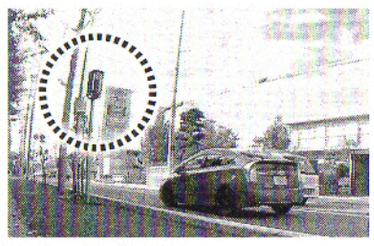
悪質なスピード違反を自動で取り締まる「オービス」の新型機種が今、全国各地で続々と導入されている！従来よりも小型で、かつ移動させることも可能だという新型の詳細とは……？ そして警察は新型オービスで何をしようとしているのか？ ウラ事情を探った!!

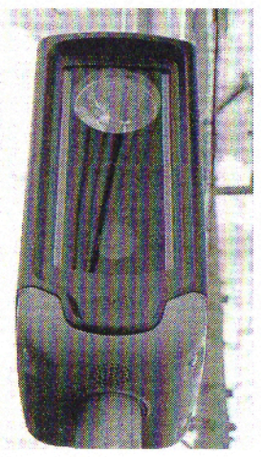
新型オービス導入で本当に事故は減るのか？



持ち運びもできる「半可搬式」の新型オービス。埼玉県内の高速道路（圏央道）で設置されていた



岐阜県大垣市の市道に設置されていた「固定式」の新型オービス。重さ50kgの本体を支柱で支える。時速60キロでLEDランプが点滅するが、大型車が通過すると制限速度の40キロほどでも繰り返し点滅していた。誤作動なのか？



検知が難しいレーザー式が登場

オービス（速度違反自動取締装置）は、主に高速道路や幹線道路に設置されていて、スピード違反をしたクルマを前方から撮影する。

撮影の瞬間、フラッシュが光り、違反車の画像データは警察の中央装置に送信される。後日、違反したクルマの所有者にはドライバーの顔、ナンバープレート、走行速度などが送られてくる仕組みだ。

そもそも日本にオービスが登場したのは1970年代。警察官が現場にいなくても、24時間自動で取り締まれる便利さもあり、普及していった。今年3月末時点で345台が全国に設置されている。

ところが今、このオービスが次々に撤去されているという。スピード違反の取り締まりやオービスの情報を提供するサイト『HOOD RIDEZ（フード ライズ）』の吉岡範幸氏が説明する。

「確認できたものだけで、今年に入ってからすでに43基のオービスが撤去されています。耐用年数が過ぎた装置の入れ替えがあるとはいえ、これだけの数がなくなるのは異例のことです。その一方で、従来のタイプのものは新たに5基しか導入されていない。それに代わって増えているのが新型オービスなのです」

新型は何が違うのか？

「従来のオービスは固定式のみでしたが、新型は小型になって、さらに持ち運びができるタイプも用意されています。また今までのレーダー式とは違い、レーザーで速度を計測するタイプも新たに加わり、ドライバーがいわゆる『レーダー探知機』でオービスの設置場所を検知するのも難しくなります」（吉岡氏）

新型オービスは「固定式」のほかに、移動が可能な「半可搬式」「可搬式」があり、3タイプ4機種がある。メーカーは従来型のオービスを製造していた東京航空計器に加え、初の海外製となるスウェーデンのセンシス・ガッツオ社製が採用されている。

固定式（センシス社製）は、重さ50kgの本体を長さ約3mの支柱で支える。測定はレーダー式で、撮影した写真は本体内のメモリに4万枚まで保存できる。速度の速いクルマが近づいてきた場合、LEDと音声でクルマや歩行者に警告する機能も備える。価格は3000万円だ。

半可搬式（東京航空計器製）は、バッテリーが入った半円筒状の容器と本体からなり、両方をつなぐ支柱が持ち運びやすいように伸び縮みするのが特徴だ。スキャンレーザーセンサーを使い、接近するクルマの位置を繰り返し計測しながら車両速度を算出する。価格は2000万円。

そして新型の中でも最も多く導入されている可搬式には、両メーカーの2機種がある。三脚に載せて測定ができるほどコンパクトなのが特徴だ。

センシス社の機種は本体とフラッシュが別になっていて、バッテリーを除いた本体の重さはわずか8kg。一充電で8時間動き、その間に1000枚の写真を撮影できる。レーダーの照射角度が29度、カメラの水平画角が18・5度あるため複数車線の取り締まりが可能だ。価格は1000万～2000万円する。

東京航空計器の機種はレーザー照射範囲が横幅110度と広く、センシス社製と同じように複数車線を同時に取り締まることができる。こちらの価格は2000万円だ。

警察の本当の狙いは、青キップと天下り先

では、これら新型オービスを導入する狙いは何か？

政府が昨年3月にまとめた「第10次交通安全基本計画」（2016年度から向こう5年間の交通安全に関する施策をまとめたもの）には、「2020年までに道路交通事故の年間死者を15年より4割少ない2500人以下にするための重点施策として、新たな速度取締装置の導入を進める」と書かれている。

最新のオービス情報をドライバーに知らせるアプリ「オービスガイド」などを運営する、パソヤの大須賀克巳氏の見方はこうだ。

「新しい可搬式のオービスは、いわゆる〝ネズミ捕り〟に代わるものです。スピード違反を捕まえる場合、従来のやり方だと違反したクルマを停車させてドライバーにサインを求めるなどスペースを確保する必要があり、取り締まりできる場所が限られていた。

しかし、新型オービスならそうした制約もありません。生活道路など狭い場所でも取り締まりが可能です。警察官の配置が困難だった時間帯でも取り締まることができ、違反車を撮影できれば、あとは後日呼び出せばいい。ほかにも、今までの固定式オービスの設置場所が知れ渡ったことで、取り締まり効率が落ちていたことも新型に切り替える理由ではないでしょうか」

警察庁が新型オービスの試験運用を埼玉県で始めたのは2014年。その後、各県警に広がり、現在までに埼玉のほか、岐阜、富山、愛知、岩手、秋田、神奈川、山梨、長野、島根、大分で合計16台が導入済みだ。固定式は埼玉県北本市と岐阜県大垣市の2ヵ所のみ。導入された大半が機動性の高い可搬式だ。

そして、この可搬式オービスを使った取り締まりはすでに各地で目撃されている。

「最初は小学校の前の道で使うなどしていましたが、最近ではバイパスや国道、それに高速道路でも目撃されるようになりました。関東だと圏央道の久喜IC近く、中部地方では国道23号線（岡崎バイパス）などで目撃情報があります。新型オービスは移動できるので、どこで取り締まりをやるのかわかりません。『オービスガイド』の利用者などから投稿された新型の目撃場所は、200ヵ所ほどになっています」（大須賀氏）

取り締まりの場所が日々変わる上、もし設置されているのがレーダー式だったらレーダー探知機も役に立たない。

「レーザー式のオービスを検知できる市販の探知機は今のところありません。私たちも開発に取り組んでいますが、肝心の取り締まり現場がわからないため検証ができずに苦労しています。発売までにあと2年はかかるでしょう」（探知機メーカーの開発担当者）

ドライバーにとってのそれだけではない。新型オービスでは、速度超過が30キロ以上のいわゆる「赤キップ」だけでなく、それまでオービスが取り締まっていなかった軽微な違反の「青キップ」（30キロ未満の速度超過）まで対象にするかもしれないのだ！

交通ジャーナリストの今井亮一氏が言う。

「埼玉県警が新型オービスの試験運用をしたときに使った資料を開示請求したところ、『青キップの違反を書き込む欄』がしっかりあったのです。実際に取り締まっていたのは赤キップの違反だけでしたが、記入欄があるということは警察では29キロ以下の速度違反についても、オービスで取り締まることを考慮に入れているということでしょう」

さらに今井氏が続ける。

「スピード違反の取り締まり件数は、ピーク時の1985年には564万件あったものが昨年は161万件まで減りました。この背景にはさまざまな要因がありますが、高齢化社会や若者のクルマ離れでドライバーが減り、スピードの出るスポーツカーが売れなくなったことが大きく関係していると思います。そして、違反が減るということは警察に入る『罰金』や『反則金』も減るということです。警察が新型オービスの導入を進めるなかで、取り締まりの範囲を従来よりも広げたいと考えても不思議ではありません」

だが、青キップをオービスで取り締まるには警察がクリアしなければならない微妙な問題もある。交通裁判を手がけてきた高山俊吉弁護士が説明する。

「今までオービスでの取り締まりで警察が青キップを除外していたのは、1970年代後半に初期型オービスの適法性をめぐる裁判で、東京簡易裁判所が『制限速度を多少超えた程度にセットして写真撮影することは相当ではない』との判決を出しているからです。例えば、40キロ規制の道路でわずかに速度オーバーしたからといってドライバーを撮影するのは、国民の基本的人権である肖像権を侵害する恐れがある。この判決は、その後の警察の取り締まりに大きな影響を与えました」

また前出の今井氏は、「警察庁は新型オービスの導入を進めるにあたって、放置違反金のように取り締まりを民間に委託することも見据えているのではないか」と指摘する。

2006年から施行された放置違反金制度は、その対象となる駐車違反の取り締まりを民間の駐車監視員が行なっている。こうした前例もあることから「警察官僚の天下り先をつくるために、速度違反でも民間委託を考えている」（今井氏）と言うのだ。

前出の吉岡氏も補足する。

「従来のネズミ捕りでは、レーダー測定器の設置と計測をする警察官には電波法に基づいた免許が必要でした。それが新型オービスのレーザー式なら不要になる。民間への委託も比較的簡単にできるはずです」

新型を導入する前に検証すべきこと

そもそもオービスの導入効果はどこまであるのだろうか。

警察庁が今年6月に公開した資料では、オービス設置後1年と設置前5年平均の事故件数を比較していて、高速道と一般道合わせて9ヵ所のうち7ヵ所では事故が減っているものの2ヵ所では逆に増えている。また設置前と設置後の実勢平均速度の増減も示されていて、一般道では17キロ以上減った場所もあったが、高速道では0.1から最大で2キロしか減っておらず大きな差はなかった。

このデータを一定の効果があったととらえるべきなのか？ 今後の新型オービスの導入計画なども含めて警察庁に質問をぶつけた。

――オービスの設置が事故や速度抑制に必ずしも結びついていないのでは？

「取締装置の設置により、交通事故の抑制、実勢速度の低下が図られていると認識しています」

――レーザー式を導入した理由は？ 今後、主流になる？

「計測方式については当方で指定するものではありません。（主流になるかは）承知しておりません」

――新型オービスを全都道府県に導入するのでしょうか。すでに導入された県警では台数を増やすのでしょうか？

「未定です」

――新型オービスでは時速30キロ未満の速度違反でも取り締まるのでしょうか？

「取り締まり手法に関することなので、お答えを差し控えさせていただきます」

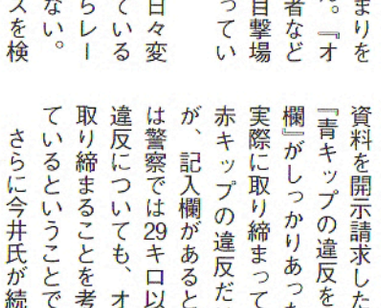
――新型オービスの設置場所の手前に、従来のように警告表示は掲示するのでしょうか。

「交通実態等に応じて判断されると承知しております」

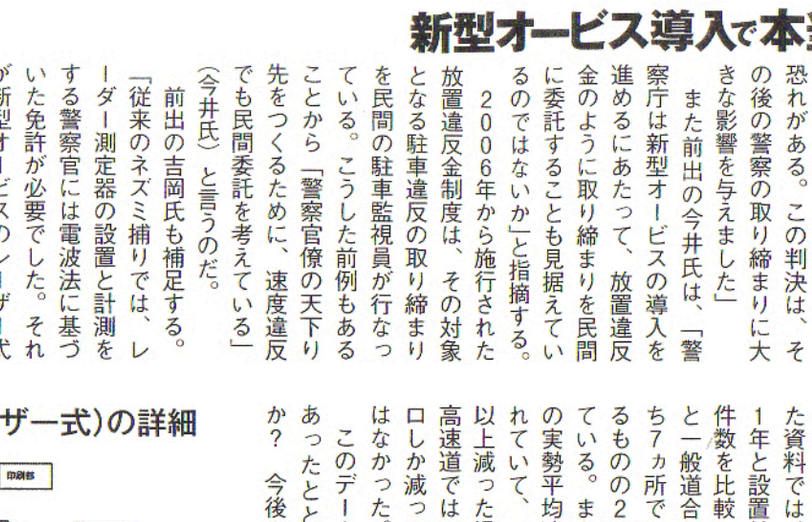
最後に、前出の高山弁護士はこう疑問を投げかける。

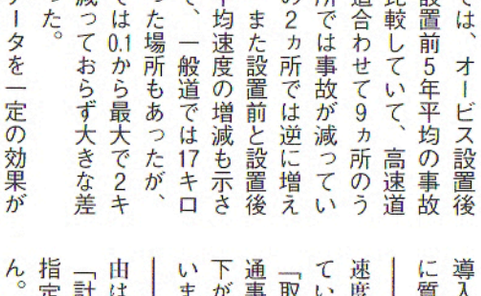
「例えば、人とクルマが行き交う生活道路で事故が起きる要因は速度超過だけではなく、道路の構造、歩行者や車両の動態などが複雑に絡んでいます。本来なら、まずそこをしっかり検証して、その内容を公表するべきではないでしょうか。しかし、今回の新型オービスの導入ではその点が飛ばされ、とにかく速度を出すことが問題だから取り締まりを強化しようという議論が進んでいる印象なのです」

導入計画が進むなか、その実効性に疑問の声も上がる新型オービス。交通事故を減らすという本来の目的を離れ、罰金や反則金を増やして自分たちの財源を潤すための導入などと言われないためにも、警察はオービスの設置効果を含めた事故要因の検証をきちんとすべきだろう。

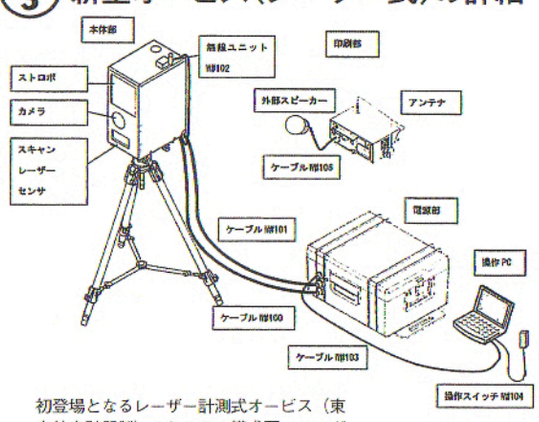


固定式は埼玉県北本市と岐阜県大垣市の2ヵ所に導入。両方とも近くに小学校があり、子供を事故から守ることをアピール

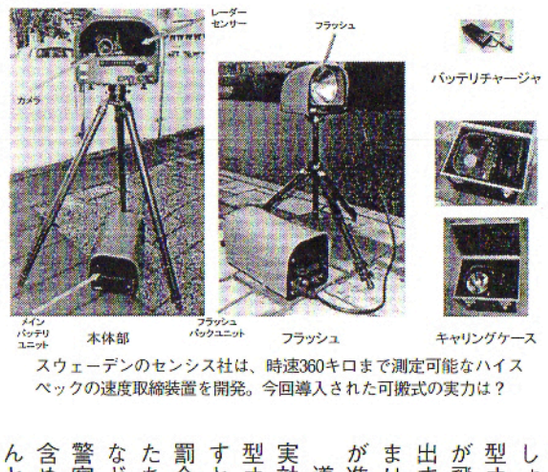




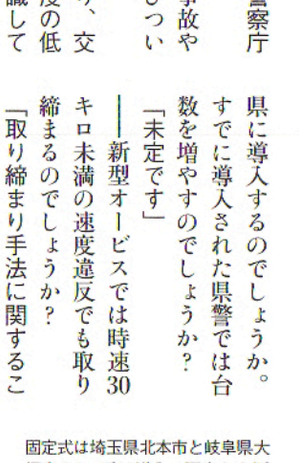
愛知県岡崎市の国道23号線（上）と深夜の埼玉県和光市の国道254号線（右）では、可搬式の新型オービスを使った取り締まりが目撃されている。この「可搬式」は持ち運びが容易で、取り締まりをいつ、どこでやるのか特定するのは難しい



初登場となるレーザー計測式オービス（東京航空計器製）のシステム構成図。レーダー探知機では探せない警察の新兵器だ



スウェーデンのセンシス社は、時速360キロまで測定可能なハイスペックの速度取締装置を開発。今回導入された可搬式の実力は？

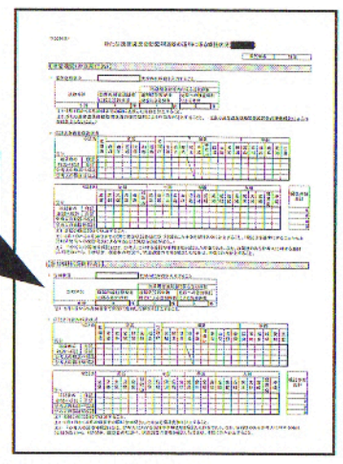


図表1 新型オービスの種類

これまで新型オービスを導入したのは11県警。3タイプあるが、機動性を考えてか圧倒的に可搬式が採用されている。可搬式の左側の機種がセンシス社製で、右側が東京航空計器製

名称	① 可搬式	② 半可搬式	③ 固定式
写真			
特徴	持ち運び容易	持ち運び可能	LEDとアラームによる警報機能付き
販売価格	約1000万～2000万円	約2000万円	約3000万円（工事費除く）

図表2 新型オービスの取り締まり状況を示す資料には青キップの項目が！



埼玉県が試験運用をした際の書類には青キップにあたる反則行為の件数を書き込む欄（告知件数）が！　オービスでは赤キップしか取り締まらないという前例が崩れるかも

図表3 新型オービス（レーザー式）の詳細

初登場となるレーザー計測式オービス（東京航空計器製）のシステム構成図。レーダー探知機では探せない警察の新兵器だ

図表4 新型オービス（レーダー式）の詳細

スウェーデンのセンシス社は、時速360キロまで測定可能なハイスペックの速度取締装置を開発。今回導入された可搬式の実力は？

取材・文・撮影／桐島 瞬　写真・資料提供／大須賀克巳　今井亮一　デザイン／中山真志