

東西ドイツの思い出

一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おお いし ひさ かず
大石 久和



国土交通省や建設省の現役時代に何度かドイツに出かけたことがあるが、毎回、この国のインフラのレベルの高さに驚かされることばかりだった。断片的には紹介したこともあるのだが、あらためて事例を紹介して、わが国との差を確認してみたい。

日本の政治家がインフラの重要性について語ることは、特に最近は何もないという状況になっている。ここでドイツの経験を紹介するのは、インフラは文字通り社会を支える基礎構造であるが、ドイツはこれをいかに深く理解して、素晴らしいインフラを整備してきたかを実感し、わが国の参考としてほしいという思いからである

①アウトバーンの2車線橋梁の4車線使い

道路局の室長時代に、アウトバーンの管理について、ドイツに出かけて調査したときのことである。かなりの川幅がある大河川を2車線利用の橋梁が往復2本架かっているところにやってきた。そこは、調査団団員全員が驚愕する現場だったのだ。

そこでは上りか下りの橋梁の床板の打ち替えをやっていたのだが、なんと、もう一つの2車線橋梁を4車線使っていたのだ。こんなことができる橋梁は、日本には一橋もないと言って過言ではない。

1車線の幅員、路肩側と中央分離帯側の側方余裕などが、日本よりかなり幅広いものでなければ、このようなことは不可能だ。近くで見ると橋の上の車線幅は2.75m位に縮小され、路肩も中央分離帯側の側方余裕もほとんど使い果たしていたのだが、とにかく2車線橋梁に4車線が乗ることができていたのだ。

ドイツ人は、やがて床板打ち替えという補修をするときにも車線数削減をしなくて良いように車線幅や側方余裕を決めていたのかと衝撃を受けたのだ。また、この調査の期間中、本線工事の現場に何度か遭遇したが、「車線を絞る」という工事のやり方が、ほとんど皆無だったことも衝撃の印象だった。

人口8,300万人で35万km²の国のアウトバーンの延長が13,000kmもあって、人口12,600万人で38万km²の国に12,000km程度の高速道路と高規格幹線道路を組み合わせた道路しかなく、しかも、供用延長の37%が2車線で70km/hでしか走れないことはよく紹介されるが、紹介したように延長だけでなく幅員の質がかなり異なっているのである。

日本人は、このような情けない経済競争道具でよく戦っていると思うし、日本の企業経営者はドイツと日本の競争条件を揃えろと、なぜ

日本政府を突き上げないのだろう。

②道路路面の凍結情報

ドイツは日本よりも寒冷地にある。したがって、路面凍結などもよくあるようで薬剤散布も行われていたし、大きな多重追突事故も報道されたこともあった。そこで、アウトバーンの管理者に、「路面凍結時には運転者に注意喚起をうながす掲示板などを出すのか」と聞いたのだ。

相手の答えは衝撃的で、「それは出さない。道路管理者と自動車運転者との責任の所在が曖昧になるから」と言い、「ドイツには路面の状況に応じた運転をすべしという法律がある」と言うのである。

それなら日本にも似たような規定はあるのだが、日本では路面凍結時に「凍結注意」との表示が出ていなければ、「道路管理者は何をしているのだ」という話になる。北海道の高速道路で、雪氷状態の路面に濃霧が加わって、大きな多重追突事故が起こったことがある。このとき、見事にかつ手際よく北海道警察はすべての運転手に安全運転義務違反を問い、ほとんどの運転手の罪を追及したことがある。

ところが、メディアは「道路管理者が通行止めにしていなかったこと」を追求したのだった。こうしてみると日独には驚くべき懸隔がある。ドイツが世界標準に近いとすると、日本はなんと甘ったれた環境にあるのかと愕然とするのだ。

③速度規制権限

アウトバーンの速度制限は、原則無制限だが、環境などの観点から推奨速度が定められており、それは130km/hである。これは世界の高速道路の規制速度のなかでも、最も高い部類である。ドイツの管理者に「事故多発地点もあるだろうし、なぜ速度規制を入れないのか」と聞いたと

ころ、衝撃の答えが返ってきた。「それは政治の問題だ」というのである。

なるほど都市間の連絡速度のあり方は、政治の問題かも知れないのだ。日独の間には、大きな違いがあるものだと、ただただ感じ入るばかりであった。

④旧東ドイツのアウトバーンとトラバント

1991年、ベルリンの壁崩壊から2年後、左ハンドル運転に慣れていた友人と旧東ドイツ内のアウトバーンを走ったことがある。驚いたのは、路面がガタガタだったことと、新ドイツになってから急いで設置した路側の非常電話のピカピカぶりだった。

コンクリート舗装が亀の甲のようにひび割れており、そこにアスファルト注入補修をしていたから、黒々とした亀裂が走っていた。そこを東ドイツでは入手に10年待ちといわれていた小さな2サイクルエンジンのトラバントがもうもうと煙を吐きながら走っていた。東ドイツでは共産党の序列上位にいたはずの大きなドイツ人が体をかがめて乗っていた。その横をわれわれのワーゲンが簡単に追い越していったのだ。

統計によると、この時点、つまり戦後45年間を見ると、旧東ドイツのアウトバーン整備延長は戦前のわずか1.5倍で、旧西ドイツのそれは3.5倍であった。共産党支配の東ドイツは、この場合はアウトバーンであるが、インフラの意味を理解できていなかったのだ。このインフラ理解の差が、東西両ドイツの経済成長の違いを生んでいたのだと、よく理解できたのだった。それは、今の日本と世界の経済成長の差ともなっているのである。