

<論 文>

消費者主権からみた軽自動車について

鶴 岡 詳 晃

目 次

- 1 はじめに
- 2 大衆のための乗用車の誕生
- 3 軽自動車の誕生
- 4 軽自動車 冬の時代
- 5 セカンドカーとしての軽自動車
- 6 新規格の軽自動車の現状と問題点
- 7 むすび

1 はじめに

19世紀末にフランスとドイツでお金持ちのためにガソリン乗用車が發明された。20世紀に入ってアメリカで大衆のための乗用車が發明されかつ普及した。第二次世界大戦前に欧米先進国ではマイカー時代となった。日本も1950年代後半からの軽乗用車の生産・普及を契機にして1970年代以降マイカー時代を謳歌している。

本論文は、マイカーのなかのとくに軽自動車を対象として、消費者の安全であることの権利とか選ぶ権利という消費者主権がどのように確保されてきたかを考察したものである。

2 大衆のための乗用車の誕生

実用に耐える乗用車の誕生は、ドイツのK. ベンツが1885年に発明した三輪ガソリン自動車であるといわれている。しかし、これはお金持ちのための乗用車であって、本論の対象とする大衆のための乗用車ではない。

本論は、わが国における大衆のための乗用車の嚆矢となった軽自動車を対象とするわけであるが、まず欧米先進国の大衆車の誕生の経緯をみてみよう。

(1) アメリカ

19世紀末から20世紀初頭にかけてアメリカでも大勢の技術者達がお金持ちのために多くのガソリン乗用車を試作し、売り込みをはかっていた。1910年頃の乗用車市場は約20万台となっており、大衆でも所有できる乗用車の需要も高まっていた。

1903年に株式会社を設立したH. フォードは、8年にT型フォードを発売した。この車は当時の「クルマは高いもの、お金持ちのもの」という通念を打ち破って、大衆にも手の届く価格（880ドル／台）を設定した。しかし、ただ安価だけでなく、軽量かつ頑丈で、誰でも簡単に運転ができるし、さらに規格が同じなので部品の互換も可能であった（第1表参照）。

〔第1表〕アメリカ、ドイツ、日本の「国民車」の特徴について

| | アメリカ | ドイツ | 日本 |
|--------------|---------|------------------------|----------------|
| 提唱者と実施者 | H. フォード | A. ヒトラー総統 F. ポルシェ博士 | 通商産業省 川原 技官 |
| 「国民車」 | フォードT型 | VW ビートル | スバル 360 |
| 試作年 (生産年) | 1908年 | 1934年 (1948年) | 1955年 |
| 排気量 | 2896cc | 1131cc | 360cc |
| 価 格 | 880ドル | 990マルク | 42.5万円 |

(資料出所) 樋口健治著「自動車技術史の事典」1996年 朝倉書店

T型車は、ティン・リッツィ (Tin Lizzie ブリキ製の安物ポンコツ車) と呼ばれていたが、当時の悪路のアメリカ大陸横断レースでも優秀な成績を残し、安くても頑丈な車であることを証明した。

生産台数は、9年には約1万台、10年には約2万台と全米の生産台数の約1割に過ぎなかったが、T型車の累計生産台数が百万台を超えた15年には全米の約4割を、さらに24年には全米の5割強を占め「T型は決して追い越すことができない……なぜなら(1台抜いても)その先に必ずT型がいるから……」^(注1)といわれるまでになった。なお、T型車は27年に生産を中止するまでに累計1,500万7,033台生産された。価格も、15年には490ドル、24年には380ドルと下落し、25年には最低の290ドルとなった。つまり、需要の増加が値下げをもたらし、この価格の低下がさらに需要の増加をもたらしたわけである。このように劇的な価格の低下には成功したものの、黒一色の飾り気のないT型車は大衆に飽きられてしまった。

消費者主権からみると、フォードは、単一モデルの大量生産という規模の利益から価格の低下という形で消費者にも利益を還元し、かつ頑丈な車を提供したことで消費者の安全を求める権利を確保させたわけであるが、他方、消費者の「他人に見せびらかしたい」とか「他人に差をつけたい」という欲望に応えるという選ぶ権利を無視したことになったわけである。

(2) ドイツ

A. ヒトラーがドイツ第三帝国の首相となった1933年当時、乗用車の登録台数は、米国の2,065万台、フランスの139万台、英国の120万台に対して、ドイツは51万台にとどまり、そのほとんどが高級車であった。大のカーマニアでかつ高級車メルセデス・ファンであったヒトラーは、首相就任と同時に奢侈税の引き下げ、スポーツ振興、アウトバーン(自動車専用道路)建設計画と自動車普及のための施策を次々に打ち出した。

33年2月、恒例のベルリン・モーター・ショーが開催された際に、ヒトラー

は「自動車は金持ち階級のものである限り、それは国民を貧困層と富裕層の二つの階級に分ける道具でしかない。国家を真に支えている国民大衆のための自動車であってこそ、文明の利器であり、素晴らしい生活を約束してくれる。われわれは今こそ、国民のためのクルマを持つべきである^(注2)」という演説をぶっている。

ヒトラーは、当時ダイムラー・ベンツ社の技術部長のF. ポルシェ博士（スポーツ・カーの名門ポルシェの創設者）に1台、千マルク以下の「国民車」（Volkswagen）の設計を命じ、38年には生産工場の定礎式を行い、試作車を公開した。

国民車の名前は「Kdf Wagen」。Kdfは「Kraft durch Freude」の略で、「歓喜を通じて力を」（ドイツ労働階級のスローガン）という意味である。これはR. ベートーベンの「苦悩を通じて歓喜へ」という言葉を連想させる巧みなコピーである。

このクルマは、国民の輸送や移動の必要を満たすとともに、国民に歓喜を与えることを意図していたが、39年9月、第二次世界大戦が勃発し、ヒトラーも国民車普及の夢を果たせぬままに、45年にこの世を去った。

「虎は死んで皮を残す」という言葉をもじると、「ヒトラーは死んで国民車の試作車とアウトバーンを残した」わけである。20世紀の極悪人ヒトラーもクルマに限定すると国民に歓喜を与えた人ということになる。戦後、フォルクス・ワーゲン（VW）社がこの試作車（Kdf）を量産して、「かぶと虫」（Käfer（独）、Beetle（英））として販売された。48年に2万台弱であった「かぶと虫」は72年に累計1,500万台とT型フォードの記録を突破した。78年に排気ガス問題などからドイツでの生産は停止されたが、その後メキシコなど中南米諸国で生産され、98年までの累計生産台数は2,200万台を超えた。消費者主権からみると、ヒトラーが一般大衆でも手に入れることができるクルマ……「国民車」の生産を意図したことは選ぶ権利を尊重したとみることができるし、アウトバーンを建設したことは安全で快適な運転を保証することであるから安全であることの

権利も尊重したとみることができる。

(3) 日 本

わが国ではテレビ放送が始まった昭和28年（1953年）をテレビ元年という。屋外で放映されているテレビ放送を人込みのなかで見るよりも、自宅でビールでも飲みながらテレビ放送を見たいという消費者の欲望が白黒テレビの購入をもたらした。昭和30年代は白黒テレビと電気洗濯機と電気冷蔵庫ないしは炊飯器などいわゆる消費者にとっての「三種の神器」が普及した。

これらの商品（炊飯器を除く）は何れも欧米先進諸国の発明品であったが、わが国の狭い住居に合わせた国産の改良品が普及したわけである。

ところで乗用車は、戦前はフォードのT型車を輸入してお金持ちが運転手付きで使用し、大衆はタクシーとして利用していた。自動車産業は陸軍主導でトラックなどの保護・育成がはかられていたが、乗用車は民間で細々と試作車を生産していたに過ぎない。

戦後、大衆の足となっていた自転車やオートバイやバイクおよびトラック・バスは生産されていたが、昭和20年代後半には乗用車は輸入車にするか国産車とするかで国論は二分していた。

まず、当時の一万田日銀総裁や運輸省は国産車育成無用論を唱えた。つまり、労働者は多いが資本や技術に不足している資源配分や比較生産費説からみれば、幼稚な国産車に貴重な資金を投入するよりも、欧米先進諸国から中古車でも輸入してタクシーやマイカーに利用したほうが得策であるというわけである。

他方、通産省はタクシーやお金持ちのための国産車を保護・育成することを提唱した。乗用車は、数万点の部品から組み立てられているので、鉄鋼業や機械工業やゴム工業や化学工業などから原材料や部品を購入することによって生産や雇用の波及効果が大きい。また、潜在失業者が存在していた当時の雇用の改善に貢献するものであることが評価されて、通産省の国産車育成政策が実施された。すなわち、資本や技術の不足に対しては、政府資金を融資し、貴重な

外貨をはたいて英仏から小型車の技術を導入した。また、完成車の輸入には40%台の関税を賦課することにしかつ外貨割り当て制度を活用して輸入を阻止した。

この当時、保有乗用車1台当たりの人口数は、アメリカが4～5人、欧州諸国が50人前後であるのに対して、日本は二千人と雲泥の差であった。

30年5月に開催された第二回全日本自動車ショーの開幕に合わせて、通産省重工業局自動車課から「国民車育成要綱案」（川原 晃技官）が発表された。

この目的は、大量生産が可能で、大衆も購入可能な乗用車の開発を政府としても支援しようとするものであった。その内容は、将来の国民車の条件として

- (ア) 最高速度時速100キロ以上。乗員4人、ガソリン1ℓ当たりの走行距離30キロ以上
- (イ) 月産二千台の場合、工場原価25万円以下。エンジン総排気量350～500cc
- (ウ) 通産省はこの条件を示して、一定の期日までに試作を奨励する。テストの上で量産にふさわしい車種を選定し、それに対して財政資金を投入して育成をはかる。

をあげた。

この「国民車構想」に対して、多くの企業が関心を示し、後記のように自社構想をまとめたが、タクシー業界はこの車がタクシーに転用され、料金のダンピングが起りかねないという理由から反対した。また、タクシー向けの普通乗用車を供給していたトヨタと日産も反対し、自動車工業会として正式に反対の申し入れがあり、通産省も断念した。すなわち、通産省の「行政指導」は失敗したため、フォードのT型車やVWの「かぶと虫」のように同じ型式の国民車は誕生しなかった。しかし、この構想が契機になって日本独特の軽自動車が生産され、わが国の自動車産業が民間主導で発展したのは幸いだったともいえる。

3 軽自動車の誕生

(1) 「国民車構想」以前の軽自動車

まず、その変遷を振り返ってみよう。

運輸省自動車交通局審査課によると、軽自動車という日本独特の規格ができたのは昭和24年でこの当時は二輪、三輪、四輪の区別がなく車体のサイズとエンジンの排気量が決められていた。翌年、四輪車の規格も制定された。

この当時は貨物用の小型三輪車が主力であったが、オートバイに屋根をつけたような軽便な車が多くの中小企業で生産されていた。

昭和30年に四輪の軽自動車の規格が排気量360cc、全長3.0m、全幅1.3m、全高2.0mと制定された。

たまたま通産省の「国民車構想」が発表されたために国民車と軽自動車が混同されているところがある。そこで念のため両者の相違点をみると、国民車は排気量350～500ccで諸条件に最もふさわしい一車種に絞るというわけであったが、運輸省の規格に合っていればそれは全て軽自動車ということになるわけである（第2表参照）。

〔第2表〕軽自動車に関する規格等の変遷

| | |
|-------|--|
| 昭和24年 | 軽自動車の規格の制定 |
| 30年 | 規格が、排気量360cc、全長3.0m、全幅1.3m、全高2.0m以内 |
| 32年 | 軽三輪トラック「ミゼット」発売 |
| 33年 | 軽四乗用車「スバル360」発売 |
| 43年 | 軽自動車免許廃止 |
| 53年 | 軽自動車にも車検制度創設 |
| 56年 | 排ガス規制の強化に伴う規格の改正（排気量550cc、全長3.2m、全幅1.4m） |
| 平成2年 | ボンネットバンタイプの「アルト」発売 |
| 2年 | 車庫法の改正で東京都23区と大阪市で軽自動車にも車庫の届け出義務 |
| 5年 | ミニバンタイプの「ワゴンR」発売 |
| 7年 | 車庫届け出の適用地域が東京圏、大阪圏と人口30万人以上の都市に拡大 |
| 9年 | 衝突安全性向上のための規格の拡大（全長3.4m、全幅1.48mに拡大） |
| 11年 | 車庫届で出の適用地域が人口20万人以上の都市と、全県庁所在地に拡大 |

(2) 「国民車構想」以後の軽自動車

まず、四輪車メーカーと二輪車メーカーにわけて、この構想に対する対応を

みよう。

既に小型乗用車を生産していたトヨタ、日産、三菱重工業は主力の車種よりやや小型の乗用車を開発した。それぞれパブリカ800cc、サニー1000cc、三菱500ccを開発した。既存のメーカーにとっては排気量360ccの四輪の乗用車など常識はずれのものとししか考えなかったとみられる。

他方、富士重工業や本田技研や東洋工業（現 マツダ）などの二輪、三輪車メーカーは、大衆が安価で軽便な二輪車も風雨の時には運転しにくいという悩みをもち、かつ安価な四輪車を欲しがっているに何とか対応できないかと思案していたところに、「国民車構想」が発表されたので、これを契機にして「国民車」の開発に着手したと筆者は推測する。

ア 富士重工業のスバル360

スバル360は、昭和30年12月に開発が始まり、33年に42万5千円で販売された。富士重工業は前身の中島飛行機からの航空機の技術力を活用して、軽量車体に成功した車である。なお、スバル360は、ポルシェ博士のVWの「かぶし虫」によく似ているが、設計の基本条件に従って開発しているうちに必然的に似てきたのではないかと思う。

イ 本田技研のホンダN360

ホンダN360は、オートバイの技術力を活用して、小型でも高出力のエンジンを軽四輪車に搭載したもので、昭和42年に31万5千円で発売された。

(3) 日本型「国民車」としての軽乗用車

高度成長期の昭和40年代前半に国民の所得も大いに伸び、家庭のなかにもカラーテレビ、クーラー、カーの「和製英語」の頭文字をとった「3C」ブームが起こった。

このカーは、自家用車つまりマイカーのことであるが、この代表的なカーが軽乗用車であった。

軽乗用車が、わが国の実質的な国民車となったわけであるが、この理由とし

ては次のようなことがあげられる。

- (ア) 前記のように軽自動車メーカーがそれぞれこれまでの自動車の常識を打ち破って、航空機とかオートバイの生産での経験とか技術力を活用したことによる。つまり日本独特の発明品であると評価したい。
- (イ) 高速道路がなかったことによる。わが国の高速道路は昭和39年に建設された名神高速道路が最初であり、「日本には道路がなく、あるのは道路予定地である」と欧米人にいわれたように狭い曲がりくねった道路ばかりであった。こうした道路に最適な車は軽乗用車であった。なお、アメリカやドイツの高速道路では、日本の軽自動車は安全基準から走行できないし、当然わが国からこの二国には輸出していない。
- (ウ) 大衆の所得に見合ったものであったことによる。当時、登録車（軽自動車以外の車）は「高嶺の花」であったが、軽乗用車は貯蓄するか割賦販売を利用すれば「大衆でも手の届く花」であった。一度マイカーを持つと、クルマなくしては生活できなくなり、所得が増えたらもっと大きなクルマを持ちたくなるので、わが国もモータリゼーションが進展した。

ちなみに、大学卒の初任給は、平成の今日では20万円前後であるが、昭和30年代ないし40年代にはそれが1万円台ないし数万円台であった。

4 軽自動車 冬の時代

昭和45年に大阪で万国博覧会が開催され、全国から大衆が見物に出かけた。東日本からは、昭和39年に開通した東海道新幹線を利用したり、東名高速道路をマイカーで走行していった大衆も多かった。

初めて入手するクルマ（ファーストカー）としての軽乗用車需要はこの頃がピークを迎えた。高度成長は続いたが、欠陥車問題や石油危機などで軽乗用車への需要は減少し、軽乗用車は冬の時代となった。

(ア) 欠陥車問題

昭和44年に乗用車問題を専門に関与する消費者団体の「ユーザー・ユニオン」が、「ホンダN360」の欠陥を指摘して、本田技研を告訴した。この裁判で「技術鑑定人となった亘理 厚東大教授は、ヨー（垂直軸周りの運動）特性にロール特性がからんだ不安定性の傾向があることを認めつつも、それは3.0×1.3メートル以内という軽自動車の法規定そのものがもつ問題性^(注3)」と指摘している。「法規が制定されたころには、軽自動車がN360ほどの高速性を持つとは想定されていなかった。」^(注3)のである。この裁判は、ホンダN360のみならず、他社の軽乗用車にも悪影響を与え、軽乗用車全体の需要も減少した。

(イ) 第一次石油危機と排ガス規制

昭和48年に勃発した第一次石油危機によりガソリン価格が高騰し、またガソリンの消費量を抑制するためにガソリンスタンドの休日休業も実施された。このためクルマを利用するレジャーは急減し、軽乗用車の需要も減少した。なお、不況に伴い個人所得も伸び悩み乗用車全体の需要に悪影響を及ぼした。

また、公害問題の解消の一環として排ガス対策を要請された軽乗用車は、エンジンの出力を落とした。そのため走行性能の面で見劣りするようになり需要も減退した。さらに小さなエンジン排気量で大きな出力を得ようすると技術の高度化はコストを増加させ、しいては価格を高くせざるをえなくなった。

また、排ガス規制の強化に伴って排気量は550ccに、また規格も全長3.3mに改正された。

(ウ) 軽自動車への優遇措置の廃止

軽自動車に与えられていた優遇措置のうち、昭和43年に軽自動車運転免許が廃止され普通自動車運転免許に統合された。さらに48年には軽自動車にも検査制度（車検）が創設された。このため軽乗用車の利用者にとって、負担が多くなり軽乗用車を所有するメリットが軽減してしまった。

また、トヨタ、日産などの登録車メーカーも以前より割安で魅力的な小型車をマイカー用に販売したため、所得の高くなった消費者は窮屈な室内の「我慢車」と呼ばれた軽乗用車から小型車へ移行した。

5 セカンドカーとしての軽自動車

「軽自動車 冬の時代」を終わらせたのは軽自動車のトップメーカーの鈴木自動車であった。昭和49年5月に同社は新車種「アルト」を47万円という格安価格で発売した。これはボンネットバンと呼ばれる商用車登録の車種である。外観は軽乗用車の「フロンテ」と共通であるうえ、装備をシンプルなものとしてコストを低くした。また、この車は、税法上は貨物車であったので、乗用車よりも物品税が低率となり、消費者の取得価格はそれだけ安くなった。

この当時、消費者は、「他人に見せびらかす」とか「見栄で車を買う」ようなことはせず、実質的な利便性を重視してクルマを選ぶようになっていたため軽貨物車は爆発的に売れた。このような市場に他社も追随し、一時、軽乗用車市場から撤退していた本田技研も昭和60年9月に新型軽自動車「トゥディ」を発売した。

ここでどのような消費者が軽自動車を使用しているかを把握して、セカンドカーとしての使用実態をみることにする。

平成10年の日本自動車工業会の「軽自動車の使用実態調査報告書」によると、軽自動車を主として運転している者は、女性が64%、男性が36%となっている。ちなみに登録車のユーザーの77%が男性となっている。

また、車を一世帯で2台以上保有している者の2台目の車が軽自動車である者が78%となっている。

さらに軽自動車を選ぶにあたり重視した点についての回答として、主として経済性をあげた者は66%、主として使い勝手をあげた者は34%となっている。

経済性の内訳として、(1)税金が安い 76% (2)車本体の価格が安い 53% (3)燃費が良い 46% (4)車検費用が安い (5)保険が安い 27% (複数回答) となっている。

使い勝手の内訳として、(1)狭い道で便利 59% (2)運転しやすい 51% (3)駐停車が容易 40% (4)買物、用足しに良い 40% (5)通勤・通学用 31% (複数

回答) となっている。

この報告書から軽自動車のユーザー像としては、次のような特性があると推測できる。

- (1) 主婦の就業率の上昇や、住居が市街地から離れることなどから車を保有する必要性が高まりかつ複数保有する必要性も高まっている。前記のように経済性などからセカンドカーとして軽自動車が定着したとみることができる。
- (2) 家族が通勤用、通学用あるいは家事用と一人一人の靴のように車を必要としているので、経済性も考慮して軽自動車が保有される。
- (3) 曲がりくねった狭い道路状況から、使い勝手を重視する女性が多い。

次に都道府県別にみた軽自動車の普及率とその理由を推測してみよう。軽自動車の保有台数は、全国で約1800万台、世帯数当たりでは全国平均で40%となっているが、都道府県別にみるとかなりの格差がある。第3表のように全世帯数のうち軽自動車を保有している世帯比率は、鳥取県が86.4%、島根県82.6%、長野県79.9%、山形県79.2%、佐賀県78.6%などの県が高い保有率を示している。逆に、保有率が低い県は東京都9.5%、神奈川県15.1%、大阪府22.8%、北海道24.1%、埼玉県25.0%などとなっている。ちなみに、東京都は外国車の保有率が10%を上回っている。

このように保有率が府県によって格差がある理由として、一人当たりの所得でみると所得の高い東京都などは軽自動車の保有率が最も低くまた高額な外国車のそれが最も高くなっている。また、低所得世帯ほど共働き率も高いし、働くために軽自動車を必要としていることも推測できる。さらに人口当たりJR年間輸送人員や人口当たり旅客バス年間輸送人員でもこれらが低い府県ほど軽自動車の普及率が高いことがわかる(第3表参照)。

この結果からみると、軽自動車が、(1)安価であること、(2)通勤用などに使用されていること、(3)公共交通機関の不便な府県ほど使用されていることがわかる。

〔第3表〕府県別にみた軽自動車の普及状況
(数字は平成9年の47都道府県内の順位)

| 都道府県 | 軽自動車普及率 | 県民分配所得：雇 用者所得 | 人口あたり JR年間 輸送人員 | 人口あたり 旅客バス年 間輸送人員 | 共働き率 | 自動車保有 総台数(除 く軽自動車) |
|-------|---------|------------------|-----------------------|-------------------------|------|--------------------------|
| 鳥 取 | 1 | 47 | 26 | 25 | 5 | 47 |
| 島 根 | 2 | 45 | 40 | 42 | 7 | 46 |
| 長 野 | 3 | 16 | 18 | 28 | 8 | 12 |
| 山 形 | 4 | 34 | 37 | 37 | 1 | 29 |
| 佐 賀 | 5 | 43 | 32 | 30 | 12 | 43 |
| | | | | | | |
| 埼 玉 | 43 | 5 | 6 | 27 | 37 | 6 |
| 北 海 道 | 44 | 7 | 27 | 5 | 43 | 5 |
| 大 阪 | 45 | 2 | 5 | 20 | 46 | 3 |
| 神 奈 川 | 46 | 3 | 3 | 1 | 45 | 4 |
| 東 京 | 47 | 1 | 1 | 4 | 50 | 1 |

(資料出所)「地域経済便覧'98」東洋経済新報社

6 新規格の軽自動車の現状と問題

最近街中に「これが軽自動車なのか」と首をかしげたくなるほど大きな車に出会うし車全体の販売が不振ななかで軽自動車と一部の小型車が好調な販売をしていると新聞やテレビでも報じている。これは何故か、現状を分析し、問題点を見出だすことにする。

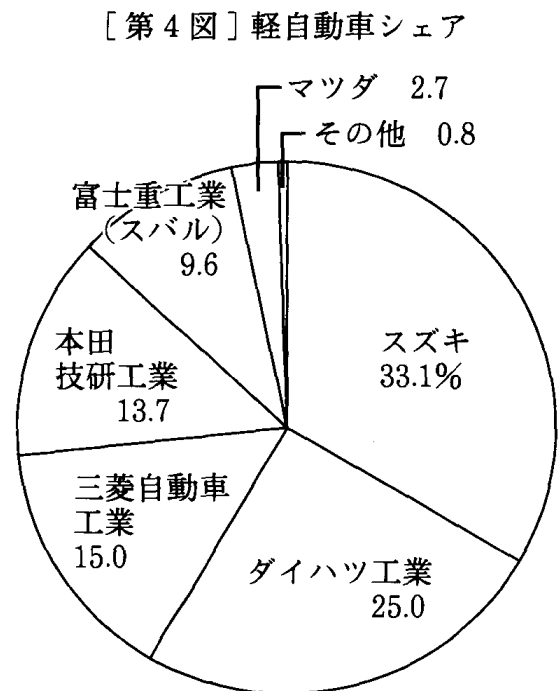
(1) 軽自動車の規格の改正

平成10年10月1日から、軽自動車の規格が改正された。エンジンの排気量は従来のまま660cc以下であるが、車体のサイズが大きくなった。全高は従来のままの2.0mであるが、全長が3.3mから3.4mへと10cm、全幅が1.4mから1.48m

へと8cmそれぞれの上限が大きくなった。

この理由は、衝突安全性の向上のためである。わが国では、平成6年に普通車は時速50キロで正面衝突しても頭部や胸などに負傷を負わないことを義務づけた衝突安全基準が設けられた。しかし、軽自動車は時速40キロでしかなかった。それを普通車と同等の50キロの基準に適用されるのに伴って、前記のように規格が大きくなった。

この規格の改定は2年前に決まったが、当初、排気量を変えずに車体だけを大きくすれば、走行性能も減退する恐れがある。また、重量が増加すれば、燃費が悪化して経済性も損いかねない。そこで軽自動車業界のリーダーのスズキの鈴木社長は「重量増、燃費悪化、コスト上昇という三重苦を克服するには、排気量のアップが欠かせない^(注4)」と言い続けてきた。次に後記のように予想以上の成果をあげたメーカーの対応状況をみてみよう（第4図参照）。



(資料出所) 全国軽自動車協会連合会

(2) 新規格車の開発

各メーカーとも、この規格の改定に応えようとして努力してきた。ここでスズキの場合を取り上げてみよう。

『衝突の衝撃を吸収する安全対策を主眼に新規格車を開発していたスズキの技術者たちは、開発の初期に「良いモノができる」と胸を張った。しかし、旧規格に比べて45kgも重くなった。試作車を目の前にした鈴木社長は許さなかった。

重量増が新規格車のコスト増、燃費悪化を招くのは明らかだった。鈴木社長

は「一度に20kg減らせと言っても無理」とわかって、数万点の部品を1 gずつ軽くして全体を軽量化するという「素人の発想」を出発点に、「1 部品 1 g 軽量化運動」の旗を掲げた。

例えば、「SOHC12バブルエンジン」のアルミ部分の場合、力の掛かる部分とかからない部分をコンピュータで解析、軽い材質に変えながら剛性を二倍に高め、従来64 gだった重量を51 gまで20%軽くできた。

これまでのスズキの新車開発は、このトップの徹底したコスト意識と、難題を求められてもきっちりと結果を出す技術者の力量が両輪となって進められてきたとあっていい。「1 部品 1 g 軽量化運動」もその典型だ。

鈴木社長は「今回の規格拡大は、様々な制約の中で軽自動車開発をとことん追求する良い機会だった」と振り返る。^(注5)』

また、「鈴木社長は「車体の軽量化と燃費向上で成果が出せた」と安堵する。運輸省が公表した新規格車の燃費水準でスズキの「アルト」が一部の型式で最高値をマーク、重量でも最軽値となった。」^(注6)

こうした努力はスズキだけではなく、どこのメーカーも努力した結果、新規格車はどれも独自に開発した高性能エンジンや新型変速機を採用するなどの工夫を重ね、車体の拡大と燃費の向上というジレンマを克服したことになった。

なお、6月1日にダイハツ工業は新規格の乗用車の「ムーヴ」「ミラ」「オプティ」と貨物車の「ハイゼット」「アトレー」の5車種の一部で昨年10月から今年4月19日までに生産された26,166台にブレーキシステムに不具合があるとして、運輸省にリコール・改善対策を届け出た。^(注7)

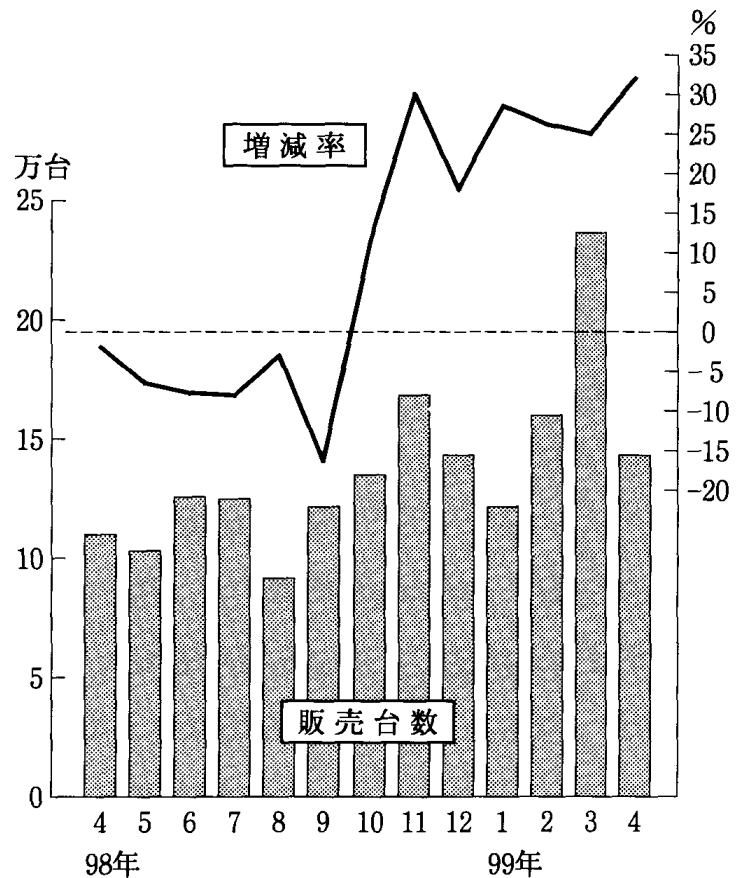
(3) 新規格車の販売

平成9年4月に消費税が5%に引き上げられて以来、登録車の販売台数は今年の5月まで連続して前年同月を下回っている。軽自動車の販売台数も、昨年9月までは下回っていたが、新規格車が発売された10月以降今年の5月まで8月ヵ月連続前年同月比2桁の増加をつづけている（第5図参照）。

まず、売り手側の言い分をみよう。

「大きくなって安全性が向上し、室内の広さでは普通車にもひけをとらなくなった。しかも、燃費はよくなって、価格も基本的には引き下げたんですから」と三菱自動車の社員は主張する。消費者の安全の確保という権利に応えているというわけである。「今売れなくてどうするのですか。6社の全車種がフルモデルチェンジしているんですよ」というメーカーもいる。このこと

〔第5図〕軽自動車販売台数の推移



(資料出所) 全国軽自動車協会連合会調べ

は消費者の選択の拡大という権利に応えているというわけである。

つぎに、買い手側の言い分を考えてみよう。

(ア) 潜在的な需要がここで健在化した。

昨年10月までの12ヵ月連続前年実績を下回っていたということは、規格の改正で良い車を購入しようと買い控えていたのがここ数ヶ月に需要として顕在化したとみることができる。これにはメーカーも車の安全性や選択の拡大にも十分応えてくれたためでもある。

(イ) 安全性や快適性などの向上

まず、新規格車は安全性の面で前記のように半人前から一人前になったことが評価された。

また、車高は従来どおり上限2.0mであるが、これは小型車と同じである。これを生かしたミニバンタイプが1990年代に入って発売され、スペース効率や

乗り降りのしやすさで人気を呼んだ。富士重工業は今回の改定でこのタイプに絞っているほどで、各社の主力車種となっている。全長10cm、全幅8cmの拡大以上に大きくなったと感じるのはこの高さのためである。このことは今日、クルマを生活の一部と位置づける消費者が多くなったのにうまく対応したものとみたい。

(ウ) 新しい買い替え需要の取り込み

各社一斉に新規格車を広告・宣伝し発売したという相乗効果があった（第6表参照）。また、ほとんどのメーカーが運転席、助手席ともにエアバックを標準装備するなど安全性を高めた。さらに、車体もひと回り大きくなり、排気量を除いて小型乗用車との機能的な差もほとんどなくなったので、従来小型車を購入していた消費者までも取り込んだわけである。

〔第6表〕各社の代表的な軽自動車

| 車名（代表的な車種） | メーカー | 価 格 |
|----------------------|---------|-------|
| ①ワゴンR（FX 2WD） | ス ズ キ | 105万円 |
| ②ムーヴ（エアロダウンカスタム 2WD） | ダイハツ工業 | 128 |
| ③ライフ（Gタイプ FF） | 本田技研工業 | 102 |
| ④トッポBJ（M 2WD） | 三菱自動車工業 | 101.5 |
| ⑤プレオ（LM 4WD） | 富士重工業 | 113 |

（注）98年10月～99年2月の販売台数を聞き取り調査。価格は代表的な車種の標準価格をメーカーに聞いた。

（資料出所）日本経済新聞 平成11年3月29日付夕刊

つまり、これまで軽自動車といえば、安価なのが売り物であったが、新規格では各社ともグレードの高い車種が売れている。これは購入層が所得がないわけではなく、その使い方が上手になっているからである。必要のないものは我慢するが、良いもの買うという態度である。たとえば、20年前に全国統一の47万円で販売されたスズキの「アルト」の最も安価なバンタイプは、新型になっても49万8千円であるが、売れているのはもっとグレードの高いクラスである。セカンドカーという性格上、ほとんどの人が一台目と同様にエアコン、パワー

ステアリングの装備を求めている。

この傾向はスズキだけではなく、ダイハツ工業の「ムーブ」の場合も、普通のタイプの売れ行きが3に対して、オートマチックで110～130万円もする高級なタイプのそれが7となっている。同社の広報部は「最近は小型車のカタログを持って軽自動車を見にくる人もいる。並べても遜色がなく、1000cc程度の小型車と同じジャンルと考える人が多いのでは」と話す^(注8)。

なお、購入してから10年以上が経過している軽自動車は全国で約290万台にのぼり7年以上になると約540万台もある。このようにこれまで買い替えを我慢していた潜在需要が顕在化するのに加えて、小型車を保有している層までも新規に取り込める状況にある。

(オ) 競合する小型車

このように規格の改正で室内の広さや安全性が向上した軽自動車は、これまで軽自動車に乗るのをためらっていた小型車ユーザーを取り込もうとしている。しかし、一車種だけ好調な小型車がある。それは今年の1月に発売されたトヨタの「ヴィッツ」である（第7表参照）。

〔第7表〕トヨタの新小型車「ヴィッツ」

| 「ヴィッツ」の概要 | | | |
|-------------|---|------------------------|-----------|
| 寸 | 法 | 全長3610×全幅1660×全高1500ミリ | |
| 乗 車 定 員 | | 5人 | |
| 排 気 量 | | 1000cc | |
| 最 高 出 力 | | 70馬力 | |
| 最 小 回 転 半 径 | | 4.3メートル, 4.9メートル | |
| タ イ プ | | 3ドア, 5ドア | |
| 最量販モデルとその価格 | | FグレードDパッケージ（AT） | 111万5000円 |

（資料出所）朝日新聞 平成11年2月21日付

「ヴィッツ」は、最低価格モデルが83万円と軽自動車並みに安価なほか、燃費効率の面でもオートマチックで1ℓで20.5kmとほとんどの軽自動車を上回る水準を達成している。「トヨタは小さいクルマにやむを得ず乗る「我慢車」では

なく、小さいから乗っているんだと、誇りを感じられるクルマをめざした。」^(注9)また、「トヨタはヴィッツの開発に当たって原価の3割削減を打ち出し、そのうち1割を性能の向上で消費者に還元したという」^(注9)。

(カ) 税制や保険などの優遇措置

自動車に対する租税は、国税、地方税において取得、所有の事由に基づいてそれぞれ課税されている。軽自動車税は、原動機付自転車、軽自動車、小型特殊自動車、二輪の小型自動車に対して、主として定置場所所在の市町村が課税する地方税である。

現行の税制を具体的にみると、軽自動車は登録車に比べかなり優遇されているし、そのことが魅力で軽自動車だけが、不況で所得の伸びない現在好調な売れ行きを示している一因ともいえる。

現在、1000ccの車は年に29,500円の自動車税が課せられている。2,000ccでは39,500円となっているが、軽自動車は年間7,200円と小型車の四分の一である。

また、1トン以下の車は自動車重量税が年12,600円であるが、軽自動車は重量に拘らず一律4,500円である。この二つの租税だけ合計で年間3万円も差がある（第8表参照）。さらに50万円を超える車に課せられる自動車取得税も小型車や普通車が価格の5%なのに対して、軽自動車は3%である（第8表参照）。

〔第8表〕軽自動車と主なリッターカーの違い ※自家用乗用車の場合

| | 排気量 | 全 長 | 全 幅 | 軽・自動車税 | 自動車重量税 | 取得税 |
|---------|---------|-------|-------|-----------|-----------|-----|
| 旧・軽自動車 | 660cc | 3 m30 | 1 m40 | 7,200円／年 | 4,400円／年 | 3 % |
| 新・軽自動車 | | 3 m40 | 1 m48 | | | |
| リッターカーA | 1,000cc | 3 m66 | 1 m60 | 29,500円／年 | 12,600円／年 | 5 % |
| リッターカーB | | 3 m72 | 1 m59 | | | |

（資料出所）「自動車商学ハンドブック」日刊自動車新聞社 1999年版

ところで租税は、市場を通じた財貨の選択にできるだけ中立的に作用するように課税されるべきであるといわれているが、前記のように一部の小型車と軽

自動車を比べると、サイズや排気量に基づく課税基準による軽自動車だけの「恩典」を再検討する必要がある。

この他、軽自動車は高速道路の通行料金や自動車賠償責任保険、任意保険の保険料も割安である。

なお、車庫証明も平成11年1月から人口20万人以上の都市と全県庁所在地までは必要であるが、これ以外の地域では免除されているので、軽自動車が地方ほど普及している一因にもなっている。

7 むすび

軽自動車は、安サラリーマンでも貯蓄するか割賦販売を利用すれば買えるクルマであり、また、「女性の私でも手軽に運転できます」ということなどから、消費者主権のなかの「選択の拡大という権利」が優先して保証されてきた。

しかし、近年になるほど高速道路網も整備されてきたし、また、交通事故も「クルマ対ヒト」型から「クルマ対クルマ」型に変わってきた。安心して乗れるクルマ、万一クルマ同士が衝突した場合の乗員の安全性が重視されるようになり、昨年10月の規格の改正で軽自動車の安全性は、それまでの半人前から一人前になったと言える。つまり、「安全の確保という権利」も保証されるようになったわけである。

生産者も、今回の規格の改定に伴う「重量増、燃費悪化、コスト増」という三重苦を克服したクルマを一斉に発売した。また、消費者も、安全や環境保全に関する意識も高めていたので、新規格の軽自動車を買求めた。

この結果、不況でクルマ全体が売れ行き不振のなかで、軽自動車だけが好調な売れ行きを示しているわけである。このことは「消費者の安全の確保や選択の拡大」という消費者主権が確立されたことを立証していると考えたい。

注1 折口 透著「自動車の世紀」64ページ 岩波新書 1998年

消費者主権からみた軽自動車について 鶴岡

- 2 山本武信著「ベンツの興亡」72ページ 東洋経済新報社 1998年
- 3 前野考則著「マン・マシンの昭和伝説」424ページ 講談社 1993年
- 4 読売新聞 98年10月10日付朝刊「大きくなる軽自動車」
- 5 日経産業新聞 99年2月4日付「強さを探る スズキの軽自動車開発」
- 6 日本経済新聞 98年10月4日付朝刊「新車の出足気掛かり」
- 7 日経産業新聞 99年6月2日付「ムーブなど改善対策 ダイハツ 運輸省に届け出」
- 8 朝日新聞 99年3月2日付朝刊「軽くなった自動車快走」
- 9 日本経済新聞 99年2月21日付朝刊 トヨタ自動車 リッターカー「ヴィッツ」

(つるおか よしあき 本学教授)