



ホンダ次世代スポーツカーの謎

NSXは電動化で復活か!?

6

令和4年4月26日発行・発売（毎月1回26日発行・発売） 第55巻 第6号 通巻311号

もう一度クルマでワクワクしよう!!



Cover Girl
石田千穂 (STU48)

鈴鹿最速記録はニルへの布石!?

次期シビックタイプR



驚異の
300ps超え!!

GRカローラ



ついに価格判明!

新型フェアレディZ

今こそ
パワーユニットを
楽しむとき!

ガソリン車

VS EV



ついに上陸した“カワEV”
フィアット500e

フラッグシップにふさわしい上質感

ARIYA



早くも試乗記をお届け

レクサスRZ



走行テスト
シーンを捕獲! **ホンダ ZR-V?**

ドリキン“土屋圭市”が
ドイツプレミアム
4WDスポーツを斬る!



メルセデスAMG A45S vs BMW M240i

いま
SUVが
面白い!



**アウトランダー-PHEV vs
アウトバック vs CX-5 vs RAV4 PHV**

最強オフロダー
タンドラTRDプロ
現地試乗



個性を主張せよ!
ボディカラーの秘密
2ペダルで
クルマを楽しむ法



レヴォーグ
1.8と2.4、
それぞれに
価値あり!
STI Sport vs STI Sport R



電動化戦略も“我が道を行く”

マツダ CX-60

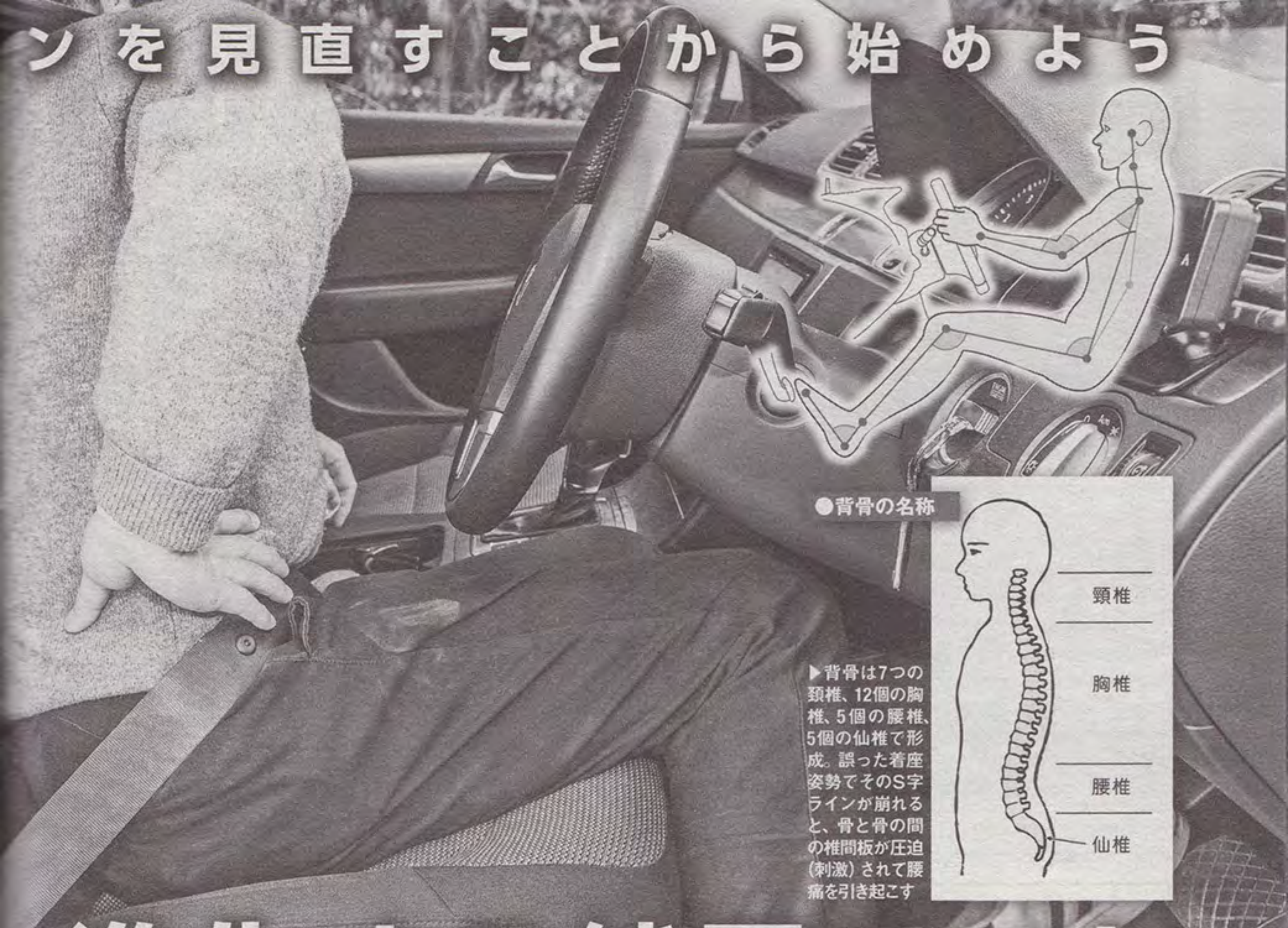
日産スポーツカーのキーマン **田村宏志**氏を直撃!

RからZへ...

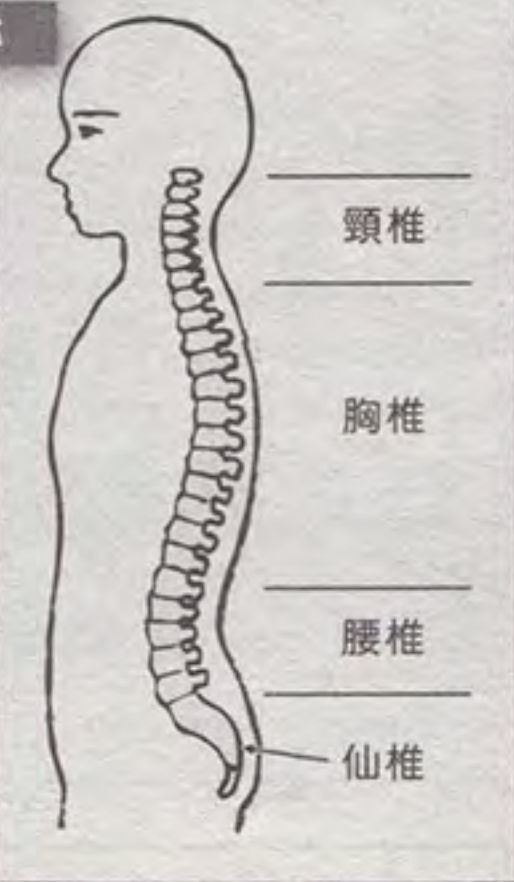


“腰痛に負けるな!”
シート読本

ンを見直すことから始めよう



●背骨の名称



▶背骨は7つの頸椎、12個の胸椎、5個の腰椎、5個の仙椎で形成。誤った着座姿勢でそのS字ラインが崩れると、骨と骨の間の椎間板が圧迫(刺激)されて腰痛を引き起こす

進化する純正シート

専門メーカーのスポーツシートにも注目だ!

ストレスが引き起こす腰痛の負のスパイラル

ほとんどの人は、クルマに乗る際、シートを意識することはないだろう。しかし、長時間座り続けていて腰に痛みを感じた経験のある人は多く、慢性化している人も少なくない。

それは、立っているときよりも座っているときのほうが腰に負担が加わっているため。また、座った状態は、腰だけでなく、内臓も圧迫すると言われている。ちなみに、長時間座って生じる「お尻」の痛みは、狭い空間で同じ姿勢を強いられることによる血行不良が原因で、いわゆる腰痛とは分けて考える必要がある。

腰痛は何らかの原因で腰の神経が刺激されることよって引き起こされ、慢性化しやすい点も特徴だ。

腰痛を感じて、余計な負荷をかけまいと、身体を長時間動かさないと、それが精神的なストレスに。精神的ストレスが続くと、今度は痛みを抑制する脳の働きが機能しなくなって神経が過敏にな

り、より腰痛を感じるようになり、さらに身体を動かさなくなってしまうという腰痛の悪循環が引き起こされるのだ。また、痛みのことばかり考えていることも、ストレスになって慢性化の原因になると言われている。

最悪、身体を動かさないほど激しい痛みを覚えるケースもあり、この場合は、医療機関に相談して、適切な対処が必要になる。



◀シートの座面と背もたれの上に置き、腰部を加圧。骨盤を立てて背筋の伸びた姿勢をとりやすくする“ランバーサポート”。車種別の純正品がオプションで用意されていることも

▶骨盤をホールドして椎体による椎間板圧迫を防ぐ“腰痛ベルト”。ギックリ腰防止に利用されることが多いが、クルマの運転でも効果が期待できる。2000~3000円から入手可能



長時間運転の悩みの種

腰痛

なんかに

CT大まじめシート考

負けるな!!

長時間運転などで腰の痛みを感じる人は少なくない。が、「たいしたことない」で済ませてしまう人が大半だ。最悪、治療も必要になるというのに……
放置すれば悪化しても、治ることはないのが腰痛。その仕組みを理解して、予防・改善策に取り組んでほしい

不適切な座り方で崩れる
背骨のS字ライン

もう少し詳しく詳しく腰痛のメカニズムについて説明しよう。

腰痛に大きくかかわっている身体の部位が、一般的に「背骨」と言われている脊椎(せききつ)だ。背骨は、身体を重力から支える役割を担っていて、頭蓋骨の後頭骨から骨盤まで約30個の椎骨(ついきこつ)によって形成されている。

背骨の骨と骨は関節でつながっていて、その間には緩衝

材の働きをする椎間板(ついかんばん)がある。背骨は身体の成長に伴って徐々に曲がりはじめ、やがて緩やかなS字のカーブを描くようになり、これは人間の二足歩行に必要なバランスをとるために必要な形状となっている。

こうした背骨の構成ゆえ、たとえば、シートの座り方が悪かったりすると、椎体(左のイラスト参照)が椎間板を圧迫するカタチに。神経が刺激されて腰痛が生じるのだ。そして、圧迫が長期間続け

ば、やがて椎間板は退化して真っ平らに。最悪のケースになると、その中の髄核(ずいかく)が流出し、椎体と椎体の間でゴムの働きを失った椎間板が、流れ出してしまう、いわゆる「椎間板ヘルニア」を発症するのだった。

クルマに限らず、普段、何気なく行っているシートに座るといふ行為は、じつは非常にデリケートで、気を遣わなければいけないことを認識する必要がある。



●座り方のいい例、悪い例

猫背などで椎体が椎間板を圧迫している状態が長い期間続くと、椎体と椎体の間で緩衝材の役割を果たす髄核が流出。強い痛みやしびれを覚える「椎間板ヘルニア」を発症することも。最悪、手術による治療が必要になる



腰が痛くなる人に共通する姿勢の悪さ 背筋をピンと伸ばして頂けますか？

●背骨の基本はS字ライン

▲さまざまな体型に合わせるクルマのシートは、必然的に調整箇所が多くなる。国産車と輸入車では考え方が異なり、背もたれの角度調整が国産車はレバー式であるのに対して、輸入車のそれは、ほとんどが無段階調節のダイヤル式だ

▶背骨がS字カーブを描く姿勢は、もっとも身体が安定していてじつは疲れにくい。多くのシートが背骨のカーブを意識した設計になっているという



S字ラインのキープと 骨盤を立てる意識

では、腰痛にならないためのドライビングポジション(運転姿勢)をとるにはどうすればいいの？ 細かく言い出せばキリがないが、ここでは大事なことだけ覚えておいてほしい。なににも増して意識すべきは、背骨(脊椎)が本来描くS字ラインのキープだ。S字ラインを正しく保つことで上体の重さが均等にかかり、椎間板への椎体の圧迫、つまり、神経が刺激されることによる痛みが防げるのだ。

具体的には、シートの座面と背もたれの間にお尻を密着させて深く座ること。そして背筋を伸ばすこと。日本人は背骨が前方に向かって大きく湾曲した「猫背」の人が多く、腰痛の原因のひとつになっていると言われているが、その矯正も行うことができる。もちろん、体格などに適した正

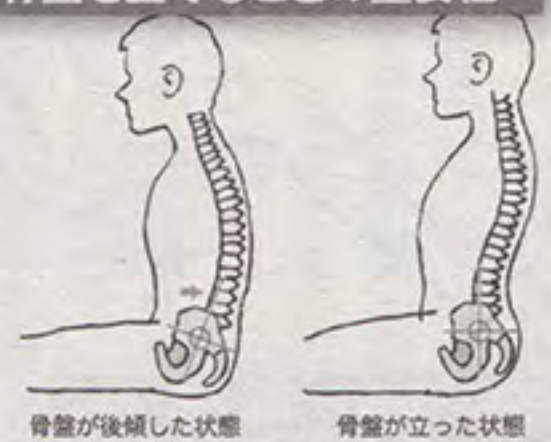
しい背もたれの角度調整も必須で、必要以上に倒したり、ふんぞり返った運転姿勢は最悪。腰痛云々を語る以前に、運転操作自体に問題があるのはおわかりいただけるだろう。

加えて、「骨盤を立てる」意識も大事だ。骨盤を立てるとは、骨盤がシートに対して水平の位置にあり、前傾でも後傾でもなく、体重が左右均等に乘っている状態のこと。腰をはじめとした身体への負荷を抑えることが可能。これもシートに深く腰かけ、背筋を伸ばした姿勢で骨盤は自然に立つという。

今回の取材でお話をうかがった国産スポーツシートの特許ブランド、ブリッド株式会社の代表取締役社長・高瀬嶺生さんいわく、「腰痛防止にも効果のある運転姿勢はキチンとしていて、見た目にも美しい。たとえば、パトカーを運転している警察官が参考になると思います」。

「骨盤を立てる」意識も大事だ。骨盤を立てるとは、骨盤がシートに対して水平の位置にあり、前傾でも後傾でもなく、体重が左右均等に乘っている状態のこと。腰をはじめとした身体への負荷を抑えることが可能。これもシートに深く腰かけ、背筋を伸ばした姿勢で骨盤は自然に立つという。

●骨盤を立てることの重要性



▲「骨盤が立つ」とは、前傾でも後傾でもなく、体重が左右均等に乘った状態(姿勢)。身体が疲れにくく、腰痛予防にも効果がある

シートの良し悪しってクルマの運転にすごく影響すると思うんです 編集部●杉本大輔

CARTOP編集部には異動してはや1年、今まで以上にいろいろなクルマに乗る機会が増えました。それで気づいたんですけど、一定距離を運転すると腰やお尻まわりがどうにもこうにも落ち着かず、運転後に腰まわりがやや重く感じるクルマってあるような気が……。慢性的な腰痛持ちの方だとおさらでしょうし、それが続く状況って、運転に100%集中できていない感じがよくないかも。デスクワークも同様です(そちらはつねづね

実感しています・泣)が、良質かつ疲れにくい運転=仕事をするうえで「姿勢」って大事ではないでしょうか？ ゆえに一般ユーザーに面と向かって「正しい運転姿勢になるシート」、「腰痛にいいシート」などを謳っているクルマやアフターパーツを見かけると、腰痛持ちではない自分でも好感が持てますし、座って実際に運転してみたくになります。逆にそれを謳っていないシートってどんな感じなのかな？と、改めて気になったりするわけです。

なんかに腰痛負けるな!!

●何はさておき正しいドラポジ



①ヘッドレスト

◀目と耳の上端を結んだ線の延長線上にヘッドレストの中心がくる高さへ上げておくのが、正しい運転姿勢をとったときのヘッドレストの位置。調節機構を積極的に利用したい



②背もたれ

◀背筋を伸ばして座ると、背中が背もたれにぴったりと密着した状態になる。当然、背もたれの角度も大事。寝かしすぎるのは、正確な運転操作の妨げになるという点でも最悪だ



③ヒップポイント

◀シートの座面と背もたれの間隙なく深く座るのが基本。逆に浅く腰かけた状態だと背筋を伸ばすことができず、不安定な姿勢に。腰に余計な負荷が加わってすぐに痛くなる



④シート高

◀スポーツドライビングでは、できるだけ低重心のローポジションが望ましいが、一般的に高位置に座ることで腰への負担を軽減することが可能。前方視界をよくすることもできる



⑤ハンドルとの間隔

◀両手でハンドルを握り、軽く腕が曲がった状態がもっとも操作しやすく疲れにくい。シートスライドでの前後調整や、背もたれの角度調整などで最適な位置にセッティングしよう

「骨盤を立てせる」がマツダ車のシートの基本

正しい運転姿勢を保つための自動車メーカーの取り組みも見逃せない。顕著なのは、長距離移動の快適性も重要視されるドイツをはじめとした欧州系メーカーのシートで、ホルド性の高さや疲労度の少なさで高い評価を得ている。車種や車格(安価・高価)を問わず採用される高品質なシートは、今まで多くの日本車が及ばない部分とされてきた。

しかし、ここにきてシート作りに積極的な取り組みを見せはじめた国産メーカーがある。マツダだ。注目は、MAZDA3ほかマツダ各車に採用される次世代車両構造の「スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー」。「骨盤を立てる」「骨盤をキーにしてクルマをつくる」という発想から生まれた独自の技術だ。

話を端折ると、人間が本来備えている高度な能力、「歩行」からヒントを得て完成に至った骨盤を立てるシートの採用が目玉で、その目的は、自分の足で歩いていようという、クルマの動きを自分の身体のように感じられる「人車一体感」にあるという。ボディやシャーシ、タイヤなど個々のシステムより、シートを中心としてクルマのアーキテクチャー(構造)全体としてコーディネートしていることが、この新技術の名称の由縁となっている。



◀ここ最近のマツダのクルマづくりでキーとなっているのが、骨盤を立てるシート設計。乗り心地が快適であってこそ人馬一体感がもたらされる、がコンセプトだ

とも高い次元で両立した。もはや欧州車のシートを超えたと言っても過言ではないかもしれない。

80年代のトヨタの名車のシートはランバーサポートも装備

正しい着座姿勢のためにシートにこだわった、初の国産車は(おそらく)1980年代初頭に登場した2.8直6DOHCエンジンを積んだトヨタの初代ソアラ、同セリカXXだろう。座面と背もたれの両脇を大きく張り出させた、見るからにホルドのよさそうな形状は、当時としてきわめて斬新で、じつに8カ所の調整機構を備えたシートは、文字どおり「8ウェイスポーツシート」と名付けられた。きわめつけは、腰部を加圧して腰痛を防ぐランバーサポートが備えられていた点で、大きなスポイトのような手動ポンプで空気を送り込む仕組み。今から40年以上も前にこれほど凝ったシートが装着されていたとは……いやはや、なんとも驚きだ。



▲セリカXX(ダブルクロス)の登場は1981年。8ウェイスポーツシートは最上級機種「2800GT」に採用されていた



▲SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTUREの開発を担当したマツダの操縦安定性能エンジニア、虫谷泰典さん。「脊柱がS字のカーブを保つように骨盤を立ててシートに着座できること」も重要なポイントになったと言う



ホールド性と快適性を高い次元で両立 汎用スポーツシートも選択肢のひとつ

じつは国産車のシートは腰痛を誘発する形状!?

▲スポーツシートは背もたれの角度調整ができないフルバケットタイプと、リクライニング可能なセミバケットタイプが選べる。使い勝手はやや劣るものの、シェル形状のフルバケットタイプのほうが剛性感とホールド性能で圧倒的に有利だ

市販車のシートは、さまざまな体型のドライバーに適した着座姿勢を提供するための調整機能を備えている。しかし、日本人は小柄な体型の人が多いため、国産車の場合、ペダルに足が届きやすくする目的で、シートの座面前方を下方に緩やかに傾斜させて設計される傾向。すると、運転している間に着座位置が前にどんどんズレて猫背になりやすくなる。

前述したように猫背は疲労や、腰痛を誘発する要因。また、低価格の車種では、(コストの関係なのだろう)腰まわりのホールド性が甘かったり、クッション性の低いシートが装着されていることが多々あり、正しい着座姿勢をとりにくく、疲れやすかったり、腰痛を引き起こす可能性を否定できない。だからと

“レカロ”が腰痛にも効いた！ 思い切って換えたかがありました

20年間乗っているクルマのシートがボロボロで、座り心地も悪くなったため交換しました。純正シートは生産終了となっていたため、選択肢は社外製しかなかったのです。まず見た目がいいですね。オープンカーなのでこれは大事です。デザインはシンプルで洗練されていて気分がアガります。座面が平らなので、乗り降りしやすく、使い勝手もいいと思います。一見フルバケットシートに見えませんが、フレーム全体で身体を受け止め、正しい姿勢で支える感じ。とてもしっかりしています。じつは、以前ヘルニアを患ったことがあり、いまもデスクワークなどで長時間椅子に座っていると腰が痛くなることがあります。しかし、クルマの運転では、シートを代えてから腰が痛くなるということがなくなったので、正しい姿勢がとれているのだと思います。舗装の悪い道で



三重県津市 鈴村哲也さん



振動を大きく感じるなどの欠点もありますが、総合的に考えると素晴らしいシートだと思いますし、満足しています。

◀ホンダS 2000に、レカロのフルバケットシート“RCS”（ブラック×シルバー）を運転席と助手席に装着。ちなみに、新国立競技場のベンチシートにも採用されているモデル

て、腰痛になりにくいシートが装備された欧州車やマツダ車などにすぐに乗り換えるというのは非現実的。長期間／長距離を走ってヘタったシートでも同様のことが言え、正しい着座姿勢の保持は難しい。そこで問題解決のひとつとして検討したいのがカー用品店などで手に入る汎用のスポーツシートだ。一般的にバケットシートと呼ばれ、多くの

人はレーシングマシンに装着される競技専用用品、シェル形状のフルバケットシートをイメージするかもしれない。が、市販車用として、純正シート同様、さまざまな調整機能を備えたセミバケットシート、スポーツシートと呼ばれるモデルも設定されている。国産は「ブリッド」、輸入品ではドイツ製の「レカロ」がトップブランドとして知られる。

なんかに腰痛負けるな!!

たとえばブリッド。そもそもホールド一辺倒のフルバケットシートが発祥のブランドだけに、多くのモデルが脇や肩、大腿部のサポート部を大きく張り出させた、ホールド性を追求したデザインだ。一般のクルマ、ドライバーには少々尖りすぎかもしれないと思いつつ、実際に座ってみると、クッションは柔らかすぎず、硬すぎず。適度に身体を包み込んでくれるフィーリングが心地いい。なにより、肝心の背骨のS字ラインを保持するための運転姿勢をとりやすい。

見た目の印象を覆す心地よさと腰痛予防効果



シートが柔らかいと背骨が丸くなる

適度な硬さのシートが楽な姿勢を保ってくれる

▲ドイツ車の多くがそうであるように、座った瞬間「少し硬いかな」と感じるくらいが理想的。身体がズブズブと埋もれてしまうような柔らかいシートは、正しい着座姿勢を維持しにくい。え、背中が丸まって内臓も圧迫する

さらに、「純正シートはコストの関係から内部のウレタンの密度が低めで、座ったときに身体が沈みやすいのがウィークポイント。筋肉に負荷がかかって疲れやすく、正しい運転姿勢を維持しにくい」とも。仮にブリッドに交換した場合、1脚で最低でも10万円以上と出費は小さくないが、とくに腰痛で悩んでいる人にとってコストパフォーマンスは高いはず。

また、重要保安部品のひとつであるシートの交換は、車検時に気になる部分だが、ブリッドでは「ほぼすべてのモデルで衝突実験の数値を出している、車検対応になっている」点もありがたい。

「人間工学に基づいて、とくに日本人の体格に最適な設計。製品づくりをモットーにしています。確かなホールド性能は従来どおり。ドライバーングポジションをつくる会社」として、スポーツ性能だけでなく、長時間座っていても疲れにくく、腰が痛くならない快適性も追求しています」(前出・同社代表取締役社長 高瀬さん)。

使わなくなったシートも二次使用可能 ブリッドのホームチェアがバカウケ

テレワークやゲーミングなど、長時間同じ着座姿勢をとっていることで疲労や腰痛を覚えるのはインドアでも同じ。そこで、つねに快適な座り心地を提供し、正しい着座姿勢で腰への負担も抑えるクルマ用スポーツシートを家のなかで使ってみてはどうか? と考案したのがブリッド。世界有数のチェアパーツメーカーと共同開発した「マルチキャスターPRO」に、好みのブリッド製シート(あるいはエディルプ)を組み合わせれば、最強のホームチェアが完成。発売以来、生産が追いつかないほどの人気商品になっているという。決して安価ではないが、いままでクルマに付けていて使わなくなった、お気に入りのブリッド/エディルプを流用できるのもいい。

▶マルチキャスターPROは、ブリッド製の全モデルと組み合わせが可能。キャスター単体が2万4200~3万3000円。シートとセットで13万2000円から



◀ブリッドでは、確実に身体をホールドする形状はもとより、着座姿勢の維持や路面からの衝撃の吸収を目的に、ウレタンの密度も硬すぎず、柔らかすぎない最適化が図られている。実際に座ってみれば、純正シートとのフィーリングの違いは歴然だ



▲ブリッドの最上級セミバケットシート「ガイアスⅢ」では、使い勝手を重視し、背もたれの角度調整をダイヤル式から新設計のレバー式に変更した。バックラッシュ(遊び)をより微量として、フルバケットの背もたれに身体を預ける感覚に近づけている

コンフォート性能にもこだわったリクライニングシート by BRIDE



ガイアスシリーズ

ブリッドのスポーツリクライニングシートの最高峰。"ディーショルダーサポート&ハイサイドサポート"がコンセプト。高い剛性、強度、ホールド性、快適性などの性能を高い次元でバランス。21万4500円~



ストラディアシリーズ

サーキット走行で求められるホールド性能と日常の使用で重要視される利便性・快適性を併せ持つ、ブリッド独自の発想から生まれた新世代型リクライニングシート。20万3500円~



ディーゴシリーズ

軽自動車やコンパクトカーなど室内がタイトな車種向けにショルダーサポートとシート座面をスリム化。シート幅465mmのコンパクトシート。乗降性を高めるためにニーサポート部分も低く設計。9万9000円~



ユーロスターシリーズ

座り心地や操作性など快適性を重視し、疲れにくいシートとして設計。ホールド性と乗降性を両立したシートデザインも特徴で、初めてスポーツシートに交換する人にもうってつけのモデル。10万8900円~