

## 交通相の大型車の追い越し規制、普通車課金に関する見解

掲載日	2010年4月14日
国名	ドイツ
分類	道路事業全般
出典	連邦交通省 HP
タイトル	Bundesminister Dr. Peter Ramsauer im Interview mit der Rheinischen Post am 13.04.2010

Q:ノルトライン=ヴェストファーレン州は常にドイツで最も渋滞の激しい州ですが、その汚名を返上するために連邦交通省にできる事は何ですか？

A:大まかな見積りでは、渋滞がドイツ経済に与える損失は約 1000 億ユーロです。我々連邦政府はちょうど州政府に、**道路工事の明確な標準工期を示した工事現場ガイドライン**を送付したところですよ。例えば、5km の区間にわたるアウトバーンの舗装補修の工期は、今までは平均で 90 日でした。それを今度の工期一覧表では約 60 日に短縮することを目標にしています。ですから、たとえ時間外の割増し賃金が掛かっても、週末の工事期間をより拡大すべきです。

Q:ガイドラインより工期が長くかかってしまった場合、連邦政府が制裁措置を科す可能性はあるのでしょうか？

A:我々は制裁を科すことはできません。しかし具体的な基準値を掲げておくと良い結果につながるのではないかと期待しています。その目標に向かって連邦政府と州政府の意志が働くからです。

Q:アウトバーンでのトラックに対する一般的な追い越し禁止条項について、どのように評価されていますか？

A:最近のことですが、私は家族を乗せてキームガウからボンまで車を運転しました。運転していて、追い越していくトラックのあまりの多さに腹が立ちました。最も長いものでは 5km 以上にわたって追い越しを繰り返していました。トラックの追い越しを交通標識によって規制するかどうかの決定は、各州に委ねられています。また、路面に凍結や積雪がある場合、トラックは基本的に右側車線を走行しなければなりません。

Q:いつになったら貨物輸送におけるトラックから鉄道への転換が進みますか？

A:それは重要なテーマです。我々は 2025 年までに貨物輸送は 70%増加すると計算しています。この増加分のほんの一部が道路輸送から鉄道輸送に転換すると言われていています。しかし私はそれで満足していません。この増加分のできるだけ多くを鉄道および水路輸送に転換いかなければなりません。しかし無論、長期的に見ても道路が交通の主要な担い手であり続けるであろうことは明らかです。

Q:つまり道路の新規建設も行うのですね？

A:道路建設だけでなく、現行の道路容量でも、一時的な路肩の開放など、インテリジェントな活用をします。しかし同時に鉄道網拡充も行わなければならないでしょう。それには資金が要ります。さらに難しいことには建設予定地の住民の反対運動があります。皆が輸送手段を道路から鉄道に転換しようと言っていますが、どこかで新しい鉄道区間の建設計画があると、多くの人の怒りを買うものです。

Q:道路に過剰な負担が掛かっている現状に対して、確実な対応策は何でしょうか、やはり道路に対する課金では？

A:私は連立政権の公約に、乗用車向けの課金という項目は一切入れていません。我が省の職員には、いかにして従来の連邦予算内からの支出から脱却し、道路を活用した資金調達という別の方法が可能かを考えるよう課題を出しています。それに関していかなるアイデアもタブーとはしません。しかしながら、**乗用車向け課金案が議事日程に含まれていない事**だけは明らかです。

Q:道路課金もビニェット(通行料支払い済み証明ステッカー)も導入しないとすると、何を行うのですか？

A:私は**民間の資金を活用した公的プロジェクト(官民パートナーシッププロジェクト)**で賄うことを考えています。例えばあるフランスの保険会社グループがイングランドの鉄道会社に投資しました。つまりある程度の儲けが期待できるからそうしているはずですよ。昨年末、最初の官民パートナーシッププロジェクトであるミュンヘン・ヴェスト～アウグスブルク間の6車線への拡充工事が完了し、開通しました。そのコンソーシアムは今までそのような区間で可能だった期間より短い工期で完成させました。投資した企業は合計30年間、このアウトバーンの区間の運営権を、サービスエリア/パーキングエリアの経営や冬季の道路管理も含め、与えられます。またトラック課金からの収入を得ることもできます。

Q:乗用車は今後も通行料無し課金なしで走れるのですね？

A:そうです。