

自動車と法規制

隅田 豊
(特)軽自動車検査
協会理事長

Automobile and Regulation

Yutaka SUMITA

Chief Director, Japan Light
Motor Vehicle Inspection Organization

わが国には世界でも珍しいエンジン排気量550ccの自動車が1,000万台近くある。恐らく今年中には1,000万台の大台を超えることであろう。一つの国の中でこれだけのミニカーが何車種も多量に使用されている例は他にはない。わが国の法制上の自動車の分類の中に軽自動車という特別な枠があって、エンジン排気量550ccを境として、各種の法制上の取り扱いが不連続になっていることに起因することは言うまでもない。1,000万台近くある軽自動車のうち80%は貨物自動車で、また、その大部分はライトバンである。実質的には全く乗用車として使われているといっても過言ではあるまい。軽自動車が全体としては毎年10%程度の増加傾向にあるにもかかわらず、統計上は、乗用車は漸減傾向にあるのである。

小さいということはそれだけ経済性に富むことはもちろんであるが、それだけでなく税法を始めとして法制上の取り扱いで有利な面があるので、それが大きく影響していることは間違いない。貨物自動車が乗用車に比べて税金が安いことも、軽自動車の中で統計上は貨物自動車が大部分を占める原因になっている。日本の自動車技術がスバル360以来、こうした小さい車の開発に努力を重ね、世界にも稀な優れたものをつくりあげたのは言うまでもないことであるが、それもこれも軽自動車制度をうまく活用したとって間違っていないであろう。

戦前には「警視庁馬力」というものがあつた。エンジンのシリンダ内径を基準とした計算式でそのエンジンの出力を想定し、これをもとにして課税が行われたという。この方式は古くから英国で行われ、各国でも利用された。第2次大戦後自動車産業が復活し、エンジンの高速回転化による馬力向上が進められた。当然の結果として、シリンダ内径は大きくなり、ストロークは短くなっていった。その頃、英国では古い課税方式が残っていたので、シリンダ内径を大きくすることは国内競争では明らかに不利となるため、英国車は全体としてエンジンの高速回転化による性能向上の傾向にブレーキがかかり、欧州における自動車の開発競争に遅れをとることとなった。近年の英国自動車産業の不振にはより大きな問題が存在するが、1950年代の馬力競争において英国車が損をしたことは事実である。

国境を接して多くの国が存在する欧州大陸では、自動車は国際的に自由にいたりきたりしている。こういうところでは、古くから自動車についての規制もなるべく共通化する努力が行われており、その成果が国際道路条約や国際標準規格となっている。自動車の前面に白い灯火をといた規制はその一例である。日本は道路交通上は全く世界的に孤立しているために、独自の規制をやろうとすればやれないことはない。アメリカもそうである。排気ガス規制が日本とアメリカでいち早く強化されたが、ヨーロッパでは未だに遅れている。最近になって、貿易上の問題として規制の独自性が取り上げられるようになってきている。

自動車をとりまく法規上の取り扱いは、単に技術的な観点からだけ定められるものではないが、それがまた自動車の技術的な進歩にあるいは貢献し、あるいは足をひっぱるという結果となる。軽自動車制度は規制が社会のためにうまく機能した例であるが、排気ガス規制でさえ国際的な問題を引き起すことがある。社会の変化を充分に見通して、上手に法規制をつくりあるいは改廃してゆくことが、これからの行政上の大きな課題であろう。

原稿受理 昭和60年1月7日