



- 主要諸元：(L)
- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,545mm
 - ホールベース／2,520mm
 - トレッド／前：1,305mm 後：1,305mm
 - 車両重量／1,030kg
 - 最小回転半径／4.5m
 - モーター最高出力／47kW (64ps)
 - モーター最大トルク／162N・m (16.5kgf・m)
 - 一充電走行距離／295km (国土交通省審査値)
 - ブレーキ／前／ディスク 後／ドラム
 - タイヤサイズ／155/65R14
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／4名
 - 車両本体価格(北海道地区)／3,198,800円(税込)



世界的電動化の波にホンダからの最新提案! 超人気の軽自動車Nシリーズに フル電動車を投入!!

HONDA N-ONE e:

■テキスト=天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所)
■取材協力=ホンダカーズ北海道 西町店 Tel.(011)664-1401

―プロフィール―

電動化への流れは止まらない!

全世界的に問題となっているのが頻発する異常気象による災害である。そしてその元凶は地球温暖化にあるという考えが一般的となっている。二酸化炭素の排出量を削減し、化石燃料の使用を制限すべきという論議がヨーロッパから2輪用、4輪用を合わせた世界最大のガソリンエンジン製造メーカーであり、2輪ロードレースからF1まで世界選手権レベルのレースを席巻してきた「エンジン命」のメーカーであり、「世界」になってきた。しかし、世界的な自動車産業の流れがBEVに向かうのであれば、その分野でも「世界」になつてやろう」という二部社長の決意表明であったとすれば理解がいく。「世界になる!」は創業者である本田宗一郎から続くホンダの基本姿勢 大命題なのだから。

車両をBEVかFCVにすると表明したのである。三部氏はホンダ技術研究所に在籍していた根つからの「エンジン屋」であり、その三部氏のBEV優先という方針は驚きだったのは事実だろう。

ホンダは汎用から2輪用、4輪用を合わせた世界最大のガソリンエンジン製造メーカーであり、2輪ロードレースからF1まで世界選手権レベルのレースを席巻してきた「エンジン命」のメーカーであり、「世界」になってきた。しかし、世界的な自動車産業の流れがBEVに向かうのであれば、その分野でも「世界」になつてやろう」という二部社長の決意表明であったとすれば理解がいく。「世界になる!」は創業者である本田宗一郎から続くホンダの基本姿勢 大命題なのだから。

まずは得意の軽自動車 クラスから!

2000年、ホンダが最初に発売した量産BEVが「Honda e」という6ドアハッチバックのコンパクトカーだった。EV系動力以外の部分に最新技術を投入したことで上級クラス車は495万円と高額になり、シティコミューターという位置づけだったから航続距離も短く、販売は不振。当初の販売計画では国内月間1,000台だったが、なんと生産終了の2014年までの累計販売台数はたったの1,761台と大失敗に終わってしまったのだ。その頃、2021年に運送業大手である佐川急便がEV会社と共同で軽自動車サイズの宅配用車を中国メーカーに製造させて導入すると発表。同業のヤマトや日本郵便もその方向であるという。そのせいではないだろうが、2022年6月に三菱と日産から軽自動車サイズのEVバンが発売されたのである。

不振に終わった「Honda e」のあともEV開発を進めていたホンダが、そんな状況を黙ってみているはずもなかった。知つての通りホンダが最初に発売した量産4輪車「N360」という4気筒OHVという超高性能なエンジンを搭載した軽トラックである。つまりホンダのベースは軽自動車にあるのだ。さらにホンダはNシリーズのN BOXが国内販売台数トップの座を独走中なのであり、次のBEVは軽自動車クラスになることは明らかであった。

そして2024年の10月、満を持して発売となったのが軽サイズの商用バン「N-VAN e:」であった。プラットフォームなどとなったのが超人気のNシリーズであり、販売開始から評判を呼び半年ほどで5,000

ツバ(EU)を中心に巻き起こつたのである。そのやり玉に挙げたのが自動車であり、ガソリンや軽油を使うエンジン車を廃絶し、排ガスをまったく出さない電気自動車(BEV)にすべきだというのだ。

これに呼応してEU加盟の北欧各国では電動化が進み、ノルウェーでは92%、デンマーク、フィンランドやスウェーデンなども50%以上がBEVだという。もと極端なのが中国で、この状況をチャンスと捉え電気自動車の量産化を推進。全世界にあるBEVの半数以上が中国で走っているという。これは中国の自動車産業が、多額な予算を必要とする内燃機関エンジンを造つたり、さらに高度な先端技術が必要とするハイブリッドシステムも開発できなかったという事情はあるのだ。とはいえ、二酸化炭素削減という世界的流れをうまく利用し、国家的なBEV転換策を推進していったのは立ち回り方がうまかつたと言つべきか。

日本の主要自動車メーカーはEUから巻き起こつたヒステリックなほどのBEV化の流れから一歩下がって冷静に動向を見ていた。日本国内のBEV普及率は1~2%程度で、それが非難の対象にもなつたのだが、充電設備などのインフラが整わない現状では、燃費低減や二酸化炭素削減にはハイブリッドでも充分対応できるはず。

とはいえ、何らかの対応を迫られているのも事実であり、10月30日から開催された「ジャパンモビリティショー2025」には、トヨタ、ホンダの2大メーカーを筆頭に、すぐさま市販されるBEVプロトタイプが各メーカーブースに展示されていたのである。

BEVでも世界1を目指して!

世界的な趨勢はガソリンエンジン車の廃絶であり、高度な自動車生産技術を持たない中国などは乱立気味のBEVメーカー最優先施策を取り、普通充電と急速充電を合わせると国内に350万台もの充電施設を整備。ヨーロッパでもEU内主要道路沿いには60キロごとに公共充電器を置くことが義務付けられた。

電動化が遅れていると見当違いの非難を浴びている日本でも、政府は2035年には新車販売台数の100%を電動車(BEV)、もしくは燃料電池車(FCV)にするという方向性を示している。

そこでホンダである。2021年に社長就任した三部敏弘氏は、2040年までに自動車整備や修理技術に遅れる発展途上国を除く先進国においては、すべての販売

台を突破するヒット。エンジン車も含めたN-VANの中でのシェアは30%を超えているという。もちろん主流の顧客は宅配業者であるが、その使い勝手の良さから趣味やレジャー用に使つて男性層からも支持されているようだ。当然ながらホンダでは商用バンばかりではなく、軽乗用車EVの開発を同時に進めていたわけだ。2025年9月、満を持して発売されたのが自信作「N-ONE e:」である。充電設備などインフラが整備されていない日本国内において、BEVはシティコミューターという役割が適切であり、ホンダはそこに照準を定めたのであり、その方策は的を得ているに違いない。

―インプレッション― 統一されたクリーンな イメージは好感触!

試乗用に用意された「N-ONE e:」は専用色のチアフルグリーンと呼ばれるブルーのボディカラー。その鮮やかな塗色からは「青空」や「大海原」といったBEVらしいクリーンさが感じられる。さらにベースとなったN-ONEとはちょっと違ったフロントデザインとなっている。特にヘッドランプが全く違い、丸型の上段がカットされてLEDランプの仕様も違つたのだ。丸型の中に横長のランプが2灯あり、ハイビームにするると2灯同時点灯となる。そのあたりN-ONEの可愛さが消えてしまったのは残念な点。

ボンネットも40mmほど持ち上げられフロントデザインはすべて横直線の水平基調で、空気抵抗を無視したように平坦な垂直面。それはボンネットを開けてみて分かつた。モーターやコントロールユニットが詰め込まれており、ボンネットをN-ONEのようにつまみ上げるため前下がりになるとEVユニットが収まらなかつたようだ。とはいえ、N-ONEとは違うイメージのBEVらしさを表現するためには有効だったといえよう。

ルーム内もクリーンでセンスの良いイメージが踏襲され、ヘッドレスト型目のフロントシートの他ドアやダッシュボードにももちろんスピアリングセンターのエアバック収容部分までも淡いグレーで統一され、明るさが増した印象。リアシートも同様で、フアブリック地の座面は座り心地も良く、快適と安定するよう工夫されている。

そのリアシート、ホンダ車ではおなじみのチップアップ&タイダウン機構が備わつており、シートバックを倒して収納スペースを広げたり、座面をたたんでフロアから天

ディーラーメッセージ

Honda Cars 北海道 西町店
営業主任

上田 太郎さん

「ホンダ初の軽自動車サイズの乗用車として発売になった『N-ONE e:』、私たちにとっても期待の一台、日常の普段使いに適した、気軽に乗れる電気自動車です。電気自動車というと、あまりなじみがないでしょうが、加速性能や静かさなど体験していただければわかると思いますよ。私はもと整備士だったので、お客様にお薦めするときにもその経験が役に立っています。とにかくクルマは実際に乗ってみたいと分からない部分があります。ですからぜひこの『N-ONE e:』に乗ってみてください。電気自動車の良さが理解できるはずですよ。ホンダカーズ北海道では常に『N-ONE e:』の試乗車を用意しておりますので、その魅力をぜひお確かめください。ご来店、お待ちしております。」



井までより高さのある空間を出現させることもできる。このシートアレンジの工夫で生み出されるラゲッジスペースの拡大は非常に使い勝手が良さそうだ。

上級仕様のeタイプより50万円程安い価格設定であるベーシック仕様のGタイプには、タッチシフトボードにナビやオーディオなどを表示するディスプレイが存在しない。そのため横直線の水平でいさぎよくくらくらにスマートでシンプル。スマホを誰でも持っている時代であり、それならカーナビなど不要だし、オーディオもBluetooth対応だから、スマホから再生すればいいのだ。このホンダらしい斬新さと割り切りの良さは感動さえ覚えたのである。

加速性能とハンドリングの良さは好印象！

床下に蓄電バッテリーが敷き詰められているため床面が少し高くドライブポジションも立ち気味のアップライトになるのだが、目線を上げることで市街地では視界を広く確保できるメリットもあるのだ。

スタートは電動車の常で、アクセルを踏み込むと音もなくスムーズに動き出す。モーターは初期トルクが最大であり、スタートから強い駆動力を発揮させることもできるのだが、N-ONE e: のセッティングはそこまで極端ではなく、着実かつスムーズに加速してゆき、急坂も難なく上ってゆく。そのあたり内に秘めたパワーをうまくコントロールしているという印象なのだ。N-ONE e: の加速をちよつとだけ上回る感じで、それは車体重量が200kgも重いせいなのだろう。その重量増をパワーは同じだが、1,600ccクラス同等のトルクを発生させることでカバーしているのだ。いずれにしても電動車はモーターの強力なトルクで走らせるクルマなのだから。

路肩には落ち葉の積もったワインディングロードを走り出したのだが、その滑りやすい路面でのハンドリングも悪くない。基本のプラットフォームがN-ONEと同じなのだからそれも当然で、N-ONEはホンダ主導のワンメイクレースに使われるくらいだし、重量物のバッテリーを床下に敷き詰めているため重心が下がったことも利点になっているのだ。

さらに好印象だったのがスイッチひとつで切り替わるシングルベダルコントロールである。アクセルだけでブレーキを踏まなくともストップ&ゴーを繰り返すことができるのだ。もちろんアクセル全開走行や高速道路など

では使えないが、一般公道での運転には有効。アクセルを踏み込むとスムーズに加速し、アクセルから足を離すと確実に止まる。他メーカーのクルマにも同様のシステムが搭載されているが、完全停止するのはN-ONE e: だけで、信号待ちの多い市街地や渋滞に巻き込まれた場合など間違いなく運転が楽になるはずだ。

市街地を気軽に走り回る「コミューター」として！

N-ONE e: の満充電での走行可能距離は69.5kmでこれは軽自動車サイズのBEVとしてはライバル達を上回る数値である。ただ、それは使用状態によって大きく変わる。エアコンやシートヒーター、ヘッドランプ、オーディオなどのスイッチを入れると正面のメーターパネルに「〇〇をお使いになると電力が消費されます」という表示が現れる。今回ご提供いただいた車両の試乗時のバッテリー容量は35%で、走行可能距離は58kmとなっていたが、加減速を繰り返して、暖房を入れたと表示が下がってゆく。試乗を終えた時には走行可能20kmまで落ちていたから、常にバッテリーの電力残量をチェックしながら走るとはBEVの常識だろう。

ホンダはN-ONE e: の主な顧客層を40〜50歳の女性と、その娘たちに定めているという。確かにこのメーカーも軽自動車のテレビCMに出演させているキャラクターは女性ばかりで、その年代、性別の顧客層をターゲットにしているのは明らか。ホンダもN-ONE e: のインテリアを担当したのは女性デザイナーだという。過度な女性らしさを抑えたというが、明るいグレーの色使いはソフトなイメージを演出することに成功している。さらに価格。ベーシックなGタイプを選べば、補助金によってガソリン車のN-ONE上級クラスとほぼ同額でBEVが手に入るのだから、このメリットは大きいはずだ。

シンプルで使い勝手の良いBEVとして誕生したN-ONE e: 、取り回しが容易でシャシ剛性の高いNシリーズをベースにした軽自動車サイズとしたこともメインの顧客要望にしっかりとマッチしている。ホンダがBEV市場に本格参戦すべく投入したN-ONE e: 、誰にも乗りやすく、コンパクトなサイズで狭い道にも入り込むことができ、市街地をシッティングや通勤に走り回るシティクルーザーとして最適だろう。

ホンダが絶大な自信をもって投入したN-ONE e: 、コンパクトBEV市場を変革する大ヒット作になるに違いない。