

談話室

メキシコの自動車事情

Car Affairs in Mexico D. F.

朝比奈 正*

Tadashi Asahina

自動車の排気ガスによる空気汚染は、近年、著しい社会問題となっている。この問題は先進国に限らず、経済力のある階層が、その国の首都など比較的狭い地域に集中する中進国においても、大きな問題となっており、地球規模の環境問題として考えなければならぬ状況となっている。

先日（3月）、メキシコシティへ行く機会があった。約1300万という世界最大の人口を擁するこの都市は、標高2300mの高地で盆地といった地形的な特徴もあって、空気汚染の影響が大きい。

メキシコシティは、最も暑い4月の最高気温が28℃、月平均で17℃、最も寒い1月の最低気温が3℃、月平均で12℃といった温暖の地で、年間を通して暖冷房を必要としない気候である。空生汚染の最大の要因は、多すぎる自動車の排気ガスであり、風の吹かない乾期末である3月は特にその影響がひどく、遠方の山から市を望むと、スモッグが街の上に滞留しているのがわかる。

筆者は空気汚染の専門家ではないので、効果的な対策は知らない。しかし、朝夕の著しい渋滞を生む、多すぎる自動車数をなんとかしないと、問題解決にならないことは明白である。メキシコにおいては、日本の車検に相当する検査はなく、真新しい新車と、走行中にも分解しそうな老朽車が混在して走行している。一応、排気ガスの検査はなされているが、効果をあげるに至っていない。

自動車数の制限法として、すぐ思いつき、またどこでも実施されるのが、自動車の登録番号で使用曜日を制限するというものであろう。メキシコでも実施されているが、実施開始直後は効果があったものの、一年以上も継続するにつれ、有産階級は複数台の自動車を所有するようになり、自動車台数がさらに増大する結果となって、目的を達成することはできないようであ

る。日本でも同種の方法を適用することの検討がなされているが、実際問題として、効果的な解決策とならないことが予想される。

メキシコにおいては、交通法規を守ろうとする意識は低く、直前割り込みや無指示右左折、車線変更等は日常茶飯事で、歩行者の飛び出しも多い。また、横断歩道の前には、障害となる小山が車道に設けてあり、必然的に徐行しなければならないような構造としてある。渋滞が多いせいかもしれないが、悪循環であることはまちがいない。

市内を走る乗用車は、アメリカ製の大型車も多いが、世界で最後まで生産していた工場が効外にあることもあって、ドイツV社ライセンスの“かぶとむし”の数が目立つ。特にタクシーとしては、助手席のシートを外した“かぶとむし”の2ドア車が大半を占めている。日本車としては、“つる”という車名のM社製の小型乗用車が多く、T社製はトラックが多い。

メキシコは首都周辺に極端な人口集中があり、人口の分散が空気汚染の問題の解決につながるであろうが、首都周辺は先進国並であっても、それ以外はかなり貧しい地域である。しかし、国土自体は比較的肥沃であり、地下資源も豊富な国だけに、経済破綻の解消と過度のインフレの克服により、国全体のレベルを向上することが基本的な解決策となろう。

直通便でも15時間もかかる遠隔の地であるが、メキシコと日本のつながりは古く、親日意識の非常に高い国柄である。すでに空気汚染や地震研究等を含めて、かなりの領域で技術協力がなされている。しかし、ラテンアメリカ国から北米経済圏の一国へ脱皮するには、更なる協力を必要とすることもまた事実である。

*名古屋工業技術試験所 エネルギー技術研究調整官
〒462 名古屋市北区平手町1-1