

国土学事始め



大石久和

国土技術研究センター理事長



アメリカ発の金融危機が实体经济に及んで、日本の自動車産業も大いに苦しみました。しかし、わが国の自動車産業は、時期が来れば回復できると多くの日本人は信じていました。それは世界の人々が質の高いわが国の自動車を求めていることを知っているからです。

ハイブリッドの実用化、電気自動車の販売開始、水素自

動車の研究など、環境や安全の面でもわが国は世界をリードしています。燃費の改善についても、国際エネルギー機構（IEA）が各国の自動車を調べて公表していますが、堂々たるものです。

IEAによると、日本の車の新車のカタログ燃費は年々向上し、世界の最高水準にあ

年々悪化しており、最近ではカタログ値でも8・7㍉位しか走りません。

これを見ると、日本は環境に優しいと自慢したいところですが、残念ながら実際にどのくらい走れるかという実走行燃費で見ると、何と日本の車は、日本ではアメリカ車並みの燃費でしか走れず、ドイ

よりも1・5〜1・6倍もい燃費を示すのです。

実走行燃費が悪いのであれば、カタログ燃費がいくら良くて何の自慢にもなりません。

日本の自動車の燃費

ります。新車カタログ燃費の加重平均で見ると、1㍉あたり（以下同じ）15㍉もの数値を示し、わが国より小さな車を好むイタリア、フランスに次いでいます。

ツ、フランス、イタリア、イギリスなどのヨーロッパ諸国に、はるかに後れを取っているのです。

実走行燃費をIEAの報告で見ると、日本は9・3㍉と

アメリカの8・6㍉を少し上回る程度です。ところが、イタリア14・9㍉、フランス13

ところがアメリカは、相変わらず大きい車が好まれるう

え燃費改善努力を怠ってきたため、近年になっても燃費は

・3㍉などと、彼の国は日本

このことは日本では車がスムーズに走れないことを示しています。信号機だらけで系統処理がしにくい、立体交差が少ない、平面踏切が数多い（パリ市の踏切数14に対し、東京23区は673）、自動車専用道路のネットワークが充実していない、などが絡み合

って、せっかく燃費のいい車を持っていても、道路交通事情が悪くてそれを生かせないのです。

これでは、わが国の道路交通事情の悪さについて、環境の見地から国際的非難を浴びかねません。