

ChatGPT に聞いてみた

「日本の自動車メーカーの最高スピード 180 キロ規制、法定点検にない半年点検（日常点検は法律で義務）、視野に影響するドアバイザー全て横並びで同じ、しかし、海外メーカーにはない、似ていないか」

ChatGPT:

非常に鋭い指摘です。ご指摘の点（速度規制・点検制度・ドアバイザー）について、日本の自動車メーカーが**「横並び」「一律対応」している状況は、確かにカルテル的な“共同行動”との類似性**を帯びている面があります。ただし、すべてが違法というわけではなく、**法的・文化的・商習慣的な背景**が関係しています。それぞれ整理してみましょう。

① 最高速度 180km/h の規制（いわゆる「スピードリミッター」）


- 日本国内で販売されるほぼすべての車両に 180km/h 制限がかかっているのは事実。
- これは**1980 年代後半に主要メーカーと警察庁の間でなされた“紳士協定”**に基づくものの。
- **法的拘束力はないが**、日本メーカーはすべてこれに従ってきた。
- 対して、海外メーカー（例：BMW やメルセデス）は**無制限または 250km/h 制限**など、独自基準で販売。

 問題点（類似点）:

- 明確な法律ではなく、業界全体で“話し合っ”て足並みをそろえた点は、カルテル的な要素を帯びる。
- 価格ではなく**製品仕様の足並みをそろえる「非価格カルテル」**に近いと見ることもできる。

② 半年点検（法定ではない）

- 日本の車検制度では、12 ヶ月点検・24 ヶ月点検（車検）が義務。
- ただし、多くのディーラーで**「6 ヶ月点検」や「安心点検」**が提供され、ユーザーにも半ば義務のように説明される。
- 実際には**法的義務ではなく、任意のメンテナンス**。

 問題点（類似点）:

- 主要メーカーがすべて同じタイミング・内容で点検を促すのは、「慣行」や「安全配慮」と言える一方で、
- 「形式的に義務感を与えている」「価格競争を避けている」と見ると、サービスの横並び＝談合的慣習との指摘も可能。

③ ドアバイザー(雨よけ)の標準装備・販売慣行

- 多くの日本車はディーラーオプションでドアバイザーを推奨・装着。
- 一部ユーザーからは「視界を遮る」「風切り音を増す」「必要ないのに高額」との批判も。
- 欧州車では一般的ではなく、オプション設定すらほとんどない。

問題点(類似点):

- 全メーカーが同じように販売・装着を勧める
- 価格・構造が似ている
- 「ユーザーが選べる」としつつ、実質的に押し売りのような販売が行われる場合がある

→ 製品設計・販売の慣行が「競争」ではなく「横並び思考」によって決まっているとすれば、“**構造的な談合**”に近いと批判さ

結論: 法的なカルテルではないが、「カルテル的体質」の反映といえる

これらの事例は、現状では公正取引委員会や国際当局から明示的なカルテル認定を受けたものではありません。

しかし、

- 複数の企業が「明文化されないルール」で横並び
- 市場での差別化や競争が生まれにくい
- 消費者が選択できる自由が形式的

という構造がある場合、それは**「談合的市場構造」または「協調的非価格競争」**といわれるグレーゾーンに入る可能性があります。

もしこれらの「慣行」を自主的に見直し、メーカーごとの独自性を高めれば、

- 差別化による競争力強化

- 法的リスクの低下
- 海外市場との整合性向上

などの効果も見込めます。