

道路土木に見るナチスとフランス

——オウトストラードとライヒス オウトバーン——

清水 朋彦

最近漸くツーリズムに對する關心が一般的になつて來た。オリムピックを控へて觀光地を開發せよ、觀光ドライブウェイを整備せよ、國立公園運動を促進せよと云ふ様な空氣が低調ながら全國的に何となく流れて居る様だ。

特に觀光道路、ドライブウェイの整備と云ふ様な比較的大規模廣範圍に亘る性質を持つ所の土木事業は失業救済とか産業、交通の促進、廣義國防の充實と云ふ様な社會政策的意義が多分に織込まれて居るものであるが故に、之が國民經濟に及ぼす影響が考慮されなければならない、今日地方に於て土木問題が直接間接に大衆の實際生活と密接の關係を保つてゐる事は既に明らかな所である。

そこで色々な問題が起つて來る、その原因の大半は個人的利害、局部的利害、地方的利害の對立錯綜から生ずる。そしてその結果大局的利益の没却せられてしまふことが尠くない。

計畫の頓挫を來し又は全然計畫の放棄せられてしまふ事すら往々にして生ずる。

これは道路土木の問題のみに限らずすべての國家的事業に伴ふ通弊である。

此の點、最近に於けるナチスとフランス政府の道路土木は理想的に遂行せられた。

一九三三年ヒットラーは彼の政權確立と共にナチの經濟

への便宜等を目的とした點であつて此の點は獨逸に於ける

政策綱領具體化の先驅として、主と

ナチス運動の全面的進展と

して主要都市間の距離短縮に依る中

關聯して尠からず、此の道

央集權の徹底強化と失業者救濟の見

路の重大性を物語るもので

地から六ヶ年計畫の下に全長四千餘

ある。

哩に亘る理想的大國道自動車道路網

此の道路建設工事はフラ

の建設を發表した、今日ライヒスオ

ングフルトアムメインから

ウトバーン(Reichs autobahn 國立自

ダルムシュタット、及びマ

動車道路)と呼ばれて次第に知られ

ンハイム經由カールスルー

て來たドイツのドライブウエーが是

エ間及び、ミュンヘン、オー

である。

ストリー、國境間及びケル

このナチの本格的土木ライヒス

ン、デュセルドルフ間、ブ

アウトバーンの建設工事は極めて

レーメン、ハムブルグ間、

組織的に且つ合理的に進展しつゝあ

及びハムブルグ、リニューベ

る。其の最も特徴とする所は建設の

ツク間、ベルリン、ステチ

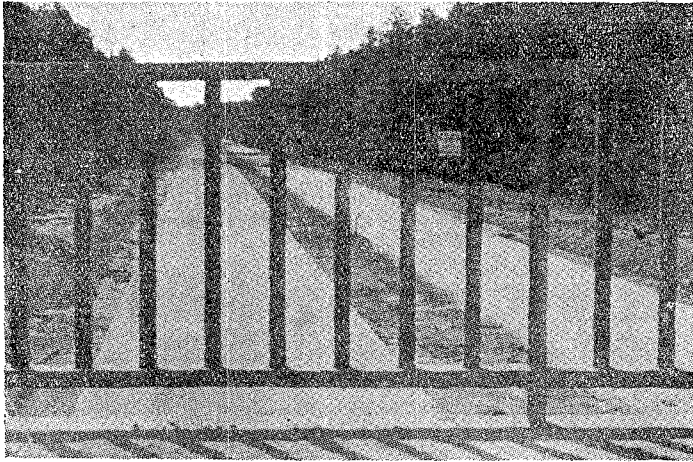
主眼點を全獨逸の政治的經濟的軍事

ン間、合計全長千五百餘哩

的中心地の結合に置き併せて觀光地の

が既に昨年中に完成して居る。

の巡還連絡、國際交通



第一圖 最初の第一期工事に完成したライヒスアウトバーンの一部、ダルムシュタット及びフランクフルトアムメイン間

此のオウトバーンのプランが一般の輿論に現はれたのは既にヒットラー政権確立に遡ること十年、一昔前の事であつた、然しこの老大なるプランの實現は當時の複雑なるドイツの國情が容易に之を許さなかつた。

即ち大戰に依る國力の疲弊、不統一なる洲法の對立、地方的個人的利害關係の錯綜、之等の根本的障害に阻止せられて此のプランも自然消滅の道を辿るの外なきかに思はれて暫くは輿論の彼方に葬り去られてしまつたのである。

然し乍ら地方的利害も個人的利害も將又複雑多様の洲法も「全體主義」を標榜する所の此の新しい國粹社會黨の政府の下に於ては全然問題にならなかつたのである。

すべてが、獨逸國民のために、社會全般の利益のために犠牲にされなければならぬ、大局の見地から最もドイツ國民に有利なるプランこそ最も望ましきものであると彼等は云ふのである。

斯くして多年の懸案たりし此の自動車専用道路網計畫も立所に解決されるに立至つたのである。

即ち此の問題解決のためにヒットラーは一九三三年の春彼が、政權を確立すると間もなく道路建設委員會を招集して此の老大なる土木の特別總監督として道路土木の鬼才トット博士を直接に指命したのである。

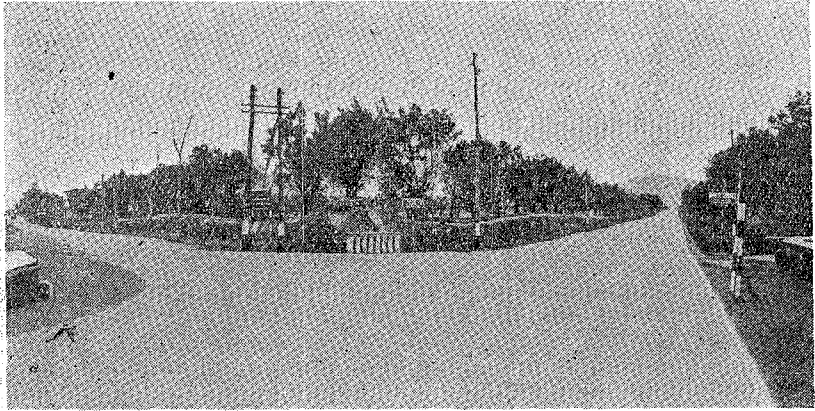
此のトット博士監督の下にライヒスオウトバーンは今や第四年度の工程を着々と開拓しつつある次第である。

イタリアに於ては既に早く一九二八年には、道路自治局 (Autonoma Statale della Strada) が設置され五ヶ年計畫の下に總延長二萬軒餘の理想的大國道改良建設工事が開始された。

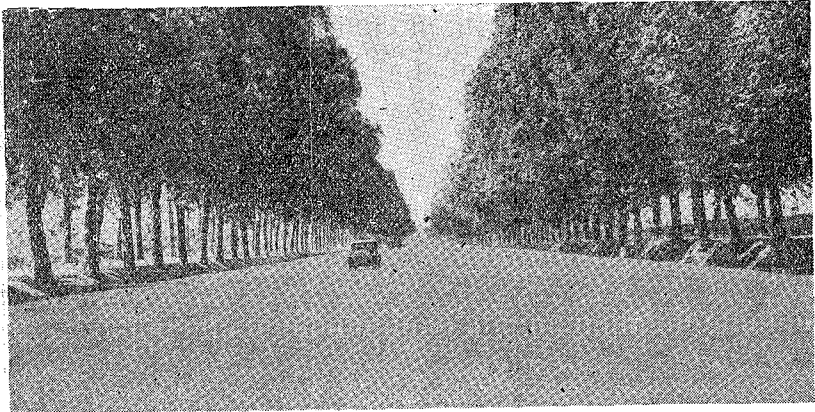
觀光事業と云ふものを一つの重要國策として重視してゐる此のファシスタのイタリアではツーリスト就中モーターリストの誘致は必致的な要求でなければならなかつた。當にツーリズムの見地のみならず失業問題の對策、産業促進、軍事工作の進展等の政治的經濟的社會的的重大性をも併せ考慮して茲に自動車道路網の完璧を決意した鐵腕ムソリーニは其の偉大なる権力と旺盛なる精力を傾倒して一氣呵成に

此の難事業、此の驚異的土木を完成してつたのであ

る。此の道路工事は最初イタリー各地否歐洲各國から、ローマに通ずる舊軍道から着手され



第二圖右、カシリナ道路左へ曲つてアツピア道路



第三圖 ナポリ、カセルテ間のサンチカ道路

た。

此の軍道はローマの華やかなりし彼の三頭政治時代の遺業をしのばしむる歴史の紀念物である。此の舊軍道の改良擴張工事に次いで工程は

國內全般に擴大されて行き北はシムプロンの國境からスブルカ、ベンティミリーヤ等々の國境に南はイタリーの南端エトナの山麓地方にまでも延長されて行つた。

此の二萬籽の主要幹線に連絡して古來著名なる幾多の觀光地を結ぶ二次の道路地方的道路の總延長約十五萬籽も同時に地方自治團體の手に依つて別個に徹底の大擴張、大改良が斷行された。

然し此の蜿蜒二萬籽に亘る理想的大國道と十五萬籽の地方的二次の道路の大擴張大改良に加へて更に一層フアシスタの面目を躍如たらしむるものにフアシスタの代表的驚異的土木たるアウトストラダ (Auto Strada) のある事を忘れてはならない。

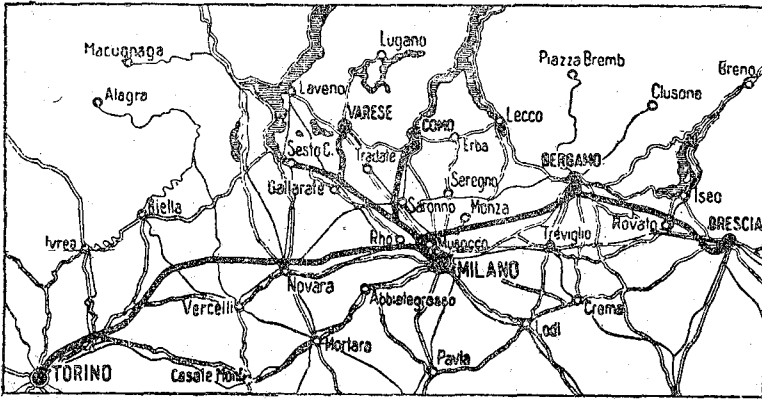
アウトストラダは自動車専用の觀光道路、ムソリーニに云はしむれば、アウトストラダこそはフアシスタの偉大なる建設力を物語る熱と力の結晶、近代イタリーの生んだ驚異的土木である」となる。

又此のアウトストラダの建設總監督ビエーロ・プリチ

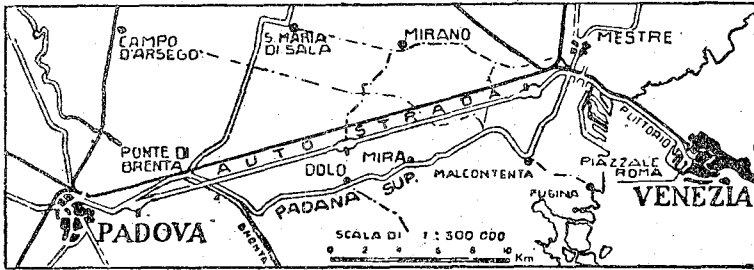
エリ氏は此の道路の特徴を指適して左の如く述べて居る。

「古代から傳はる道路の不便は此のアウトストラダの出現に依つて尠くとも觀光地帯に於ては一掃さるべきものである。アウトストラダは可及的都市町村落の横斷を除け且つ可及的直線コースを取り、踏切の避脱、道路幅員の擴大、路面の平坦にして且つ堅固なる鋪裝、歩行者の立入禁止、許可なき車輛の立入禁止、泥土塵埃の排除、サブライステーションの整備、道路使用料の徴收、國際道路標識の整備等々を目的として建設したるを其の著しき特徴となす」と、此のアウトストラダが最初に開通されたのは一九三二年のこと、即ちトリノとミラーノ間六五・七哩の專用道路がそれである。

以後ミラーノを中心として此のアウトストラダはコモ湖からマツデヨール湖へと湖水地方一帯に展開され、次いでミラーノからベネチアへ、フイレンツエからピアレツデオへ、ローマからオステアへ、ナポリからボムペイへ、ベルギーモからブレスチアへ、と順次國內各觀光地帯中心



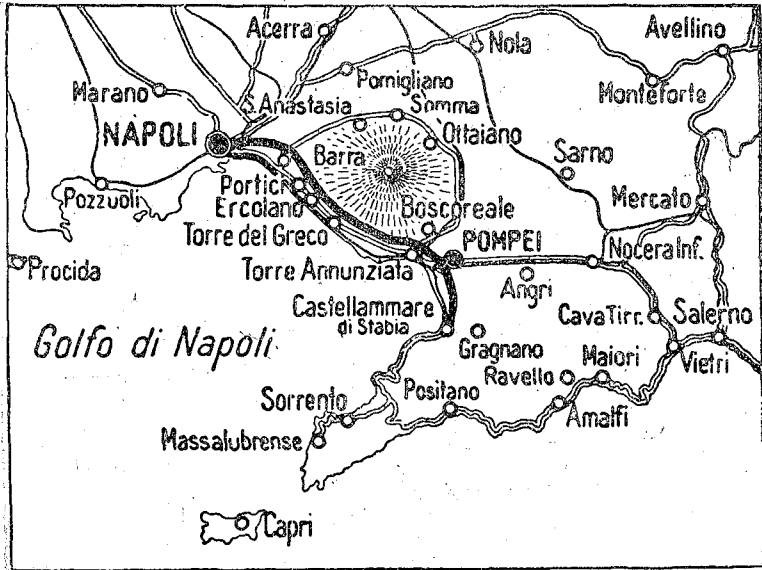
a 圖



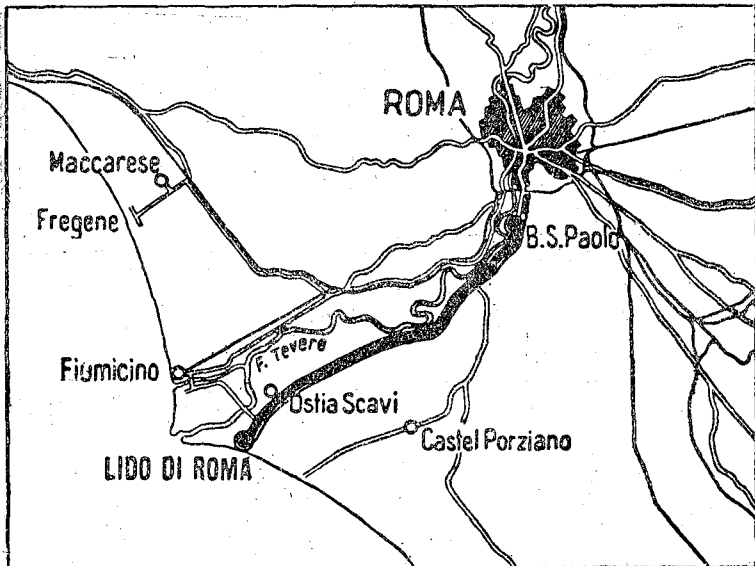
b 圖



c 圖



d 圖



e 圖

に波及し、最近ではシチリアでもパレルモを中心としたオウトストラダが完成し其の外サルデニアにも此の種の計畫があるを報導されて居る。

その概要を示す略圖を掲げて簡單なる説明を行ふ。

(a 圖トリノ・ミラーノ間一二・八籽ミラーノ湖水地方間一五・八
 ・四籽最初のオウトストラダ b 圖ベニス・パトバ間二四・六
 籽 c 圖フィレンツェ・モンテカチーニ間八一・五籽テルメ・ピ
 アレツデオ間八一・五籽 d 圖ナポリ・ポムペイ間二〇籽 e 圖
 ローマ・オスチア間二三・四籽

(但し此の略圖がオウトストラダのすべてではない。)

蜿蜒二萬籽に亘つてイタリーの全土を蜘蛛の巢の如く走破する近代的鋪裝の國道網と此の國道網に連絡して或は綠の丘を巡り紺碧の海に沿ひ南國の情緒ゆるやかなオレンヂの野を過ぎり湖邊を走り坦々として目も遙かに連らなる此のオウトストラダとは今や渾然一體となつて觀光の樂土イタリーをいやが上にも繁榮に導く強力なる魅惑となりつゝあることは最早疑を容れぬ。

道路建設の意義から見れば伊太利の此のオウトストラダ及び國道網の計畫が主として、觀光事業の見地に立つに反してドイツのライヒスオウトバーンは全く政治的經濟的目的のために計畫されたものであり、第二義的に觀光道路的色彩を有する所に根本的の相異を見出す。

然し第二義的にせよ結果に於ては此のドイツのライヒスオウトバーンも海外ツーリストモーターリスト誘致の強力なる魅惑となり行く點に於ては伊太利の國道網やオウトストラダの魅力と何等異るところが無い。

此の點は觀光事業への認識次第に深まり行く我國に於ては充分注目さるべき價值ある問題と云へやう。

オウトストラダと云ひ、ライヒスオウトバーンと云ひ何れも其の建設の蔭には熱と力の獨裁權力と、之を支持する絶大なる國民的輿論の背景が強く働いてゐる事を考へれば何物か其處に此の二つの驚異的土木を敢行せしめた共通の暗示を思はしむるものがあるではないか！