

Honda e

Press Information 2020.08.27



HONDA
The Power of Dreams

開発者の想い

私たちは、Hondaの新しいEVを開発するにあたり、未来を見据えた新しいライフスタイル、つながる社会、多様な価値観などに対応し、かつ乗って触って楽しいモノにしようと考えました。

これまでのEVは、エンジンをモーターに換えてつくられているものの従来のクルマの価値の延長にあるように思われます。

そうしたなかで我々がめざしたものは、次のステージへの進化を感じるモビリティです。それはいろいろなモノやコトと繋がりをもち、普遍的で心地よい佇まいで、ウイットに富みつい微笑んでしまうユニークな存在でありたい、と考え開発してきました。

Honda eは、これまでのクルマにない魅力を追求し、EVの本質を見つめさまざまな点で発想を柔軟にし、未来を見据えてつくり上げたモビリティです。

みなさまの生活を、よりアクティブに、豊かにできるものに仕上がったと自負しています。ぜひ、Honda eの世界をお楽しみください。

Honda e 開発責任者

一瀬 智史 (いちのせ ともふみ)



未来を見据えた先進性

未来のシームレスな
生活のパートナーとなるEVをめざしました

EVが活きる街なかベストのクルマ

環境対応は、人が密集しCO₂排出量の多い都市から始めることが
優先であるとの考えと、EVは発進・停止を繰り返す都市部でこそ
メリットを活かせると捉え、シティーユースをターゲットとしました

徹底したこだわり

本質を追求し、常識にとらわれず
ユニークで他にはない魅力を持ったEVをめざしました



Honda e

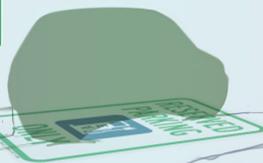
開発コンセプト

Seamless life creator

近未来は、もっと生活の流れがシームレスになっていく。
Honda eは、そんな未来を創造していきます。

通信環境の進化により、我々の生活の利便性は大きく向上しています。
自宅、職場、地域や国境を越えたコミュニケーションが自在になり、仕事とプライベートも垣根なくシームレスにつながるようになってきました。さまざまな場所で仕事をしたり、生活をしたり、趣味を楽しんだりする自由な発想のライフスタイルが実践されはじめておりシームレスなライフスタイルは、これから拡大していくことでしょう。

そうした時代のなか、未来を見据えてつくり上げたHonda eで
人とクルマと社会がつながる、さまざまなシームレスライフを創造していただきたいという
想いを込めて、開発コンセプトを「シームレスライフクリエイター」としました。



Honda Eは、4つの魅力で次のステージへの進化を感じるモビリティをめざしました。

1 先進のテクノロジーで つながる未来

世界初^{※1}の5ディスプレイ水平配置のHMI^{*}、外部AIサーバー接続でさまざまな会話に対応するHondaパーソナルアシスタントやサイドカメラミラーシステムなど、Honda先進の技術で近未来のクルマを感じさせる多彩な機能を搭載。走行しているとき、停車しているとき、いつでもどこでもエンターテインメントや仕事、趣味を楽しむことができる、人とクルマの新しいつながりを実現しました。 *HMI: Human Machine Interface

2 モダンでありながら親しみやすい シンプルデザイン

エクステリアは、クルマらしい2BOXのシルエットにノイズの少ないクリーンなサーフェイスを融合。クルマとしての普遍的なプロポーションを持ちながら、新しい時代になじむシンプルでモダンなデザインにしました。インテリアは、自宅からシームレスにつながるリビングのような空間に。これまでにない新しさと心地よさを追求しました。

3 快適かつクリーンで楽しい 都市型コンピューター

コンパクトな都市型コンピューターでありながら、室内空間の広さ、運転視界、乗り心地、静粛性、加速性能、ハンドリング、取り回し性などクルマとしての優れた基本性能を実現。運転しやすいシングルペダルコントロール、駐車を快適にサポートするHondaパーキングパイロットやV2H (Vehicle to Home) に対応するなど、さまざまな価値を実現しました。

4 クルマとして先進の 安心・安全

Honda SENSINGを全タイプ標準装備。ワイドスクリーンHonda CONNECTディスプレイに、イラスト表示でわかりやすくHonda SENSINGの設定ができる「安全装備設定」をHonda車として初採用^{※2}。また、高強度・高剛性を実現するスモールEV専用ボディーを開発。リアルワールドでの事故実態を重視し、優れた全方位衝突安全性能を実現しました。

※1: 量産車において。2020年8月現在 Honda調べ
※2: 2020年8月現在 Honda調べ

世界初^{※1}の5スクリーンを水平配置したインストルメントパネル 人とクルマの新しいつながりを提案

これまでのクルマでは体験したことのない、使いやすく先進的な室内空間とするために5つのスクリーンを水平に配置する世界初^{※1}のワイドビジョンインストルメントパネルを採用。

このディスプレイで新たな楽しさや快適性を提供するだけでなく、多彩なコネクティビティにより、人とクルマの新しいつながりをトータルでデザインしました。

(特許出願中2020年8月現在)



センターカメラミラーシステム^{※2}

従来のバックミラーよりも広い後方視界を、昼夜天候を問わず映し出す先進のシステム。



サイドカメラミラーシステム

従来のドアミラーと比較し、違和感の少ない後方視界を、昼夜天候を問わず映し出す先進のシステム。量産車標準装備世界初^{※1}。

ワイドスクリーン Honda CONNECTディスプレイ

12.3インチのスクリーンを2画面並べて水平配置。2画面ならではのさまざまな使い勝手を提供。

メータースクリーン

シンプルで見やすいメータースクリーン。

※1: 量産車において。2020年8月現在 Honda調べ

※2: Honda e Advanceに設定

1 つながる未来

2画面を自在に使える操作性で自由度を拡大

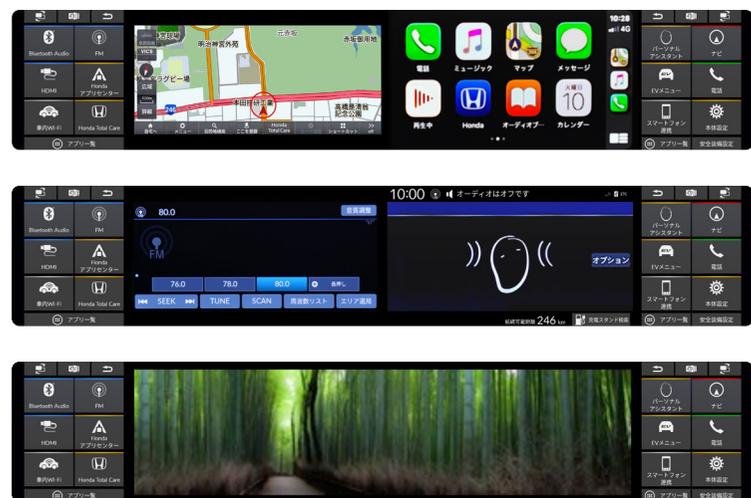
12.3インチスクリーンの2画面水平配置を活かした表示機能を設定。例えば、ボタンひとつで左右画面を入れ替えたり、アプリ履歴の表示や、アイコンボタンのフリック操作で右側から左側の画面にアプリを表示させることなどが可能です。表示アプリ

は、Hondaパーソナルアシスタント、ナビゲーション、オーディオ、各種設定画面、ハンズフリー電話、四季の壁紙、スマートフォンの音楽アプリや外部接続のエンターテインメント画面など多彩。バッテリー充電中でもパワーオンにして、走行以外の機能を使用可能です。アイコンボタンは簡単にカスタマイズでき、ユーザーが楽しみながら使い方を変更できます。

ワイドスクリーンの表示操作



ワイドスクリーンの活用例



ナビゲーションを助手席側に移して、運転席側でスマートフォンの音楽を選択。

助手席の乗員は音楽を選び、ドライバーはパーソナルアシスタントでお店を検索。

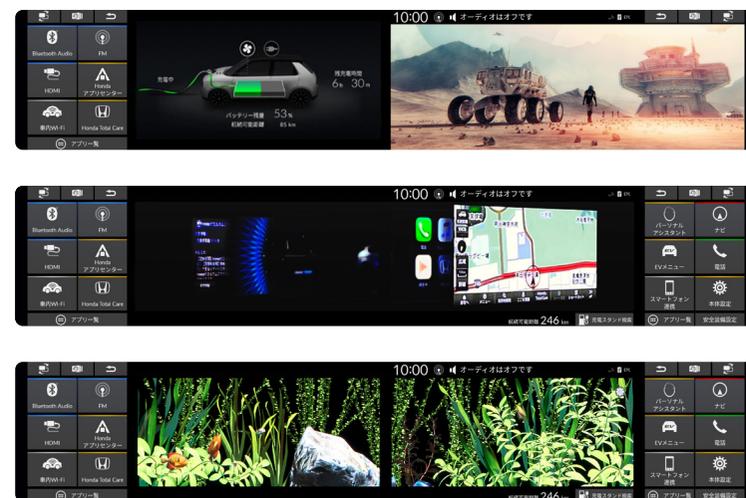
四季の壁紙が2画面いっぱいに表示されます。壁紙はユーザーが自由に設定可能です。

メータースクリーンの表示



8.8インチディスプレイを採用した、シンプルなデザインのメーター。車速以外の表示を最小限に絞り込むことで、走行時に見やすい、よりシンプルな表示にすることも可能です。

Honda SENSINGをオンにした際は、Honda SENSINGのシステム状態を中心に、左側にはコンテンツやワーニングを、右側にはパワー/チャージメーターを表示します。



バッテリーを充電しながら、車内Wi-Fiを利用して映画を鑑賞可能。

ワイドスクリーンの面積を活かし、アプリ履歴を表示する際に「視差」によるレイヤーの立体感を表現。

アプリセンターからダウンロードできる水槽のアプリでは、画面にタッチすると魚に餌が与えられます。

常時インターネット接続の コネクティビティ リビングに居ながら 移動をしているような新体験を

常時直接インターネットに接続しているHonda Eは、クラウドAIによる音声認識と情報提供を行うHondaパーソナルアシスタントや車内Wi-Fi※、スマートフォンと通信を行うNFC※を組み込むなど、人からクルマへ、クルマから社会へつながる多彩なコネクティビティを実現します。さらに、接続

するサーバー側の機能進化や、専用アプリ追加などのアップデートに対応することで、コネクティビティは常に進歩します。

また、車内に100Vコンセント、USBやHDMI®、Bluetooth®を装備し、排出ガスを出さないクリーンなEVは、気兼ねなく車内でアクティブな時間を楽しめます。ワイドビジョンインストルメントパネルの活用とあわせて、走行しているときも、停車しているときも、使う人が自由な発想で楽しめるモビリティです。



※ご利用にはHonda Total Careへの加入およびHonda Total Careプレミアムへの申込が必要です。
 *NFC: Near Field Communication (Android™のみ対応) Android™はGoogle Inc.の商標または登録商標です。
 *HDMI®、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。
 *Bluetooth®およびBluetooth®ロゴは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。

リアルタイムの情報を オンデマンドで提供する Hondaパーソナルアシスタント

Hondaパーソナルアシスタントは、音声認識で最新かつリアルタイムの情報をオンデマンドに提供可能なシステムです。

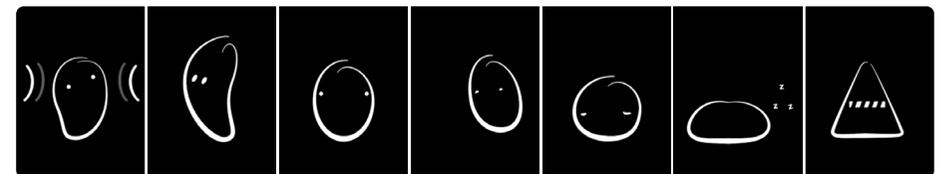
コミュニケーションは、「Ok, Honda」と呼びかけ、ワイドスクリーンに映し出されるイラストキャラクターに話しかけるようにして行います。文脈を理解するため、その都度頼んだことを全て言い直す必要はありません。たとえば、「近くのフレンチレストランを探して」と頼んだあと、

「駐車場付きで」と言い直すだけで駐車場付きのフレンチレストランに検索結果を絞り込みます。さらに「やっぱり中華がいい」と部分的に言い直すだけで、駐車場付きの中華レストランを検索。このように前後関係を理解したコミュニケーションが可能です。

また、情報提供だけでなく、たとえば「疲れた」という語りかけにイラストキャラクターが癒しの言葉をかけたり、挨拶するとスクリーンの中を飛び跳ねて喜び、話しかけないと寝てしまうなど、クルマへの愛着を高めるようなコミュニケーションを行います。



クラウドAIに接続しており、従来の音声認識システムより自然な言い回しに対応。



親しみやすい動きとともに情報を提供する、Hondaパーソナルアシスタントのイラストキャラクター。

**Wi-Fiや電源などを利用できる
快適な空間で
多様なライフスタイルを実現**

Honda eは、ソファのようなシートがあり、エアコン、ワイドスクリーン、車内Wi-Fiや電源が使える、いつでも、どこでも、エンターテインメントや仕事、趣味を楽しむことをめざすモビリティです。

たとえば、リモートワークで自分だけの会議室として使ったり、さまざまな場所でSNSを使い情報発信を行う仕事をしたり、景色のいい場所でゆったりと映画を楽しむなど。オンとオフがシームレスに

なっていくこれからの時代のシームレスライフクリエイターとして、Honda eは、使う人のさまざまな想像をかき立て、これまでのクルマにはない人との関わりを創造します。



スマートフォンをキーとして使用し パワーオンにして走行可能 将来のシェアリングも想定

日本ではこれまで、スマートフォンをキーとして使用してロック解除しかできませんでしたが、2019年秋にパワーオンにして走行可能になりました。また欧州では、第三者間でスマートフォンのキーの受け渡しが可能となっています。

Honda eは、専用アプリ(Honda リモート操作)をダウンロードすることでスマートフォンをキーとして使用でき、国産車で初めて*1走行まで行えます。将来、キーを様々な人にシェアする技術で、いろいろな価値を生むことも想定しています。

*1:日本で製造かつ販売されている車両として、2020年8月現在Honda調べ



デジタルキー画面



デジタルキーは、現時点ではオーナーによるロック解除とパワーオンが可能
*Android™のみ対応。Android™はGoogle Inc.の商標または登録商標です。

スマートフォンでエアコンの 遠隔操作や目的地設定が可能 自宅からシームレスにつながる カーライフを実現

専用アプリにより、離れた場所からエアコンの起動や温度設定、ナビゲーションの目的地設

定、充電時間の予約を行うことが可能です。もちろん、スマートフォンで充電状況を確認したり、充電タイマーの設定が可能です。快適な温度の車内に乗り込み、すでに登録した目的地に向かう。自宅からシームレスにつながるカーライフを実現します。

遠隔操作を行うアプリ画面



エアコン操作

目的地設定

充電管理

リッドオープン

クルマを探す

いざというときにつながる 多彩な安心サポート機能

安心のカーライフのためのサポート機能も充実。充電量が低下している場合は、ワイドスクリーン下部にある「充電ステーション検索」ボタンを押すことで、近くの充電スタンドを探すことが可能です。オンラインデータベースを活用しており、常にリアルタイムの利用状況や最新の営業時間や所在地情報を取得します。

また、事故のときに緊急通報ボタンを押す、もしくはエアバッグが展開したときは自動で緊急サポートセンターに接続。クルマのGPS情報がセンターに自動送信されるため、事故発生地点へ緊急車

両の手配が容易になります。さらに、駐車中のクルマが異常を感知すると、スマートフォンに通知が届き、緊急サポートセンターを通じてALSOKのガードマンを現場に派遣可能です。

充電ステーション検索画面



*Honda Total Careへの加入およびHonda Total Careプレミアムへの申込が必要です。

クルマの乗り降りを 限りなくシームレスに

Hondaスマートキーを持って近づくだけでウェルカム機能が作動。自動でポップアップしたアウトドアハンドルに触れるとロックが解除され、乗り込みドアを開めるだけでクルマが乗車を検知しオートパワーオン。Dレンジボタンを押すだけで走行可能です。降りる際も、ほとんど操作を必要とせずシームレスに降車可能。また、乗り降りの際の足の運びも、段差の少ない掃き出しフロア構造としてスムーズにするなど、細部まで徹底してこだわっています。



昼夜天候を問わず より安心・安全な視界をめざす サイド/センターカメラミラーシステム

カメラで捉えた後方視界を車内のモニターに映すサイド/センターカメラミラーシステム※1により、昼夜天候を問わず、より安心・安全な後方視界を

追求しました。世界初※2の量産車標準装備であるサイドカメラミラーシステムは、170万画素の高精細カメラを採用（特許出願中 2020年8月現在）。インストルメントパネル左右に配置した6インチモニターへ、従来のドアミラーと違和感が少なく安心して運転できる見や

すい映像を表示します。後退時には、左右とも自動的に視界を下方に切り替えるリバースビューとなり、後輪まわりを確認しやすくします。また、ドアミラーをなくすことでサイドウィンドウ越しの直接視界が広くなり、安全運転に貢献します。センターカメラミラーシステム※1は、カメラモードとミラーモードを簡単に

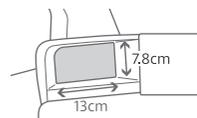
切り替えられる仕様とし、シーンに応じて使い分けられるよう設定。カメラモードでは、後方の荷物や乗員の影響を受けずに後方確認できるだけでなく、ミラーモードより広い後方視界を実現します。

※1: センターカメラミラーシステムはタイプ別設定
※2: 2020年8月現在 Honda調べ

サイドカメラミラーシステム



170万画素のカメラを採用
(LEDフリッカー抑制機能付)



雨が付着したサイドウィンドウを通さないため雨天時も鮮明

サイドミラーによる死角がなくなり、直接視界が広がる



自動で最適な明るさに調整(防眩機能付)イメージ



センターカメラミラーシステム



カメラ

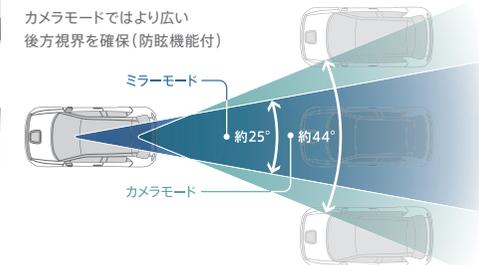
カメラモードではより広い後方視界を確保(防眩機能付)

簡単にモードを切り替え可能



ミラーモード

カメラモード



2

モダンでありながら親しみやすい シンプルデザイン

エクステリア

高度な機能を持つからこそ 人に近いパートナーのような存在にしたい

既存のクルマという概念から一歩踏み出して、より人との
かかわりを深めていくプロダクトデザインは、未来的でありながら、
人に近い、心温まる存在となるべきではないでしょうか。
クルマとしての普遍的なプロポーションを持ちながら、
新しい時代になじむシンプルでモダンなデザイン。
先進感だけを表現するのではなく、自動車デザインの
過去と未来とをつなぐ架け橋をめざしました。

(意匠登録中 2020年8月現在)



世界的に権威のあるデザインに関する賞の一つ「レッド・ドット・デザイン賞」[※]において、2020年のプロダクトデザイン賞の最高賞「ベスト・オブ・ザ・ベスト賞」を獲得。さらにスマート・プロダクト部門においても、「レッド・ドット賞」を獲得しました。

※主催：ノルトライン＝ヴェストファーレンデザインセンター



reddot winner 2020
best of the best car design



reddot winner 2020
smart product

デザインのポイント



人の記憶に刻まれた
親しみやすい
2BOXのプロポーション

リアモーター/リアドライブの
EVだからこそ実現できた
ショートオーバーハング

ロングホイールベース
ワイドトレッドで四隅に
大径タイヤを配しクルマとして
しっかりしたスタンスを追求

スタイリング要素を減らし
段差や隙間を低減
ノイズを抑えたクリーンで
丸みのあるフラッシュサーフェイス

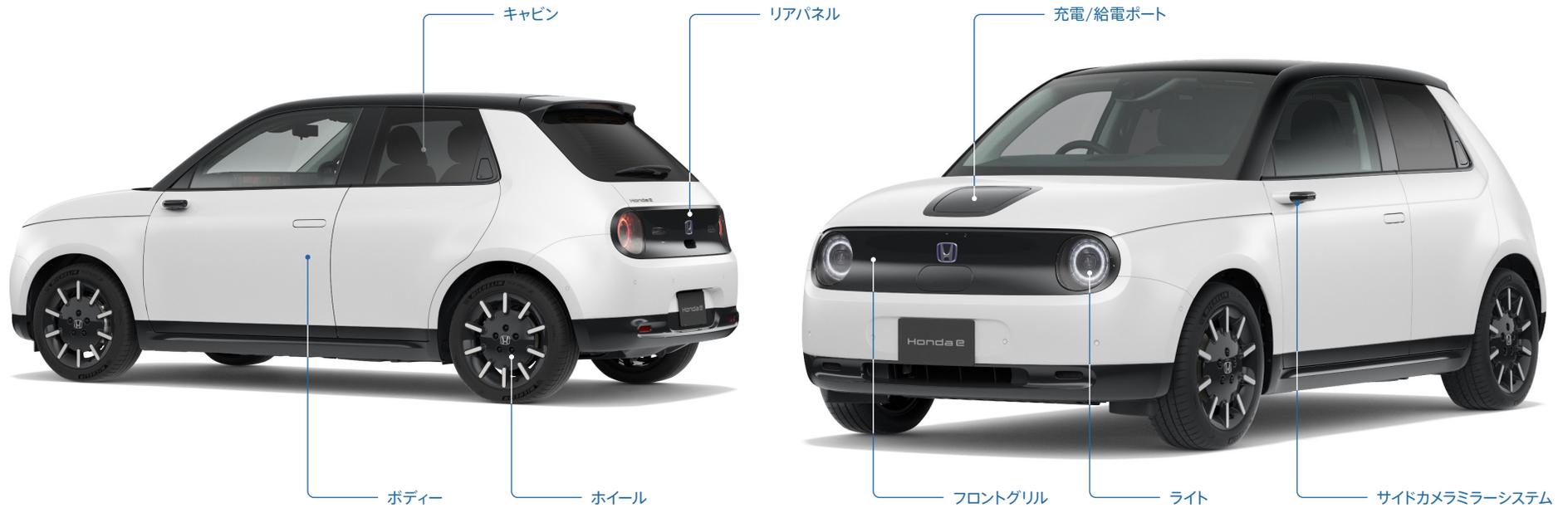
円を基調とした
シンプルなモチーフによる
分かりやすいキャラクター

先進的なデバイスを整理して
前後・下回りのブラックエリアに
配置した機能的な
2トーンスタイル

ショルダーに走る唯一の
キャラクターラインは
リアピラーで駆け上がる
初代シビックのイメージを継承

充電/給電ポート、
サイドカメラミラーシステム、
ホイールは、自動車デザインの
常識を覆す独創的なスタイリング

アイコン的な要素を際立たせるために
デザインのノイズを抑え
見せる要素と隠す要素を明確化



最小化した要素



- フロントの冷却開口部
- フォグランプ
- ドアミラー
- リアリフレクター

黒いエリアに隠した要素



- ハイマウントストップランプ
- テールゲートハンドル
- リアワイパー
- マルチビューカメラ

見えない位置に隠した要素



- カウルトップパネル
- ワイパー
- キーシリンダー

フラッシュ化した要素



- フロントビラー段差
- センタービラーガーニッシュ
- アウターハンドル
- パーキングセンサー

廃止した要素

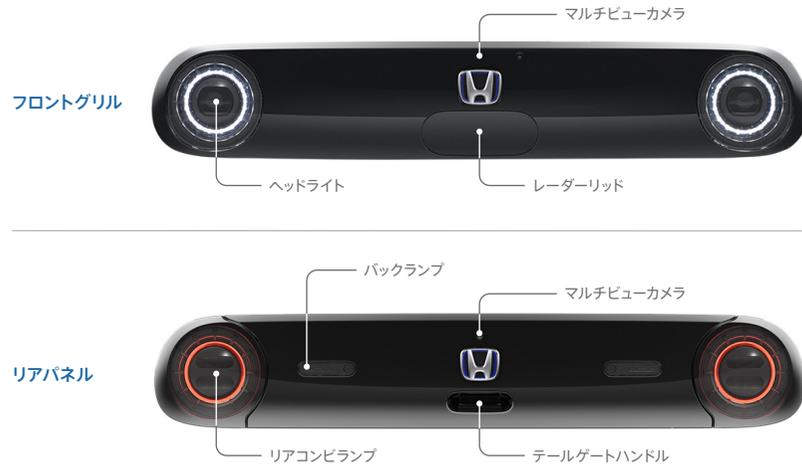


- ライセンスガーニッシュ
- ルーフモール
- ドアサッシュ
- ルーフアンテナ

**機能をグリルなどに集約し
シンプルでクリーンなデザインを実現**

ライト類やマルチビュー用のカメラ、Honda SENSING用のレーザーリッドなどをフロントグリル

リアパネルに集約してブラックアウト。サイドカメラミラーシステムはミニマムサイズに、アウターハンドルはフラッシュに収め、これまでにないほどシンプルでクリーンなデザインを実現しました。



**正円の左右共用デザイン
消灯時はブラックアウト**

フルLEDのライト類は、シンプルで親しみやすい正円形状とし、Hondaスマートキーを持って近づくとポジションライトが点灯するウエルカム機能を採用

用。EVはアイドリング音がないため、外観的にパワーオン・オフの違いを明確に設定。ライト類点灯時は豊かな表情を演出しながら、消灯時はブラックアウトさせました。また、左右のランプで部品を共用する効率的なデザインも特徴のひとつです。



**毎日触れるからこそ特別にデザインした
充電/給電ポート**

充電/給電ポートはEVのアイコンとなる装備であり、充電で頻繁に触れる部分だからこそ特別にデ

ザインしました。リッドはキャビンと同じように触り心地が良く美しい全面ガラスとし、上質かつコンパクトに開くよう回転スライド式を採用。内部までこだわり、シンプルに美しくデザインを行いました。



LEDライトは、充電中は青色で点滅し、充電が終了すると消灯。



急速充電 普通充電

**デザイン的なノイズを
極限まで減らしたアウターハンドル**

フラッシュアウターハンドルは、ロックセンサーを含めすべての要素を内部に配置し、フラッシュなデザインとしました。形状はフロントグリルなどと共通となる円と長方形を融合したモチーフを採用。キーを持って近づくと自動でポップアップし、

指をかけやすく、暗がりでもロックセンサーの位置がわかるようウエルカムランプを配置するなど、人が毎日気持ちよく使えるよう配慮しました。また、後席のアウターハンドルは、サイドウィンドウグラフィック内に収めたコンパクトな手動フラップタイプとし、凹凸の少ない外観を実現しました。



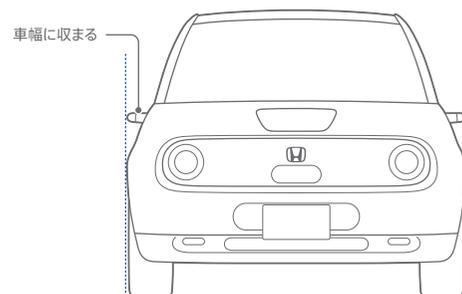
フラッシュ化したアウターハンドルの奥には、エマージェンシーキー差し込み口を配置しました。



後席のアウターハンドルは、ノイズの少ないデザインを重視し、きわめて小型のフラップタイプにしています。

カメラを車幅内にコンパクトに収めた人に優しいデザイン

フロントドア上部に取り付けられたサイドカメラミラーシステム本体は、後方を映すサイドカメラミラーシステム用のカメラと、駐車を補助する下向きのマルチビュー用カメラ、サイドターンシグナルの3つのユニットを内蔵しています。その多機能を内蔵しながら、「人に優しい」デザインとすため、3つのユニットを前後方向に並べて突出量と厚みを抑えコンパクト化。各ユニットの配置と大きさを0.1mm単位で突き詰め、車幅内



に収め適切な丸みを持たせるデザインを両立。車体デザインにマッチさせるとともに、見た目の優しさも実現しました。車幅内に収まるため運転しやすく、前面投影面積が少ないため空力性能向上に貢献します。さらに、ドア面への取り付け位置は、運転席から直接視界を妨げない高さとしています。

また、マルチビュー用カメラによる本体下面の膨らみを紡錘形状として空気の巻き上げを抑え、雨天での走行時に、水滴がカメラの前を横切つて視界の妨げにならないようにしました。



サイドカメラミラーシステム用カメラ

前後ドアをサッシュレスにしサイドガラスエリアを美しくフラッシュ化

前後ドアをサッシュレスタイプとし、サイドガラスエリアを完全にフラッシュ化しました。さらに、



フロントからルーフ後端まで一体成型した大型ピラーガーニッシュ、全面ガラスルーフとともに、キャビンを美しく艶やかに仕上げました。

機能美と独創性を追求したホイールデザイン

16インチタイヤ用ホイールは、航続距離の向上のため、軽量・高剛性を追求した10本ストレートスポークのホイールデザインとしました。ホイールナットを隠す大型のセンターキャップを採用し、シンプルな美しさと、キャップで隠れる部分を削り込むことで軽量化にも貢献。

17インチタイヤ用ホイールは、ボディ全体で使用している円と長方形を融合したモチーフを時計の目のように配置。奥行きのある深いリム形状とスポークが浮いて見えるフローティングスポークデザインを採用したことで、モダン



16インチ: Honda E

17インチ: Honda E Advance

で独創的なデザインに仕上げました。大きなセンターディッシュはブレーキローターを隠す効果もあり、Honda Eのサイドビューをよりモダンなものにしています。

艶やかなキャビンのためにルーフを全面ガラスとし明るさと開放感をもたらすスカイルーフを採用

キャビン全体を黒く艶やかなデザインにするために、ルーフを全面ガラスとしました。さらにルーフの内側にスライド式のサンシェードを設定し、

前席の乗員頭上でルーフの幅いっぱいに開口させて明るさと開放感をもたらすスカイルーフを採用。リビングのサンルームのような心地よさを実現。また、前後・左右のウインドウを含め、全周UV+IRカットガラスで車内を快適に保ち、エアコンの効率向上にも貢献します。



全面ガラスにより黒く艶やかな美しいキャビンを実現



幅方向・前後方向とも、ルーフライニングの部分を極限まで減らし、優れた開放感を実現したスカイルーフ

インテリア

まるで快適な部屋がひとつ増えたような シンプルで居心地のよい リビングを感じさせるインテリア空間

クルマとして移動している時はもちろん、充電しながら車内で過ごす時間の心地よさも重視。ワイドスクリーンHonda CONNECTディスプレイやサイドカメラミラーシステムといった先進装備を搭載しながらも、シンプルで心安らく、リビングのような空間にすることを徹底してめざしました。



デザインのポイント

上質で居心地のよい
温かみのあるリビングを思わせる
空間表現

水平基調のシンプルな
デザインと素材へのこだわりで
上質さを追求

スイッチ類を極限まで減らし
シンプルなデザインと
人に優しい操作性を実現

スッキリした
インストルメントパネル上面で
街なかベストの運転しやすい
視界を確保

自然な風合いのウッド調パネルや
ソファのような仕立てのシートで
親しみやすく飽きの来ない
モダンさを追求

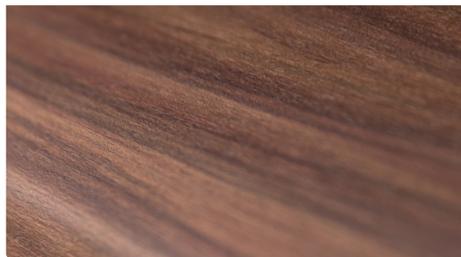
木の導管を表現し、ぬくもりと自然な風合いを追求したパネル

リビングテーブルのぬくもりを感じさせる上質な風合いを実現するため、木目フィルムの印刷手法にこだわり、何層にも重なる自然な木目の複雑な色合いを追求。緻密な絞表現により、木の導管

のような質感を再現しています。形状も、自然の木材に見えるようなシンプルな形にこだわり、温かみのある風合いのウッド調パネルとしました。また、パネルの角度は、ディスプレイのタッチ操作のしやすさと、画面への光の映り込みを検証し最適に設定しました。



ディスプレイへの反射を抑えるよう濃いめのブラウンを設定。



2トーングレーのメランジ調ファブリック ブラウンのアクセント

インテリアカラーは、親しみやすく飽きの来ないデザインを追求。シートとドアの表面生地には、メランジ調のファブリックを採用。厚みのある上質な織物を使い、グレーの濃淡で魅せるコンビネー

ションで、モダンなリビング空間を演出しました。アクセントとして、シートベルトや前席のサイドエアバッグのタグを木目色と合わせたブラウンに設定。さらに、ドアやシートの一部にジグザグのステッチを配し、見た目に楽しく、愛着が湧くインテリアとするためのワンポイントとしています。



親しみやすく心地よいグラフィックインターフェースを追求

ワイドスクリーンとメータースクリーンを連続する一面のパネルのようにデザイン。グラフィックインターフェースは、シンプルなすっきりとしたデザインとしながら、ワイドスクリーン上の操作ボタンにビジュアリックなアイコンを設定し、ひと目で理解しやすいものとししました。



ワイドスクリーンからメータースクリーンまで継ぎ目のないパネルで美しく収めています。



シンプルをきわめたメーター表示。

大きく、ひと目でわかるデザインのアイコン。

心地よいリビングのテイストと上質さを追求したインテリアアイテム



水平基調のウッド調パネルの上に、シンプルにデザインしたスイッチ類とNFCセンサーを配置。



ステアリングホイールは水平基調のデザインにあわせて2本スポークとし、シンプルな美しさを追求。



センターコンソールに仕切板を差し替えてスペースを調整できるトレイを配置。高さを抑えサイドウォークスルーのしやすさを追求。



センターコンソールの前面に引き出すカップホルダーのノブは、サイドウォークスルー時の足当たりに配慮し柔らかな素材とし、視認性を考慮したアーチ形状を設定。



目に触れ、手が触れやすいドアライニングは、シートと同様のファブリック仕上げにし、心地よい触感とリビングらしさを演出。



大型のシートは、サイドサポートの膨らみをコントロールし、走行時の上体のサポート性とソファのようにくつろげるゆったり感を両立。



前席の足元にスマートフォン等を収めるポケットを配置。ポケットの素材を柔らかいファブリックにすることで、大事なモノを優しく収納。



シートベルトやシートタグの機能部品をグレーの内装に相性の良いブラウンとし、シンプルな空間を演出するアクセントに。



リアシートは、ソファらしさを演出するためにシートバックを一体化。シートサイドのドアに通じる部分もシートと同じファブリックを設定し、ドアと連続する空間の広がり表現。



スイッチやパネルの表面処理には、マットブラックやピアノブラックを採用。空間に馴染ませながら、シンプルなお質さを追求。



リビングらしさの演出として、ルームライトはダウンライトのLEDを4つ配置。



ダウンライトのスイッチは、壁スイッチをイメージし、手の届きやすいセンターピラーに配置。

タイプ/カラー

シンプルな「Honda e」と 装備などを充実させた 「Honda e Advance」の2タイプを用意

ボディカラーには、ホワイト、ブラック、シルバー、ガンメタに加え、きびきびとした走りの楽しさを際立たせる新色のイエロー、上質さを高めるブルーとレッドを含め、お客様が幅広く選べる全7色のラインナップを各タイプ共通で設定しました。

※各タイプの装備・諸元はP33にてご確認ください。



Honda e

Honda e Advance



プラチナホワイト
パール



ルナシルバー
メタリック



モダンスティール
メタリック



クリスタルブラック
パール



プレミアムクリスタルブルー
メタリック



プレミアムクリスタルレッド
メタリック



チャージイエロー

ボディカラーについて

このクルマのアイコンとなるグリルや充電/給電ポート、ブラックアウトされたキャビンを際立たせながら、上質で洗練された印象になるよう、それぞれのボディカラーの色合いをきめ細かく設定。ホワイト、ブラック、シルバー、

ガンメタはベーシックな美しさを、ブルーとレッドは上質な美しさを演出。新色のチャージイエローは、シンプルなソリッドライクの質感と高彩度のイエローで、このクルマのきびきびとした走り、元気感を際立たせる色としました。各モデル共通で7色を設定し、お客様の好みに合わせてお選びいただけます。



インテリアカラーについて

上質なリビングを思わせるブラックインテリアを設定。グレートーンの内装にブラウンのアクセントを効かせて、親しみやすく飽きのこないモダンなインテリア空間を表現しました。

都市型コミューター

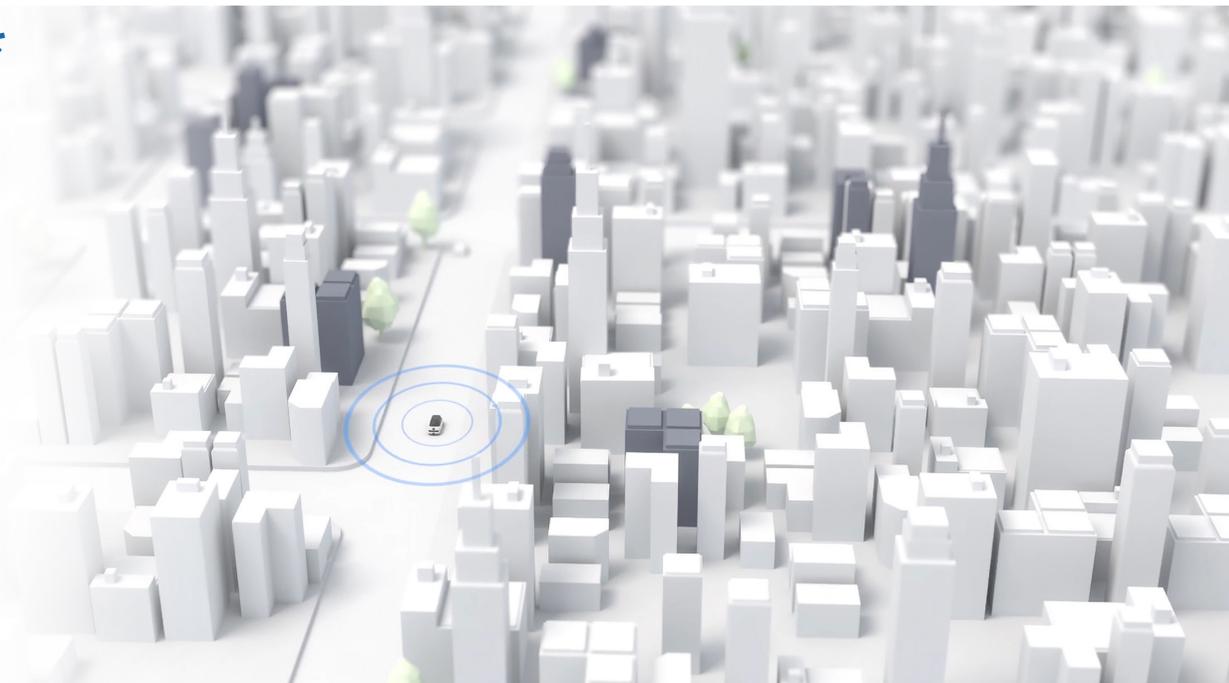
先進性、クルマとしての基本性能の高さ コンパクトで上質さを兼ね備えた 都市型コミューター

人と建物が密集し、環境負荷が高い都市で最適な存在とするためクリーンで静か、コンパクトでありながらクルマとして上質で魅力の高い先進のEVとすることをめざしました。

Honda独自のM・M思想[※]に基づくパッケージング、視界を含めた運転のしやすさ、走りの楽しさを徹底追求。先進的なEVである上に、Hondaらしい、クルマとしての優れた基本性能を実現しています。

また、駐車を快適にサポートするHondaパーキングパイロットや先進の給電技術にも対応。快適かつクリーンで楽しい都市型コミューターを創造しました。

※M・M思想：メカミニмум・マンマキシмум思想の略。
機械部分を最小限にし、人のためのスペースを広く取るHondaの開発思想



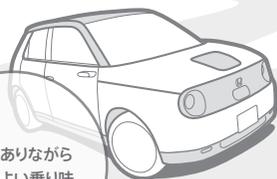
街なかベストのEVづくりのポイント

コンパクトボディでありながらゆとりのある大人4人のクラスレスな室内空間を両立	大径ワイドタイヤを装着しながら4.3mの最小回転半径を実現	使い勝手に優れたフロントフードセンターの充電/給電ポート	駐車が苦手な人でも簡単に使えて信頼できるHondaパーキングパイロットを採用
セダンのような運転しやすいドライビングポジションと適正な操作系配置優れた視界も確保	床下にバッテリーを搭載しながらフラットなフロアとし前席のサイドウォークスルーを実現	4輪独立懸架と高剛性ボディ前後重量配分50:50のリアドライブで快適な乗り心地と走りの楽しさを実現	日常も災害時も建物や社会とつながる安心の給電技術を採用

街なかのさまざまなシーンで
魅力を発揮する
新しい都市型コミューターのHonda e

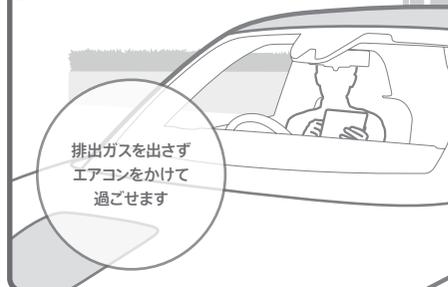
静粛性に優れ
きびきびとした走りで運転が楽しい

上質でありながら
小気味よい乗り味



クリーンなEVだから
車内で快適な時間を過ごせる

排出ガスを出さず
エアコンをかけて
過ごせます



Hondaパーソナルアシスタントで
オンデマンドに情報を入手

Ok, Honda

会話をするように
情報検索できます



コンパクトで
小回りが利く扱いやすさ

サイドカメラ
ミラーシステムが
車幅内にあり
すれ違いもラク



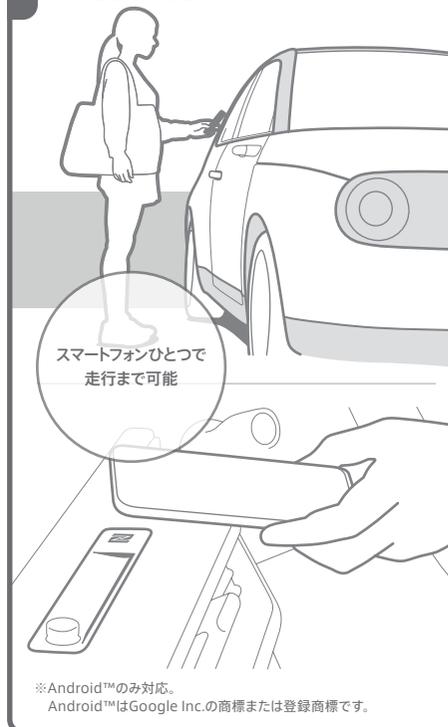
Hondaパーキングパイロットで
縦列駐車もラクラク

ボタンを押す
だけだから
とてもカンタン※1



スマートフォンを
キーとして使える

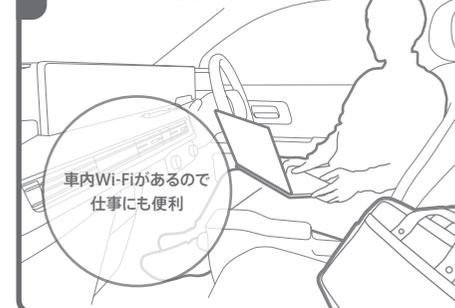
スマートフォンひとつで
走行まで可能



※Android™のみ対応。
Android™はGoogle Inc.の商標または登録商標です。

出先の空き時間での
ワークルームとしても快適

車内Wi-Fiがあるので
仕事にも便利

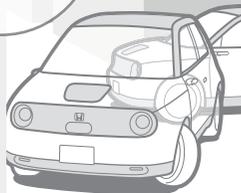


自宅ですたいで
充電も給電も可能

電気料金の安い
夜間※2に充電したり
家庭の電源としても
利用可能



最小回転半径
4.3mで狭い曲がり角も
ラクに曲がれます

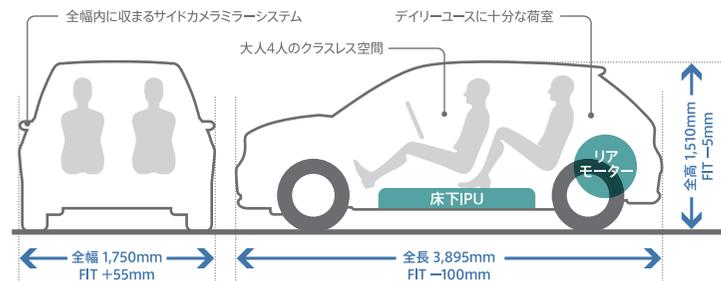


※1: Honda パーキングパイロットは、ドライバーの運転支援機能のため、システムの性能には限界があります。周辺状況、天候状況、車両状態などの条件によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。※2: 電気料金は、お客様と電力会社とご契約内容により異なります。電気料金の詳細は、電力会社に確認ください。

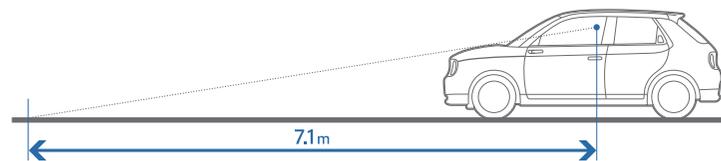
セダンのようなゆとりのある ドライビングポジションを確保し 大人4人が快適に過ごせる パッケージングを実現

運転時も停車時もクルマで過ごす時間を快適にするために、コンパクトボディでありながらゆとりあるセダンのようなドライビングポジションを確保。ペダルを自然な位置に配置し運転のしやすさを実現しました。シート自体もひとクラス

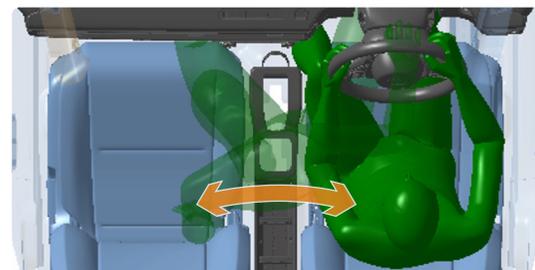
上のアコードのフレームを使用し、リビングのソファのような座り心地としています。街なかでの運転のしやすさを考慮し、フロントビラーの位置とボンネットフードの高さを設定。優れた前方視界を確保しています。また、前席のサイドウォークスルーの実現により、停車時にドライバーが助手席に移ってつづぐことも可能。後席空間も十分に、大人4人が快適に乗車できるパッケージングを実現しています。



床下にバッテリーを搭載するコンパクトEVでありながら、大人4人のクラスレスな空間を実現。また、通常ドアミラーは全幅より外にありますが、サイドカメラミラーシステムは、全幅内に収まるコンパクトさで運転のしやすさに貢献します。



着座位置やボンネットフードの高さなどを突き詰め、7.1mの優れた不可視長を実現。街なかで運転しやすい視界を確保。



フラットな床面、シート形状やセンターコンソールの形状にこだわり、サイドウォークスルーを実現。



ステップ部分にほとんど段差が少ない掃き出し構造で楽に乗り降りでき、よりシームレスな乗降が可能に。

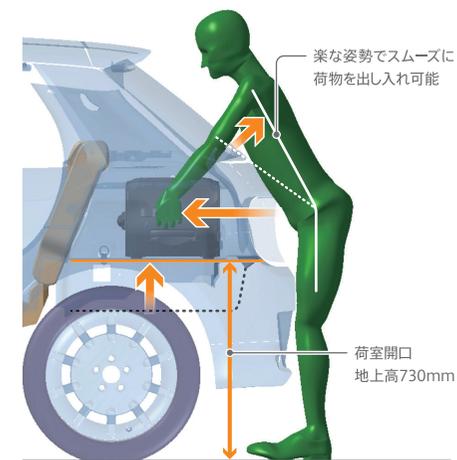
デイリーユースで使いやすい荷室 荷物の出し入れが快適



都市型コミューターとして十分な荷室を確保。荷室全面を上質な内張りで覆い、LEDの荷室ライトを採用。



後席の背もたれを前方に倒し、フラットで広々とした荷室を確保。



荷室面は、開口部とほとんど段差のない掃き出し構造とし、荷物の出し入れのしやすさを追求。また、楽な姿勢で荷物を出し入れできる高さ(荷室開口地上高730mm)としています。



LEDスポットライトを左右に設置。



折りたたんだベビーカー(A型)を収納可能。



ゴルフバッグを2個収納しても余裕。



Type1単相通常充電ケーブルを標準装備。

使い勝手に優れた フロントフードセンターの充電/給電ポート

都市型コミューターのHonda eは、充電/給電ポートを、さまざまな体格の方への使いやすさを考慮し、充電ガンが挿入しやすいフロントフード中央に配置。この場所は、運転席から接続していることが目視できることもメリットです。また、充電の開始と完了がひと目でわかるよう大型LEDライトを配置。毎日快適に充電できる



ようにしました。充電ガンは、日本の標準的な規格であるCHAdeMO急速充電とType1単相の通常充電に対応しています。

充電ガン挿入イメージ



充電に要する時間と充電量の目安^{※1}

	公共DC充電設備 (急速充電)	CHAdeMO 50kW以上	30分	充電警告点灯 ^{※2} → SOC 80%
	家庭/公共 AC充電コンセント	Type1 ~3.2kW	9.6時間以上	充電警告点灯 → SOC 100%
	家庭/公共 AC充電設備	Type1 ~6.0kW	5.2時間以上	充電警告点灯 → SOC 100%

*SOC=State Of Chargeの略。バッテリー残容量比率

※1: 充電時間は、外気温などの条件により、充電完了までに必要な時間が変わる場合があります。

※2: 充電警告灯は、バッテリーが常温の場合、SOC約15%で点灯します。

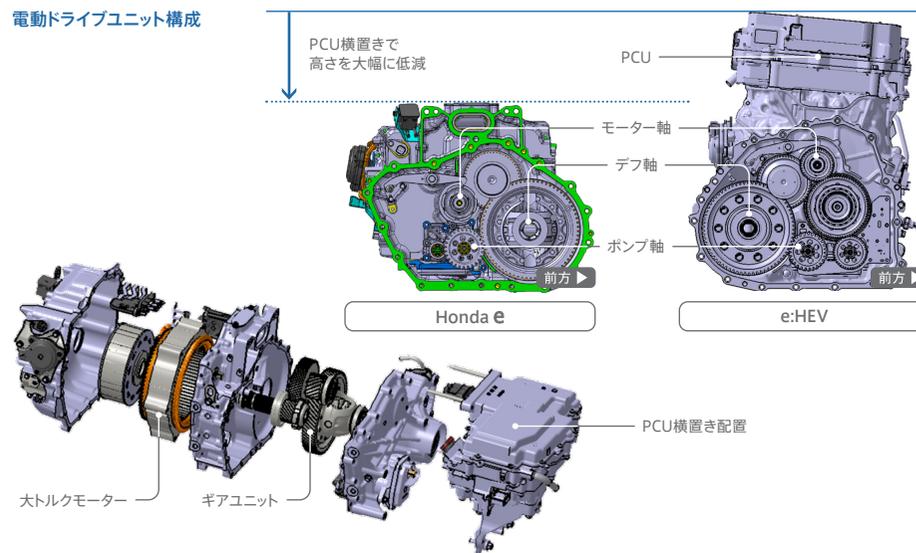
V6 3リッターエンジン相当の 大トルクモーターを採用した 電動ドライブユニットをリアに搭載

Honda eのパワートレインは、Hondaが長年取り組み続けてきたハイブリッド、プラグインハイブリッド、燃料電池車の基本技術を活かしながら、

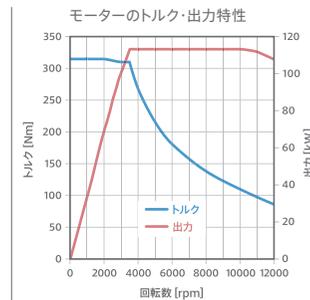
コンパクトで優れた基本性能を実現するために専用開発を行いました。

大トルクのe:HEV駆動モーターを使用し、モーターの横にパワーコントロールユニット(PCU)を一体化してコンパクトにし、リアに搭載しました。

電動ドライブユニット構成



V6 3.0Lエンジンに匹敵する大トルクモーター



最高出力	113kw [154PS]
最大トルク	315N・m [32.1kgf・m]
最高回転数	11,920rpm
冷却方式	油冷
モーター外径×積厚	φ268×61.5

エアコンのタイマー設定などに合わせ バッテリー温度を自動調整

バッテリーは、低温時は出力が低下し、高温になると充電時間が伸びるなど、温度によって特性が変化します。そこでHonda eでは、バッテリー専用ヒーターやフロントルームにあるラジエーターを利用した水冷システムを採用し、最適なパ

フォーマンスを発揮できるようバッテリーの温度管理を行なっています。

走行中だけでなく、乗車前にスマートフォンでエアコンを作動させた場合、そのエアコン設定に連動して、バッテリー温度を自動調整。また、エアコンをタイマー設定した場合、バッテリーは運転開始時間に合わせ無駄なく温度調整を行います。

遠隔操作やタイマー設定に合わせ バッテリー温度を自動調整



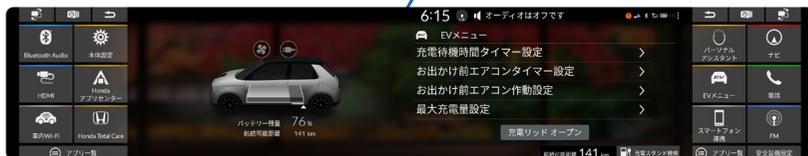
●遠隔操作



●遠隔操作
●タイマー設定



●タイマー設定



走行時の回生による充電も考慮し 最大充電量を設定可能

Honda eは、シチュエーションに応じて最大充電量を設定できます。

例えば、充電直後に下り坂を走行することが多

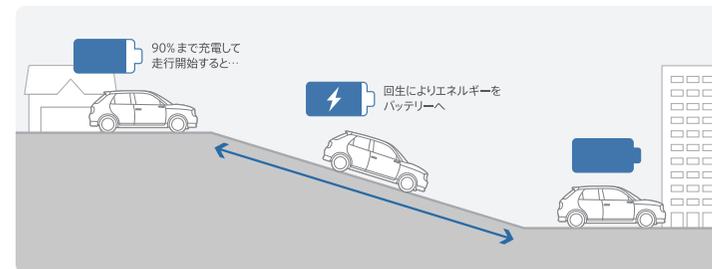
い場合、その際の回生充電を想定し、最大充電量を90%に設定。家庭の電力消費を節約します。この設定は車内のワイドスクリーンだけでなく、スマートフォンからも行えるのでいつでも簡単に変更可能です。

最大充電量設定画面

80%~100%の間で5%刻みで
設定可能



回生を前提とした最大充電量設定イメージ



上質な乗り心地と安心快適な走りを提供

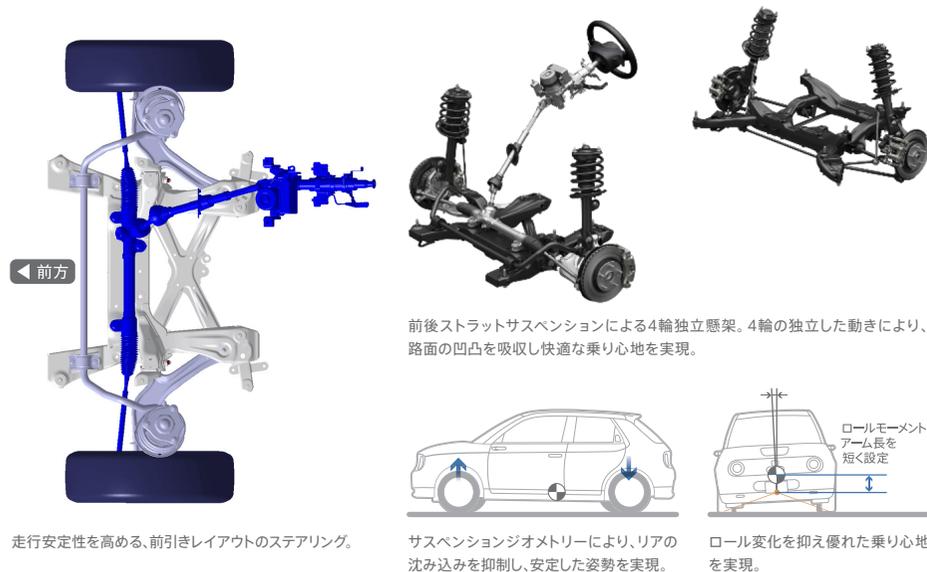
リアモーター・リアドライブのパッケージングを活かし、クルマとしての基本性能を高く追求することで、走る楽しさに満ちたEVに仕上げました。CR-Vやアコードなどの車格のクルマを駆動する高トルクモーターをリアに搭載し、力強い加速力を実現します。また、4輪独立懸架を採用し、それを活かすためにボディを高剛性化。路面

の凹凸を吸収する足回りにより、クラスを超えた上質な乗り心地を実現しました。加えてロールやピッチングの少ない安定したシャーシセッティングで優れた操縦安定性を確保。ワイドタイヤを装着しながら前輪の切れ角を高めて小回りを利かせるとともに、可変ステアリングギアレシオを採用し、大舵角時はクイックで切りやすく、小舵角時はスローで安定したハンドリングを実現しました。

4輪独立懸架で上質な乗り心地と安定した走りを両立

サスペンションには、基本性能に優れた前後ストラットサスペンションによる4輪独立懸架を採用。シビッククラスに使用する容量の大きなダンパーの採用とあわせ、凹凸のある路面でも優れた乗り心地を実現します。さらに、フロントにはアルミ鍛造のロアアームを採用。バ

ネ下重量を低減し、乗り心地向上に貢献します。サスペンションジオメトリーは、ピッチ/ロールによる姿勢変化を抑えた設定とし、50:50の理想的な前後重量配分、前引きレイアウトのステアリングとあわせて安定した走りを実現します。



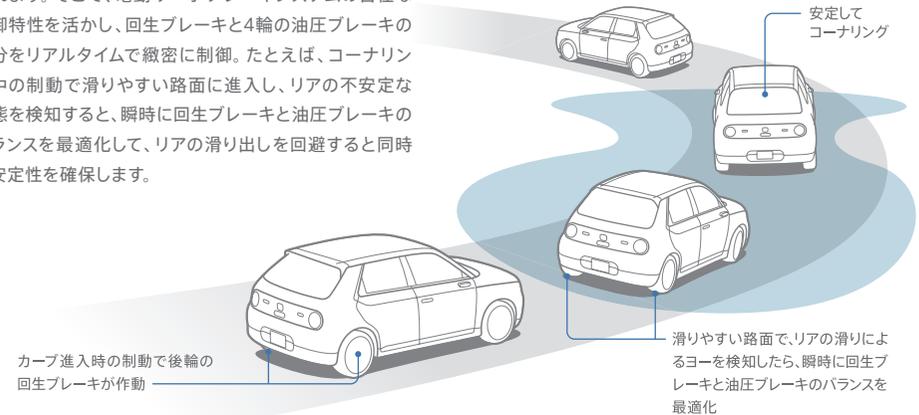
走行安定性を高める、前引きレイアウトのステアリング。

サスペンションジオメトリーにより、リアの沈み込みを抑制し、安定した姿勢を実現。

ロール変化を抑え優れた乗り心地を実現。

雨の日や急ハンドル時にも安心の回生協調ブレーキ

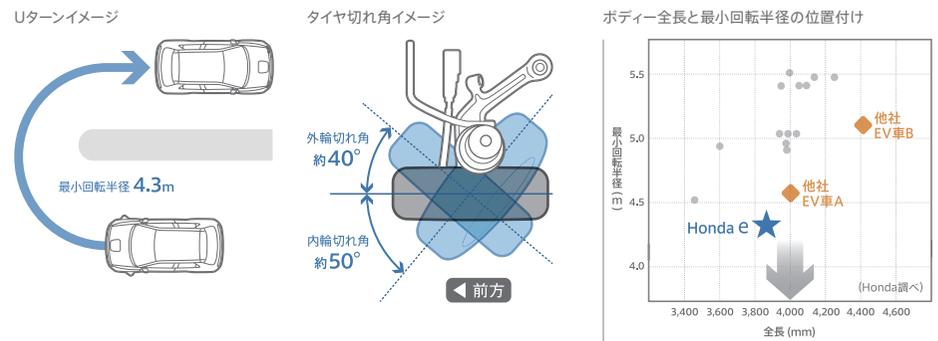
リア駆動であることから、回生ブレーキは後輪に作動します。そのため、滑りやすい路面で曲がっているときに回生ブレーキが後輪に強く作動すると、横滑りの発生が想定されます。そこで、電動サーボブレーキシステムの自在な制御特性を活かし、回生ブレーキと4輪の油圧ブレーキの配分をリアルタイムで緻密に制御。たとえば、コーナリング中の制動で滑りやすい路面に進出し、リアの不安定な状態を検知すると、瞬時に回生ブレーキと油圧ブレーキのバランスを最適化して、リアの滑り出しを回避すると同時に安定性を確保します。



片側1車線で楽にUターンできる4.3mの最小回転半径 取り回しを楽にする可変ステアリングギアレシオ

モーターのリア配置と、ステアリング機構や補機類、サスペンションの配置、ボディ骨格の形状などを工夫（特許出願中 2020年8月現在）。16インチ・17インチタイヤとも最小回転半径4.3mを達成。約6m幅の片側1車線の道路でも楽

にUターン可能です。また、可変ステアリングギアレシオで、大舵角時はクイックなレシオでステアリングを回す量が少なくなるため、狭い道の走行や駐車がより容易に行えます。小舵角時はスローなレシオで安定した走行が可能です。



**ドライバーの好みや
走行シーンに合わせ
走行特性を自在に選択可能**

走行モードやシングルペダルコントロールのオン・オフ、減速度の設定など、さまざまな走行特性を選択し組み合わせ可能。ドライバーの好

みや走行シーンに応じて、幅広い走りのニーズに対応できるのもHonda eの魅力です。



走行特性の選択例



高速道路の移動では、シングルペダルコントロールをオフにして、アクセルオフ時の減速を少なくしスムーズに走行。



駐車時は、クリーブ動作がありブレーキで速度を微調整した方が運転しやすいため、シングルペダルコントロールをオフにして滑らかに走行。



市街地では、頻繁に加減速を行うことが多いため、シングルペダルコントロールをオンにして、アクセルペダルで加減速し、走行を楽に。

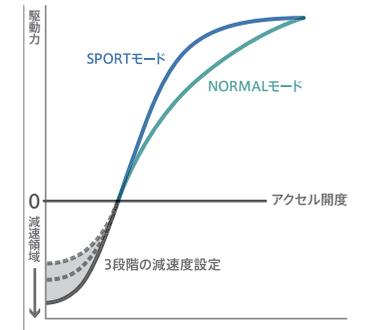


ワインディングでは、SPORTモードでシングルペダルコントロールをオンにして、アクセルコントロールによるスポーティーなドライビングを楽しむ。



雪道では、シングルペダルコントロールをオンにして、ペダルの踏み替えなして、スピードの調整が可能。

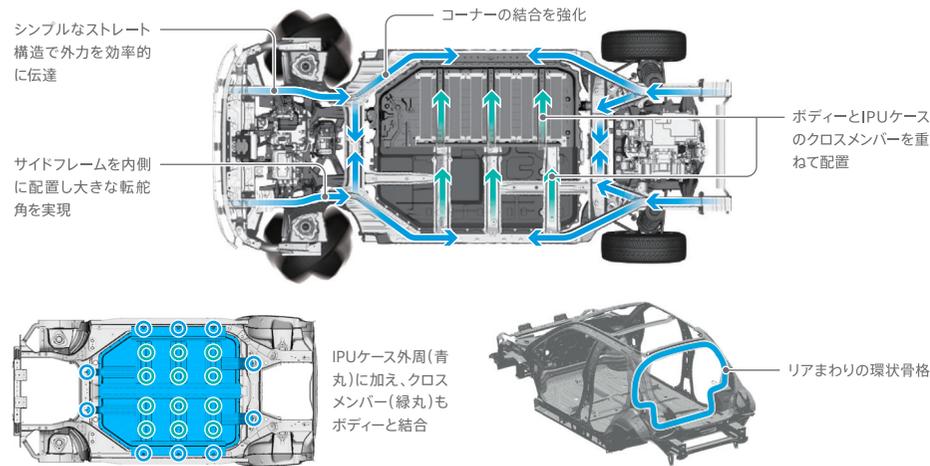
シングルペダルコントロール・オン時のアクセル開度 駆動力特性イメージ (40km/h走行時の例)



街なかベストのサイズと 高強度・高剛性を 実現するSmall EV専用ボディ

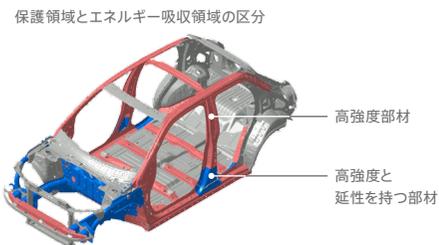
Honda eは街なかベストのコンセプトを実現するために、Small EV専用のプラットフォームを新設計しました。短いオーバーハングでも衝突時の安全性を確保するために、フレームをシンプルなストレート構造としました。フロントサイドフレームを内側に配置し、タイヤを大きく転舵させることで小さな回転半径を実現しま

す。また、衝突時にバッテリーを保護するため、フロアコーナー部の結合を強化し前後衝突入力を分散させます。側面からの衝突に対してはインテリジェントパワーユニット (IPU) ケースの中に高強度のクロスメンバーを配置し車体と結合することでバッテリーを保護します。車体とIPUケースを一体化することでフロア振動を低減。さらに、リアまわりの環状骨格による効果とあわせて車体剛性を向上。きびきびとした走りを実現します。



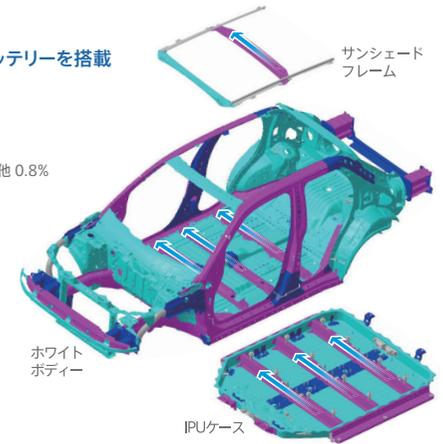
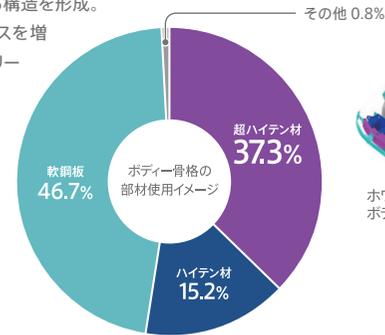
衝突時の入力を効率的に吸収する Smallボディ構造

衝突時、乗員や高電圧部品の保護空間を構成する骨格は変形を抑制するために高強度部材が求められます。また、衝突時に変形しエネルギー吸収を行う部位には高い強度と延性を持つ材料が求められます。Honda eは必要な特性を持つ材料を最適な位置に配置しました。

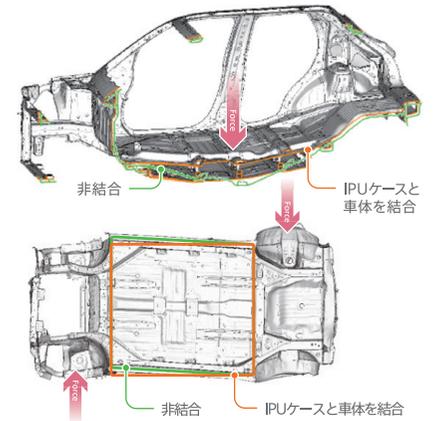


ホワイトボディ、IPUケース、サンシェードフレームにも 超ハイテン材を適用することで、小さい車体いっぱいバッテリーを搭載

超ハイテン材をホワイトボディだけでなく、IPUケースやサンシェードフレームにも適用することで、側面衝突時の入力を効率よく伝達させる構造を形成。横方向のロードパスを増やすことで、バッテリーの容量を減らすことなく、非常にスリムな車体サイズと優れた衝突安全性を両立。



IPUケース結合の有無による車体剛性の違い(イメージ)



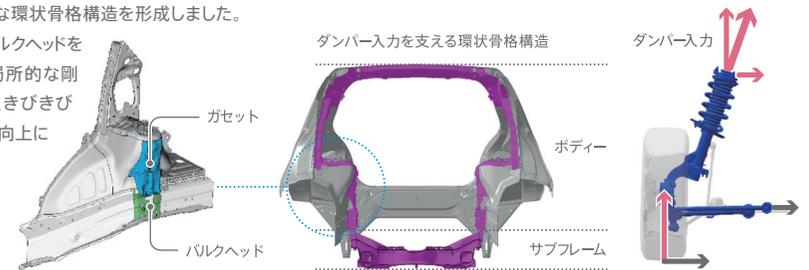
フロア骨格とIPUケース骨格とを 結合することで乗り心地を向上

Honda eは、車体のクロスメンバーとIPUケースのクロスメンバーを同じ位置に配置しお互いを結合しました。IPUの外周の結合と合わせて22カ所を結合することで、ボディの曲げ剛性やせん断剛性を向上させました。これにより、凸凹路や車線変更での振動の少ない乗り心地や、静かで快適な室内空間を実現します。

リアストラットサスペンションの入力を リアまわりの環状骨格構造で受け止める

ストラットサスペンションからの入力を受け止めるために、リアまわりに強固な環状骨格構造を形成しました。

また、ガゼットやバルクヘッドを効率的に配置し局所的な剛性を高めることで、きびきびとした運動性能の向上に貢献します。



駐車場所を選択してボタンを押すだけで簡単に使える Hondaパーキングパイロット

駐車スペースに限られるなど、街なかで安心して駐車できるよう、駐車支援システム「Hondaパーキングパイロット」を搭載※しました(特許出願中2020年8月現在)。

重視したのは簡単に使えて信頼できるシステムであること。駐車成否を左右するハンドルやブレーキなどの操作から解放されても、操作手

順が複雑では簡単とは言えません。そのため、駐車したい場所を選択してボタンを押すだけという簡単操作にこだわりました。そして、クルマがどのように進みどこで止まろうとしているか、周囲の状況がどうなっているか、それらをわかりやすく画面に表示。安心の駐車をサポートするシステムです。

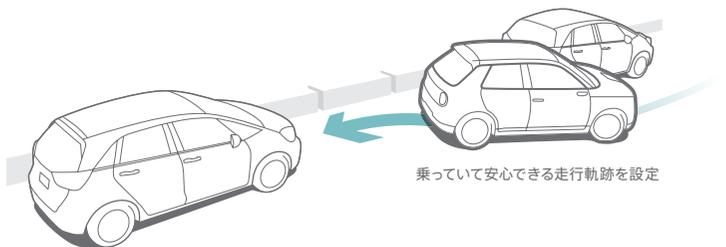
※タイプ別装備
*Hondaパーキングパイロットは、ドライバーの運転支援機能のため、システムの性能には限界があります。周辺状況、天候状況、車両状態などの条件によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。

駐車場所を選定しボタンを押すだけ

ボタンを押したあとはドライバーは何も操作する必要がなく、クルマがアクセル/ブレーキ/ハンドル/シフト操作をすべて代行します。したがって駐車が容易になるだけでなく、ドライバーは周囲の安全確認に集中可能。

安心して使える

駐車に不安を持つ方でも安心して使えるように、余裕を持った車間距離を取る軌跡で動き、速過ぎない車速になるようセッティングしました。また万一、運転者が障害物を見つけた時でも、ボタン操作などではなく、普段と同じようにブレーキを踏んで停止する設定としました。



Hondaパーキングパイロット操作画面

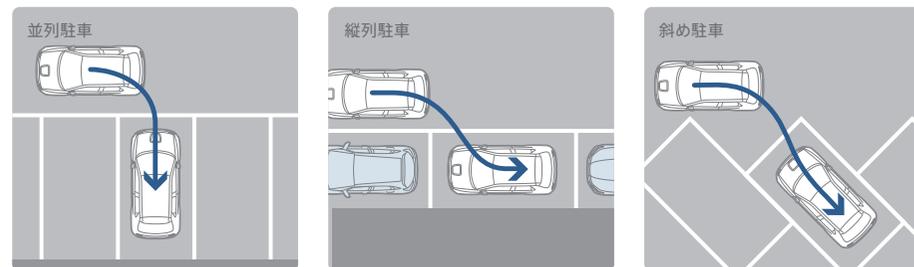


5パターンの駐車と縦列出庫に対応

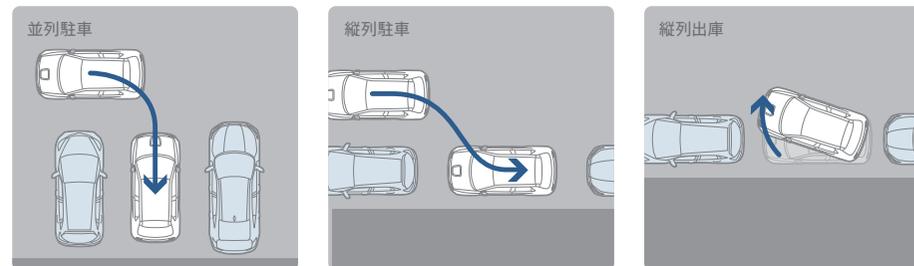
駐車枠ありで3パターン、駐車枠なしで2パターン、前後に駐車車両がある場合の縦列出庫に対応します。

※本システムは、駐車環境や周辺状況によっては使用できない場合があります。

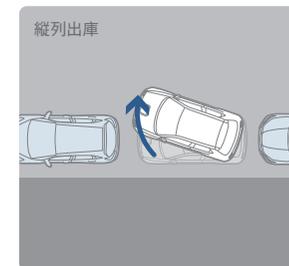
駐車 (駐車枠がある場合)



駐車 (駐車枠がない場合)



出庫 (駐車枠がない場合)



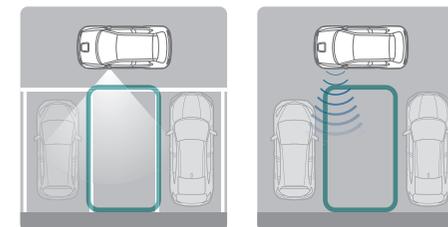
4個のカメラと12個のソナーで駐車スペースを検出

4つのマルチビューカメラ、12個のソナーで、路面に描かれた駐車枠を認識したり、他の車両の間の空間を認識します。

マルチビューカメラで駐車枠を認識

ソナーで駐車空間を認識

駐車支援用センサー



日常も災害時も 建物や社会とつながる安心を装備

Honda eは開発当初からEVを“移動するバッテリー”として捉え、先進の給電技術を開発してい

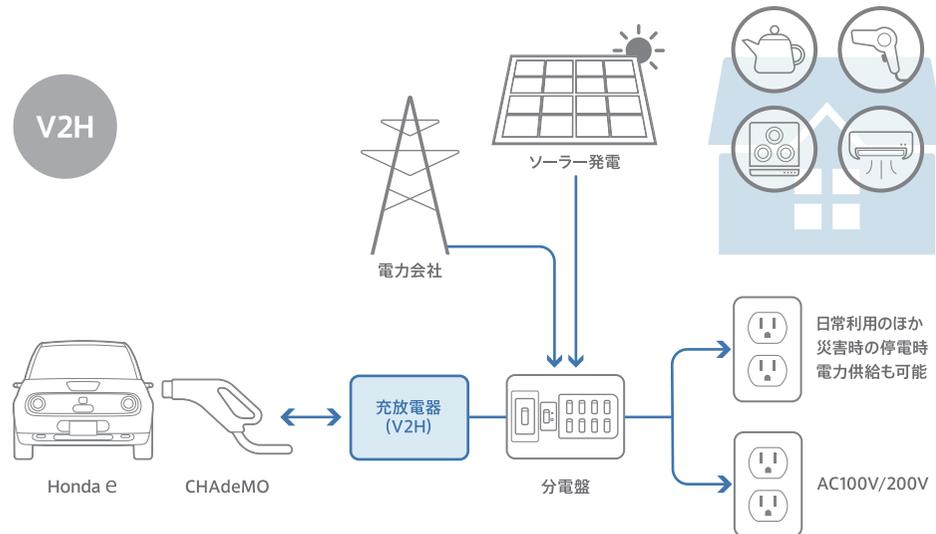
ます。機器などへの給電対応のV2L、建物や家屋を対象としたV2Hに対応。

エネルギーコストの低減や、自然災害時、万の際の安心につながる給電を実現します。

またHondaは、欧州では双方向充電器を通じたEVユーザーと電力サービス事業者間で電気を融通し合う双方向のソリューション事業を開始しました。

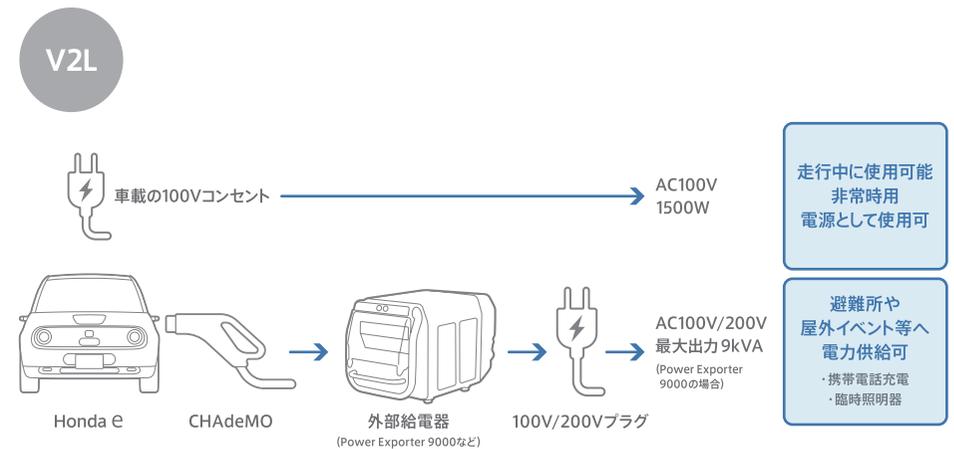
建物/家屋に給電するV2H (Vehicle to Home)に対応 日常の電力節約や災害時の安心を手にするにつながる

Honda eは、EVとして給電機器を通じて建物や家屋とつながって充電・給電を行うV2Hに対応しています。日常の電力節約やCO₂削減に貢献するだけでなく、自然災害の多い日本では万の際の安心につながります。



機器などの電源となるV2L (Vehicle to Load)に対応 いつでもどこでも蓄積した電力を使用可能

Honda eは、シームレスライフクリエイターとして、いつでもどこでもバッテリーの電力を使用できるため、100Vのコンセントを車内に装備。ダイレクトに機器を接続可能にしました。また、外部給電器 (Power Exporter 9000など) を用いれば、人が集まる避難所などで、より多くの電力が利用可能となります。



参考資料

欧州エネルギー 試験事業の取り組み

Hondaはカーボンフリー社会の実現に向けて、エネルギーマネジメントソリューションに取り組んでおり、V2G (Vehicle to Grid) の実証実験を2020年1月より英国・ロンドンで開始しました。ロンドン・イズリントン特別区のタウンホールに、電力系統と双方向で充電・給電が可能な双方向充電器※を複数台設置。公用車 (EV) への充電、EVから建物への給電、さらに電力系統への調整力提供までを含めたエネルギーマネジメントの

技術実証を行っています。最も電力需要が少ない時間帯にEVを充電し、電力需要が高まる時間帯にEVに充電した電力を建物や電力系統へ供給することで、電力需要の平準化と、再生可能エネルギー由来の電力使用拡大をめざしています。

※ HondaとEVTEC (イーブイテック) 社の共同開発品

ロンドン・イズリントン特別区に設置された双方向充電器



すべての人の安全をめざして 先進の安全運転技術を搭載

ドライバーだけでなく、すべての人の安全をめざすHondaは、Honda eに先進の安全運転支援技術を搭載しています。

安全運転支援システムHonda SENSINGの11の機能を標準装備 グラフィカルでわかりやすい設定画面を初採用

ミリ波レーダーおよびカメラと前後のソナーを用いたHonda先進のHonda SENSINGを全タイプに標準装備しました。渋滞中に停止まで制御するACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)や、車両・歩行者・自転車を検知し衝突回避を支援する「衝突軽減ブレーキ(CMBS)」、駐車場など低速・近距離でも壁などの障害物の見落としによる衝突回避・被害軽減を支援する「近距離衝突軽減ブレーキ」などにより、万一の事故だけでなく、ドライバーの疲労軽減や運転サポートを行い、安心感の向上を図ります。

またワイドスクリーンに、直感的にわかりやすいイラスト表示の「安全装備設定」をHonda車として初採用※。Honda SENSINGの設定状況を確認できるほか、各ボタンを押すことで機能のオン・オフを簡単に切り替えられます。

安全装備設定画面

※2020年8月現在 Honda調へ



「安全装備設定」ボタンで
ワンタッチで表示可能



車両や歩行者、自転車との衝突回避を支援

衝突軽減ブレーキ(CMBS)



不注意による急発進を防止し注意を喚起

誤発進抑制機能*



不注意による急な後退を防止し注意を喚起

後方誤発進抑制機能*



壁などの障害物の見落としによる衝突回避・被害の軽減を支援

近距離衝突軽減ブレーキ*



歩行者との衝突回避を支援

歩行者事故低減ステアリング



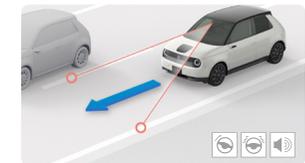
車線を検知し、はみ出さないように支援

路外逸脱抑制機能



適切な車間距離を保ち、運転負荷を軽減

渋滞追従機能付
アダプティブクルーズコントロール(ACC)



車線内を走行できるようにステアリング操作を支援

車線維持支援システム(LKAS)



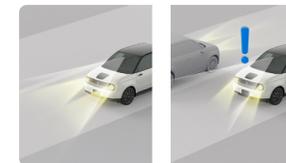
停車時に、先行車が発進したことをお知らせ

先行車発進お知らせ機能



標識の見落とし防止を図り、安全運転を支援

標識認識機能



先行車や対向車を検知し、ハイ/ロービームを自動で切り替え

オートハイビーム

*「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。

■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、モーターの出力を抑制し、急な発進を防止します。■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突するおそれがあるとシステムが判断したときモーター出力を抑制し、急な後退を防止します。■近距離衝突軽減ブレーキは、約2km/h~約10km/hで走行中、壁などの障害物に衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに、ブレーキを制御し停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h~約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ

キ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウィンカーを作動させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、約60km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウィンカーを作動させている場合には作動しません。■渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、先行車がいる場合、停車中から作動し、先行車がない場合は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどで適切な車間距離を保ってください。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

コンパクトEVの パッケージ要件を満たしながら 優れた全方位衝突安全性を実現

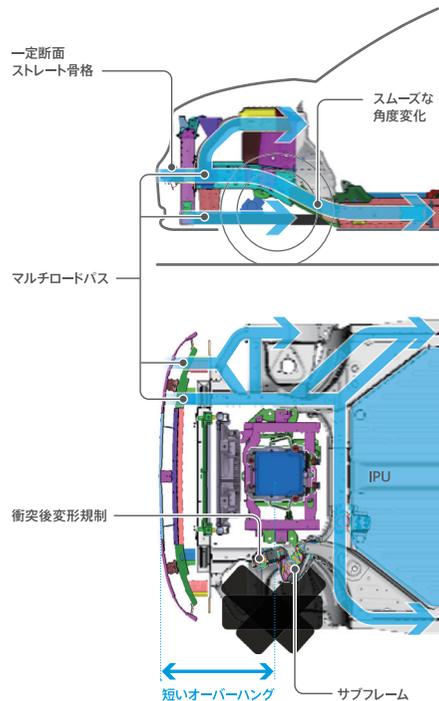
ショートオーバーハング、床下へのバッテリー搭載、全面ガラスルーフの採用など、衝撃吸収の観点で厳しい要件を成立させながら、優れた全

方位衝突安全性能を実現するボディー骨格技術を開発。

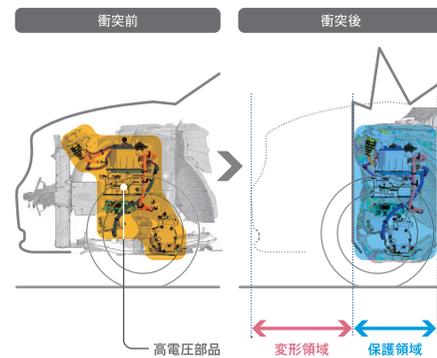
また、リアルワールドでの事故実態に即したクルマ相互の衝突実験を通じ、コンパティビリティ対応ボディーとともに、歩行者傷害軽減ボディーを採用しました。

ボディー骨格と補機類をミリ単位でレイアウトし ショートオーバーハングでありながら前面衝突性能を確保

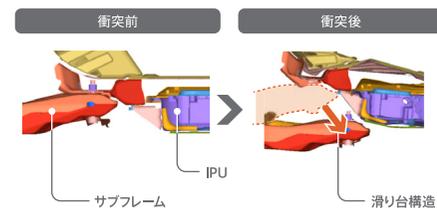
サブフレームやバンパービームを利用したマルチロードバス骨格を採用するなど、結合効率を向上させシンプルな骨格で高効率な伝達構造を実現。短いオーバーハングで衝突入力を吸収します。



高電圧部品を有する補機類同士を、衝突時にすれ違いうように変形モードをコントロール。これにより保護領域を最小化し、変形領域を拡大して衝撃吸収性を高めました。



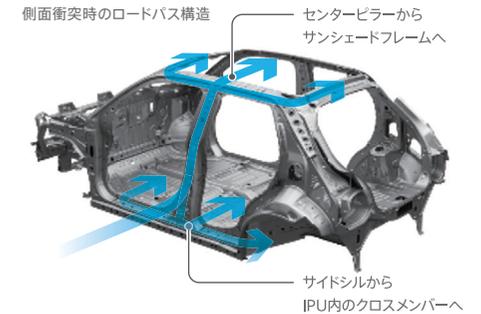
衝突時にIPUケースを保護するために、サブフレームを下に逃がすよう変形モードをコントロールしました。



側面衝突は、これまでにない発想で 多岐にわたる工夫を施し衝撃を吸収

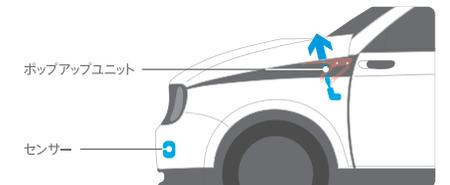
通常なら衝突と無関係の部品であるルーフのサンシェードフレームと、インテリジェントパワーユニット (IPU) ケースに超ハイテン材を適用。それによりロードバス構造を形成し、側面衝突の荷重に耐える構造としました。

また、超ハイテン材を用いたIPUケースは、22箇所ボディーと締結。側面衝突時、硬いIPUケースを潰さずに衝突と反対側のサイドシルにまで入力を負担させて衝撃を吸収する、きわめてユニークな衝撃吸収構造としています。



歩行者頭部保護のためにポップアップフードを採用

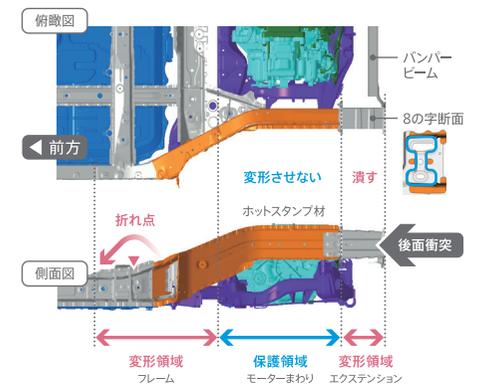
歩行者の頭部衝撃を軽減するために、ポップアップフードを採用。また、フロントフードのガラス製充電/給電ポートのリッドには、内部に衝撃吸収構造を採用しました。



後面衝突は、ホットスタンプ材でモーターまわりを保護 後方のバンパービームで衝撃を吸収

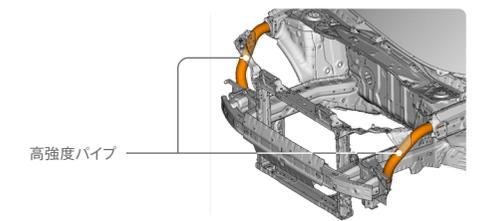
後面衝突では、モーターを保護するために高強度のホットスタンプ材をリアフレームに使用。後方のエクステンション部材とバンパービームだけで後面衝突の主な衝撃を吸収する構造としました。

バンパービームは、通常、時速数km程度の低速衝突の衝撃を吸収する構造材です。それを支持するエクステンションに、硬くて折れにくい新開発の材料を使い、断面を8の字にするなど稜線を作り、きれいにつぶれて衝撃を効率よく吸収する構造としました。また、モーターの前方に折れ点を設け、さらに強い衝撃が入ったときはここで屈曲させて、中央のモーター部分を保護する構造としました。



コンパティビリティ対応のために 高強度パイプを採用

Honda eは大型乗用車とのクルマ相互の衝突実験を実施し、優れたコンパティビリティ対応ボディーを実現。その対応の要となるのが図のオレンジ色部分に相当する高強度パイプ。このパイプにより、サイドフレームの高さが違う車両との衝突で優れた衝突安全性を実現します。



**リアルワールドでの事故実態を重視し
Hondaの独自基準や第三者評価基準の
社内試験にて優れた全方位衝突安全性能を実現**

Hondaは、リアルワールドでの事故実態を重視し、優れた衝突安全性能を実現するために法規に先駆けてさまざまな独自の取り組みを行っています。

オフセット64km/h前面衝突試験



フルラップ55km/h前面衝突試験



歩行者頭部保護性能試験



後面50km/h衝突試験



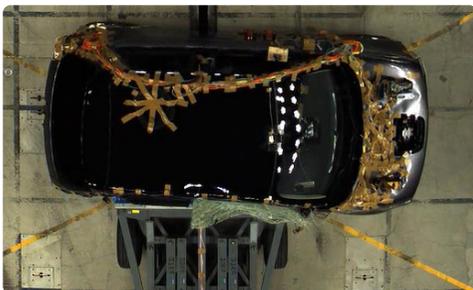
Car to Car衝突試験 50km/h (Honda独自基準)



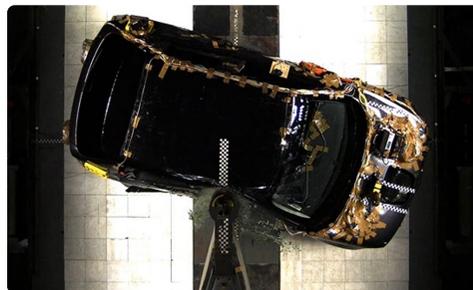
歩行者脚部保護性能試験



側面55km/h衝突試験



ポール32km/h衝突試験



後面衝突頭部保護性能試験



**後席の忘れ物や
乗員の存在を知らせる
リアシートリマインダー**

降車時、後席の置き忘れを音とメーター表示で警告するリアシートリマインダーを、Hondaとして国内初採用^{*}。リアドアの開閉でシステムが起動。目的地で停車し、Pレンジにして運転席シートベルトの解除時、もしくはパワーモードオフ時、置き忘れがある場合に警告を行います。

※2020年8月現在 Honda調べ



主要装備

安全装備／運転支援機能

● Honda SENSING (衝突軽減ブレーキ(CMS)、誤発進抑制機能※1、後方誤発進抑制機能※1、近距離衝突軽減ブレーキ※1、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム) ● パーキングセンサーシステム ● 運転席用・助手席用・SR5エアバッグシステム ● 前座用・サイドエアバッグシステム+サイドカーエアバッグシステム(前座/後座対応) ● ボツアプブフアンシステム ● VSA ● EBD(電子制御制動システム)付ABS ● モーションアダプティブEPS ● LEDヘッドライト(プロジェクトタイプ)(ハイロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ● LEDデイタイムランニングランプ ● LEDフォグライト ● エマーゼンシブステップシグナル ● LEDハイマウント・ストップランプ ● ヒルスタートアシスト機能 ● 車間接近通報装置 ● フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト+運転席/助手席用プリテンショナー ● フロントエアバッグ・シートベルトシールドアンカー ● リア3点式ロードリミッター付プリテンショナー-ELRシートベルト ● 全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー) ● i-Sizeチャイルドシート対応 ISOFIX下部取付金具(リア席)トップテザー取付金具(リア席) ● 電子制御パーキングブレーキ ● オートブレーキホールド機能 ● イモビライザー(国土交通省認可品) ● セキュリティーアラーム(国土交通省認可品) ● ダブルホーン

快適装備／メーター

● ワイドスクリーン Honda CONNECTディスプレイ+ETC2.0車載器(ナビゲーション連動) ● Honda パーソナルアシスタント ● デジタルクラフィックメーター(8.8インチTFT液晶) ● マルチインフォメーションディスプレイ(経過時間/オドメーター/トリップメーター/平均車速/平均電費/瞬間電費/推定航続可能距離表示機能など) ● エレクトリックキヤセクター ● 6スピーカー ● 車内Wi-Fi ● 後退出庫サポート ● ブラインドスポットインフォメーション ● プラズマクラスター技術搭載フルオートエアコン(デジオナー) ● 運転席&助手席シートヒーター ● ステアリングヒーター ● Hondaスマートキーステム※2(キー2個付)(充電給電用リッドオープンボタン付、エアコン/OFF機能付) ● パワーステッチ ● テレスコピック&マルチステアリング ● 運転席/助手席用ヒーター ● PM2.5対応高性能集塵フィルター ● 全トランスファック式パワーウィンドウ(挟み込み防刃機構/キーオフオーバーレション機構付) ● 車速運動オートドアロック ● パワードアロック ● HDMI®入力端子 ● USBジャック(フロント1個付) ● 充電用USBジャック(フロント1個/リア2個付) ● アクセサリーソケット(DC12V) ● ヘッドライトオートオフ機能 ● 普通充電用ケーブル(AC200V、7.5m) ● ワンタッチウイカー ● リアシートリマインダー ● ライト消し忘れ警告ブザー ● パーキングブレーキ解除忘れ警告ブザー ● キー抜き忘れ警告ブザー

インテリア

● ファブリックシート ● フォールダウン機構付リアシート ● 本革巻ステアリングホイール ● 木目調インストルメントパネル ● 運転席用・助手席用パニティーミラー付サンバイザー(照明付) ● チケットホルダー(運転席) ● グローブボックス ● センターローアポケット(ファブリック) ● ドアポケット(運転席/助手席) ● ドアホルポケット(全席) ● ドアホルホルダー(全席) ● 収納式ドリンクホルダー ● センターコンソールボックス(ドリンクホルダー機能付) ● 運転席&助手席シートバックポケット ● ドアライニングセンターパッド(ファブリック) ● ドアライニングアームレスト(ファブリック) ● 前席フットランプ(LED) ● LEDポケットライト(センター) ● LEDフロントマップランプ ● LEDリアダウンライト ● LEDラゲジールームランプ ● リアパーセルカバー ● コンビニフック(ラゲジールーム内左右2か所) ● タイダウンフック(ラゲジールーム内左右4か所) ● グラブレード(運転席/助手席)

エクステリア／ガラス

● デールゲートスポイラー ● 選音/IRカット(選熱)/UVカット機能付フロントウィンドウガラス ● IRカット(選熱)/UVカット機能付フロントドアガラス ● IRカット(選熱)/UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/テールゲート) ● スカルフーフ(サッシュード付) ● 車速運動開閉/リアアルル開閉付フロントウィパー(ミスト機構付、雨濃検知式) ● ウォッシャー付開閉リアウィパー(リバーズ連動) ● サイドカメラモニターシステム(LEDウイカー付) ● フラッシュアウターハンドル ● LEDポジションランプ ● LEDリアコンビネーションランプ ● LEDリアライセンスランプ ● 急速充電/外部給電ポート(CHADEMOコネクタ)● 普通充電ポート ● 熱線式リアウィンドウデフォッガー

足まわり/走行関連メカニズム

● 16インチアルミホイール ● シングルベタルコントロール ● ドライブモードスイッチ ● 減速セレクトター ● 応急バンク修理キット(スペアタイヤレス) ● フロンベンチレーテッドディスクブレーキ ● リアディスクブレーキ ● 電動サポーターキシステム ● VGR(可変ステアリングギアレシオ)

Honda e Advance 専用装備

- マルチユーザカメラシステム ● プレミアムサウンドシステム(8スピーカー※3) ● Honda パーキングパイロット ● 100V AC電源(1500W)(フロントセンター) ● センターカメラモニターシステム ● フロントガラスデアイサー ● 17インチアルミホイール

※1 「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」を組み合わせて「踏み間違い衝突軽減システム」と呼びます。

※2 Hondaスマートキーステムは、誤送/解錠のときなどに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。

※3 スピーカー数は主要装備のスピーカー数との合計です。

■ 仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。

■ ワイドスクリーン Honda CONNECTディスプレイ専用通信機能が搭載されます。

環境仕様

基礎情報	車両型式	ZAA-ZC7		
	電動機(モーター)	型式	MCF5	
最高出力(kW[PS]/rpm)		100[136]/3,078-11,920	113[154]/3,497-10,000	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		315[32.1]/0-2,000		
駆動装置	駆動方式	RR		
環境性能情報	電力消費率 ^{*1}	JC08 ^{※5}	308	274
		WLTCC ^{※7}	121	135
	一充電走行距離(km)(国土交通省審査値)	308	274	
	交流電力量消費率(Wh/km)(国土交通省審査値)	121	138	
	一充電走行距離(km)(国土交通省審査値)	283	259	
交流電力量消費率(Wh/km)(国土交通省審査値)	131	138		
適合排出ガス規制	電気乗用車 排出ガス規制の適用を受けない自動車			
適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値+加速走行70dB(A)			
エアコン冷媒	種類/GWP値 ^{*8}	HFO-1234yf / 1 ^{*4}		
	使用量	420g		

*1 一充電走行距離や交流電力量消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて数値は大きく異なります。とくに1日あたりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。

*2 WLTCCモード(市街地、郊外、高速道路)の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

*3 フロントにおいて、カーエアコン冷媒は、2023年までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

*4 1996年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*5 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*6 1996年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*7 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*8 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*9 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

主要諸元

タイプ	Honda e		Honda e Advance	
	RR		RR	
車名/型式	ホンダZAA-ZC7/※5			
寸法/重量/乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)	3,895 / 1,750 / 1,510	2,530	1,510 / 1,505
	ホイールベース(m)	2,530		
	トレッド(m) 前/後	1,520 / 1,515		
	最低地上高(m)	145		
	車両重量(kg)	1,510		1,540
	乗車定員(名)	4		
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ	1,845 / 1,385 / 1,120		
電動機(モーター)	型式	MCF5		
	種類	交流同期電動機		
	定格出力(kW)	40		
性能	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm)	100[136]/3,078-11,920	113[154]/3,497-10,000
		最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	315[32.1]/0-2,000	
一充電走行距離(国土交通省審査値)	WLTCC ^{※7}	308	274	259
	JC08 ^{※5}	308	274	259
	WLTCC ^{※7}	131	138	138
	JC08 ^{※5}	121	135	135
動力用主電池	種類/組数/電圧(V)/容量(Ah)	リチウムイオン電池 / 192 / 3.7 / 50.0		
	定格電圧(V)	355.2		
動力伝達・走行装置	最終減速比	9.545		
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)		
	タイヤ 前・後	185/60R16 80H・205/55R16 91V	205/45ZR17 88V・225/45ZR17 94V	
	主ブレーキの種類・形式 前/後	油圧式ベンチレーテッドディスク / 油圧式ディスク		
	サスペンション形式 前・後	マクファーソン式 / トーションバー式		
	スタビライザー形式 前・後	トーションバー式		

■ 一充電走行距離や交流電力量消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて数値は大きく異なります。とくに1日あたりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。

■ WLTCCモード(市街地、郊外、高速道路)の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

■ 2023年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

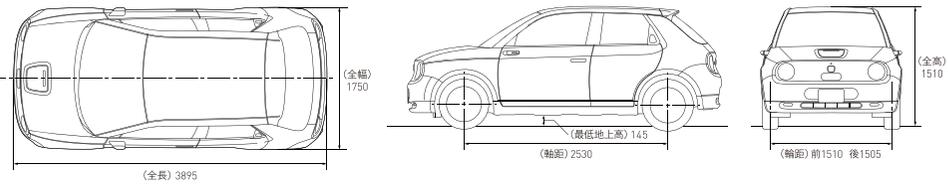
■ 2023年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

■ 2023年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

■ 2023年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

■ 2023年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

寸法イメージ図 単位:mm



環境性能情報	車室内VOC		自己目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)
	環境負荷	物質削減	鉛 ^{*5}
環境への取り組み	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	自己目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{*8})
	再生材を使用している部品	リサイクル可能な材料 ^{*9} を使用した部品	自己目標達成(2008年1月以降使用禁止)
環境負荷	物質使用	水銀 ^{*7}	自己目標達成(2007年1月以降使用禁止)
状況等	鉛	全廃済み	
	水銀	全廃済み	
	六価クロム	全廃済み	
	カドミウム	全廃済み	
その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車	

*5 鉛/バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

*6 1996年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*7 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*8 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*9 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*10 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*11 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*12 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。

*13 2006年乗用車の業界平均値は1850g(リチウムイオン電池を除く)。