

「国産自動車の280馬力規制，自動車技術の進歩，および外国メーカーに対する競争力」

リガテック特許商標事務所 北岡 敬三

1. はじめに

自動車が好きな私は，280馬力規制のかかっている車種に乗っています。出力に余裕のある自動車は，運転がスムーズで危険回避能力が高く燃費も優れたものです。

先端技術のかたまりである自動車の馬力は，国土交通省と自動車工業会により事実上280馬力に自主規制されています。この馬力規制の問題は，自動車雑誌で取り上げられていますが，今日の産業不況を考えると，経済的効果や自動車技術の発展を果たすために，早く再検討して馬力規制の撤廃をする必要があります。

今回は，この自動車の280馬力規制について，図1を参照しながら自動車技術の進歩，国内需要の喚起などの経済的効果，および外国との競争力をからめてお話ししてみようと思います。

2. 自動車の280馬力規制とは

最近，皆さんのなかには自動車と自動車の運転に興味がある方がおられるでしょう。自動車のカタログには最高馬力が例えば280馬力であると記載され，速度リミッターにより最高速度は180km/hに規制されています。この馬力規制は，排気量に関係なく661cc以上の上限馬力を280馬力としており，この規制のために，現在の日本の自動車技術は，世界の自動車テクノロジーから遅れをとり始めています。

カタログに出ている馬力の数値は，通常自動車を使用する際には実感としてはわかりにくいもので

す。自動車の走行は，安全装置の有無，2輪駆動方式か4輪駆動方式，重量，ボディ形状，馬力そしてトルクなど大きく関係しております。このうちの馬力の項目はカタログ表記上規制されていますが，安全装置の有無，駆動方式そして重量を無視しての規制はあまり意味がないでしょう。

実際には，大排気量の自動車であっても不自然にも国産車は280馬力規制になっていますが，輸入車には特に規制はなく280馬力を超えている車種がかなりあります。国産自動車にも280馬力を超えたものが少しずつ出てきてはいます。280馬力規制は，ガソリンエンジンからハイブリッドエンジンを経て燃料電池エンジンへ移行するこの時代に，技術力の低下が生じる恐れがあります。

次に280馬力規制について，自動車技術の発展，保険と安全，外国との競争力の観点から見てみましょう。

3. 自動車技術の発展

280馬力規制が存在していると，欧米のメーカーが開発している自動車の開発技術に比べて，次の点で日本の自動車開発技術が遅れてしまうのであります。

- (1) ターボを搭載していない多気筒エンジンを用いて高出力を得て，しかも燃料消費率を下げる技術。
- (2) 自動車を異なる走行環境で運転する際に，高出力をコントロールするための自動車安定走行制御装置やトラクションをコントロールする装置の高度化と，安全面においては，例えば数段階の展開度合いを有するエアバックなど安全装置の開発。
- (3) 高出力自動車の外観デザインと，この外観デザ

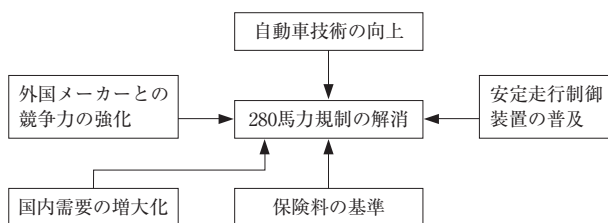


図 1

インに合わせたエンジンマウント、シャーシ、サスペンションなどの設計技術。

- (4) 自動車のアイドリング時の騒音と高速走行時の騒音低減技術の促進。

日本産業を支えている自動車産業をより一段と活発化して景気回復の原動力にするには、グローバルな自動車技術の制約がなくユーザの需要を喚起しような世界のユーザに通用する技術競争を促進する必要があります。

発揮できる馬力に関係なく走行時の危険回避がスムーズに行える優れた技術は、質が高くユーザの所有満足度を高めることができる自動車の開発を実現することでしょう。

ここで重要なことは、求められる自動車の種類としては、自動車の大きさに関係なく、①平均的に優れた自動車と、②特別に特徴のある自動車に分けることができます。平均的に優れた自動車は、ユーザにとっては故障が少なく使い勝手が良好ですが、自動車の所有満足度といえますか、所有期待度はあまり大きくありません。

しかし、特別に特徴のある自動車は、ユーザにとって所有満足度と所有期待度が大きく、自動車の国内需要の喚起につながるのです。

これからはこの所有満足度と所有期待度を自動車の購入者にアピールすることがとても大事であり、280馬力の規制の撤廃は、自動車設計の自由度を大幅に増し、新たな発想の自動車が登場する可能性が高いのであります。

4. 保険と安全

一方、ユーザにとって所有満足度と所有期待度を満たす自動車を使用する場合には、現在の任意保険

の制度ではなく、新たな保険制度が必要になるでしょう。必要とする保険料を算定するための重要な項目としては、馬力、トルク、安全装備および駆動方式などです。

5. 外国メーカーに対する競争力

外国メーカーの自動車、特にヨーロッパメーカーと韓国メーカーにおける自動車の技術的進歩は著しく、外観デザイン、内装デザイン、安全装備の充実、エンジン騒音の低減、走行騒音と走行安定性の向上、そしてエンジン性能の向上には、目を見張るものがあります。

ヨーロッパのメーカーは、実に日本市場をよく研究しており、機械対人間のインターフェースを、高級車の売れる大きな市場である日本の感覚に合わせようとしていますし、特にヨーロッパのメーカーは自動車の所有満足度と所有期待度を自動車の購入者にアピールすることが非常に上手であります。

6. おわりに

ユーザの好む自動車は、実に多様化しています。あるタイプのユーザは実用本位で燃費がよく小回りがきき安価であるのを望むのに対して、別のタイプのユーザは燃費やとり回しや価格にはあまりこだわらずに本当に所有満足度と所有期待度を満たすような、いわゆる欲しい自動車を追い続けています。

前者のユーザに適合するタイプの自動車に要求される技術は、後者のユーザに適合するタイプの自動車に要求される技術とはかなり異なります。

馬力について考えてみると、前者のユーザは必要不可欠な馬力があればよいのに対して、後者のユーザは余裕のある馬力を常に持ち続けたいわけです。この余裕の馬力こそが、安全確保のための技術開発を促進して新たな自動車の需要を創出する1つのキーワードになります。

