

# 太田哲也 クルマの 神髄



第99回 トヨタ・アクア

Test: 太田哲也 Photo: 原研隆司

単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回はトヨタ・アクアを取り上げる。日本では納車まで7カ月待ちだし、南カリフォルニアでも店頭には並べばすぐに完売してしまう大人気ぶり。小さいボディにストロングハイブリッドユニットを搭載するアクアのどんなところにユーザーは惹かれていくのだろうか？そこには作り手の巧みな心理作戦が見え隠れした。

## もそもそした感じ

アクアは発売当初のバックオーダー12万台、納期7カ月待ち。爆発的に売れている。プリウスよりも小さいコンパクト・ハイブリッド専用車、より広い層向けということで、僕としてはより一般的な乗り味になったのだろうと予想していた。最近乗ったフィットハイブリッドは、あまりハイブリッドということを意識せずに乗れる方向に進んできていたからだ。きつとアクアもそういう方向だろうと思っていたが、予想は外れていた。もそもそした感じなのだ。

## 車名の違い

トヨタが採用するハイブリッドシステムは、ホンダのいわゆるマイルドタイプと違いストロングタイプと呼ばれる。モーターとエンジンが別々に作動する。走り始めはモーターで動き、その後、エンジンが始動する。アクセルを踏み込めばエンジン回転は上がるが、踏み込み量と回転上昇がびったりとは連動しない。

またブレーキも踏み止まるけど、リニアさはない。

つまりもう少しドライブビリティを上げて通常のガソリン車に近づけたらよいのにと思ったのだが、アクアの価値基準はそこにはないということだ。ではどこに置くのだろうか？

それを探るため、首都高と東名高速を、そして丹沢のワインディングを大いに走ってきた。

兄貴分たるプリウスよりも全高を50mm下げた。車高は1.5メートル未満で全長は4メートルを切る。このスペースに巨大なハイブリッドシステムを搭載されるわけだからスペースは厳しい。ファミリーカーとしては後席のヘッドクリア

モノを売るためには  
わかりやすい記号が大事だ



加速数値はともかく体感部分でも  
もさもさとした印象はぬぐえない。



スや荷室も確保しなければならな  
い。

普通に考えればプリウスより車重  
が軽くなるのだから燃費が良くなる  
はずだ。だがモーター稼働用のバッ  
テリー（以下、電池）を小さくすれ  
ばモーターの効率が落ちてしまう。  
システムが大きいストロングハイブ  
リッドの場合は、軽量車だとメリッ  
トが薄くなるのである。

アクアはこうした本来的な制約の  
中で要素を満たすため、電池の容量  
を減らし、荷室から後部座席の下に  
電池を配置替えして妥協点を見出し  
た。部品の多くは新設計とし、車体  
に高強度鋼板を多用し軽量化も図っ  
た。車台はヴィッツがベースだが、  
新しく「アクア」と命名するだけの  
違いはある。

JC08モード燃費で試乗車は33.  
0 km/ℓ、燃費追求グレードは10.  
15モードで40.0 km/ℓを実現する。  
数値だけ見るとすごいのだが、実際  
には他のコンパクトカーも燃費がよ  
いので、大きな差とはならない。ま



プリウスに共通する顔つきが、トヨタハイブリッド  
シリーズであることを物語る。



かなりルーフラインが低く垂れさがって見えるの  
は、ライバルフィットを意識してか。



デザインはそこそこ凝っているのだが、素材の質感はもう少しアップして  
欲しい。

ングパッケージのロック  
ツロックはわずか2回  
転4分の1、回転半径は  
5.7メートル（ノーマ  
ルは4.8メートル。ロ  
ックツロックは3回転  
とスロー）となる。  
加速数値もよい。だが  
あくまでもプリウスとの  
比較であり、ヨーロッパ  
のコンパクトカーはもと  
より、他の日系コンパ  
クトと比べると、加速数値  
はともかくフィーリング  
にも、もさもさとした動き  
はぬぐえない。

今回おもに走った高速道路やワイ  
ンディングでは、回生の機会が少な  
くハイブリッドのよさがでにくかつ  
た。ただノロノロ渋滞の中ではハイ  
ブリッド効果が出るようで、30〜40  
kmも夢ではない印象だ。

プリウスと比べると実燃費はさほ  
ど変わらないが、より低重心・コン  
パクトなので動きはもっと軽快だ。  
ハンドルを切るとスッと曲がる。こ  
れはステアリングがクイックになっ  
た要素も含まれる。取材車のツリー



ボリュームがあるとは思えないが、不満のない  
レベルとなっている。



4名乗車ならば、頭上高もそこそこあり、窮屈なイ  
メージはない。



シートバックが倒れると床面はフラットにはなら  
ないが使い勝手はいい。

## ハイブリッドという価値

クルマは二極化が進んできた。無  
理やり分けてみよう。僕のようにド  
ライバビリティやスポーツ性、ラグ  
ジュアリー度を重視する「趣味重

視派」と、ファミリーカーとしての  
機能を求める「道具派」だ。マジヨ  
リティは道具派だが、その中にもい  
ろいろな価値が存在する。  
もちろんすべての価値を高めるこ  
とが理想だが、コストは度外視でき  
ない。価格に注目すると、フィット  
ハイブリッドがおおよそ159万円  
（標準車）。それに対してフィットの  
ガソリン車の売れ筋車が130万円  
近辺なので約30万円の価格差。一方、  
アクアのベースとなるシグネードは  
169万円、ヴィッツのガソリン車  
は売れ筋の1・3とアイドリングス  
トップ付きのグレードで約150万  
円。アクアの値づけは大掛かりなシ  
ステムを搭載するコストの割にかな  
り頑張っている。

道具派車ユーザーがドライバビリ  
ティよりも優先する価値とは何だろ  
う？ その答えのひとつはエコだろ  
う。ただエコと言っても「エコロジ  
ー地球環境の保護」よりも実感と  
しては「エコノミー＝経済性」なの  
だろう。ではアクアは果たしてエコ  
か。たとえば年間1万km走るとした  
ら、車両価格アップ分を埋め合わせ  
るには数年以上かかる。おそらく多  
くのユーザーにとって車両価格上昇

分をひっくり返すほど経済性が上が  
るわけではない。ただ、こういう話  
をモータージャーナリストが知った  
かぶって強調しても（僕もかつては  
それを指摘してきたが）、もうそん  
なのはユーザーも承知の上ではない  
か。それでもアクアを買う。12万台  
という数字がそれを物語っているの  
では。

つまりアクアユーザーの価値基準  
は単なる経済性ではない。それは何  
かを答えるヒントが今回、アクアに  
搭載された、エコ・ウォレットとい  
う考え方だ。  
ご存知のようにプリウスにもイン  
パネにエンジンとバッテリーの動作  
状況が示される。バッテリーだけで  
動いていると何だか得したような気  
分になるものだ。さらに今回のアク  
アから、「いくら得したか」が具体  
的に「255円」などと表示される  
ようになった。もちろんガソリン代  
も違うわけで、判定基準としては未  
熟だが、ユーザーにインパクトを与  
えるのは間違いない。  
個人的にはここまでやると地球環  
境という建て前を脱ぎ捨ててしまっ  
て本性むき出しみたいで何だか生々  
しいが、でもこれが多くのユーザー

## 第99回 トヨタ・アクア

### トヨタ・アクアSツーリングパッケージ(CVT)

全長	3995mm
全幅	1695mm
全高	1445mm
ホイールベース	2550mm
車両重量	1090kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直4DOHC+モーター
総排気量	1496cc
JCOBモード燃費	33.0km/ℓ
最高出力 (NET)	74(61ps)/4800rpm
最大トルク (NET)	11.3(17.2kgm)/3600-4400rpm
ミッション形式	CVT
駆動方式	FF
Fサスペンション	ストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ドラム
タイヤサイズ	195/50R16
車両本体価格	190.025万円
※( )内はモーター数値	



電気式のシフトではなく、通常のセレクトレバーを採用している。



ツーリングパッケージは15インチから16インチにアップされる。



先代プリウスの1.5ℓハイブリッドユニットを大幅改良して搭載している。

の本音なのかもしれない。先日、テレビで節約主婦が取材されていた。彼女は家の電気代の削減のために、かたっぱしから家の中の電球を外してしまおう。「明かりがなくてもトイレが使えるということがわかりました」と。僕だと、そこで数百円の節約よりも明かりをつけて英単語1個でも覚えたいほうが得だと考えるが、節約主婦の笑顔が印象的だった。そこそこ立派な家に住み、美容室にも行っているようで決してケチでもなく貧困でもない。その彼女が電気料金の請求書を見て「1万円が30000円になった」と一喜一

この屋根の波は空気抵抗を意識しているのかなあ



やはり力キックが決まる、セレクトレバーはいいねえ。

本田哲世の  
ここに注目



燃費を意識して、細かく空力まで計算している。



限られたスペースによく詰め込んでいるよね。

憂する様子を見ていて、彼女は「真の経済性」ではなく「節約ゲーム」の面白さを感じているのだと確信した。アクアのエコ・ウォレットも似ていないか。トヨタの企画開発者は、ユーザーの深層心理は何かをよく研究し、それに対して「これではどうだ」と提供する。売れないはずがない。

### 専用車の必要性

先日僕が主宰するクラブのメンバーが、シヨールームにやってきました。「珍しいの乗ってますね!」と僕が

言ったら、「フィットハイブリッドです!」と。このひとの本職はお坊さんで、普段アルファレオというセブスが良ければ乗りこなせないクーペに乗っている。服もドルチェ&ガッバーナである。ただレオだと横家によっては行きにくいので増車したらしい。彼がフィットではなくて、フィットハイブリッドと答えたとき、僕は、世間に浸透してきたハイブリッドの「価値」を強く感じたのだ。

少し説明しよう。趣味性車の中でハイブリッドは、さほどブランドではない(トヨタはレクサスでそう主張しているが)。そもそも僕はレジャーだから、シブブルが一番、重いシステムを搭載して燃費や加速が良くなり、地球環境にも良い、すべて丸く収まる、という理屈はどこかおかしいと考える。これについて語りだすと長くなるから割愛するが、ただ道具車の中では(とくに日本においては)ハイブリッドは確かなブランドとなってきた。ということなのだろう。

フィットハイブリッドという名は長くて面倒くさい。でもハイブリッドを付け加えなければただのフィットと思われてしまう。想像してみてください。「隣のクルマが小さく見えます」とやりあったのは数十年前の日産サニーとトヨタカローラだったと記憶するが、そのうち「隣のクルマはハイブリッドに見えませんか!」なんてCMが流れたりして。本当はハイブリッドなのに「隣のクルマはフィットハイブリッドなんですよ」と近所のひとに言いまわるわけにもいかないし。アクアの場合は遠目でも「あのうちはハイブリッドカーを買った」とわかる。ヴィッツハイブリッドではだめなのだ。日本においてはハイブリッド専用車であることがブランドとなるとトヨタは気づいたのだらう。現行モデルから国内市場ではハイブリッド専用となったカムリもそう、プリウスも専用車。モノを売るためにはわかりやすい記号が大事だ。さらにハイブリッドのブランド力を高める戦略だ。

さて今回アクアに乗って、「クルマの真髄」のテーマである「クルマに乗ると作ったひとの顔や価値観、そして社会の動きやユーザーの考えが見えてくる」を改めて感じた。会ったことはないが、アクアの企画・開発の担当者、ユーザー心理を見抜く力と導く力、恐ろしささえ感じるマーケティング能力、改めて驚きを禁じ得ない。

ただ僕のようなひねくれ者はドンピシャを知りつつあえてスラすこととで未来のブランド価値が高まると思うのだが、それは別のカテゴリーのクルマでやってくれと言ったことがも

### OFF RECORDING

担当-最近街なかでアクアをよく見かけますね。太田-プリウスと違い、ナンバーサイズというものがあっていいじゃないですか? 担当-ガパン価格アップの激しいアメリカでも、まだ車には手が出ないというふうです。太田-自衛隊の4人のおちゃんも、それじゃあ買いたいですか? 担当-興味がないわけではないのですが、年間300km程度しか乗らないので、セールスマンから「元がとれないので買わないほうがいい」と言われてます。太田-1人好きなクルマがそれじゃあ可愛そうですよ



●太田哲世 (おた-てつ)さん  
フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リパース」(冬冬会)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたいたい車」(冬冬会)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。  
http://www.keep-on-racing.com