



■文：太田哲也

太田は今回から日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員に復帰した。そこでこのコラムの編集担当であるカトーはすかさず聞いてみた。「太田さんのCOTY採点基準って何ですか？」と。そこには太田が常日頃語っているクルマに対する期待そのものが反映されているようだ。

最近、僕の中でのクルマネタの大きなテーマは「若者のクルマ離れ」である。

のっけからなんだが、「夢・チャレンジ」をテーマに行っている。太田哲也小中学校出張授業も今年で4年目。先月、先々月と応募があった150校の中から選ばれた4校へ行って来た。

テーマは「夢・チャレンジ、夢をかなえる方法」だが、冒頭でいつも「みんな夢ってある？」で話を始める。野球やサッカー選手、パティシエあたりが例年が多いが、宮城県の小学校では「公務員」という答えが返ってきた。東京では「大統領」。やはりオバマの人気の高いようだ。

大阪の中学で校長先生に聞いたら「大阪の子どもたちの間では公務員は不人気ですよ」と。これは橋本市長の影響だそう。小学生も中学生も、時代を見ている。そして大人の言葉の影響を多く受けるということなのだろ。

今や日系車はエコを最重視したクルマ（ひたすらエコ車）が

いつもそばにクルマが。

ひとりCOTYから本物のCOTYへ

例年この時期には「OTAひとりカー・オブ・ザ・イヤー」を僕が連載を持つ数誌で細々と扱ってきたが、今年の本物のCOTYの選考委員に復帰したので、「ひとりCOTY」とはまた違った要素で悩むことになった。

全盛だが、若者のクルマ離れの一因は、多くの大人が乗っているクルマに夢がないということなのだと思ふ。これを前提にカー・オブ・ザ・イヤー（以下COTY）を語りたい。

そもそもCOTYって何なのだろう。とくにこういう価値基準で選べという規約はない。人によっては一番良いクルマの選考だったり、その年の最もインパクトのあったクルマにしたり、いろんな基準があるだろう。まずは僕の選考基準を具体例を元に説明しよう。

僕が今年のCOTYとして10点満点を与えたのはトヨタ86／スバルBRZだった。ただ、このクルマが一番「良いクルマ」というとそうでもない。完成度においてはさほど

でないし、デザインにも新しさはない。過去の価値観を引きずり新時代を切り開く要素は薄い。しかし、クルマ好きの子どもたちが増えるきっかけとなることは、トヨタの影響力を含めて期待できる。

しかも今までひたすら「移動のための道具としての良いクルマ」を作ってきた、「クルマそのものが夢」に背を向けてきたトヨタが、不況で夢が薄れたこの時代に「夢」を企画したということに大きな意義がある。おそらく創業家の社長でなかったら、目の前の売れるクルマを作ることだけに目がいって、できなかっただろう。だからこのクルマの存在自体を評価すべきだと考えた。

昔、「間違いだらけのクルマ選び」が出た頃は、よいクルマとダメなクルマが混在していた。しかし今ではどれもよいクルマであって、もちろん他と比較すれば見劣りすることはあれど、まわりを見なければどのクルマを買っても大きな失敗とはならない。良いクルマを移動のための道具としてくれば、現代のすべてのクルマが良いクルマだ。

しかし「クルマ＝夢」と表現するならば、その夢の部分の濃度は様々だ。

今回、僕がとくに出来が良いと思つたのは、マツダCX-5、VWのUP！、スズキ・ワゴンR、そしてBMW3シリーズだった。

CX-5のディーゼルは素晴らしい。これからは日本にもディーゼル車が広がっていく試金石となるだろう。UP！は「ひたすら燃費命」のクルマ作りに励んでいる日系車メーカーにドイツが放ったアッパーカットだ。このパンチを頷いて受けると、脳が揺れるため意識はあっても立っていらなくなる。150万円で燃費もよいけど、走りの基本性能が日系車よりも冴抜けて高い。乗った瞬間に、これぞいいクルマ！と誰しもが歓声を上げるはずだ。

ワゴンRはもう言うまでもないだろう。市場が評価している（＝売れている）ので専門家の言葉はいらぬ。個人的には、ターボを搭載したステイニングレーが楽しかった。これは若者に乗ってもらいたい。

輸入車を見渡してみよう。まさに豊作と呼ぶべき年だった。とくに10ベストに残った4台は、よいクルマ。以外のバリエーションが詰まっていた。

まずはレンジローバー・イヴオーク。オーソドックスなレンジの伝統をここまで変えて大丈



夫なのかい？ こちらが心配になるほど斬新だ。未来を切り開くには過去のプライド（昔の価値）をぶっ壊さないといけない。それをデザインで表現している。その精神に共感する。

シトロエンDS5も同様。これまたなぜこのカタチ？ 初見でじっくり来ないのは、新しい提案があるからだ。凝りまくった内装はまさしくアート、個人的趣味にも合う。

そして徐々に登場したアルファ Romeoの基幹車種ジュリエッタは、4ドアのファミリーカー

でよくぞこんなデザインで出したと感心する。

こういうクルマたちに未来を切り開く力を感じるのだ。ヨーロッパでは何が起きているのだ！と驚くしかない。

唯一、BMW3シリーズは納得がいくオーストックスな造りだった。でもディーゼルとハイブリッドはラグジュアリーカーのお手本だ。

さあ配点はどうしたものだろう。配点方法は、10点が1台。僕の場合は86/BZR。残り4台に15点を配点する。良いクルマの基準で選ぶと、CX-5とUP！とワゴンR、そして3シリーズは外せない。すると新しい価値の提案がある輸入車勢を捨てなければならなくなる。

日系車のどれかを落とすとして、輸入車のどれかを入れることも考えたが、僕の中ではイヴォークとジュリエッタとDS5の間でほとんど差がない。

▲2012-2013日本カー・オブ・ザ・イヤーを受賞したのはCX-5（一番左）。太田はCX-5を高く評価しているが、夢の要素が少ないと感じ、夢を叶えてくれた86&BRZに10点、イヴォークに5点、ジュリエッタに5点、BMW3シリーズに2点を入れた

つまり良いクルマを選ぶのか、それ以外のバリエーションのあるクルマを評価するのか、二者択一となってしまふのだ。

クルマを製品ではなく文化として評価したい

ここで気になるのは「ひとりCOTY」ではないことだ。大勢の関係者の前でCOTYの新人(?)として個人の配点が発表される。まさかCX-5やワゴンRに配点しないのか！とか輸入車カブレか？とか思われたくないよな。太田は業界の空気が読めないんだな、みたいなことを思われるのも悔しいし……。

まあでもそれはそれとして今後日系メーカーには、良いクルマ、以外の、無駄な要素を捨てたクルマを作ってほしいと思ってる。夢が描けない時代だからこそ夢の要素が必要で、そして成熟した社会では良いクルマ、以外のバリエーション(価値)が含まれているか否かが重要だと思ってる。

具体的に言えば、単なる優れた工業製品ではなく、文化の要素があるかどうか。ファッションもアートもスポーツも文化(カルチャー)だろう。今の若者はすべての事柄に関心を持っていないのではない。カルチャーには大いに関心を寄せている。

iPhoneやiPodも単なる工業製品ではない。クルマもスポーツ性だったりファッショナル性だったりアートであったり、重視する要素は人(クルマ)それぞれであっても、カルチャーを身に着けるべきだという思いが僕の中には強くある。そういうことを考えずに、ひたすら燃費だけが良いクルマを作る限り、いつか中・韓メーカーに追いつかれ追い抜かれるだろう。テレビがそうであったように。

ルチャー)だろう。今の若者はすべての事柄に関心を持っていないのではない。カルチャーには大いに関心を寄せている。

結局、僕は良いクルマを外すことにした。専門家としてクルマの性能や業界の流れを解説することも大切だが、今の時代は「常識」が変だよ自動車業界」的な意見も必要だと思うからだ。未来が見えない時は、ばかげたドッキョーも必要だろう。未来の方向性を提案する意見もあっていいのではないかと思ってる。結局ひとりCOTYとして選んだクルマと同じ配点とした。

すなわちイヴォーク5点、ジュリエッタ5点、DS5に3点、完成度は抜群に高いが無駄な要素が薄いと判断しBMW3シリーズは2点。その他の良いクルマは全部0点だ。

投票後はいろいろなところで配点を聞かれる。そのまま答えると「ふん……」と言われる。「スベシャリティカーを選んだのですね」と言われることも。でも「太田さんらしいね」と言う声も少なからずあって、それはちょっと嬉しい。

僕は未来に、子どもたち世代がクルマ好きになってくれることを望んでいる。それこそがクルマ愛好者、そして日系メーカー及び業界関係者に幸福が訪れる唯一のカタチではないかと信じているからだ。

●太田哲也の出張授業レポート●



今年4年目となる太田哲也の出張授業が開催され、全国150校の小学校2校、中学校2校にて授業が行われた。テーマは「夢をかなえるために〜チャレンジ」そして、子供たちにクルマ好きになってほしいという思いも伝えている。授業の後の質問コーナーではたくさんの質問が子どもたちから寄せられた。写真は中野区立啓明小学校。