



札幌トヨタ75周年記念 「新車インプレッション・スペシャル」



稀代の人気車がモデルチェンジ 次世代を切り拓く新型アクア TOYOTA AQUA

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 勲 (川村写真事務所)

■取材協力＝札幌トヨタ 札幌支店 Tel.(011)261-3211 札幌トヨタ 北光支店 Tel.(011)711-7191
札幌トヨタ 月寒支店 Tel.(011)851-6121 札幌トヨタ 白石支店 Tel.(011)864-1171



プロフィール

記念すべき年、 記念すべきモデル

トヨタのハイブリッド専用小型車アクアがフルモデルチェンジを受けて登場。先代（初代）は11年の登場以来、実に9年半という長きにわたって販売されたが、裏を返せば先代アクアが、如何にマーケットニーズをとらえた魅力的な車だったかという証明である。先代の基本グレード構成は、L/S/G/クロスオーバー。新型ではB/X/G/Zと刷新され、Zは新たに設定された最上位グレードである。今回このZをじっくり試す機会に恵まれたので、アクアという車種の成り立ちから走りのフィールに至るまで、徹底的にインプレッションを行った。

なお取材にご協力いただいた札幌トヨタ自動車株式会社は今年創立75周年。大正10年頃、北海道初の自動車ディーラーとして五番館自動車部が創設され、昭和12年にトヨタ車を扱うサブディーラー（翌年メインディーラー）に。第二次世界大戦下、統制時代の北海道自動車配給株式会社を経て、昭和21年9月に札幌トヨタとして創業という長い歴史を持つ。現在グループ会社17社を要し、北海道を代表するトヨタディーラーとなった札幌トヨタ自動車の記念すべき年に、アクアという稀代の人気車種をご紹介できるのも嬉しい限りだ。

時代の申し子、 アクアの歴史

まずアクアの歴史を見ていこう。初代は11年12月、ハイブリッド専用車として世に出た。トヨタのHVといえばプリウスが先駆けだが、実はトヨタのハイブリッド・システムの源流を語るには64年にまで遡らなければならない。この

プリウスを除き、この時点でのHVは「既存モデルのラインアップの一つ」としての認識だったが、11年末、遂にHV専用車アクアが登場する。アクアの登場は衝撃的だった。もちろんトヨタを代表するグローバルHVといえばプリウスである。事実アクアは海外でプリウスcとして発売されてきた。しかしプリウスは2代目から3ナンバーサイズとなり、現行型のエンジンは1・8リッターである。コンパクトな5ナンバーサイズで、よりエコ性能に優れ、見た目にもインパクトのある車……アクアはそんなマーケットニーズにがっちり食い込んだ。発売開始から1か月間で、12,000台に設定されていた月販目標台数のなんと10倍にあたる約120,000台を受注。同年10月には長らくトッ

プを保ったプリウスを抜き、軽自動車を含む新車販売台数において第1位となった。他メーカーも魅力的なHVやEVを次々と投入し、その後数年は激戦状態となるが、18年10月には月間販売台数1位を奪還。グローバル市場においても今年5月までの累計販売実績は約187万台とされており、アクアの人気ぶりがよくわかる。

アクアの個性をより 際立たせるエクステリア

自動車には「人気車種のフルモデルチェンジは難しい」という定説がある。現行型の人気を継承させるためには支持されているポイントをより良いものにしなければならぬし、エクステリアデザインも大いに悩ましい。全く別物にして勝負するののひとつの方法だが、アクアの

年、ガスタービンプロジェクトが発足。70年にはガスタービンバッテリーハイブリッドシステムを搭載したセンチュリーに取り組み、72年には同システムをスポーツ8000に搭載した。

そもそもハイブリッドとは雑種とか交配種の意味で、HV（ハイブリッド車）の場合は複数の動力源を持つ意味で使われる。このためハイブリッドシステムには色々な仕組みがあり、各メーカーの考え方が反映されている。現代ではエンジン＋モーターの組み合わせがほとんどで、エンジン主体（マイルドハイブリッド）かモーター主体（ストロングハイブリッド）か、モーターだけの走行はできるかできないかなど、HVと一言で言っても中身はかなり異なる。THS（トヨタ・ハイブリッド・システム）はモーター主体であり、モーター走行が可能な領域も広い。話は戻るが、トヨタの研究開発能力は驚きに値する。今でこそHVは当たり前前に街を走り、PHVやEVも見慣れてきたが、エコカーという言葉さえ存在しない時代に産声をあげていたのだ。

92年には社内にはEV開発部を設置。公道を走ることができる実用的なEVやHVの研究が続けられ、遂に97年、世界初のスプリット式ハイブリッドシステムを搭載した初代プリウスが登場する。スプリット式ハイブリッドシステムとは、発電用と駆動・回生ブレーキ用、2つのモーターを使用するのが特徴で、THSはシリーズパラレル式ハイブリッドとも呼ばれる。

03年、2代目プリウスの発売に伴ってTHS-IIを発表。「ハイブリッド・シナジー・ドライブ」というキャッチフレーズのもと、エンジンを停止してモーターだけで駆動することができるようになったり、後輪にもモーターを追加したE-Fourも世に出た。09年には3代目プリウスが登場、THS-IIはほとんどの部分が新開発され、カローラやヴィッツ、小型ミニバンなどへの普及が進んだ。

場合はキープコンセプトしつつ大幅に刷新するという方法を選んだ。5ナンバーサイズの5ドアハッチバックなので制約も多かったと思うが、ひと目でアクアとわかるアイデンティティを維持しつつ、明らかな新型として認識されやすい優れたモデルチェンジである。

新型アクアのデザインコンセプトは「ハーモニック（知性・感性を刺激する、人に寄り添う先進）」。これに基づいたエクステリアは、全体から受ける印象で間違いなくアクアとわかる。しかし近づいていくと完全に先代とは別物と気づく。シャープなラインが多かった先代に比べ、明らかに曲線が多くなり、丸みを帯びた。しかしキュートすぎずポップすぎず、小粋な要素もしっかりと継承されている。

まずは先代と外寸を比較してみよう。（サイズ比較表参照）試乗車はE-Fourなので、全高のみFFモデルの数値も併記しておく。全高は5ナンバー枠を最大限生かし、全長で55mmホイールベースで50mm延長されている。全高はわずかに高くなり、数値からは走行安定性が増し、車内空間を広くとれるようパッケージングされていることが読み取れる。特にホイールベース延長と+40mmの車高アップ（FF比較）は大きく貢献しており、後部座席足元の余裕と、頭上に拳一個半ほどのスペースを確保している。身長170cmのレポーターが座っても窮屈さは感じられず、家族4名での移動もストレスなくこなせるだろう。

フロントマスクの意匠は昨今のトヨタデザインに基づいており、明らかにトヨタ車であることと主張する。グリル外周に設けられたベゼルの形状はインパネにも採用されており、内外装トータルでのデザインコンセプトが貫かれている。個人的に目を惹かれたのは斜め後方から見たリアデザイン。ボディラインの膨らみとスポーティ感が絶妙にマッチしており、毎日に寄り添ってくれそうだ。

主要諸元：(Z E-Four)

- 全長×全幅×全高／4,050×1,695×1,505mm
- ホイールベース／2,600mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,485mm
- 車両重量／1,230kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,490 cc 直列3 気筒
- 最高出力／91ps：5,500rpm
- 最大トルク／12.2kgf・m：3,800～4,800rpm
- フロントモーター最高出力／80ps
- フロントモーター最大トルク／14.4kgf・m
- リアモーター最高出力／6.4ps
- リアモーター最大トルク／5.3kgf・m
- WLTC 市街地モード燃費／30.0 km／ℓ
- ミッション／電気式無段変速
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク 後／リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／185/65R15
- 駆動方式／E-Four
- 乗車定員／5 名
- 車両本体価格／2,617,800 円(税込)



	全長	全幅	全高	ホイールベース
初代	3,995mm (最終モデルは4,050mm)	1,695mm	1,445mm	2,550mm
新型	4,050mm	1,695mm	1,485mm/FF 1,505mm/4WD	2,600mm
比較	+55mm	0mm	+40mm/FF +60mm/4WD	+50mm



上質感漂う、シンプルな内装

乗り込んでみると最初に目に飛び込んでくるのはインパネ中央に配置されたディスプレイオーディオ。19 年発売のカローラ以降、各車への搭載が進んでいる、「スマートフォンと接続することを前提としたディスプレイ付きオーディオ」である。10・5 インチは Z に標準装備、G にメーカーオプション設定。インチが G／X／B に標準装備となる。ハイブリッドシステムの状況表示やハンズフリーなど機能盛りだくさんだが、これだけ大きいディスプレイなので、やはりバックガイドモニターの鮮明な映像が嬉しい。Z／G のメーカーオプションではあるが、パノラミックビューモニターはやはり見やすいし、サイドクリアランスビューは狭い道ですれ違いの際に威力を発揮してくれる。

ドライバー正面のマルチインフォメーションディスプレイとデジタルメーターもフロントグリルの形状をモチーフにしており、非常に見やすく設計されている。エネルギーモニター、エコ燃費、エコジャッジなども表示できるので、様々な路面状況において自分の走行がエコなのかそうでないのか、いまハイブリッドシステムはどのように稼働しているかなどを確認できる。

シートはブラックを基調としており、Z／G には合成皮革パッケージが設定される。このブラックがシックかつ上質感を演出しており、車内をシンプルに見せるのも良い。外装色にクリアベージュメタリック、アーバンカーキ、プラスゴールドメタリックなど柔らかな色調が揃うだけに、内装がブ

ラックで引き締まっているのが好ましい。5 ナンバーではあるが前席は余裕たっぷり。とはいえ適度な囲まれ感があって運転しやすい。実は事前にカタログをじっくり見て、一つ確認

まずはプリクラッシュセーフティ。歩行者（昼夜）と自転車（昼）の検知機能を持つ衝突回避支援システムである。ミリ波レーダーと単眼カメラによって常時周囲の確認を行い、ブザーと自動ブレーキが機能する。緊急時操舵支援機能も

すこい。歩行者と衝突する可能性が高く、自分の車線内に回避スペースがあると判断した場合、回避のためのステアリング操作を支援してくれる。

高速道路でのクルージングにおいては車線逸脱の警報や前車に追従するレーダークルーズコントロールが有効。またロードサインアシストでは、単眼カメラで認識した道路標識をマルチインフォメーションディスプレイに表示することで、安全運転を促す。

この他にも多彩な支援機能があるが、感心させられるのはそれらが極めて実践的な機能で、日常的な運転をサポートしてくれるということ。どんなに最先端の機能でも、実際のドライビングからかけ離れたものでは意味がない。特にアクアには社用車を想定した B グレードがあり、個人ユーザーも運転頻度が高いはずだからこそ「Toyota Safety Sense」が標準装備されており、トヨタは本気で「交通事故死傷者ゼロの社会」を目指しているのだと納得させられる。

インプレッション――

キビキビ感と驚きの低燃費

では走り出してみよう。ブレーキを踏み、スタートボタンを押す……あまりに静かで一瞬「あれ？」と声が出る。そうだった、プリウスもアクアもスタート時には音がしないのだ。この瞬間からエコカーであることを認識させてくれるのが面白い。

しなかったのが斜め後方の視界。先代も同様だったが、クォーターピラーが大きいので、視界が厳しいのではと心配していた。ところが、サイドウィンドウの後端が切れ上がっていることとリアコンビネーションランプがそれに沿ってデザインされたことで、視界の心配はまったく無用だった。

ラゲッジはバックドアの開口長が拡大されたことで、荷物の積み下ろしがより楽になった。旅行に使う場合でも二人分の荷物なら問題ないだろう。リアシートを倒せば長尺物も入るので、ショッピングはもちろん、アウトドアレジャーや楽器運搬などにおいても、大切なギアを収納可能だ。

実用的な最新の
予防安全機能

ここからは安全機能について書いていこう。最新の予防安全パッケージ「Toyota Safety Sense」である。すでにお馴染みと思うが、「多くの方には選ばれるコンパクトカーだからこそ、アクアには先進技術が凝縮されている。ディスプレイオーディオはコネクテッド機能を持っており、DCM と呼ばれる専用通信機を搭載することで、トヨタスマートセンタールと繋がるようになる。コネクテッドにはショッピングや外食などの生活情報も含まれるが、なにより万一の際の支援と、道路インフラや自車以外からの情報を活用した「事故を起こさないクルマ」の実現を目指すという大きな理想がある。「交通事故死傷者ゼロの社会」と書く、それは無理！と言っ方もおられるだろうが、自動車運転する者にとって極めて重要な目標であり、輪禍は無くなった方が良いに決まっている。ドライバーが安全運転を心がけ、それを車が最新技術で支援する。それが予防安全パッケージである。

ドライブモードは ECO／ノーマル／POWER+ の 3 種があり、まずは ECO に設定してみた。モーターのトルクを感じながら、ゆっくりとスタート。ただしスムーズに車速が上がっていくので、遅くはない。他車の流れについていくだけの加速感はある。より加速しようとアクセルを踏み続けるとエンジンが介入し回転音が高まるが、街中でのストップ＆ゴーにおいてはそこまでのアクセルワークを要さない。極めて静かな空間のまま、スッと加速していく様は、とても 5 ナンバーのコンパクトカーとは思えない。

続いてノーマルモード。印象としてはこのモードが最もナチュラルである。他のモードが不自然という意味ではなく、普段自分が乗っているガソリン車に近いフィーリングという意味である。ECO モードよりも運動性が一段高くなり、モーターのトルク感も増す。自分なら通常はこのモードかもしれない。

そして POWER+ モード。これはトヨタ HV 初となる「快感ベタル」と名付けられた機能で、加速力と減速力が増し、アクセル操作だけで車速をコントロールしやすくなるというものだ。キビキビ走りたい人は断然このモードだろう。モーターのトルクに、早めに介入してくるエンジンパワーが加わって、おっ！と思わせる出足を体験できる。加えて北海道の冬道運転にも有効なモードだ。エンジンブレーキが他のモードより強めにかかるため、不意のブレーキングによるスリップやスピンを回避できる。

取材中、びっくりしたのが燃費である。3 つのドライブモードを切り替えつつ、全くエコ運転を意識せずに走行。平日にしては若干混雑した幹線道路で、アクセルオフの惰性運転とストップ＆ゴーが度々あるというシチュエーション。なんとメーターに「最高燃費記録 36 km／ℓ」と表示されたのである。新型アクアの W T L C モードで最も低燃費なのは B グレードの FF で 35・



札幌トヨタ75周年記念「新車インプレッション・スペシャル」 ディーラーメッセージ



札幌トヨタ札幌支店
新車第一課

日置 明歩さん

シフトレバーがフロアからインパネに移され、ディスプレイオーディオや立体感のある内装など、上質感を増した新型アクア。イメージカラーになっているクリアベージュメタリックは、優しく、かつポップすぎない落ち着いたカラーでお薦めです。学生時代に道内の道の駅を巡り全制覇したのですが、新たに誕生したスポットも数箇所あります。自分がアクアユーザーになったら燃費の良さを生かして道内をドライブし、改めて完全制覇したいなと考えています。最新の安全装備をフル搭載していますので「免許は持っているけれど運転する機会がなかった」という方でもご安心ください。もちろんコンパクトなハイブリッド E-Four をお探しの方にもお薦めいたします。



札幌トヨタ北光支店
新車課

阿知良 恵理さん

最新の安全装備をフル搭載し、スムーズな加速と静粛性を実現した新型アクア。北海道のお客様からニーズの高い E-Four もラインアップされて、まさに「良いトコどり」のコンパクトカーです。しかもトヨタ・ハイブリッド・システムによって E-Four でもリッターあたり 30km という低燃費。丸みを帯びたエクステリアデザインは柔らかく可愛い印象ながら、外装カラーによってはお洒落なイメージにもなり、個人的にはアーバンカーキというカラーがお気に入りです。取り回しに優れ、非常に乗りやすい車ですので、若い方からご年配の方、運転に不慣れな方まで、幅広い年代層の方々にお薦めできます。ぜひご来店のうえ、ご試乗ください。



札幌トヨタ月寒支店
新車課

石崎 健太さん

アクアは、乗り換えられる前のお車が多岐にわたることが特徴と言えます。たとえば家族 5 名でミニバンに乗られていたお客様は、ご主人が単身赴任、お子様 2 名は独立され、現在は奥様とお子様一人。全員が集まり車で出かける機会もなくなり、アクアを選択されました。完成度の高い車であることは大前提ですが、アクアが存在することによってこうしたニーズが浮き彫りになるのだと思います。新型アクアにはトヨタ初、周囲の静止物を検知する「パーキングブレーキサポート」や、トヨタコンパクトカー初、停車時にも機能する「スライムスポットモニター」など、実用的な安全機能が採用されており、暮らしに寄り添う魅力的な一台に仕上がっています。



札幌トヨタ白石支店
新車課

村田 絢飛さん

お客様からの反響が大いなのは E-Four がラインアップされたことと、最新の予防安全パッケージ「トヨタ・セーフティ・センス」の充実度です。私はスノーボードが趣味で、冬になると手稲山、国際スキー場、ONZE などへ出かけますが、友人の FF 車がスキー場までの坂道を登れず、諦めて帰ったことがあります。山間部でなくても圧雪、アイスバーン、轍など冬季の路面状況は過酷ですので、E-Four の存在価値は非常に高いと言えます。また歩行者（昼夜）・自転車（昼）を検知する衝突回避支援機能は、たとえば 1 ～ 2 度であっても、ヒヤッとした経験のある方であればとても心強い機能です。ぜひショールームにてお確かめ下さい。



8 km / ℓ。試乗車は Z グレードの E-Four で燃費的には一番劣るはずなのだが、カタログ値を簡単に超えてしまった。思わず「え、なんだこの車!」と叫んでしまったのだが、トヨタの H V は走行状態によってカタログ値以上の燃費性能を記録することが度々ある。EV モードを持つストロングハイブリッドであることが要因であるのは間違いないのだが、エコドライブを意識して燃費競争を行なったら果たしてどんな数値が出るのだろうか。実は新型アクアでは、バイポーラ型（双極性）ニッケル水素電池を駆動用車載電池として世界初採用している。従来のニッケル水素電池に比べバッテリー出力が約 2 倍に向上し、アクセル操作への応答性も向上したことで低速からスムーズな加速を実現している。目には見えない部分だが、新型アクアがとんでもなく進化していることがわかる。

圧倒的にナンバーの「良いクルマ」

乗り心地とコーナリングマナーについても触れておきたい。まず足回りの安定感が非常に高い。ホイールベースが延長された恩恵もあるし、TNGA（GA-B）プラットフォームの影響も強い。TNGA とはトヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャーのことで、トヨタが打ち出したクルマづくりの新しい設計思想である。そこから生まれたプラットフォームのうちトヨタがコンパクトカー用に開発したのが TNGA（GA-B）プラットフォームであり、ヤリスから採用が始まった。低重心化を図るとともに、軽量&高剛性を実現、安定感とともにコンパクトカーらしい走りの質を高めてくれる。サスペンションは乗り始め当初、若干固めかなと思ったが、凸凹を走行しても突き上げはまったくなく、しな

やかに吸収してくれる。表現が難しいが、ドイツ車とフランス車の良いところをミックスしてトヨタ流に仕上げたような印象。そしてこうした二つの積み重ねが、コンパクトらしからぬ上質感を生み出している。

コーナリング性能も優秀だ。タイトコーナーを走ってみても、ニュートラルに近いステアリングマナー。極端なアンダーが出ることもなく、スムーズで安定している。E-Four でこの挙動なので、FF はもっとキビキビしているのではないだろうか。ワインディングに持ち込んでも面白そうだ。何より驚くのは走っても曲がってもスムーズであること。スポーティでありつつ上質感があり、静粛性も高い。

さて長々と書いてきたが、まとめとして「新型アクアはどういうクルマか」というシンプルな問いに答えておきたいと思う。ズバリ、「良いクルマ」である。もちろん SUV とか輸入車とか、人によってクルマに求める要素は違うし、現代は各々に応えうるだけのメカ、車種、バリエーションが存在している。ただしクルマに限らず、目的や用途が特化されたモノには必ず短所が付きまとう。一級のスポートカーに実用性はないし、燃費も悪く、乗員数は限られる。大柄な SUV は小回りがきかないし、毎日の使用ではストレスも溜まる。

ごく普通に毎日ドライブする相棒を選ぶにあたり、5 ナンバーで車税が安く、小回りがきき、低燃費で、大人がしっかりとらな名乗車でき、最先端の安全機能が標準装備され、運転が楽しく、走行安定性が高く街中から高速道路までカバーしてくれる……というように条件を羅列して行った時、アクアは圧倒的にナンバーなのである。その意味で「良いクルマ」という表現が一番適しているように思う。