

ドイツの交通行政による大気汚染規制への対応

一般財団法人交通経済研究所 主任研究員 土方 まりこ

EU加盟各国は、大気中の有害物質の濃度を大気質指令(2008/50/EC)が定める上限値を超えないように抑制する義務を負っているが、2017年2月、ドイツは28の都市圏で二酸化窒素(NO₂)の濃度が同値(1立法メートルあたり40マイクログラム)を上回っている、との指摘を欧州委員会から受けていた。

この指摘への対処が迫られるなか、2018年2月、ドイツの連邦行政裁判所は、窒素酸化物(NOx)の主要な発生源であるディーゼル車の走行禁止を求める環境保護団体の訴えを支持する内容の判決を下した。

フォルクスワーゲン社が排出ガス規制を逃れる目的でディーゼル車に不正なソフトウェアを搭載していたことが2015年に発覚して以降、ドイツの新車販売に占めるディーゼル車のシェアは低下してきたものの、自家用車としてディーゼル車を日常的に利用している国民も依然として少なくない(自家用車登録台数に占めるディーゼル車のシェアは、2018年1月1日時点で32.8%)。また、自動車製造を主要産業とするドイツにとり、ディーゼル車の生産低迷は雇用に少なからぬ打撃を及ぼすものとも懸念される。こうした影響の大きさから、連邦や各州はディーゼル車の走行禁止の実施には反対の意向を示してきた。

ところが、ドイツで第二位の人口規模を誇るハンブルク市が、2018年5月31日より、最新、かつ最も厳格な排出ガス規制に対応していないディーゼル乗用車について、中心部2カ所の道路の通行禁止に踏み切った。また、複数の世界的な自動車メーカーの本社が所在するシュトゥットガルト市も、2019年1月1日以降、一定の排出ガス基準を満たしていないディーゼル車(乗用車と重量車)の市街地全域への乗り入れを禁じた。両市ともに、上述のEUによる指摘を受けており、改善策への早期の着手が急務であった。その後もダルムシュタット市などが追随しており、同様の措置を採る自治体はさらに増加するものと見込まれる。

こうした対策については、違反の取り締まりが容易ではないこと、走行が禁じられているエリアを迂回するための追加的な交通が発生していることなどから、現時点では汚染物質の排出量削減という観点での効果の獲得を疑問視する

Column

声も大きい。もともと、各地で走行禁止となるリスクを背景にディーゼル車の買い控えの動きが拡大すると予測されるため、長期的には実効性を発揮し得る対策であると見なすことが可能であろう。

ところで、都市交通に従事する公共交通機関のうち、各種のバス路線においては数多くのディーゼル車両が運用されており、その排出ガスが問題視されることが今日でも皆無ではない。例えば、上述のダルムシュタット市による通行禁止措置の対象には、最新の排ガス基準に適合していないディーゼルバス車両も含まれている。

バスを運行するドイツ各地の公・私営の交通事業者は、段階的な基準の引き上げを伴う EU の排出ガス規制に対応すべく、すでにこれまでもディーゼル車両の改良や更新に取り組んできた。あわせて、天然ガスや電気を動力源とする車両の調達も試みられてきたが、高額な導入コストが障壁となり、その普及は限定的なものに止まっている（ドイツ全国の主要なバス会社が運行するバス車両台数に占める比率は、2017年時点で天然ガスバスが2.6%、電気バスが0.6%）。こうした現状にも鑑みて、連邦は2017～2020年を対象期間とする15億ユーロ規模の大気汚染対策パッケージの枠組みにおいて、電気バスの調達を支援するための資金を供給している。

なお、冒頭で述べた EU による指摘への対処が遅滞するなか、ドイツ国内においても、公共交通の利用促進を目的とした運賃の無料化が議論の遡上に載せられる場面が散見された。しかし、「公共近距離旅客輸送の地域化」以降は公共交通の利用者数が各地で継続的に増加してきたこと、また、それゆえに都市によっては公共交通機関における混雑がすでに常態化していること、さらには、労働者数の減少により鉄道やバスの運転士も不足していることなどから、その実現を懐疑的に捉える論調が大勢を占めている。市内居住者を対象として公共交通を完全に無料化したエストニアの首都タリンにおける動向に基づき、自転車や徒歩からの鉄軌道やバスへの転移がさかんとなる一方で、自家用車利用者の公共交通機関へのシフトは低調となる可能性を指摘する向きもある。さらには、利用者から収受している運賃を放棄し、これを税金で賄うということの正当性を厳しく問う声の大きい現状を踏まえれば、大気汚染規制への対応策として、公共交通機関の無料化という選択肢が同国において主流を占めるという展開は想定しにくいものと解される。