

無駄な道路と 東西アウト バーン

国文学ナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

道 路国会といわれた国会議論があった際に、メディアでは論説委員や識者と称する人たちからの「財源があるから無駄な道路を造り続けている」といった主張が数多くなされた。なかには「熊や狸しか走らない高速道路」などというあり得もしない批判も見られた。この国には、「想像だけで語る識者と称する夢想家」がいるのかと慨嘆したものだ。

しかし、不思議なことに、無駄の意味や「無駄の定義」を明確に示した識者は皆無だった。

一九四二年…ドイツ全体で、三、八六〇^{キロメートル}、旧西ドイツ二、四七二^{キロメートル}、旧東ドイツ一、三八八^{キロメートル}。
一九九〇年…ドイツ全体で、一〇、六七二^{キロメートル}、旧西ドイツ八、八二二^{キロメートル}、旧東ドイツ二、八五〇^{キロメートル}。
二〇〇九年…ドイツ全体で、一二、六四五^{キロメートル}。

これを見ても明らかのように、旧東ドイツが単独国家であった時代には、ほとんどアウトバーンを新設していないのである。約五〇年間に西ドイツが三・六倍にも延長を伸ばして経済競争力を向上させたのに、東ドイツはわずか一・三倍しか延伸していないのである。

これはどういうことなのだろう。「ドイツ民主共和国」は、国民への直接給付と軍事支出ばかりを優先したということなのだろうか。いずれにせよ、旧東ドイツは東欧共産圏のなかでは経済成長した方ではあったのだが、次第に西ドイツとの経済格差が拡大していき、それが最終的にベルリンの壁の倒壊を生んだのである。

同じ民族で直前まで同じ国家に属していたのだから、教育レベルも勤労意欲もまず変わらなはずなのに、政策を間違えたとこのような経済格差が生まれてしまうという壮大な社会実験が

想像するに、交通量が少ない道路が念頭にあるのだろうが、とてもこれだけで無駄と規定するわけにはいかない。道路には、断面交通量が一〇万台を超えるものから一〇〇万台に満たないものまでありそれぞれに機能しているが、交通量だけで区分できるものだろうか。基準交通量以下の道路が、救急搬送に役立ち人びとの命を救っているとしたら、それはどう評価するのだろうか。やはり無駄だから廃道にして遠回りしろというのだろうか。

また、不思議なことに、無駄な道路はこれであると「具体的に指摘」した人もほとんどいないのだ。ほとんどというのは、知る限りある評論家だけなのだが、その人が「それは本四道路である」と言ったからである。ところが、たぶん彼は当時の本四道路の採算を見て、採算もとれないものは無駄だとの短絡思考からこう述べたに違いない（有料道路としての採算性を無駄論と直結させるのは間違いだ）。しかしいま、本四道路は単年では黒字だし、この道路のおかげで四国の産品は京浜市場に数多く出荷され首都圏の食卓を豊かなものになっている。移動が確実に行えるようになったから高度医療施設の少ない四国から本州に行く患者も増えている。そ

行われたのだ。

一九八九年のベルリンの壁の崩壊から二年後の一九九一年にベルリンを訪問したが、その際ドレスデンまでアウトバーンや地方道などドイツの道路を走ったことがある。左ハンドルの熟練した友人とワーゲンジェッタをレンタルしたのである。

西ドイツのアウトバーンのすばらしさは経験済みだったが、東ドイツのアウトバーンを走って驚愕したのが、まるで路面の維持管理ができていないということだった。アウトバーンのコンクリート舗装がひび割れだらけとなっており、それを打ち替えずに隙間にアスファルト注入で補修していたものだから、白地に奇妙な黒の分割線が不規則に入っているという状況だったのである。多分、ヒトラー時代のアウトバーンのコンクリート路面を更新せず、その場しのぎの補修を繰り返してきたのに違いない。

東ドイツは、アウトバーンの延長も伸ばしてこなかったが維持管理の費用も削減しすぎていたのだ。西側のアウトバーンで時速二〇〇^{キロ}の経験をしてきたが、東側ではとてもそんな速度では走れない。これでは社会全体の効率が相当に低かったに違いなく、西側に負けたはずだと

れを無駄な投資だったと彼はいまでもいうのだろうか。

誰も無駄を定義できず、誰も無駄な道路を具体的に指摘することもできないのに、「無駄な道路を造り続けている」という言葉だけが一人歩きしていたという、実に奇妙なことが起きたのである。

無駄な道路は造らないどころか、道路をほとんど造ってこなかったのは、「先進工業国にして、これほど道路網を無視した国はない」と世界銀行の調査団長に指摘された昭和三十一年頃までの日本であったが、インフラの効用についての理解力が基本的に不足しているわが国では、いままた昔と同じ轍を踏んでいる。

ところで世界をみると、現在のわが国と同じような歴史をたどったのが戦後の東ドイツである。かつて、ドイツが東西にわかれていたころ、同じドイツ民族なのに西は順調に経済成長しているが東はなぜ停滞しているのだろうかという疑問に思ったことがある。その東西の経済成長を分けていた秘密の一つが、社会主義国ドイツのインフラ軽視だったようなのだ。

アウトバーンの供用延長の推移（推定を含む）で見よう。

実感したのである。

現在ではほとんど全部廃車になったのだろうが、そのひび割れ道路をボール紙で車体をつくったと揶揄された「トラバント」というツーサイクルエンジンの、煙をもうもうと吐く小さな車が大きなドイツ人を乗せて走っていたのだ。東ドイツ時代には、車の入手は一〇年待ちといわれていたから運転していたのは共産党の幹部だったに違いないと思うのだが、その横を大きくもないわれわれのワーゲンが簡単に追い越していったのだ。

われわれに追い越されたトラバントの運転者は、「われわれはどこで間違ったのだろう」と考えたに違いない。政策を間違えたと、同じ民族の国家でも東西ドイツのように大きな差が生ずるという歴史的経験は、いまの日本にとって強烈な反面教師なのである。

日本が「もつとも恐ろしい病氣（ポール・クルーグマン）」であるデフレにかかっているいま、何より重要なのは経済成長政策である。だから、われわれは「西ドイツ型」の政策で行く必要があるのに、奇妙なことにこの国は公共事業費をどんどん下げて結局は崩壊した「東ドイツ型」に傾斜していつている。