

## アウトバーンのガードレールをめぐる論争

掲載日	2010年4月18日
国名	ドイツ
分類	交通安全施設
出典	Welt 紙インターネットニュース
タイトル	Streit um die Leitplanken an der Autobahn

コンクリート製の設備の投入が進んでいる。より安価ではあるが、安全面では欠点があると言われている。多くのドライバーは、新たに建設あるいは修繕されたアウトバーンの区間を走るとき、鉄製のガードレールがコンクリートに替わったのに気付いて猜疑の念を抱いている。専門家ですらこの新素材の利点を認めていない。

「コンクリートも鋼鉄も、どちらも壊れにくい素材です」と、ドイツ自動車連盟(ADAC)クリストフ・ヘヒト氏は語る。確かにコンクリートの方がぶつかったときの衝撃は激しい。「コンクリート製ガードレールの主な長所は、車が衝突した後でも大抵の場合は交換しなくても良いことです。」しかし一方では、警察官組合の考えによると、負傷者の救出がより困難になるので、事故の犠牲者となった場合の危険が高まる。アーヘン工科大学自動車走行研究所ヘニング・ヴァレントヴィツ元所長は、コンクリート製のガードレールに衝突した場合、致命傷を負う危険性は約3倍にもなると主張している。

デクラ(Dekra)社の事故鑑定のリーダー、イェルク・アールグリム氏も「鋼鉄製のガードレールは、衝突したときに変形し、それによって衝撃が弱まるので、車が撥ね返る速度が低下します。その点が長所です」と証言する。一方、コンクリート製のレールは、鋼鉄製なら突き破られてしまうほどの衝撃にも耐える高い堅牢性があり、そのため状況によっては対向車との衝突を防止する効果がより高い。

ミュンヘンのアラッハに、ドイツで唯一のガードレールの試験場がある。ここでの試験結果によって、製品の長所と短所が明らかになる。ここでは技術監査協会(TÜV)南支部が国内外のメーカーと契約し、鋼鉄製、またはコンクリート製の製品がヨーロッパ規格 EN1317 の試験結果要求基準あるいは国内の特別基準を満たしているかどうかをテストしている。1993年以降、技術監査協会(TÜV)南支部は、小型車から40トントラックまで様々な自動車を使って1000以上のテストを行ってきた。

道路の安全設備が常に十分機能するとは限らない。となればガードレールに関する公的な規定や、道路管理局による通知の形で要求された前提条件もまた然りで、常に満たされるとは限らない。その事は、ミュンヘンの試験場の所長を務めるリヒャルト・リヒター氏が保管している、高速カメラで撮影された無数の動画が証明している。

ドイツには20社あまりの道路防護設備のサプライヤーが存在し、市場のシェアを分け合っている。各

社とも同じ検査を行わなければならない。その検査とは、運転者の乗っていない自動車を電子機器で操作し、決められた速度で、厳密に定められた角度でガードレールに向かって走行させ、衝突後にリモートコントロールで停止させるというものだ。自動車が転倒するかレールを突き破ってしまった場合、サプ라이어は2万から4万ユーロの検査費用を無駄にしてしまったことになる。試験の合格率は約20%だ。望みの証明書を手に入れるために、良い結果が出るまで何度もテストを繰り返すこともある。リヒター氏は「期待された成果をあげ得なかった場合に備えて、このシステムが改善されるならば、より有意義になるでしょうが…」とし、このことを必ずしも良いとは思っていないようである。

同氏は、ドライバーがコンクリート製のガードレールを嫌うのは主に情緒的な理由であるし、「コンクリート素材だと、特に道路工事現場で視界が狭くなるという印象を、多くのドライバーが持つのです。まるで狭まっていく漏斗の中に入っていきような感じです。」極端な場合はパニック反応を引き起こしかねない。「この観点から言うと、向こうが見えやすい鋼鉄素材の方が問題は少ないと言えるでしょう。」と述べている。