

日本カー・オブ・ザ・イヤーに史上初めて輸入車のVW「ゴルフ」が選ばれた。太田さんはこれを歴史的意義があると語る。それは体どういことなのだろうか…。

一 これまで日本カー・オブ・ザ・イヤー(以下COTY)には、「できるなら国産車を応援したい」という空気を感じていた。ところが今回、その34年の歴史で初めて輸入車が賞を獲得した。

オレ自身もゴルフに10点満点を入れた。それが長期的に見れば国産車メーカーのためになると思っただけだ。いろいろな意味で歴史的瞬間だったと思う。その考えを述べたい。

そんなにハイブリッドが素晴らしいのか…?

ハイブリッド素性を止めようよ、とオレは思っている。評価され過ぎだ。そんなにハイブリッドが素晴らしいのか?

国内における平均走行距離である1万km弱で計算して、燃費20km/ℓと30km/ℓのクルマだと年間燃料代が2〜3万円の差となる。信号が多い日本はヨーロッパに比べてハイブリッドが有効だが、それでも8万km以上乗らないと車両価格差を埋められない。日本の平均車齢は6年程度だから、多くのユーザーはハイブリッドで得をしないということになる。

いつもそばにクルマが。

■文：太田哲也



もちろん燃費だけでなくCO₂削減も大事である。ただこの面だと、大型のバッテリーやシステムを生産から廃棄までのコストとCO₂排出量を含めると、メリットが見えなくなる。むしろハイブリッドは大型重量車で効果が高まるが、小型車に関しては販売のためのイメージ戦略に思える。

までしてハイブリッド車を用意する。これは販売面での事情だ。ディーゼルだって小排気量エンジン十ターボだっていいんだぞー。ハイブリッドではなくては売れない現状に風穴を。そんな気持ちで今回、ハイブリッドを前面に出した車種を支持するのは止めようと考えていた。

読者の中には、モータージャーナリストは欧州車びいきだと思ふ人もいるだろう。でも残念ながら現状で日本車がプロダクツ面で勝っているのは(モード)燃費くらいしかない。もちろんプロダクツ以外にも、整備性や販売店数を含めたユーザーのサービス面も大事な要素だ。生産技術の革新性に注目することも重要だ。ただ選考委員は60名もいるわけで、一枚岩である必要もないだろう。オレは実際に乗ってみて、どう感じたかで公平に評価しようと考えている。

こういう時代だからこそ、クルマを運転したり、所有する「喜び」の要素も大事だと思う。若者のクルマ離れがNHKでも一般用語として使われるようになった。その背景には、若者世代に金がない、維持費が高い、将来が不安という大前提がある。しかしそのハードルを越えてまで所有したいと思う魅力があるかどうか。それには移動の足としてだけでなく、運転しているワクワクする要素とが、自分が人生における主人公だと自覚できるかどうか、が重要だと思ふ。この点において、欧州車に乗ると作り手はクルマ好きなんだろうなと感じる。最近の日本車の多くはそれが薄い。

オーナーの「所有欲」を満たすのは、クルマを通して見える作り手の哲学だ。困難な過程を乗り越えてきたチャレンジの物語だ。それが「ブランド」を構築するのだ。

別にスポーツカーや高級車を作れと言っているのではない。実用車であっても運転者を楽しみを与えようとしてはいいのだ。走り曲がり止まるという性能を突き詰めて、運転者の意図に合わせて動くこと。さらにオレは乗り心地、つまり低速域での当たりの柔らかさと高速姿勢安定



▲国産車の中では太田氏の評価が一番高かったマツダ「アテンザ」。ディーゼルエンジンの完成度の高さと走りの楽しさが魅力だ

性のバランスも重視する。背反する要素だけに、テストドライバの評価能力にも左右される。ふだん目にする内装デザインも重要だ。こうしたことを通して作り手の感性に共感できた

き「喜び」を感じる。もちろんエコは大事だが、ここ数年、ダウンサイジング化や技術革新でこの面は満足できるようになってきた。燃費に関しては冒頭で述べたように、数値



▲日本カー・オブ・ザ・イヤー 2013-2014に輸入車としては初めて選出されたフォルクスワーゲン「ゴルフ」。実行委員会が発表した選考理由には「正確なハンドリングと上質な乗り心地を両立した見事なシャシを実現。さらに環境性能と安全性能を高めた数々の新技術の採用により、セグメントのベンチマークとしてのポジションを確固たるものにした。また、クルマが本来持つべき運転する楽しさをもつでも味わうことができ、街乗りからロングドライブまで誰もが満足できる」とあり、これには太田氏も同意

が20km/l以上になると、燃料消費量に極端な差が出なくなる。メーカーの努力の賜物だ。そうとなれば、次は子どもたちから見て「早く大人になって運転したい」と思ってもらえるようなクルマを作ってほしいのだ。

オレがVWゴルフに10点満点を入れたワケ

オレが今回のCOTYでこのように配点したかというところ、ゴルフ10点、アテンザ5点、メルセデス・ベンツSクラスが5点、フィットが3点、ボルボV40が2点だ。

ゴルフに関しては、操縦安定性、乗り味、その他の項目においても完成度が高かった。個人的にはもっと派手さがほしいが、多くのユーザーに普及する実用車としてみると、ケチをつけるところが少ない。

さらに日本車であれば差別化のために高級車にしか採用されないであろう新技術が、惜しみなく投入される。フォルクスワーゲンは革新技術をどんどん下ろし、技術の価格を下げようとする。それが功を奏している。アテンザに5点を配したのは、

ディーゼル普及の願いからだ。もっと注目を浴びさせたい。

Sクラスに5点も入れたことで、「やっぱり太田は高級車志向だ」と勘ぐられるかもしれない。それも危惧したが、圧倒的な完成度の高さには感服した。価格は国産高級車の2倍程だが、乗り心地を含めた絶対性能はそれ以上で、コストパフォーマンスは高い。日本車メーカーはもっと研究すべきだ。

フィットは意欲的なクルマであったが、DCTの制御面などで不満があった。

ドイツ産業界は「労働コストを抑え企業負担を減らし国際競争力を高める」というメルケル首相長期政権の下、躍進を続けている。ドイツ車は世界の高級車の4分の3を占める。

しかし90年代後半は日本の台頭に苦しみ、自動車産業界はコスト競争で及ばず、家電業界は技術革新が停滞しその多くは経営難に陥っていた。

逆境の中で、日本のお家芸「ジャストインシステム」をアレンジして取り入れ、市場のグローバル化を早くから予見し、モデル戦略などの技術革新を長時間かけて進めてきた。その成果が、ゴルフであり、Sクラスである。

ドイツは上場企業が少なく、長期的な視点で事業を育てやすい土壌がある。一方、日本メーカーは四半期決算の導入など目先の利益確保に躍起だ。将来に向けた投資を抑え、コスト削減による短期成果に傾注する。

今、日本は、かつてドイツがそうしたように、ライバルを見習い、イメーজ戦略に頼らず、ぶれずにプロダクツを作りこんでいく姿勢を、取り戻すべき時期を迎えたのではないかと。政府に求めるのはエコカー補助金ではなく、長期的視野に基づく産業構造の改善であろう。

いろいろな意味で歴史的転換期であろう。日本車はゴルフを再びベンチマークとして、真向勝負で追いつき追い越せと磨き込んでいってほしい。オレは自分をナショナルリストだと思っている。日本車にエールを送るという意味も込めて、ゴルフに10点満点を入れた。



▲今回の大本命だったフィットは総合得点で2位に。新しい技術を投入したことは評価されたが、完成度の面であと一歩ゴルフには及ばなかった

「作り手の感性に共感できた時、喜びを感じられる。ゴルフには運転していて、その喜びが感じられる」