



CAR OF THE YEAR JAPAN

2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ部門賞 選考委員コメント

青山 尚嘩	ちょびりレトロなデザインにして、中身はダイハツ最新プラットフォーム DNGA を使いつつ、シンプル・イズ・ベストなパッケージ、走行性能で勝負。先進安全支援機能を備えつつ、ある種、今時めずらしい深い軽自動車である。
安東 弘樹	内外のデザインに好感を持ちました。このクラスには偽の高級感が必要ないと常々思っていたところに、この様な振り切ったスッキリとしたデザインのクルマが登場してくれた事に小さな喜びを感じました。最低限の安全、快適装備も備わり、作り手の努力が伝わってきます。唯、走行性能に不満が無いとは言えず、出来れば過給機を付けたエンジンも載せて欲しいのが本音です。スポーツ走行をするクルマではありませんが、日本の道は坂も多く、急な上り坂で焦りを感じない為には、やはり100N m位のトルクは欲しいものです。今後の展開に期待します。
飯田 裕子	個性的かつダイハツらしく仕上げられたしっかり走るモデルを新たに市場投入したことは理解できるが、クルマとしての新しさはあまり感じられなかった。
石井 昌道	エフォートレスの考え方を自動車づくりに用いたことが新しい。盛っていない、シンプルなデザインにも好感もてる。
石川 真禎照	高額傾向の軽自動車のなかで、安全装備も充実させ、100万円台前半で販売した、努力に対して選考しました。
石川 芳雄	女性が中心になって開発されたと聞いたらトコトですが、その事が女性仕様特有のファンシー化を逆に避ける事になったようで、このクルマのエクステリアデザインはシンプルかつ機能的で、性差を超えて愛される独特の持ち味を備える事になりました。また、リーズナブルな価格帯をキープしつつ、全グレードにサイド&カーテンエアバッグを標準装備したり、多くのグレードに衝突回避支援システムのスマートアシストIIIを装備するなど、モデル展開にも納得感があります。肩の力が抜けた癒し系の乗り味も含め、ベーシックな軽セダンとは何かを改めて考えさせてくれた貴重な一台です。
今井 優杏	「エフォートレス」というキーワードを、流行に乗り遅れることなくスピードに落とし込んで発売された、その決断力とマーケティング力に大拍手！引き算のデザインのお手本のような自動車づくりだと感激しました。この手法、登録車でも是非見習ってもらいたいくらい！さらに、走りが妥協していないのも素晴らしいです。
岩貞 るみこ	クルマにどっぷりつかった技術者の「よいクルマ」ではなく、このクルマのユーザーである女性が感じる「よいクルマ」を徹底的に追及し、車庫入れから街乗りまで乗りやすいクルマに仕上がっている。技術者の「よい」と、感性で生きる人たちの「よい」は異なることを証明し、うまくバランスさせている。
太田 哲也	シンプルなよさ。
大谷 達也	スズキが本年度のCOTYを辞退したことでジムニーを評価できなくなったのは返す返すも残念だが、トコトも真面目に作り上げられたスモールカー／軽自動車といえそう。いかにも女性受けを狙った車名やデザインはともかく、奇をてらうことなく実用燃費や低価格といった部分に主眼を置いた商品企画力とそれを実現した技術力は賞賛に値する。700kg台に収めた軽量設計がその源となったことはいままでのないだろう。快適性にも配慮したほか、いまや軽自動車にとっても必須とされる先進安全装備をほとんどのグレードで標準装備とした点も慧眼といえる。トコトのコンセプトは女性ユーザーだけでなく幅広い層から歓迎されるはず。その意味でいえば、男性を含む一般ユーザーを対象とするトコトに近い軽自動車が登場しても好評を博すことだろう。
岡崎 五朗	デザインの完成度は決して高くないが、いまを生きる女性たちの声に真剣に耳を傾け、生み出した新しさは評価に値する。
岡本 幸一郎	本来ここに入るはずだったジムニーや、入れてもよかったように思えるN-VANといった顔ぶれが不在のため、こういう形になったのはやむをえませんが、そんな中で唯一のノミネートとなったトコトは、ハード面での目新しさこそ見受けられないものの、デザインやソフト面ではかつてない新しいものを感じさせます。割り切ったコンセプトも共感できるもので、新たなカーライフを提案するクルマとして評価したいと思います。
小沢 コージ	今までありそうで無かった「可愛すぎないキュート系」の軽自動車というのが斬新。常に可愛くあらねば、人に優しくあらねば、という強迫観念と戦う現代女性の象徴という意味で非常に面白い。同時にミライース譲りのコストを抑えつつ、なるべく高い質感を出すという現在のビール系飲料水のような努力も評価したい。質感と価格のバランスが凄い。
片岡 英明	自然体で付き合える、肩肘張らない軽自動車だ。ハイト系が多い中、立体駐車場を使える背の高さで、取り回しも優れている。軽自動車の原点に立ち戻ったシンプルで、直球勝負のシティカーだが、走りの質感も高い。安全／運転支援技術もクラス平均を超え、安心感がある。
桂 伸一	部門賞に値するであろう車輦が、メーカーの都合によりノミネートされていないため。
金子 浩久	ダイハツ・ミラトコトは軽自動車に求められる要求に対して適切に応じている。
河口 まなぶ	スモールモビリティの中でも、特に女性ユーザーにどんなニーズがあるのかを徹底的に追求して、実際のプロダクトとして完成させた点は高く評価できる部分。特に加飾をあれこれと考えてしまいがちな、こうした商品の流れとは真逆で、可能な限り加飾を排して行う引き算は見事な手法だ。
川島 茂夫	トコトは「かわいい」キャラを特徴にしますが、それは嗜好面での軽乗用車の主流でもあり、とくに新しさは感じられません。しかし、そういったキャラを支えているモデルはファミリーユース適性や多用途性を求めた軽乗用では比較的高額なモデルが多数です。トコトの価格レンジはベーシックミニに近く、またる適応用途もベーシックミニを発展させた用途と考えられます。営業車のイメージも強い従来のベーシックミニに代替するモデルとして位置付ければ、実用性の向上だけでなく、嗜好的あるいは機能面でも生活を彩る新しいパーソナルユース向けのベーシックミニとして高く評価できます。それらの理由から同車は本賞に相応しいと考えました。
河村 彦彦	今回は「該当に値する」と思えるモデルがありませんでした。”小さいこと”に価値観を見出したモデルが見当たらないため。
木下 隆之	キュートなデザイン性は街に馴染み、コンパクトなシティコミューターとしての完成度の高さを評価しました。
日下部 保雄	ありそうでなかった普通の軽の魅力を変えて感じさせてくれた。購買層の共感の大きさもそれを物語っている。
九島 辰也	奇をてらわないデザインが好感的です。シンプルなスタイリングはムダなものを削ぎ落としたような印象で、長く付き合えそうな雰囲気。安全装備も文句なしです。
国沢 光宏	1車種では選考（選ぶこと）にならないため今回は賛成いたしません。
五味 康隆	コストを抑えつつ、スマアシIIIを設定していることやルーフやホイールの2トーンカラーの採用など、色の選択次第で実用車としての無垢な感じから可愛らしさまで得られることを評価。
こもだ きよし	ハイトワゴンが増えている軽自動車だが、通常背の高さのモデルでも魅力ある商品ができることを証明した。
斎藤 聡	(コメントなし)
斎藤 慎輔	軽自動車においてよく見られる、いわゆる着せかえモデルで、軽自動車の中でも低価格帯に属するエントリーカーとしての位置づけと性格を重視して作られ、その上で安全装備などを充実させた点は評価できますが、全ては既存の価値観と技術で構成された製品です。さらに、初心者や女性向けにステアリング操舵力を軽くするといった、いわば安易な考えと手法で対処したと思え、操舵角、操舵速度、車速といった変化における操舵のつながりにリアリティに欠くなど、走りの基本領域においても疑問が残るところを見受けました。以上の理由において、今年度における唯一のスモールモビリティ部門賞候補なので残念ではありますが、受賞には賛成いたしません。
佐藤 久実	女性目線で開発されたミラ トコトは、女性に媚びることなく、老若男女、すべてのドライバーにとって運転しやすいクルマとなっている。
塩見 智	好き嫌いがはっきり分かれるデザインもよいが、幅広い客層が検討する軽自動車の場合、シンプルで嫌味のない内外装であることが重要。その点、このクルマのデザインはうまくいっている。どこか突出して優れる部分があるとは思わないが、車両価格100万円ちょっとで、大人4人が窮屈な思いをせず座ることができ、速くはないが困るほど遅くもなく、最廉価グレードを避ければ衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全装備の恩恵を受けられるのはよいことだと思う。2トーンを含めボディカラーのバリエーションが豊富なのもよい。
島崎 七生人	“エフォートレス”が開発テーマだったというトコト。自然体を基本に“盛る”から“素にこだわる”方向性だという。確かにそのとおりの出来栄で、外観の“飾り”は前後のメッキのオーナメントくらい。あるいは、内部がやや凝ったヘッドランプが唯一のアクセントなのかもしれない。面もシンプルな箱型の車型分類マークのような2BOXスタイルもちろんシンプルだが、もしこのスタイルに愛着を持ちたいとなると、相当に達観したセンスを持っていないとダメなのか？と思う。かつてあった「エッセ」のぼうが、同じようにシンプルだがよりチャーミングな佇まいに思えた。言いたいのは、背の高い最大級の実用性を重視した軽自動車ばかりのなかで、パーソナル用途向けのトコトのようなクルマは実に貴重な存在。たとえばホンダ N-ONE は未だ魅力が褪せず健闘している。あと一歩だけ「いいね」と気持ち寄せられる佇まいがあれば、なおよかったと思う。
島下 泰久	シンプルで価格が安く、ランニングコストも安いという軽自動車本来の資質を突き詰めたミラ イースが、主に燃費スペックに重きを置き、また商用ニーズ優先で二の次にしていた所有する喜びの部分、特に女性向けだからといって甘いデザインが受けるわけではないといった部分をしっかりと読み込むなどして今の時代に合ったかたちで実現したミラトコトは、2018年の軽自動車を象徴する1台として選ばれるに相応しいクルマだと考えます。



CAR OF THE YEAR JAPAN

2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ部門賞 選考委員コメント

嶋田 智之	威圧的だったり凝りすぎたり盛りすぎたりする、どこか胸を張ったり背伸びをしたりするような雰囲気のカルマが多く目につく昨今。その中に投入されたダイハツ・トコットは、驚くほどシンプルなカタチで、“がんばっちゃってる” 感はどこにもなく、表情も優しく柔らかい。瑞々しさのようなものもないけど古臭さもなく、どこか懐かしいのにとどなく新鮮だ。見ているだけで気持ちが緩み、口元まで緩んでくる。デザインは良し悪しで計る部分より好き嫌いに左右されるところが大きいが、このクルマを見たことで肩を怒らせたような気分になる人などいないだろう。小さな身体からほのかに立ちのぼる大きな“なごみ”のチカラ。その不思議な存在感は、時としてギスギスしがちなアスファルトの流れをふんわりと癒してくれるかも知れない。気持ちがほぐれれば、人は争わなくなるものだから。その姿カタチだけでも十分に賞賛されるべき価値があると思う。
清水 和夫	該当車無し
鈴木 直也	軽自動車の開発は、寸法やコストなどさまざまな制約のある難しいテーマ。技術による差別化は難しく、売れるクルマを造るにはユニークな商品コンセプトや優れたマーケティングセンスなども重要な戦力になる。ミラトコットは、若い女性向けの乗りやすく実用的なクルマとして魅力的な商品に仕上がっていると思うが、コンセプトがニッチマーケット向けでやや小粒。COTY スモールモビリティ部門において表彰に値するかという点、力不足と言わざるを得ない。激戦の軽市場で確実にヒットを出してゆく工夫も大事だが、COTY 部門賞として表彰するのなら、もっと常識を覆すようなサプライズを期待したい。
瀬在 仁志	日本ならではの 카테고리ゆえに、他国にはないクルマの可能性を秘めているものの、現実には生活の足としての意味合いが強く、多くがデザインやパッケージング以外に商品性が感じにくい。トコットならではの個性は認めるものの、試乗してみてもクルマとしての走る楽しさや、乗っていたい満足感は抱けず、評価の対象外とさせていただいた。今後はコンパクトカーでなければできない、大胆なクルマ作りや、夢を抱かせてくれるような、新たな価値観を是非とも作り上げて頂きたいと願っている。
高山 正寛	今年度のスモールモビリティはこの車種のみ。つまり一種の信任投票になる。有りか無しか、と言えば「有り」。つまり信任したことになる。軽自動車の場合、寸法や排気量の制約がある中、どのメーカーも知恵を絞り、コストを抑えたクルマづくりを行なっていることは今更説明の必要はない。「ミラココアの後継車種ではない」と言われてもダイハツが持つ消費者分布から考えても実質の後継車であることは間違いない。ただ時代は変わったし「女性だからカワイイクルマがいい」と言うのもハッキリ言って古臭い。その点ではデザインとしてはユニセックスだし、よく言われることだが「無印良品」的だ。言い換えればどこにいても風景に馴染み、それだけで生活感を主張しない。先進安全装備もひと通り搭載、フロントシートにもコストがかかっている。正直言えば、高速道路でのスタビリティは低く、基本は街乗りモデルだと思うが、その点も今後は改善されるだろう。ムーヴキャンパス同様、今回はダイハツの商品企画力の旨さを評価した。
竹岡 圭	新時代のカイワサを上手く表現し、シンプルながら老若男女問わず使いやすいクルマに仕上がっている。
田畑 修	ハイトワゴン・スタイルが主流の軽自動車に、あえて2ボックススタイルで挑んだミラ・トコットは、スモールカーの原点を思わせる仕上がりとなっている。シンプルなスタイルはかえって新鮮で、営業車あるいは女性向けと見られがちな従来の2ボックス軽自動車とは一線を画している。欧州のコンパクトカーを思わせるそのスタイルに加え、インテリアもシンプルなデザインながら質感を確保するなど筋が一本通った作りとなっており、走っているときも止まっているときも居心地はいい。走行性能や静粛性は従来の軽自動車の域を出していないものの、クルマを所有する楽しさや利便性は十分感じる事ができ、手に入れやすいスモールモビリティとして評価できる一台に仕上がっている。
千葉 匠	トコットのデザインは女性のファッショントレンドを意識したとされるが、それが十分に表現されていない。そのため商品コンセプトの提案性が希薄になってしまった。
中谷 明彦	ライバル不在に状況にあっては評価を与えられない。
西川 淳	デザインが特徴だと思うが、そこに目新しさはなく、特に評価するに値しない。
西村 直人	男女から愛されるシンプルなデザイン（とても重要！）、優れた実用性、充実した先進安全技術など軽自動車に必要な条件を完全に満たしている。つまり、道具としての完成度は申し分ない。しかし、あえて今回は賛成しない。その理由は軽自動車に求められる究極の性能やマルチな一面に欠けていると考えるからだ。ダイハツには別モデルとしてオープンモデルの「コペン」、容積型でありながらデザイン性にも富んだ「ムーヴ・キャンパス」、燃費数値と走行性能で究極を目指した「ミラ・イース」などがあるが、いずれも夢があり軽自動車の可能性を広げている。一方、ミラ・トコットは「普通であること」をセールスポイントにしているように思える。決して悪いことではないが、そこには「ミラ・トコットがいい!」という積極的な選択理由が見当たらない。他モデルとの比較において消去法から選ばれるのではないかと危惧する一面が残るのだ。繰り返すがクルマとしての完成度は高い。しかし、私が考えているスモールモビリティ部門賞としての条件とは違うため、今回は賛成しなかった。
萩原 秀輝	トコットは、女性を中心にした開発プロジェクトを実行することで誕生。だからこそ、女性から好評を得ることを狙いキュートなデザイン表現を重視するといった方向性の誤りに陥ることなく、飾りすぎずそれでいて親しみのあるクルマに仕立てあげている。しかも、女性視点での扱いやすさにこだわり、シートリフターやチルトステアリングの調整範囲を拡大し死角の少なくするといった実用面での完成度の高さを評価した。
橋本 洋平	女性の意見をきちんと取り入れて開発が行われたというミラ トコットは、その意見が見た目の話で終わっていなかったところがポイント。走りについても、扱いやすさやシッカリ感などを煮詰めている姿勢を評価したいと思います。
ピーター ライオン	辞退します。
ピストン 西沢	軽自動車はどのクルマも四角い、車高が高い、スペースが広いになっていき、没個性化している。そんな中で、こういう趣味性を反映できるクルマは残していかなければならない。応援の意味もこめて、喜んで投票いたします。
藤島 知子	シンプルながら洗練されたデザインで、流行に左右されない普遍的な魅力を纏った「ミラトコット」。水平基調のボディは運転席からの直接視界が広く確保されていて、車両感覚が捉えやすい工夫も。安全面では、サブカー S ワイドに相当する予防安全装備「スマアシⅢ」を設定。自車の周りの障害物までの距離をカメラ画像や警報音で知らせる機能を採用するなど、運転に不慣れなドライバーをフォローする機能が豊富に用意されている。
ポプ スリーヴァ	個性的なデザイン、経済的なランニングコスト、優れているエンジニアリング
松田 秀士	軽自動車としてのパッケージも良く、走っていて楽しいモデルに仕上がっていることを評価した。
松任谷 正隆	軽自動車がかぼ拵ってトールボーイスタイルになる中、このようなベーシックなスタイルを作り続けているダイハツの見識を評価します。使いやすく、重心も当然ながら低く、ちょうどいい軽だと思えます。
まるも 亜希子	デザイン、操作感、乗り心地のすべてにおいて「安心して乗れるクルマ」にこだわり、女性ビギナーだけでなくシニア層など多くの人にドライブの楽しさ、便利さを与えてくれる素晴らしいベーシックモデルだと思います。
御堀 直嗣	女性の感性を活かした生活実感を伴う企画は素晴らしいが、性別や年齢を超えたユニバーサルデザインを感じるが、クルマの基本性能である操縦安定性の作り込みが不十分で、室内騒音も大きく、近年の軽自動車の品質水準に到達していない。
三好 秀昌	先進安全技術の充実と低価格をバランスさせたクルマである。見た目の愛らしさや、エンジンをパワー重視ではないノンターボエンジン一本にして、若い女性などのシニユースにターゲットを絞っている深い1台だ。
森口 将之	角に丸みを入れたスクエアなフォルムの理由はエフォートレス、つまり肩ひじ張らないクルマだという。そのために女性社員のチームによって開発されたという事実がまず革新的である。クルマに速さや勢いを求める人が多い男性とは違う感性が、見事に具現化している。しかもそれは、男性を含めて幅広いユーザーに受け入れられそうな、シンプルかつニュートラルなスタイリングに仕上がっている。スクエアなフォルムは車両感覚の掴みやすさもトップレベルである。多くのクルマがダイナミック方向に向いているからこそ個人的に映る。エンジンは自然吸気、トランスミッションはCVT だけで加速はほどほどだが、現在の軽自動車としては車体が軽量ということもあり性能に不満はない。それ以上に感心したのは乗り心地とハンドリングのバランスで、サスペンションのスタビライザーを省く代わりにリバウンドスプリングを追加することで、まろやかな乗り心地と安心できるハンドリングを両立している。
諸星 陽一	「誰でもやさしく乗れる、エフォートレスなクルマ」というコンセプトは普段使っている乗用車にとって非常に大切な考え方である。とくにスモールモビリティというジャンルでは、必須条件と言える。加えて、安全装備の充実や、パーツ交換をともなうアクセサリはメーカーオプションとして無駄をなくすという取り組みも評価する。ハンドリングなどには若干の改善が必要だと感じているが、この日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ賞を受賞したクルマに恥じないクルマへと進化していくことを期待し、賛同した。
山内 一典	10年前と比べると「街の通勤車としてのクルマの適正サイズって、どれぐらいだろう」と考える機会が増えました。電動アシストつきの自転車やライムのような電動スクーターだとか、モーターとバッテリーの組み合わせによる移動手段が多様化してきたせいで、これまでの「自動車ならこれぐらい」というサイズ感の常識を改めて見直すきっかけになっています。衝突安全はもちろん人間の虚栄心がそうさせるのか、一方的に大きく、重くなってきたクルマですが、ここへ来て、もしかすると、また小さなクルマが「流行」したりする時代もあるかもしれません。軽自動車というカテゴリは、そのサイズ感や価格、市場がそうさせるのか、デザインの遊びの自由度が高い世界で、各社が実に奔放に個性を競い合っている世界でもあります。このクルマも個性豊かなクルマの一台。シンプルにまとめたエクステリア、インテリア。サイドビューは、ちょっとジウジアーロさんのような端正さです。走りの性能も申し分なし。中身は成熟しているから、スタイルで遊ぶ。こういうクルマの作り方は、今後のEV時代に強みを発揮するかもしれません。



CAR OF THE YEAR JAPAN

2018-2019日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ部門賞 選考委員コメント

山田 弘樹	女性ユーザーをメインターゲットとしながらも、ダイハツらしい実直な造りで本当のクルマ好きをもうならせる走りの基礎を備えたことを評価します。
山本 シンヤ	高価格なハイト系ワゴンの対極とも言える存在で、「軽自動車とは何か？」を改めて考えさせられる一台として評価しました。シンプルだがさり気なく主張している「エクステリア」、カジュアルで使い勝手のいい「インテリア」、ミライース譲りの「ボディ骨格とパワートレイン」、運転に不慣れな人でもやさしく運転できる「乗り味」、そして最先端の「安全機能」を「アフォーダブルな価格」で実現している点などから、スモールモビリティ部門賞にふさわしい一台だと判断しました。
吉田 由美	「ミラ トコット」は、ダイハツ社内の「女性主導」で開発され、シンプルなエクステリアデザイン、小柄な女性の体型にも合わせることができるシートやシートの素材選び、小物類の使い勝手、視界の良さなどが、意外なことに男性にも好評のようです。
渡辺 陽一郎	今回のスモールカーは、ミラトコットのみエントリーだ。魅力の分かりにくいクルマだが、内外装はシンプルで落ち着いている。以前のミラココアで感じたアルトラパンの後追いの印象もない。そしてサイド&カーテンエアバッグを全車に標準装着して、緊急自動ブレーキのスマートアシストIII装着車には、前後のコーナーセンサーも組み合わせた。空間効率の優れたプラットフォームを使うから、全高を立体駐車場に収まりやすい高さに抑えながら、後席の足元空間も窮屈ではない。大人4名が不満なく乗車できる居住空間が備わる。価格は意外に割安だ。装備の違いを補正すると、ベーシックなミライースに実質4万円を加える程度で、ミラトコットの上質感が得られる。絶好調に売れる見込みはないが、全高が1600mmを超える軽自動車が好みに合わないユーザーには、選ぶ価値の高い車種になっている。