



## 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  
国家公安委員会委員長（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つてゐる傾向があり問題だと思つてゐる。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で制限速度が時速50km流れに逆らわなければ時速70kmぐら

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。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ものはカタログに記載されたそれと比較して、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チャーも知るところであり、新車販売時点での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つ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 자체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い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 (WP.29) 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WLTP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＝市街地走行を想定)
- 中速域＝郊外走行を想定)
- 高速域＝高速道路を想定)
- 超高速域＝（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否めない。

東京都中央区から大阪府大阪市



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。もつとも首都高速道路（通称＝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となっている。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

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日に全線開通となつた。

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日に全線開通となつた。

分かれている。今はなくなつたが、江戸橋の合流点には信号機まであったのだ。

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、今まで未舗装路を

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WLTP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はいるが、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となつてはいる。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。

燃費偽装もさることながら、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格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性も少なくない。時代は進んでいるのだ。

（編集部）