

マンションの設計図を検証&格安戸建ての基礎工事チェック

個人生活を刺激する流行情報誌

日経トレンドィ

TRENDY

MARCH 2006

3

毎月1回1日発行
通巻251号 2006年3月1日発行
1988年2月26日第三種郵便物認可

ならば、どのマンション、戸建てに住めばいいのか？

安全な家！

デベロッパー、パワービルダーを厳正比較

“本能買い”商品のキーワード

「感動」のナゾを解く

時代は軽自動車だ！

35歳からの転職サービス

電子マネー、いよいよ本番

定価 510円
日経ホーム出版社

時代は 軽自動車だ

話題の軽自動車8台を
デザイナー15人が斬る



参加したプロダクトデザイナー5人

筑波大学大学院人間総合科学研究科教授。日産自動車で20年間にわたって、外形デザインを担当。ブルーバードやラルゴ、サニーなどのデザインを手掛けた。ユニバーサルデザインについての著書もある。04年より現職。58歳

蓮見 孝氏



「ラルゴ」(日産自動車)



秋田道夫氏

ケンウッド、ソニーに所属後、88年に独立。デバイススタイルの1本用ワインセラー「WA-1」やコーヒーメーカー「C-A-3S」などのヒット商品を生み出した。六本木ヒルズのセキュリティゲートやICOCAの入金機もデザイン。52歳



世界初の1本用ワインセラー「WA-1」

日産自動車を経て、85年に独立。自動車や船舶、航空機など交通機関のデザインを中心に手がけ、「のぞみ」「つばさ」「はやて」など数々の新幹線車両を世に送り出した。首都大学東京システムデザイン学部の教授も務める。57歳

福田哲夫氏



JR東海の新幹線車両「のぞみ」



澄川伸一氏

ソニーでウォークマンやテレビなどのデザインを担当し、92年に独立。医療機器から、TOTOの高級浴槽「スーパーエクセレントバス」、マミヤOPのプロ用一眼レフデジカメ「Mamiya ZD」まで、広範な製品を手掛けている。43歳



高級浴槽「PV Z1800」(TOTO)

コーゾーデザインスタジオで、パイオニアレーザーディスクコンセプトモデル開発プロジェクトなどに携わった後、92年に独立。家電やデジタル製品、インテリアのデザインが中心。ファッションビルのリニューアルなども。41歳

酒井俊彦氏



マッサージチェア「セラヴィス」(マルタカ)



昨年は192万台強と過去最高の国内販売台数を記録した軽自動車。今や、新車販売されるクルマの3台に1台は軽自動車という時代だ。

数多くの軽自動車のなかから、納得の一台を選ぶには、何を基準にすべきか。その一つの答えが、「デザイン」だ。家電などと違って外で他人の目にさらされるクルマは、乗り手の考え方や嗜好が如実に表す。見栄で乗るクルマではないにせよ、丁寧に造り込まれた美しいデザインのクルマに乗ったほうが満足感が高いはずだ。

今回はさまざまな分野で活躍するプロダクトデザイナー5人を集め、話題の8車種のデザインを分析。語り合ってもらった。見た目の論評にとどまらず、居住性やドライバビリティといったクルマの本質にまで踏み込んでいる。

福田哲夫氏 最近の軽自動車のデザインで気になるのは、無理にリッターカーに対抗するような「演出」が多いこと。軽自動車には、枠があるからこそできるデザインがあるはずだ。ミニマムなクルマとしての魅力を感じられなくなってきた。

蓮見 孝氏 軽自動車は、日本独自の規格のなかで、パッケージングの合理性を追求してきたクルマ。だが、それが限界に達しているのではないか。長さ3400mm以下、幅1480mm以下、高さ2000mm以下という枠を最大限に生かそうとした結果、味の悪い箱型デザインが多くなった。それらは「このクルマに乗りたくない」と思わせる存在に欠ける。

秋田道夫氏 **ひと目で記憶できるデザインのクルマは「i」だけだと思う。**

その意味では、iの登場は、革新的だ。これは、デザインがいい意味で簡略化され、一つの線が破綻なく、つながっているからだ。

福田 各社が横ばかりを見て、小手先の改良を繰り返してきたなかで、三菱の軽市場に対する危機感は違った。リアミッドシップレイアウトの採用、卵形のワンモーションフォルム、ロングホイールベースなど、軽自動車の制約を感じさせない新しい工夫が詰まっている。

澄川伸一氏 ただ一つ残念なのは、インパネ前部にあるウエーブのラインがいつも窓に反射している。それが気になった。

酒井俊彦氏 この部分は、機能とは全く関係ない、デザインのためのデザイン。これはやっぱりいけない。

軽自動車が、制約のなかで 合理性だけを追う時代は終焉 問われるのは、デザインだ



蓮見 同じように「R2」の外形デザインからは、造り手側の押し付けを感じる。例えば、ドアミラーのデザイン一つとっても、奇抜だけが際立ち、全体と調和が取れていない。そして、何よりもスタイリングによって室内空間が犠牲にされている。

澄川 「ライフ」はそつなく造られているクルマだが、円形ドアハンドルの握ったときの薄さが気になる。

蓮見 ホンダがああドアハンドルに自信があるなら、すべてのラインアップに採用すべき。それをしないのはなぜか。そこに、一過性の「デザインのため」のデザイン「らしさを感じてしまう。秋田 それに対して、「エッセ」の外形デザインは、デザインを感じさせないデザイン。不要な線や矛盾がなく、デザイナーのエゴが出ていない。

澄川 我慢のできるデザイナーが手掛けた仕事だと思ふ。普通であることに耐えている。

蓮見 エッセは「小さいからこそ良い」という軽自動車の原点に戻っている。余計な装飾を加えず、必要ないものはどんどんそぎ落とす。いい意味で割り切ったデザインができています。

澄川 ほかのクルマはプラスチックの

張り物や安い布を、わざわざドアに張り付けたり、無駄な被膜アップをしている。エッセのドアトリムは板金むき出しでも、品質感を落としていない。

福田 iも意外にインテリアにはコストをかけていない。ドアパネルは一体成型で、低コストで作っているわりに、これも品質感を落としていない。コストバランスのうまさを感じる。

軽自動車の「今太閤」 ワゴンRが過去のクルマに

酒井 i、エッセという象徴的な2台を前にすると、今、軽自動車のスタンダードとなっている「ワゴンR」や「ムーヴカスタム」がかすんで見える。今回見たのがスタンダードモデルではないとはいえず、不自然なメッキの飾りやエアロパーツ、多用されるインパネのメッキ処理などの「過剰」が目立つ。時が経過して、どんどん厚化粧を重ねてしまっている。

蓮見 特にワゴンRのディテールを見ると、インパネの接合部に見過ごせない合いの悪さがある。さらに、Aピラーとインパネ、ドアのシヨルダールラインが集合するコーナーには、複雑なラインが織り交じり、支離滅裂なデザインになっている。インパネ回りは、利用者が毎日目にする「一等地」なのだから、もともとの素材はいいのに、細部にデザイナーの配慮が感じられない。

福田 ムーヴにはダイハツの強い意思が感じられない。ワゴンRを意識しすぎていて、メーカーの個性、あり方が透けて見えにくいクルマになっている。

酒井 メーカーの個性もそうだが、ク





ライフ(ホンダ)

車両本体価格/108万1500円
(98万7000~147万円)
※価格はFグレード(2WD)のもの



ワゴンR(スズキ)

車両本体価格/107万6250円
(81万9000~153万5100円)
※価格はFXグレード(2WD)のリミテッドバージョンのもの



R2(富士重工業)

車両本体価格/113万4000円
(84万~153万1950円)
※価格はRグレード(2WD・CVT)のもの



i(三菱自動車工業)

車両本体価格/138万6000円
(128万1000~161万7000円)
※価格はMグレード(2WD)のもの



eKワゴン(三菱自動車工業)

車両本体価格/108万1500円
(91万3500~120万1200円)
※価格はGグレード(2WD)のもの



ムーヴ カスタム(ダイハツ工業)

車両本体価格/153万3000円
(115万5000~165万3750円)
※価格はRSグレード(2WD)のもの



タント カスタム(ダイハツ工業)

車両本体価格/153万3000円
(122万8500~165万1650円)
※価格はRSグレード(2WD)のもの



エッセ(ダイハツ工業)

車両本体価格/82万9500円
(68万2500~106万5000円)
※価格はLグレード(2WD)のもの

ルマには、乗る人の生き方がわかるような「**説明できるデザイン**」が必要だ。iと、エッセ、ライフは、何のために造られているか、動機が純粹。だから、そのクルマを買った人の生き方とクルマの関係性がすぐわかりやすい。そのほかは、無理に高級なクルマに見せようとしたり、デザインのために極端に使い勝手や乗り心地を犠牲にしている。市場のニーズが抜け落ちた、動機がわかりづらいデザインだ。

澄川 動機が純粹という点では、「タントカスタム」も評価できると思う。「カスタム」の味付けには納得できないが、道具としての機能だけを見た場合、居住性優先のデザインも、工業デザイナーとして共感できる。枠があるなら**限界まで追求する姿勢も、一つのデザインの方向性ではないか。**

福田 ただ、タントは限界に挑戦することで失っているものも多い。例えば、ほぼ直立するフロントドアは剛性感がなく、閉めたときの音も安っぽい。一方で、安っぽさを感じさせない、感性品質に気を使っているのは、R2とライフ。R2はドア音がうまく調整されている。ライフはエンジン音が静かで室内に多少入り込む音も悪くない。

秋田 それに比べ、「eKワゴン」の内装には、もう少し配慮がほしい。

澄川 インパネの配色、ドリンクホルダーのプラスチック、そしてコラムシフトの形状、商用車に近い感覚だ。外形デザインは素直で決して悪くないのに、インテリアは対照的に見える。

酒井 トータルコーディネートができている。おのおのがバラバラだから

乗る人もイメージできないし、デザインに「説明」がつかない。

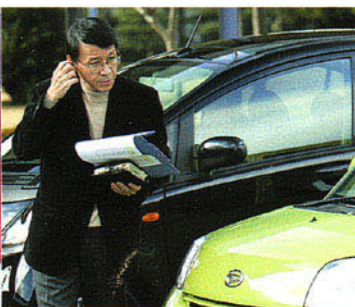
存在感、品質感に優れる iとエッセの2台

福田 結局、軽自動車に求められているのは、存在感や品質感。ここで言う存在感とは、外形の単純な大きさではなく、乗る人の生き方やメーカーの姿勢が透けて見えるクルマの「味」。品質感とは、単に高級な材質を使っているという点ではなく、形状、値段という枠があるなかで、エッセのような良い割り切りと、iのようなコストバランスのうまさだ。

酒井 小さい、安いことと、デザインの良しあしは関係ない。特に「過飾」はデザイナーの逃げだ。ワゴンRやムーヴに代表される現状の軽自動車を「過去のクルマ」におとしめている。

福田 軽自動車は今後、**ミニマムな空間でも安心感のあるデザインとして進化してほしい。** iとR2が曲面の構成による空力的形態を提案しているが、ほかのクルマは基本的に規制の枠いっぱい、幾何学的スタイル。安全性や環境性能からのアプローチに乏しいデザインになっている。

蓮見 これからはいやが応でもダウンサイジングが進み、皆が小さいクルマに乗る時代が来る。そのときに、いかに環境、安全というキーワードと折り合いをつけながら、存在感、品質感の高い軽自動車を提案できるかが、各社の課題。合理性だけを追求するのではなく、合理性を含めた「デザインの総力」を問われる時代が来たと思う。



存在感

小型車に対抗するのではなく 軽であることが美しいクルマは

軽んじられがちな軽自動車だからこそ、ほかのクルマに引けをとらない明確な存在感が欲しい。といっても、コンパクトカーに対抗して無理に高級に見せたり、大きく見せたりする演出は、かえってみじめさを誘う。欲しいのは、軽自動車だからこそ手に入る格好良さやかわいらしさ。小さいボディでないと成立しないデザインだ。「なぜそのクルマに乗るのか」という問いに、明確に答えられるほどの存在感にあふれるのが理想。だが、果たして――。



エッセ

ダイハツ工業



「小さいということ」を生かした外形

iとは対照的に、軽自動車の原点に立ち返ったデザイン。小さいことがマイナス要素ではなく、プラスになっている。スペース効率を重視すれば垂直に立ち上げたいリアハッチも、あえて丸みを持たせていたり、過剰な装飾は省くなど、いい割り切りができています。



ラジエーターグリルのデザインが、愛嬌のある顔を作っている

デザイナー寸評

- 展開図で作れそうな平面的なデザインが多いなか、すべてのパーツで立体感のある丸みを出していて、好感が持てる(蓮見)
- 割り切ったデザインの勝利。小さいからこそ味のある、懐かしいフォルム。往年の軽自動車を彷彿とさせる(澄川)
- クルマのデザインだという気負いが無い。余計な装飾もなく、色の塊として捉えられることが、存在感につながっている(秋田)
- 室内空間を多少減らしても、リアハッチに丸みを持たせることで存在感を出している(福田)



12インチタイヤを採用。あえて「ミニ」に徹している



リアバンパーにも丸みを持たせ、フロントとイメージをつないでいる

i(アイ)

三菱自動車工業



気負いが無い、シンプルないでたち

「全く新しいカテゴリーのクルマ。存在感という点では、他車と別格」と、デザイナー5人の評価は一致。前後左右に張り出したタイヤ、一筆書きできるシンプルな外形には明確な存在感がある。「軽自動車であることが格好良い」と再認識させられるデザインだ。



フロントからリアへの切れ上がるようなラインが躍動感を生んでいる

デザイナー寸評

- ほかにはない個性がある。有機的三次曲面で構成し、うまく空気の流れと折り合いをつけている。パワートレイン、車体レイアウトを含め、革新的だ(福田)
- 正面から見ると、単純な台形ではなく、サイドも丸みを帯びている。普通であれば、ドア断面は上に行くにつれ細くなるが、iにはふくらみがある。これによって、軽自動車ながら室内空間の広さを感じさせる(蓮見)
- 一筆書きできる、シンプルでわかりやすいデザイン。ひと目で記憶に残る(秋田)



8車種中、唯一、モノワイパーが取り付けられており、目を引く



シートに採用されたレッドは、明度が若干低いので、派手すぎない印象

ムーヴ カスタム

ダイハツ工業



派手すぎるリアコンビネーションランプが不釣り合い

メーカーの色が見えず不安定なデザイン

ワゴンRを意識しすぎ、引きずられている。カスタムということもあるが、エアロパーツやリアコンビネーションランプなど、手を入れているところが、余計な装飾に見える。スタンダードモデルは評価できるという声も。

デザイナー寸評

- ワゴンRへの対抗心が透けて見える。メーカーとしてムーヴに込めたデザイン意図がやや不鮮明(福田)
- リアスポイラーなどのエアロパーツが過剰で、無理に背伸びしているような印象を受ける(酒井)
- ヘッドランプには、好感が持てる。ヨーロッパ車の雰囲気(澄川)

R2

富士重工業



個性的すぎるドアミラーは、デザイナーのエゴとして捉えられる

デザインの主張が強く企画はやや中途半端

空力を考慮したデザインの方向性に異論は出ていない。だが、「デザインの押し付け」(蓮見)を感じさせる面も。また、デザインのために室内空間を犠牲にするなど、パッケージングを含めたトータルデザインには疑問が残る。

デザイナー寸評

- iと同じく曲面の構成だが、形を作りすぎている印象がある。ただ、リアはきれいにできている(蓮見)
- デザインのために室内空間が犠牲になるなど、企画自体に割り切りの悪い中途半端さがある。スモールカーに徹して、よりスペシャリティ感を出したR1は評価できる(酒井)

ライフ

ホンダ



窓枠のR(内径)のほうが、車体よりも急角度でアンバランス(秋田)

箱型デザインだが前後の丸みが独特

ワゴンR、ムーヴなどと同じく、基本は箱型デザイン。だが、ライフはタイヤを四隅いっぱい配置したうえに、フロント、リアに丸みを持たせ、三次元的な立体感を出している。そのため、ほかと比べ存在感は失われていない。

デザイナー寸評

- ただ四角いだけの箱型デザインではなく、三次元的にクレイモデルで十分に検討した跡が見られる。すつなく、まとめられたデザイン(蓮見)
- 円形のドアハンドルは薄すぎる印象。ドアの開閉という、クルマと出合ってから最初の行為で感じる不安感は大い(澄川)

タント カスタム

ダイハツ工業



このクルマの存在感は、乗ると実感できる。大画面TVのような前方視界

道具としてのクルマ空間確保を最優先

室内空間を可能な限り広げたデザイン意図がすぐに実感でき、わかりやすい個性を持つ。居住性を高めることが最優先されている。ただ、カスタムの味付けには、もともとの発想とのアンバランスさを感じるという声も多い。

デザイナー寸評

- 直線で成り立つ味のないデザインだが、軽自動車ということを感じさせない存在感はある(秋田)
- カスタムグレードのドレスアップ手法に疑問。ファミリーカー的なパッケージングなのに、フロントのすそを広げたり、外装で突っ張っているのが不自然に映る(澄川)

eKワゴン

三菱自動車工業



ベーシックな水平ラインでまとめられているので、悪い印象は受けない

典型的な箱型だが水平デザインに好感

水平デザインでまとめられたシンプルさが、素直に受け入れられる。フロントマスクも水平ラインを崩さず、きれいにまとめている。とはいえ、典型的な箱型デザインの域は出ておらず、古めかしい印象を受ける。

デザイナー寸評

- 真横から見ると、ドアのショルダーラインが前下がりになることなく、すべての線が水平にデザインされ、素直な印象を受ける(蓮見)
- 外形デザインは至って普通。過度に存在感を主張するものではなく、好感が持てる。ただ、これも過去のデザインに感じられる(秋田)

ワゴンR

スズキ



フロントマスクに付けられた銀のガーニッシュは、必然性のない過剰だ

素の姿はまっとうドレスアップは蛇足

ワゴンRの素の姿は、シンプルさを追求した好感の持てるデザイン。ただ、今回見た売れ筋の派生バージョンは、無駄な「過剰」が目立つ。もともとの姿が完成されているため、後で加えられた小手先の味付けが目につく。

デザイナー寸評

- 外観のベースの形は、シンプルできれい。ただ、今回見た派生バージョンでは、メッキの飾りやリアスポイラーを付けるなど、元の良さを崩している(酒井)
- 「箱型デザイン」はすでに完成されていて、発展性がないため、ワクワク感を得られない(秋田)

品質感

コストと品質に折り合いをつけ 丁寧に作り込まれたクルマは

軽自動車はコストに制約があるからこそ、品質感を落とさない工夫が欲しい。問いたいのは、高級な部品をいくつ使うか、小物入れがいくつあるかではない。無理に高級な部品を使えば、軽自動車を持つ軽快さや、カジュアル感を崩してしまう。小物入れをいたずらに増やしても、ユーザーの興味は引くが、満足感とは与えられない。コストをかけずとも、質感や使い勝手といったユーザーの使い心地に配慮して、丁寧に作り込まれたクルマはどの車種か。



エッセ

ダイハツ工業



センターメーターを採用したインパネ。柔らかな印象で、構えずに付き合える

板金むき出しでも安さを感じない

外形デザインと同じく、シンプルで柔らかな印象を与えるインテリア。あえて板金をむき出しにしたり、小物入れを必要最低限に抑えるなど、思い切りの良さが功を奏している。高級感を演出する仕掛けは全くないが、おおむね品質感を損ねていない。



コーナーは比較的整理されていて、引っ掛かりがなくスツと目が流れる

デザイナー寸評

- インテリアは、ポップな雰囲気できれいにまとめている。値段以上の価値を感じさせる(酒井)
- ドア、Aピラーなど、室内はあえて板金をむき出しにしているが、品質感は保っている。懐古的ともいえる味付けで、奇をてらわない良さがある(蓮見)
- 窓の開閉時に、ドアパネルがベコベコへこむ。板金がむき出しになっている点には安っぽさを感じないが、これは問題(福田)
- 何に使うのかわからない小物入れを多く用意するのではなく、必要最小限にまとめている(秋田)



リアシートは座面が狭い。使用頻度は高くはない、との判断だろう(蓮見)



センターパネル上下の操作ボタンの配色が統一されていない(福田)

i(アイ)

三菱自動車工業



丸みを帯びたラインで構成されるインパネ。スイッチ類に赤がさりげなく使われている

低コストでも巧みに品質感を出す

iのインテリアは、外形デザインの未来的なイメージのまま、うまくまとめられている。シート、ドアパネルなど、コストはかかっているが、品質感を損なっていない。また、配色もいい。そこに、デザイナーの力量とコストマネジメントのうまさを感じさせる。



コーナーがきれいにまとめられ、三角窓が比較的大きく、実用的だ

デザイナー寸評

- ドア内側は、一体成型のプラスチックパネル。下手に安い布をかぶせるよりも、良い品質感を保っている(福田)
- インパネのつくり、配色ともにバランスが取れている。丸みのあるデザインが共通していて、包まれ感がある(秋田)
- インパネ前部のウエーブラインが窓に映り込み、運転中に気になる。デザインのためのデザインで、機能の真打ちがない(澄川)
- 前席シート裏の下部分に、荷室と同じグレーの素材が使われていて、不満が残る(酒井)



ドアパネルは、プラスチック一体成型。薄っぺらではなく剛性感がある



機能のうえでは必然性のないインパネ前部のラインが、窓に映り込む

ムーヴ カスタム

ダイハツ工業



④タントよりセンターパネルのメッキが目立つ⑤後席シートは250mmのロングスライド。4人乗っても比較的余裕あり

造形は滑らか メッキ処理には疑問

カスタムということもあるが、インテリアの品質感が高いレベル。インパネの造形が滑らかで、フロントのコーナーもすっきり整理されている。だが、メーター回りのメッキ処理などにタントと同じく浮ついた印象を受ける。

デザイナー寸評

- タントと同じブラックでシックにまとめられ、品質感が高い(秋田)
- ワゴンRを意識して作っているからか、相対的にインパネは滑らか。細部への配慮が見て取れる(福田)
- インパネなど、手に触れる部分の感触が心地よい。触知感の良さもデザインの大切な要素(運見)

R2

富士重工業



④きれいにデザインされたインパネ⑤コーナーはきれいに整理されているが、三角窓は小さすぎるので不要だ

表層の印象は良いが 機能的ではない

外形デザインとは一変して、インテリアの見た目の評価は高い。統一感があり、くせがない配色。ただ、実用上あまり意味をなさない三角窓、後方視界の狭さなど、必要な機能をうまくデザインしきれていない面が目立つ。

デザイナー寸評

- インテリアは色の統一感を含め、非常にきれいに仕上がっていて、品質感十分(酒井)
- サイドの三角窓が小さく、機能的ではないのが残念(澄川)
- 前席、後席ともにスペースは狭いが、包まれている感じがおり、それが安心感につながっている(福田)

ライフ

ホンダ



④運転席前のアッパーボックスは、ステアリングが邪魔になるうえ、支えがなくボタンと閉まるので使いづらい

無難な印象の内装 メーターの反射が難

外形デザインと同じく、インテリアも無難にまとめられている。特にほかのクルマでは、品質感を落とすことにつながっていたインパネのメッキ処理がうまく施されている。一方、メーターに映り込みがあることに疑問の声も。

デザイナー寸評

- メーター、センターパネルがメッキ処理されているが、ワゴンRなどとは違い、無理に高級に見せる処理ではないので、自然な印象(酒井)
- メーターは個性的だが、ガラス面の無反射対応ができていないので、映り込みがある。安全面からの配慮が欲しい(福田)

タント カスタム

ダイハツ工業



右はほぼ直立で、特に上部は剛性感が低いドア④シックにまとめられたインパネ

カスタムの味付けで 質感をやや損なう

カスタムのなかでも最上位モデルということもあるが、シックにブラックでまとめられたインテリア全体の品質感が高い。ただ、センターパネルに多用されているメッキ処理は安っぽい印象で、配慮が欲しいところ。

デザイナー寸評

- インパネはシックで非常にきれいにまとめられている。適度な丸みと滑らかさが上質。外形デザインのアクの強さは対照的(澄川)
- ドアが大きく、ほぼ直立しているため剛性感が低い。ドアの開閉音は軽く、上部がパタパタと震える。感性品質があまり良くない(福田)

eKワゴン

三菱自動車工業



④グローブボックスを開けると意外に狭い。エアコンの吹き出し口までカバーで覆った意図が不明。安っぽさが出る

まとまりがない 商用車の無機質さ

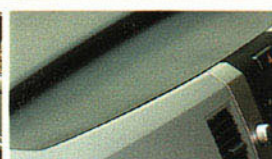
外形デザインは素直にまとめられている半面、インテリアには苦言ばかりが聞かれた。インパネの色使い、プラスチックの表面処理など、どれもバラバラで統一感がない。商用車のように、印象に残らないデザインだ。

デザイナー寸評

- 外形デザインは普通だが、内装はデザインにまとまりがない。機能の裏付けが欲しいところ(澄川)
- ドリンクホルダーに使われているプラスチックやステアリングのグレーが、安っぽさを際立たせる(秋田)
- コラムシフトの形状に何のデザインも施されていない(酒井)

ワゴンR

スズキ



④インパネ上部の接合面。通常は前面のパネルを大きく設計することで、合の悪さが目立たないデザインにする

細部に粗さが残る その作り込みに疑問

配色やプラスチックの処理の仕方に統一感がなく、細部のデザインに粗さが見られるため、品質感を落としている。ほかのクルマが比較的丁寧なインテリアを仕立てているのに対し、作り込みに難ありという意見が相次いだ。

デザイナー寸評

- インパネの接合面に合の悪さが目立つ。細部にこだわっておらず、ユーザーへの配慮が足りない(運見)
- インテリアは、統一感がない。メッキ処理が質を落とし、色使いもコントラストが沈んでいる(秋田)
- コラムシフトがデザインされてなく、商用車のように味気ない(酒井)

i (アイ)

三菱自動車工業

都心で乗ってサマになる一台 小型車のような自然な乗り心地

デザイナー5人の結論

卵形ワンモーションフォルムのボディには圧倒的な存在感がある。内装の質感もまずまず。総合的なコストパフォーマンスは高い。都心で格好良く乗れる軽自動車がやっと現れた。

実使用インプレッション

エンジンを後輪の少し前に搭載するリアミッドシップレイアウト。近未来的なたたずまいの軽自動車だ。3グレード展開だが、すべてターボ仕様で、完全新設計の3気筒エンジンを載せて

いる。廉価グレードでも128万円強という高価格設定ではある。

試乗したのは、量販グレード「M」の2WD。前方に向かって下がるベルトラインが生む独特の前方視界や、驚くほど軽いハンドルなど、外観と同様に近未来的な運転感覚だ。走らせてみると、低速からトルクが利いており、アクセルの反応にも違和感がない。自然吸気の小型車のような乗り心地。後席足元の余裕も小型車並みで、ゆったりと座れる。ただ、天井のラインが前席にかぶさるように下りていて、後席からの前方視界が狭く、圧迫感がある。



下左 前席の背の下の張り地に、荷室の床のような素材を使っているのが残念
下右 エンジンには荷室下のカバーを開けてアプローチする



●車両本体価格/Mグレード(2WD) 138万6000円(128万1000~161万7000円)
●ミッション/4AT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1600mm ●ホイールベース/2550mm ●車両重量/900kg ●エンジン形式/直列3気筒DOHCターボ ●総排気量/659cc ●最高出力/47kW(64ps)/6000rpm ●最大トルク/94Nm(9.6kgm)/3000rpm

エッセ

ダイハツ工業

これでいいと思わせる味付け 軽本来の取り回しの良さは美点

デザイナー5人の結論

小さいから良いという軽自動車の原点に戻った、味のある懐かしいフォルム。無駄な装飾などを省いて低価格を実現しつつも、品質感はある。買って損はない。

実使用インプレッション

スズキ「アルト」に対抗して、ダイハツが昨年12月に発売した新型モデル。ベースグレードは、エアコンやパワーステアリング付きで車両本体価格68万2500円という低価格車だ。ただ、

A/T車は75万6000円からというラインアップになっている。

今回試乗したのは、「L」グレードの2WD。シートや室内の一部にボディカラーと同色を配した3ATの量販グレードだ。後席にヘッドレストがないなど、随所に低コストを感じさせる部分はあるが、走らせてみると意外と軽快に加速する。街乗りには十分なレベルだ。後方視界も良く、バックでの車庫入れがしやすかった。取り回しの良さは長所だ。ただし、停車時や加速時のエンジン音はやや大きめで、価格なという印象を受けた。



下左 ボディカラーと同色を配した、明るい雰囲気の内装
下右 荷室はさほど広くない。後席を倒しても床面はフラットにはならず、使い勝手はいまひとつ



●車両本体価格/Lグレード(2WD) 82万9500円(68万2500~106万5000円) ●ミッション/3AT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1470mm ●ホイールベース/2390mm ●車両重量/710kg ●エンジン形式/直列3気筒DOHC ●総排気量/658cc ●最高出力/43kW(58ps)/7200rpm ●最大トルク/65Nm(6.6kgm)/4000rpm



下全くせがなく、統一感のある室内。Cピラーが太く、後方視界が悪いのが残念
下右後席のひざ回りに全く余裕がなく、長時間乗るのはきつい



- 車両本体価格/Rグレード(2WD・CVT)113万4000円(84万~153万1950円)
- ミッション/CVT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1520mm ●ホイールベース/2360mm ●車両重量/820kg ●エンジン形式/直列4気筒DOHC ●総排気量/658cc ●最高出力/40kW(54ps)/6400rpm ●最大トルク/63Nm(6.4kgm)/4400rpm

利便性よりも感性品質を重視？ 運転自体は楽しく感じられる

デザイナー5人の結論

外形、特にテールのデザインはかなり凝っているが、居住性や後方視界を犠牲にしているのが難点。統一感のある内装や重厚なドアの開閉音など、感性品質への配慮は行き届いている。

実使用インプレッション

全グレードに4気筒エンジンとCVTを搭載したプレミアムモデル。05年11月に実施したマイナーチェンジによってフロントグリルが変更され、万人受けする顔にはなった。

試乗したのは、DOHCエンジンを搭載する中心グレード「R」の2WD。他社のワゴンタイプに比べると室内は狭いが、運転する際には適度に包まれている感じがあって、これはこれで心地よい。パワーはさほどないが、軽自動車らしからぬ重厚なエンジン音、操作しやすいインパネシフトなど、運転して楽しいクルマ。ただ、後席に座るとひざ回りに全く余裕がなく、大人4人が長時間乗るのはつらい。荷室が狭めで、後席を倒しても荷室に段差が残るなど、積載性も高くない。2人乗りと割り切って買うべきクルマといえる。

タント カスタム



下全大人4人が余裕に乗れる室内空間。ガラスも大きく、抜群の開放感(下右バックドアのガーニッシュなど、カスタムならではの装飾がデザイナーに不評)



- 車両本体価格/RSグレード(2WD)153万3000円(122万8500~165万1650円)
- ミッション/4AT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1725mm ●ホイールベース/2440mm ●車両重量/920kg ●エンジン形式/直列3気筒DOHCターボ ●総排気量/659cc ●最高出力/47kW(64ps)/6400rpm ●最大トルク/103Nm(10.5kgm)/3200rpm

味気ないが軽らしからぬ存在感 広大な車室を必要とするなら

デザイナー5人の結論

直線でも成り立った味のない外形デザインや、ドアの剛性感の低さが目につくが、軽自動車の限界に挑んだような居室の広さは評価できる。内装もシックで、きれいにまとまっている。

実使用インプレッション

「タント カスタム」は、05年6月に投入された「タント」の派生車種。若年層向けに、エアロパーツや横長のフォグラブを組み合わせた不良っぽさが売りのデザインではある。価格はスタ

ンダードなタントよりも高めで、廉価グレードの「L」(2WD)でも122万8500円という設定になっている。

試乗したのは、ターボを装着した最上級グレード「RS」(2WD)。視界の広さに加え、クルマを止めてくつろぐときに、運転席を後方に大きくスライドできるのは快適だった。車内で長時間過ごす人には喜ばしい空間だろう。着座位置が高く、周囲のクルマを見下ろす格好で運転できるのも心地よい。ただ、走行中にボディがガタつくのが気になった。小回りが利かない点も、割り切って乗る必要がある。

ワゴンR

スズキ

素顔の良さが厚化粧で隠れた
走りや利便性のバランスは絶妙

デザイナー5人の結論

元は素晴らしいクルマだが、厚化粧を重ねて魅力が薄れてしまっている。細部のデザインに粗さが目立つなど、デザイナーの本気が感じられない。一つの時代が終わったのではないか。

実使用インプレッション

小型・普通乗用車も含め、05年に最も売れたクルマ。現在の軽自動車の主流であるハイトワゴンの草分けだ。現行モデルは03年9月に登場の3代目。大別すると、標準系の3グレードとス

ポータティな「R」で構成される。

試乗したのは、現在売れ筋となっている「FX・Sリミテッド(2WD)。

メッキガーニッシュやエアロパーツなどでドレスアップされたモデルだ。シートに座ると、クッションに底付き感があり、ホールド感も不足気味。ドアを閉めたときの音も頼りなく、商用車のようなチープさは否めない。ただし、走らせてみると足回りはしっかりしており、背が高い割には安定して曲がれる。シートの背を倒すだけで、荷室が簡単にフルフラットになるなど、利便性の良さはさすがといった感がある。



下左05年の販売台数は23万6701台で首位。売れ筋という点では最たるモデルだ。下右使い勝手は練れている。後席を倒すだけで、フラットな荷室が広がる。



●車両本体価格/FX-Sリミテッド(2WD)107万6250円(81万9000~153万5100円) ●ミッション/4AT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1635mm ●ホイールベース/2360mm ●車両重量/830kg ●エンジン形式/直列3気筒DOHC ●総排気量/658cc ●最高出力/40kW(54ps)/6500rpm ●最大トルク/63Nm(6.4kgm)/3500rpm

ムーヴ カスタム

ダイハツ工業

コンパクトカーに近い乗り心地
確かにコストはかけているが

デザイナー5人の結論

内装にはコストがかかっており、丁寧に作り込まれている。しかしながら、ワゴンRを意識し過ぎて、メーカーとしての個性、あり方が透けて見えないクルマになっている。

実使用インプレッション

「ムーヴ カスタム」は、軽自動車の販売台数トップの座をワゴンRと争うハイトワゴン「ムーヴ」の派生車種。若年層を意識して、4灯式ヘッドランプや大型エアロバンパーを組み合わせた

スポーティなデザインを売りとしている。ただし、廉価グレードでも115万5000円と、スタンダードなムーヴよりも高めの価格設定。小型車をかなり意識した作りは好きずきか。

最高級グレード「RS(2WD)」に

試乗したが、ターボ付きの4気筒エンジンは吹き上がりが良い。走行時や停車時の音や振動も洗練されていて静か。小型車に近い乗り心地だ。ワゴンRと同様、シートの背を倒すだけで荷室がフルフラットになる。153万円強の最高級グレードというせいもあるが、使い勝手の面では大きな不足はない。



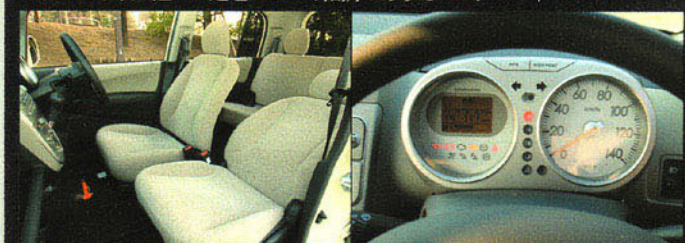
下左前席はアームレスト付きのベンチシートになっている。下右ドアトリムとインパネ、Aピラーのラインが交差する箇所がすっきりと処理されている。



●車両本体価格/RSグレード(2WD)153万3000円(115万5000~165万3750円) ●ミッション/4AT ●サイズ/全長3395×全幅1475×全高1610mm ●ホイールベース/2390mm ●車両重量/880kg ●エンジン形式/直列4気筒DOHCターボ ●総排気量/659cc ●最高出力/47kW(64ps)/6000rpm ●最大トルク/100Nm(10.2kgm)/3600rpm



下左 前席はアームレスト付きのベンチシートを選択することもできる 下右 デザイナーから映り込みの処理について指摘のあったメーターパネル



- 車両本体価格/ Fグレード(2WD) 108万1500円(98万7000~147万円)
- ミッション/ 4AT
- サイズ/ 全長3395×全幅1475×全高1575mm
- ホールベース/ 2420mm
- 車両重量/ 860kg
- エンジン形式/ 直列3気筒SOHC
- 総排気量/ 658cc
- 最高出力/ 38kW(52ps)/6700rpm
- 最大トルク/ 61Nm(6.2kgm)/3800rpm

ライフ

ホンダ

すっきりとまとまったデザイン 静粛性は8台の中でトップレベル

デザイナー5人の結論

ドアハンドルの形状やメーターの映り込みの処理に難はあるが、全体としてはすっきりとまとまったデザイン。ドアを閉める音やエンジン音も静かで、感性品質はかなり高い。

実使用インプレッション

ワゴンRやムーヴと並ぶハイトワゴンタイプの人気車種。長いホイールベースを確保するために、フェンダーが前後に張り出した外形が特徴だ。男性を意識したスポーティな「ディーバ」

を含め、大きく分けると4グレード構成。ターボ仕様モデルもある。

試乗したのは量販グレード「F」の2WD。走らせてみると、小気味よく回るエンジンで楽しく運転できる。後席を倒して荷室を広げる際の使い勝手こそワゴンRやムーヴに劣るが、シートアレンジは十分なレベルだ。何より、走行中の静粛性は8台で最も優れており、走行中のエンジン音や風切り音、ロードノイズがよく抑えられていた。路面からの突き上げもマイルドで、乗り心地の良さは大きな魅力だ。バランスの取れた一台とはいえる。

eKワゴン

三菱自動車工業

静粛性や使い勝手の面で力不足 魅力はシンプルな外形デザイン

デザイナー5人の結論

水平デザインの外形はシンプルで好感が持てる。しかし、配色やプラスチックの表面処理など、内装は全体的に時代遅れ。商用車のように印象に残らないデザインだ。

実使用インプレッション

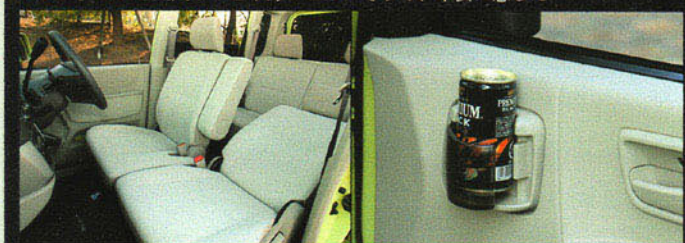
ハイトワゴンながら、立体駐車場を利用できる全高1550mmという低めのボディを採用して01年に登場した。ターボ車がなく、2グレードで構成されたシンプルなラインアップだ。その

代わり、「eKスポーツ」「eKクラッシュ」「eKアクティブ」という派生車種がある。

試乗したのは、4AT仕様の上級グレード「G」の2WD。視界が広く、取り回しはまずまずだ。ただし、遮音性が低く、エンジン音は8車種で最も大きく感じた。停車時の振動も大きめだ。後席を倒しても荷室に段差が残ってしまうのも、ワゴンRやムーヴ、ライフといったライバル車と比べると劣っている。コラムシフトも扱いづらく、今回の試乗では、積極的に買う理由を見いだせなかった。



下左 窓が大きく、室内は明るく開放的 下右 運転席側のドアに付いたドリンクホルダー。ドアを開閉すると中身がこぼれそうで、不安に感じた



- 車両本体価格/ Gグレード(2WD) 108万1500円(91万3500~120万1200円)
- ミッション/ 4AT
- サイズ/ 全長3395×全幅1475×全高1550mm
- ホールベース/ 2340mm
- 車両重量/ 810kg
- エンジン形式/ 直列3気筒SOHC
- 総排気量/ 657cc
- 最高出力/ 37kW(50ps)/6500rpm
- 最大トルク/ 62Nm(6.3kgm)/4000rpm