

# ドイツ人の根強い「自由な国民には自由な走行を」指向

ディーター・  
エバーライン

The deep-rooted thinking of the West Germans,  
“Free driving for free people!”

## Dieter Eberlein

**中村** エバーラインさんは航空宇宙研究所にお勤めで、交通輸送の研究をやっておられますが、その辺の事情を。

**エバーライン** 連邦航空宇宙研究所は連邦科学技術省の管轄にある職員の総数が3000人、研究者のみで約1000人もいる大きな研究所で、もちろん宇宙空間と航空機に関する研究が中心です。ただその中に交通輸送部と呼ばれる部門があり、そこでは航空はもとより高速鉄道をはじめとする陸上輸送の技術や需要の予測分析などをやっており、全国的なあるいは国際的な長距離交通の政策立案の基礎調査を行い、私がその次長をやっています。

**中村** ドイツでは新幹線鉄道が盛んに進められていますが。

**エバーライン** 鉄道は環境対策や事故対策上優れていますが現状ではアウトバーンを走る自動車に速さの点でかありません。そこで、ドイツ国鉄では現在ハノーバー—ヴェルツブルグ間やマンハイム—シュツットガルト間など幹線ですが高速の出せない区間で新しい線を建設中であり、Intercity Experimental (ICE) というプロトタイプ列車を使っ

て現在テスト走行中で、2年後には時速260km/Hの営業運転をはじめの予定です。さらに、パリーブラッセル—ケルン間にも高速新幹線を作る計画がありますが、ここはフランスのTGV方式との技術競争となっています。TGVとICEとでは電力、信号方式も違いますし、軸重もTGVが17トンであるの

に対してドイツのものは20トンと異なるのです。またベルリンから東ドイツ領内を通り西ドイツと結ぶ新幹線の建設を現在検討中です。今の予測では、2000年まででもドイツ全土の交通量は10%しか増えないとされているのでこれらの新幹線計画も財源確保が最大の問題です。

**中村** 超高速鉄道の開発でもドイツは先端を進む国の一つですが。



ドイツ連邦航空宇宙研究所交通輸送部次長。1980年から約1年間フンボルト財団派遣研究者として東大で日本の交通計画、特に新幹線計画の発展と将来について研究。その後2度調査のために来日、我国の関係者との交友も広い。

**エバーライン** ドイツの磁気浮上 (Maglev) システムは日本のそれとは異なり常電導吸引式ですが、エムスランドの延長21kmの試験線ではすでに400km/Hの走行実験に成功しています。今の予定では1990年までに技術的には完成させ、その後実用に入りたいとされています。可能な路線としては西ドイツの大幹線であり、在来線の容量も限界に来ていたケルン—フランクフルト間のライン河沿いの回廊が第一に挙げられています。

**中村** 西ドイツでは自動車の排ガス規制の論議が盛んであったようですが。

**エバーライン** 酸性雨による森林枯死の問題など深刻な環境破壊もあり、西ドイツは触媒による排ガス浄化

エンジン車の普及を図ろうとしています。ドイツ以外のEC諸国は同調しようとしません。周辺国の同調がなくては実効がないので、西ドイツでは低排ガス車以外の車には例えば1987年製のものにはシリンダー容量100ccにつき22DM/年の賦課金をかけクリーンエンジン車を普及させようとしています。

インタビューア

## 中村 英夫

本学会会員。東京大学工学部教授。測量学から土地利用計画、地域計画にわたる国土の調査、分析、計画に関する研究に従事。



**中村** 交通事故死者数は随分減ったようですが。

**エバーライン** 走行キロ当たりの事故率は日本とほぼ同じ値となりましたし、死者数は1980年に13,000人であったのが1985年では8400人となりました。この間、シートベルトは前席だけでなく後部座席も義務づけられるようになりましたし、罰金をすぐにとられるようになり、子供を前席に乗せることも禁止になりました。また、信号機設置を初めとして多くの交通安全のための施設整備もこの数年に大きく進みました。速度制限も厳しくなりました。都市内では50km/H~70km/Hですし、アウトバーンも従来は無制限区間が大半でしたが、今では多くの州で100km/H~130km/Hの区間を数多く設けるようになりました。このアウトバーンでの速度制限の導入に際してはこの二・三年前に国内で激しい論争があり、いくつかの調査研究が行われましたが速度制限が交通事故を減らすという科学的な裏付けは得られず、結局速度制限区間の大幅な増加という形で決着がつかしました。アウトバーンでの全面的速度規制には自動車メーカーは反対でした。ドイツ車の高性能はアウトバーン上での自由走行によるところが大きいという理屈で。しかし何よりも運転者の多くが基本的に高速運転を欲しているということが全面的速度制限の導入をとどめたのだと思います。“自由な国民による自由な走行を”が彼らの合言葉でもあるのです。しかし、アウトバーンは以前も今も最も安全な道路です。なおドイツの一般の国道などでは普通その速度は100km/Hに制限されています。

**中村** 今年は日本でも東北自動車道などで雪や霧による大きな事故が起きました。ドイツの交通事故は気象条件に影響をうけることが多いそうですね。

**エバーライン** その通りで、冬期の凍結による事故が大きな問題です。加えて濃霧があります。谷間や小さな川すじなど局所的に突然発生する濃霧による追突事故は時にアウトバーンなどでは何十台、場合によっては何百台にも達する追突事故を発生させており、これをいかに減らすかが現在の一大課題です。

**中村** アウトバーン建設反対も強まったようですが。

**エバーライン** 西ドイツは国土の面積は約26万km<sup>2</sup>と日本の7割程ですが、そこにすでに8500km<sup>2</sup>に達するアウトバーンがあり、また国道の多くも改良整備が進み高規格のものとなり、国全体が高速交通のできる道路でカバーされるようになりました。このように高速道路がほぼ充足されたという事情に加え、原子力発電、森林被害などを中心として環境保護活動の高まりがあって、新しい道路、特にアウトバーン建設は大変難しくなっていることは事実です。

**中村** エバーラインさんは数年前東大に一年間来ておられたし、日本の交通輸送問題にも詳しいのですが、日本のそれを西ドイツに比べたとき特に違うのは何でしょうか。

**エバーライン** 勿論一つは公共交通の占める役割が西ドイツよりもずっと大きいことでしょう。大都市圏だけでなく、数百キロから数千キロ以上の長距離交通でもドイツや西ヨーロッパでは自家用車の比率が高く、これが公共交通の収益性を悪くしているので、日本のこの状況はとくに羨ましいです。さらに、計画案の多くが中央で行われており、地方への分権が少ないこと、また日本では調査分析や計画が委員会で検討されることが多く、学者が関与することも一つの特徴でしょう。日本の道路は外国人には大変使いにくいのは御想像できるでしょうが、加えて私たちが大変気になるのはヨーロッパでは想像もできない大変な量の多様で多彩な看板です。美しい日本の景色を損なっていますし、また交通事故発生にも何らかの影響もあるのではと思われます。

インタビュー後記

(昭和62年3月9日実施)  
 初めて来日した際は、  
 返子から東京への遠距離  
 通勤をはじめて、日本で  
 経験はいろいろ、戸惑う  
 ことも多かったエバーラ  
 インさんは、その後、  
 ことに日本が好きになり、  
 東京のダイナミズムにも  
 魅せられて行くようになった。  
 詳しい数少ない交通事情  
 への研究者の一人として  
 これからもこの二つの地  
 域の間の情報交流、人的  
 交流に大いに頑張る。人  
 れるに違いない。