

東京は独特の動きと騒音に満ちた町

ジークフリート・レンツ

Tokyo is the City Filled with Unique Mobility and Noise

Siegfried Lenz

森田 すでに日本の各地を訪問されて日本の文化について多くの印象をもたれたことと思いますが、一番強い印象はどんなことですか。

レンツ 一番印象が強かったことは、外国人に対する友好的な態度です。各地で、大勢の子供たちに会いましたが、握手を求めるのです。友好のしるし、歓迎のしるしとしての挨拶は、人間同志のなかに成立するすばらしいものだと思います。

森田 大都市や小都市をいろいろとご覧になった印象はいかがですか。

レンツ 私はハンブルグから来ました。ハンブルグは200万人の人口をもつ、ヨーロッパでもかなり大きい都市なのですが、東京の道路交通を体験すると、田舎町からやってきたと感じざるを得ませんでした。稠密な交通、都市交通があって、見たところ、まるで空気を求めてパクパクしているような感じです。例えば、タクシーで渋滞に閉じ込められたり、地下鉄の中でもまわたりすると、そう感じますね。

森田 実際に体験されたわけですね。

レンツ はい。ハンブルグとは、大変な違いです。また、超モダンな高速が走る一方、狭い道路がたくさんあります。自動車交通には狭すぎるように思いました。しかし、日本のドライバーは、ドイツのように、自分の権利を主張して譲らないという風ではありませんね。ドイツ人は、先行権を持っていて、自分に可能性があれば、利用しつくします。ところが、日本では、車が止まって、歩行者はドライバーに

よっとした合図を送ります。

森田 それは、興味深い観察ですね。確かにそういう観点から見ると、日本には、ドライバー同志にも歩行者に対しても思いやりがあるのかもしれませんが、ところが、一方では、ドイツの交通システムは、とてもうまく機能していると思うのです。

レンツ 先行権のシステムは、確立しなくてはならないと思います。しかし、誰でもボンヤリしていたり、うっかりしていることもあります。こうした可能性を許容することも必要です。

森田 日本の大都市と田舎の都市を比較してどう思われましたか？

レンツ 東京は、独特な動きと騒音に満ちた所です。しかし、小さな脇道に入ると、突然、静けさを見出すこともあります。小都市で受けた印象は、中心がないということです。ヨーロッパの都市には、たいてい教会があり、そのまわりにマルクトプラッツ（広場）があって、そこが中心になっています。日本の場合、小都市といえども大きな広がりもっていたり、人口10万、20万という都市が小都市と言われるほどにたくさ



現在西ドイツで最もよく読まれている作家。「国語の時間」(1968)、「影との決闘」(1953)などの長篇や数多くの短篇集がある。今回は国際交流基金の招きで来日。

んの大都市があり、比較は難しいですね。

森田 例えば、富山のように比較的小さな都市は、第2次大戦の後にすっかり造りかえられました。しかし、東京や大阪といった大都市は、すっかり全体を新しくすることはできず、狭い入り組んだ道路も残っているのです。

レンツ ドイツでも古い都市では、交通が頻繁にな

インタビュー

森田 孝

当学会誌編集委員。大阪大学人間科学部教授。専門は教育哲学、人間形成論。最近は言語と人間形成、人間形成の思想史、人間の生涯と発達などの研究に取り組む。



ると、通過交通を都市の外に迂回させるための迂回道路を建設せざるを得なくなっています。

森田 しかし、ドイツには広大な平地がありますが、日本は国土の約70%が山岳であり、残り30%が平担であるにすぎません。ですから、ほとんどの大都市はその狭い谷間にあり、迂回路は作れないといった状況です。

レンツ そうですね。ドイツでは、ハンブルグ、フレンスブルク、リュウベックの周辺では驚くほど迂回するようになっていきます。

森田 さて、レンツさんの長篇小説『国語の時間』のなかで、北部ドイツのすばらしい風景を画家のように描写されていますね。日本の風景をどう思われましたか。

レンツ 来日前に、日本の画集や写真を見ました。そこには、日本人の自然の風景に対してもつ、内面的な詩的な関係が見られました。そして、実際に来日し、まさに神秘的とも言える風景を見出しました。日本は、海に囲まれているので、日本人の風景の原体験は海、波涛の海なのでしょうか。日本人の風景のとらえ方には驚かされます。雨にけげる森、雲におおわれた月など、間接性への愛好が風景の見方に現れています。また、日本人は風景が何ごとかを語りかけるのを聞き取ろうとしていると言ってよいでしょうか。ドイツ人は、例えば風に逆らうというか、自然の中で、人間は押しつぶされ、その中で耐えて生きて行く感じなのです。逆に日本人は、風景の中に安らぎ、くつろぎを見つけるのです。

森田 ヨーロッパ文化では、自然は、それを相手にして闘う、闘いの対象だと言われていますね。ものに対する考え方が、ドイツと日本では、ずいぶん違います。安全思想についても、ドイツと日本では、かなり違うところがあるように思います。日本での安全思想というのは、人はいつでも完全に安全でなくてはならないということを意味していますが、ドイツの考え方は、危険な場所に立てられた「自分の危険において遊べ」という禁止の貼札などに象徴されています。

レンツ その通りです。交通安全教育は、子供の時から始めなくてはなりません。しかも、交通における彼らのふるまい方に関して教育することが大切だと思います。テレビでも毎日、子供たちに交通場面でのふるまい方、歩行者道路の使い方などを見せるようにしています。それから、ドライバーの問題として言えば、ハンブルグですべての道路の速度が50 km/h から30km/h に下げられました。

森田 それはハンブルグだけのことですか。

レンツ 他の都市のことはよくわかりません。ハンブルグでは、見通しの悪い狭い路地から、ボールなどを追って子供が飛び出すことによる事故死が多いのです。50km/h から30km/h に下げたのは、30 km/hの方が50km/hの場合より速く反応できるという理由だけからです。それから、交通安全と言えば、シートベルト着用の問題もあります。西ドイツでは、シートベルトを義務にして、最低40マルクないしは50マルクの罰金を課すという法律が検討されています。

森田 日本ではシートベルトのキャンペーンをやっていますが、高速道路でも20%ぐらいの着用率ということです。ドイツは、確かに法制化されていますが、私がドイツを訪れた時など、よく同僚の教授にシートベルトをするようにと言われました。

レンツ シートベルトが、生命にとってどんなに大切なものであるかということを知っているからでしょう。

森田 今日は、すばらしいお話をありがとうございました。

インタビュー後記

小説を書く方だから、かような感性がとも豊か。文化に対しては、人々に対して、自然に対して、文化に対して感じたこと、印象的でした。交通の直接的な関係のないお仕事を、事として、交通への参加者としての、いろいろな見聞かせていただきたいと思います。

ともすると、「交通」という言葉は、機械と人間の摩擦を連想させますが、レンツさんのお話しを聞くと、やはり、自然があり、人間があり、そしてヒューマニティあふれる交通があるべきだということを考えさせられます。

(昭和59年4月27日実施)