

## 速度制限はどれほど意味があるのか？

|      |   |
|------|---|
| 掲載日  | 2013年5月8日                                 |
| 国名   | ドイツ                                       |
| 分類   | 交通  |
| 出典   | Zeit オンライン版                               |
| タイトル | Verkehr: Wie sinnvoll ist ein Tempolimit? |

SPD(ドイツ社会民主党)のガブリエル党首は、アウトバーンの全面的な速度制限について賛成を表明した。これが実現に至った場合、環境や安全、そして交通の流れに一体どのような影響が出るだろうか？

### 多くのアウトバーンではすでに現在速度制限が課されている。では速度制限のない区間はいったいどれくらいあるのか？

原則的にドイツのアウトバーンでは、制限速度が定められていない区間でも、推奨走行速度として常に時速130kmが適用されている。これより速く、あるいは遅く走行して事故に遭った場合は一部の責任を負うことになる。この規則が適用されるのは全長約13万kmのアウトバーンのうち約半分だ。一方でアウトバーン区間の約3分の1は、すでに恒常的な速度制限が適用されている。

残りの約2000kmは、その時々交通状況や天候状況に応じて最高速度が変化する区間だ。例えばそのような区間では、夜間や路面が濡れている時に走行可能な最高速度が定められている。さらに現在建設中のアウトバーンの区間にも速度制限が決められている。つまりアウトバーン道路網で工事中の区間、平均しておよそ1500kmがそれにあたる。

### 速度制限を設けることによってアウトバーンの安全性は向上するのか？

ドイツ国内の交通事故による死者数は全体的に減少しており、昨年は最低水準となった。アウトバーンはすでに、ドイツ国内のあらゆる道路の中でもっとも安全なものだと認められている。年間ドイツ国内で走行される道路のうち、総走行距離の30%相当をアウトバーンが占めている。にもかかわらず、人的被害を伴う交通事故全体の中で、それがアウトバーン上で発生する割合はわずか6%、交通事故死に関しては11%である。

アウトバーン上で人的被害を伴う事故に巻き込まれる可能性は、他の道路にくらべるとわずか7分の1である。専門家達は、一般道の方が事故にまきこまれる危険性がより高いと見ている。

ドイツ連邦道路交通研究所の分析によると、アウトバーンで発生する事故のほとんどは、ごく限られた区間で発生している。中でもインターチェンジや大都市近郊が多い。これらの区間については規制を強めることで事故のリスクを減らす事ができるという。

### 最高速度を時速120kmまでに制限すると、環境に良い影響を与えるのか？

少なくともドイツ環境自然保護連盟(BUND)は「イエス」と答えている。同団体は、大気中の CO<sub>2</sub>を、年間でゆに 300 万トンに減らせるだろうと予測している。連邦環境庁は調査の中で、2020 年には 320 万トンの CO<sub>2</sub>削減が可能であるとの見方を示している。緑の党所属の連邦議会議員で、交通政策に詳しいニ・ホーフライター議員の予測では、速度制限によって抑えられる有害物質の排出量は、中規模の石炭火力発電所一基分の年間排出量に相当するという。

BUND の説明によると、速度制限の導入は、より軽量で燃費の良い自動車の普及、いわゆるダウンサイジングを促進する。車体の重量が 100kg 軽くなると、必要な燃料を約 1 リットル減らす事ができるためだという。交通分野を専門とするホーフライター議員は、時速 120km までとする速度制限を有意義なものだと考えている。「この速度を上回ると、多くの車でガソリンの消費量がぐっと増えるのです。」

### **速度制限を設けたほうが交通の流れがスムーズになるのか？**

交通分野の専門家の多くが根拠としているのは次のような内容だ。すなわち速度制限の導入によって、均一な速度による走行が実現する。それらは進入路への強引な割り込みや、リスクを伴う追い越し走行のような乱暴な運転行為を減らすことにつながる。

そうは言っても、交通への直接的な影響を数字の上で証明することは難しい。ドレスデン工科大学の研究チームは、交通量の多い時のいわゆる適応規制速度を時速 80km とした場合の影響を、算出できるようにした。自動車とトラックの速度が揃うと、車線変更もとくに支障なく行うことができる。事故発生時や道路工事現場でも、車の混雑具合はさほど変わらず、渋滞の危険性は減少するという。

ルール大学ポーフムの研究者、ユスティン・ガイステフェルト氏のように、反対意見をとなえる研究者もいる。交通量が多いといずれにせよ速度は落ちるので、速度制限にはほとんど効果がないという主張だ。ドレスデン工科大学の研究チームも、目的が明確な速度制限でのみ、運転の所要時間短縮が実現できるが、全面的にこれを適用することにはあまり意味がないと結論している。