日本体質を示す CAR of THE YEAR選考会

ＣＯＴＹの最終選考会場の変更の話しから、メーカーがその会場費の多くを負担している実態が浮上してきた。しかも、今年のホンダのように露骨に賞取り接待を展開するようになると、ＣＯＴＹは“たかり団体”化してきている、これでは総会屋と企業の癒着問題となんら変わりがないじゃないか、という識者の声もでてきた。

選考会場がらみの疑惑

今年から、ＣＯＴＹ最終選考会の会場は、河口湖の「ＦＩＴリゾート」から、小淵沢の「リゾナーレ小淵沢」に変更になったが、それにまつわる疑惑がいくつかでてきた。もともと「ＦＩＴリゾート」はマガジンハウスの加藤英世氏が「安く利用できる」ということで、最終選考会の会場として使ってきた。

最終選考会は前夜からＣＯＴＹ実行委員、選考委員と国産車10ベストと輸入車5ベストに選ばれた国産車メーカーと輸入車メーカーの関係者が一堂に会して、「前夜祭」で大いに親交を深め、翌日は試乗会、投票、開票、日本CAR of THE YEAR及びインポートＣＯＴＹ決定という、まさにお祭りとしてなかなかうまい演出のイベントなのだ。

メーカー関係者も見守る中での開票は「緊張感もあっていい雰囲気だよ」とはある選考委員の弁。もちろん、これらのセレモニーを通じて、ＣＯＴＹ実行委員とメーカー関係者の親睦度を高める狙いがあるのは言うまでもない。

この選考委員会の会場費用として、ＣＯＴＹ実行委員会は１００万円強程度しか計上していない。ただ、実行委員、選考委員（選考委員は推薦媒体の負担）はこの他に1人５０００円という宿泊代を支払っているということだったが。

それにしても、「前夜祭」で高価なワインの栓がポンポン抜かれるなど、けっこう派手にやっているにしては、安すぎる。メーカー関係者を含めると総勢１００名程度はいるわけだし。某メーカー広報氏によると、10ベストに選ばれると1台につき10万円から20万円程度の　エントリー料　を支払っていたという。これ以外に宿泊実費、ところが他のメーカー広報氏によると宿泊費、夕食代こみで　エントリー料　を支払っていたというから、そのへんがくい違う。

もっとも、二次会では、各メーカーがそれぞれにテーブルに陣取り、実行委員、選考委員をテーブルに呼び込みする。その飲食費用は、10ベスト車輌数による均等割にする。まぁ、だいたい「銀座のクラブなみの料金」だという。「河口湖にしては高い！」との声も。

結局　10ベストに選ばれたメーカーとしては、なんだかんだで50万円程度はかかるというわけだ。

なぜ今回「リゾナーレ小淵沢」に変わったのかは、「ＦＩＴリゾート」の担当者が「リゾナーレ小淵沢」に移ったからだという。で、会場側の一担当者の移動につれて、会場を変えるなんてなんか変じゃない？もしかしたら、バックリベートでもらっているんじゃないの？という疑惑がささやかれているのだ。

今度の「リゾナーレ小淵沢」の会場・宴会費用は約７５０万円とハネ上がるらしい。事務局では、国産10ベストと輸入車5ベストの合計15台に1車あたり50万円の　エントリー料　を課そうという話しになった。

しかし、それでは支払いようがない。総会屋対策費と同じになってしまうと某メーカー広報が難色を示したので、メーカーの参加者に対し、宿泊代を1名3万円程度に水増し請求してもらい、実行委員、選考委員はタダにする。さらに、駐車場代の名目でメーカーに負担してもらうセンに落ち着きそうだという。それにしてもセコイ話しだが。

というわけで、当初から会場は「リゾナーレ小淵沢」に決まっていたのだ。アテ馬として「大磯プリンスホテル」とか「かずさアカデミアパーク」など他の候補地も挙がってはいたが。大磯プリンスホテルについては、かつてトヨタ広報とトラブルがあったとかで、はじめから論外だった。

現金攻勢も復活

進中のホンダの事前運動のはげしさをご紹介したが、その後、ホンダは自粛気味で、8月29日、栃木研究所の屋内衝突実験場で、9月13日発表の新型シビックとレジェンドを衝突させ、新型シビックの堅牢さをアピールした程度しか動きはない。たしかに、大型車と衝突しても大丈夫ですよ、という新型シビックの対衝突安全性は、技術的にも他のメーカーを一歩リードしていることは間違いない。衝突実験にはＣＯＴＹ、ＲＪＣとも呼んだものの、その後のミニバンＭＸ（10月発売予定の「ストリーム」）を披露したのはＣＯＴＹのメンバーが主だった。

対抗馬の新型セルシオで4連覇を狙うトヨタは、7月中旬にかけて袋井のヤマハテストコースで事前試乗会を催した（9月号、10月号で既報）が、そこでは比較車両として、メルセデス・ベンツＳクラスとＢＭＷ７が用意された。だが、ベンツＳクラスに軍配が上がるというヤブヘビの結果になってしまった。

セルシオは、足まわりが柔らかすぎる、ステアリングは軽すぎる、室内は静かだが、あまりにもドライブ情報が無さすぎる、と言った3悪でおしなべて不評であった。おまけに、五島祐氏がコース走行中にスピン。ＶＳＣの効果がなかったのかしら。

トヨタ側は急きょ、新型カローラをＣＯＴＹの一押し候補にする可能性について検討中とのこと。セルシオは8月31日の発表後、9月10～13日と18～19日にかけて、青森県は八甲田山で試乗会を催した。ＣＯＴＹ関係者は「八甲田ホテル」、他媒体編集者は青森市内のホテルに宿泊。

最新の情報では、9月11日に試乗会場で、「セルシオでお願いします」という発言があったという。最終的にはトヨタはセルシオで賞とりにいくことが決まった。新型カローラは、富士スピードウェイ近くの須走にある「オーベル・ジュ・ブランシュ富士」で9月4～7日、試乗会を行った。

最近では試乗会で現金が渡されることはほとんどなくなった。かつてはマツダが海外試乗会に連れていった連中に拘束料を支払ったり、いすゞが高価な靴引換券を渡したりとかいろいろあったが。

で、久しぶりにダイハツがやってくれました。7月19日にＪＡＲＩ谷田部で行われたダイハツＹＲＶの事前試乗会に呼ばれたのは、ほとんど

１０ベスト候補予想

セルシオ
OPA
カローラ
エクストレイル
シビック
ストリーム
セディア
トリビュート
インプレッサ
ダイハツYRV

SPY SCOOP 28 メーカーとの癒着

がCOTY実行委員の媒体。ライターも選考委員中心。媒体に対しては、ペイドパブのカタチで広告料を支払い、9月1日以降の何誌かはYRVが4P以上露出した。選考委員には、媒体からの原稿料だけではかわいそうとの配慮で、手取り5万円の「新車開発講演料」なるものが渡された。

特別賞狙いの新型インプレッサは既報（9月号）のように、7月8日、15日、葛生のテストコースで事前試乗会を催した後、8月30日に箱根で試乗会を行った。さらに、9月14〜18日、ニュルブルクリンクでSTi後継モデルの試乗会を催した。当然、COTY系の媒体を主体に。

久しぶりに新車をリリースするマツダは、10月30日頃に発表する「トリビュート」でRJCメンバーにお泊り付き試乗会をセッティングする模様。

COTYにも10ベスト入賞を目指し、10月4日栃木で事前試乗会を開催。当日は午前中が「選ばれた」媒体向け、午後がCOTY向け、さらに夜はお泊り付きで宴会の手はず。

というわけで、10ベスト予想は別表のとおり。エスティマ、シルフィ、オデッセイ、ディオンといったところが次点候補だが、場合によってはリコール隠しの三菱のセディアが落ちてエスティマが入るかも。

輸入車は、新型メルセデス・ベンツCクラスが他を圧倒している。5月の各誌の試乗記をみても絶賛の嵐だ。日本市場向けの事前試乗会は9月20、21日、鈴鹿サーキットで行われた。MBJ（メルセデスベンツ・ジャパン）はCOTYの主要メンバーにゴルフ接待をマメにやってきているので、間違いないだろう。

ただ、ボルボも狙っており、4月下旬のV70鹿児島試乗会を皮切りに毎月のように海外試乗会を催して、9月21日、22日には北海道・千歳で4WD版の試乗会を行うなど熱心な働きかけをしているが、Cクラスの対抗馬たりえないだろう。

アメリカとヨーロッパのカー・オブ・ザ・イヤーを獲得したフォード・フォーカスという伏兵はいるものの、日本フォードはCOTYに対し、ほとんど働きかけをしていない。10月下旬、大磯でCOTY、RJCを別にした試乗会を催すくらいだ。日本でイヤーカーになったら、世界初の三冠王になったのに。

最後に、過去5年間のCOTY選考委員のメーカー別配点表を作成してみた。

これからわかったのは、何人かの選考委員は志向性があるということだ。

黒沢元治、高橋国光、中部博、平田勝、御堀直嗣の諸氏は、明らかにホンダへの配点が高い。レース志向の方はどうしてもホンダに目がいくのかも知れない。

トヨタに高配点をしているのは、家村浩明、長島達人の二氏。そして、国沢光宏、清水和夫、舘内端、伏木悦郎の諸氏は、トヨタ、ホンダの配点がほぼ同じ。

以上は偶然の結果かもしれない。さらにコンピュータを使って統計処理をしてみれば、なにか傾向がつかめるかもしれない。というのも、メーカー広報諸氏は選考委員のこうした配点を分析して、傾向と対策をねっているだろうから。

今後のスケジュールは、COTYが11月1日、10ベスト発表、11月14日、15日最終選考。RJCの最終選考は11月17日、18日だから、今回初めてCOTYのほうが先にイヤーカーを決定することになる。

（敬称略）

過去5年間の配点一覧表

氏名	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱	ダイハツ	いすゞ	スバル
青山 尚暉	29	6	24	12	11	3	0	13
家村 浩明	70	6	15	8	11	0	0	15
飯田 裕子	10	8	2	0	2	0	0	3
石川 真禧照	44	29	27	5	17	0	2	1
石川 芳雄	52	41	25	5	21	0	0	15
岩貞 るみこ	39	2	6	1	10	0	0	17
小澤 浩二	25	4	30	5	10	0	1	0
桂 伸一	26	10	21	10	19	0	0	14
片岡 英明	46	13	26	9	10	0	0	23
金井 浩	46	8	35	10	17	0	0	9
下野 康史	7	1	15	2	0	0	0	0
川上 完	36	14	27	10	24	0	2	12
川島 茂夫	54	10	24	5	14	0	0	18
河村 康彦	57	7	31	5	12	0	0	13
木下 隆之	45	38	20	5	10	0	0	7
日下部 保雄	50	13	22	9	14	0	0	17
国沢 光宏	38	13	38	0	19	0	0	17
熊野 学	43	20	23	9	15	0	0	15
黒沢 元治	30	14	57	17	6	0	0	1
五島 裕	41	12	35	12	15	0	0	10
斎田 賢	36	9	25	17	12	3	0	23
斉藤 聡	42	24	26	14	12	0	1	5
笹目 二朗	27	13	19	8	13	4	3	13
島崎 七生人	52	14	29	15	6	0	1	8
清水 和夫	44	14	42	4	7	0	0	14
清水 草一	28	1	9	2	0	2	0	8
ボブ・スリーヴァ	45	9	27	9	16	3	4	12
瀬在 仁志	45	12	26	14	18	0	0	10
高橋 国光	43	11	46	9	14	0	0	2
高橋 健二	25	8	19	31	14	0	0	3
竹平 素信	42	24	40	3	14	0	0	2
舘内 端	36	16	35	7	20	3	0	8
土屋 圭市	45	9	38	6	27	0	0	0
津々見 友彦	44	18	23	5	18	0	0	17
中島 祥和	46	14	28	2	26	7	0	2
中部 博	12	10	42	24	18	1	0	18
中谷 明彦	50	11	31	3	20	0	0	0
長島 達人	58	12	19	5	14	4	0	13
萩原 秀輝	46	24	26	18	10	0	0	1
平田 勝	25	25	45	7	22	0	0	1
伏木 悦郎	47	9	44	15	9	0	0	1
前澤 義雄	10	2	10	0	0	0	0	3
松下 宏	41	17	9	16	19	11	0	12
松任谷 正隆	44	4	36	9	22	0	0	10
御堀 直嗣	39	7	52	9	12	0	0	6
山口 正己	19	6	10	4	0	0	0	11
横越 光広	46	9	35	13	14	0	0	8
吉田 匠	41	18	34	15	11	0	2	4
米村 太刀夫	36	20	29	11	17	0	0	12
合計	1903	611	1355	434	672	41	16	463

注1：　表中には過去5年間における各選考委員のメーカー別総投票点数を記載しています。投票方式は、各々持ち点25点を1車のみ10点満点投票し、残り15点を4車に配点する仕組みです。ただし、10点満点は1車のみしか入れられませんし、残り15点を3車以下でも、5車以上でも投票すると、全部の投票が無効になってしまいます。なお、表中の選考委員は本年も投票権のある方のみを掲載しています。

注2：　表中の丸数字は10点満点をどのメーカーに投票したか、その年度を表示してあります。すなわち95〜96COTYの場合は95と表示し、当該メーカーのノミネート車に10点投票されたことを示します。

注3：　過去5年間のCOTY受賞車はつぎのとおりです。95〜96シビック／シビック・フェリオ、96〜97ギャラン／レグナム、97〜98プリウス、98〜99アルテッツァ、99〜00ヴィッツ。現在、トヨタが3年連続受賞中です。