

# 日本独自の自動車文化を醸成し 世界をリードするクルマ作りを

ジャーナリスト

三木寛郎

なぜか大型化する

モデルチェンジ

自動車のサイズをご存知だろうか。

いわゆる自家用車のサイズのことである。一般的に日本には軽自動車・小型車・普通車の3種類があり、それぞれ全長×全幅×全高で

軽自動車⇨3400×1480×2000mmを全て下回るサイズ。

小型自動車⇨4700×1700×2000mmを全て下回るサイズ

で排気量は2000cc未満。

普通自動車⇨4700×1700×2000mmのどれかが超過するか、排気量が2000ccを上回る車と規定されている。

これに照らし合わせて実際の車を見てみると、日本を代表するハイブリッド車であるトヨタの「プリウス」を例にとれば、

初代（1997～2003年）

4275×1695×1490mm

（全長×全幅×全高、以下同じ）

2代目（2003～2011年）

4445×1725×1490mm

3代目（2009～2015、PH

Vは2021～2016）

4480×1745×1490mm

4代目（2015～）

4540×1760×1470mm

とモデルチェンジをするたびに大型化され、全長は1・06倍に、全幅は1・03倍に拡大していることになる。ちなみに初代は5（7）ナンバー

だったが2代目以降は3ナンバーとなっている。

軽自動車の場合は、ニューモデルとして登場した時点で、ほとんどが規格ギリギリの最大限サイズで設計されており、モデルチェンジをしてサイズを拡大しようにもならないのだが、小型車の場合にはプリウスのみならず多くのモデルが、メーカーにかかわらずモデルチェンジのたびに大型化し、どこかで3ナンバーになっていく傾向があるのは確かである。

ホンダでも「ストリーム」という

モデルがあったが、初代から5

（7）ナンバー

で3列シート、

乗車定員7名と

いうのが特徴

だったのだが、

トヨタがその対抗馬として登場させた「ウィッシュ」は、なんとボディサイズまでまったく同一という露骨なライバル車だったが、「ウィッシュ」はモデルチェンジのたびに大型化され、ほとんどが3ナンバー車になってしまった。

## 自動車税の制度が大型化を招く

かつての自動車税の制度では、自動車のボディサイズが税額に大きく影響した。昭和の時代には、3ナンバーは高額な税金を徴収される高嶺の花であったのだ。ところが現行の自動車税の制度では、ボディサイ



初代プリウス



2代目プリウス



3代目プリウス



4代目プリウス



ホンダ STREAM

ズに関係なく排気量によって金額が決められるのだ。とくに新車登録時における自動車税額が排気量によって決定され、ボディサイズによって変わることがないのであれば、いっそ3ナンバーの普通自動車にしてしまおうということなのだ。ちなみにディーゼル車の場合は排気量の制約がなく、ボディのサイズによってのみ分類される。

しかし、世は大きく環境志向に舵を切られており、より地球温暖化を招く排出ガスの少ない車が求められるようになってきている。その大きな流れの中で、同じ移動手段として自動車を使用するのであれば、より軽い、コンパクトなものが求められるのではないだろうか。

これは筆者の持論だが、1〜2人が移動するとすればその重量はせいぜい120〜150kgに過ぎない。それを移動させるために、車重が1〜1.5トン、下手をすれば2トン以上にもなる車体を動かすのは甚だ非効率である。そもそも自動車というのは極めて効率の悪い存在なのだ。だとすれば、いま自動車に求められているのは小型化であり、軽量

化であるはずだ。より小さく軽くすることで消費するエネルギーを最小化する。これが前提となつて、温室効果ガスの削減が語られるべきなのではないだろうか。

モデルチェンジのたびにどんどん肥大化する車をいかに環境対応にするとしても、根本的な部分で了見が間違っていると思うのだ。

### 日本独自のクルマ文化を

日本の道路や駐車場というのは、一般的に見て5(7)ナンバーが基準で作られていると考えられる。

例えば駐車場についてだが、国土交通省が示す「駐車場設計・施工指針について」という資料によれば、

**軽自動車Ⅱ縦3.6×幅2.0m**

**小型乗用車Ⅱ縦5.0×幅2.3m**

**普通乗用車Ⅱ縦6.0×幅2.5m**

**小型貨物車Ⅱ縦7.7×幅3.0m**

というサイズが基準になっている。

スーパーやコインパーキングの駐車場におけるサイズは一般的に5.0×2.5mである。

一方、警察庁の資料によれば、道路の幅員は日本が3.5m、アメリカは3.66m、ドイツ・フランスは3.

75mとなっており、明らかに日本の道路の幅員は狭い。ついでだが路肩は、日本が2.5m、アメリカが3.6m、ドイツ・フランスが3mであり、こちらについては車道以上に大きな開きがある。さらに日本の一般道では、センターラインのある2車線道路で3.5m〜2.75mという車線の幅員が基準になるというから、いっそう狭くなるのだ。

むべなるかな、自動車を取り巻く基準サイズがそもそも狭い日本において近年急成長を見せたのが、トル型という背の高いデザインである。一時期隆盛を極めたミニバンもこの類に属するが、軽自動車でも小型自動車でも、5(7)ナンバーの枠に収まる外観ながら、室内は驚くほど広く、使い勝手も頗る良いという車種がかなりあるのも事実である。

そして、このミニバンにお約束なのがスライドドアである。確かにスーパーなどの駐車場は幅が狭く、通常のドアではとなりに駐車している車に当たってしまうことが多いが、スライドドアなら大きく広がることもなく、子供などが開け閉めし

てもあまり気にならない。

これも日本独自の自動車の有様なのかもしれないが、せっかくコンパクトな5(7)ナンバーと軽自動車というジャンルを持つ国として、世界の自動車のダウンサイジングに貢献できる提案性のあるクルマ作りができないものだろうか。

新車登録から13年を経過すると自動車税が割り増しになり、さらに同様に割り増しされる重量税に至っては18年を経過すると更に割り増しになると、所有するクルマが古くなればなるほど重税となる制度を見ると、古いものを大切にするという先人の教えは全く用を成さないように思えてくる。逆にドイツなどでは「オールドタイマー」という制度があり、製造から30年以上経過した乗用車両については、税金や車検制度上の優遇処置が設定されているのだ。

どんどん大型化する新車を売るべく、古い車をながしるにする…そんな日本の自動車を取り巻く環境には「文化」の香りがしない。日本独自の自動車文化を醸成できないものだろうか。