



文：太田哲也

今年の日本カー・オブ・ザ・イヤーは12月7日に発表されるが、ホンダのS660とマツダのロードスターの一騎打ちの様相だ。こうした純粋なスポーツカーの盛り上がりを目撃した太田さんは素直に喜び、「日本のスポーツカーの未来は明るい！」と語る。

# いつもそばに クルマママが。

無駄な存在だろうか。それなのにウケているのはハンドレを上回る魅力があるからだ。

実用とかけ離れている点は、ちょうど現在のペットブームに重なる。昔は犬を飼うのは番犬としての効用であった。もちろん愛情は湧いてくるだろうが、鎖につないでいる家が多かった。今はそんな光景をトーンと見なくなった。家の中で飼い（人によつては同じベッドで寝る）、犬の散歩に人が付き合う。主従関係が逆転したパートナーとしてのペットの存在が多い。

2シーターのスポーツカーも似たような道を進んでいて、つまり文化として育ってきたというわけではないか。

**S660とロードスター  
その違いはどこにある？**

ところでS660とロードスター、どちらも二人乗りのスポーツカーだが意味合いが少し違うだろう。ロードスターは速さではなく癒しのスポーツカー。一方、S660は軽自動車と

はいえ、その造りは本格的。フォーミュラマシンのようにミッドシップレイアウトを採用し、軽にそこまでするか（！）と思うほど、ボディ剛性など走りに影響を及ぼす箇所へ手が入れられている。660だから絶対速度はそれなりだが、癒しよりも限界領域で運転を楽しむ方向性だと俺は捉えている。

通常のFFやFRレイアウトだと前輪のグリップ力で走りの限界が決まってしまう要素が強いが、ミッドシップだと限界の上さらに限界があるような奥深さがある。そうした領域を探して走らせるのはまた別の楽しさを持つのだ。先日、フェラーリやボルシェのイメージの強い池沢早人師先生がスパタイGPに愛車のS660で登場した。つまり走りを楽しめる楽しさの追求だ。

**日本のスポーツカーも捨てたもんじゃない！**

この2台に違いはあれど、どちらにしてもこの1台だけで過ごせるオーナーは特殊な環境にあるはずで、多くの場合は2台目としての選択肢ではないか。つまり移動の道具要素は度外視して、それよりも心の充足感や運転の楽しさを真正面から見据える存在だ。

一稿の原稿の執筆時点では今年度の日本カー・オブ・ザ・イヤーはまだ決まっていなかったが、有力視されているのは、ホンダS660とマツダ・ロードスターだ。下馬評ではどちらかがイヤーカーに選ばれる、とも言われている。スポーツカーがこれほど注目を集めるのは近年なかった。ロードスターやS660、そしてコペンやNSX、環境一辺倒だった数年前に、誰がこんなピュアスポーツたちの登場や復活を予想できただろうか。

## スポーツカー冬の時代 を乗り越えて春が来た

振り返れば1992年の排ガス規制がきっかけで、スープラやRX-7などのスポーツモデルが日本の市場から消えた。今でこそ「スポーツカー冬の時代」と言われるが、当時あって国産スポーツは絶滅したと考えた人も多いたはずだ。その後のミニバンブーム、エコカーブーム、そして軽自動車4割シェア、8年前にはリーマンショック、そして大震災を経てまた春が戻ってきた。そう思うと感慨深い。

しかし、この冬の時代をくぐり抜けてスポーツカーが多く登場したことは、決して偶然や突然変異ではなく、必然だ。そう俺は思うのだ。

海外にはゴルフGTIやジュリエッタQV、メガヌRSなど



ホリデーオート読者の多くは40代〜50代らしいが、その年代の人なら高校生の頃、早く免許が欲しい、無免許でも乗りたいと思ったのではないか。今や若者のクルマ離れが取りざたされて久しいが、でも俺のまわりにいる大学生・高校生たちはみんなクルマ好きだぞ。

男の子だったら、目が見えるようになれば動くモノに興味を持ち、やがて乗り物に、そして運転に興味を持つようになったはず。その人間のDNAがそんなに簡単に変わるはずがない。

そもそもが人類が農耕を発明する前、狩猟民族だった頃、男が外出するのは食料を探すために必須の本能だった。人が遠くに好都合な馬に乗り、やがて自動車を発明して普及させたのは、単に便利だけだったわけではなく、人間に組み込まれた「(食料を得るため)遠くに行きたい」という本能の衝動に沿ったもの。そしてその移動行為自体も楽しい、つまり運転が楽しいと思うのは人間のDNAなのだ。

どんなに移動が楽になろうと、

どんなに自動化・デジタル化が進もうと、いや進化すればするほどアナログ的な道具を使う喜びを求めようになる。つまりデジタルなクルマが増えれば

増えるほど、ピュアでアナログ的なクルマの面白さが注目されるようになる。主流はデジタルでも、二極化してアナログも一部が必ず生き残る。俺は今後

▲▼S660とロードスターは、どちらもオープン2シーターのライトウェイトスポーツというカテゴリーに属するが、S660はミッドシップ、ロードスターはFRというレイアウトの違いもあって、走りの性格は異なる。しかし、両車とも速さ(スピード)を求めたモデルではなく、運転の楽しさを違う角度から突き詰めている点が興味深い。

そうなるかと考えている。

前述したように欧州では量産コンパクトにもスポーツモデルがほとんどラインアップされるのに、日本車はスポーツの「ス」もないモデルばかり。クルマ好きの日本人として寂しい思いをしてきた。しかしどうだ、今や純然たる2シータースポーツは、ロードスター、S660、コペン、等々ある。できればもう少し大きいのが個人的には欲しいところだ。

ろだが、まあそれは近い未来に期待しよう。

● ●  
震災、経済不況、気持ちが悪さがついている中で夢を見ようという流れは当然の帰結だ。ホンダ自体も昔の良い意味で「やんちゃ」な企業ではなくなった。生き残るためにミニバンそして軽自動車メーカーという道を選び、大企業として数を多く作らなければならなくなった。その結果として社内に夢が失われていくのは当然で、その中でS660のような「夢」を作りたいという衝動が生まれてきたのも、当然の成り行きではなかったか。

また、こういうスポーツカーを受け入れる土壌が日本のユーザーにまだ残っていたという事実は、日本人として「俺たちまだ捨てたもんじゃない!」と思えて素直に嬉しい。

もしスポーツカーが本年度の日本カー・オブ・ザ・イヤーを獲得したとしても、それは時代に逆行したことになるはずだ。

来る11月6日、私の誕生日である。そんな事実はこの場合無関係だが、その日はCOTYの10ベスト発表の日だ。そして12月7日に本賞が発表されるが、きっと私はそのときこの2台のどちらかに満点を入れているはずだ。



SAMPLE



S660やロードスターという  
純粋なスポーツカーを受け入れる土壌が  
日本のユーザーに残っていて嬉しい!