

国土学事始め



大石久和

京都大学大学院
特命教授

アウトバーン整備で経済格差

高速道路は一国の経済成長

や国土の有効利用に欠かせないツールですから、先進国でもいまなお整備に力を入れています。10万^{キロ}ものインターステートハイウェイを持つアメリカでも、オバマ大統領は最近の演説で繰り返し高速道路のネットワークの充実を訴えています。実に不思議なことにながわが国のメディアはこの事実をまったく報道しませんから、ほとんどの日本人はそのことを知らないでいま

す。

ところで、ドイツは戦後東西に分かれて以来、西ドイツは順調に経済成長したのに東ドイツの経済は低迷していました。それが大きな生活格差を生んで、ついには1989年のベルリンの壁の崩壊につながったのです。戦前には同じ教育を受けたドイツ人をエリアで切り分けただけなのに、なぜこのような大きな差がついたのか不思議でなりませんでした。

いろいろ理由があるでしょうが、東ドイツは道路などの

インフラ整備を怠っていたことが分かりました。西ドイツのエリアには、大戦末には2470^{キロ}のアウトバーンがありました。戦後45年の間に8800^{キロ}となり、3・6倍も延長を伸ばしました。

ところが、東のエリアには大戦末1390^{キロ}であったものが、同じ期間にわずか1850^{キロ}に伸ばしただけなのです。たった1・3倍でしかありません。東ドイツは教育や保育は制度が整っていたようなのですが、道路整備には熱心でなかったのです。高速道路が経済成長に与える効果は、30年と40年と経つうちにボディーブローのように効いてくるのですが、この社会実験で明らかになりました。当座の資金繰りを理由にインフラ整備をおろそかにすると、気がついたときにはもう追いつけないほどの経済格差になってしまうことを、東西ドイツは証明したのです。