

2009年11月13日付「アウト・ビルト(Auto Bild)」誌

ペーター・ラムザウアー連邦交通相インタビュー「ドイツアウトバーンでの普通車課金制は当面採用されない予定」

掲載日	2009年11月13日
国名	ドイツ
分類番号	料金
出典	連邦交通省 HP
タイトル	Interview des Bundesministers Dr. Peter Ramsauer mit der Auto Bild am 13. November 2009

本インタビューはベルント・ヴィーラント編集長とクラウディウス・マインツ記者によって行われたものである。(下線部は、交通政策に関わる部分)

●第2次景気刺激プログラムによってかなり多くの工事が追加されています。ここで緊急プログラムのようなものを立ち上げるのが貴方の任務ではないのでしょうか？

私は着任後数日間のうちに、渋滞防止策の重要性に着目し、指示を出しました。ここでのキーワードはテレマティックス技術です。追加出資を行き詰まり状態にすることはできません。

●連立政権の公約によれば、コスト削減のために連邦道路を連邦政府の予算と権限から切り離すとのことですが？

連邦道路の問題は、ここ数十年の間に地域間を結ぶ連絡線としての存在価値を失ってしまったことです。上位に位置づけられていた道路の格付けを引き下げるのは、何もまったく新しい話ではありません。このようなことは最初からタブーではありません。

●道路政策においても「黒い(=保守主義の)ペーター(Schwarzer Peter)^{*3}」を演じられるのではないのでしょうか？

もちろん方向転換ということは無いでしょう。連邦政府はいかなる州にも道路の引継ぎを、政治上でも法律上でも強要することはできません。

●今後、道路の利用にどれほどの費用が掛かるのでしょうか？

我々は連立政権の公約ではっきり約束しています。我々は道路運営における資金調達の循環がどのようにして確立できるかを吟味したいと考えています。徴収したトラック向け通行料金が道路インフラの中に相関的な形で流入している状態を目標にしなければなりません。それとは逆に、乗用車向け通行料課金^{*4}は連立政権の公約に含まれておりません。そして政策上の議事日程にも組み込まれておりません。

●乗用車向け通行料課金の主旨は誤っているのでしょうか？

そうでなくとも既に旅客輸送には自動車税や石油税によってかなり大きい負担が課されています。そういう訳でビネット(道路税納税証紙)や一般乗用車向け課金案は連立政権の公約に書き込まれていないのです。

●つまりドライバーはひと安心できるということですか？

私は、我々連立政権は公約によって、この分野における明確な道筋を示したと思っています。ドイツのドライバーに更なる負担を負わせる訳にはいきません。移動に掛かる金額は支払い可能な範囲にとどまるべきです。

●自動車税を撤廃して石油税に肩代わりさせるという案についてはどうお考えですか？

自動車税によって、我々がドイツの車両に影響を及ぼすことが可能です。それは排出物の問題に關してです。今日では、車の購入に際して一体どのような諸費用が掛かることになるのかじっくり検討しなければなりません。その結果、多くの人が環境に配慮した自動車を選ぶのです。石油税ではこのような介入の余地はありません。ですから我々は前の議会の会期中に自動車税の算定方法を変更したのです。2009年7月1日以降に新車を購入した人、または購入を検討中の人は、きっとお気づきでしょう。現在の自動車税は、自動車からの二酸化炭素の排出についても考慮されているので、状況に見合ったものになっています。しかし同時に我々は、例えば経済的に弱い立場におかれた家庭に更なる負担を求めようとは思っておりません。汚染物質の排出が少ない新型の自動車に手が出ないからといって心配する必要はありません。古い自動車には購入当時と同じ税率が引き続き適用されるからです。

●「環境ゾーン(排気ガス規制区域)」について、法律の見地から議論が起こっています。この施策が果たして細かいちりを防ぐのに有効なのかが疑問視されています。「環境ゾーン」の試みは失敗と言えるでしょうか？

これに関しては地方自治体に権限があります。しかしこのゾーンの関係者に対して私の全理解力を傾けたところで、このような教条主義的な理由で自動車を街から締め出すような政治手法には私は反対です。交通の流動性は妨げるものではなく、むしろ活性化させるべきです。

●ここに来て電気自動車はどのような役割を担うのでしょうか？

電気自動車は中長期的な視野で見れば重要な役割を果たすでしょう。我々が総額5億ユーロをかけた様々なプロジェクトでもって推進しているのもそのためです。我々がこの分野での世界的に熾烈な競争の只中にいることは良くわかっています。他の国々だって黙ってこのチャンスを見過ぎてはいません。今、ドイツの自動車産業は大変な危機に晒されています。ドイツ国内の市場だけが問題ではないのです。世界の頂点に立つことが重要なのです。我々が今日ドイツ人として世界一の自動車を製造しているのと同様に、今後は世界一の電気自動車も製造しなければならない、これが私の主張です。

●しかし国からの助成金の拠出はほとんど避けられないでしょうね。

それはちょっと考えなければなりません。いつになったら電気自動車が実質的に市場性のある商品になるか、今のところ誰にもわかりません。ですから現時点ではまだ購入奨励金をあてにすべきではないでしょう。もしかすると電気自動車は、国からの助成金などまったく必要ないほど魅力的な商品となりうるかもしれません。政策目標では、2020年までに100万台の電気自動車がドイツの道路を走っているようにすることを掲げています。^{*5}

●国家単位で電気自動車というテーマをいま促進しなかったら、世界的な潮流に遅れてしまうのではないのでしょうか。他国では既に助成金制度が採用されていますが。

入閣してたったの2週間ですから、あまり大法螺を吹かないよう用心しないといけません。とは言え、現在我が省ではこの分野を前進させるべく精一杯やっているということは当然至極のことと言えます。その他すべてはまだまだ先の話です。

●電気自動車ならあらゆる問題が解決されて良いことづくめ、という風潮がありますが、実際のところそのための煙突(発電所)をどこかに新設するというのは簡単な話ではないでしょう？

電力の供給が再生可能エネルギーから得られる場合のみ、意味ある結果を生み出します。電気自動車用の電力が火力発電所からのものである場合、もしくは、フランスやロシアの原子力発電所からの電力を買わなければならない場合は、何の意味もありません。

●何故ドイツではアウトバーン建設の工期がいつもこんなに長いのでしょうか？

私もほとんどイライラしながら同じ疑問を感じていますよ。主要な競争相手となる国々では、インフラがまるで魔法のようにあっという間に完成するというのに。より速く目標を達成するために、計画にかかわる法律の制定から竣工に至るまで、あらゆる可能性を活用しなければいけません。

●オーストリア産のヨーグルトをハンブルクに運ぶことに、どのような意味があるのでしょうか。もしくは日本産のミネラルウォーターをバイエルンの飲食店で出すようなことも同様です。ドイツには特産の素晴らしいミネラルウォーターやビールが数多くあるというのに。

地域内の流通を強化するというご意見には大いに賛成です。結局のところ政治には自由市場へ介入する力はありませんし、またそのようなことは許されていません。この点では消費者が、何を買うかという決断を問われているのです。

●ブリュッセル^{*6}はドイツに対して共通のアウトバーン上の速度制限を指示できるのでしょうか。

もしそんなことになれば私は断固として拒否します。ドイツの道路は、郊外の道路網においてヨーロッパ中で抜群の安全性を誇っています。基本的に速度制限を設けていないにもかかわらずです。ドイツのアウトバーンのうち、臨時あるいは恒常的な速度規制があるのはわずか40パーセントです。さらに9

パーセントは、交通を統制し干渉できるような設備を用いて制限をしています。私はこれで十分だと思います。もし私が真夜中に、最近の拡張工事で6車線になった道路をたったの時速130キロでしか走ることが許されていないのでしたら、そのような規制は交通安全の強化に何の役にも立たないということです。

●フレンスブルク交通記録センターの交通違反カード目録の改革を発表されましたが、いつ行われますか？

我々は連立政権の公約に点数システムの改革を明記しています。私はドライバーにとってもっとわかりやすいシステムにしたいと考えています。そのためには交通違反カード目録を見直さなければなりません。これは州政府と連邦政府の専門家とが共同で作業を進める予定です。何年も無事故のドライバーにボーナス点を与える制度を作るかどうか、同様に初めて綿密に検討しなければなりません。むろん、賞罰条項は今までどおりでなければなりません。

●バーデン=ヴュルテンベルク州政府の次期首相、シュテファン・マップス氏(CDU=ドイツキリスト教民主同盟)は、旧西ドイツにあたる地域の道路建設計画を要求していますね。

我々がこの19年間に「新しい州」(旧東ドイツにあたる5州)で実に優れたインフラ建設を行ったことは、誰も否定できないでしょう。これは不可欠の工事でした。しかしこれは旧西ドイツにあたる地域の道路計画を後回しにしなければ進めることができませんでした。そろそろ遅れを取り戻す必要があります。とは言え、もちろん旧東ドイツ地域が取り残されるようなことはあってはなりません。ですから例えば「ドイツ統一交通計画^{*8}」は継続する予定です。私はやっどドイツ全土を管轄する大臣になったのですから。

●大臣、お話どうもありがとうございました。

訳注：

3. 「黒い(=保守主義の)ペーター(Schwarzer Peter)」…ラムザウアー氏が弱冠15歳にして結成した政治グループの名前。「黒」は、同氏が所属するキリスト教社会同盟(CSU)と、ともに統一会派を組むドイツキリスト教民主同盟(CDU)のシンボルカラーであり、両党とも保守政党と見られていることから、「保守主義」の意味合いを持つ。

4. 乗用車向け通行料課金…この後の2つの質問は、乗用車向け課金を巡るラムザウアー氏の姿勢の変化を確認する意図でなされている。同氏は11月3日付の地方紙「パッサウアー・ノイエ・プレッセ(Passauer Neue Presse)」のインタビュー記事にて、「道路網の拡充を利用者からの徴収金によって行いたい。トラック向け課金はその始まりに過ぎない。近く専門家委員会を立ち上げる」と発言したが、全国的な反対の声を受け、数日後には「乗用車向け課金については連立政権の公約のどこにも書いていない」と撤回したいきさつがある。

5. 電気自動車への助成金…このインタビューから 1 週間後の 11 月 20 日にラムザウアー氏は、12 月から全国 8 箇所のモデル地域を設け、電気および水素の供給所を整備する電気自動車推進計画に国家予算 14 億ユーロを拠出することを発表。しかし購入奨励金についてはやはり「時期尚早」と否定した。
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,662466,00.html>

6. ブリュッセル…この都市を拠点としている欧州委員会を指していると思われる。

7. フレンスブルクの点数…フレンスブルクはドイツ連邦自動車局(KBA)管轄の交通記録センター(VZR)の所在地であり、そこでドライバーの交通違反の点数が管理されている。3 点までは処罰無し、4~8 点は任意の講習受講で 4 点差し引き、9~13 点は警告と任意の講習受講の指示、受講すれば 2 点差し引き、14~17 点は講習受講の命令、任意の交通心理学診断の受診で 2 点差し引き、18 点以上は運転免許剥奪。

8. 「ドイツ統一交通計画」…旧東ドイツ地域の交通整備のために 1991 年から総額約 390 億ユーロをかけて着手された計画。2008 年末時点で約 75 パーセントが完了。17 の計画のうちアウトバーン関係は 7 つ。