



CAR OF THE YEAR JAPAN

2019-2020日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ部門賞 選考委員コメント

青山 尚輝	日産が初めて一から開発した軽自動車のデイズは、デザイン、プラットフォームの完成度、実用性、そして、日産コネクナビゲーションによるオペレーターサービスはもちろん、軽自動車として初のフルボディSOSコールを採用した、コネクティッドカー時代の先端を行く、つながる軽自動車の先駆けとなったところも大いに評価した。また、NA、ターボを問わず、山道の延々と続く下り坂でも安心感・安定感たっぷり走行してくれた事実にも驚かされた。三菱ekクロスは三菱らしい独自のクロスオーバーコンセプトを評価。タントはDNGA採用第一弾として、車高の高い、スーパーハイト系から安定感たっぷり走行性能、乗り心地の良さを評価。ターボモデルのみとはいえ、渋滞追従型ACCの採用もうれしいポイント。乗降性、広大な室内空間がもたらす居るべき車としてのミニマムサイズのファミリーカーとして最適な1台である。
安東 弘樹	N-WGN 一目で、新しい軽自動車を基本から作るという気概を感じました。奇をてらわず誰が見ても好感を持つ内外装。ACCは勿論、タイヤ角度モニター等細かい先進技術を持つ。基本的な所では、滑り感の少ないCVTの制御、運転していて久しぶりに失望感の少ないCVTのクルマでした。何と言ってもCosutomではない大人しい外装のモデルにもターボエンジンを搭載する等、車好きユーザーの事も考えてくれているのが嬉しい限りです。デイズ・ekシリーズ 数々の先進システムや高級感を演出する内装は評価できますが、両車とも、どうしても攻撃的な外装が個人的に好きになれません。そして、ラバーバンドフィールが残るCVTの影響で、加減速がコントロール出来ないのです。高速道路の進入の際にはターボモデルでもアクセルペダルを床まで踏んでエンジンが唸った後、暫く経てスピードが乗ってくる、という感覚が強く、そこが残念です。タント この車も先進安全装備は評価できますが、やはりCVTの特徴が色濃く、電車の様に広い室内が好きな人も居るとは思いますが、特に頭上空間は、こんなに必要でしょうか。
飯田 裕子	日産『デイズ』と三菱『ek』。二世代目となるこれらのモデル、今回は日産手動で開発された。それは日産にとって初めて手がけた“軽自動車”だったそうだ。(振り返ってみれば、確かにそうだ)。それは他と肩を並べると、それ以上の性能を持つ。乗って使って十分に楽しく、日産が特にこだわったという先進安全技術もしっかり搭載した頼もしさを抱ける、このモデルを高く評価したい。
石井 昌道	日産が初めて開発した軽自動車は登録車並のクオリティで高速ロングドライブなども快適。軽自動車のファーストカー需要が増えていることに見事に対応している。一方のN-WGNも同等のクオリティで、低・中速域での乗り心地がいい。
石川 真緒照	新開発のプラットフォームの良さ。
石川 芳雄	今年度は軽自動車が豊作でしたが、中でも頭ひとつリードと感じたのがホンダのN-WGNでした。まず、高張力鋼板を多用した剛性の高い車体と、しなやかなサスペンションの組み合わせで乗り心地が上質な事に感心しました。エンジンは自然吸気で十分と思わせるほど余裕があり加速感も非常にスムーズ。また、ステアリングに備わったテレスコピック調節や、2段階モードのラゲッジルームなど、真の使いやすさを追求している点も注目に値します。さらに安全運転支援技術のホンダセンシングを全車に標準装備とするなど、各所で「良いもの感」が得られるクルマになっています。
今井 優杏	DNGA採用で走り劇的に良くなったタントは、スポーティネスすら感じられる素敵な仕上がりに素直に感激しました。プラットフォームだけではなくエンジン、トランスミッションなどオールニューで生まれ変わり、今後のダイハツの商品展開にも期待が膨らみます。デイズ・ekは軽自動車でもこまごまのモノが搭載された、ということが驚きのレベルであるプロパイロット/マイパイロットに点を投じます。
太田 哲也	軽自動車本来の存在意義に立ち戻ると、ユーティリティに操縦安定性が犠牲になってはいけないと考える。その意味において、きちんと走りやすさと乗り心地のバランスの向上が意図されていたから。
大谷 達也	タント/タントカスタムは優れた乗り心地と静粛性、ニッサン デイズ/ミツビシ ekクロス/ekワゴンに高速走行時の安定性、N-WGN/N-WGN Customは快適性と高速安定性を高い次元で両立させたという点において、3モデルはこれまでの軽自動車水準を一気に引き上げる役割を果たした。性能を向上させて機能を充実させるという点で、価格帯を無闇に引き上げなかった点も、軽自動車本来の役割を考えれば高く評価できる。いずれも先進安全装置を備えることで、来るべきドライバーの高齢化に対して一定の対応を果たしたことも評価したい。
岡崎 五朗	どのモデルも素晴らしい出来映えであり配点に苦しんだが、N-WGN/N-WGN Customにプラス1点を投じたのは、圧倒的なNVH(ノイズ/バイブレーション/ハーシュネス)性能が生み出す質の高い乗り味と、レンドを先取りしたシンプルなデザインを評価して。
岡本 幸一郎	軽自動車を手がける4つのメーカーから3台も重要な車種が登場し、いずれも10万トーカーにも選出されるという異例の年となりましたが、その中でも内外装デザインが際立ち、コンセプトにも新しさを感じさせたデイズ/ekシリーズをもっと高く評価したいと思います。次いで、自身がこれまで評価されてきた部分をさらに高め、あらゆる面で正常進化を果たしたタントとします。また、本来であればN-WGNの配点はもう少し違った形だとは思いますが、状況を鑑みてもやむをえず、あまりの完成度の高さに、せめて気持ちだけでも思った次第です。
小沢 コージ	軽自動車を超えたN-WGNの圧倒的クオリティ、走りの良さに驚く。自動停止可能なACC付きでの価格の手軽さにも驚き。ヘタするとN-BOX以上の部分もあるかと思う。タントは、今後10年分の進化を含めたプラットフォームが凄いい。優れた乗り心地、安全性、先進技術への対応。今後日本のクルマはほほほこれだけ十分か？ という恐ろしさもある。三菱ekクロス個性的なデザインにも驚いた。
片岡 英明	今回のCOTYの10ベストには3車種の軽自動車が顔を揃えた。いずれも新世代の小型モビリティと感じさせる魅力的な軽自動車で、ファーストカーとして使える高い実力を秘めている。3車とも魅力的だが、その中で頭ひとつ抜き出ているのがホンダのN-WGNだ。軽自動車の殻を破った新世代の小型モビリティ。驚くほど平均点が高い。そのひとつが上級クラスでの先進安全装置を搭載していることである。全車速タイプのオートクルーズコントロールを採用し、駐車ブレーキも上級クラスと同じ電動タイプだ。絶大な安心感があり、渋滞した街中でも扱いやすい。また、軽快なパワユニットと洗練されたハンドリング、優れた快適性も高く評価できることである。クルーズ時は静かだし、乗り心地もしなやかだ。日産のデイズと三菱のekワゴン/クロスもトータル性能が高く、魅力的と感じた。背の高いスーパーハイトワゴンのタントは乗り降りしやすいし、キャビンも驚くほど広いなど、子育て世代におすすめできる。
桂 伸一	<辞退理由>安全性、特に衝突安全の見地から、軽自動車の安全性は高まったとは言え、やはりクラス違いの車輦(車重が嵩むEV車も含む)、対物に対して圧倒的に弱い。人々の身を守り、安全に目的地に運ぶ事が使命の自動車ゆえ、安全性という最大の理由から軽自動車を自らは購入しない。自ら購入できる価格帯でありながら、「絶対に」選ばないものをひと様にお薦めする事は無責任である。よって今年の小型モビリティに選出されているすべてが「軽自動車」である、という理由から選考を辞退させていただきます。
金子 浩久	各車とも、“軽自動車”というワクの中で切琢磨している。そろそろ、ワク自体のあり方を考え直しても良いかもしれない。
河口 まなぶ	今年の軽自動車は各社その仕上がりが素晴らしい結果となった。特に日産デイズ/三菱ekクロスおよびekワゴンとホンダN-WGNは、私の中では完全に互角であり、どちらも軽自動車として素晴らしい走りや安全性、運転支援などを備えている点を高く評価した。一方タントもその思想と哲学は崇高であり、社会的に役立つクルマとしての役割を高い次元で果たしていると思った。
川島 茂夫	ハイト系やスーパーハイト系などのカテゴリ特有の特徴を除いた推薦3車それぞれが代表的長所を強いてひとつだけ挙げるとN-WGN系はシャシー性能、タント系はパワートレイン、デイズ・ekワゴン系は運転支援機能ですが、最新モデル3車だけあって、機能と性能面で大きく差が付くとは考えていません。その中でワゴン系を最も高く評価したのはどの部分を取ってもトップレベルでまとも、なおかつ充実した運転支援機能を全グレードに採用したことが挙げられます。一言前のタウナムを中心にした近距離離用者のスペシャリストとしての軽乗用の考え方は全車速型ACCや走行ライン制御型LKAは賛成すぎると言えますが、多様な使い方への適応が望まれるポストファミリーを軸としたダウンサイジングの視点では必要性の高い装備です。高速安定とタウンカーの親しみやすさを両立したシャシー性能も含めて軽乗用の域を超えたターゲットユーザー一層の拡大への積極的なアプローチを高く評価します。
河村 康彦	<辞退理由>ノミネット車両の中に「小さいことこそが特長」と考えるモデルが存在していないゆえ、本賞該当車は見当たらない。
木下 隆之	日本の道を知りつくした軽自動車としての作りこみの優秀性を高く評価しました。
日下部 保雄	今や3台に1台は軽自動車の時代で、各社とも切琢磨されて驚くばかりに完成度の高い軽自動車を世に出している。日産/三菱のデイズ・ekクロス/ワゴンはサイズ感も良く、エンジンの出力特性、静粛性、キャビンの使いやすさなども磨けて使いやすい軽自動車に仕上がっている。ホンダのN-WGNはNシリーズに共通の安心感があり、質感も高く、最近の軽自動車を引っ張ってきた実績が大きい。タントはハイトワゴン系の先駆者でBピラーを省いて開口部を大きくした子育て世代にジャストミートしたクルマ作りで存在感を示している。すべてを一新した効果は大きく、背の高いクルマにも拘らずロールはよく抑えられている。
丸島 辰也	N-WGNのCVTは軽自動車の枠を超えた仕上がりで、運転好きの方も納得の加速を味わえます。ただしもそうだし、中間加速でエンジン回転数だけ上がってクルマが前に進まないなどにはなりません。この辺は「走り」を大切にするとクルマ開発者の意地を感じました。ハンドリングもいいです。
工藤 貴宏	ニッサン デイズ ミツビシ ekクロス/ekワゴンにもっとも多く配点したのは、その乗り味に「軽自動車」という枠にとられない完成度を感じたからです。妥協のない質の高い走行感覚は、軽自動車の新時代を象徴させるものでした。また、先進運転支援システムの「プロパイロット/MIパイロット」の制御の巧みさも高評価すべき仕上がりです。N-WGN/N-WGN Customで強く感じたのは、ドライバーを中心に設計の志の高さ。後席にも十分な居心地を確保していますが、それ以上に運転するドライバーに対しての思いやりが軽自動車環境の方向を感じました。それを象徴するのが実用タイプの軽自動車では初となるテレスコピックステアリングの採用。さらに踏みやすい角度や動きのペダルなど、ドライバーの環境の最適化を高く評価しました。タント/タントカスタムは、圧倒的な室内の広さや乗り降りしやすいスライドドアが特徴。クルマに近づきただけで自動的にスライドドアを開けたら、助手席へ電動のオートクローザーを備えるなど新搭載の親切機能もユーザーへのやさしさと感じました。
国沢 光宏	軽自動車といえども乗せている命の大切さや社会的な安全性の担保はとても重要だと考えます。デイズやek、N-WGNは登録車に勝るとも劣らない最新の高性能自動ブレーキを装備するなど誰にでも安心してすすめられるモデルと言えます。
五味 康隆	クルマの基本性能を左右するプラットフォームを全面見直しすることで得た走行性能。充実した運転支援装備。特殊CVTを使った扱い易く強力な加速力。そして何よりBピラーレスのミラクルオープンドアに加えて、工夫をこらしたシートアレンジによる使い勝手の良い乗り心地の良さからタントに10点を入れさせていきました。
こもた きよし	10BESTに軽自動車が3台入ったが、日本の販売シェアの4割を占める軽自動車だから当然のことだ。どれも甲乙つけがたいが、3台の中でEPB(電子パーキングブレーキ)を採用し、中央寄りにスタートストップスイッチを設けるなど先進の安全性を考慮している日産デイズ、三菱ekクロス/ekワゴンが小型モビリティ賞にふさわしい。
斎藤 聡	タント 使う人の実像を明確にとらえて、使いやすさを徹底的に磨き込んだ点を評価した。ニッサンデイズ ミツビシekクロス/ekワゴン 5ナンバー系用車と比べてもそんな色合いレベルの剛性感と質感を、軽自動車にもたらした点を高く評価した。N-WGN しっかりとしたボディの作り込みによって、スーパーハイトワゴンでありながら、優れた操縦安定性を実現している点を評価した。
斎藤 慎輔	私は常々「多くの軽自動車は操安(操縦安定性)への概念、あるいは真剣な配慮が欠如している」と考えており、そう伝えてもきました。これまで小型モビリティ部門賞でもその点における懸念から、積極的に推した車種はほとんどありません。軽自動車でも公道では登録車と走行速度に大差はないからです。最新の動的安定、快適装備は充実してきていますが、それら性能および機能も、基本的なスタビリティや操安に対する応答性の高さ、正確さ、ブレーキ能力の高さや優れたコントロール性などを持ち合わせることで、高く引き出せると考えます。ニッサンデイズ/ミツビシekクロス、ekワゴンが開発体制が一新され、そうした基本性能が、軽自動車の使命でもある実用性や使い勝手、経済性等は競合車同等的には同等以上に備えられてきた上で、きちんと盛り込まれてきました。その点を第一に評価して積極的に推すこととしたしました。なお、ホンダN-WGN/N-WGN Customも車両自体は全体に好ましい仕上がりでしたが、発売直後の電動パーキングブレーキの不具合発生により生産停止となり、未だ生産再開もできていない現状を鑑み2点としました。
佐藤 久実	動力性能、室内空間の広さ、運転しやすさという軽のハイト系ワゴンに求められる基本的な要件を満たしている。その上で、軽自動車初となるプロパイロットや踏み間違い衝突防止アシストを始めとした運転支援システムも充実している。さらに、登録車にもまだ装備されていない緊急通報システムが搭載されるなど、ファーストカーとして、安全、快適に、日常の買い物に留まらずロングドライブもこなせるクルマになっている。
塩見 智	今年度は軽自動車の当たり年。日産と三菱が総力を注ぎ込んだデイズとekワゴン/ekクロスは、しっかりと車体、内外装の質感の高さ、そして軽自動車としては最先端レベルの高度運転支援であるプロパイロット、SOSコールなどが盛り込まれた意欲作。N-WGNの乗り心地のよさは完全にこれまでの軽自動車のレベルを超越している。しっとりとしたステアリングフィールは質感の高さを感じさせる。ハンドリングも素直。発売直後に生産中止でデリバリーが止まっていたなければより高い配点にした。

島崎 七生人	タント/タントカスタムは、買い物用に旧型に乗っていた自宅近所のママさんが買い替えるというので、そのことを勧めたほどだ。新しいプラットフォームにより、クルマとしての洗練度、安心感が大きく高まった。デイズ/eKは、走行安定性の高さはもはや軽自動車のそれから大きく飛躍したものになったと感じた。N-WGNは、肩肘張らないプレーンなセンスにおおいに好感がもて、力動的な信頼感が万全であれば、長く乗りたい人にも歓迎されるようになると思う。
島下 泰久	3モデルも非常に素晴らしい出来映えで、軽自動車の顕著なレベル向上を実感する2019年になった。しかも、いずれも方向性がしっかり異なっていたのが興味深い。同じ寸法、同じ排気量などレギュレーションは厳しく規定されている。同じ答えには決してならないというのが素晴らしい。よってほぼ等分の配点としたが、ホンダにプラス1点を付けたのは、「もはや登録車じやなくいいかもしれない」、もっとも強く思わせるクルマとまでなっていたからだ。タントは軽自動車の本分を守った清潔な印象の1台。しかもDNGAという基本性能は非常に高い。ニッサン、三菱のゼロから構築したパッケージングやフットワークが好印象だったが、ホンダは軽の常識から離れたデザイン、ミリ単位の広さと違うところにも求めている空間価値、しなやかで落ち着いた走りなどが軽自動車としては1つエクスキーズ無しの評価すら可能にされた。但し、これだけ完成度が高まる、軽自動車も税金の恩恵を受けているのか、議論が必要になるかも知れない、とも思われた。それぐらい、よく出来ているという話である。
嶋田 智之	軽自動車はいったいどこまで進化するのか、と新しいモデルに触れるたびに驚かされるが、その驚きが最も大きかったのがこのクルマだ。新しいプラットフォームを得たことで、走りはもちろんのこと、車内空間の活かし方まで進化させている。賞賛すべきところは多々あるが、特に素晴らしいと感じたのは、車体が強固になったことで乗り味がかなり洗練されているばかりか、タイヤがどんな状況にあるのかをしっかりと伝えることでドライバーに危険な領域に入りそうな境界線を手先に教えてくれるような懐の深さ。それはセーフティデバイスと同じく安全につながる要素だ。いずれも出来映え見事な今回の候補車の中で、そこを最も強く感じさせてくれたのも、このクルマだった。
清水 和夫	ダイハツ初のDNGAの先兵としてデビュー。このプラットフォームがコンパクトSUVロッキーが作られる。日産デイズ&三菱eKワゴンがホンダと並ぶほど、走りが進化している。
鈴木 直也	日本の軽自動車市場は、おそらく世界一競争の激しいジャンル。車体サイズ、排気量、コストなど、厳しい制約の中で、4メーカーそれぞれが切磋琢磨している。今回のCOTYは10BESTに3車がノミネートされ、まさにスモールモビリティの大豊作シーズンとなったが、それだけに選考に苦慮することも例年より多かった。最後まで配点に大いに悩むこととなった。悩ましいのは、3車どれも水準以上の基本性能を持ちつつ、それぞれ違った強みを持っていること。日産デイズ/三菱eKは難安全装備のプロパイロット、ダイハツ/タントは新プラットフォームDNGAに独自の「ミラクルオーブ」が、ホンダN-WGNはN-BOXゆりの基本性能の高さ、いずれも捨て難いものがあるのだ。結果として、配点が僅差となったのは以上の理由ゆえ。まさに「軽は日本の宝」と感じたスモールモビリティ部門のにぎわいだった。
瀬在 仁志	軽自動車も、今では国民車存在となり、車メーカーの取り組みは登録車以上に力が入っている。ライバルがひしめく中でN-WGNは剛性感の高いボディとサスペンションの作りこみによって、質の高い乗り味を実現。軽自動車離れした落ち着いた走りの良さに対して、スモールモビリティ部門賞にふさわしいと思い選出した。
高山 正寛	日産と三菱の合併会社である「NMKV」となると2世代目となるこの2台だが、まず商品企画力の高さを評価した。ユーザーにわかりやすい機能を訴求するのは軽自動車ユーザーにとっては特に重要なこと。スポーティ感あるデザインや室内の広さ、使い勝手、そしてプロパイロットに代表される先進安全装備やEPB(電動パーキングブレーキ)の積極採用などもてこ盛り。今や軽自動車も家族のファーストカーになる時代。登録車にも引けを取らない高速走行時の安定性はもちろん軽自動車だから、という愛着を感じさせない作りは素晴らしい。またeK、特にeKクロスへの「ダイナミック」によるデザインコンセプトから発生したSUVテイストは軽自動車デザインに一石を投じてると同時に両車の差別化に大きく寄与している。
竹岡 圭	最新の軽自動車は本当に甲乙つけがたく、創意工夫の最たるものだと思う。タントはミラクルオーブを最大限に生かした設えの他、福祉車両としてもさまざまな展開が考えられていることが素晴らしい。日産デイズ、三菱eKクロス/eKワゴン、ドライバーをアシストしてくれる機能の完成度の高さの他、幅広い体格の方に対応するためにペダルの角度を調整したり、パワーステアリングのバリアブル機構をつけたりと、メインとなる軽自動車ユーザーのことをきちんと考慮したクルマ作りが光っていた。N-WGNはホンワカとしたデザインとシックな色合いで街を彩りつつ、2段フロアのラゲッジや後部座席下収納など、毎日の生活に優しい性能を盛り込んでいるのは好ポイントだ。
田畑 修	競争の激しい軽自動車カテゴリーでは開発コンセプト、クルマ自体の仕上がりも甲乙つけがたい状況となっているが、そんな中でも「ちょっとよさ」を感じさせたホンダN-WGNを高評価したい。広すぎない室内はフィット感が心地よく、チルト機構に加えテレスコピック機能も備えたステアリングホイールのおかげで、軽自動車にありがちな今ひとつ決まらぬドライブポジションに妥協する必要もない。しっかり感あるボディに加え、元気のあふれるエンジンもホンダらしく、走り回るのが楽しくなる。先進安全機能および運転支援機能であるホンダセンシングの作動もスムーズで、その標準装備車が130万円以下のグレードから用意されるところも評価したい。
千葉 匠	それぞれブランドのキャラクターに沿った個性的なデザインであり、乗れば驚くほど上質だ。しかしそこに危機感が募る。軽というガラバゴスな世界に特化した進化は、いずれ限界を迎えるだろう。技術開発コストを軽だけで回収するのは経済効率が悪すぎる。軽が生き延びるために必要なのは、そこに込めた技術をガラバゴスの外に展開すること。その道筋を示しているのは、このなかではダイハツだけだ。
テリー 伊藤	ホンダ車がよくつづいてきた。まさにそんな感じです、何10年ぶりだろうか。昔の爽やかな雰囲気に戻ってきた感じ、最近のホンダ車顔がど過ぎましたこれでやっと湘南134号線が似合う、車になった。良かった。
中谷 明彦	「軽」であることに妥協せず可能な限りの知恵と労力を注ぎ込んだ結果が商品力の高さに活きている。その完成度に応じて配点した。
西川 淳	ノミネートされた3台はいずれも完成度が高く、その総合パフォーマンスはもはや登録車の域に達していると思う。コンペティティブな市場が優秀な商品を作るという見事な例だった。なかでもダイハツタントは、軽自動車のなかで最大のスペースユーティリティをもったモデルであり、それゆえ不利となる物理的要素をほとんど克服した運動性能を実現しているという点に大いに目を見張った。
西村 直人	もはや軽自動車はリーズナブルな車両価格だけでは選ばれない。とある軽自動車ユーザー調査では、「衝突被害軽減ブレーキ」にはまる予防安全性や、衝撃吸収ボディ構造、歩行者への加害性軽減を目的とした「衝突安全性」などの要求値が近年高まっているという。N-WGNは基本要素である「走る、曲がる、止まる」の各性能を格段に高めた。乗降性能も良好で、後座に乗る際にも腰から大腿部が接触しかならずに20mm切り込ませ身体の出し入れがしやすい。関節が硬くなりやすい高齢者の乗降性能を克服した部分だ。わずか20mmだがこの差は大きい。デイズ&eKクロス/eKワゴンでは運転姿勢の最適化を狙うシートやペダル、そしてシフトノブの配置にもこだわった。また、「ProPILOT」(eKクロス/eKワゴンでは「MI-PILOT」)によるSAEレベル相当の運転支援技術も光る。タントはDNGA第一弾として作り上げ、この先の軽自動車に必要な質感を大きく高めた。以上のことから、N-WGN/デイズ&eKクロス/eKワゴン/タントの3台をスモールモビリティ部門賞に推薦致します。
萩原 秀輝	ダイハツは、車両開発や生産技術の新たな取り組みとしてDNGA(ダイハツ ニュー グローバル アーキテクチャー)に挑んできた。DNGAに基づき新開発されたプラットフォームは、軽自動車から小型(A・Bセグメント)車まで展開可能な汎用性を備えるという独自性を実現。その結果、日本だけではなく新興国に向けても多くのモデル開発が同時進行で生産を含め大幅な合理化が図れるという。ただ、見方を変えると企業として利益を追求するためのコストダウン手法と思われかねず、もの造りが現状維持のままだとこの通りである。実際には、利益の再投資が図られタント/タント カスタムは世界初のスプリットギアを採用する新技術のD-CVT投入も、その制御にはまだまだ課題を残すのが、走りや燃費の向上と燃費の改善などにおいて、先行きに期待が持てる。世界初のスモールカーを市場に提供するというダイハツの役割を後押しすると考え、DNGAを初採用したタント/タント カスタムに最高点を投じた。
橋本 洋平	10点を与えたのはデイズとeKだったの、それらについては本賞でも書いた通り。実はもう一台気になっていたのがN-WGNだった。強固なシャーシとボディ、そしてサイドフォースキャンセリングの採用や専用タイヤの採用により、街中から高速域まで乗り心地が良く、軽自動車とは思えない上質さを生み出していた。また、横断自転車認知機能によって、死角から来る自転車に対して衝突回避をすることも評価したい。
ピーター ライオン	N-WGNは、ホンダの最新Nシリーズ共通のプラットフォームを使ったハイトワゴンであり、ホンダのデザイン、エンジン、走り、そして完成度がこのクラスの中で一番優れていると思いますので、私の1表を与えましょう。走りや使い勝手だけでなく、高速道路やワインディングロードなどを遠慮なく踏みまくって15.6km/リッターの燃費はクラスのトップレベル。
ピストン 西沢	自分自身、軽に興味があつたのだが、新しいDAYZに乗ってその気持ちが変わった。静粛性、決められたサイズの中での居住性とスペースの工夫。もはやその出来は登録車と比肩する。まあ値段も変わらないのだが...
藤島 知子	助手席側到大開口をもつタントは、ミラクルオーブとワークスルーがもたらす新たな可能性を提案し、生活の中で便利に使いこなせる画期的な提案をもたらした。新時代のスマアムはさらなる運転支援機能を採用しており、安全安心なクルマ社会に向けて普及させていくことに貢献しそうだ。N-WGNはスイングドアをもつパッケージを降り降りのしやすさ、タイヤが積める荷室などあつたら嬉しい実用性が備わっている。モダンなスタイルや色使いもこなれた点もお洒落である。デイズは軽に初めてプロパイロットを採用し、SOSコールで事故や急病の際にフォローするなど、ドライブをフォローする機能がプラスされた。
松田 秀士	ハンドリングは軽自動車のレベルを完全に凌駕している。室内静粛性も軽自動車では他に類を見ないくらいに静か。そしてストローク感を持ちつつ持ちたせたサスペンションによってコーナリングも乗り心地も高い次元で達成している。また進化したホンダセンシングにより安全性と運転支援の両面で安全運転をヘルプするから。
松任谷 正隆	どれも、まずプラットフォームが圧倒的に進化していることが挙げられる。N-WGNはN-BOXからの流用とはいえ、今でも群を抜いて素晴らしい。タントを同点にしたのは、全体のバランスが素晴らしい、作りの良さも従来から大幅にアップしている点も評価しているためだ。惜しむらくはステアリングギア比がクルマの性能と若干マッチしていない点。もう少しスポーティーにしても大丈夫だと思う。
まると 亜希子	同じ軽自動車とはいえ、3台はそれぞれメインターゲット層が異なるため、一概に比較するのはとても難しく、点差がすなわちクルマの優劣と考えるのではないことを最初に述べさせていただきました。その上で、子育て層、高齢者層、介護世帯のパートナーとある存在を実現したタントに5点を。軽自動車にファーストカーとし、街乗りからレジャーのロングドライブまでをこなす人たちに、プロパイロットをはじめとする軽自動車を超えたサポート技術を提供したデイズに3点を。買い物や送り迎え、通勤などをより便利に、安心して使えるフレンドリーなクルマとなったN-WGNに2点を投票させていただきました。
御城 直嗣	原価が掛かることから、軽自動車やコンパクトカーで採用が見送られることの多い、テレスコピック機構を採用し、かつペダル配置なども見直し、正しい運転姿勢を多くの人が採れるようにしたことは、この賞において大いに評価されるべき点であり、安全の基本に於けるホンダの見識を示す軽自動車である。
三好 秀昌	いまや軽自動車から、という言い訳は皆無ぐらいに静粛性、操縦性、安全性は向上し、装備も充実した2019年のスモールカーである。自動ブレーキ、アクティブクルーズコントロールといった先進安全性、利便性の高い機能の使い勝手などで点数を割奪するとニッサン デイズ ミツビシ eKクロス/eKワゴンが一番上となった。
森川 将之	スモールモビリティは、近年の社会状況の変化を反映し、さまざまなカテゴリーで生まれているジャンルである。鉄道駅やバス停から自宅や会社までのラストマイルを担う手軽な交通、高齢者の身近な移動に適した小型かつ低速の乗り物などが求められており、超小型モビリティやパーソナルモビリティ、電動キックボードなどが登場している。一方本賞は、国内で一定台数以上販売された乗用車を対象とするもので、エントリーは軽自動車であり、スモールモビリティのごく一部を評価したくないことを、最初に記しておく。それをふまえたうえで2台に配点した。ダイハツ/タントは自身が確立したスーパーハイトワゴンのパッケージングをベースに、子育て家族や高齢者の利用に適した工夫を盛り込んだ部分も評価した。ただし走りについては、日産デイズおよび三菱eKクロス/eKワゴンが、適正な運転環境を含めて優れている。より高い評価を与えた。
諸星 陽一	今年は軽自動車も大きなステップアップした年です。クルマの作りそのものは、今年デビューした3車種はどれも高評価を与えていいものだと思います。そうしたなかでどこに大きなステップアップを感じさせたのがホンダのN-WGN、N-WGN Customでした。私は2017-2018の日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考ではホンダN-BOXに最高点を配点しています。その当時からホンダの軽自動車づくりに関心を持ってまいりましたが、今年はどこにその姿勢を感じることができました。とても小さなことですが、ステアリングにテレスコピック機構を追加したことは大きく評価しています。軽自動車は日本から小型車が減る一方で、その代わりにその役割を担うようになってきます。現在、日本の軽自動車は国内専用車となっていますが、総合性能がここまで向上すれば、輸出も行っていくと思うと楽しみです。
山内 一典	軽自動車に乗るときには、毎度思うことなのだけれど、久しぶりにタントに乗って、驚愕した。普段乗っている2ドアアクーベはもちろんなこと、フルサイズの4ドアセダンでも得られないような空間の広さ、スペースユーティリティを持っている。快適さと便利さと、経済効率の良さを突き詰めていくと、クルマはこんなにも洗練されていくのだ、ということ。「安心・安全・便利・快適」が人間が望む普遍的な価値ならば、日本の軽自動車は、とくにその目標を高い次元で達成してきていて、今や、他のクラスのクルマにはない、エクステリアやインテリアのデザインの遊びにそのエネルギーの大半を振り向けられるようになったのではないかと。最近、強度があつて個性的なデザインが軽自動車から生まれているのも、そういった背景があるからだ。加えてタントには間違いなく、ドライブビジュアルがある。どういったノウハウがいてEVよりも小型のシティ・コミュニケーションが全面化した際に大いにアドバンテージになるのだろう。日本の軽自動車の未来は明るい。
山田 弘樹	日産デイズ/ミツビシeKクロス/eKワゴンは、ベーシックグレードにおいて走りのバランスが非常に良く、結果的に気持ち良い走りが走行安定性の高さにつながっていることを評価しました。ホンダN-WGNは新世代ホンダのデザインが人に優しく感じます。またラゲッジ等も細かい部分にまで配慮が行き届いているところも評価します。その操舵応答性をデイズとは反対に取って穏やかにしている部分が気に入りですが、これは好みでもよいと思います。車輛全体の完成度は非常に高く仕上がっています。タント/タントカスタムは初のDNGAを採用し、高いボディ剛性を武器にスーパーハイトワゴンで選んできました。ただしベーシックグレードはもう少しダンパーにコストをかけて欲しいと感じます。
山本 シンヤ	メカニズム刷新による「軽自動車を感じさせない」剛性とカジュアルなデザインや使い勝手など「軽自動車ならではの」部分をバランスよく両立している点が高く評価しました。共同開発のメリットは様々な部分に出ています。デザインやカラーコーディネート、グレード体系などで日産/三菱の個性もシッカリと表現できていると思います。

吉田 由美	<p>軽自動車にも先行車を追従しながらハンドルも制御する「プロパイロット(日産)／マイパイロット(三菱)」を採用したことはユーザーにとって嬉しい。長距離ドライブ時の疲労軽減はもちろん、安全面でも高くなると思います。しかも操作が簡単なので、直感で操作できる点も実用的に使えらると思います。</p>
渡辺 陽一郎	<p>N-WGNを試乗した時は、日本カー・オブ・ザ・イヤーにも相応しいと思った。走行安定性と居住性が優れ、後席の下には大型トレイが備わり、荷室は床が低く上下2段に使える。衝突被害軽減ブレーキは、歩行者と車両に加えて自転車も検知する。優秀な商品だが、電動パーキングブレーキに不具合が生じて納期が大幅に遅れ、同じ機能を使うフィットの発売時期にも影響を与えた。受賞にはユーザーが気持ち良く買えることも必要だから、N-WGNは対象外とした。タントは機能的な新鮮味が乏しく、ライバルのN-BOXとスペーシアに対する明確な優位性も見つけにくいのが、先代型の欠点遺しを入念に行った。不満を感じた走行安定性、曖昧な操舵感、柔軟性に欠けて着座姿勢も不満だった後席などを一斉に改めた。バランスの良い商品に造り込んでいる。デイズ／eKクロス／eKワゴンは、エンジンとプラットフォームを刷新して走りが良く、プロパイロットも採用した。eKクロスの前マスクも個性的で楽しいが、後席は柔軟性が乏しく、床と座面の間隔も不足して足を前方へ投げ出す座り方だ。荷室のアレンジも乏しく、減点対象になった。</p>

