

CAR OF THE YEAR JAPAN 2018-2019  
**CAR OF THE YEAR JAPAN**  
**2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー イノベーション部門賞 選考委員コメント**

青山 尚暉	ホンダ初の市販 PHEV となるクラリティ PHEV は、ライバルを圧倒する EV 航続距離 114.6km（実航続距離は試乗経験上、約 80km ）、EV 走行可能速度 160km/h を実現した、ねばる EV をコンセプトとした、ホンダ渾身の PHEV。内外装デザインに新しさ、特筆すべき高級感こそないが、184ps、32・1kg-m ものモーターパワーによる胸のすく加加速力、エンジンのかかりにくさ、ほぼ EV と言える走行感覚、低重心がもたらす乗り心地、操縦安定性の良さ、そして上記の EV 航続距離の長さによる第一印象。ホンダ車の本格電動化の第一歩として、評価したい。
安東 弘樹	これまで数々の PHEV を運転してきましたが、CLARITY PHEV に乗って初めて既存のハイブリッドモデルとの明確な違いを感じました。常用域では殆どエンジンがかからず EV と同じライドフィールであり、燃料タンク 26L というのが、この車の特徴を表していると思います。実際に試乗の際には、様々な事を試しエンジンが始動しそうな状況を作り出してみたが、良い意味で無駄な努力に終わりました。私にはイノベーションを感じさせてくれました。DS 7 は、まずデザイン。3 日間に渡り数人を乗車させましたが、皆、インテリアに感銘を受けていました。スイッチ類などデザインは凝っていますが使い勝手が悪くないのに感心です。アクティブキャンサスペンションの効力は体感できませんでしたが、試みとしては面白いと思います。何か新しさを感じさせるモデルとして選考しました。
飯田 裕子	クラリティは EV、FCV、PHEV の 3 つのパワートレインを同一のプラットフォームで開発し、日本では FCV、PHEV とともに性能面での進化が確かにうかがえた。「スポーツハイブリッド i-MMD プラグイン」の採用は初めてではないが、クラリティは電動領域を増やし、モーター出力は例えばアコードの 3 倍以上だそうだし、モーター走行で 160km/h の速度を出せること、満充電での電動走行距離は JC08 モードで 114.6km、WLTC モードで 101km。PHEV としての性能をまず評価したい。さらに静粛性や乗り心地、ハンドリングのバランスも高いレベルに保たれ、単にクラリティが PHEV であるだけでなく、トータル面で優れた PHEV である点に新しいホンダの魅力を実感できた。
石井 昌道	モーター駆動を主体としたプラグイン・ハイブリッドのクラリティ PHEV、クラリティ FUEL CELL、クラリティ ELECTRIC を同一プラットフォームでそろえる 3 in 1 コンセプトを、あえてパッケージングが難しいけれど、自動車の基本形であるセダンでチャレンジしたところに、HONDAらしい技術オリエンテッドな姿勢を感じる。EV “感” が強いパワートレイン、レベルの高いシャシー性能なども魅力であり、今後の HONDA 車に期待が持てる。
石川 真禮照	EV でもスポーツ心を失わない開発姿勢とバッテリーに水冷方式を採用したり、2モーターシステムを初めて採用するなど常にイノベーションを失わない姿勢での車両開発に対して、高配点しました。
石川 芳雄	5年前に登場したアコード PHEV に対し、バッテリー容量を 17kWh と大幅に拡大し、モーター出力も強化したクラリティ PHEV のスポーツハイブリッド i-MMD プラグインは、バッテリー走行の領域が非常に広く、かつ EV らしい素早く強力な初速の立ち上がりを楽しめる、ユニークな走行フィールが印象的でした。一充電での走行可能距離は 114.6km と既存の PHEV の中でも最も長く、実際に走らせても高速道路の巡航中はほとんどエンジンが始動しないほど EV 走行に余裕があるため、最も PHEV 感が強く、かつ実用的なモデルと言っても良いでしょう。1.5L にダウンサイズしたエンジンは、始動しても騒音／振動が少なく存在をほとんど意識させないし、E-COON モードではペダルにクリックを設けてエンジン始動領域を知らせたり、パドルで回生レベルを調節可能など、インターフェースの工夫にも好感を覚えました。
今井 優杏	双方において、自動運転を見据えた高度な運転支援システムを搭載し、また予防安全技術との協調制御を高レベルで実現させ、なおかついわゆる“高級車”としての乗り味を損なわず、所有欲を満たすエクステリア & インテリアを備えている、というところにイノベーションを感じました。
岩貞 るみこ	さまざまな運転支援技術が装備されている昨今、クルマが本来持つサスペンションやブレーキの性能のよさが、こうした技術の印象を左右するが、CLS の車両自体の完成度の高さが、先進安全技術と見事に高度なバランスをとっている。また、今後の自動運転の世界を見据えたとき、機能を瞬時にどうドライバーに使いこなしてもらうかがカギとなるが、HMI の点でも人間の研究をしっかりと行い、世界中の自動車メーカーのお手本となる一台。
太田 哲也	PHEV という点だけに止まらず、バッテリー温度管理など実用面での改善や、走りの質感なども行われていること
大谷 達也	100km を越す EV 航続距離と 24.2km/ℓ のハイブリッド燃費（WLTC モード）を両立させるには、クルマとしての効率を根本から見つめ直さなければならなかったはず。これを実現したクラリティ PHEV は、外部充電したエネルギーで走行しているときだけでなく、ガソリンで走っているときにも環境に優しい性能を手に入れた。これまでもプラグインハイブリッド車は「実用性に優れた電動化自動車」と評価されてきたが、クラリティ PHEV によってプラグインハイブリッドの実際的な環境性能は一段と高まったといえる。また、ただ環境性能にこだわるだけでなく、乗り心地、ハンドリング、動力性能、居住性の面でも優れていて、純粋なセダンとして見ても高く評価できるのがクラリティ PHEV のもうひとつの特徴でもある。クラリティ PHEV で得た電動化技術の知見を、今後はさらに低い価格帯で実現されることを切に願う。
岡崎 五朗	ヘッドアップディスプレイに歩行者の存在する方向を表示する歩行者注意喚起機能、自動操舵回避を実現したアクティブ操舵回避支援、対後方歩行者サポートブレーキなど、世界初となる先進安全機能を数多く採用。世界トップレベルの安全技術を採用していることを評価した。
岡本 幸一郎	自動車の電動化が進む中、現時点におけるひとつの到達点を見せてくれたのがクラリティ PHEV だと思います。極めてなめらかな走りや、EV 走行可能距離が 100km を超え、エンジンを始動することなく 160km/h を出せるという次世代車としての性能の高さはもとより、それを前身にあたるシステムよりもエンジンをダウンサイジングした上で実現したことには大いに驚かされました。さらには巧みなレイアウトにより後席の 3 人掛けを実現するなど、見どころが多々ある点も高く評価したく思います。
小沢 コージ	燃料電池車、バッテリー EV に続く、ホンダの意欲的な先進安全環境車、クラリティシリーズの第三弾たる PHEV。デザイン的インパクトこそ今ひとつだが、走りの質感、パッケージ性能、EV 航続距離、電動加速性能共に世界トップクラス。単純に 600 万円弱の値段のセダンということで比べると、ドイツプレミアム勢に敵わず、価格戦略的には疑問も大きいですが、北米では期待大。もうちょっと安いかカッコいいと満点。かたやアウディ A8 の静的質感、動的質感は圧倒的。さらに法的問題もあり実現できないがレベル 3 を睨んだ自動運転技術には期待大。さらにサイドが上がって側突被害を軽減させるアウディ AI アクティブサスペンションも相当にユニーク。
片岡 英明	クラリティ PHEV はプラグインハイブリッド車だが、電気自動車に近い性格で、快適性も高いレベルにある。EV 走行距離が 114.6km と驚くほど長く、エンジンがなかなかかからない。多くのシーンを電気だけで行けることを高く評価した。また、スポーティな走りも魅力だ。3.0ℓクラスのエンジンのように余裕があり、パンチが効いている。ボディとシャシーもしっかりしていて、ハンドリングは軽やかだ。剛性が高く、懐の深い上質な走りを楽しめる。レクサス LS は、最高級プレミアムセダンにふさわしい最新技術をふんだんに盛り込んだ力作。新プラットフォームを採用し、減衰力可変エアサスペンションやギア比可変ステアリング、後輪操舵など、見所が多い。6 方向統合制御の採用と相まってハンドリングは軽やかだ。随所に新しいプレミアムセダン像を感じる。
桂 伸一	走行のほとんどを EV 走行でカバーでき、充電も可能なホンダのハイブリッドシステムを高く評価する。
金子 浩久	クラリティ PHEV は先進的なプラグインハイブリッドシステムを評価した。アウディ A7 スポーツバックと A8 は、ともに運転の自動化の新境地を切り開いた。
河口 まなぶ	時代は電動化、コネクティッドなど、これまでの時代とは明らかに異なる時代へと動いている。そうした中で、ホンダ・クラリティ PHEV は今後の電動化車両における当面の最適解を出しているように感じた。また同じようにメルセデス・ベンツ C クラスは内燃機関を可能な限り活かしつつ、電化との整合性を取るにはどのような答えがあるかを実際のプロダクトで表現している。トヨタ・クラウンはカラーとともコネクティッドに挑戦した点を評価した。つながるといってもまだできることは限られるが、今後さらなる機能の追加に期待したい意味合いを込めて配点した。
川島 茂夫	ボルボ XC 40 とマツダ CX-8 についてはドライバーと車両の意思疎通について評価しました。ともに当該車種だけでなく同社の他のモデルにも共通し、また XC 40 では ACC で前走車追従走行時の認識状況、CX-8 では加減速や旋回時の操縦性の肌触りレベルの向上と、性能や機能を大きく向上するものではありませんが、運転のストレスフリーの実現や運転支援技術の発展とともに難しくなるドライバーの運転技量の維持向上をどうすべきかを考える上で欠かせない要素と思われます。この 2 車に対してクラリティ PHEV の評価要点は現在語られる先進性の王道というべきエコ性能です。シリーズ HV を基本に高速巡航用パラレル HV 機能を備えたハイブリッドシステムは CR-V 等にも採用されていますが、外部充電も含めて EV の要素を拡大。HV と EV を融合させた PHEV の中でも EV に近い存在であり、実用性を高めたレンジエクステンダーとして評価しました。
河村 康彦	複雑なメカニズムを汎用性の高いボディに、コンパクトにまとめて搭載した高度な技術力。実用車として用いるに違和感のないドライブフィールの実現。”EV” ならではの特長が、航続距離の不安なしに味わえるという現実性の高さなどを鑑み、優れた”近未来カー”の 1 つのあるべき姿として選出します。
木下 隆之	世界トップレベルの衝突安全技術の投入など、革新性を高く評価しました。
日下部 保雄	クラリティ PHEV は電池技術、そのレイアウトなど、将来の BEV につながる量産技術を搭載したこと。
九島 辰也	クラリティ PHEV はすでにアメリカでは市場導入されているとはいえ、専用設計のボディとのマッチングはよく、日本の道路での試乗において軽快なハンドリングと快適な乗り心地を提供してくれました。特に EV モードの存在感は強く、かなりアクセルを踏み込んでもエンジンがかからないで走れる技術力の高さは素晴らしいです。
国沢 光宏	PHV としての完成度は抜群に高い。価格設定さえ妥当でデザインも良ければ素晴らしいクルマだと思う。なかでも機構的な仕上がりは特筆すべきものがあります。
五味 康隆	クラリティ PHEV、LS、A8、技術革新が著しい今の時代においても未来に向けて特にワクワクさせる最新技術を取り入れている。

CAR OF THE YEAR JAPAN 2018-2019  
**CAR OF THE YEAR JAPAN**  
**2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー イノベーション部門賞 選考委員コメント**

こもだ きよし	ホンダクラリティは最初にFCVとして登場したが、予定どおりPHEVも追加してきた。このPHEVはバッテリー容量を大きくして貯められる電氣量を増やすことによって、EVモードでの走行距離を伸ばし燃費を稼ぐことに徹底した。毎日充電すればほぼEVとしても使える。これはPHEVの世界的な傾向になっているが、それを先取りしている。セレナe-POWERは火力発電所を持ったEVと考えればわかりやすいクルマだ。ノートe-POWERと同じHVではあるが、ミニバンに採用して電氣モーターだけで駆動する方式を広めている。
斎藤 聡	クラリティPHEVは、大容量バッテリー付きのモーター+エンジンというハイブリッドシステムの一カテゴリーという考えから、ほぼEVとして使うことができることを開発のこだわりとし、EV以上にパワフルなモーターパワーを与えたことで、PHEVというカテゴリーのクルマのあり方を一歩踏み込んで考え、作り込んでいます。これはまさにイノベーションで、新しい価値の創造ということができると思います。これを評価してクラリティPHEVに5点を投じました。A8は、未来の運転支援システムに欠かせないといわれるレーザーセンサーを搭載し、レベル3の運転支援に挑戦したアウディの姿勢に対して5点を配点しました。A8は先進技術の博覧会というだけでなく、優れたドライバビリティを持ったシャシー性能と圧倒的なスタビリティを誇るクワトロ(AWD)システムが、運転支援のバックボーンになっており、クルマとしての完成度の高さも高く評価しました。
斎藤 慎輔	ホンダ・クラリティPHEVは、先進のクラリティFCと共通のプラットフォーム、ボディに、高度なPHEVシステムを搭載したことで、プラグインであることのメリットを強く実感できるだけでなく、実用性、快適性の高いPHEVに仕上がっています。バッテリー総電力量が17.0kwと大きく、EVでの実走行距離が70~80kmほどに達しており、かつEVとして可能な速度も日本では高速道路域まで十分にカバーする領域に達していることから、現実的に日常はEVとしての走行が可能で、日本仕様はチャデモにも対応し急速充電も可能なことなど、PHEVに求めたい条件をほぼ満たしています。なにより、システム構成の中で、駆動用リチウムイオンバッテリーの冷却には水冷式を採用し、安定した温度管理を可能にしていることや、バッテリー等のシステムを載せるフレームの細部に及ぶ剛性の最適化などで小さな振動、共振などにも深く気を配るなど、電動化技術以外にも注目させるところがありました。実際、それらにより質の高い走行感覚をもたらすものになっています。アウディA8は、レーザーセンサー等の先進技術による安全性能に注目をしています。
佐藤 久美	最先端技術を投入したプラグインハイブリッドモデルであるクラリティは、その技術の結果として、EV走行距離が長く、シームレスな走行フィールを実現した。一方で、パッケージングの高さなど、実用性も併せ持つ。電動化が進む現在のクルマ事情において、イノベーション賞に相応しいと判断した。
塩見 智	EV走行距離が114.6km(JC08モード)と、主要な国産市販PHVの中でぶっぎり長いのはクラリティPHEVの他にない長所だ。ちなみに三菱アウトランダーPHEVとトヨタプリウスPHVはともに60km台。もちろん、EV同様、PHVのEV走行距離は長い(バッテリー容量が大きい)ほどよいとは限らず、ユーザーが次に充電する機会を得るまでの走行距離をちょうどカバーするだけの容量が備わっているのが理想。しかし実際にはその距離はユーザーによって異なるため、やはり多くの使い方をカバーできるようにEV走行距離は長い(バッテリー容量が大きい)ほうがよい。加えて、クラリティPHEVは走行中に発電のためにエンジンが始動した際の音と振動が軽微な点に感心した。セレナに加わったe-POWERは、簡素で安価なシリーズ・ハイブリッドシステムでありながら、大きな効果(燃費向上とスムーズで力強いEVライクな走行感覚)を得ているのがよい。
島崎 七生人	“世が世なら”という言葉づかいが、果たして自動車の世界で通用するかどうかわからないが、DS7クロスバックの仕上がりが、以前であれば“ショーカー同然のクルマ”と表現したに違いない。圧巻のインテリアは、モダンどころか、正面からアートなアプローチで攻めたもので、スイッチのひとつひとつから、メーターのグラフィックに至るまで、実に印象深い。もはやステアリングホイールが菱形ではないのが不思議に思えるほどだ。通常とは反対に、このインテリアのデザインモチーフが外観にも反映された……そんな見え方すらある。かつて最初にシトロエンDS5を目の当たりにした際の何にも似ていない奔放な内・外観にも心奪われたものだが、DSモデルとして、久々に全身で個性を主張しているところ、その存在感が見逃せない。量産車で、これだけのことがやれる……メカ的な次元とは別の、センスの話として、やはりリベアティブだと思う。
島下 泰久	この分野で再び世界一を狙うべく進化してきたレクサスLSの先進安全・運転支援技術は、まさに世界の競合車の中でも十分にアピール度の高いものに仕上がっており、今後より多くのモデルに普及が進んだ際には必ずや交通社会を良い方向に導くことになることと確信し、高い点数を与えます。クラリティ プラグインハイブリッドはPHEV技術が走りの質の向上にどれだけ貢献できるかを、その質高いハードウェアで示したこと、そして優れたパッケージング技術の評価したものです。
嶋田 智之	EVでは常に気掛かりな、残りの航続距離と充電場所の相関関係。それは都市生活者であればさほどの問題にはならないものだが、地方在住あるいは地方を訪ねることの多いユーザーには、時としてストレスにすらなる。日産自動車のe-POWERはその点をほぼ解決しつつ、100%モーター駆動ならではの独特の走りの楽しさや気持ちよさを提供してくれるシステムだ。環境的な面もさることながら、“EVという乗り物のおもしろさ”を新しいかたちで伝えようというその考え方には大きく共感する。セレナe-POWERはそのシステムを備えた最初のモデルではないが、制御の進化には驚かされたし、モーター駆動の最も特徴的な持ち味である力強さを、フル乗車時には重量増によって目に見えて動きが鈍くなるというミニバンのストレスを、大きく軽減させることにも成功もしている。また仕組みの持ち味を活かして広げた、別のカテゴリーのクルマの誕生を期待させてくれる点でも意義深いと感じる。
清水 和夫	プラグイン・ハイブリッドが評価ポイントで、電動化技術をうまくマネージメントしている。実際の走りはトルクフルで静かだ。さらに車体とシャシー性能が非常に優れている点も評価したい。
鈴木 直也	いつかはクルマが電動化するのは必然で、メーカーも専門家もそこに異論はない。しかし、肝心なのは「いつその時代が来るのか？」という問題。相当長い時間、内燃機関と電動化車両が並存することは間違いなさそうだからだ。PHEVはその移行期の主役となるパワートレインとして重要な存在だ。広く普及したハイブリッド車と基本的な仕組みは同じだが、エンジンの稼働時間を減らしてどれだけバッテリー走行のパーセンテージを大きくできるかが勝負。そのための電池性能向上とパワーマネジメントの効率化が技術開発の焦点となっている。電池の水冷化やパワーコントローラーの小型高出力化など、この分野におけるクラリティPHEVの技術はきわめて先進的。そこを評価してイノベーション部門の配点を行なった。
瀬在 仁志	従来持っているHV技術をベースに、電氣自動車や燃料電池車へ対応出来るように進化させた制御技術により、次の世代を担っていくモデルであると思われる点。同時にホンダのシャシー性能に対する取り組み方が、ハンドリング性能やNVHの進化にも現れて来ており、総合的に見て新たな技術的可能性に大きな期待を持たせた。
高山 正寛	評価したのは3つのパワートレインを搭載できる多様性。一見コストダウンも含め、設計は容易と思ったが、実はその逆で3種類のパワートレインを1つのプラットフォームに効率良く搭載することは高い技術力が要求される。つまりこのクルマに関して言えば高い実用燃費を誇る「i-MMD」をベースに「どれだけEVで走れるか」を突き詰めた点にある。特にバッテリーの発熱に対して「水冷式」を採用した点は良い意味でコストをしっかりとかけている。個人的には当面「i-MMD」がホンダの電動化の中心技術にあると思っている。フィットなどに搭載されている「i-DCD」ではなく、投入予定の新型インサイトからも感じ取れる。また自分の領域では通信機能に関してBlueetooth LOW Energy 技術を採用することでネット経由でデュアル運用が可能になったことで利便性を向上させている点も評価した。
竹岡 圭	クラリティPHEVは、PHEVと名乗るにふさわしくEVメインのPHEVとして、効率よくそして気持ちよく走れるクルマに仕上がっている点。メルセデス・ベンツGクラスは、ファンの心を理解したデザイン性と操作フィーリング、今の時代のクルマとしてのメカニズム性を上手く融合させている点。
田畑 修	ホンダが今まで培ってきたハイブリッドシステムを突き詰め、熱効率40.5%という高効率エンジンと、大容量・高出力バッテリー＆モーターの組み合わせを実現したところをまず評価したい。その成果としてモーターのみでのEV航続距離は114.6kmと、日常使用ではほとんどガソリンを使わずに走れるクルマに仕上がっている。ボディは燃料電池車のクラリティと共用するものの、スペース効率を高めて室内空間も確保し、より実用的なクルマに仕上げたところにも注目したい。まだ詰め切れない部分も散見できるものの、効率の高いプラグインハイブリッドシステムを実用化し、他のクルマにも応用できるであろうパワートレインを作り上げた点でイノベーション部門賞にふさわしいと評価した。
千葉 匠	クラウンは自ら築いてきたブランドイメージから脱却。それゆえデザインは「正体不明」になってしまったが、既存ユーザーの嗜好とは違うところに「クラウンの理想」を実現させたハードウェアはまさにイノベティブである。
中谷 明彦	セレナはミニバンにe-POWERという新しいパワートレインを与え力強い走りや経済性、高い環境性能をバランスよく備えさせた。Gクラスは伝統と革新の高度な融合を見せつけている。
西川 淳	電動メインのクルマとして、ただ技術的なことをアピールするに留まらず、そのデザインやライドフィールにもしっかりと個性と新しさを表現できたあたりが、今年のクルマたちのなかでは最もイノベティブに映った。
西村 直人	【レクサスLS】トヨタ/レクサスでは「Toyota Safety Sense」や「Lexus Safety System +」として、①追突事故/②歩行者事故/③走路逸脱事故の3点について抑制する先進安全技術をパッケージング化し実用化を果たした。対してレクサスLSの「Lexus Safety System +A」では、これまでの3点に、①自転車事故、②夜間歩行者事故、③出会い頭事故、④路外逸脱事故、⑤ドライバー異常時検出の5点が加わり全8点の事故形態に対応する。交通事故による死傷者をゼロに近づけるために導入された革新的な技術こそ、今年のイノベーション部門賞にふさわしいと考え推奨致します。【アウディA8】先進安全技術の性能を大幅に向上させるべく「レーザーセンサー」を量産の市販車として初めて搭載したことや、48V系のシステムを用いたマイルドハイブリッドシステムを搭載しパワーユニット単体としての省スペース化を図った。搭載技術は価格以上の価値がある。よって今年のイノベーション部門賞にふさわしいと考え推奨致します。

CAR OF THE YEAR JAPAN 2018-2019  
**CAR OF THE YEAR JAPAN**  
**2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー イノベーション部門賞 選考委員コメント**

萩原 秀輝	クラリティは、フューエルセルに続きPHEVを投入。海外ではクラリティELECTRICもラインアップしているため、同一プラットフォームにFCV、PHEV、EVという3タイプのパワーユニットが展開されていることになる。いまや、待ったなしとなる電動化への取り組みに他メーカーに先駆け合理的なパッケージングを実現したプラットフォーム戦略を評価。室内や荷室のスペースに余裕があり、ボディの剛性感が高いので振動や騒音を抑え込み走りの上質な走りが確かめられる。セレナe-POWERは、基本設計が古いプラットフォームを熟成し裕りの質感を同クラスのミニバンに引けを取らないレベルまで向上させた点を評価。モーターによるアクセル操作に対する応答性の素早さや力強さを得ていることも魅力となる。Audi A7 Sportbackは、3.0TFSIに48V電装システムを組み合わせてきた。マイルドハイブリッドながら、市街地と高速道路での燃費計測によりパワーユニットの力強さを踏まえれば納得して余りある結果が確認できた。さらに、このシステムは汎用性が高いことも評価に加えた。
橋本 洋平	FCV、EV、そしてPHVという3つのパワートレインをひとつのプラットフォームに搭載することを実現したクラリティPHVは、2030年をめどにグローバル販売台数の2/3を電動化するという目標の土台となるクルマだと思います。それを見事に完成させたこと、そして走りの完成度の高さも見所でした。EV走行だけで時速160キロまで到達できること、ハイブリッドモードに移行した際の違和感の無さも好感触。さらには剛性感溢れ、当然のようにあらゆる路面をいなして行く乗り心地や、正確性のあるハンドリングも良かったです。電動化という未来だけでなく、クルマとしての根本もしっかりと完成させている姿は素晴らしいと思います。
ピーター ライオン	HONDA CLARITY PHEV プラグイン・ハイブリッド車が増える中、ホンダ・クラリティPHEVが一番優れた性能を持っていると思う。215psを発揮する2モーターと1.5LエンジンのハイブリッドシステムによるEV走行は史上最速の160km/hに到達し、EV走行の航続距離は業界最長の114kmとホンダ広報は語る。ステアリングにはパドルスイッチが備わっているが、これによって減速Gを4段階で調整できる。3つの走行モードもついでに、走り、乗り心地、静粛性は高級車並みだ。また、クラリティに搭載されているホンダ・センシングは、業界トップレベルの安全装備なので、僕のイノベーション賞をあげよう。
ピストン 西沢	モーターとエンジンの共存はやはり今後電気自動車の割合が大きくなっていくうえで現実的だと思う。このクルマはその一つの形として、従来のものよりコンパクトに低い位置に搭載された電池とシステム補機類が、ミリ単位のスペースの奪い合いの中、室内空間を奪うことなく収納の匠のような繊細な配慮でまとめられている。それが低重心にも貢献しクルマ自体の走行性能にも寄与。さらには騒音を抑える工夫もあり、乗り心地は大変上質。今後このシステムをミニバンや安価に押さえコンパクトカーに転用されれば、ホンダのクルマが放つ魅力は大きく輝くと思われる。過渡期とも言える中で、現状の現実的な技術の粋を見た気がした。
藤島 知子	「クラリティPHEV」はエンジンのほかにモーターを搭載して走るプラグインハイブリッドカー。大容量のバッテリーやパワーコントロールユニットなど、専用装備の小型高効率化を実現。ホンダ独自のパッケージング技術によって、広い居住空間と荷室空間の確保した。それらを全高が低いセダンで叶えてみせたことから、今後の展開に繋がる可能性を感じさせた。「LEXUS LS」は高度な運転支援技術を積極的に採用している。ドライバーの異常時に停車支援、救命・救護に寄与する機能など、安心ドライブをフォローする先進技術を搭載し、レクサス流の「おもてなし」をフラッグシップモデルに相応しい形で提供した。
ポプ スリーヴァ	実用性にあふれている地球にやさしいミニバン。
松田 秀士	ホンダ・クラリティPHEVはセダンというパッケージの中に17kwhの大きなバッテリーを搭載し、これまでのPHEVにはなかったEVだけでの長い走行距離を達成している。加速も良く、電費/燃費共に高次元の性能を発揮する。また先進の安全装備であるホンダセンシングを採用する。いずれにしてもセダンという制約のあるパッケージにこれだけのEV走行が可能モデルを造り上げた技術力を評価する。アウディーA7は市販車中、世界で初めてレーダースキャナーを採用した先進の安全性を評価する。ボルボV60は車体剛性、室内静粛性、先進安全装備のバランスの良さを評価する。
松任谷 正隆	レベル3の自動運転技術に対する評価です。多くの国でまだ認められず、未体験なのを評価するというのは、選考委員としてはやっつけはいいなと思いつつ、でもやはりここで評価すべきと判断しました。
まるも 亜希子	これまでのプラグインHVの懸念事項であった、EVでの走行距離を飛躍的に伸ばした技術、そしてEV走行からハイブリッド、エンジン走行への切り替わりをシームレスにし、なめらかに力強いEV走行の運転感覚がどのモードでも続くようにした技術。それらが素晴らしいと感じました。
御堀 直嗣	セレナe-POWERは、ハイブリッドシステムを搭載することで、より上質に、また福祉車両としての快適性も向上クラリティPHEVは、EV走行距離をJC08とWLTCとも100km以上実現し、後席を含め室内居住性も確保Cクラスは、BSGを採用したガソリンエンジンを搭載。
三好 秀昌	技術革新による部品の小型化や性能アップによる恩恵により充電だけで100km以上走行でき、160km/hまでモーターだけで走行出来る数値もさることながら、走行時の静粛性が素晴らしい。モーターで走るクルマは「静か」と言われるが実際には再生ブレーキ作動時や低速時にはインバーター音が気になるものだが、CLARITY PHEVはそのあたりも含めてとても静かなのが美点でもある。
森口 将之	満充電での電動走行距離が100km以上というのは、現在市販されているプラグインハイブリッド車でトップレベルの数字である。しかもバッテリーをはじめとするコンポーネントをシート下やセンタートンネルなどに効率的に配置することで、広く快適な室内と使いやすい荷室を作り出している。1.5リッターという、外寸から考えると小さいエンジンながら十分な性能を実現したことを含め、各所にこのブランドならではの独創的な発想が盛り込まれている点に注目した。加速は静かであることはもちろん、スムーズさも際立っており、乗り心地やハンドリングのレベルも高く、1台の上級乗用車として見てもらわれる内容に仕上がっている。長年にわたるハイブリッド車の経験が生きていると理解した。燃料電池自動車と電気自動車、そして今回のプラグインハイブリッド車を同一車体で展開するというコンセプトも興味を抱いた部分である。
諸星 陽一	現代はどんなクルマでもある程度のイノベーション的要素を持って登場する。そうしたなかでイノベーション賞に値するモデルを選ぶのはかなり難しいことだったが、今回はクラリティPHEVに多くの配点を行った。大きな理由はそのパッケージング。クルマはいかにその機能をボディに収めるか？が大切。クラリティはセダンでありながらさまざまな構成要素が必要なPHEVを成立させている。この点が第一に評価した点だ。クラリティにはこのPHEVのほかに水素を燃料とするFCVの「フューエルセル」と、ピュアEVの「エレクトリック」（日本未発売）が設定されているが、どれも基本的に同じボディを使い、3つのタイプを量産車として世に送り出している部分は大きく評価できる部分。そしてそれをセダンでやってしまったというのにもホンダらしいチャレンジングな面を感じられる。さらにパッケージングを圧迫するであろうバッテリーの水冷化も実現。バッテリーの性能向上を実現した点も評価した。
山内 一典	正直に言えば、まずエクステリアのデザインやパッケージングの素直さに好感が持てました。ハイブリッドらしい未来的な意匠は盛り込みつつ、でも、やりすぎず、ほどほどにまとめているところが気に入っています。基本、EVだけで100kmを走れるけれど、ハイブリッドだから、「電費」を気にしなくていい。これは、いつも「電気、電気・・・」と朝から晩まで気にしなければならぬピュアEVとは全く異なる安心感です。「ドライバーがなんとなく運転してくれれば、すべてクルマの側でエネルギー効率を最適化してくれますよ」というのではなく、EV走行モードから、エンジン始動領域に入るところで、アクセルペダルにクリック感を設けているのも、自分でクルマをコントロールしている楽しさに繋がっています。ドライバーはちょっとしたことを自分の運転の目標にして、それを達成したときに喜びを感じますから、こうした細かな配慮はクルマの運転を楽しくさせる大事なポイントですね。
山田 弘樹	より現実的な走行条件を課したWLTCモードで101.0kmというEV走行距離を実現し、なおかつ2モードを備えるクラリティPHEVを高く評価します。544.5万円という価格は確かに高額ですが、これはセールスというよりもi-MMDを始めとした数々の先進技術力をまず形にすることで、近い未来の電動化社会にどのように挑戦するかを示したホンダの意思表示だと受け止めました。三菱エクリプスクロスがS-AWCの高度な制御に未来への可能性を強く感じました。日産セレナe-POWERは急造ながらもファミリー層にシリーズハイブリッドによるEVの先進性を多く広めたことを評価します。
山本 シンヤ	世界中で電動化シフトが進められている中、最も実用的の高いPHEVの一台として評価しました。114.6kmの充電電力使用時走行距離と160km/hのEV走行時最高速度と日本の道路環境では、意図的にエンジンドライブモード選択や全開走行をしない限り、ほぼEVとして使用可能な上に航続距離の心配もなく急速充電にも対応と、電動化の「本音と建て前」を両立させています。走りに関してのも低重心化と高剛性ボディが相まって、ホンダのセダンシリーズベストで、「次世代の高級車」と呼んでもいいくらいの乗り味に仕上がっています。見た目は賛否があるようですが、色々な意味で「技術オリエンテッド」なホンダらしい商品に仕上がっており、イノベーション部門賞にふさわしい一台だと判断しました。
吉田 由美	「ホンダ クラリティ」3兄弟のFCV(燃料電池車)、EV(電気自動車)、中では最も「普通」に使えるプラグインハイブリッドの「クラリティPHEV」モデル。ハイブリッド車でありながら、外部から充電してEVとして走ることもできます。2モータープラグインハイブリッドシステム「スポーツ ハイブリッドi-MMD プラグイン」にダウンサイジングされた1.5リッター直列4気筒エンジンの組み合わせで最高出力は184ps。EVでの航続距離は114.6km。フラットな乗り心地なので、自分で運転しなくても乗せてもらうクルマとしてもいい。
渡辺 陽一郎	クラリティPHEVは、駆動用リチウムイオン電池の総電力量が17kWhと比較的大きい。充電された電気で走れる距離も、JC08モード走行で114.6kmに達する。さらにハイブリッドシステムは、1.5Lエンジンが主に発電機を作動させ、駆動は基本的にモーターが行う。従って機能の構成は発電用エンジンを搭載する電気自動車に近く、加速も滑らかだ。ただクラリティPHEVの価格は588万600円と高い。注目されるのはクラリティPHEV本体よりも、プラグインハイブリッドシステムだ。将来のホンダ車に採用されて、環境性能を高めることに期待したい。安全装備と運転支援機能では、アウディーA8が注目される。レーザーセンサーを車両の前側に搭載して、センサーは合計すると23個に達する。綿密な制御が可能だが、A8の価格は1140万~1640万円と高額だ。それでも将来は、同様の技術がA4やA3、フォルクスワーゲンにも採用されるだろう。その時に本領を発揮する。