

■2012-2013 日本カー・オブ・ザ・イヤー得点表

車名	選考委員 総得点	太田哲也 得点
マツダ CX-5	363	0
トヨタ86 / スバルBRZ	318	10
BMW 3シリーズ (セダン/ツーリング)	282	2
ランドローバー レンジローバー・イヴォーク	218	5
フォルクスワーゲン up!	152	0
スズキ・ワゴンR / ワゴンRステイティング	68	0
シトロエン DS5	51	3
アルファロメオ・ジュリエッタ	29	5
ニッサン・ノート	10	0
ホンダ N BOX / N BOX+	9	0

Q 昨年からは太田さんはカーオブザイヤーの選考委員に復帰しましたが、点数の付け方が他の選考委員とはかなり違っていました。技術に対する評価が低い？ 輸入車ばかり好き？ そんな見え方もありますが、太田さんがクルマを評価する基準はどんな点にあるのでしょうか？ そこに太田さんの自動車評論に対する考え方が現れているのじゃないかと。

A 俺が10点満点を入れたトヨタ86 / スバルBRZはカーオブザイヤーに選ばれた。「太田は空気を呼んでいないよな。技術評価ができていないんじゃないの！」。そんな声が聞こえてきても当然かな。実際に投票所の富士のプレスルームでは最後まで悩み、こんな配点をしたらきつと批判されるよなと思いつつ、まあそれでもあえてそうしようと思ったんだ。

まず俺の配点だけど、10点満点を与えたのは86 / BRZ。ただし一番良いクルマと思ったわけではない。良いクルマとしての完成度はさほどでもないし、デザインに新しさはなく大した新技術もない。けども、クルマ好きの子どもたちが増えるきっかけになることは、トヨタの影響も含めて期待できるのではと考えた。

TEXT ● 太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)

太田哲也の オレの話聞いて！

連載 第 1 回

クルマの評価基準とは？

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信する「俺の話聞いて！」。第1回は、クルマ離れと言われるこの時代に太田哲也はクルマの評価基準をどこに求め、さらには現状をどのように変革し、より良い方向に導くべきかを熱く語る。

SAMPLE





「スカイアクティブ」というテクノロジーを盛り込み、国内に根拠を持ったディーゼル燃焼の空気を払拭したマツダCX-5。太田哲也はその革新性に敬意を表しつつも、単純な技術評価ではクルマ選びはできないと考える。



今までひたすら移動の道具としてのコストパフォーマンスを高めたクルマを造ってきて、ミニバンやエコカーを大量に生産し、その一方でクルマに夢を向けてきたトヨタが、スポーツカーもMTも出してこなかったあのトヨタが、この不況の時代にスポーツカーを企画したことには意義があると思っただんだ。

時代の潮流から外れた突然変異という見方もあるだろうけど、俺は反対に時代の必然だと捉えている。具体的理由は後で述べるけど、とにかくその存在そのものを評価すべきと考えたんだ。

もちろんマツダCX-5は、特にディーゼルエンジンは素晴らしいかった。日本にもディーゼルモデルが普及していく試金石となるだろう。その他、スズキ・ワゴンRも技術的に素晴らしい出来だったが、俺は配点が入るだろうと思ったこともあるけど、そもそも最近の俺は、世の技術至上主義的な風潮に疑問を抱いているからだ。

最近メディアでよく目にするのは、

技術開発によって日本のモノ作り産業が復権するという論調の「日本の技」や「プロジェクトX」的な番組や記事だ。そういう話は聞いていて楽しいし俺自身もわくわくする。

……でも本当にそうか？

たとえば液晶テレビなど、10cmの厚さを5cmにするには高度な技術開発が必要であろう。そしてそれに合わせてコストが急騰する。そもそもダウンサイジングやエネルギー節約技術は資源の乏しい日本の技術開発のDNAであり、技術者の執念だ。しかし一般ユーザーから見た場合、10cmが5cmになったからと言ってさほど効用が上がるわけではない。むしろ、それは技術者のマスターベーションに過ぎない。

それならばと、コストをかけずに技術開発をそこそこに止めるとコモディティの話になり、その程度のものなら新興国でも十分だという結論に繋がる。日系自動車メーカーが抱えるジレンマもここにある。

たとえばスズキとダイハツの燃費競争は傍で見ていて実に面白い。香里奈が「30・2」と、ダイハツ・ミライースを0・2km/l上回ったことをアピールすると、今度はムーブがワゴンRをコンマ2km/l上回ったとアピールし返す。でもモード燃費



カー・オブ・ザ・イヤーの選考でトヨタ86/スバルBRZに10点を与えたのは、評価基準が技術偏重から文化育成への貢献度へパラダイム・シフトすることを認めたもの。不況の時代にリリースしたことも高く評価した。



で0・2km/lって、実際はせいぜい100円くらいしか変わらないはずで、技術ネタとしては面白いが、一般的にはどうでもいいと言えははどうでもいい話だ。

技術論はもうどうでもいいところまで来ている。その背景として、今から30年以上前、「間違いだらけのクルマ選び」が出た頃は、良いクルマとダメなクルマが混在していた。しかし現在はどれも良いクルマで、もちろん比較すれば見劣りするものもあるけど、どのクルマを買っても大きな失敗とならない。そういう意味で、現代の自動車評論に関して、技術評価の必要性が落ちてきたんじゃないかと俺は考えている。

ではこれからは何か？といえは技術開発よりも、文化開発ではないかと考えている。その製品を持つことで、ユーザーの生活や人生に面白さや楽しみが増えること。エンターテインメント性の高い新企画やアイデアが、モノ作りに求められるのではないかと。文化とはいろいろ広い意味があるだろう。例えばiPhone自体の技術は大したことはないけど、

新しい文化が開発された。例えば、子どもたちのクルマ離れが叫ばれるが、子どもたちは関心をなくしたのではない。音楽やスポーツにファッション、サブカルなどの文化には大いに関心を示している。クルマがカルチャーと結びつくことを見せられればまた戻ってくるのではないかと。

ではクルマのカルチャーと言ったら何だろう？ いろいろあるだろうが、今のところ俺に思い浮かぶのは、やっぱり「参加型モータースポーツ」と「カスタム」かな。その面から見ると、86は走りの楽しさとカスタムの面白さというエンターテイメントを提案している。そういう意味では単なる時代遅れのスポーツカーではなく、時代の要請で生まれてきた旧いけど新しい文化の提案と捉えられるのではないかと。

その他、10ベストにノミネートされた輸入車を見渡してみよう。レンジローバー・イヴォークには注目だ。オードックスなレンジローバーのイメージをここまで壊して大丈夫か？と、こちらが心配になるほどデザインが斬新。未来を切り拓くにはこのくらい過去のプライド(価値)をぶっ壊さないとイケない。ファッション業界にも通じるその精神に共感した。シトロエンDS5も同様。ア



売れるクルマを占うのではなく、乗ってみて感じる「何か」が大切であり、それは文化や夢の提案だと太田哲也は語る。ユーザーの生活や人生にエンターテインメントを提供するモノ作りこそ、クルマの新評価基準なのだ。

ルフアロメオ・ジュリエッタに関しては、個人的に初見ではしっくりこなかった。それは新しい提案があるからであろう。ルフアロメオの基幹車種なのだからもっと普通の形で出したほうがとりあえずは売れるだろうと思うが、それをあえてこんなカタチで出すことに未来を切り拓こうという意志を感じた。

そしてこれも小排気量ガソリン+ターボエンジンで武装され、燃費も

いいが、いざ踏み込むと強い加速が得られて走りの爽快感に溢れている。俺は自分の自動車評論に関しては、売れるクルマを占う気はさらさらなく、いくら隠れた技術があろうとも、それが乗ってみて感じられないほどちっぽけな効果しかなかったら意味もないと考えている。それよりも文化や夢の提案があって、未来を切り拓く可能性や夢を抱いているクルマを評価したいと考えているんだ。