



福崎かずたろう

第7回 軽自動車について考える

エス君入院の間、修理工場から代車を借りた。スズキ自動車だけに、代車は軽自動車である。1ヶ月間、初めて軽自動車を運転してみて感じたことは、従来あった「軽」のイメージとは、良い方へ隔たりがあったということだ。今回は、その「軽」についてタラタラと見ていくことにしよう。

◇ 軽自動車とは何か ◇

軽自動車とは、外見上では、ナンバープレートが黄色地に黒字、または黒地に黄色字（営業車）の車である。これが一番分かりやすい。小さく見えても、外車などには1000cc程度の車があつたりして、外観はあてにならない。

一般的には排気量で他の車と分けられていて、550cc未満と定められている。馬力に関しては、特に規制は無いようだが、昨年メーカー間の取り決めで64馬力までとなっているようだ。

寸法は全長が3.195m以下、全幅が1.395m以下に定められている。軽自動車は、排気量にしても寸法にしても、「限られた枠」内なのだ。

◇ 従来のイメージ ◇

我が家は20年ほど前に、マツダの軽自動車『キャロル』に乗っていたことがあったのだ。この車はたいそう小さい車で、後部座席などでは、大人は体を屈めて乗っていたように記憶している。ちょっとした坂道でも登れなくなり、後ろから来たバスにあおられて恐かったと、筆者の親は今でもなつかしように話す。

当時、小学校へ上がる前だった筆者は、ガソリンスタンドへ車で立ち寄りご

とに「キャロルにガソリンたくさん飲ませて」と、両親にせがんだという。おそらく他の車なみに「大きくなれるように」と、子供らしい発想でそう言っていたんだと思う。泣かせる話じゃあないですか。子供ながらに「軽」であるデメリットを大いに感じ取っていたのだなあ。

あんまり非力なので、排気量制限が当時の360ccから550ccに変わったのが、昭和50年あたり（だったと思う）。しかしたとえそれでもやはり、遅い、うるさい、力が無い、狭い、安っぽい、かっこ悪い・・・など「軽」はありとあらゆる言葉でもって罵倒されてきた。これら全てが「軽」自身の原因ではない部分があるにしても、やはり「軽」は一段低い立場の車としての存在であり続けた。

◇ 軽であるメリット ◇

さて、遅くても狭くても非力でも、「軽」は有る程度売れてきた。なぜか？「軽」としてのメリットはどの様なところにあるのだろうか。それを見てみよう。

まず、『価格』、ですね。特別な装備（4WDとかターボとか）のない、いわゆるノーマル車は60万円台くらい。すっぴんの、それこそラジオさえ無いような営業車タイプだと50万円さえ割ってしまう。1000cc車の半分程度という価格は、デメリットはデメリットとして割り切って、乗れてしまうだけのものであろう。

次に、『税金』。自動車税に関しては、1000cc～1500cc車が年間に34500円、1500cc～2000ccが39500円、2000ccを越えると、なんと81500円！ところが、だ、「軽」は年間4000円だ。これはひどい差であると言える。お上は「軽」を奨励しているんだなあ、ということが分かると思う。ちなみに自動車税は都道府県に、軽自動車税は市町村に納める。

また車検ごとにとられる重量税も年間にして1万円ぐらい安い。さらに車の購入代金にかかる取得税や物品税（今年から売上税になる？）も、当然価格の安い「軽」の方が安い。

ということで、税金の安さは、圧倒的に「軽」の勝ち！

3つ目は『維持費』。これは、ほんとに乘れば乗るほどかかる。最も大きいのが、燃料費。ガソリンスタンドで「軽」だから安く売ってくれるというわけでは当然なく、燃費がよいのである。燃費とは1リットルのガソリンで何km走れるかを表すもので、当然、値が大きければ大きいほど、経済的である。エス君が今のところ11km／リットル程度、かなり燃費が良いと思われるコロナ

で12～14km／リットル程度である。ところが「軽」なら20km／リットルは軽いものだそうで、営業車など30を越すものもあるという。

維持費に入るのかどうか分からないが、保険代も安い。事故を起こせば「軽」だろうが「普通車」だろうが変わり無いと思うが、だいたいどの保険も「軽」は半額程度になっている。

それと、フェリーの航送料金も全長の短い車は安い。いいなあ。

以上3つ、金銭的な事ばかり書いたが、それ以外に『小回りの良さ』も忘れてはならない事である。近所にいつも、家の前とはいえT字路に車を留めているウマシな家があるが、この間、その家のおばさんが必死になってクラウンを車庫入れしている姿を見てしまった。大きな車を狭い車庫に入れるのは大変だから、普段は道路に置くというわけである。どうせ、買物・送り迎えにしか使わないような車なら「軽」にしたら・・・と思った私だったが、進言してあげるほど優しくないで、冷やかな一瞥を浴びせ、通りすぎるのだった。

「軽」は小さいし狭い。しかし、車庫入れや狭路など、せまい日本セマイ都心では、それが逆にメリットとなることも多々あろう。特に最近の「軽」は普通車並にパワーステアリングも装備している。短い距離をチョコマカ走るには（いわゆる下駄代わり）、最適であろう。

それと、車庫で思いましたが、一般に自動車はそれを留めるスペース（車庫）が、自宅から500メートル以内に無ければ、登録することが出来ない。つまり金だけがあっても車は買えないのである。この事は土地不足の都会では、けっこう深刻な問題である。しかし、「軽」は特例で車庫証明が要らない。小さいから路上の隅っこにでも置いときなさい、って事であろうか。う～ん。いいなあ。

◇ 現代の軽ブーム ◇

50年代の排ガス規制で、最もダメージを受けたのが「軽」であろう。他の車種も軒並みパワーダウンしたことは間違いないが、「軽」には命取りともいえる規制であったようだ。その後は小型乗用車（排気量2000cc未満）の時代となり、御存知のように現在に至っている。ところが、昨年来の高級大衆乗用車（クラウン・シーマ等）への消費志向の現われと、ほぼ同じくして

「軽」自動車のニーズが増してきた。高級車ブームが『カネあまりニッポン』の象徴であるとするれば、いったい「軽」ブームは何なのか。

本屋で『Kカー丸かじりガイド（だったかな）』という本をチラっと見た。その冒頭部分に次のような意味の文があった。・・・関西方面はKカーが多い、それもプラモデルのように色々といじってある。Kカーは今やもっともナ

ウイパフォーマーなのだ・・・

関西云々はともかくとして、「軽」の需要の内、何%かは趣味の対象として購入されたものではないか、と言うのである。たしかに、たしかにである。ここんところ、やたら10代のにーちゃんの乗っている、エアロパーツにスモークガラス・様々なステッカーで身をまとった「軽」が目につく。若者に人気が出てきた原因は、彼らの好みそうな、550ccで64馬力というハイパワー車（ちなみにエス君は1600ccで82馬力）が、続々と発売されているからなのだ。安くて、ハイパワーで、税金はメチャ安で、車庫はいらねえ。こりゃあたまらんぜえ！ぶっち切りだぜえ！イエええい！！ なのである。

それ以外にも、ヴァリエーションの急増やニーズに対する迅速な対応も、ブームに油を注ぐ。ターボ・ツウインカム・スーパーチャージャーなどのパワーアップ目的の装備以外にも、ジープ型四輪駆動車、1BOX車（箱型をしたキャンピング車）、キャンバストップ、オシャレ仕様車（回転シートやスライドドアなど）、無段変速車（ECVT）などなど。スタイルも従来のものとは比べればマシなものも出てきた。「軽」は、ひと昔前の営業車のイメージから脱却し、華やかな変身を成し遂げたと言えるだろう。

◇ 問題点 ◇

さて、そういうわけで、いま、「軽」がブームなわけだが、とつても良好自動車だから、皆さん親を質にいらしても買いましょうね、で終わるわけにもいかない。問題点が無い、というわけではないのだ。

まず、先に述べた車庫証明不用の件だが、言い換えれば、昼夜を問わずそこらじゅうの路上に「軽」が棲んでいるということになる。特に目に余るのは団地の周辺である。日本の道路事情にマッチした「軽」、それ故に、お上も特例として目をつぶってきたわけだが、現在のように増えてきたのでは、逆に、道路を塞ぐ主役となっているのではないか。

次に安全面である。限られた枠内で、できるだけ広い車内を実現するためにはどうするか？ 車体を薄くする、が現在の解答である。さらに価格も安い方がいいとなると、薄い鉄板に簡単な補強材、という形になる。いま売られている「軽」の前後を見て欲しい。バンパーがあるだろうか。バンパーと言えないような薄べったいウレタンの板がついている程度である。乗って、ドアの薄さを見て欲しい。バイクがぶつかってきても運転席まで凹んできそうなチャチなものではないか。昨年、大阪で軽自動車ばかり盗んでいた少年窃盗団が検挙されたが、ロック機構が壊し易いからではないか。まあロックに関しては他の車も大同小異だが。

3つめにどんどんパワーアップされるエンジンに、車体や人がついていけるのか、ということ。昭和40年代にも「軽」ブームがあった。そのころホンダの「軽」で多くの若者が事故で死んでいったそうだ。車自体の安全性もさることながら、エンジンのポテンシャルに駆動系がついていけなかったり、ドライバーの操縦能力を越えるスピードが出た事が原因であろう。同じ様な現象が最近、目立ってきていないだろうか。

それでは最後に、これからあるべき「軽」の姿を映しだしてみよう。安くて手軽である、けど長距離や毎日の使用はつらい、などの「軽」の特徴を考えていくと、セカンドカーとしての使用が最適であると考えられる。ちょっとそこまで買物に、車庫入れも簡単。亭主や老人の送り迎えに。普段は普通車で通勤、週末はハイパワー軽でスポーツドライブ、あるいは4WD軽で林道ドライブに、などなど。若者ならちょっとくらいの不便は我慢して、ファーストカーとしても。さきほどの『Kカー丸かじりガイド（だったかな）』の中では「軽」は車幅が狭いからデートに最適！と書いてあった。同伴喫茶も要らない！とまで書いてあった。う～ん、なるほどなあ。ふむふむ。