

目次

はじめに

1 小型、軽自動車とは

2 小型乗用車の販売動向

3 戦後自動車業界の流れ

戦後～1950年代前半 - 2スズキの戦後～1950年代前半

1950年代後半～60年代台 - 2スズキ1950年代後半～60年代台

1970年代 - 2スズキ1970年代

1980年代 - 2スズキの1980年代

1990年代～ - 2スズキの1990年代～

2.3年来の自動車の傾向

コンパクトカーが出る理由

4 これからの動向

ホンダ トヨタ、日産 マツダ、三菱 その他

5 今後の動きについて

終わりに

はじめに

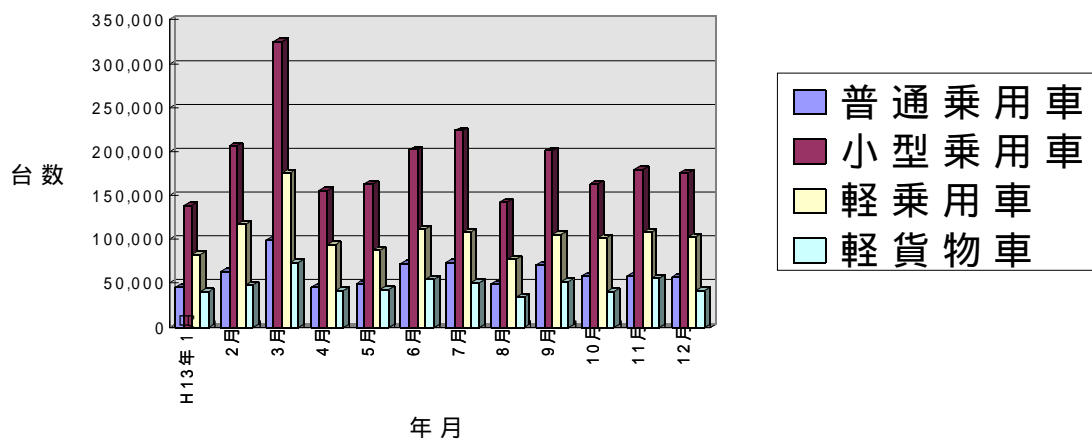
小型普通自動車の中でもコンパクトカーと呼ばれる分野では、ホンダ・フィット、トヨタ・ビッツ、日産・マーチ等が投入され、軽自動車ではダイハツ・ムーブ、スズキ・ワゴンRやホンダ・ザッツ等が好調で、小型乗用車及び軽乗用車は全体の消費量から比べると比較的好調な数字をあげている。

1、小型、軽自動車とは

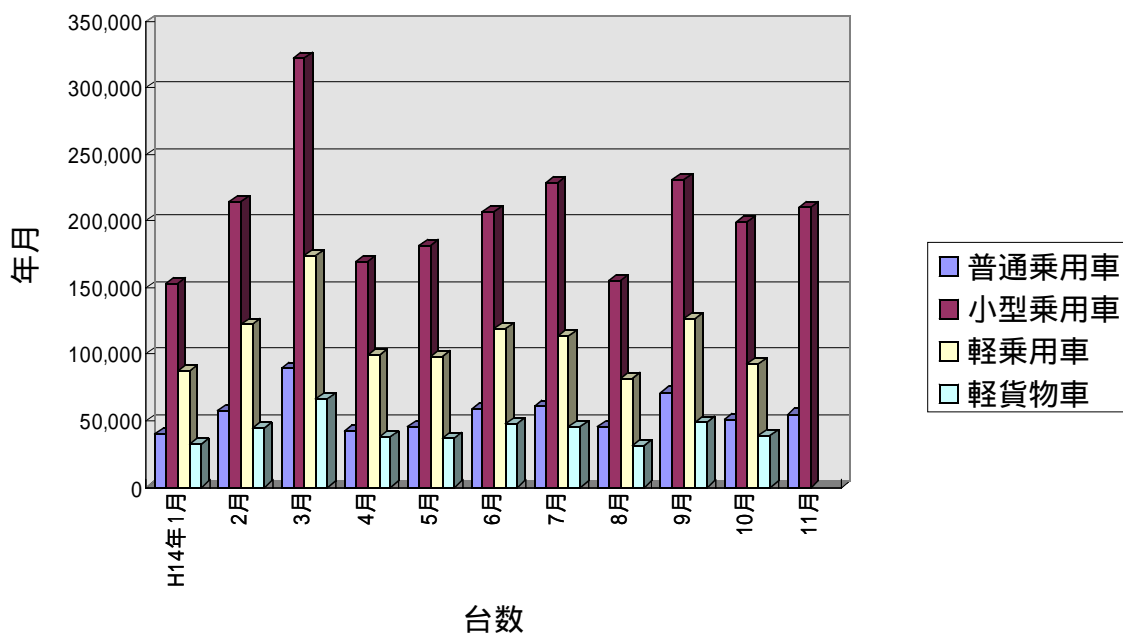
小型車とは排気量2,000cc、長さ4.70m、幅1.70m、高さ2.0m以内のものを指す。その規格を上回っている車は普通自動車となる。それに対し軽自動車は長さ3.4m幅1.48m高さ2.00m排気量660cc以内の物をさす。

2 小型乗用車の販売動向

H13車種別新車登録台数



H14新車登録台数



*0 <http://www.jada.or.jp/> 自販連のHPから図表を作成

3 2001年(1~12月)

順位			
1	カローラ	トヨタ	236,507
2	ヴィッツ	トヨタ	142,513
3	ストリーム	ホンダ	119,877
4	エスティマ	トヨタ	118,901
5	テップワゴン	ホンダ	110,014
6	フィット	ホンダ	104,298
7	クラウン	トヨタ	82,901
8	キューブ	日産	75,003
9	オデッセイ	ホンダ	71,011
10	ファンカーゴ	トヨタ	70,096
11	マーク	トヨタ	68,902
12	イブサム	トヨタ	67,700
13	bB	トヨタ	65,128
14	レガシィ	富士重工	62,772
15	デミオ	マツダ	61,551
16	マーチ	日産	60,425
17	ランサー	三菱	56,105
18	サニー	日産	54,290
19	プレナワゴン	日産	54,220
20	MPV	マツダ	51,535

2002年(11月)

順位			
1	フィット	ホンダ	26,407
2	カローラ	トヨタ	22,283
3	キューブ	日産	11,522
4	マーチ	日産	10,300
5	イスト	トヨタ	9,607
6	アルファード	トヨタ	8,732
7	ノア	トヨタ	7,093
8	モビリオ	ホンダ	6,734
9	ヴィッツ	トヨタ	6,368
10	エスティマ	トヨタ	5,858
11	デミオ	マツダ	5,769
12	ヴォクシー	トヨタ	5,711
13	クラウン	トヨタ	5,071
14	ウィングロー	日産	5,044
15	マーク	トヨタ	5,006
16	クルーザー	トヨタ	4,968
17	テップワゴン	ホンダ	4,836
18	カルディナ	日産	4,659
19	ファンカーゴ	トヨタ	4,487
20	プレナワゴン	日産	4,292

11月の自動車販売台数では、販売台数の多くを小型自動車が占めているのがわかる。その中でもホンダ・フィットはそれまでのカローラの一位独占を交わし、発売より今年上半期だけで登録台数11.6万台を越えた。ライバルの車が増えても依然好調を維持している。また、乗用車の登録台数は去年とそれほど代わりはないが、普通乗用車が減少しているのに対し小型乗用車は増加している。

また、乗用車・軽自動車の登録台数では、2000年度、2001年度と比べても小型自動車、軽乗用車の数は増えている。(一昨年より今年のこれまでの傾向)

1

3 戦後自動車業界の流れ*1*2

戦後～1950年代前半

第二次世界大戦が終わり、1945年に日本を占領したGHQはトラックの生産を許可し、47年には小型自動車(1500cc以下)の生産組み立てが許可されたが、物資不足のために生産は難しい状況となっており、安価で生産可能な3輪トラック等が多く生産された。この頃、生産されていた乗用車ではダットサンセダンやトヨペットなどセダンが中心となっており、50年代に入ってから海外との特にアメリカとの技術提携、組み立てが行われた

*1 SUZUKI STORY 小関和夫 ミキプレス

*2 ニッポンのクルマ 20世紀 八重洲出版 P 672-679

4 - 2 スズキの戦後～1950年代前半

織機メーカーだったスズキが自転車用エンジンパワーフリー号の生産開始された。また、1955年には日本初の本格的4輪軽自動車スズライト発売開始された。

(4人乗り 359.66cc 15.1ps 直販価格 37～42万円)

1950年代後半～60年代台

高度経済成長期に入りつつあり、スクーター、モーターバイクから三輪自動車に移行された。その為本格的な自動車専門工場が稼働し始めた。この頃、国民車構想(4人乗車、時速100km、25万)が発表された。また自動車運転免許の取得者が2000万人を突破し、シートベルトの義務化、リコール制度制定、排ガス規制の施行等安全面、環境面での問題が徐々に起きつつあった。

- 2 スズキ1950年代後半～60年代台

1959年にスズライトTL発売開始(4人乗り 360cc 20ps 店頭販売 45万円)された翌60年には、マン島TTレースに日本製では初の2サイクルエンジン車で出場した。スズライトに対抗しマツダR360は、30万円で登場した。66年には軽自動車の本格的ブームの火付け役となるダイハツフェロー登場(356cc 23ps 100km その当時のスズキフロントフェル360cc 22ps 85km) 67年には、ホンダN360発売開始(360cc 31ps 115km) 1971年1月までトップを走る。また、68年にはミラノ-ローマ-ナポリ間の全開走行に参加し高性能振りを如何なく発揮した。

1970年代

70年代後半には乗用車の保有台数は2000万台を超え、免許取得者4000万人を越えた。自動車の急激な普及によって様々な問題がより一層深刻な物となった。交通事故の激増、HCの規制強化による還元装置の義務化、自動車騒音規制法、従量税の導入され、海外でもアメリカ上下院でのマスキー法の規制(70年)が施行された。この頃オイルショックが起こった。

また、安全面の向上の為軽自動車に対する車検制度の施行され、前席三点、後席二点のベルトの義務化なども行われた。

その頃、本田宗一郎がN360の事故について、車の欠陥による物とされ訴訟を起こされる。その事により、それまでトップを走っていたN360の販売数は激減しホンダは多大なダメージを食らう。汚名挽回の為、ホンダは当時ピックスリーも達成不能と考えていたマスキー法規制値をシビックCVCCで世界初で到達した。また、軽自動車の新保安基準施行が74年に施行された。

- 2 スズキ1970年代

1970年スズキフロントLC10W(水冷 356cc 31ps 120km)この頃より、各社本格的に水冷式に移行し始めた。またクーラーのオプション装着可、冬季ヒーターの本格稼働によりウインドーの曇り問題が解消された。また、60年代後半より、70年代前半にかけて各社でパワー、スピードの競争が熾烈に行われる。交通事故死の増加、先の訴訟等によっ

て軽の新保安基準成立、また公害問題の深刻化によって車のパワー偏重から、環境安全重視型へ変化し始めた時代である。

1980年代

日本の自動車生産台数は1104万台で世界第一位の自動車生産国とり、免許の保持者が6000万人近くになった。それに従いシートベルトの装着が義務化や、一般家庭での使用が増えた為、AT車が急増した。アメリカやヨーロッパでの現地生産が本格的に始められた。

- 2スズキの1980年代

コンパクトカーの部門では、ダイハツ・シャレード、トヨタ・スターレットなどセカンダリーカーや女性向けの自動車が出現し人気を博した。

スズキでは、他のメーカーが力を入れていなかった軽自動車市場にアルトを投入、物品税の施行前（81年10月～）の駆け込み需要もあり9月には4万4千台近くを販売した。またこの頃（S53）より、毎年のように排ガス規制が施され、その中で2ストロークエンジンの軽自動車は経る傾向にあった。

バブル景気であったこの頃、1988年アルト、アルトワークス、フロンテ、エスクード、カルタスがモデルチェンジされる。また、87年にはマツダ向けのシャーシ生産がスタート、89年10月よりマツダ・キャロル（アルトとシャーシエンジンを共用）をスズキの工場生産が始められた。（現在もAZワゴン＝ワゴンR、AZオフロード＝ジムニー等マツダの軽全車種及び日産モコ＝MRワゴンを生産）

1990年代～

90年代前半より、バブル崩壊によって自動車メーカーがリストラなどの合理化策や、海外資本との提携などが多くのメーカーで行われた。（日産・ルノー、マツダ・フォードなど）環境に優しい次世代乗用車が本格投入が始められ、車売る上でも強調されるようになった。また、子供を車に乗せる際にチャイルドシートの着用義務化が施行された。

- 2スズキの1990年代～

1991年スズキ・カプチーノ登場、その他にもホンダ・ビートなど軽自動車の本格スポーツモデルが出ている。この頃にはどこのメーカーも豪華使用の車を出しており、スズキも豪華使用とまではいかなくとも、多少踊らされる形となった。

後の大ヒットとなるワゴンRは、1993年8月が発表される。これは、今日のミニバン・ワゴン軽自動車の先駆けとなり、翌9月にはワゴンR発売され月産5000台の予定が1万台近くのバックオーダーを抱えるまでにいたり、ロングセラーとなった。

1997年には、ワゴンRワイド登場。ワゴンRの車幅をワイド可1.0リッターエンジン搭載の小型普通乗用車となる。

2.3 年来の自動車の傾向

⁶ 90年代半ばから後半にかけては、乗用ワゴンが人気のある車種の多くを占めていた。

元々、商用車の中心だったワゴン車だったがスバル・レガシー等が注目を集め、人気が出たが、乗り心地や運転性能の面で、乗用ワゴンは商用車ベースとなっていた（開発費がかさむため商用車のシャーシに、違うエンジンとボディーを積まれていた物が多かった）車が多く次第に淘汰された物も多かった。

その後、次第に人気の中心はミニバンに移行して行き現在に至っている。また、それまでエントリーモデルの中でのセダンが売れなくなった。

トヨタ・ピッツの登場後、他のライバルメーカーも対抗出来るコンパクトカーを出し人気を押し上げた。また今後は、海外特にヨーロッパで徐々に増え始めている車種（特にSUV）の分野にも人気が出ると思われる。

現代コンパクトカーが出る理由 ^{*3}

元々は小型乗用車は、他に乗用車が別にありそのセカンドカーとして使われる、またちょっと近所の用を済ます為の安価なクルマが中心だった。それに対し、現在のコンパクトカーは安くて小さいが、しっかりした作りこまれた車になった

それまでにもコンパクトカーはあったが、車種の形状（セダン、ハッチバック）等のボディー形状、また、エンジンのバリエーションなどかなり沢山ありユーザーを絞りきり辛い物だった。対して、最近のコンパクトカーはバリエーションは少ない物の、どのユーザーにも使いやすい物となり、またエンジンも低燃費、高性能な物となっている。

また、最近のこのクラスの乗用車ではただ走って止まるだけの物ではなく、乗ることに對する価値観を求められる物となった。今後日本車がヨーロッパでの販売を広めていく中で、まだ市場が成熟されておらずこれから競争に参入ができ、それを足がかりとして本格的にヨーロッパ市場への戦略の重要な位置付けとなっている。その点からもこれまでのセカンドカー的コンパクトカーからヨーロッパ各社のコンパクトカーに似た形（シンプルで使いやすい）また各社ごとに外、内装以外でもそれぞれの特色が出ている

（フィット＝広い室内、CVTによるスムーズな加速）

（マーチ＝ライバル社と比べての乗り心地の良さ、低速でのステアリング）

（ピッツ＝他と比べさらに低燃費）

セカンドカーを使用する事の多い女性をターゲットにした作りを取り入れ、気軽に使えるクルマとして幅広いユーザー層から好評を得た、また、フィット、ピッツ、マーチはそれぞれ派生する車種（例フィット＝モビリオ ピッツ＝イスト,bB,ファンカーゴなど）に共通のシャーシを使っており、新たに新車開発をするのよりも時間的にも、資金の面でも使えるのである。

支持される理由

狭い路地や駐車場などでの取り回しの良さまた、燃費がよく維持費も安く済ます事が出

^{*3} 徳大寺有恒 間違いだらけの車選び 2003 草思社 P 74-82

7 来る。またバブル崩壊後の消費者の思考の変化に対して今の需要に答えた。(小さく、でも使いやすく乗りやすく)また、日本市場でも人気のヨーロッパ車の思想にユーザーが近づき、今後のヨーロッパ戦略の一環としてメーカーもそれを意識しそれに近い物となった。また、グリーン税によって、低燃費車特例によって自動車税や自動車取得税の軽減措置が適応され、また新車登録より11年が経過するとグリーン税の税負担が増えることによる買い換え需要なども要因といえるだろう。

4 これからの動向

ホンダ*4

フィットは8月のランキングでトップになった。発売後1年半近くが過ぎる今でも好調が続いている。また、オデッセイを始めミニバンの分野でもかなりの人気を博している。今秋はSMALL MAX シリーズ(フィット、モビリオ)に続く第三弾としてモビリオ・スパイクを投入された。ただミニバンブームの先駆者もホンダなら、それを終わらせるのもホンダだと思う。モビリオやストリーム等は7人乗れることを売りにしているが実際に7人乗るのは厳しい。それらに消費者が気づき、また少し冷静な目で見たとときにミニバンのブームは去るだろう。ホンダは、ミニバンブームが去った後、その先の事を考えて動くと思われる。

トヨタ、日産

日産のマーチやトヨタのイストもそれぞれ、一万3千台と同1千台と好調だ。イスト発売後ビッツの発売台数は大幅減少してしまった。ただそれも計算の内と思われる。トヨタはそのときの需要に合わせbB, ファンカーゴ、イスト等をジャストタイムに投入し市場の波にうまく乗っている。トヨタは、その流れで日産キューブやホンダのモビリオ・スパイクに対抗する為、今は、ファンカーゴに力を入れている。

日産では、マーチが上半期の販売数では3位となかなか善戦した。マーチの販売台数にはレンタカー業者向けの販売が多く、実際にはすこし少ない販売台数 派生車種キューブもモデルチェンジ車が投入された好評を博している。

マツダ、三菱

マツダはデミオのモデルチェンジモデルを発売し約6000台を販売5位に健闘した。今後のマツダは一つの自動車メーカーと言うよりはフォードの極東生産基地化し、フォードのプラットフォームに乗っ取った車を作り売ることになるとと思われる。

三菱は11月には新型車コルトを投入しなかなかの出足である。これは、ターンアラウンド計画を実施している三菱新たな市場を開く元となる車である。

三菱・マツダ共ににとってはコンパクトカーは落ち込んでしまった市場を拡大する為の大

*4 目で見えてわかる ホンダの大常識 日経工業新聞社 P 78 P 104 P 124.125 P 130.131

重要な意味がある。

その他

現在のコンパクトカーはヨーロッパのそれと同じ様な位置づけの車となっている。ヨーロッパの各社（プジョー、VW、シトロエン等）もコンパクトカーには力を入れている。輸入車は割高なイメージがある、これらコンパクトカーは日本でも多少割高程度で購入できる。

また、ヒュンダイの、TBは110万円～約90万円近くで出されている。TBは価格面で日本車と値段で勝負できる物となっている。ただ、安さではスズキのスイフトに負けており、また韓国製のあまり良くないイメージが依然市場にあるため、今後市場に浸透するための努力が必要である。

5 今後の動きについて

コンパクトカーの流れは、2.3年位は続くのではないだろうか。今のよう一位を独走のようなことはなくても、ランクに入る範囲で善戦し続けると思う。また、今のコンパクトカーを買った層が買い換えに入る6年～位にフルモデルチェンジに踏み切り、またそのユーザー半数近くと、これから車に乗ろうとする若い層に受け入れられるだろう。

今、コンパクトカーと共に人気のあるミニバンについては、今後収束に向かう物と思われる。その理由として、日本車の主な輸出国であるアメリカでもバンタイプの車は人気だが、日本ほどの度を越した勢いにはない。（アメリカのミニバンは日本のミニバンよりも大柄な物となっている）

また、ミニバンの乱発（特にホンダ）するために商用バンやコンパクトカーのシャーシやその他の部分を転用した物が目立っている。そのような代用品のような物では次第に消費者から飽きられると思うが、その中で淘汰され生き残る車も出てくると思われる。特に今、ミニバンに乗っている人々が買い換えに走る時、今までの自分の車の不便だった点を解消してくれる商品を求め残った良い物へシフトすると思うからである。一時的には、売れている車も冷静な目で見ると問題点（7人のせる無理矢理な車内レイアウト、使い回し）等が浮かび上がり、今のセダンやクーペのように全く売れない時代がくると思う

消費者の考えに、今までのそれぞれ無個性な流行に合わせた車から、個性化された車が目が行き、今のコンパクトカーやミニバンのブームの後には、特にどの形が売れるというような時代ではなくなるかも知れない。その中にあって、本当に自分の生活、目的似合った車を選ぶようになると思う

また、小型車であっても、中途半端な車は淘汰され、小型で多少高い車も売れるだろう（ダイハツのコペンなどがその例）また、車を道具として割り切る人向けの割安な車も売れると思われる。

企業側の考えとしては、それぞれのメーカーごとの世界戦略（アメリカ、ヨーロッパ、アジア向け）似合わせ日本でのコンパクトカーをベースとした新車開発が進む。また、ホンダでは中国からの逆輸入車（現状ではアコード）を既に生産しておりまた、フィット、オデッセイの生産も国内工場だけでは間に合わない為、今後中国での生産も始められる。その中ホンダは中国工場でフィットベースの中国国内向けセダンも発売している。また、それだけでなく、それまで弱かったヨーロッパ市場にまずフィットで基盤を築く為に力を

入れている。トヨタはイギリス工場でのフィットの生産を始め力を入れている。

終わりに

また、今後のコンパクトカーには各種のサービス・高性能化が行われると思われる。トヨタの今秋出したWILL CHYPHAもその一つの可能性を盛り込んだ物である。この車は車載のカーナビシステムに通信機能と場所をブックマークする機能を備えた物となっている。この他にも運転をアシストや、駐車アシスト装置それ以外でも、エンジンのより一層の燃費向上、ハイブリット化車が行われると思われる。

今、日本ではキーレスエントリーが無いと車が売れないとまで言われているが、外国メーカーの車でそれが搭載されているのは、ごく一部の高級車のだけである。それを殆どの車にまで搭載してしまうのだから、上記のようなシステムを搭載するのはそう難しいことではない。

また、日本の高齢化社会が進む中で、高齢者の運転者も増えると考えられ安全装備やまた、取り回しの良さなどでコンパクトカーは売れていくと思う。また、その様に運転が容易となれば免許を取り立てのユーザーの最初の車としても受け入れられると思う。それ以外にも買い物メインの車であったりちょっとした送り向かいに使われる中でも、個々の機能が沢山有ればいくつかは有効に利用できる。

また、軽自動車はこれからモータリゼーション化の進むアジア地域で更に出荷されている。軽規格は、日本独自の物で低コスト、低燃費でこれから本格的に自動車の普及率が上がるであろうアジアの国々での事情にマッチした物である。

参考文献

^{*2} SUZUKI STORY 小関和夫 ミキプレス

^{*3} ニッポンのクルマ 20世紀 八重洲出版

^{*3} 徳大寺有恒 間違いだらけの車選び 2003 草思社

目で見えてわかる ホンダの大常識 日経工業新聞社

<http://www.jada.or.jp/> 自販連HP (自動車販売業者の団体)