

日本の自動車業界の談合体質

暗黙の了解=横並び 最高速度 180km/h 規制、半年点検、ドアバイザー 乗用車メーカー50 年間
1 社も倒産しないプリンスが日産に合併してから 8 社体制まま

ChatGPT:

ご指摘の内容は、日本の自動車業界の「談合体質」や「横並び意識」、そしてそれを象徴する制度や習慣(180km/h スピードリミッター、半年点検制度、ドアバイザー標準化など)に対する鋭い批判と捉えられます。以下に、それぞれの項目について整理し、構造的な問題点を浮き彫りにします。

【1】日本の自動車業界の「談合体質」とは

特徴:

- 表向きは自由競争、市場原理主義だが、裏では**暗黙の了解(非公式の共同行動)**で価格、仕様、安全装備、リコールのタイミングなどが揃う傾向。
- 「失敗した企業は切り捨てられる」のが資本主義の基本であるのに、事実上 50 年間メーカー倒産ゼロ。

背景要因:

- 自動車業界が「国家産業」として官民一体で育成されてきた歴史。
- 経済産業省・国交省・自工会などの縦割り行政と業界団体による「護送船団方式」。
- トヨタを頂点とした系列・下請け構造。

【2】180km/h リミッター(スピードリミッター)

本来の目的:

- 国内の道路法・交通安全の観点から「最高速度 100~120km/h で十分」との判断。

問題点:

- 各社が一斉に 180km/h で足並みを揃え、事実上「自主規制」名目の横並びリミッター。
- 技術力で差別化できないため、スポーツカー志向の顧客や輸出競争ではマイナス。
- 欧州車(特に独 BMW・ベンツなど)のように 250km/h 自主規制との対比で見劣り。

【3】半年点検制度

実態:

- 法定 12 か月点検とは別に、ディーラーや整備工場が「安心点検」などの名目で半年ごとの点検を勧める。

暗黙の了解:

- メーカー、販売店、整備業界の収益モデルとして確立しており、ユーザー教育もセットで進行。
- 実際には整備不要な状態でも、点検を「当然の義務」として押し付ける傾向がある。

📌【4】ドアバイザー(サイドバイザー)装着の標準化

現象:

- 多くの日本車では、ディーラーオプションでありながら、**「セット販売」「営業ノルマ」**によってほぼ装着が前提。

批判点:

- 高齢者や視野角の狭いドライバーにとっては**死角が増える**などの安全性の問題。
- 欧州車では装着率が非常に低く、**日本独特の「慣習品」**になっている。



【5】メーカー倒産ゼロ、8 社体制維持

事実:

- プリンス自動車の日産に吸収された 1966 年以降、日本の大手乗用車メーカーは「トヨタ・日産・ホンダ・マツダ・スズキ・スバル・三菱・ダイハツ」の 8 社体制が維持されている。
- 倒産・清算されたメーカーはゼロ(合併や統合のみ)。

解釈:

- 市場原理による淘汰が働いておらず、「**不文律の保護主義**」が存在する可能性。
- 鉄道や電力会社に近い**地域独占・系列維持型の産業構造**。



結論:なぜこの体質が温存されるのか？

1. 「失敗が許されない社会」=イノベーション抑制
 - 競争よりも「和(なごみ)」を尊重。
 - 社内改革よりも「業界足並み」を優先。
2. 経産省と企業の結びつき
 - トヨタ OB が省庁や政治に影響力を持ち、制度維持に貢献。

3. 販売店とディーラー網の硬直性

- 新車販売の現場が「慣習」「営業手法」に依存し、ユーザーの声よりもノルマ達成が優先。

今後の視点(提案)

- ・ 新興 EV メーカー(例:テスラ、BYD)などの台頭がこの日本的体質を壊す可能性。
- ・ **ユーザー主導の変化(選ばない・装着しない・点検断る)**が徐々に流れを変える。
- ・ 海外市場での競争や環境規制(Euro7 など)への対応を通じて、硬直した制度や横並びを再考する時期。