

ドイツのアウトバーン建設

アウトバーンはアドルフ・ヒトラーの発明である、とよく言われます。しかし、ヒトラーがしたのはその建設の加速だけであって、それはプロパガンダの材料として利用されたに過ぎません。実際にはヒトラーよりも前に、ドイツにはアウトバーンがありました。たとえばベルリンには 1921 年時点で、AVUS（かつて自動車レース用サーキットとして使われた）が存在し、ケルンからボンにかけての区間では 1932 年には自動車用道路が完成していたのです。いわゆる「自動車専用道路」をめぐるのは、ナチスの政権掌握の前にも多くの計画があり、ただ、当時は財源、その建設の必要性も乏しかったのです。加えて、当時のドイツはまだモータリゼーションの水準も低く、車など所有できるのは一部のお金持ちだけでした。一般庶民は自動車専用道路を金持ちのためだけの「贅沢道路」と呼んでいました。帝国鉄道もアウトバーンの建設加速には反対していました。というのも、鉄道にとって道路の整備は強力なライバルになってしまうからです。

ヒトラーはしかしアウトバーンプロジェクトをどうしても利用したかったため、多くの公約を武器に建設を束ねていきました。アウトバーン建設には、失業率を下げられる、国民の利便性を高められる、軍隊や戦闘機を効率よく前線に送り出せる等々、多くの利点があるというのです。しかし、それらはすべて嘘でした。失業率の低下に歯止めをかけられたのは軍事産業でしたし、軍隊の輸送はアウトバーンではなく鉄道によってなされました。アウトバーンは、戦車の重量にも、キャタピラ走行にも耐えられるものではなかったのです。ナチスのプロパガンダでは、新しく建設されるアウトバーンを「総統の道」と呼び、総統の手柄を強調しました。しかし、戦線がドイツから離れるにつれ、アウトバーンの存在価値は低下することになり、戦後、自家用車の交通量が著しく少なかったアウトバーンでは、部分的にのみ自転車の通行が許可される程度でした。

東ドイツでは大量輸送交通の整備は遅れていたものの（年配の東ドイツ人の記録によれば、子どもの頃はまだアウトバーンを遊び場として使っていたということです）、戦後のドイツは奇跡の経済成長を遂げ、多くの自家用車がこれらの道路を通行することになりました。今やドイツは、西欧と東欧を結ぶ要所として、強力なアウトバーンネットワークを誇っています。慢性的な交通渋滞や工事現場の多さもまた、今日のドイツのアウトバーンの特徴的な一場面となっていると言えるでしょう。