

トット・アウトバーン・ヒトラー： アウトバーン物語

三石 善吉*

Todt・Autobahn・Hitler— The German Autobahn Project

MITSUISHI Zenkichi *

Abstract

This paper explores the German autobahn project from Weimar Republik to post W·W II, with especial reference to Nazi period. Friz Todt was the ‘Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen’ from 1933 to 1942. His article “Der Strassenbau im nationalsozialistischen Staat (1938)” describes the Autobahn construction, its leading spirits and Hitler’s contribution.

キーワード：フリッツ＝トット、アウトバーンの構造・建設・命運、ヒトラー

1. アウトバーンでの走行－イルシェンベルク付近

「速度の美」を可能にする自動車専用道路・アウトバーンは、一体、如何なる設計理念に導かれて、建設されたのであろうか。次の文章は、アウトバーンの、ある区間を取り上げて、その設計思想を具体的に見事に描き出している。

ドイツの景観は、建設される道路によって破壊されてはならず、むしろこの道路を不可欠の一部とすることによって、今にもまして崇高なものとならなければならなかった。直線よりも柔らかな曲線

が、トンネルを穿つことよりも、見晴らしのよい眺望を提供することが求められた。ミュンヘン－ザルツブルク間のイルシェンベルクはこのような方針にかなった好例と言えよう。地形の点から見ても必ずしも必要とは思えないのに、道路は山腹をどこまでも昇り続ける。それはあたかも、美しい丘の連なりや、聳え立つ岸壁を背にした玉葱のような形の教会の塔を一望のもとに眺めるための配慮のように見える！二点を最短距離によってではなく、最も優雅な形で結びつけること、これが道路設計に当たってのモットーだった。

* 国際学部国際社会学科、Tsukuba Gakuin University

この一文から、景観・自然の保存、なだらかな登り勾配の厳格な保持、道路開通による更に見事な景観の現前、と言ったアウトバーン設計の基本姿勢が良く見て取れる。しかしながら、この文章はヒトラー政権下の御用作家のものではない。現代ドイツの鋭い社会批判の著書をもつ気鋭の学者、ヴォルフガング・ザックス『自動車への愛』[1995]¹⁾の中の一節である。

最近、この同じ区間を走った日本人の旅行記と写真を遇目した。2006年06月03日の日付を持つ『ムーミン ママさんの旅行記』(「Irschenberg からアルプスを望む」)である²⁾。

ミュンヘンからザルツブルクに向かうアウトバーンの、ローゼンハイムの手前にイルシェンベルクがある。イルシェンベルクの黄色い教会が緑の野原と青い山にマッチしてフォトスポットとしても有名などころだ。最近では、中国人の旅行者のあいだで、ベンツを借りてこの風景をバックにベンツの前に立ち写真を写すのがはやっているとか。

残念ながら、この「ムーミン ママさん」の運転記録には、ザックスの指摘するイルシェンベルク [A8号] の細心の道路設計には注意が向けられていない。ここに出てくる中国人旅行者も同じであろうか。この緩やかな登りの果てに、突如、見事なパノラマ [フォトスポット] が展開するようと、行き届いた配慮で、道路が設計されているのである。

ザックスの引用文中に言う「玉葱のような形の教会の塔」とは、独文 Irschenberg に写真付で紹介されているヴィルパルティッヒ Wilparting [村] のヴァルファールツ教会

Wallfahrtskirche の塔であろう。高い塔と低い塔の二つがあって、どちらも尖塔の部分が玉葱形をしている。「ムーミン ママさん」の撮った「黄色い教会」もこの教会であって、全く同じ方角から撮ったものである。背景の山並みは、独逸国境を形成するドイツ・アルプスである。

2. 1 ヴァイマル期 **Autobahn** 建設

「Autobahn アウトバーン」は、「Eisenbahn 鉄道」からの類推によって1929年に新しく作られた言葉で、ドイツの「高速自動車専用道路」のことである。『Brockhaus (1970)』は ‘Schnellverkehrsweg, der mit getrennten Richtungsfahrbahnen kreuzungsfrei geführt wird’、すなわち「分離された直進する車道を持ち、交差することなく走行される高速交通道路」と定義している。自動車専用道路の考えは、ヴァイマル時代に具体的に動き出す。以下、その建設の歴史を『Brockhaus』その他の資料³⁾によって、簡単に辿っておく。

①1913-21、「Avus in Berlin」の建設。アーフス AVUS とは ‘Automobile Verkehrs-und Übungs-Strasse 自動車交通試走道’ の略語で、ベルリン西北に作られた、直線片道9 km の、最初の純粋な自動車専用道路である。

②1928-32、最初のヨーロッパ・アウトバーン (Köln-Bonn 間) の建設。1926年11月6日、ドイツの道路建設商会 Strassenbaufirmen は、「Hamburg-Frankfurt a.M.-Basel 間自動車高速交通道路建設協会 Verein zum Bau einer Strasse für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a.M. nach Basel」(略称「ハ フ ラ バ

1) W・ザックス『自動車への愛 二十世紀の願望の歴史』土合文夫・福本義憲訳、藤原書店、1995、102頁。

2) ゲーグル：イルシェンベルクで検索。aus Wiki : Irschenberg。

3) aus Wiki : AVUS+HaFraBa. from Wiki : Autobahn. ザックス『自動車への愛』92、94頁。西牟田祐二『ナチズムとドイツ自動車工業』有斐閣、1999、142、151頁。Richard Vahrenkamp, Tourist Aspects of the German Autobahn Proiect1933 to 1939, p5。

HaFraBa) なる組織を立ち上げた。

1929年5月31日には、「ハンザ都市－フランクフルト－バーゼル間自動車道路準備協会 Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel」と改称して、将来はイタリアのジェノヴァ Genova にまで至るヨーロッパ横断の有料〔車1台運転者1人、1 km 毎に1 Pfennig!〕自動車専用道路 Autostrasse⁴⁾を計画していた。

1928年から32年にかけてケルン・ボン Köln-Bonn 間が完成〔32年5月19日〕した。この頃、この自動車専用道路を喧伝したのは自動車産業界、建設業界、セメント業界が中心であって、すでに、ドイツ全土を覆う道路網の計画も立てられていた。

ヴァイマル時代のアウトバーン〔自動車専用道路〕建設は、アーフス AVUS の9 km、ケルン・ボン Köln-Bonn 間の35km、全長44km程に過ぎなかった。この要因として、ヴァイマル期の一般の見解では、まず第1に、ドイツでは既に鉄道網が十分張り巡らされている。それでもまだ不十分というなら既存の道路網を拡張すればよいではないか。そもそも自動車そのものがまだ少なく、自動車を購入できる中産階級も未発達である。財政的困難の折、無理して自動車専用道路を建設する必要はあるまい。以上の理由から政府の強力な指導力が全く欠如していたことである（ザックス92、94頁）。そこに1933年1月30日、ヒトラー政権が登場する。

2. 2 ナチス期、1933年5月1日、アウトバーン7,000km 建設構想の発表

ヒトラーは、上に示したヴァイマル期の政治家たちの一般の見解とは全く逆の発想をした。彼は、低所得層の労働者が、自動車を使って、休日には一家そろってピクニックに、何時でも何処へでも気軽に行けるようになるべきであると考えている。移動の手段として、鉄道に代わる自動車を考えている。既存の道路では十分な速度が出せないし悪路ばかりであるから、時速100kmで走れる自動車の専用道路を作るべきである⁵⁾。自動車そのものが少なければ、アメリカのフォードに倣った大量生産を行えば良いのではないか。上流階級の奢侈品としてではなく、低所得の一般ドイツ国民にこそ、実用品としての自動車を持たせるべきである⁶⁾と考える。これらの政策を政府が主導して強力な支援体制を整えるべきである。強力な指導権は、自分に・ヒトラー政権に、ある！ こうしてヒトラーは、ベルリン自動車ショーに臨む。

ヒトラーは、政権を獲得して12日後の1933年2月11日、「国際自動車・オートバイショー、ベルリン⁶⁾」の開会式で、「モーターリゼーションへの意思」〔この自動車ショーの標語である〕を語り、かつ自動車専用道路の建設を約束した。道路建設計画に関して、直ちに、二つの計画書が新首相に提出された⁷⁾。一つはザーガー・ヴェルナー社の技術長フリッツ・トット Fritz・Todt の「ミュンヘン－キーム湖間」の高速自動車道計画であ

4) なお 'Autobahn' という言葉は、1932年から1934年までのハフラバ HaFraBa のニューズレター月刊誌名として使われていた (aus Wiki : Autobahn Deutschland. Wiki : アウトバーン)。国土交通省道路局監修『道路行政 (平成15年版)』全国道路利用者会議発行、2004、799頁にケルン－ボン間35km と言う [20km と言う説もある]。

5) ヒトラーはヴァイマル期選挙の度に車で全国遊説を行っており、一般道の不備を熟知していた (トット5頁。西牟田『ナチズムとドイツ自動車工業』131頁。ジェイムズ・プール／スザンヌ・プール『ヒトラーの金脈』関口秀男訳、早川書房、1985、368頁)。

6) 正式名は Internationale Automobil u Motorrad Ausstellung. Berlin、略称 Berliner Automobilausstellung。

7) ヘルマン・シュライバー『道の文化史』関楠生訳、岩波書店、1962、326、328頁。

り、もう一つは、HaFraBa 協会会長ヴェリー・ホーフ Willy Hof の「ハフラバ計画」とである。

1933年4月6日、ヒトラーは「ハフラバ」協会会長の W・ホーフと会談し、資金難で頓挫していた、同協会のヨーロッパ横断高速自動車道路計画、「ハンザ諸都市〔ハンブルク〕・フランクフルト・バーゼル」間の計画をドイツ国家が引き継ぐこと、同協会はその実現のため全ドイツを覆う高速道路網の再調査および計画の練り直しを命じた。

その1ヶ月ほどあと、1933年5月1日、ヒトラーは国民労働記念日〔メーデーのナチ版である〕を祝ってベルリン市内のテンペルホーフ飛行場 Tempelhofer Feld にて演説し、全長7,000kmにおよぶ「帝国アウトバーン Reichsautobahnen」建設計画を発表した⁸⁾。

ここに私は、帝国アウトバーン建設計画を立てた。私は、この計画を後人の手に委ねるを潔しとしない。飽くまで、私の手によりこれを実現する。これは経費数十億を要する膨大な事業であるが、私はその進路において、あらゆる障害を排除し、敢然としてこの事業に着手するであろう(トット6頁)。

1933年6月27日、「帝国アウトバーン会社の設立に関する法律 Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen」が公布され、その3日後の6月30日には、フリッツ・トット Friz Todt が「ドイツ道路総監 Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen」に任命された。帝国アウトバーン会社は、ドイツ国有鉄道の子会社として創立された。

ヒトラー構想の中での最大の鍵は、従って、この①道路建設と、②安くて堅牢な国民車・フォルクスヴァーゲンの設計と、③大量生産を可能にする設備を備えた新工場の建設である。①の道路建設についてはフリッツ・トットに、②の車のことならフェルディナント・ポルシェに、③の新自動車工業都市の設計・建設はペーター・コラー Peter・Koller〔1907～96. 現在のヴォルフスブルク市の設計者〕に任せれば良いだろう。

3. 1 アウトバーンの設計・建設者：フリッツ・トット⁹⁾

Fritz Todt〔1891年9月4日～1942年2月8日〕。プフォルツハイム Pforzheim 生まれ。父親は装身具製造の小さな工場主。カールスルーエとミュンヘンで土木工学を学ぶ。第1次世界大戦に参加。1920年に大学を卒業してミュンヘンの土木建築会社ザーガー・ヴェルナー Sager & Wörner に就職した。1921年エルスベス・クラマー Elsbeth Kramer と結婚、1922年1月5日夫婦揃ってナチ党に入党した〔トットは突撃隊 SA に配属〕。1925年にはザーガー・ヴェルナーの新設子会社である道路建設会社 Strassennbaugesellschaft の技術長兼業務管理者 Technischer Leiter und Geschäftsführer となった。1931年にはミュンヘン工科大学から工学博士の学位を得ている。博士論文は「タールとアスファルトによる路面舗装の欠陥原因」である。

1933年2月11日のベルリン自動車ショーでのヒトラー演説のあと、ルドルフ・ヘス Rudolf・Hess は「トットの意見書」をヒトラー首相に提出した。トットはヒトラーの好みを

8) フリッツ・トット「民族社会主義国家の道路政策」所収『新独逸国家大系 第10巻政治篇2』日本評論社1940(原書初版1939)、6頁(330頁)。訳は1941年版に従う。ただし若干語句の改変を行った。例えば「帝国自動車国道」と邦訳されている Reichsautobahnen は、複数になっているが、単に「帝国アウトバーン」あるいは「アウトバーン」とした。また1933年4月6日の条については西牟田『ナチズムとドイツ自動車工業』142、151頁。

9) フリッツ・トット〔トートという表記もあるが不可〕。ザックス『自動車への愛』101頁。from Wiki: Autobahn. aus & from Wiki: Fritz Todt. Wiki フリッツ・トート。Wiki: ジークフリート腺. aus & from Wiki: Organisation Todt.

熟知しており、ヒトラー「山荘」のあるベルヒテスガーデン Berchtesgaden に通ずる「ミュンヘン-キーム湖 München-Chiemsee 間自動車専用道計画」を描きあげていたからである。ヒトラーは痛くこれに注目し¹⁰⁾、1933年6月30日トットはドイツ道路総監に任命されることになる〔一建設会社の一介の技術長が7年間で帝国の大臣にまで昇進する発端となった〕。

トット道路総監の下でアウトバーンの建設が始められ、1935年106km、36年979km、37年923km、38年1,036km、39年255km、40年436km、41年90km、42年34km、43年35km、総延長3,896km となった〔トット没後の1942年2月以降も少しだけ建設されている〕¹¹⁾。

1938年5月「トット機関 Organisation Todt」〔土木・軍事工学集団〕を創立し、50万人におよぶ人員を動員して、1939年にはフランスの「Maginot Line マジノ線」に対抗する全長630kmにおよぶ「Siegfried Linie ジークフリート線」を建設して名をあげた。

1838年8月10日には、ポルシェ・メッサーシュミット・ハインケルと共にドイツ国家賞を受けている〔Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft〕。1940年3月17日には兵器弾薬相に任じられた。1941年にはフランス・オランダ・ベルギーの海岸線に、英国軍の侵入を防ぐ Atlantic wall を建造中に、1942年飛行機の墜落事故で死亡した。大戦中ヒトラーの総司令部が置かれていたラステンブルク Rastenburg にてヒトラーとの会談を終え1942年2月8日飛行機が離陸した途端、爆破して死亡した。

トットの死はヒトラーに大きな衝撃を与えた¹²⁾。1942年2月12日、総理府でトットの

国葬が行われたのだが、トーランドによれば、「トート(ママ)の葬儀のとき、ヒトラーは動揺の余り死者への賛辞を続けることが出来なく」なってしまったと言う。ヒトラーの追悼演説の最後の部分は、「私の最も忠実な協力者、私の最も忠実な友人を失ってしまった。彼の死を、国家社会主義運動の、わが国民の自由のための戦いへの貢献と理解する」と。

3. 2 1933年9月23日、アウトバーン建設の鋤入れ式

新任の道路総監フリッツ・トットは、この鋤入れ式を次のように記している（6頁）。

1933年9月23日、総統はフランクフルト・アム・マインの郊外に、労働者700人の先頭に立って最初の鋤入れ式を行い、これより帝国アウトバーン建設の偉大な事業を開始した。「…数年ならずして、この大事業は私の奉仕と勤勉と能力と決意とを証明するであろう。ドイツ労働者よ、事業につけ！」

ヴォルフガング・ザックスは、同じこの鋤入れ式を、もう少し詳細に、次のように描写している。

ヒトラーはぴかぴかに磨き込まれた長靴を履いて盛り土に歩み寄り、憑かれたようにシャベルを振るい始めた。ドイツがかつて体験したことがなかったほど大規模なこの建設計画の鋤入れ式は、その演出において完璧だった。「それは単なる象徴的な鋤入れ式ではなく、真に労働と言う名に値するものだった」。ナチス親衛隊の機関紙『道』はこのように伝え、総統の前髪からしたたり落ちる「この工

10) ヘルマン・シュライバー『道の文化史』328頁。Arend Vosselman, Reichsautobahn, ARENDT, 2005, SS11. この書物には多数のアウトバーンの写真、工事現場、宿舎、橋梁など豊富に掲載されている。

11) aus Google : Zur Geschichte der Autobahn. [この論文は典拠が明示され信頼できる]。

12) トーランド『ヒトラー [4]』23頁。A・Vosselman, Reichsautobahn, S14. ヒトラーによる暗殺説もあるようだが疑わしい〔参照、Wiki : フリッツ・トット〕。

事で初めて流された汗のしずく」について報じている。ドイツ中のラジオ受信機からヒトラーの叫び声が響いた。「さあ始めよう！ ドイツの労働者よ、仕事に就け！」この合図のよって、一年も経たない内に9万人の労働者と技術者がドイツの土を掘り返し始めた(91頁)。

1933年11月30日、「ドイツ道路総監に関する法律」が發布された。道路総監は、総統に直属する最高官庁で、今後、帝国アウトバーン会社と国道の建設維持に関する実務を全て担当する(トット7頁)。

1935年5月19日、最初の起工から1年8ヶ月ほど後、まずフランクフルト-ダルムシュタット Darmstadt 間 [22km] の道路が完成・開放された。二番目に1935年6月29日にはミュンヘン-ホルツキルヘン間 [25km] が、三番目に1935年10月3日にはダルムシュタット-マンハイム-ハイデルベルク間 [61km] が、さらに1936年1月11日にはライプチヒ-ハレ Halle 間 [26.5km] など多数の区間が完成し一般に開放された。

1936年9月27日、ヒトラーは下シレジアにおいて、1,000kmのアウトバーンの開通式を行った。ここでヒトラーは

今日、私は1,000kmの開通式を挙行し、その通行を許可する。この道路建設は、ドイツ国民に対し、将来にわたりて永久に、交通の方法を付与するものである。今日1,000kmは完成し終わった。さらに1,000kmが目下建設中であり、なお1,000km以上がすでに工事着手の許可を受ける時期に至っている(トット8頁)。

こうして、1937年12月17日には2,000kmの開通式を、1938年12月15日には3,000kmの開通

式を行って一般に開放した。

1938年4月2日、オーストリア併合のほぼ1ヵ月後、ヒトラーはオーストリアで帝国アウトバーンの鉄入れ式を行って、次のようにその政治的意義を言明した。「全ドイツはこれにより、新しい紐帯を保持することになった。世界の人々は、このような力強い事業を建設し遂行し得る国民と国家は、決して屈服しないことを知るべきである(トット8頁)」。

3. 3 1934年3月21日、ミュンヘン-ザルツブルク間、第2の鉄入れ式

ナチス期にあつては、「München-Saltzburg [123km]」間は、ヒトラーの大本営・「ベルクホーフ [山荘 Berghof]」のあるベルヒテスガーデン Berchtesgaden の町に通ずる道路として重要な意味を持っていた。この区間は、首都ベルリンから一路南下、ナチス党大会の行われるニュルンベルク Nürnberg を経てミュンヘンに至るアウトバーン [522.3km。1938年11月5日開通] に接続して、直接「山荘」に向かう道だからである。

1933年2月11日、ベルリン自動車ショーでヒトラーが自動車道路の建設を約束したあと、1933年2月中旬、フリッツ・トットはヒトラー「山荘」に通ずる「ミュンヘン-キーム湖間」のアウトバーン建設計画を進言してヒトラーを喜ばせ、ヒトラー自身もトットと共にこのコースの検討に参画して、1933年8月24日には現在のルートに確定した¹³⁾。

「ミュンヘン-ザルツブルク間」アウトバーンの建設工事の開始は、ヒトラーの大きい気に入っている「山荘」への道路建設として、民族啓蒙・宣伝相 Reichsminister für

13) Kassel 大学教授 Richard Vahrenkamp, Tourist Aspects of the German Autobahn Procekt 1933 to1939, 11 Jan 2007, p22ff. 工事の一斉開始は、同上、p25. また同じく R・Vahrenkamp, Die Chiemsee-Autobahn Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München-Saltzburg 1933-1938 (from・aus、google). 工事の進捗は、同上英文 p26、同上独文 S28. aus Wiki: Reichsautobahn. なお、アウトバーンで最初に完成した区間はフランクフルト-ダルムシュタット間22km、1935年5月19日である。次いで、上記ミュンヘン-ホルツキルヘン間25kmが完成する。

Volksaufklärung und Propaganda ゲッベルスの采配のもとで、大々的に宣伝されることになった。1934年3月21日この区間の工事が、ミュンヘン郊外のウンターハキッヒ Unterhaching から始められるが、その鉄入れ式を合図に、この日一斉に、ドイツ全土の22のアウトバーン工区でも、工事が開始されたと、ゲッベルスは宣伝した。ゲッベルスは、アウトバーン建設の第2の鉄入れ式として、このミュンヘン－ザルツブルク間工事の開始を宣伝したのである。この区間の工事は特に完成が急がれたようである。

- ①1935年6月29日、ミュンヘン－ホルツキルヘン Holzkirchen 間の開通、25km。
- ②1936年1月11日、ホルツキルヘン－ヴァイアルン Weyarn 間の開通、7km。この区間内にマンクファル峡谷をまたぐ巨大な鋼橋 Mangfalltalbrücke が架けられた。
- ③1936年5月24日、ヴァイアルン－ローゼンハイム Rosenheim 間の開通、33km。この区間内にドイツ・アルプスを一望できるイルシェンベルクがある
- ④1936年8月17日、ローゼンハイム－ジークスドルフ Siegsdorf 間の35kmの開通である。この区間内に景勝の地キーム湖 Chiemsee がある
- ⑤1938年11月15日までにはミュンヘン－ザルツブルク間の123kmが完成し、39年3月末までにはミュンヘン－Bad Reichenhall 間の124.1km〔ザルツブルクの手前で分岐〕が完成している。この区間は、著名な温泉地バート・ライヒェンハルを終点とし、ヒトラーの「山荘 Berghof」(山の中腹)と「ケールシュタイン・ハ

ウス Kehlsteinhaus」(今日の鷹の巣 Adlerhorst=Eagle's Nest: 同じ山の山頂。1939年着工)とがあるベルヒテスガーデン Berchtesgaden の町に至る。

つまり、ザックスが目し、ムーミン・ママさんが通過したイルシェンベルク付近のアウトバーンは、ヒトラーとトットが知恵を出し合って計画し、建設に着工して2年2ヶ月後の、1936年5月24日に開通した部分であって、ムーミン・ママさんは、建設後ちょうど70年目〔06年6月3日〕!の走行と言うことになる。

4. 1 フリッツ・トットのアウトバーン構想と建設工事

フリッツ・トット自身の書いた「民族社会主義国家の道路政策」と言う長文の論文があり、すでに引用したトットの文は、この論文¹⁴⁾からのものである。以下、アウトバーンに関する部分を中心に、以下(1)から(5)まで5項目¹⁵⁾を設定して、これを要約することにしよう。ただし記述は、この論文が脱稿した1938年11月半ば迄のことである。

4. 2 道路の分類

ドイツの道路をトット道路総監は、帝国アウトバーネン Reichsautobahnen〔アウトバーン〕、帝国シュトラセーレン Reichsstrassen〔一般国道〕、一級ラント・シュトラセーレン Landstrassen I Ordnung〔一級地方道〕、二級ラント・シュトラセーレン Landstrassen II Ordnung〔二級地方道〕の4種類に分けた。一般国道〔4万1554km。1938年3月31日現在〕は、各州を貫き長区間にわたり地方通過交通に主要

14) トット「民族社会主義国家の道路政策」、本文中の頁数は本書のもの〔1-71頁(通巻頁326-395頁)〕。引用は原則として邦訳に従うが、現代風に改めたところがある。なお Arend Vosselman, Reichsautobahn-Schönheit・Natur・Technik, ARNDT-Verlag, 2005, SS8。

15) ただしこれは原論文の章構成とは異なる〔原論文は、第1章1933年以前の道路、第2章ヒトラー総統とその事業、第3章道路建設に関する民族社会主義上の問題、第4章法制と組織、第5章道路建設計画の施行、第6章外国と自動車国道、第7章過去と未来、となっている〕

なる使命を有する道路で、アウトバーンと共に緊密な道路網を形成する。一級地方道〔8万4083km。同上〕は、幾分重要性の少ない路線であり、州〔Provinz：プロシヤ以外〕または県〔Land：プロシヤ〕の区域内にあり、この道路の一端は一般国道またはアウトバーン、もしくは他の一級地方道と連絡するものである。二級地方道〔8万7757km。同上〕とは、上記以外の総ての道路、すなわち町村から町村への交通に供せられるものを言う。

4. 3 帝国アウトバーンの建設目的

その第1の目的は、失業対策事業 *Arbeitsbeschaffung* (9頁)である。1933年の初めには600万人以上の失業者が居た。一つは自動車産業〔経済〕の活性化と、一つは道路建設計画とによって、これを救済することである。帝国アウトバーンの現場に直接働く人数は、1933年末には僅か1,000人以下であったが、1937年には10万1000人に、1938年には12万人に達した。この他に、アウトバーンと連結する国道と地方道改良のために、直接間接に10万人が雇用された。1936年には、ドイツの武装化により、すでに失業問題よりも熟練労働者の不足が明らかになった。

第2の目的は、文化政策上の問題(17頁)である。トット道路総監によれば、「古代ローマの道路、ナポレオンの道路、支那帝国の道路、インカの道路」のように、「吾々は最良の道路のみが永久の価値を有し、かかる道路のみが大帝国の偉大なる文化の担当者として歴史的に価値付けられると言う事を知りうるのである」。「道路によってもまた、ドイツをより美しくしなくてはならぬ。吾々の道路は永遠に存在し、今後数百年ドイツ国民の生活と宿命的に結合するものであり、アドルフ・ヒトラーの名は、道路に新時代の表現を

与」えたのである〔2007年の今日に至っても、そう言えそうである〕。

第3の目的は、新たな文化価値の創造である(18頁)。「技術家は、その仕事を全く国民文化への奉仕に置き、かくてその工事は風景と土地とを保存して残すようその仕事を自然界に適応せしめ、かつこれによって更に新たな文化価値が生まれ得ようその構造を設計し、計画する義務を有するものである」。そのため、トットは、道路技術家に「建設の指導理念と職業的責任意識」とをしっかりと持たせるべく、1936年には、プラーセンブルク〔Plassenburg、バイロイトの近くか〕において「教育講習」という新制度を導入して、かれらの受講を義務付けた(20頁)のみならず、道路建設に当たっては、鉄筋コンクリートやコンクリートのほかに、天然石材を「完全に、広範囲に、採用」¹⁶⁾した。

4. 4 帝国アウトバーンの建設組織の法的根拠

1933年6月27日の「帝国アウトバーン会社の設立に関する法律 *Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen*」により、帝国アウトバーンの路線網の建設と経営との両企業をドイツ国有鉄道に委任した。帝国アウトバーン会社には土地収用権 *Enteignungsrecht* が与えられた。

1933年8月7日、「帝国アウトバーン会社 *Reichsautobahngesellschaft* の組織に関する法令」が公布された〔同社の設立は1933年8月25日〕。

1933年11月30日の法令でドイツ道路総監は帝国アウトバーンと地方道路網の設定に関する国家の最高機関となる〔1935年1月23日の法令で政府の監督権を全て道路総監に委譲〕。

1935年5月14日、「帝国アウトバーン経営

16) 美観と耐久性を考慮してのことである。例えば、レーゲンス近くの石造橋は延長200m以上あり、1135年～1147年の間に架設されたものだが、今日依然として電車軌道と最重貨物自動車がある上を通過している(トット20頁)。

および交通に関する暫定規則」を發布し、帝国アウトバーンの使用は自動車のみに限ること、道路の右半分は追越禁止とする¹⁷⁾こと、車道上における回転を禁止すること、帝国アウトバーンの交通警察は交通警察とその機関が執行することなどを規定した。

1936年5月14日、「森林地帯保護法 Schutzwald-Streifengesetz」が制定され、帝国アウトバーンに沿う深さ40mまでの森林は、帝国アウトバーン会社と森林監督署の命令により管理される。この法は、森林を打開する結果から生ずる損害〔過度の日射・痩せ細り・風害等〕を受けないように隣接の森林を保護し、同時に風景美を保存するためである。

1938年7月25日、「アウトバーン法 Autobahngesetz 第三次改正令」により、帝国アウトバーンの両側から100m以内にある構造物は、総監の承諾を得て初めて設立されるか、または本質的な変更が命ぜられた。この法令は、アウトバーン上の交通安全はもとより、風景を傷つける事を保護するに与って力あった。

1938年6月1日、「帝国アウトバーン関係新規法律」などにより、理事会の会長はドイツ道路総監が当たり、各委員は好意的忠告を与えるだけとなった〔道路総監の独裁！〕。

4. 5 帝国アウトバーンの構造・付属施設

1938年11月15日現在で、2,640kmがすでに開通し、1938年12月31日までは3,062kmが開通開放されることになっている。

(1) 道路線形の規格

アウトバーン建設に際し、地況と住宅密度を勘案して、以下の3種の「設計等級〔構造等級〕」〔クロソイド曲線＝緩和曲線の挿入である〕に分けられた。

一級設計等級：大なる障害なき平地。最小曲

率半径1,800～2,000m、許容勾配4%。

二級設計等級：丘陵多き地方。最小曲率半径800～1,000m。許容勾配6%。

三級設計等級：山岳地帯。最小曲率半径600m。許容勾配8%。

この構造等級の変化は、運転者が「一見して判断」出来るように明示される必要がある。

(2) 横断形状

アウトバーンの横断形状は、片側往路、幅3.75mのものが二車線〔固有車線と追越車線〕、中央の緑地帯 Grünstreifen の幅は5mである。片側復路、同じく3.75mのものが二車線、車道の外側にそれぞれ2mの側道がある。道路の深さ〔厚さ〕は盛土・切取の場合も1mである。従って、帝国アウトバーンの標準幅員は、 $2 + 3.75 + 3.75 + 5 + 3.75 + 3.75 + 2 = 24\text{m}$ 、深さ1mとなる。この標準幅員は、橋梁架設費・土地買収費・住宅密度・地況など、特別の事情があれば、縮小される。また特別の地況と地価を考慮して、シュトゥットガルト－ウルム間のように、二つの車道を全く分離して造ることもある。

(3) 路線の接続・分岐および交差点 Anschlusss-Alzweig-Kreuzungsstellen

ここでは、アウトバーンの「接続〔合流〕 Anschlusss-」、「分岐 Alzweig-」、「交差点 Kreuzungsstellen」の説明である。①三角型 Dreieckslösung：三方向全体に同様の交通量がある場合、②ラッパ型 Trompetenlösung：3方向の内の2方向のみに同量の交通量がある場合、③クローバー型 Kleeblattlösung：交差点はクローバー型である。

(4) ガソリンスタンド

帝国アウトバーン会社は帝国アウトバーン

17) この規則はDVD『アウトバーン・コップ』などを見ても、今日に至るまで、厳守されていると考えられる。

燃料会社を設立し、給油所の全経営を賃貸させた。商標を用いずに、完全なる顧客奉仕と最も近代的な装置でサービスする。

(5) 帝国アウトバーンの休憩所 Rastanlagen

帝国アウトバーンの長距離連絡完成と共に、休憩所の要求が高まってきたので、1938年には、ミュンヘン－ザルツブルク間のキーム湖 Chiemsee と、ベルリン－ハノーバー間のマグデブルク付近との2ヶ所に、最初の大休憩所を開業した。キーム湖の休憩所〔1938年8月27日営業開始〕は観光交通用に、マグデブルクは業務交通と商業用貨物遠距離交通用に建てられた。将来は、続々とキーム湖型の休憩所と業務交通用休憩所〔120kmから150km間隔で食堂・宿泊所・休憩室・給油所・工場など常備〕が作られるべきである。

4. 6 帝国アウトバーンの工法・舗装・橋梁・宿泊施設

(1) ハフラバによる予備調査

ヴァイマル期からあった「HaFraBa」は、1933年8月18日に「帝国アウトバーン建設準備会社 Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e.V. [Gezuvor]」と改組され、7,000kmの自動車道路網に関する予備調査と準備設計を行った。同社は、国内を11の区に分け、1933年から35年までにその予備調査と準備設計を完成し、1935年には「国土計画と空地整備の準備会社」として、国家の職務を負う事になった。

(2) 土質と基礎工

「舗装と基礎路盤との支持強度に関しては、従来殆ど全く注意されなかった。過去の道路構造の失敗の多くは、これを等閑に付した事が大いなる原因である。最近の土質力学を帝国アウトバーンおよび一般道路の建設に応用したのは、ドイツ道路総監が始めてである

(41頁)」。この分野はドイツ道路総監フリッツ・トットの専門領域である。トットは、帝国アウトバーン最高建設事務所の土質関係の部長や各州・県の最高建設事務所の専門家に対して、土質工学の理論およびその道路築造への応用の講習を行っている。ボーリング試験などの実施、築堤箇所の沈下を防ぐ路盤の圧縮方法、路盤の上層を砂利で置換する方法、沼沢地爆発法 Moorsprengsverfahren〔軟弱地盤に盛り土をして後、爆薬で吹き飛ばす方法。従来の浚渫方法と比較して75%の節約となった〕などの手法の講習である。

(3) 車道舗装 Fahrbahndecken

この分野もトット道路総監の専門分野である。これまでに完成したアウトバーンの91%はコンクリート、5%が黒色舗装（タール、アスファルト等）、4%が小舗石舗装である。

コンクリートの厚さは、通常、22cm、特に地盤が弱いところは25cmとする。その施工順序は、①施行基面を定める〔基礎が粘土質の場合はまず砂の均し層を造る〕、②型枠を取り付ける、③材料運搬用の軌条を敷設する〔横の境界でコンクリートを混合する〕、④平らな版の下面を造るために均された地面に紙を敷きつめる、⑤コンクリートをミキサーから配給車により運搬して舗設する、⑥電気あるいは内燃機関で動く機械が種々の方法で使用され〔これら機械は路面の両端の処理やローラーでの転圧に用いられる〕、⑦目地〔継ぎ目〕に注入材を充填する、⑧版を被覆して3ないし4週間湿養生する、⑨表面の凹凸を削り取る〔4mに4cm以上の凹凸を許さない〕、⑩最後に目地に瀝青材料を充填する。

延長1,000kmのコンクリート舗装に要する資材は、①丸鋼〔鋼網用〕5万2000kg、②セメント107万トン、③砂利・碎石・砂等の骨材610万トン、が必要である(43頁)。またアウトバーン1,000kmの建設に6乃至7億マルク

必要である（51頁）。

（4）橋梁 Brückenbau

帝国アウトバーンの建設は、1938年12月31日〔予定〕で、3,062kmに達し、4,500ヶ所の橋梁および暗渠を築造した。その築造理念は「構造の単純化・耐久性・環境に調和した美観」の3点である。深い谷を越す場合は鉸桁またはトラス構造の鋼橋〔溶接技術が多用された〕が用いられ、道路上の架橋には鉄筋コンクリートが用いられ表面を「石張り仕上げ」として快適感を与えた。また風景的に他の構造ではどうしても調和しないような所には、天然石材の橋梁とした。トットは複数例挙げているが、ここでは一例のみ挙げる。

- ①鋼橋：ケルン付近のライン河上の吊橋〔径間378m〕（全11ヶ所挙げている）。
- ②溶接橋：ベルリン環状線東部切点のルーデスドルフ溪谷の橋〔幅1,750m〕（全2例）。
- ③鉄筋コンクリート橋：スタットローダー付近のテウフルス谷の橋〔長さ270m〕（8例）。
- ④天然石材の橋：エナ付近のザール河橋〔長さ700m、高さ21m〕（全12例）。

（5）社会政策上の問題

「今日帝国アウトバーンに従事している人は十数万に達し、この十数万人は低廉な賃金でシャベルを手にするのみならず、毎日8時間、最も骨の折れる仕事に従事している」。道路総監トットは、統一的な賃金制度を定め、職種に応じて夫々一定、均一の賃金定率を決めた。また能率手当〔割増金制度〕、距離手当〔通勤料〕、別居手当もきちんと導入した。また、労働局と厚生局を通じて作業靴、作業衣の共同購入制度も設けた。また労働者のための宿泊所〔明るい清潔な寝室と居間、洗濯所、乾燥場、浴場〕にも注意が払われ、一日の三分の一の「自由時間制度」、夕

食後の共同室には新聞・雑誌・書籍・ラジオ・サッカー用具なども置かれた。ドイツ労働戦線の「休養団」は映画・劇団など慰安娯楽を配達した。

4. 7 戦時中の帝国アウトバーン

1939年9月1日、ドイツ軍のポーランド侵攻で第二次世界大戦が始まると、兵役義務のある男達は召集を受けて労働者は減少し、建造資材も国防軍に回され、ガソリンも配給制になり、アウトバーンの最高速度も100km/hに制限されるなど、全てが戦時体制に移行し、アウトバーン建設工事は次第に縮小していく。1940年12月3日に、トット道路総監はほぼ全面的に工事の停止を命じた。この時点で帝国アウトバーンの総延長は3,860kmに達していた〔4,000km達成の記念メダルも出来上がっていた〕¹⁸⁾。

しかしながら、この3,860kmにおよぶアウトバーン上を「個人が所有するフォルクスヴァーゲンが走ったことは一度たりともなかった（ザックス103頁）」。ポルシェが苦心して作り上げた<V・W>は、1935年12月から39年7月までに試作車が113台作られており、この車を、1938年5月26日現ヴォルフスブルク市で行われた<V・W>新工場の定礎式で、ヒトラー自ら<KdF-Wagenカー・デー・エフ・ヴァーゲン>と命名した。この車を購入するための予約貯金制度も発足し、1938年10月から1944年末までに約33万6000人が予約貯金していた。しかし1941年から1944年まで、第2次大戦のため、たった630台の<KdF-Wagen>が作られただけであった。しかもこの車が、ドイツ国民の個人所有車として、アウトバーン路上を走ったことは一度たりともなかった。皆ナチのお偉方が個人用に使用したのである。

ところで、トット道路総監が1942年2月8

18) A・Vosselman, Reichsautobahn, S38。

日に事故死して後、1943年8月には、帝国アウトバーンに自転車の乗り入れが認められた。A・フォッセルマンは「それは 'Nur Autostrasse [自動車だけの道路]' の決定的な終焉であった」¹⁹⁾と書いている。なお戦時中、一部のアウトバーンでは中央分離帯を舗装して臨時的滑走路に用いられたりしたが、一般的にあって、物資の輸送量では鉄道に劣り、戦車はその重量で舗装面を破壊するため通行できず、またガソリンの全般的不足で、軍事的には余り役に立たなかったと言われる²⁰⁾。

5. 1 連邦共和国から再統一時代のアウトバーン

第2次世界大戦後のドイツは、米英ソ仏4カ国による占領期〔1945年6月5日～49年〕以降、1949年5月6日西独成立、49年10月7日東独成立、1955年5月5日西独主権回復〔占領期の完全終焉〕、そして奇跡の経済復興を果たした、5次にわたるアデナウアー政権時代〔Konrad Adenauer 1949年9月20日～63年10月11日〕へと続く。

大戦中ドイツの道路網は連合軍の激しい爆撃で寸断されたが、戦後西ドイツの道路行政は、初代交通大臣 Verkehrsminister ゼーボム〔Hans-Christph Seebohm. 在任1949～66〕の下で修復が進められた〔しかし東ドイツでは経済的事情で修復が遅れた〕。西ドイツでは、1953年8月6日「連邦長距離道路法 Bundesfernstrassengesetz」が制定され、次いで1955年4月6日には「交通財政法 Verkehrsfinanzgesetz」が制定されて、道路建設に必要な財源が確保された〔鉱油税の50%が道路整

備に当てられた〕。道路の種類は、基本的にはナチス時代を踏襲し、以下の4つに分けられた²¹⁾。①連邦長距離道路 Bundesfernstrassen〔a 高速道路 Bundesautobahnen、b 国道 Bundesstrassen〕、②州道路 Landesstrassen、③郡道路 Kreisstrassen、④市町村道 Gemeindestrassen である。

「Autobahn (Deutschland)」²²⁾に拠れば、連邦アウトバーンの延長は、1950年2,128km、1955年2,187km、1960年2,551km、1970年4,110km、1980年7,292km、1990年〔10月3日ドイツ再統一〕8,822km、1995年11,143km、2000年11,515km、2005年12,174kmに及ぶ〔日本2002年末8,344km〕。1950年代から1960年までアウトバーン建設があまり顕著ではないように見えるが、これは、ゼーボムの交通政策がやや鉄道重視であったからだという。

1990年10月3日、東西ドイツが再統一され、新たな高速道路ネットワークの建設が目標となり、1992年には「連邦交路計画 (BVWP'92)」が閣議決定され、2010年までにアウトバーンを13,300kmにまで延長するとした〔なお2000年現在で片側5車線化率23.6%〕²³⁾。

5. 2 アウトバーンでの走行—今日

アウトバーンでの走行に関する基本的な情報は、およそ以下のようである²⁴⁾。

(a) アウトバーンは、ナチス時代では片側2車線が標準であり、かつ1935年5月14日の「帝国アウトバーン経営および交通に関する暫定規則」以来「道路の右半分は追い越し禁

19) 以上 A・Vosselman, Reichsautobahn, S38. に拠る。ただし 'Zur Geschichte der Autobahn' は1940年末までの総延長 km を 3,737km としている。

20) from Wiki: Autobahn.

21) 国土交通省道路局監修『道路行政 (平成15年)』、979頁以下。

22) aus Wiki: Autobahn (Deutschland)。

23) 『道路行政 (平成15年版)』802、798頁。

24) (b)、(d) はグーグルから。

止」が鉄則²⁵⁾とされ今日に至る。なお現在では片側5車線化が進められており、右側の車線が低速で左側つまり中央寄り車線が順次高速となる。

(b) トラックやバスは、走行車線を100km/hを上限速度とするという規則がある。乗用車は「速度無制限」であって、左端の追い越し車線は200km/h以上で飛ばす車が多い。従って、この車線への切り替えは非常に難しい(「ドイツ暮らしの手帳」アウトバーンについて)。

(c) ただし今日では「速度無制限区間は路線全体の20%以下となっている。速度無制限区間における推奨巡航速度は130km/hとされている」(「Wiki：アウトバーン」)という。

(d) アウトバーンではトラックレーンが決められている場合、大型トラックがその車線からはみ出してくることはまずない(ISUZU 世界エコ・ドライブ見聞録、第1回、菰田潔)。また追い越しは必ず左車線から。追い越しが終わったら、速やかに右車線へ戻る(ドイツ横断2,000キロの旅!)。〔但

し、左端の追い越し車線を200km/h以上で走るのは個人の自己責任において自由、という事になるのだろうか〕。

再びW・ザックスを引用すれば、「アウトバーンという《作品》は、多くの人々の意識の中で引き裂かれているもの、すなわち、技術と文化、機械とヴァルハラ〔死者の霊と神が住む宮殿。伝統文化のこと〕を宥和させようとするものだった。ドイツという、他国に比べ遅れを取った国によって企てられたものが、後には先進国の範例となった。可能な限りの効率を求めた現代の長距離自動車道路網である(102頁)」。ザックスはこの一文で、1930年代後半のアウトバーン草創期におけるその思想的意味を述べたものと理解されるが、なおザックスがここで述べていない点を付加するならば、アウトバーンという《作品》は、道路工学による「道路曲線〔クロソイド曲線〕の美と自然景観」の調和、自動車工学による「速度の美と小空間のアルカディア」の創出、でもあったであろう。

25) 片側2車線の場合、右側車線にノロノロ車がいても、そのまま車線を変えないで、ゆっくり追尾するしかない。つまり逆に言えば、左半分は、原則無制限と言うことであろうか。DVD「Die Autobahnpolizei アウトバーン・コップ」などを見ても、原則、そのようであるようだ。なお、本稿は一部分削除訂正をうけて私の『ポルシェの生涯 その時代とクルマ』(グランプリ出版、2007年)に収録された。