



時代に合った再整備を望む 自動車を取り巻く矛盾に迫る

国家公安委員長自らが 苦言を呈した交通取り締まり

2014年6月4日、古屋圭司
国家公安委員長(当時)は記
者会見において警察の交通取り締ま
りについて次のように発言した。

「ややもすると取り締まりのため
の取り締まりになっていく傾向があ
り問題だと思っている。警察の信頼
という視点からも疑問符が付く。重
要なのは本当に交通事故が多い場所
で取り締まることだ。片側2車線の
直線道路、歩行者が出てくる危険性
もない箇所制限速度が時速50km
流れに逆らわなければ時速70kmぐら



い出る。(時速20km超過での取り締
まりは)ちよつとどうか…といつ
も疑問に思っていた。事故の抑止に
つながら、取り締まられた側も納得
できる取り締まりをしなければなら
ない(抜粋)

という趣旨で、警察法第6条によ
り国務大臣をもつて充てられる警察
の最高責任者からの発言であり、各
方面に物議をかもしたが、多くのド
ライバーからの共感を集めたことも
確かだ。

通称「ネズミ捕り」と呼ばれる速
度違反の取り締まりだが、往々にし
て取り締まりを実施している看板等
の表示もなく、物陰に潜んで速度を

計測し違反切符を切るという手法に
は、納得できない向きも多いと思う。
燃費偽装と燃費の実態

一方ここ数年、自動車メーカーの
不祥事が取り沙汰されている。とく
に燃費に関する偽装問題は各社に
広がり、多くのマスコミが大きく取
り上げたのは記憶に新しい。確かに
不正や改ざん、でつち上げは宜しく
ない。しかし果たして自動車のカタ
ログに記載されている燃費の数値を
真に受けるユーザーなどいるのだろ
うか。現行のカタログに記載されて
いる燃費は国土交通省が2011年
に定めたJC08モードと呼ばれる方
法で計測されているが、一般的な感覚
では実際に車を走らせたときの燃費
というのはカタログに記載されたそ
れに比較して、せいぜい60%~70%と
いうところだろう。そのことは多く
のユーザーも知るところであり、新
車販売時点でセールスマンに実際の
燃費はどのくらいか尋ねるような例
も少なくない。

それでも1991年に運輸省が
設定した10・15モードと呼ばれる
数値よりは実燃費に近いと言われ

てきたが実際の走行には程遠い数
値であったことは否めない。言葉
を変えれば(だれもあてにしていな
い、信じていない)計測数値において
不正行為があったということなのだ。
そもそも自動車メーカーの発表する
燃費データ自体が、都合よく好条件
を設定し、その中で試験を行い達成
できた低燃費性能であり、ユーザー
目線での実燃費を表示したものでは
ない。さすがに開き直つてこのよう
な論旨を展開するメーカーはなかつ
たが、少々燃費の数値が不正確で
あつても誰も気にしないというのが
実情だ。

ところが、国土交通省は2016
年10月、2018年10月から乗用車
の排出ガス/燃費試験に国際基準で
ある「WLTP(World Harmonized
Light Duty Test Procedure)」を導
入すると発表した。国際連合の傘下
にある自動車基準調和世界フォーラ
ム(WP29)が定めた走行パターンで
計測した数値を基準にするというわ
けだ。まず大きな違いはコールドス
タートを前提とする点だ。これまで
のJC08モードではエンジンがしつか
りと温まった状態で計測されていた



がWLTTPではエンジンが冷えた状態から計測される。一般的なユーザーが自動車を使用するのにより近い条件が前提となる。

さらに走行パターンも

○低速域Ⅱ市街地走行を想定)

○中速域Ⅱ郊外走行を想定)

○高速域Ⅱ高速道路を想定)

○超高速域Ⅱ(アウトバーンを想定)

の4種類が表示され、さらに

○各速度域を複合した単一燃費数値が表示される。

さすがに我が国では、最高速度が時速130kmに達する超高速域の走行は前提条件としてありえないので外されたが、ユーザーが実際に自動車を走らせるシーンに合わせた参考燃費が提示されることになりそうだ。

実情と乖離する道路交通法

1964年、前回の東京五輪が開催されたのを機に一気に整備された我が国の高速道路網。法整備も含めて性急に整備された故にそこには様々な矛盾や問題点が発生し、なおざりにされてきた感はやむを得ない。

東京都中央区から大阪府大阪市

北区に続く国道一号線が完全舗装されたのは昭和37年(1962年)、首都高も同年12月20日に1号線京橋〜芝浦間約4.5kmが開通した。東京五輪の2年前である。東名高速道路は突貫工事で整備され、昭和44年(1969年)5月26日に全線開通となった。

こうした急ピッチの道路整備は至るところに瑕疵を残した。東京都内の河川は軒並み埋め立てられ、日本橋の「翼のある麒麟」で知られる日本橋中央柱も高架道路の狭間に追いやられた。もともと首都高速道路(通称Ⅱ首都高)は実は高速道路ではなく、道路構造令で定められた「都市部の自動車専用道路」に区



分されている。今はなくなつたが、江戸橋の合流点には信号機まであつたのだ。

こうして一気に道路整備が進むと、そこを走る自動車の方も急速に進化を遂げ高性能化する。日本の道路を走る自動車の速度は飛躍的に高まつたのだ。

そうなると、いままで未舗装路を前提として定められてきた道路交通法も追いつかなくなる。それこそ自動車側の性能と整備された道路は、前出のWLTTPにおける走行パターンの「超高速域」に対応できる内容となつているが、道路交通法で定められた法定速度はいまだに最高でも時速100kmとなつている。ちなみに首都高速道路の制限速度は実はいまだに一般道と同じ時速60kmなのだ。

燃費計測だけでなく時代に即した改革を

かつてまだ国土交通省が運輸省と呼ばれていた時代に、都内の大渋滞に業を煮やした自動車関係者が「運輸大臣も自分で運転して通勤すればよい」と発言したことがあつたが、あながち外れてはいない。国土交通

省の自動車や道路の行政に携わる人々が、実際に自らハンドルを握り、自動車で道路を走行することで得られる経験を、実際の行政に生かすことは極めて望ましいことであるはずだ。高級官僚になればなるほど、黒塗りのハイヤーでの移動が常ではあるが、ぜひご自身の運転で移動していただきたい。

燃費偽装もさる事ながら、例えば排気ガスの有害物質についても取り沙汰されたことがあつた。あるメーカーの人間に聞いたところ、1970年を基準にすれば、今生産されている自動車が排気ガスとともに排出する有害物質はその1000分の1にも改善されているとのことである。いまや大気汚染の主犯が自動車とは言い難い面もあるのだ。ただ世界中を走行している自動車の台数を考えれば、長大な値になることは確かである。

燃費偽装や排ガス偽装など自動車メーカー側の落ち度もさる事ながら、自動車を取り巻く法整備や社会環境が今の時代に適応する必要も少なくない。時代は進んでいるのだ。

(編集部)