

第1章

軽自動車とは何か

What is kei cars?





軽自動車は日本独自の 카테고리

軽自動車は、通勤や買い物などの手軽な“足”になっており、我々にとってはとてもなじみの深いものですが、日本以外の国でも軽自動車は走っているのですか。

ご存知のように、軽自動車は日本の自動車の中で最も小型・小排気量です（上図、13頁上図参照）。法令（道路運送車両法施工規則）に基づいて企画、設計されており、**車両規格**は日本独自のものです。諸外国にも似たような小型車の規格はあるようですが、寸法・排気量などは異なっており、まったく同じとはいえないようです。

■戦後の経済復興をねらい、軽自動車規格を制定

現在の規格は1998（平成10）年10月に施行（省令公布は96年9月。以下施行年を記載）されたもので、長さ3.4m以下、幅1.48m以下、高さ2.0m以下、排気量660cc以下の三輪、四輪自動車となっています。定員は4名以下、貨物積載量は350kg以下で、これらの項目を1つでも超えると**小型自動車**扱いになります（下図）。

そもそも**軽自動車**は、1949（昭和24）年に産業育成を目的の1つとして打ち出されました。当初の規格は長さ2.8m以下、幅1.0m以下、高さ2.0m以下、排気量は4サイクルが150cc以下、2サイクルが100cc以下でした。翌年には長さ3.0m以下、幅1.3m以下、高さ2.0m以下、排気量300cc（4サイクル）・200cc（2サイクル）以下と広げられました。さらにその翌年には、寸法は変わらないものの排気量が360cc（4サイクル）・240cc（2サイクル）以下に拡大されました（38頁参照）。

実際に軽自動車が目にするようになったのは1955（昭和30）年に施行された省令改正で排気量が一律360cc以下になってからです。1958（昭和33）年に富士重工業（現SUBARU＝スバル）から**スバル360**が発売され、好調な売れ行きを見せたことから、他社からも続々と軽自動車が発売されるようになりました（42頁参照）。

■環境対策や利便性の向上を目的に規格変更

その後も規格は見直され、寸法、排気量とも拡大されていきました。1976（昭和51）年には長さ3.2m以下、幅1.4m以下、高さ2.0m以下、排気量がアップされて550cc以下に（44頁参照）、1990（平成2）年には幅および高さは変わらないものの長さが3.3m以下、排気量が現在と同じ660cc以下に引き上げられました（46頁参照）。そして、1998（平成10）年には長さが10cm、幅が8cm拡大されて現在に至っています（48頁参照）。これらの大幅な規格変更は、排気ガス対策のための4サイクルへの移行促進や快適性への配慮、衝突安全性への対応などをねらったものです。

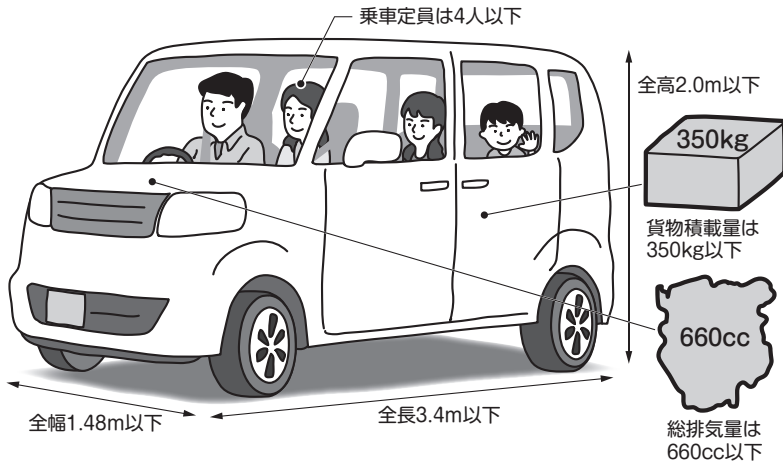
道路運送車両法による自動車の分類

※ 大型特殊自動車、小型特殊自動車、原動機付自転車については割愛

種類			自動車					
			普通自動車	小型自動車			軽自動車	
代表的な自動車			バス トラック 乗用車	小型ト ラック 小型乗用車	三輪ト ラック	大型オー トバイ	軽トラック 軽乗用車	オートバイ
構 造	車輪数		4以上	4以上	3	2	3以上	2
	大きさ (m)	長さ 幅 高さ	四輪以上の 小型自動車 より大きい もの	4.7以下 1.7以下 2.0以下	三輪の軽 自動車より 大きい もの	二輪の軽 自動車より 大きい もの	3.4以下 1.48以下 2.0以下	2.5以下 1.3以下 2.0以下
	エンジンの 総排気量 (cc)		同上	660を超え 2000以下 [※]	660を超え える	250を超え える	660以下	125を超え 250以下

注) 軽油、天然ガスを燃料とする自動車については、総排気量の基準の適用はない

軽自動車の条件



- ◎軽自動車の規格は、過去に何度か変更され、現在の形になっている
- ◎今ではコンパクトカーと遜色のない快適性や安全性を備えている
- ◎軽自動車は、他国には見られない独自のジャンルに成長している



軽自動車が売れる理由(その1)

軽自動車は日本独自の規格で、国内を市場として発展を遂げてきたということはわかりました。でも、なぜこれだけ支持されて、普及しているのでしょうか。

国内の自動車保有数における**軽自動車**の比率は、「はじめに」のグラフにもあるとおり、1975（昭和50）年：18.9%→1985（昭和60）年：23.5%→1995（平成7）年：25.8%→2005（平成17）年：31.5%→2015（平成27）年：39.0%と伸びており、現在約4割が軽自動車という状況です（資料は軽自動車検査協会）。

■特筆すべきは運転のしやすさ

では、なぜ軽自動車はこれほど売れているのでしょうか。ドライバーの立場で考えると、まず運転のしやすさがあげられます。軽自動車は車幅が小さいため、狭い道での対向車とのすれ違いにそれほど気をつかわなくてすみすし、見通しの悪い路地などで、車体をこする心配も少なくなります（上図）。

また、全長も短いということはホイールベースの短さにつながります。ホイールベースとは、前輪の中心軸と後輪の中心軸との距離のことです（30頁参照）。そして、ホイールベースの短さは最小回転半径の少なさにつながります。

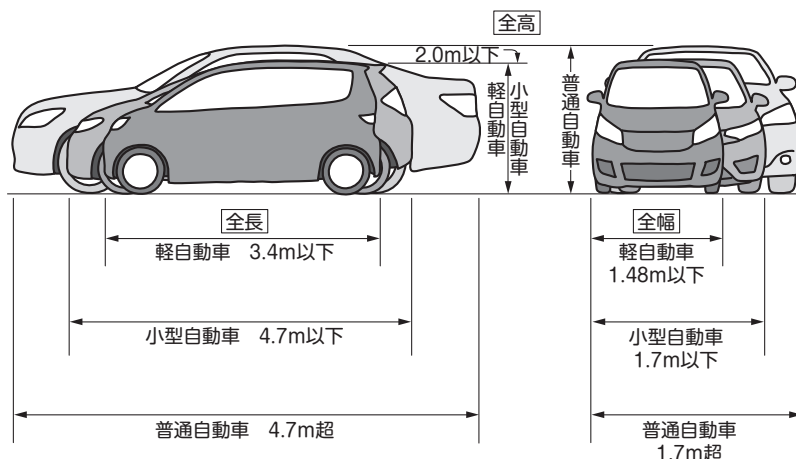
最小回転半径とは、ハンドルをいっぱい切ったときに、タイヤが描く弧の半径のことで、これが少ないほど小回りが効くようになります。車種やグレードによって異なりますが、軽乗用車の場合は4.4m前後が一般的で、軽トラックの中には3.6mというモデルもあります。条件により異なりますが、普通車クラスの乗用車では5.5m前後が標準と見られていますから、その差は歴然です（下図）。

いくぶん解消されてきたとはいえ、わが国ではまだまだ幅の狭い道路が少なくありません。それなのに交通量は多い。そうした道路でUターンする際、すんなり回れるか切り返しが必要かで、ドライバーのストレスは全然違ってきます。

■広さ、速さも十分に及第点

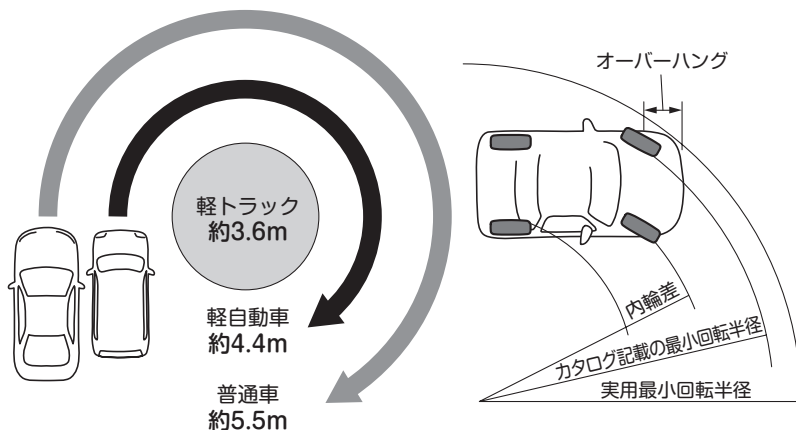
今述べた使い勝手のよさは、当然軽自動車が小さく、コンパクトであることによりますが、小さいながらも、実用面での使い勝手は優れています。大人が2名乗車しても、一般道路を普通に走行するなら十分流れに乗って走れますし、車内スペースの広さも問題ありません。そして、日常の買い物程度なら積載性に不足はありません。日本の道路事情に適しているからこそ、軽自動車には幅広い支持が寄せられているのです。

⚙️ 軽自動車、小型自動車、普通自動車のサイズの比較



⚙️ 最小回転半径

最小回転半径が小さいクルマでも、オーバーハングが大きければ、クルマの先端が描く軌跡(実用最小回転半径)は大きくなる。



- ◎日本の狭い道路で威力を発揮する、軽量・コンパクトであるがゆえの運転のしやすさが軽自動車の魅力
- ◎広さ、速さも兼ね備えていて、実用的な使い勝手は十分