



CAR OF THE YEAR JAPAN

2019-2020日本カー・オブ・ザ・イヤー エモーショナル部門賞 選考委員コメント

青山 尚暉	歴代スーブラの伝統を受け継ぎつつ、世界のスポーツカーファンを納得させる。86とは違う方向性のエモーショナルな走行性能はもちろん、BMWとの協業というビジネスモデルが、トヨタがスポーツカー造りを絶やさないという意志を強く感じさせてくれた。見るだけで、所有するだけで、ドライブアースシートに座るだけでもエモーショナルである。
安東 弘樹	911クーペ。"エモーション"、強い感情、感動等と訳されますが、このラインアップの中で、このモデルを選ばないという選択はありません。旧モデルを10年に渡って所有していましたが、いつ転売しても感情を揺さぶられます。新型はそれ以上の感動を与えてくれるのに違いありません。所有して味わいたいです。RAV4正直、先代までは立ち位置やラインアップ等、中途半端さが散見していたモデルでしたが新世代になり、はっきりと方向性が定まり、全グレードで渾身の制御を駆使する4輪駆動を選ぶ等、あらゆる場面で道具として信頼感を持って使えるクルマになったのがクルママニアとして嬉しいです。舗装路での直進性や内装の上質感等、後一步、と言いたくなる所もありますが、道具として割り切り使っている場面では、そんな事は露骨です。C5エアークロス 乗って内外装を見ただけで何だかわくわくしました。しかし、それだけではなく、トルクフルなディーゼルエンジンや使える装備等、所有している事で満足感を得られるクルマです。
飯田 裕子	日本のスポーツカー復活『スーブラ』。ますますエモーショナルでエキサイティングな世界を拓いてほしい。ピュアEVの走行性能の高さをSUVでこれほど楽しめ美しく享受できること、想像以上だった。先進性とその見せ方使い勝手はジャガーそのもの。そんなジャガーの世界観をジャガー初のEVで体験できる点から配点させていただいた。ラングラーは乗るほど、エモーショナルだった。それも一般道の舗装路でも想像以上に普通に快適。カジュアルさとラングラーのプライドを感じるクオリティのバランスが素晴らしい。
石井 昌道	唯一無二の存在であり、圧倒的なオフロード性能は文句なし。それ以外にオンロードでの乗り味も大幅に進化した。
石川 真緒	ジープラングラーはワイルドさだけだった先代と比較して、今回のモデルは飛躍的にハンドリングが向上し、エモーショナルなクルマに仕上がっている。DSクロスバックはコンパクトボディにもかかわらずフランス車のセンスを漂わせるSUVというところにエモーションを感じました。アルファロメオステルヴィオはアルファの持つスポーツ心が感じられるSUVというところにエモーションを感じました。
石川 芳雄	この時代にFRのスポーツカーが再登場した事、まずはそれ自身がエモーショナルな事象だったと思います。ビジネス的に単独で成立しにくいカテゴリゆえ、BMWとの協業という形態を取ったのも興味深く、双方に乗って見れば、それぞれに大きく異なる乗り味が備わっており、個人的にはスーブラがよく好みに近い仕上がりでした。シヨート&ワイドスタンスながら高速域の安定性も高くツアラー的なニーズも満たす上、ワインディングでの走りも非常に楽しい。6気筒と4気筒、それぞれに異なる味わいがあるのも魅力です。
今井 優希	スーブラはダイナミックで有機的なデザインや直6ターボへのこだわりなど、まさにエモーショナルそのもの。復活のうらに隠されたストーリーもエモーショナルだと思います。今の時代にこのようなスポーツカーが出てきたことを応援したい！という気持ちもあり、選考させていただきました。
太田 哲也	格別のオフローダーとしての強い個性を持ちながら多くのユーザーに受け入れられていること。もはやダメなクルマがなくて、良くても当たり前となった現代において、クルマはユーザーにとって単なる移動の手段ではなく、特別の存在であるべき。提供する価値を明確すべき。そう思わせられる一台である。
大谷 達也	圧倒的なオフロード性能と優れた堅牢性を実現するシンプルでメカニズムを保ちながら、オンロードでのハンドリング性能や快適性を大幅に改善し、現代のユーザーが納得できる商品性を実現したこと。世の多くのSUVがオンロード性能重視に向かうなか、オフロード性能に妥協を一切しなかったことも共感できる。いかにもジープらしいデザインを維持した点、コストパフォーマンスが高いことなども評価できる。
岡崎 五朗	テラを除く既存の自動車メーカーのなかでもっとも早くEV専用プラットフォームを開発したジャガー。それによってI-PACEはエモーショナルなデザインとエモーショナルな走りを実現した。市街地、高速道路、山岳路、サーキット、オフロードコースなど様々な状況下で試乗したが、長年にわたるクルマ作りのノウハウが随所に感じられる「クルマとしての高い完成度」とドライブインファンにはEVのイメージを覆すだけのインパクトがある。ジープ・ラングラーは、空前のSUVを迎えているからこそ、SUVの根源的魅力を強くアピールしている部分も評価した。
岡本 幸一郎	スポーツカーらしいスポーツカーがめっきり少なくなったご時世の中で、やはりスーブラのようなクルマが出てきたこと自身が画期的であり、復活を大いに歓迎したく思います。一方のラングラーは、ジープならではの世界観をもっとも色濃く受け継ぐモデルとして、新しいものを積極的に取り入れながらも、これまで築いてきた伝統をまったく損なうことなく最良の形で進化を遂げた点を評価します。いずれも目にしただけでワクワクさせられて、乗ってさらにワクワクさらにクルマであり、それぞれのカテゴリにおいて異彩を放ち、多くの人に夢や憧れを与える存在である点でも共通しているように思えます。
小沢 コージ	スーブラは日本メーカーがドイツのBMWとクルマを共同するという今までにないチャレンジ。なにより出来上がったスポーツカーとしてのトンガリぶりが素晴らしい。苦労がしのばれる。モデル3は従来のクルマからは逸脱したクルマとしての振るまいが面白過ぎる。まだまだクルマづくりにには先があって、終わりが無いと感じる。ジャガーはあまりのEVとしての出来の良さ、本気の本気の作りに驚いた。
片岡 英明	ラングラーは11年ぶりにフルモデルチェンジを断行し、プラットフォームを一新した。直線直調のスタイリングは誰が見ても「ジープ」と分かる明快的なデザインだが、メカニズムに磨きをかけ、走りの実力を高めている。とくにオフロードの走破性は非凡だ。シリーズ最長のルビコンは道なき道を走破できる高い実力を秘め、運転するのが楽しい。それでいてオンロード性能を大きく向上させ、快適性も高めた。フリーダトップを採用したスポーツは開放感も群を抜くなど、非日常の世界を存分に楽しむことができる。また、スーブラは個性的なスタイリングと刺激的な走りも魅力だ。C5エアークロスはシトロエンならではの濃い味わいで、独自設計のメカニカルダンパーによる新鮮な乗り心地も高く評価できる。
桂 伸一	新型に生まれ変わる各部の精度を高めた事、アメリカ車のおおかさを残しつつ、ひとを感動させる「何か」を合わせ持つところを評価する。
金子 浩久	乗用車タイプのSUVが増える中、オフロード4輪駆動車の元祖としてしることなく商品性を高めている点を高く評価した。また、ジープ・ブランドのクルマが日本国内で販売台数をこの10年間で10倍に増やした点も見逃さずに併せて評価した。
河口 まなぶ	ジャガーI-PACEを走らせた時の最初の驚きは、EVであることよりもまずジャガーらしいスポーティなハンドリングを感じさせたこと。今後パワーソースが変わりつつある中において初めて作った電気自動車でもブランドの価値をしっかりと表現し、なおかつそれを走った時に感情を描き出すような感覚を伝えてきた通り高く評価した。またスーブラも純粋なスポーツカーとして、そのハンドリングや操る喜びを、現代のクルマながら最高峰といえるレベルで提供している点を高く評価した。
川島 茂夫	最も高く評価したジープラングラーが一般的とは考えにくいですが、SUVでなければ到達できないクルマの楽しさを最も分りやすく、しかも趣味性高く示したところがエモーショナル部門賞に相応しいと思います。悪路走行での耐久性も高めたシヤンパー等々はSUVの原点とも言えるもの。それらを現代的あるいは近未来的な演出で包むのではなく、原点を強く主張したことで、オンロード視点とはまったく異なるスポーツ性も生み出しています。それは陸上競技の短距離走とスポーツクライミングの違いにも似ています。これは一般実用性との裏返しにもなりますが、趣味性との際立つクルマの中では実用性に優れているのはアウトアドレジャーを前提としたキャンピング機能を見れば説明するまでもないでしょう。マツダ3とスーブラはスポーツ&スペシャリティの正統派として評価。嗜好面の新味は薄いもののマツダ3のデザインやスーブラのFRスポーツへの「こだわり」はクルマ趣味の王道とも言えます。
河村 康彦	両モデルで全く異なるそれぞれ独自のスタイリングと、官能的なエンジンフィール(特に6気筒ユニット)の実現。さらに、基本的に共通のメカニカル・コンポーネンツを用いながら、それぞれのブランドが「これこそがスポーツカーに相応しいであろう」と考える独自の様々なテイストを実現させたことにより、『スーブラ』と『Z4』が本賞を同格にて獲得するに相応しいと判断した。
木下 隆之	ドライブングプレジャーを追い求めることで日本のカーライフが豊かに作用するモデルである事を高く評価しました。
日下部 保雄	ラングラーはタフでシンプルな構造で、本格的なオフロードの感覚を五感で感じ取ることができるSUVは今や数少ない。日本の、しかも都会で人気が高いのも、クルマが発するオーラを感じ取っている衰えだと思ふ。本格的なオフロードでは信頼性は抜群だ。価格もベースグレードは抑えられている。I-PACEはBEVにSUVとスポーツカー、そしてセダンを素直に併せて融合した。これまでにBEVになかったコンセプトに感銘を受けた。加減速、コーナリングともにエモーショナルだ。
九島 辰也	かねてからスーブラこそエモーショナルなクルマだと信じていた。それは「どこかに出かけたくなく」感情が芽生えるからです。気持ちいい立ち上がり、というか、その究極がこのラングラー。しかも、新型はこれまでと違いものすごく乗り心地もよく扱いやすいものに仕上がっています。これこそ、まさにエモーショナルなクルマであることは間違いありません。
工藤 貴宏	強いキャラクターもたらず五感への刺激に共感し、ラングラーを高く評価しました。クルマのエモーショナル感は一時的に高次元の走りや評価されがちですが、ラングラーはそうではなく、日常的に乗るだけで非日常感覚の楽しさを味わえる個性が見事です。スーブラは、世界最高峰まで磨き上げられた運動性能を持つ、世界第一級のハイレベルな走行性能を持つスポーツカーを、ライバルに比べるとリーズナブルに手に入れられることも見逃せません。スカイラインは、新たに搭載されたVR30DDT(特405ps仕様)のハイレスポンスと躍動感に満ちたフィーリングが選考理由です。レスポンスを重視して小径タービンを使いつつ、冷却性能の強化やターボ回転センサーを活用した制御で毎分20万回転という超高回転を実現したハイパワーとの両立を実現したのも見どころです。
国沢 光宏	オフロードモデルを作らせたJeepは上手だと改めて感心させられました。なかでもディーラーで販売されているクルマにマッドテレーンタイヤを履かせていることなどエモーショナルといえます。楽しいクルマだと思いました。
五味 康隆	ブレること無く着実に運動性能を高める進化を重ねてドライバーをワクワクさせる911クーペ走り。瞬間的に圧倒的な力を得られる電気モーターの加減速、それを支える強靱なボディ技術、さらに4つのタイヤをボディの角に配置したオーバーハングの少ないバウゼン、大容量バッテリーへの充電に対する将来のロードマップが不明だが、クルマの完成度だけを見ると10点にも値するI-PACE。そして歩くのも困難な刺激的な道さえも走破する本格オフロード性能を持つラングラーに配点させて頂きました。
こもだ きよし	FCA Jeep ラングラーこのクルマに乗ると非日常を楽しめる。昔から何も変わらないような顔をしているが、最新技術を投入して着実に進化している。走ればオフロードでもオンロードでもエモーショナルなクルマである。オフロードは歩けないような場所でも難なく走破できるのは自分で運転していても驚くばかり。市街地走行でボンネットを見ろしながら走るシーンは、最新のクルマではないのでこれも非日常を感じ楽しめる。
斎藤 聡	スポーツカーらしい個性的なスタイリングと、重量バランスに優れたFR車らしい素直な操縦性を評価した。
斎藤 慎輔	世界的にセダン以上にSUVがポピュラーなクルマとなりつつある中において、アルファロメオ・ステルヴィオは明快にオンロードでのシャープなハンドリングを重視した。SUVらしくらぬ、いわゆるハンドリングマシンのクルマ作りがなされたものです。ディーゼルは今年度の追加車種ですが、そのエンジン特性とも相まって、アクセルワークにも従順かつ力強く反応することなど、速度が高い領域や横Gの強いコーナリングなどでなくとも、クルマの動き自体に楽しさや時に心地よさを感じることができるとも仕上がっています。こうした日常からのスポーツ感覚とエモーショナルなドライブングという意味合いから一番気に入りました。一方、同じFCAのジープ・ラングラーは、ジープの中でもオフロード性能を突き詰めた車種だけに、オンロードでの快適性が損なわれた新型においても、日常の中では多少の扱いにくい面は残りますが、他では味わい難い独特の乗り味を備えているのは確かです。いかにもジープらしい無骨さも含め、普通のクルマではつまらないという人にもエモーショナルに映るだろうという点も踏まえて2番としました。
佐藤 久美	ラダーフレームの本格的オフローダーの本来、「JEEP」の本質的な魅力が感じられる。道なき道を走破するオフロード性能の高さはもちろんですが、オンロードにおけるパフォーマンスが圧倒的に向上した。結果、場所を選ばず、デザインから走りまで、「唯一無二」のワイルドなJEEPを堪能できるようになった。日常シーンでさえも、乗っているだけで遊び心が感じられるような雰囲気は、乗り手の気持ちをワクワクさせてくれる。
塩見 智	軽量化が求められる現代において採用が難しいフレームシャシーと前後リジッドアックスルという自らの伝統を頑なに守り、とてつもない悪路走破性を維持し、魅力的なルックスも備ったラングラーはエモーショナルでスタイリッシュでセクシー。マツダ3のサスペンションには一部の懸念はありますが、あらゆる部分に緻密さがある。大胆なボディサイドの造形は問答無用でエモい。往年のシトロエンに備わっていたハイドロリック・サスペンションとはまったく異なる現代的な手法によって、よく似た快適な乗り心地を手に入れたC5エアークロスSUVにもとどけました。
島崎 七生人	そのブランドの世界観がしっかりと堪能できるかどうか。そのことはクラス、カテゴリを問わず重視したいところだ。ここに挙げた3車は、たまたまいずれもSUV(またはクロスオーバー)だが、I-PACEはEVであって今今のスポーツタイプのジャガーらしい刺激のある走りを楽しめ、同様にステルヴィオも、ディーゼルであってアルファロメオならではの懐古な走りの味も持っている。一方でボルボV60クロススカンディの変わらない安心感も期待できているのだ。

島下 泰久	BMWとの共同開発というかたちにより、スーパーがこのタイミングで復活したことは、それだけで感情を揺さぶるものがあった。しかも走行性能は今までにないほど高く、それを可能にしたのがトヨタ側のリソーススポーツカーを作るという思いだったという背景が、また嬉しくさせた。テスラ モデル3は前評判での盛り上がりを実感。特に走り好きの、質、動力性能はもろろん上手い、クオリティなど様々な面で非常に高く、飲み込まれたプロダクトに仕上がった。しかも、価格もリーズナブル。特に輸入車好きの、多くの人に響く台と評価した。ジープ ラングラーの、ワイルドなイメージ、それと裏腹の実は高い実用性、リーズナブルな価格は、これも多くの人をドキドキさせるはず。世界の中でこの日本市場のシェアの高さ、販売の絶対調子に、それはハッキリ表れている。
嶋田 智之	道なき道のように今まで足を踏み入れて、見たことのない光景の中に行き。それは非日常に触れたい多くの人にとって、大いなるロマンだ。ラングラーはそれを適えてくれるクルマとして、常にその分野では世界のトップクラスにいた。が、日常使いには少なからず向きとしない部分があったのも確かだ。けれど新型は最大のキモである悪路での走破性をさらに高め、自らの走破性をしっかりと守りながら、日々快適に走って行ける楽しさをも向きつけた。非日常的な興味性と、日常的な快適性に。それが充足な同居している。普段は実用車としての役割を担ってくれるクルマで、休日には行きたいところのどこにだって走って行く。誰もが心の中に大なり小なり抱いているそうした夢をかたちにしてくれるクルマとしての持ち味が、段違いに鮮やかになった。
清水 和夫	I-PACE エンジン車では実現できないダイナミック性能を提供したこと。ラングラー 独特のデザイン、骨太の走り。乗って楽しい、見て驚き。
鈴木 直也	クルマ好きのハートを揺さぶる自動車という、これまでずっとスポーツカーがその中心にあった。たしかに、クルマの性能をいまいばいに引き出し、思い通りにコントロールできたときの楽しさには、なんとも言い難い魅力がある。おそらく、これからもスポーツカーの魅力は不変だと思う。しかし、CO2削減に向けた圧力が強まるなか、スピードとは別のベクトルで、クルマのエモーショナルな楽しさを求めるニーズが増えている。その意味における偉大な定番モデルが、ジープ・ラングラーだ。ラングラーはオフロードの走破性を重視したいわゆるクロカン4WDだから、実用的な足としては必ずしもベストとは言えない。しかし、その「非日常的なクルマを日常ユースで使う」楽しさは、まさにエモーショナルの極み。たとえゴツゴツの荒地に乗り入れなくても、そのタフな乗り味に思いを馳せることができるのだ。
瀬在 仁志	高い走破力を持つジープの最新モデルとしてデビューしたラングラーは、強靱なボディワークと骨太な走れ方にも対応するセンスあふれるアウトドアデザインを織り込むなど、車の機動力の高さを視覚的に楽しませてくれている。ラングラーに乗ることによって、生活の幅が広がり、街乗りから山岳路まで多彩な走りを楽しめ、まさにエモーショナルな車生活を楽しむことにも満点を与えた。
高山 正寛	データによると非常に売れているとのことだ。伝統的とも言えるデザインは時代に合わせてリファインされているが、それでもひと目でジープとわかるアビアランスは他車ではなかなか真似できない。走破性の高さはもちろんだが、停まっていても絵になるスタイリングは所有者の所有欲を満たすもの。また驚いたのはこれほど無骨なクルマなのに取り回しのしやすさや乗り味が洗練されてきている点。特にインフォテインメントに関しては今の時代の要求に答える内容を持ち、そしてジープならではの機能もこまごま一括操作できると面白い。冒頭に書いたようにクルマだけでなく、店舗のUI戦略のレベルアップにより日本での販売は好調でこの10年間で約10倍まで拡大した。消費者が本物志向に向かう中、まさに本物中の本物であるジープが売れることで日本の市場にも変化が起きているのかもしれない。
竹岡 圭	ジープラングラーは本当に乗りやすくなった。高速道路を普通にクルージングできるようになったのだから。ドライブングポジションもきちんと取れるようになったので、普段使いも十分できそうだが、それだけで階段も上っていけるような、あのオフロード性能は、エモーショナルのひと言。道を選ばずどこでも走っている性能というのは、エモーショナルで頼もしい。そして、スポーツカーをデビューさせるのがなかなか難しい時代に、BMWZ4と兄弟車とすることで往年のネーミングと共にスーパーを復活させた功績は大きい。走ってもしっかりエモーショナルなスポーツカーだった。マツダ3のエモーショナルの理由はデザイン。街で思わず振り返る、人目を引き付ける、素直にかっこいいと思える新しいデザインは、まずはあのクルマに乗ってみたいと思わせる性能が高いということ、十二分にエモーショナルだと言える。日本のみならず十二分に世界で勝負できるデザインだ。
田畑 修	世界のクロスカントリー4WDやSUVのルーツともいえるジープだが、実用一点張りだったデビュー時のスタイルを、最新のラングラーが今も受け継いでいるところにはちよつとした感銘さえおぼえる。若者男女、年齢を問わず誰もが「ジープ」と分かるスタイルを保ちながら、最新のラングラーは一般路でも運転しやすく、かつ非日常の雰囲気も味わえるところはやはりエモーショナルだといえる。操縦性能やスピードに代表される高性能車とは別の世界を味わえるラングラーは、運転者ももちろん、同乗者も別々の世界に連れていてくれるような味わいがあり、四角い窓から見えるふだんの景色も新鮮に見える力を秘めている。そんな意味もあってエモーショナル部門賞にふさわしいと判断した。
千葉 匠	テスラ・モデル3のスーパークリーンな内外装デザインは、「環境にクリーンな電気自動車はデザインもクリーンであるべき」という既成概念を遥かに超えて、見る人の心を揺さぶる。それを前提に内燃機関車のデザインを見るとき、エモーショナルの切り所はクルマさきよむる「変化」や「リズム」だ。複雑なデザインは論外だが、クリーンさだけを追求しても内燃機関の鼓動には似合わない。マツダ3は、それが動くにつれてボディの映り込みがダイナミックに「変化し」「リズム」を刻む。
テリー 伊藤	MAZDA3は本当に美しい。前から、横からも、後ろからも綺麗な日本の道よりヨーロッパの石畳が似合う。車雑誌より女性誌が似合うテレビ的に言えばトレンディドラマが似合う。嬉しい車が出て来た。
中谷 明彦	FRLリアウトのスポーツカーは、その成り立ちだけで十分にエモーショナルだ。スタイリング、エンジンサウンド、走行フィール、高い限界性能などドライバーの五感に響く車として世界に誇れる。
西川 淳	自動車を運転する喜びとはこれまで、よくできたボディ＆シャシーに気持ちよい内燃機関+ミッションを組み合わせて生まれるものだと思われてきた。とくにエンジンの役割はかなり大きく、性能のみならず官能性をも支配していた。つまり、従来はエンジンを回す行為がドライブングファンの大いなる要素でもあった。けれどももはやそれは言ってもいられない時代になりそう。電動化が必須となり、何時の日かEVが主流になっている。はたしてCBEVにはドライブングファンが存在するのだろうか？ そんなクルマ運転好きには何とも悩ましい問題提起に対する回答のひとつがジャガー・ペースだ。BEVの一般的な魅力に加えて、ジャガーと聞いて想起できるファントウドライブの新解釈を重奏させたという点で、実にエモーショナルな未来を感じさせてくれた。
西村 直人	17年の歳月を経て誕生した新型スーパーは、BMWとの包括提携(2013年1月)によって誕生した初めてのクルマだ。開発責任者でありチーフエンジニアの多田哲哉氏(トヨタ自動車)は、「私は乗用車ベースのスポーツカーではなく「ヒュースポーツカー」を作りたい。高いハードルでしたが、なんの障壁もなく話が走りだすだけではありません。だが、信念をもちBMWとの協業にはあたりました」と当時を振り返る。ジープ・ラングラー、とりわけ「UNLIMITED RUBICON」に乗ると、悪路での走りごとん好きになる。またワイルドな外観と裏腹に丁寧な運転操作を受け付けてくれるところもファンを魅了する要因だ。電気自動車(BEV)であるI-PACEには大容量バッテリーと圧倒的な動力性能に惹かれた。しかも、単に速さだけにこだわったのではなく、車内HMIはそれを切り取ってジャガーのそれと気負うことなく電動車の走りを楽しめる。以上のことから、スーパー/ラングラーI-PACEの3台をエモーショナル部門賞として推挙致します。
萩原 秀輝	SUVの魅力は、RV(レジャー用車)と呼ばれていた時代から所有するだけでいつても充実した休日過ごすための準備が整っているという気持ちの充足感が得られることだった。だが、SUVの乗用車化が進んだことによりオフロードを走るための機能が削がれても見た目にはその価値が覆われがちとなった。そのため、所有するだけでは非日常への誘いかけがあるように思えないクルマが増えてしまった。ところが、ラングラーは違う。日常を過ごしていても、ラングラーは大自然の奥深くへ分け入るための扉がいつでも開いているといった気持ちにさせてくれるはずだ。まさに、エモーショナルである。乗用車感覚で操縦安定性を評価すれば、物足りなさを感じてしまう。環境性能についても、取り組むべき課題は数多い。それでもなお、ラングラーは人の気持ちを動かす力を持っている。自分もまた動かされた一人であり、最高点を扱った。
橋本 洋平	いずれも直列6気筒の滑らかな吹け上がりエンジンサウンドが評価したいポイント。官能的な部分においてはこれ以上ないと思える仕上がりがあるように思える。それを存分に、そしてダイレクトに感じられるのは、やはりオープンモデルのZ4だった。また、シャシーの煮詰めも高く、リニアリティに溢れた走行感覚はたまらない。シリーズについてはラングラータイプAの採用で、その辺りがスポイルされているところが残念なところ。スーパーは電子制御LSDの煮詰めがやばいと感じられたことが惜しい。
ピーター ライオン	僕が考えるエモーショナルというのは、どれだけスリルを与えるか、どれだけ乗って楽しいかによります。その点で、ラングラーはいいなと思いました。11年ぶりにフルモデルチェンジし、ルックスは旧ラングラーのエッセンスを残しながら、何もかも新しくしたラングラーは、オンロードはもちろん、特にオフロードやダートでもスリル満点。V6も2Lターボも用意されていますが、どちらもパワーの不足は感じませんでした。4WDのシステムも優秀で、どんな悪路でもOK。後輪駆動をベースに、必要に応じて駆動力を前輪に送るシステムになっています。非常に滑りやすい雪道やダートでも、4輪のパワーをジリジリと地面に伝達して坂道でも楽にクリア。やはり、そのタフさ、十分なパワー感、かなり改良された室内や機能、どこへでもいける足回り、そして530万円からという価格設定は見事。これが、僕がエモーショナル賞に推挙する理由です。
ピストン 西沢	そのコントロール性、その上質な加速感、彫刻のようなスタイリングなど、高価な車輿に見合う見返りは、分必されるドーパミンの量と同じである。特にドリフトコントロールは特筆すべき仕上がりで、サーキットで存分に楽しみ、その行き帰りは優雅に移動できることなど、趣味性の点でピカイチ。楽しくも乗ってほしいクルマ。
藤島 知子	マツダ3は2017年の東京モーターショーで展覧したコンセプトカー「VISION クーペ」で提案したデザイン要素を量産モデルに盛り込み、光や景色の移ろいを車体に照らした。一切の無駄を削ぎ落とし、磨きあげたものだけが人の心をときめかせるという、日本の職人芸的な美を体現してみせた一台だと思う。
松田 秀士	EVとしての航続距離に余裕を持たせておきながら、電動4WDの前後駆動マネージメントが実に素晴らしい、ハイレベルなコーナリングを可能にしている点。さらにインテリアの新鮮さがその走りや相まって感動を呼び起こすから。
松任谷 正隆	スーパーはBMWとの協業により、新しい血を手に入れたと思う。今後この関係が続くかどうかは分からないが、手に入れた財産は大きい。スーパーならではの何かがあるクルマには見て取れる。ラングラーは乗りやすさ自らのSUV全盛の世の中において、1人クロスカントリーベールを守り続けていることの新鮮さを評価した。癖はあるがタフな足回りなど、まだまだ他車が追いつけない位置にいることは素晴らしい。
まるも 亜希子	「クルマの進化は人を甘やかす」のではなく、あえてチャレンジしたくなる。壁を乗り越えたいくなる。そんな気持ちを掻き立てられる部分を残しながら、必要に応じて足りないところを補ってくれるのがラングラー。人が都会を離れてキャンプに行き、不便さを楽しみたくなるように、非日常的なエモーショナルを作ってくれる希少な存在であるところを高く評価したいと思います。ジュリア、ステルヴィオはイタリアの情熱的なクルマ作りとディーゼルの掛け合わせで、こんなにエモーショナルになるのかと驚いた2台です。
御堀 直嗣	テスラ社の量産型電気自動車として誕生したモデル3は、室内の15インチタッチスクリーンディスプレイ一つで、メーターを廃し、スイッチ類を最小限にする機能を採用した。奇抜に見える取り組みだが、スクリーンに映し出される速度表示などはこれまでのメーターやヘッドアップディスプレイと比べても視認性に優れ、機能の調整なども直観的にタッチスクリーンで行うことができ、高い機能性の裏付けがあることを実感させ、そのことに驚かされた。EVとしての利点はもちろんのこと、既存のモデルSやモデルXさえも超えた感銘を備え、次世代車への期待を大きく膨らませ、心躍らせる一台だ。
三好 秀昌	EV(電気自動車)はパワートレインであるモーターの特性である低速トルクが強く、発進時の加速特性が高い。その反面、高速レンジ、伸びの領域で物足りなさやフィーリングの悪さを内燃機エンジンと比べると感じさせる。しかしこのジャガーI-PACEはトルク変動が少なく伸びやかで力強い加速を見せる。慣れ親しんだスポーツカーのような加速フィーリングを生み出すのだ。またハンドリングがとてモシャープでジャガーブランドのイメージにマッチしたスポーツカーな走りや満喫できる。
森口 将之	エモーショナルという感情は、自動車の場合にはデザインによるものと、走りによるものがあると考えられている。マツダ3はデザインからのエモーショナルな部分を評価した。Cセグメントと呼ばれるクラスの量産車として、ここまで美しくこだわった造形は異例である。一方走りではスカイラインに点を与えた。新登場の3LターボV型6気筒ターボエンジンは、力強いだけでなくその力の出し方や回転の滑らかさも高水準で、後輪駆動との組み合わせにより、操縦楽しさを存分に味わわせてくれる。そしてエンジンと走りの両面でエモーショナルな感情をもたらしてくれたのが、テスラ・モデル3である。滑らかなエクステリアや大きなウィンドーは新鮮な感動をもたらした。中央のディスプレイインターフェイスを集中させたインテリアは驚きに値する。走りも電動車の3Lをを生かしたレスポンスに優れた加速感や低重心かつ前後バランスに優れたハンドリングなど、電気自動車における運転の喜びを表現しており、もっともエモーショナルな1台であるという結論になった。
諸星 陽一	市販車のなかにはその走行性能があまりに高く、サーキットでなければその性能を引き出せないクルマが存在しています。そうしたクルマはエモーショナルな存在であり、クルマ好きの心をガッチリつかんで離しません。クロスコンディションでエモーショナルな性能を披露してくれるモデルは、なにもサーキットを舞台としたスポーツモデルだけではありません。ジープラングラーのような街中では持て余すポテンシャルを持ったモデルは、オフロードコースでこそその真価を発揮するもの。日本の公道ではほとんどその底力を発揮する場面はほとんどありませんが、その魅力を感じているユーザーは多く存在します。何しろ北米以外でもっとも売れている国が日本だということです。そうした実績も踏まえて、今回は配点を行いました。
山内 一典	スーパーは魔法のような乗り心地を持っている。本格的なスポーツカーなのに、その乗り心地はサルーンのように滑らかで、バンピーな路面でもほとんど突き上げ感がない。そのくせ、ロールやピッチングは抑制されているから、ベースを上げて運動性能に匹敵しない。その秘密は、アダプティブダンパーにある。通常のダンパーは一定の減衰力を持つ。つまり、一般的に言われる「固い」「柔らかい」だ。車重とスプリングレートと減衰力(固い、柔らかい)で決まるのが共振周波数で、その数値が小さいほど柔らかいクルマ、大きいほど固いクルマになる。スポーツカーは後者だ。しかし、スーパーは、20Hzという高い周波数で、伸びた減衰力を受け止めて、抑え込みの共振周波数を抑え、強い衝撃が入ったときには減衰力を弱め、一度縮んでしまったスプリングを、今度は減衰力を高めて、ゆっくり戻す、というようなことができる。これは動物の足にも似た、革新的な進化だ。
山田 弘樹	スーパーはBMWとの協業によって誕生したスポーツカーですが、その運動性能を司るプラットフォーム及びそのディメンションは、トヨタが真のスポーツカーにおける運動性能はどうか？を「真真正正」に真真正正に追求して誕生させたもの。そしてこれこそがスーパーにエモーショナルな走りを与えています。これはBMW社単独では出てこない発想です。その上でBMW社が持つ資質を活かし、これを融合させた。この時代にこれほどポテンシャルの高いスポーツカーが誕生したことを評価したいと思います。

山本 シンヤ	17年ぶりのトヨタのフラッグシップスポーツの復活を素直に喜んでます。環境規制／燃費規制などスポーツカーにとっては非常に難しい世の中ですが、それらをしっかりとクリアさせつつ、絶対性能だけでなくドライバーの五感に訴えるピュアなスポーツカーを実現した点を高く評価しました。また、BMWとのタッグによる共同開発は色々言われる部分ですが、僕は「スポーツカービジネスの継続」や「トヨタの味づくり」をより明確にしたと思っています。
吉田 由美	どんな荒地でも走ってしまう本物のオフロード性能を持ちながら、小回りも効いて燃費もいいという実用的な面も。なによりジープならではの本物感ほまさに唯一無二の存在。
渡辺 陽一郎	以前のスープラに愛着を持つクルマ好きとしては、新型スープラも純粋なトヨタ製で復活して欲しかった。ただしスポーツカーの需要は世界的に縮小しており、BMWとの提携、マグナ・シュタイアへの生産依頼も仕方ないのだろう。スープラの運転感覚は、少し過敏で子供っぽい印象だが、刺激的でエモーショナルであることも確かだ。実際に購入できるか否かは別にして、スープラのようなスポーツカーが存在すると、心の余裕みたいなものが生まれるように思う。ジャガーI-PACEは、モーター特有の瞬発力をスポーツカーの走りに有効活用している。操舵感も含めてダイレクトな印象に仕上がりが、少し大げさにいえば、電気自動車にしたことでジャガーらしさが一層際立ってきた。こういう「なるほどね」と納得させるところが、ブランドの妙味なのだろう。良し悪しではなく、トヨタのスープラとジャガーのI-PACEは対称的だと感じた。