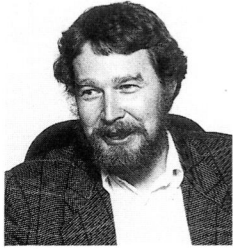


ドイツの カー・ボデイ・ランゲージ

クラウス・ランドベア



1976年ボン大学（心理学）卒業。1980年ボン大学にてPh.D.を取得。その後、ボン大学、ビーレフェルト大学、ブッパタール大学にて心理学の教鞭をとり、1988年から1年半、千葉大学で助教授を勤める。今回は科学技術庁のフェローシップにて来日。最近の主な研究テーマは、「人間の衝突回避行動における研究」。

小林 IATSSへようこそ！ 1月からすでに2カ月日本に滞在していらっしゃるわけですが、まず2度にわたる来日の理由を伺いたと思います。

ランドベア 2度目の来日をした理由の一つは、1度目のとき、1988年から90年ですが、運動視、特に運転に関連した研究を始めたのですが、完全に終わることができなかったのです。ですから、それが今回の来日の大きな理由です。

小林 今回は確か科学技術庁を通じての来日では？

ランドベア そうです。前回来日したときは、日本の国立大学での常任助教授としてでした。

小林 ところで、ブッパタールのご出身ということですが、どんな町なのでしょう？

ランドベア ブッパタールは古い産業都市ですが、もともとは2つの別々の町が、あとでひとつの大きな都市となったのです。この町のおもしろい点はその地理的特徴です。町は狭い谷に位置していて、家々は山の斜面に建てられています。ですから谷そのものの中には産業施設が5つあるだけで、人々は斜面に住んでいるのです。

小林 確かデュッセルドルフの近くでしたね。

ランドベア そうです。しかし、デュッセルドルフはライン河のそばで、かなり平たい土地なんです。ブッパタールは、谷であるために、鉄道や道路用のスペースが十分にはありません。そこで、この町は、90年も前から川の上にモノレールを走らせるという世界でも例をみない町になっているのです。

小林 どれくらいの距離ですか？

ランドベア 12キロぐらいですね。谷あいの町に住もうと思ったら、かなり険しい山道を登らねばなりません。歩行者には山あいにたくさんの階段がありますが、車両交通はきつい勾配になっています。ま

た、天気がいつも悪いということがあります。雨が多く、冬には雪が降り凍ることが多いのです。このことは、交通条件を特殊なものにしています。

小林 ドイツ統一後、旧東ドイツ地域では様々な事故が起きていると聞きますが…

ランドベア そうですね、旧東ドイツの人々があいう運転の仕方をする動機についての社会心理学的な調査がすでにあるのですが、彼らは何十年にもわたって監獄に入れられていたわけですから、よく理解できることです。

小林 「監獄」なんて、そのまま活字にしちゃっていいんですか？

ランドベア (笑)「ほとんど監獄のような」です。彼らはこうしたシステムを知らなかったし、旧東ドイツで造られる車は、国際的な基準からするとかなり貧弱でした。しかし、統一後は旧西ドイツや日本その他のモダンな車を手に入れるようになりました。けれども、そういう車の運転経験がないので「オーバードライブ」しがちです。つまり、慣れていないので、とんでもない高速度で運転するわけです。また、旧東ドイツの道路システムはあまりよくないし、アルコールの問題、行動規範に関する問題もあります。政治的抑圧からの解放を感じるのでしょうか、誤解しているように思えます。

小林 つまり「Reisefreiheit、(旅行の自由)」ということに誤解している？ つまり、好きなように運転できてスピードも自由というふうに考えてしまうわけですね。全体的に見て、この数年のうちに統一ドイツは交通安全対策を改善できると思いますか？

ランドベア そう思います。旧西ドイツでできた基準が全国に広がるわけだし、交通サインや規則も含めた洗練された道路のデザイン、また、交通教育への努力が役に立つと思います。例えば10年とか15年位で同じようになるのではないのでしょうか。

小林 首都はベルリンに移されるのですか？

ランドベア ああ、これはちょっと問題なんです。というのは、ドイツほど人工的に造られた国はないわけで、かなり異なる人々がむりやり一つの国に住んでいるのです。そこで1870年、ビスマルクが最初に「Deutsches Reich」を作ったとき、例えばバイ

Car Body Language in Germany

Klaus LANDWEHR

エルン地方の人々などを統一ドイツに入るようにと懸命に説得しなければなりません。そこで首都とは政府の座、あるいは政府の一部の座を意味します。いくつかの省はボンに留まるけれども、首都自身はベルリンへ移るでしょう。しかし実際には、この2つの都市はドイツの中では二次的な街で、もっと活発なのはハンブルグやデュッセルドルフ、ミュンヘン、フランクフルトなどです。だからこそ我々は連邦共和国という考えを主張するのです。パリや東京のような大きな中心都市は望んでいないのです。

小林 日本とは違って、ドイツでは、各州に独自の政府と大臣がいる。これは、連邦政府が監督するのではなく、地方政府に独立性を持たせるということですか？

ランドベア イエスでもありノーでもあります。例えばこれまでのところ、自動車交通や道路の一部については連邦政府に責任がありました。アウトバーン・システムは連邦政府の管轄で、地方政府はなにもできないのです。アウトバーンが伸びる特定の場所に関して協議するということはできますが、ハイウェイのデザインといったようなことについては何も言う権利はありません。しかし、二次的な道路については責任を分け、小さな町の中の狭い通りなどは地方政府に責任があります。そこでいろいろ異なる対応策が出てくるのです。例えば住宅地域での速度削減などです。

小林 お話を伺っていると、日本の交通システムはある種のヒエラルキーをもつことが重要だと感じました。今我々のプロジェクトの一つに、CBLつまり他の車とのコミュニケーションに関する問題があります。例えば、交差点で曲がりたいと思っているときに車が直進してきて、その車に道を譲ろうというとき、ドイツではどうしますか？

ランドベア ヘッドライトを使います。短い点滅で。

小林 短い点滅は、彼の方が進んでもよいことを意味するわけですね。

ランドベア そうです。もし長い点滅でヘッドライトをつけていたら、先にいくということを知りたい、ということになります。

小林 相手は点滅の長さをみるわけですね。

アウトバーンはどうですか？ 後方から接近して前車に追いついたとき、彼をどかしたいと思ったら何度も点滅しますか？

ランドベア そういう場合は普通、点滅はせず方向指示器を使います。2レーンのアウトバーンの左レーンに2台の車がいたとして、後ろの車が早くいきたいとしたら左の方向指示器をだします。

小林 何回くらい？

ランドベア 前の車が気づくまで続けるのです。

小林 点滅ではなく？

ランドベア ええ。個人的な差があるのかどうかわかりませんが、ともかくこれは全体として受け入れられている言語だといえます。

小林 ところで、「日本のビールはビールじゃない」とおっしゃることがありますけど、どうしてですか？

ランドベア ドイツの基準からいうとあれはビールじゃないんですよ、添加物が入っていますから。外国へ招かれた場合にはその国のものを味わうべきですから東京でビアホールなどに行き「日本のビールはどうですか？」と聞かれたときは、たいてい「結構ですよ」と答えることにしています。

小林 でも、日本のビールはドイツの基準からすると本物のビールじゃない……と強調していらっやいますよね？

ランドベア ええ、それは健康のことを心配するからです。私は自分が飲んだり食べたりする際に、一切添加物を取りたくないんです。ドイツのビールは本当に純粋なんですよ。だから……

小林 要するにシングルモルトじゃないといけないんですね。今日は新しいドイツの話をありがとうございました。残りの滞日を楽しんで下さい。

ランドベア Vielen Dank!

ランドベア氏は、私の知っているドイツ人仲間からすれば、むしろ例外的な感じである。実直さ、おとなしさという点で、余り目立たないがしかし、口を開けばけっこうきびしいというタイプである。日本での滞在もあつという間にたってしまった。二回目の訪日で氏の得たものは何だったのだろうか。帰国後の氏の活躍に大いに期待したいものである。
1992年3月25日実施 インタビューア：小林 貴