

ドイツ 道路交通法改正の要望

ドイツ自転車産業協会（ZIV）やドイツ連邦自転車サイクリスト協会（ADFC）ほか、カーシェアリング、グリーンピース、気候や環境、消費者関連の協会など計14の団体が共同で、道路交通法の改正を求める提案をしている。

ZIVのプレスリリースによると、2022年6月28日、ベルリンでのZIVほか自転車業界を含めた関連組織による共同記者会見において「全国民のため直ちに現行道路交通法の改正を！」と提案したと、次のように伝えている。

全国民のため直ちに現行道路交通法の改正を！

ドイツの自転車産業界は、輸送業界、環境及び消費者団体等と共同で、ドイツ道路交通法の改正が、当面の気候保護プログラムの措置の中で明確に優先されることを求めた。ドイツは、道路交通における気候目標を達成するために、化石燃料から電動への駆動力変更だけでなく、自動車による旅行からの大幅なシフトを伴う、真の道路交通の変革を必要としている。ドイツの地方自治体は、時代遅れの道路交通法と、それに基づく道路交通規則の包括的な改正によってのみ、徒歩、自転車及び地域交通を一貫して拡大することができる。改正はまた、迅速かつ妥当な経費でなされるべきで、連邦運輸大臣は夏期休暇後には法案を提出し、本年末までには法律が採択されていなければならない。

この14団体からなる共同体の発起人でもあるADFCの担当者は「我々は内燃機関から脱却しなければならない。ただ、それだけでは持続可能な道路交通に十分とは言えない。人々は21世紀、自動車に代わる優れた代替品を必要としている。現行の道路交通法は、本質的にはまだ帝国時代の自動車法である。これは全く時代遅れのものであり、交通体系の変遷において、地方自治に弊害をもたらしている。我々は連邦運輸大臣に対し「自転車、徒歩、電車を大幅に前進させ、現代のモビリティを可能にした最初の運輸大臣として、歴史に残る仕事をしてほしい」と訴えている。

また、ZIVの担当者は「ZIVは、例えば、地方自治体にサイクリングインフラや制限速度の調整、最終的には他の交通手段との法的平等を実現させる権限を与えるためにも、モビリティの移行を実現するためには実情に沿った法的枠組みを迅

速に作成しなければならないことから、共同体による道交法改正の要望を支援している。ドイツの人々は持続可能なモビリティを望んでおり、安全にサイクリングできることも望んでおり、途切れることのないシームレスサイクリングネットワークも望んでいる。これを実現するためには、人と環境ネットワークに焦点を当て、自動車中心主義に終止符を打つ道路交通法が必要である」と述べている。

道路のための現行法

現行の道路交通法は、人々の健康や気候を保護することよりも、自動車による急速な進歩を遂げることのほうが重要である。例えば、サイクリング専用道、自転車レーンあるいは Tempo30（制限速度時速 30km エリア）の設置は、関連する法的根拠が欠落しているため、地方自治体によっては実現できないことが多く、このことは自動車のための法律であることを如実に表しており、自動車法としての道路交通法の 100 年以上の歴史からも測り知れる。しかし今日、道路、人々、そして気候は、自動車の交通量が大幅に増加していることに苦慮している。そうしたことから、現代の道路交通法は、環境に優しく、省スペースの交通手段である、徒歩、自転車及び路面電車など地域の交通手段を自動車よりも明確に優先する必要があると共同体は考えている。

14 団体からなる共同体について

ADFC の主導に基づいて結成された自転車業界を含めた 14 の輸送、環境、消費者団体による共同体は、気候に優しい道路交通のための道路交通法改正の重要性が最優先課題だと、連邦政府に想起させるとともに、改正実施のための具体的な提案を行うという目標を設定している。14 団体からなる共同体は ADFC、ZIV のほか、ドイツ環境自然保護連盟、カーシェアリング連邦協会、チェンジングシティ協会、ドイツ自然保護団体、ドイツ環境支援団体、ドイツ歩行者交通協会、グリーンピース、ドイツ気候同盟、消費者連盟、エコロジカルトラフィッククラブ、自転車サービス協会、未来自転車連邦協会である。

なお、ZIV はドイツ自転車産業を代表する組織で、2021 年にドイツで生産された自転車及び電動自転車の 90% は ZIV の会員企業である。会員には自転車だけでなく、電動自転車、自転車部品、アクセサリーの製造業者並びに輸入業者が含まれており、業界団体として、約 100 の会員企業を代表し、立法府、政府、当局、メディア等各機関との対応に当たっている。

以上が ZIV プレスリリースの概要であるが、リーフレットも併せて公表されているので、その概要を次頁以降で紹介する。

全国民のため直ちに現行道路交通法の改正を！

交通上の気候保護のため現代の道路交通法に

ドイツ社会民主党（SPD）、同盟 90/緑の党、自由民主党（FDP）の 3 党は「我々は、円滑で安全な交通に加え、気候と環境保護、健康と都市開発の目標を考慮するとともに、連邦州と地方自治体に意思決定範囲を付与するため、道路交通法と道路交通規則を適応させる。当局は意思決定の範囲、例えば…」(SPD、同盟 90/緑の党、FDP 間の 2021～2025 年連立協定) と連立協定を結んでいる。

現在の状況は？

- ◎現在の道路交通法は自動車法であり、持続可能な輸送手段の促進を妨げている。
- ◎その法的目的は「交通の安全性と利便性」であるが、今日では十分とは言えない。
- ◎SPD、同盟 90/緑の党、FDP による連立協定は今や実行されなければならない。
- ◎道路交通法の改正に合わせて、それに準ずる道路交通規則を改正する必要がある。

道路交通法の近代化は地域の気候保護目標を達成するための重要な手段直ちに改正しなければならない！

連邦政府は、連立協定のもと道路交通法と道路交通規則の改正に着手し「ビジョンゼロ」とすることを規定している。

気候と環境に優しいモビリティを優先する方向転換、都市やコミュニティの生活の質の向上、人々の健康により良い環境保護は、迅速かつ妥当な費用が適用可能で、長期的には経費削減にもつながる。

まず道路交通法、次に道路交通規則を

まず、道路交通法を改正する必要がある。現行道路交通法の「交通の安全性と利便性」という法的目的は、都市開発だけでなく、気候、環境及び健康保護に関連する懸念を補完する必要がある。道路交通法の改正に基づいて、道路交通規則も、州や地方自治体に安全で健康を促進し、気候に優しく、環境に優しいモビリティを促進するための最大限の支援を提供するため、改正されることになる。

連邦政府に対する提案

- ◎緊急の気候保護プログラムに道路交通法改正を含める。
- ◎道路交通法の第 1 項及び第 6 項において、ビジョンゼロ、気候、環境と健康保護、都市開発の目標と、同等の目標として、道路交通法改正案を直ちに提示する。
- ◎2022 年末までに道路交通法改正案を採択し、2023 年第 1 四半期に施行する。

◎2023年、改正道路交通法の法的目標に基づき、道路交通規則の改正を行う。これにより、自治体は全般的な意思決定ができるようになり、自動車交通の利便性よりも、交通弱者の保護を優先することができるようになる。この目的のために、特に道路交通規則第45項を抜本的に改正する。

なぜ道路交通法の改正が重要なのか？

現行道路交通法による弊害を除去！

これまでのところ、道路交通法の法的目的「自動車交通の安全性と利便性」の一方的ともいえる適用は、道路交通法に準ずる道路交通規則に対してのみ許可されていた。

地方自治体は、道路交通規則を道路交通の対策を講じる際の重要な作業基盤としている。しかし、それにはかなりの弊害も含まれており、危険回避のために講じられた措置が、疑いなく必要であることを常に証明しなければならない。

これにより、持続可能な交通手段（公共交通、徒歩、自転車）の促進や、気候、環境及び健康保護、また、都市開発の促進がより困難になるか、あるいは、さらに妨げられることになる。

例えば、現在の法的状況に従えば、次のように、地方自治体は特定の地域の危険状況の証明が常に必要とされるため、新たな措置を実行できないか、できたとしても限られた場所でのみとなる。

◎欧州連合の概念に従った持続可能な都市モビリティ計画 SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) の一貫した実施は、限定範囲でのみ可能である。

◎道路交通法上の申し立てがなければ、環境に優しい交通手段に的を絞った推進をすることはできない。

◎歩行者や自転車利用者の交通をより安全にするための予防策として、モーターフィルター（特定タイプの車両の通過を制限する道路設計）を設置することは、ごく限られた範囲でのみ可能である。

◎交通の安定した地域は、交通安全を高めるためにのみ設定できるもので、地域内の歩行者や自転車利用者の魅力を高めるためにはできない。

◎生活の質の向上を目的とした居住地域の速度制限は認められていない。

◎横断歩道の設置には高いハードルが設定されているため、殆ど利用できない。

◎継続的シームレスサイクリングネットワークの拡大が大幅に妨げられている。

○サイクリング専用道、ポップアップバイクレーン（コロナ禍一時的に簡易ペイントされた車線）あるいは自転車レーンは、自転車利用促進のために設定することはできず、生命や身体に危険がおよぶと証明された道路または一部分にのみ設定できる。

○道路沿いの自転車駐輪スペースは自転車利用促進には役立つが、危険回避には役立たず、また停車中の車両の通行を妨げるため、ごく限られた範囲にしか設置できない。

◎新たな解決策と交通概念に関する試みは、該当する法的枠組みに限定されてしまうため、革新的な働きかけは非常に限られた範囲でしかできない。

◎公共交通機関が通る道路を整備することはできない。

◎公共交通機関を促進するための特別なバスレーンの設置はごく限られた範囲でのみ可能で、バスの交通量が1時間あたり20台など「問題のある状況」を前提としている。

◎広範な駐車スペースの管理は認められていないにもかかわらず、道路沿いの自動車駐車が相当数あることを各通りで証明する必要がある。

◎Tempo30（制限速度時速30kmエリア）の設置は全面的にはできず、主要道路の一部でのみ可能である。このTempo30が継ぎ接ぎでは、交通静穏化のための包括的な自治体の基本理念が認められていないということになる。

これら、気候と道路交通の転換に対する弊害は至急改善する必要がある。

あらゆる道路利用者のニーズに合わせた改正を

道路交通法の根本的な方向転換は、交通システムの近代化とさらなる発展のために必要不可欠である。気候保護の目標の実行は、交通とモビリティの劇的な転換によってのみ成功させることができる。これにより、国や町のアクティブモビリティと環境ネットワークへの切り替えが魅力的になり、人々が居住するためのより多くのスペースが提供できるようになる。

自動車の利便性と安全性は、もはや道路交通法の唯一最優先の目標であってはならない。現代の道路交通法では、公益性、交通安全、居住の質、気候保護、そして健康的で持続可能な都市開発に焦点を当てる必要がある。これは特に、道路の安全と歩行者、自転車、公共交通機関の状態改善に当てはまる。

従って、道路交通法は、交通安全と秩序という純粋な危険防止法から、人と公益の利益に焦点を当てた、あらゆる人のための現代の法律に向けて、さらに発展させなければならない。

地方自治体は自由なデザイン創造を

地方自治体が持続可能なモビリティの概念を一貫して組み入れ、自転車や歩行者の通行を優先して地域をより公平に分割し、革新的な対策を維持して試行できるようにするには、自由な設計が必要である。しかし、道路交通法と道路交通規則で対応する変更では、道路交通法の枠内で発された目的を超えることができない

いため、地方自治体の自由設計には十分と言えない。

道路交通法の改正に伴い、次の変更を含む、新規目的と認可基準を第1項及び第6項に規定する必要がある。

- ◎ **ビジョンゼロ**：死傷者を出さない交通システムの究極目標である「ビジョンゼロ」は、人為的ミスを補償し、また特に交通弱者を死傷から保護するため安全かつ寛容に設計される必要がある。
- ◎ **あらゆる道路利用者のニーズとの整合**：自動車の通行だけを考慮するのではなく、特に安全で快適な徒歩や自転車、公共交通機関のために、あらゆる道路利用者のニーズに焦点を当てる必要がある。そのために地域のモビリティ評議会など、参加型により人々が積極的に関与する社会的対話が必要である。
- ◎ **気候、環境及び健康保護の目標**：道路交通法はまた、気候、環境及び健康保護に明確に取り組み対応する認可基準を規定する必要がある。交通部門の目標達成のためには、交通規制が騒音や排気ガスから人々を保護するためだけの選択であってはならない。地方自治体は、例えば、自転車や公共交通機関、交通関連施設など対象を絞った方法で環境施策を推進する必要がある。
- ◎ **持続可能な都市開発**：持続可能な都市、交通及び居住地の開発のためには、公共交通機関、徒歩、自転車に関し、魅力的で効率的な展開のネットワークを含めた特別な考慮をし、都市モビリティ計画（SUMP）の枠組みの中での的を絞った方法で推進する必要がある。

さらに、道路交通法では次の簡略化が必要である。

◎ **広範な駐車スペース管理**

◎ **イノベーション条項**：既存の一連の規則の枠組みに対する試験的措置である現在の制限が、気候と道路交通の転換や新規アプローチを遅らせないようにする必要があり、道路交通転換の急速な拡大やゼロエミッションゾーンなど、革新的なアイデアや解決策を制限なく試すことができるようにする。

連邦政府は、道路交通法の法的目的と規制当局の承認を変更する特定の必要性について、すでに何人かの専門家より意見を聴取しており、ADFCの「すべての法律のためのよい道路」も具体的な法案である。

以上

出所：ドイツ二輪車産業協会