

皆様 お元気ですか 二回目のワクチン接種を受けたドイツ営業所のUです。

交通編第一回は、高速道路アウトバーンについてご報告します。
速度無制限、無料は本当でしょうか？

1933年に、一応合法的に政権を取ったヒトラーが失業対策として建設に取り掛かったことは有名です。軍事輸送がその目的だったと言われていますが、当時の自動車はまだ信頼性が低く、大量輸送は鉄道が主で、航空機の代用滑走路としての一部転用が考慮されただけで、70年前に純粹に自動車による移動や物流を目的とした着眼点は慧眼と言えます。スイスなどでは、突然中央分離帯のない直線があり代用滑走路と判る区間がありますが、現在のドイツには全くそれらしい区間はありません。

今日、総延長 13000 km、ドイツのどの地点からも最短 15 分程度でアウトバーンに接続できると言われています。必ずしも最短距離でなく適度の曲線を設定したり、SA、PA の配置距離などもアウトバーンの設計思想は、今日世界基準となっていると思います。

世界で唯一、速度制限が無いことでも知られていますが、全線ではありません。70年前、当初最高 160 kmにすべしとの提案が議論されたそうですが、自動車がそんなに速く走れるはずがないので、各自の判断に委ねるとしたのが、速度無制限の始まりのようです。程なく当時の車も 160 km出せるようになりましたが、決定は変わらなかったのです。

現在推奨限度は 130 kmとされており、道路の状況によって 60 km - 80 km程度まで制限されているところもあり、全体としては無制限なのは 50%くらいです。制限のある区間では移動式、固定式のオービスがあり油断できません。それでも天候が良く、車も少ない状況での高速運転は快適です。

無制限の区間を 180 kmで疾走しているとしましょう、そんな状況であれば後ろからポルシェやランボルギーニ、フェラーリ、重厚なベンツ SUV などあらゆる高性能車が 240 kmで迫ってきます。譲って退避車線に移りたいけどその前車は遅いキャンピングカーです。迫るポルシェがパッシングしたりしたらパニックですね。そんな時は黙れパッシング、君の車のブレンボブレーキの威力を発揮しろ、そんな気持ちでゆっくりと減速して譲ります。要は経験、余裕、譲り合いという話ですが、速度無制限を無秩序に勘違いしているのは大抵外国ナンバー車です。近年パッシングや煽り運転はドイツでも一発免許はく奪の重罪になり、だいぶ減りました。はく奪には生涯運転免許を取れない処分もあります。日本の交通法制は常にドイツを参考にしていますので、早晚導入されるといいと思います。

速度無制限でも無秩序ではありません。整然と問題なく流れるアウトバーンの情景はラッシュ時の整列乗車を肅然と実現する日本の駅の光景と通じるものを感じます。

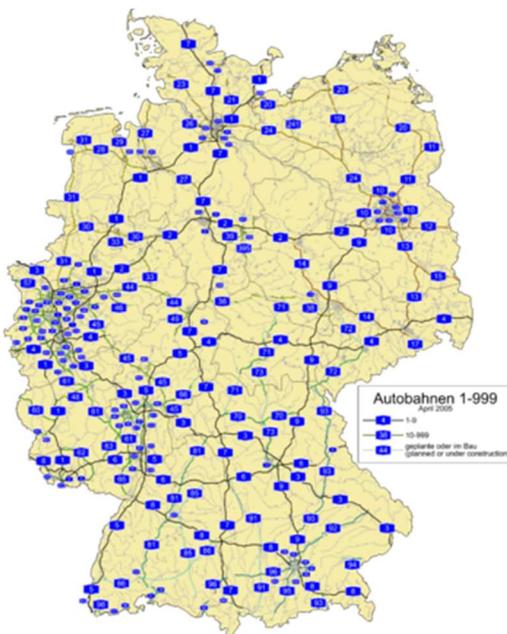
アウトバーンは無料でした。

以前は完全無料でしたが、現在貨物車は有料です。ETC に似たシステムで登録して支払います。それ以外は一応無料ですが、ドイツのガソリン価格はガソリン税が含まれており

リッター200円以上と高額で、これがアウトバーンの維持費用に充てられていることはあまり知られていません。従ってアウトバーンが無料というのは正しくありません。

路線番号

国土がほぼ長方形に近いドイツでは一桁の1-9号幹線アウトバーンのうち奇数番号を南北方向の路線に、偶数番号を東西方向の路線に割り振っています。10号線は首都ベルリンの環状線、それ以降二桁台の路線番号は国内エリアを10に分けて北から10番台、20番台という感じで準幹線に割り振られ、その支線には3桁の番号が付けられています。フランクフルト周辺は60番台の路線が走り、67号線から分かれた支線に671号という路線番号が付けられます。東名や名神といった固有路線名ではなくすべて番号です。ある都市へドライブするとき、45号線を北上して1号線で西に向かい、77番出口で降りる、こんな感じでおおまかに予習しておけばいいわけです。



縦横に張り巡らされたアウトバーン

速度制限標識の下に隠されたオービス



現在 12t 以上の貨物車は有料

ナンバーを読み取って支払いをチェックするカメラ