



アウトドアテイストをプラス リラックスできる毎日を実現 HONDA N-BOX JOY

■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=ホンダカーズ札幌中央 南郷通店 Tel.(011)862-7111

—プロフィール—

日本が誇る スーパーハイトワゴン

昨年9月末、ホンダの主力軽自動車N-BOXに新たなバリエーション「JOY」が加わった。

エクステリアはアウトドアテイストをプラスすることで「頼りになるギア」感を演出。インテリアには撥水機能を持つチェック柄ファブリックを設定したほか、後席を前方に倒すことで生まれるフルフラットのラゲッジルームを「ふらっとテラス」と名付け、リラックスできるゆとり空間を創造している。

JOYの追加によりN-BOXのラインアップは、NAエンジンを積むベーシックな「N-BOX」、NAとターボエンジンを選べる「N-BOXカスタム」を含めて大きく3つのラインとなり、スロープ付きの福祉車両までも対象に全車FF/4WDを設定したことで、実に28種類ものバリエーションとなった。これだけ選択肢が広がると望む仕様を見つけることは容易だが、それはN-BOXという車種の成り立ちやそもその設計が魅力的であればこそである。

初代N-BOXの登場は11年。翌年にはN-BOX+が日本自動車殿堂カーオブザイヤーを受賞したほか、N-BOXが日経トレンディ「2012年ヒット商品ベスト30」の12位にランクイン。このランキングは食品・飲料からアパレル、日用品、美容、カルチャーに至るまであらゆるカテゴリーを対象としており、自動車のN-BOXが選出されたことにびっくりした記憶がある。同年にはさらに「Nシリーズ」がグッドデザイン賞で金賞し、発売直後から大きな話題となつて、以降、軽4輪車部門の新車販売台数では首位の常連となる。17年登場の2代目も日本自動車殿堂カーオブザイヤー及び、日本カー・オブ・ザ・イヤー「スモールモビリティ部門賞」を受賞。3代目となる現行型は、23年発売なので今年3年目だが、昨年上半年の登録車(軽以外も含む)販売台数で1位を獲得し、好調を維持したままだ。

名実ともに「日本を代表する軽ハイトワゴン」



ディーラーメッセージ

(株)ホンダカーズ札幌中央
営業推進部
田中 康聖さん



3年連続販売台数No.1となったN-BOXから、アウトドアテイストの派生モデルとしてN-BOX JOYが2024年9月に発売開始となりました。

N-BOXが選ばれ続ける理由である高い走行性能や、上質かつ快適な広々空間はそのままに、これまでのN-BOXとは異なるフロントグリルやバンパーデザインに加えて、未塗装パーツが程よく使用されており、アウトドアがもっと楽しくなる1台です。

カラーバリエーションはツートンカラーが5種類、モノトーンカラーが2種類と自分好みのこだわった1台を選ぶことができるのも魅力です。

そのほかにも軽自動車とは思えない静粛性、多彩なシートアレンジ、Honda CONNECT（スマートフォンでのリモート操作や、緊急サポートセンターの利用）など、『販売台数No.1』の魅力がふんだんに詰め込まれています。

Honda Cars 札幌中央では全11店舗でN-BOX JOYの試乗ができますので、ぜひ一度お店にお立ち寄りください。

圧倒的に広い室内は感動的ですらある

ちなみに個人的な好みを書かせていただくと、スチールホイールにハーフホイールキャップとメッキホイールリングが組み合わされた足回りがなんとも嬉しい。アメリカンカスタムカーを思わせ、それは遊び心に直結する。自分がJOYを乗り回すなら、下手にアルミホイールを履かせず、ホワイトレターかホワイトリボンの夏タイヤと組み合わせたい。

車内に乗り込んでみるとチェック柄のファブリックが目につく。前後のシートから「ふらっとテラス」のフロアに至るまですべて同じチェック柄で、しかも撥水加工された生地だという。こだわるなら徹底的にというか、ホンダの潔さを感じる。

N-BOX／N-WGNに試乗させていたかどうかと思うが、とにかく頭上スペースが広大で開放感がすごい。そして後席も十分に広い。そこに「ふらっとテラス」機能が追加されたため、外観からは信じられないほどの室内空間を生み出す。ふらっとテラスのために後席を前方へ倒す必要があるが、完全にフルフラットになる。これは荷室の床面を80mm持ち上げることで実現していて、シートバックに樹脂製のパネルとパッドを組み込むことで、お尻が痛くならないよう工夫もされている。またフロア下には大容量のフロアアンダーボックスを装備しており、折りたたみ式のアウトドアチェアやテーブルなどを収納できるよう配慮されている。

パワースライドドアはリア左側が標準で、同右側はタイプ別オプション。JOYターボ車は両側とも標準装備である。非常に便利であることは言うに及ばないが、ドア4枚とリアゲートが大きく開くのに、ボディ剛性をしっかりと確

となったN-BOXは、いまJOYによって新たな提案をしようとしている。

ユーザー志向にマッチする「ふらっとテラス」

ところでアウトドアテイストといえば、昨年夏、フリードに追加されたクロスターというパリエーションも同様の方向性だった。他メーカーまで見渡せば、じわじわと広がってきているのがわかる。この現象に関心を持ったので調べてみると面白いことがわかった。

ホンダがJOY発表時に配布したプレスリリースにはスーパースライドワゴンユーザーへのアンケート結果が載っていたそうである。残念ながらレポートはその現物を見てはおらず、調査方法やサンプル数が不明ではあるのだが、ハイトワゴンユーザーがアウトドアを求めるイメージは「アクティブ」でも「タフ」でもなく「リラックス」だったという。つまり道なき道を行くような本格クロカンが求められているのではなく、あくまでもアウトドアの「テイスト」「イメージ」なのだ。そして「リラックス」は最も支持を集めた重要な方向性だったのである。

では生活の中でそれらを体感できるシーンとはなんだろうか。キーワードはチェアリングのようだ。16年に発売された「酒場人 v o o r 2」というムック本で、飲み方の新たな可能性として「チェアリングのすすめ」として提唱された。そこでは「椅子を持つて外に出て、好きな場所に置いて飲むこと」とされ、主に飲酒を楽しむためのアクティビティを指しているが、18年には雑誌Hanakoにて「アウトドア用の椅子を持ち歩いて、お気に入りの場所ですくぐペンチいらずの新カルチャー」と紹介された。その後コロナ禍が広がる中、人との接触を減らし、ゆとりとした時間を過ごしたいという趣向に

マッチしたわけだ。JOYが生み出す広々空間「ふらっとテラス」はまさにそれを具現化する機能ということになる。

取材させていただいたホンダカーズ札幌中央南郷通店は「ご家族で来店される方が多いです」とのこと。やはり家族での外出を見越しているのだろう。ただし「室内の広さに一番関心を持たれるのはお母様です」という。お子様の送迎やショッピングなど、平日運転する機会が多いのは間違いなくお母さんである。増して毎日チェアリングに出かけるわけでもない。これらを考え合わせると、休日に家族で出かけることができ、毎日の様々なシーンにおいても利便性が高いということがJOYへの関心ポイントであるということになる。

個性的な外観が、遊び心をくすぐる

はい、いよいよ現車とご対面。ボタンニカルグリーン・パールとブラックの2トーンに身を包んだJOYは、明らかにN-BOXともN-BOXカスタムとも異なる佇まいを見せる。試乗車がオプションのアクティブフェイスパッケージ、サイド／リアにストライプデカールを装着していることも大きい。前者はフロントグリルにHONDAの文字が刻まれ、さらにLEDフォグライトが装着されるもので、タフなイメージがかなり強められている。

ボディカラーには他にスレートグレー・パール＆ブラック、デザートベージュ・パール＆ブラック、オータムイエロー・パール＆ブラックなどがあり、カラー名称にパールについてはいるものの、マットな質感でミリタリーっぽさも併せ持つ。遊び心がありつつも落ち着いたセンスの良いカラーが揃っていて、購入時に外装色を選ぶのは大変かもしれない。

最先端の安全装備を全車標準装備

保していることに驚かされる。インプレッションで記述するが、ところどころ圧雪の残る凸凹道を走ってもまったくガタガタいわないうえ、ボディ全体でしなやかにいなしている感覚がある。

安全装備も抜かりはなく、Honda SENSINGが全車標準で搭載されている。先進安全運転支援機能とは他車や道路の白線を検知したり、誤操作防止のアラートを鳴らしたりする安全運転支援機能の総称で、洋の東西／メーカーを問わず今や当たり前になっている。またここ数年で一気に普及した新世代コネクテッド機能も採用されている。Nシリーズとしては初の搭載となるHonda CONNECTは、車載通信モジュールにより緊急サポートセンターへの通報、自動地図更新サービス、乗り込む前のエアコン操作や広い駐車場で自分のクルマを探すといったリモート動作、スマートフォンでのドアロック操作、エンジン始動、車内Wi-Fiなどを可能にするサービス。月々費用の発生するHonda Total Care プレミアムに加入する必要があるものの、利便性はかなり高い。

先進安全運転支援機能も新世代コネクテッド機能も、いざという時にそのありがたみがわかるもの。事故を起こしてしまってから後悔するよりは、こうした機能を正しく理解し積極的に使いこなすことこそ、これからの自動車運転には必要であり、クルマオーナー・バイ・自転車・歩行者が共存する交通の安全において、いかにお互いを尊重しあえるかという視点は絶対に欠かせない。またこれらの機能はあくまでもドライバを支援するためのものであり、ドライ



- 主要諸元：（JOY ターボ 4WD）
- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,815mm
 - ホールベース／2,520mm
 - トレッド／前：1,305mm 後：1,645,1,305mm
 - 車両重量／990kg
 - 最小回転半径／4.8m
 - エンジン／658cc 直列3気筒DOHCターボ
 - 最高出力／64ps：6,000rpm
 - 最大トルク／10.6kgm：2,600rpm
 - WLTCモード燃費／18.4km／ℓ
 - ミッション／CVT
 - 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／155/65R14
 - 駆動方式／4WD
 - 乗車定員／4名
 - 車両本体価格（札幌地区）／2,178,000円（税込）





バーは決して過信せず、慎重で注意深い運転こそが交通安全の要であることを忘れないでほしいと書き添えておきたい。

—インプレッション—

試乗すればわかる、 N-BOXが売れる理由

走り出してみてもすぐに感じたのは、エンジンのトルクの太さである。ターボエンジンは10・6kgmの最大トルクをわずかに2,600rpmで発生させるので、発進時のストレスがまったくなくとも言っても過言ではない。過去に何度もNシリーズに試乗する機会を得てきたし、N-WGNシリーズよりもJOY 4WDの方が若干重たいはずなのだが、なぜかキビキビ感をより強く感じる。取材日は若干の降雪はあるものの、幹線道路のアスファルトが出ている状態。みなそこそこのスピードで流れているにも関わらず、ECONモード（エコノミーモード）でも必要十分な動力性能を見せる。とても良く熟成された、完成度の高いパワートレインである。

そしてボディ剛性と足回りのしなやかさが非常にバランスよく仕上げられており、心地よく安心して走行することができる。先に書いたが、前面を除く左右とリアで計5枚のドアが開くのに、ガッチリしたボディ剛性が確保されていて、多少乱暴なステアリングワークを試してもきしみ音ひとつない。こうした造りの良さがN-BOX人気を支えているのではないだろうか。ボディと足回りのバランスや考え方は生産国やメーカーによって様々で、そのクルマの性格を決定づけるものだが、JOYのそれは「心地よい」「安心感」という方向を向いているように思う。動力性能

は必要十分で、安全装備も充実。乗り心地と安心感は上級レベルで、アウトドアテイスト強めの個性派、それがN-BOX JOYというクルマである。

自然体で、自分らしくありたい 人に乗ってほしい

我々の生活におけるクルマの立ち位置は大きく変化した。というより生活そのものが変化し続けている。めまぐるしい現代社会の中で「自然体でありたい」とか「のんびり」「リラックス」「癒し」などの言葉が価値を高めるのはごく自然なことなのだろう。N-BOX JOYのキャッチコピーは「ENJOY my pace BOX」。つまりは自分のペースで楽しめる箱である。

そしてカタログには「生活に新たなゆとりを」「ひと休み」「のんびり」「自分の時間」といった言葉が並ぶ。その意味でマーケティングから誕生したモデルということもできそう

だ。ホンダカーズ札幌中央南郷通店で教えていただいたN-BOX/N-BOXカスタム/N-BOX JOYの販売割合（昨年10〜12月）によると、各々40/42/18%となっていて、ホンダの想定シェアは20%だそうだから、もう一息である。N-BOXとN-BOXカスタムが非常に完成度の高いクルマであり、それをベースにJOYが成立している事実を理解しつつも「JOY、頑張れ！」と応援したくなる。まだ冬の真っ只中だが、春が来て外出の機会も増えれば、家族でのチェリングがどんどん増えるかもしれない。それに伴ってN-BOX JOYへの注目が高まっていくことを願う。