

海外仕様と日本仕様の違いについて

保安基準に適合させるために海外モデルは仕様変更を行なう

並行輸入車や逆輸入車の話題になるとよく出てくるのが自動車型式指定。これは、そのモデルが保安基準をクリアし、そして、工業製品として均一性を満たしていると判定されたことの証明であり、型式指定を受けたクルマに関しては車両検査を個別に受けることなく、検査を簡略化できる。そのため、国産車や販売台数の多い正規輸入車がこの制度を利用して、型式指定を受けるためには相当の費用を必要とするため、販売台数の少ないクルマでは販売価格に対してコストが見合わない。そういったモデルの場合、日本の道路運送車両の保安基準に適合しているかどうかを確認して合格すると、日本国内での登録が可能となる。その場合は型式は「不明」もしくは「×××」と表記されることになる。

いくら日本のメーカーのモデルであっても、海外仕様車であれば、その仕向けに応じた仕様変更が行なわれており、日本の保安基準に適合しないこともある。むしろ、各国の事情に応じた基準に従っているため、国内で登録するには変更点は思っているよりは多いかもしれない。

日本の保安基準に適合させるためによく挙げられるポイントとしては、ランプ周りがある。まずは、右側通行、左側通行でヘッドランプの配光が異なる

るので、左側通行に適した配光に変えなければならぬ。そして、ウインカーランプの色（オレンジ）を変える必要も出てくる。そのほか、ドアミラーは可倒式でなければならぬし、リアのナンバープレート取り付け位置の変更などもある。もちろん、排出ガス試験や熱試験をクリアしていなければならぬ。

意外と見落としがちなのがリージョンコードの違いだ

保安基準には直接関係ないが、日本独特の、高温多湿という気候に適合させるために冷却効率を高めたり、また、専用となるクーラーを必要とした……、なんて話も過去にはあった。最新のクルマにおいては、日本における条件はそれほど厳しいものではなく、グローバルモデルで十分に対応できるようになっている。ただし、今でも変わることもなく、その仕向け地オリジナルとなっているがオーディオやカーナビゲーションだ。オーディオについては、CDは全世界共通であるためどの国でも使うことができるが、今では廃れてしまったMDは実は日本オリジナルであり、海外仕様のオーディオにはほとんど付られていなかった。また、DVDについては、DVDオーディオについてはやはり世界で共通となるが、DVDムービーはご存知のとおりリージョン指定されており、地域によって再生できるソフトが異なる。日本のリージョ

ンコードは2でヨーロッパと同じだが、実は映像フォーマットが日本はNTSC、ヨーロッパがPALと異なる方式を採用しており、そのまま再生できない場合もある。ちなみに、アメリカのリージョンコードは1だ。また、オーディオといえば、ラジオの周波数帯が地域によって異なっており、日本ではそのままでは使えない場合がある。たとえば、アメリカのFMは87.5〜108MHzとなるが、日本で使用しているのは76〜90MHzであり、全ての局を聞くことができなくなる。となる

と、オーディオはやはり日本製を入れ替えるのが手取り早い。ナビゲーションも同様に、マップデータはもちろんのこと、そのシステムが異なるため、そのまま日本国内で使用することは難しい。アウディのようにグローバルマップを利用したナビゲーションも存在するが、普及にはまだまだ時間がかかりそう。



写真はインフィニティにナビゲーションをインストールした時の一例。純正のモニターを活かすためにインダッシュ式のナビゲーションシステムを選んだ。ナビゲーションの使い勝手を考え、エアコンユニットが装備されていた場所にインストールすることにした。エアコンダイヤルはルーフ内に移設し、開いた場所にナビゲーションをセットしている。



日本で乗るために必要な変更ポイント一例



日本仕様に変更するには、保安基準に適合させるために、ドアミラーを折り畳めるタイプにすること、ヘッドライトの配光を左側通行に適した状態にすることなど、クリアしなければならない条件がいくつか存在する。また、オーディオ類にも注意が必要だ。

ーディオ&ナビユニットは、国内仕様も海外仕様ともに、オリジナルデザインとなっていることが多く、汎用オーディオ&ナビユニットにそのまま入れ替えられないのだが、DIN規格に変換するパネルを利用すれば取り付け可能だ。

真実の謎

価格は為替で変わる？

為替レートによって購入価格は大きく変動する

日本のメーカーが生産しているモデルとはいえ、その販売は海外で行われているため、日本での販売価格はいうまでもなく現地で作られた時の為替レートによって変わってくる。現在では、ドルやユーロに対して円高であることはご存知のとおりで、このレートが価格に大きな影響を与える。現地で3万ドルで販売されているクルマでは、仮に1ドル＝91/100円で計算すると、273/300万円と約30万円の差になる。ただし、業者を介して販売されているクルマの場合、為替変動に対してリアルタイムには連動しない。それはあくまでも仕入れた時の為替が基準となっているからで、販売時のレートと結びつけるのは難しい。これは並行輸入車に限ったことではなく、正規輸入車でも言えることだし、むしろ、正規輸入車のほうがその反応は鈍い。

例えば、ヨーロッパ車は少し前までのユーロ高にさらされて日本での販売価格は値上がり傾向にあり、それがユーロ安となった今でも一部モデルで続いている。いずれにしても、昨今の円高は、逆輸入車に興味がある人にとってはプラスであることは間違いない。



販売店によって価格に含まれる内容が異なっているので、購入する際は、その辺りを聞いてみると良いだろう。

真実の謎

車検は取得できるの？

ユーザー車検を受けるより専門の業者をお願いする

海外では日本のような車検制度がない国もあるが、日本で乗ることになった以上は、日本の車検制度に従う必要がある。もちろん、国産車や正規輸入車の車検と変わらないと考えていい。通常言われている車検とは、実は定期点検整備と検査に分かれている。その両方の作業を業者に任せるのがいわゆる整備車検だ。そして、検査を専門業者をお願いするのが代行車検、さらに全てをユーザーが行なうのがユーザー車検となる。

もちろん、多くのクルマと同じように、どのスタイルを選んでも、車検を通すことはできる。しかし、日本の自動車メーカーのクルマであっても、仕様が異なること、また、新規登録の際に変更を行っていることもあり、その車両のすべてを知っている登録を請け負ってくれた業者や販売店に依頼するのが理想だ。

車検費用は、ショップのスタンドにもよるが、やはり特別なクルマであることを考えると、いくら日本の自動車メーカーのクルマであっても、日本で販売されている国産車と全く同じとは考えないほうがいいだろう。現地では販売されていないパーツや、先ほども

触れた、国内登録をする際に必要な変更に対応させるために特別なパーツを使っている可能性もあるからだ。ちなみに、逆輸入車は日本に輸入されると新規登録となるため、いわゆる新車でなくとも、つまり、中古車であっても最初の車検有効期間は3年となる。その後は2年ごととなる。

できることなら登録を請け負ってくれる業者や販売店に車検をお願いするのがベストな選択だろう。

