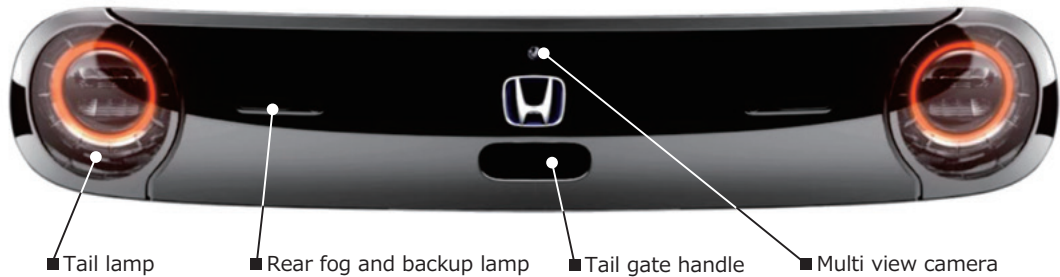


Fig. 5 Consolidation of functions

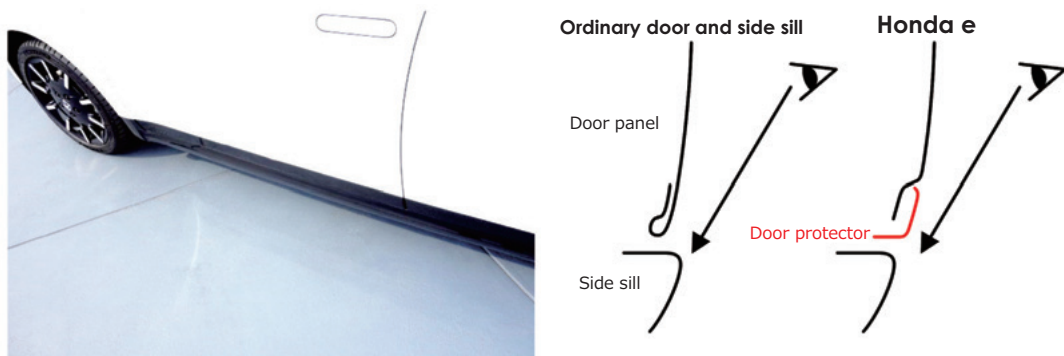


Fig. 6 Styling that highlights simplicity

具体的には、Daytime Running Light (DRL) とテールランプと前後ターンシグナルは全てに対して内側と外側別々のエッジライトを採用した。このライトは、リフレクターを使わずクリアレンズのみで配光するため、ハウジングが黒ければ非点灯時には黒く見せることができる。

リアのストップランプには唯一リフレクターが使われているが、昼間であっても明るい外界を反射しないようにリフレクターの角度を調整し、黒く塗装された LED 基板だけが映って見える工夫されたデザインとなっている。

正円のモチーフを採用したことにより、内部機構が左右同じものを使えるようになったので、部品点数の削減にも貢献している (Fig. 7)。

3.4. 豊かな充電体験を演出するチャージリッド

Honda e は、同じサイズのガソリン車の給油と比較する

と、エネルギーチャージ、つまり充電の頻度が多くなる。その際にもチャージリッドの高い質感と使い勝手、光や動きの演出で特別な体験をしてほしいという思いがあった。そこで、「特別な場所に特別なあしらいで」という考えのもとデザインをおこなった。

位置はボンネットフード前側の中心とし、リッドの材質は触れた時の質感を重視して、ガラスを採用した。開閉機構はスライドしながら開口部に収まる回転スライド式とし、動き方もスムーズになるようにインテリア部品であるコンソールリッドと同じ開閉機構を採用した。内部には、重い充電ガンを持っても無理なく接続できるように考慮した形状とし、さらに充電インレット上部には均一発光するインジケータがある。これは充電状態では青い光で表示するが、キーをもって近づくと閉じた状態でもリッドの中から白い光が見えるようにした。このように暗い状態でも充

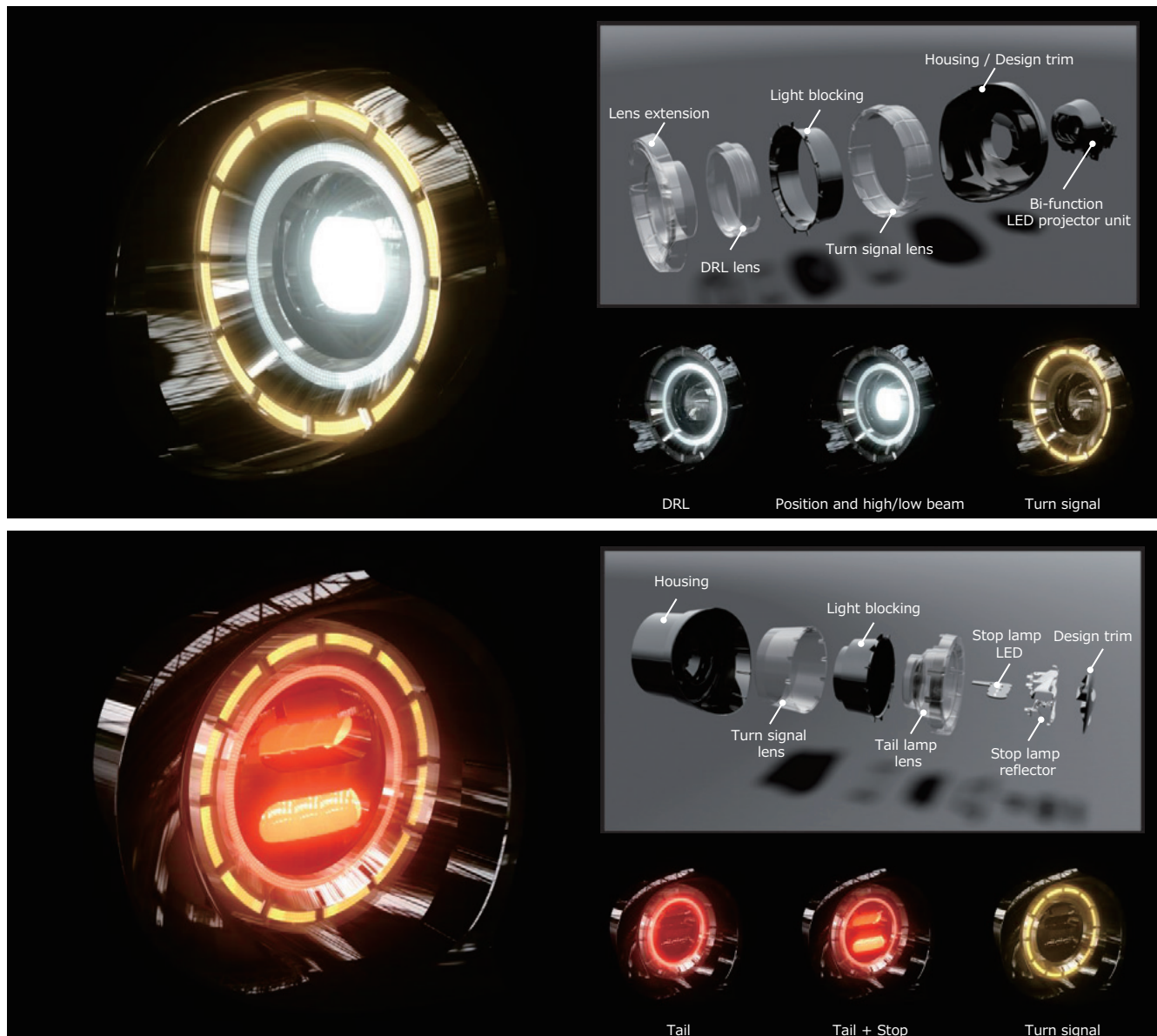


Fig. 7 Headlight and tail lamp

電リッドの位置が分かりやすいウエルカムランプとしての機能も備えている (Fig. 8)。

そのリッドは、従来の車と同様に歩行者安全の法規にも配慮した衝撃エネルギー吸収構造をとっており、ガラス製のリッドには飛散を防止するフィルムも貼られている。

3.5. 人にやさしいサイドカメラミラー

CMSはHonda初の採用であり、内部機構や配置も含めて一からデザインをおこなった。Honda eではこれらに加え、前述のように「人にやさしい」という考え方を取り入れてデザイン開発を進めた。

まず、良好な視界の維持のために、CMSカメラのレンズに雨滴が付着しないようレンズ周りのバイザーの造形にも配慮し (Fig. 9 右図)、雨の日でもクリアに見えるようにした。さらに、運転席からの直接視界の良さも考慮し、通常のドアミラーに対し、ドアスキン上の運転席からの直接視界を妨げない高さに配置している。

次に、空力性能については、航続距離への影響を考慮して前面投影面積をできる限り小さくすることにこだわった。そのため、CMSカメラ、マルチビューカメラ、サイドターンシグナルを前後方向に並べ、ハウジングの天地寸法が薄くなるように配置した (Fig. 9 中央図)。また、簡易モデルを作成し、風洞実験をおこないながら低抵抗形状を追求した。その結果、通常のドアミラーに対し、Cd値10以上の

低減ができた。

そして最後に、デザインの特徴である、「人にやさしい」については、ハウジングを全幅内に収め、突起や角がなく丸みのある形状にすることで、人が近くを通っても安心感のあるデザインとした (Fig. 9 左図)。

3.6. シンプルな外観に貢献するフラッシュアウターハンドル

アウターハンドルは、人が車に乗るたびに触れるので、エクステリア部品の中でも人に近い存在である。そのためHonda eでは、車全体の考え方である、シンプルですっきりとしたデザインに加え、毎日触れたくなるような気配りの行き届いたアウターハンドルを目指した。

フロントアウターハンドルは、シンプルでノイズの少ないデザインを実現するため、キーを持って近づくと自動でポップアップする、段差のないフラッシュタイプを採用した。さらに、従来の車では外観に露出していたキーシリンダーを内部に隠すことで、よりすっきりとした印象にした。ロックセンサーは、アウターハンドルの天板に配置し、使用時は押しやすく、閉じている時は見えないようにして外観上のノイズを無くすことに貢献している。また、天板の後ろ側を切り欠いたことで、下からだけでなく後ろ側からでも指を入れやすくなるよう配慮した。さらに、暗い状況下でもセンサーの位置が分かりやすいように、ドアに内



Fig. 8 Charge lid



Fig. 9 Side camera mirror

蔵された光源がセンサーを照らすよう、LED 照明を配置した (Fig. 10 左図)。

リアアウターハンドルも、フロントアウターハンドルと同じようにシンプルでノイズの少ないデザインを目指した。黒いエリアに機能を集約しボディの見切りや段差を無くす手法を用い、リアアウターハンドルをサイドウィンドウ内に収めることでボディのノイズを無くした。また、よりすっきりと見えるように、手入れ用の凹面のないフラッシュな手動フラップタイプを採用した。その反面、見た目はすっきりとするが開け方が分かりづらいという課題があった。そこで、押して欲しい部分に凹みをあしらい、どこを押せばフラップが開くか、直感的に分かるようにした (Fig. 10 右図)。

3.7. 機能美と独創性を際立たせる 16 インチと 17 インチホイール

まず 16 インチホイールは、電費志向にデザインされた。通常ガソリン車では、エンジンブレーキの効果があるためにホイールのブレーキ冷却の開口は少なくても良いが、EV は満充電になるとガソリン車ではエンジンブレーキに相当する回生ブレーキが使えない。下り坂が長く続くような状況ではガソリン車よりブレーキ冷却が必要となり、ホイールデザインにも開口面積の拡大が要求される。特にこのホイールはディスク周辺の空間が少なく、10 本スポークを効率よく配して冷却性能と剛性を確保する必要があった。

このデザイン上の特徴は、大径のセンターキャップでホ

ールナットを隠したことである。これには二つの効果がある。一つ目はホイールナット周辺のアルミを削ることで軽量化に貢献し、二つ目はホイールナットを隠すことで外観をシンプルにできた。結果として、冷却性能を満たした上で軽量、高剛性のシンプルな外観となった。

次に 17 インチホイールは、今までのホイールにはない独創的なモダンデザインを目標としてデザインした。

特徴としては、Honda e のボディ全体で繰り返し使われる長丸のモチーフを時計の目盛りのように配置し、センターの大径ディスクとつなぐことで従来のスポーク主体のホイールデザインとは一線を画す、モダンな外観とした。センターのディスク部はブレーキローターとほぼ同径で、ディスクの汚れが外から見えないという狙いがある。

この独創的デザインの実現は、二つの点で非常に苦労した。

まずは、スポークとディスクの接合点の剛性確保である。裏面形状もデザイナーが提案しながら、スポークとディスクの重なる量を調整し何度もデータの解析を重ね、デザインを守りながら剛性を確保した。

もう一つは、冷却性能の確保である。EV のホイールの冷却開口の課題は前述の通りであるが、このデザインは開口が大きくなると成立しない。これを解決するため、通常はサイドビューのみでおこなう空力シミュレーションでは、冷却面積を奥行き方向まで計算に入れ、Computational Fluid Dynamics (CFD) による空気の流れの解析をおこなって、サイドビューでは小さな面積でも効率の良い冷却性能を確保した (Fig. 11)。

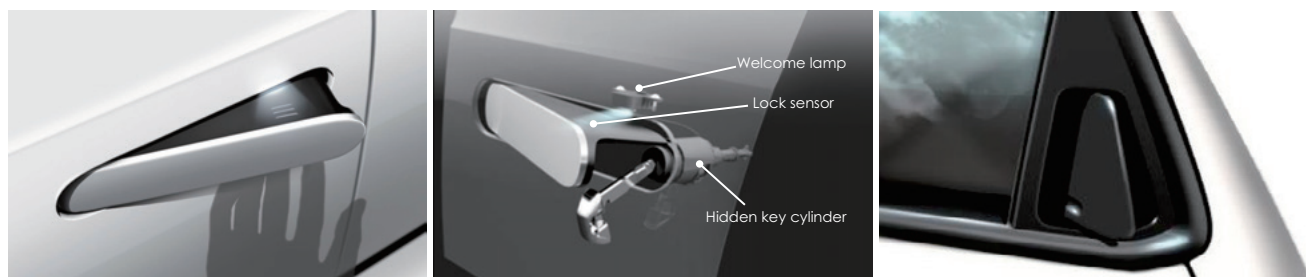


Fig. 10 Front and rear flush outer door handles

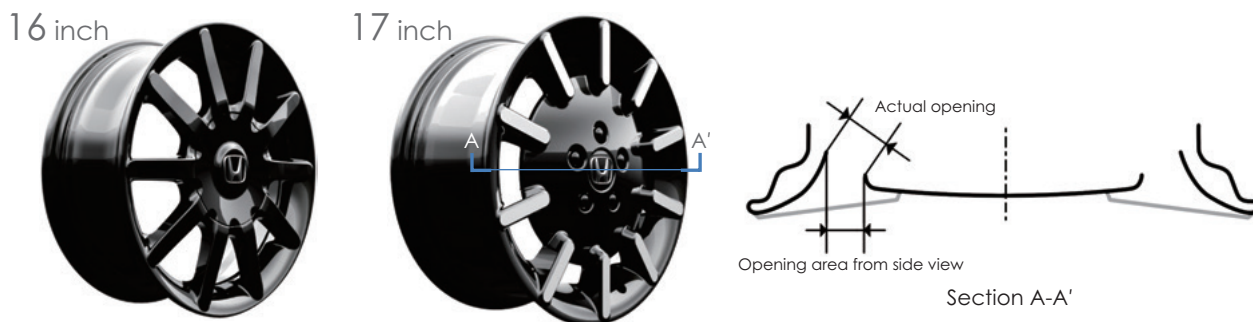


Fig. 11 Wheel design

3.8. スタイリングを際立たせるボディーカラー

ボディーカラーは、全7色のカラーラインナップを設定した (Fig. 12)。ホワイト、シルバー、ガンメタリック、ブラックはベーシックな美しさを、ブルーとレッドは上質な美しさを演出した。

新色のチャージイエローは、シンプルでソリッドライクの質感と高彩度のイエローで、キビキビとした走り、爽快感を際立たせるカラーとした、アイコンとなるグリルや充電リッド、ブラックアウトされたキャビンに視覚的なコントラストを付けるために、明度・彩度が高いイエローを設定した。

このハイコントラストの2トーンが、シンプルでモダンな Honda e のキャラクターを一層演出した。質感は、エクステリアのシンプルでノイズのないデザインを際立たせるため、ソリッドライクのテクスチャーに設定された。遠目ではソリッドの質感で、すっきりしたサーフェイスを表現した。近目では、少量のメタリックが硬質感を演出した (Fig. 13)。

4. 居心地のよいインテリアデザイン

4.1. 親しみやすいモビリティの姿をインテリアでも表現

Honda e のインテリアをデザインするにあたって、既存のクルマの価値に囚われることなく、一から見直すことから始めた。なぜなら、このクルマを単なる移動体の価値からさらに発展させたものにしたいと考えたからである。

そこで、デザインの考え方である「Affinity & Modern」を室内にどのように表現すればよいかを、具体的なスタイリングに入る前に十分に検討をおこなった。

まず、移動と人の暮らしがシームレスにつながり、それにより日常が豊かになる時代に、それが日常生活に根付くような生活空間としての価値に着目した。そこから、親しみやすさや安らぎ、新たな生活を感じるようなモダンさを室内に表現したいと思った。その検討の中で、リビングルームが持っている価値観がこの車にはじっくりくすることを導き出した。

それは、上質なソファやテーブル、大きなテレビモニ



Fig. 12 Exterior color lineup

Iconic color

Solid texture

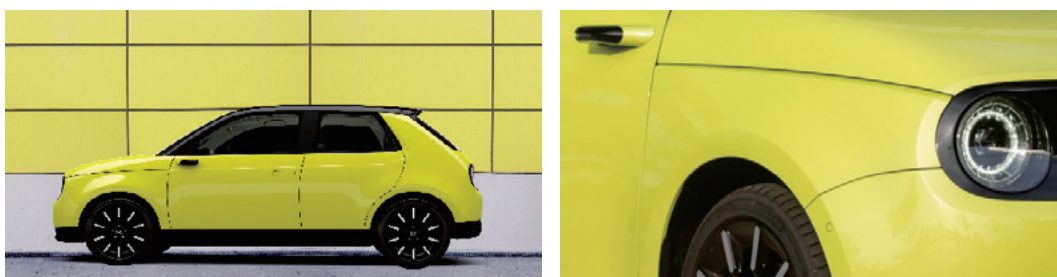


Fig. 13 New charge yellow

ターがあるようなリビング (Fig. 14) が外に広がったような、いわば「生活空間が拡張されたと感じるシームレスな体験価値を提供できるのではないか？」というものであった。リビングの価値自体はスタイリングモチーフとしてや、風合いの良い素材を使用しているという表現で使われることが多いが、このデザインでは実際の使い勝手にまで言及している。

また、自宅における EV 充電設備の普及が進んでいないこともあり、外出先で充電する機会も多いと考えた。一般的に充電は 5 分程度で済むガソリンの給油とは違い、最短でも 30 分程度の時間が掛かるため、ユーザーは充電完了まで車内で待つこともあると想定した。このことから、充電中に停車して車内で過ごす状況でも、ゆったりくつろげるような空間づくりが必要と考えた。それは近い将来に自

動運転が普及していくと、今以上に重要となってくるかもしれない。このような考え方が次世代の価値の布石になればと考える。

4.2. 居心地のよいリビングを感じさせるインテリア空間

Honda e は、横長で運転席・助手席の人も見やすく操作しやすいワイドスクリーン Honda CONNECT ディスプレーや、ミラー映像を視認しやすくインストルメントパネルの両サイドに映し出すサイドカメラミラーシステムといった多くの先進装備を搭載している。それをシンプルで心安らぐリビングのような空間にすることを徹底して目指した。その結果、先進さとシンプルモダンをうまく共存させるデザインができたと考えている (Fig. 15)。

ドアは前後共に上部とアームレストをシートと同じ表皮



Fig. 14 Conceptual image sketch



Fig. 15 Interior sketch

巻きとした。この表皮は厚みのあるファブリックのため、ほとんど伸びず、角の丸さや端末処理に制約があった。しかし、検討の末にできあがった形状は曲面の雰囲気などがあって自然で、手触りのよい優しい形状となった。

シートの形状も、形状や表皮の貼り分けの工夫をおこなうことで、従来の Honda 車とは違った趣を醸し出している。特にリアシートは二人掛けのソファのようなしつらえとした。サイドボルスターやリアドア・アームレストにも同じ表皮を用いることにより、コンパクトなサイズながらも空間全体がシームレスとなり、空間が広がって見える視覚的な効果も狙った (Fig. 16)。

4.3. 五つのディスプレイを水平配置したインストルメントパネル

これまでのクルマでは体験したことのない、使いやすく先進的な室内空間を目指した。それは、8.8 インチのメーターディスプレイ、12.3 インチのディスプレイを中央に2枚、また左右の6 インチ CMS ディスプレー、計五つのディスプレイを水平に配置する世界初のインストルメントパネルで構成されている。ディスプレイで新たな楽しさや快適性を提供するだけでなく、多彩なコネクティビティにより、人とクルマの新しいつながりを目指してデザインした。

このディスプレイを実現するにあたり、いかに違和感なく空間になじませられるかが課題となった。このような横長ディスプレイ配置はコンセプトカーなどではよく見られたものの、Honda 車はもとより、量産車では初めての試みだったからだ。ディスプレイを納めた横長のパネルは平面・直線だったため、むしろそれを活かし水平直線基調で全体を統一し、シンプルにまとめることにした。結果的に、これが均衡の取れたスタイリングになり、モダンリビング

空間の実現に寄与した。

副次的な効果としては、インストルメントパネル上面がスッキリとしたため、運転視界への影響を和らげていると考えられる。

リビングにあるテーブルのようにも見える、水平基調の木目調パネルも、単に演出のための特徴的な加飾というだけではなく、走行時にディスプレイのタッチパネルを操作する場合にも、手のひらを置いて操作しやすい形状とすることにより、誤操作を防ぐといった狙いもある (Fig. 17)。

このように、Honda e のインテリアデザインは、居心地の良い空間のための造形や工夫と、使い勝手や機能とを密接に関係させることにこだわった。

4.4. 素材を活かした快適装備

前節で触れた、造形の工夫や使い勝手を活かした装備例を二点挙げて説明する。

まず運転席用のカップホルダーだが、このクルマの前席は左右ウォークスルー可能としている。そのためインストルメントパネルとセンターコンソールの間に脚が通れる空間を設ける必要があったので、コンソールからの引き出しカップホルダーを採用した。ただ、その取っ手を一般的な樹脂部品にすると、ウォークスルー時に脚にあたって違和感を与えてしまうことが予想された。そこで取っ手部分を柔らかい合革製のストラップとした。また色もブラウンとし、ステッチも入れることで着座時の視認性だけでなく、見た目の上質感や引き出し時の手触りも良くなった (Fig. 18)。

もう一つの例は、インストルメントパネル下のセンターロアポケットである。

こちらと同じく、極力張り出しは抑える制約の中でポ



Fig. 16 Front and rear interior designs

ケットを成立させる必要があった。そこで、シートと同じ生地を使用した布製ポケットを採用した。

これによって、スマートフォンなどの機器を接続・充電しながら収納しておくだけでなく、走行中でもガタツキや傷付きを抑えることができる。接続中のスマートフォンは Android Auto と Apple CarPlay など操作可能である

(Android Auto は Google LLC の商標です。Apple CarPlay は Apple Inc. の商標です。).

また、機器接続用のケーブル類の取り回しや収納場所について困る場合が多いものだが、機器と一緒にまとめて収納可能とし、使っていない場合もきれいに丸めて押し込んでおけるようにした (Fig. 19).



Fig. 17 Instrument panel



Fig. 18 Cup holder



Fig. 19 Central lower pocket

この二点の装備例は、このような検討を積み重ね、細かく機能に配慮したデザインは、見栄えについてもより親しみやすさを増やすことができた。

4.5. ぬくもりと自然な風合いを追求した木目調パネル

リビングテーブルのぬくもりを感じさせる上質な風合いを実現するため、木目調パネルは本物らしさを追求し開発した。

木目柄は、一般的な家具にもよく使われているウォールナットを採用し、生活空間としてのリビングルームを再現した。さらに、複数の色を重ねることで、自然な木目の複雑な色合いも再現した。本加飾は、フィルムでありながら、木目の導管からなる凹凸感を立体的に表現したことで、触感からも本物の木のぬくもりを感じることができ、パネルの角度は、ディスプレイのタッチ操作のしやすさと、画面への木目の映り込みも検証した上で設定している (Fig. 20)。

4.6. モダンリビングを表現するファブリック

前述のようにインテリアは、親しみやすく飽きの来な

いデザインを追求している。そこでシートとドアの表面生地には、親近感のあるメランジ調のファブリックを使用した。また、厚みのある上質な織物を使用し、グレーの濃淡のコンビネーションで、モダンなりビング空間を演出した。

シートベルトや前席のサイドエアバッグのタグは、木目色に合わせてブラウンに設定した。通常、加飾として扱わないシートベルトや、タグの機能部品にも、色をまとうせアクセントとしての役割を加えた。グレーの内装に相性の良いブラウンアクセントは、シンプルな空間を一層華やかに演出させた。

ドアやシートの一部には、ジグザグのステッチを配し、見た目に楽しく、愛着が湧くワンポイントとした (Fig. 21)。

5. 市場からの反響

Honda e は、欧州・日本という二つの市場のみの販売ではあったが、世界的にも名誉ある数々の賞に輝くことができた。その中には日本車としての初受賞や、デザイン専門の受賞も含まれている (Fig. 22)。



Fig. 20 Wood grain tone panel

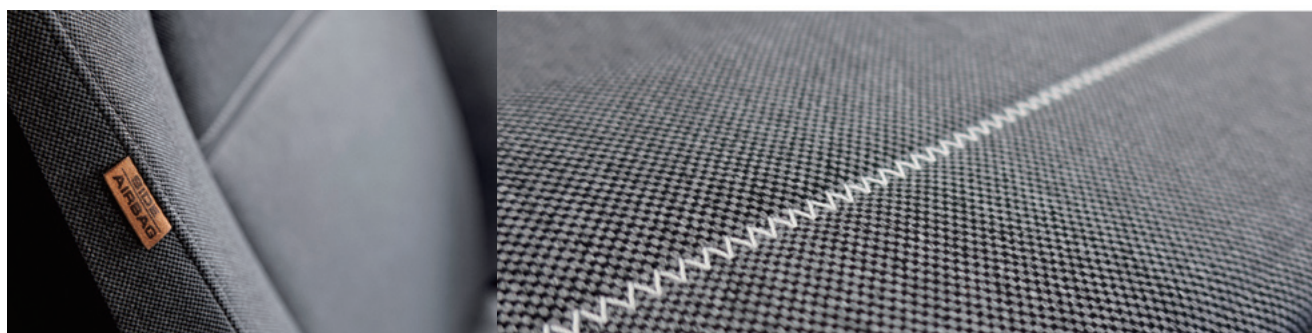


Fig. 21 Expression of living room



reddot winner 2020
best of the best car design



reddot winner 2020
smart product



Prize	Country	Awarded in
AUTOBEST 2021 Awards – ECOBEST title	Europe	2020
German Car of the Year 2021 – overall winner, ‘New Energy’ category *	Germany	2020
Red Dot Design Awards – Red Dot: ‘Best of the Best Car Design’ & ‘Smart Product’ **	Europe	2020
News International Motor Awards 2020 – ‘City / Small Car of the Year’	UK	2020
Autocar Best Car Awards – ‘Best Car Tech’	UK	2020
AutoGids Best Car Awards – ‘Small Electric’	Belgium	2020
EuroCarBody Awards 2020 – Winner, Volume Segment	Germany	2020
The Les Numériques Digital Star 2020-2021 for ‘Connected Car’	France	2020
Axel Springer Motor Awards – ‘Best Design’ **	Spain	2020
Denmark Car of the Year 2021 Awards – The Innovation Award, The Car-Joy Award	Denmark	2020
The Best of Moto Awards – Alternative Drive, Design	Poland	2020
Automobile Awards by Motul – Design **	France	2020
2020 TopGear.com Awards – City Car of the Year	UK	2020
‘Most Exciting Novelty/New Car’ from Vezess.hu	Hungary	2020
JIDA Design Museum Selection Vol. 22 – Gold Selection **	Japan	2020
Japan Automotive Hall of Fame – 2020-2021 Car Technology of the Year	Japan	2020
2021 Women’s World Car of the Year – Best EV	World	2021
UK COTY (Car of the Year) Awards 2021 – City Car of the Year	UK	2021
World Car Awards – 2021 World Urban Car	World	2021

* First award to a Japanese car ** Design award

Fig. 22 Awards given as of April 2021

6. 最後に

Honda e の開発は、すでに先行する他社量産型 EV に対して後出しの位置づけでもあったので、語らずとも「他社同様のクルマは絶対に作らない」という Honda ならではの共通認識が常にメンバーの中にあった。それは 2020 年以降の欧州 CAFE 規制強化から始まる脱炭素社会の未来に対する Honda の具体的回答の一つという役割もあった。

そのような課題をチームはポジティブにとらえ、決してガソリン車の代替えではない EV として、街なかベストのコンパクトサイズに集約していった。その商品としての魅

力をさらに高めるべく、高出力モーターによる後輪駆動、床下バッテリー専用プラットフォーム、大型ディスプレイなどの Honda 初の先進技術が、コンパクトサイズにもかかわらず惜しみなく採用された。

一方、デザイン開発チームは北欧リサーチによって得られた「Affinity & Modern」という方向性から、「先進技術が人に寄り添うパートナーのようなクルマ」をカタチへと具現化していったのである。

Honda 初出展となったミラノデザインウィーク 2019 において、そのプロトタイプを中心に特別展示する機会を得たが、ファニチャーやファッションなど、非自動車デザイ

ナー及びメディアからも高い支持を受けたと聞いている。

車名に「Honda」が付いたのは、欧州における Honda のプレゼンスを向上させる意味も含まれており、多くの名誉ある賞をいただいたことで、その目的を達成できたと思う。

残念ながらコロナ禍対策の影響で、日本国内での新車発表や取材もリモート環境下で開催される中でも、お客様ご自身による EveryGo (Honda のレンタカー・カーシェアサービス) を活用した試乗レポート動画投稿なども多数あり、その反響の大きさに驚かされた。

そのような時期でも、明るい未来のクルマの姿を提供し続けることが我々の使命と考えたい。

■ 著 者 ■



内 田 智



佐 原 健



明 井 亨 訓



半澤小百合