

## ADAC (ドイツ自動車連盟)によるペーター・ラムザウアー連邦交通相インタビュー

掲載日	2009年11月13日
国名	ドイツ
分類	情報提供
出典	連邦交通省 広報(インターネット記事)
タイトル	<b>Interview des Bundesministers Dr. Peter Ramsauer mit dem ADAC am 13. Dezember 2009</b>

**Q 大臣、乗用車向け通行料課金に対する方針ですが、今の議会の任期では実施しない。しかし、課金案は秘かに準備されているという前提で考えるべきでしょうか。**

A ご安心ください、課金案は連立政権の公約に書き込まれていません。このテーマはいかにメディアが特定の内容を意図的に誇張して報道するかという古典的な一例です。私は連立政権の公約を守りますし、そこには乗用車向け課金のことは書かれていません。我々は交通関連の資金運用サイクルを道路によってつくりたいと考えています。そのためにはトラック向け課金で徴収した資金が可能な限り完全に近い形で道路インフラに流入する必要があります。これが我々の目標です。

**Q 今度は「アウフバウ・ヴェスト(訳注:ドイツ西部の老朽化した道路の再建・拡張計画)」が必要だという貴方の認識につきまして、貴方はいくらか叱責の言葉を差し挟まらなければなりませんでしたね。どのような意図だったのでしょうか。**

A 私は「遅れを取り戻す必要がある」と指摘したのです。これは些細な、しかし微妙な違いです。基本的には、我々は四方八方に費用を拠出するわけではありません。需要に応じて費用を出すのです。北部や南部と同様、東部や西部に。過去 19 年間はとりわけ新しい州(訳注:旧東独の 5 州のこと)で高い需要がありました。「ドイツ統一交通計画(訳注:旧東独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)」がその良い例です。しかしその一方で、古い州(訳注:旧西独の州のこと)では多くの計画が一時中止の状態になっていたことも明らかです。インフラの建設資材が長期間の使用で磨耗しないよう走行することに注意すべきです。私が言う「遅れを取り戻す必要」とはそういう意味です。わが国の経済が渋滞の増加によって成長を阻害されるわけにはいきません。ですから、いまだに第二次世界大戦後に建設された当時のままの状態にあるアウトバーンを改善しなければなりません。

**Q 連邦道路の多くも同様に老朽化していますが…**

A 私にとってアウトバーンも連邦道路も同様に重要です。

**Q 貴方が主導しているドイツ西部に関する構想をきっかけとして、長い間新しいバイパスや環状アウトバーンの建設を要求してきた多くの地方自治体の長あるいは州議会が、今こそと望みをかけて行動を起こしてきているのではないのでしょうか。**

A もちろん多数の要望が、例えば各省の大臣や地方自治体の長、あるいは州議会から寄せられています。その多くは遅れを取り戻す必要性という議論に関係しています。私の考えは支持されています。数日前の「ターゲスシャウ(訳注:ドイツ公共放送連盟(ARD)のニュース番組)」のインターネット版でのアンケートによると、回答者の約 80 パーセントが「ラムザウアーは正しい」と言っています。

**Q 2つの景気刺激策では…**

A…2009年と2010年に道路建設に割り当てられた金額は、合計でほぼ20億ユーロです。

**Q …それに伴い工事現場付近では多くの渋滞を引き起こしましたね。**

A それは私が最初に取り組んだテーマの一つです。私は週末および夜間の工事には賛成です。週末や夜間にはバッファ時間(工程が予定通りに進まなかった場合の調整に使う予備の時間)がたっぷりあります。無論その際も引き続き付近の住民向け防音対策を考慮しなければなりません。

**Q 昼の明るさを十分に活用できれば、ずいぶん上手くいったのではないかと思うのですが…**

A 私も同感です。しかし言うまでもなく費用の問題が存在するのです。工期を短縮するほどコストが上がるのが常識ですから。しかし、私は渋滞の回避がドイツ経済に利益をもたらすであろうと信じています。そしてその利益は工期の短縮化に掛かる追加費用以上のものです。その額はおおよそその見積りで1000億ユーロほどになります。

**Q 渋滞回避のための新型の誘導システムに出資する予定はありますか？**

A ラジオの渋滞情報は、多くの場合対処するには遅すぎます。そのため、混雑し始めたらすぐに対応できる最新の管制システムを設置しているのです。それによって混雑の度合いを補正し、結果として道路の安全につながります。このような装置が既にアウトバーンの合計1300kmの区間に設置されています。各州政府と協力して一層これを推進していきたいと思っています。この誘導システムによってより多くの路肩の開放が可能になり、その結果、渋滞の回避あるいは早期解消が可能になります。

**Q 貴方は電気自動車の普及に熱心に取り組んでいると見られています。今後の構想をお聞かせ下さい。**

A ドイツは世界一の自動車を製造している国です。将来ドイツの自動車コンツェルンは世界最高の電気自動車も製造すべきです。私は、2020年には100万台の電気自動車が我が国のアウトバーンが走っているようにするという野心的な目標を掲げています。私は、連邦政府の中でも我が省が率先してこの電気自動車というテーマに責任を持って取り組むべきだと考えています。我々は8箇所のモデル地域で様々なプロジェクトを大規模に展開しています。ここで重要なことは、プロジェクトを進める過程でテクノロジーに関する事柄は開示されていなければならないということです。燃料電池で動く自動車用に、水素補給ステーションと同様に電気補給スタンドも必要です。私

が電気自動車の普及に向けてアクセルを踏んでいるということは間違いないですよ。

**Q では二酸化炭素排出に関して責任を果たすべきなのは、もはや自動車ではなく発電所なのですね。**

A 明白なことです。電気自動車に使う電気は再生可能エネルギーに由来するものであるべきです。皆さんの目の前に座っている人間は経済学者であるだけでなく、偶然にも製粉業のマイスター(訳注:ラムザウアー氏の実家の家業は製粉業)でもあるのをご存知ですか。私は水力発電などの再生可能エネルギーでどんなことが達成可能か良く知っています。しかし当然のこととして、このテーマについてはエネルギー業界の参画が不可欠です。

**Q 排気ガス規制に関して、ドイツは現在どのような立場にありますか。そう言えばドイツ国内の環境ゾーンは幾つあったでしょうか。**

A 環境ゾーンを設定するかどうかは地方自治体が決めることです。もっともその点において私の意見は明白で、交通の流動性を妨げるのではなく、むしろ活性化させたいと考えています。例えば小売業などにとっては商品の配送車が欠かせないでしょう。ですから車両を街から締め出すべきではありません。

**Q 市街地通行税に関する EU の計画に従うようなことは一切なさらないのですか？**

A ブリュッセル(訳注:EU 委員会の所在地、転じて EU のこと)が決めた市街地通行税については、私はまったく評価していません。ブリュッセルが表向きには好意的に提案してきたとき、私のそばであらゆる警告の鐘が鳴りました。私はドイツの交通建設大臣として EU 閣僚理事会ではっきりこう言うつもりです。国家単位、地方単位で決められうる事柄については「ヨーロッパ化」するべきではない、と。

**Q 再度導入された通勤者向け料金控除の実施は変更無しということですか？**

A そのことについて私はキリスト教社会同盟(GSU)の所属の政治家として尽力し、成功しました。今度は我々は通勤者向け料金控除に関する規定を法的に確立させましたので、それも変更無しということですよ。

**Q 連立政権の公約ではトラックの寸法および重量の「適度な引き上げ」が支持されています。今後 60 トントラックというのも許可されるのでしょうか。**

A いいえ、我が国の道路はそれには対応していませんから。現時点でドイツ国内には例えば、修復が必要な橋梁が幾らでもあるのですから。しかし我々は今後、例えば防音剤のような軽量で容積の大きい貨物を、適度に長さを増やした車両でより良い形で運搬することができるかどうか検討するつもりです。むしろその際 40 トンという重量の上限は守られなければなりません。

**Q メルケル首相は最初の在任期間の前は環境税の撤廃を視野に入れていました。この事実はまだ意味あることなのでしょうか。**

A 私はずっと環境税に激しく反対してきました。それには環境破壊をコントロールする効果が無いと思います。当時の財務大臣であったドイツ社会民主党(SPD)出身のアイヒェルにとっては、出来る限り多くの金を掻き集めるということだけが大事だったのです。ここでジレンマが生じます。ドイツ社会民主党と緑の党との連立政権下では、環境税として徴収した金額はかなり大口の収入項目として、公的年金保険の資金源になったのです。今それを中止すれば、別のどこかで切り詰めざるを得なくなるでしょう。そうすると近い将来の税金引き下げを望むのは非現実的です。このことは残念ながら正直に言わざるを得ません。