

## ドイツの交通事情

2016年1月29日  
群馬大学・重粒子線医学研究センター  
加藤弘之

皆様、こんにちは。平成13年卒業の加藤弘之です。2014年の2月より、ドイツ・ハイデルベルグ大学に留学する機会をいただき、2016年1月付けで日本に帰国いたしました。日本に戻ってきて数週間、あらたに日本で生活を行う上での手続き等に苦勞もしておりますが、あらためて日本の素晴らしさを日々感じる生活を送っております。

海外にいてもインターネットで耳目に届く「群馬大学」を冠したニュースを見るにつけ、日本に無事戻ってこれ、再び日本での業務を再開できたのは、ひとえに私が日本にいない間の皆様の不断の努力の賜物と感じており、深く感謝いたしております。

一方で、この間ヨーロッパでも、さまざまな出来事が発生しており、中でも、日本でも話題となったドイツでの一大ニュースと言え、Volkswagen社の排ガス不正問題が皆様の記憶にも新しいところではないでしょうか？ Volkswagenに限らず、日本で外車と言え、まずドイツ車が例に上がるほど、多くの自動車会社がドイツには存在しておりますし、Autobahn（アウトバーン）の名で有名な高速道路網の発達など、ドイツと自動車の関係は非常に深いものだと思います。そんなわけで、以前の近況報告としてドイツでの留學生活を紹介させていただきましたが、今回はドイツでの実生活体験から、自動車関連の話を主体にドイツの交通事情を皆様に紹介したいと思います。

先に、自動車以外の方に目を向けますと、ドイツの航空会社といえばLufthansa（ルフトハンザ）、高速鉄道といえばドイツ鉄道のICE（イーツェーエー）が有名で、ご存知の方も多いと思います。Lufthansaは、その子会社ジャーマンウィングスでの事故の話題の方が、日本では記憶に残っているかも知れません。近年、日本で発生しているバス事故を見ていると、現場のスタッフをどれだけ酷使しているのだとも思ってしまうのですが、私のドイツ滞在期間中に、Lufthansa、ドイツ鉄道（Deutsche Bahn）のそれぞれが、少なくとも2回はストライキを起こしており、ドイツの従業員は、とても力が強いということを知りました。これらのストライキ（2社で計4回）は、私が実際に、それぞれを使おうとした際に気づいたものなので、実際にはもっと多く発生しているかも知れません。ちなみに、フランスの高速鉄道はTGVが有名ですが、ドイツ・フランスで相互に乗り入れているので、TGVとICEが並んでいる姿も見ることができました（写真1）。そんなストライキを目の当たりにしますと、安全・確実に移動することを考えると、自動車が一番と言うことになります。実際、姉がパリに在住している関係でパリに行くことがあり、飛行機・電車も検討したのですが、door to doorで一番早いのは、自動車で5時間でした。費用も断然、車で行くのが安かったです。

生活面でも必要になるだろうとのことで、自家用車として中古車を購入したのですが、最終的に私が選んだのはフランス車のPeugeot（プジョー）でした。当初私も、せっかくドイツに住むのだからドイツ車を、と思っていたのですが、同レベルの車種だと、Volkswagenだと2000

ユーロ (30 万円ぐらい)、Audi だとさらに 2000 ユーロぐらい高くなる、と言う相場を聞いて、安かった Peugeot になった次第です。ドイツでもドイツブランドが人気なようで、日本での認識が改まった覚えがあります。また、中古車に限りませんが、敢えて指定をしなければ、車は「左ハンドルのマニュアルミッション」になり、私の Peugeot もマニュアルだったのですが、街中の車も、ほとんどがマニュアル車でした。

実際に車を運転して移動してみると、Autobahn が発達していることもあり、車の移動を苦に感じることは、あまりありませんでした。Autobahn が、多くの街で街の中心部まで延びており、街の中心部から 5 分も走れば Autobahn に乗れてしまうと言うのも、自動車で移動するよい点だったと思います。Autobahn と言えば、無料で速度無制限の高速道路と思いきや、人も多いかも知れませんが、ちょうど私がドイツの滞在が始まったころに、自然環境の改善を目的として自動車利用の減少を狙って Autobahn の有料化策が提言されたことがニュースになりました。即座に、周囲の国々の首相から反対声明が出され、EU でも絶大な力を持つメルケル首相の提言だったにも関わらず、その後、有料化の話は立ち消え状態になってしまっているようです。ドイツ以外の国々の高速道路は有料にも関わらず、そのような仕打ちに日本と同じ敗戦国としての悲哀を感じました。

速度無制限についても、実際には Autobahn の多くの場所に速度制限(大方は毎時 130km)が設定されており、多くの自動車はその速度制限内で走っているの、皆が皆、車を飛ばしていると言う印象はありません。Autobahn で事故現場を見たのは 1 度だけでしたが、一方で、故障と思われる理由で路肩に駐車している車は、何度も見かけました。車がよく故障するのだからとも思っていました、自分もその類から外れず、ここでは詳しく述べませんが、Autobahn で車が故障すると言う貴重な体験を得ることができました。

日本では知られていない Autobahn での面白い(?) 風習も知ることができました。Autobahn を走っていると、いつもどこかで工事をやっているなあ、と言うことを感じるのですが、その工事をやっている区間でも、必ず車線数を維持すると言う風習です(写真 2)。例えば、片道 3 車線の道で 2 車線が工事になっていたとしても、両方向とも 3 車線を維持します。路肩をめいっぱい使って、反対車線からも 1 車線分使って 3 車線を維持します。当然、反対車線の 3 車線も含めて 1 車線の道路幅は狭くなります。車線幅が狭くなるので、同じ制限速度は保てないので、その区間だけ制限速度は下がります。ここまでの情報だと、車線数が減らない→渋滞発生を防ぐための施策、と言う感じもするのですが、その車線幅が非常に狭く(イメージとしては日本での普通自動車用の駐車場の幅ぐらい)、とても普通の感覚では並走できません。そこにさらに車幅のあるトラックやキャンピングカー(ドイツではキャンピングカーが走行しているのもよく見かけます)も走行しているので、結局、車線が減っているのと同じ状況になってしまいますし、更に言えば、車線幅が狭くなっているせいで制限速度も下がっている(そして、ドイツの方々は制限速度をキッチリ守る)ので、結果、工事区間の前には、よく渋滞が発生する、と言う感じになっています。私はそんなところに、実務、実用性よりも頑なにルールを守るドイツらしさを感じました。

この他にも、実際に生活してみないと発見できない、日本と異なる様々な道路事情がある

のですが、長くなりましたので、ここでは簡単に列挙するだけにしておきます。

- ・信号器が赤から青が変わるとき必ず黄色が点灯する（日本だと赤→青→黄→赤だが、ドイツでは赤→黄→青→黄→赤となる）。
- ・信号器は、交差点の入り口にある（ので、先頭車両からは見えにくい。日本だと交差点の先に信号器があり、その見やすさに驚く）。
- ・住宅地は基本、路上駐車（縦列駐車に自信が持てるようになりました）。
- ・どこの駐車場も、駐車場の幅が狭い（車から出るのも苦労する）。
- ・普通の歩行では渡りきれないほど早く切り替わる歩行者用信号機。
- ・自転車道の指定がしっかりしている（自転車道を歩行すると怒られる）。
- ・自転車道の走行ルールが厳しい（反対を走行すると怒られる）。
- ・左ハンドルの方がマニュアル車は運転しやすい（個人的な印象ですが、右車線の自然さ、合理性を感じました）。
- ・ . . .

今回「交通事情」と言う観点に絞って紹介しましたが、海外で生活をする、と言う機会をいただかなければ、ここで挙げてきたような違いを知ることはなかったと思っています。これらの違いは、日本で学んできたのとは異なる良い点を学ぶきっかけになると同時に、一方で、日本の生活では気付いてこれなかった日本の良さを再発見するよいきっかけになりました。最後に、このような貴重な体験・経験を得る機会を頂くにあたり、多くの先生方にご協力・後押しをいただきましたことを、今一度、深く感謝いたします。



(写真1) TGV (向かって左) と ICE (向かって右)。車体脇の SNCF はフランス国有鉄道、先頭の赤い DB の表示は Deutsche Bahn (ドイツ鉄道) を表す。



(写真2) 工事中の Autobahn。ドライブレコーダーの記録から抜粋。片道2車線で、片道が工事中(工事している様子もほとんど見たことがない)だが、対向車線に仮設レールを引いて、オレンジ色の一時道路標識で片道2車線を維持している(白い道路標識が本来の対向車線の道路標識)。右の標識によると車線幅が2mになっている(日本の通常の高速度路なら3.5m)。