

2022年12月22日

2022年11月 Nr. 501

今回は、孤独死や孤独死をした人たちのための葬式が取り上げられています。

クリスマス前の4～5週間前が最初のアドヴェント（待降節）です。それは日曜日です。この日曜日の1週間前は死者慰霊日（Totensonntag）です。その前の水曜日は懺悔と祈りの日（Buß- und Betttag）です。しかしながら死者を偲ぶのは死者慰霊日においてだけではなく、既に1週間前の日曜日、すなわち国民哀悼の日（Volkstrauertag）においてもそうです。そして、カトリック教徒には更に11月1日の万聖節（Allerheiligen）と11月2日の万霊節（Allerseelen）が加わります。このようにドイツでは11月は悼む機会が多い季節です。その分最初のアドヴェントによりクリスマスの時期がスタートすると、その分人々の喜びも格別です。

しかしながら、誰かが亡くなった場合には、個々の死者を常に悼みます。亡くなった人は、埋葬されます。そして、彼らが墓地に埋葬される場合、beisetzen という言い方もします。というのは、そこには既に他の死者が眠っているからです。亡くなった人は大抵、今の時代には、火葬され、その後でその遺灰は骨壺に納められます。誰かが遺体として埋葬されることになった場合、ドイツではその遺体を棺に納めなければなりません。埋葬費用は死者の近親者が支払わなければなりません。彼らには埋葬義務が課せられています。

しかしながら、人によっては孤独の中で誰にも看取られずに亡くなります。埋葬の費用を支払うことができる近親者がいない場合、死亡者が最後に生活していた自治体（都市）が埋葬の費用を支払わなければなりません。これを担当するのは市公安局です。それでこれは市公安局による葬儀であると呼ばれます。その葬儀はできるだけ安価であるほうがよいです。

臨死介助・看取りも担当している、プロテスタントの社会福祉団体のある女性担当官は、最も安価な埋葬は、遺体が収集され、一括輸送により火葬場に運ばれる場合、東ドイツの5州または東ヨーロッパの国において荼毘に付すこと、つまり遺体の火葬と骨壺での埋葬を行うことであることを確認しました。こうしたやり方により一遺体の葬儀を80ユーロで行うことができます。

しかしながら、大抵の都市は、自らの市民・住民の一人がその都市の費用で埋葬されなければならない場合、そこまで節約しようとは考えていません。ケルン、ゲルゼンキルヒェ

ンそれにマインツではここ 2, 3 年来、孤独死した人の内のキリスト教信者のために葬儀が行われています。なぜならば、亡くなる人の 50%は常にキリスト教信者だからです。

ドイツではすべての死亡者の内、23%が自宅で亡くなっています。ボーフム大学の女性社会学者は、自宅で亡くなったとき、誰からも気づかれなかった人たちについて博士論文を書きましたが、彼女は彼らのほぼ 25%が該当することを調査により確認しました。当初発見されないで亡くなった人の内、80%がその後 1 週間以内に発見されています。残りの内 15%は死亡から 1 ヶ月以内に発見されますが、残りの 5%の人においては遺体が誰かに発見されるまでに 1 ヶ月以上が経過しています。彼女がアーヘンにおいて自ら調査したところによりますと、そのような遺体が発見されるまでに 1 年が経過するというような事さえも起きていることを確認しました。

ゲルゼンキルヒェンにおいては、彼女はある女性死亡者の隣人たちと話しました。その死亡者の遺体は 6 階の賃貸住宅の住居に 130 日間置かれたままになった後ようやく、発見されたものでした。2, 3 人の賃借人はその死亡者の郵便受けが溢れているのを訝しく思いながらも、管理人には問い合わせをしていませんでした。その死亡者は、27 年間その住まいに住む中年女性でしたが、誰 1 人彼女がいないことに気づきませんでした。彼女の住宅から来る死体の臭いにも誰も気づきませんでした。

プロテスタント系の女性牧師は、孤独死したキリスト教信者のためにゲルゼンキルヒェンにおいて教会の葬儀を行うだけではなく、人が彼らが運ばれる墓への最後の道において同行するのも取り計らいましたが、そのようなことは実にひどいことであると思っています。

彼女は、何ヶ月もいないことを誰にも気づかれない人々がいるという事態になぜ至り得るのか理解できません。しかしながら、もっとひどいのは恐らく、生後数時間、数日または数ヶ月しかたっていない子供たちが埋葬されること、そして親族のだれもが、そして両親さえもが彼らの埋葬に関心がないように見えることでしょう。ゲルゼンキルヒェンにおいてはそのような事例が 1 年の間に一度ならず起きているのです。そのような棺の後を（墓地に向かって）歩くのはつらいものです・・・。

さて、今回、孤独死したキリスト教信者のための葬儀を教会が行っていることが紹介されましたが、改めてドイツではキリスト教信者がどれ位いるのか調べてみました。Wikipedia によれば、ドイツでは 2021 年現在、キリスト教信者が全人口の約 53%です。また、ドイツの宗教人口の推移を調べてみましたところ、1980 年代初めにはカトリック及びプロテスタントを合計しますと 80%（旧西ドイツのみ）を超えていました。ところが、2000 年頃には 60%（旧東西ドイツ合計）となり、現在では上記以外のキリスト教信者も合算しても、

約 53% (同) まで減っています。教会税の支払いもその一因となっているようです。そして konfessionslos (無宗派) の人々が 42% にまで増えています。この傾向はこれからも続くのでしょうか。気になるところです。

ところで、日本における孤独死に関する資料について調べてみましたが、全国レベルのものはないようです。いくつかの都道府県単位ではあるようですが、東京都に関しては 23 区において発生し、東京都監察医務院で取り扱いのあったデータがありました。それによりますと、2003 年には孤独死をした人の数が 1,441 人でしたが、2020 年には 4,207 人と 3 倍近くまで増えています。この数字を多いとみるべきなのか、それほどでもないともみるべきなのかは意見の分かれるところかもしれませんが、私には 2003 年から 2020 年と年を経るにつれて急増しているのが問題ではないかと思います。

孤独死は高齢者だけの問題ではありませんが、高齢者の占める割合が圧倒的に多いようです。日本でも高齢化が進んだことで、高齢者の一人暮らしが増えています。そして、今後もさらにこの傾向は強まるものと懸念されます。他人や地域とのつながりが薄くなった結果、起こりやすくなっていますが、孤立を避けるために、例えば、高齢者施設への入居を推進したり、社会と積極的に関わりを持つように促したり、自治体や民間企業などによる見守りサービスを活用したりするなど様々な対策が行われています。今回の放送では孤独死を回避したり、孤独死の発見を早めたりする方策については触れていなかったようですので、ドイツでの具体的な取り組みはどうなっているのか知りたいところです。

また、今回話題になっている孤独死から発見までの日数ですが、別の機関が 2020 年 11 月に発表している東京都 23 区における 2019 年 (合計 4,011 人) の資料によりますと、以下の通りとなっています。

3 日以内約 50% 4~14 日約 28% 15~29 日約 12% (29 日以内は約 90%)
30 日以上約 10% (平均は 17 日)

ポーフォーム大学の女性社会学者が紹介している資料では「80%がその後 1 週間以内に発見され、残りの内 15%は死亡から 1 ヶ月以内に発見されます」ので、95%が 1 ヶ月以内に発見されている計算です。母数がどれくらいか不明ですので、上記の東京都 23 区との単純比較はできませんが、1 ヶ月以内に発見された比率だけみると、かなり近いのではないかと思います。もっとも死後 1 ヶ月というのは遺体の腐敗も相当進んでいると思われますので、やはりできるだけ早い時期での発見が強く望まれるところです。本来であれば、孤独死は根絶されるべきだと思いますが、独居高齢者が増える状況では難しいと思われます。それでも極小化のための取り組みは少なくとも最大限行われるべきだろうと思います。

K. K.

2023年1月26日

2022年12月 Nr. 502

今月は、ドイツのある長期受刑者について取り上げられています。

ブレーメン郊外にある刑務所のある長期受刑者のファーストネームはヘルムートさん (Helmut) といいます。刑務所 (Gefängnis) という言葉の代わりに、刑の執行施設 (Strafvollzugsanstalt) や司法の執行機関 (Justizvollzugsanstalt) (略して JVA) などとも言うことができます。グルーベさん (Frau Grube) とヴェルナーさん (Herr Werner) は、ラジオブレーメンのドキュメンタリー番組の録音をするために何度もちょっと刑務所の彼を訪ねました。2人が最初にヘルムートさんに会った時は、まず第一に顔合わせのためだけに、まだマイクを携行せずに刑務所の彼のところに行きました。それは2014年のことでした。

3月には彼らはマイクと録音機を携えて、刑務所の独房のヘルムートさんのところへ行きました。マイクの前で彼はバイエルン出身のヘルムートですと言いました。その当時彼は62歳でした。この62年間の生涯の内40年間を刑務所で過ごしました。まともに働いたことなど全くありませんでした。刑務所外で過ごした僅かな期間には、泥棒、強盗、麻薬などの犯罪により金策をしていました。

彼は自分自身のことを職業的常習犯と称しています。ニーダーザクセン州の複数の刑務所で服役していましたが、2012年秋にブレーメンに移送されました。おそらく彼自身の希望によるのだらうと思います。なぜならば、ブレーメンの刑務所について、彼が話していたのは、ここの刑務所は全ドイツ中で唯一、実際に治療が行われていること、そして収容者が社会復帰していると思っているということでしたから。それゆえに彼はそこにいるとのことでした。

ヘルムートさんは1952年2月にミュンヘンで生まれました。4歳の時でしたが、父親が労働災害で亡くなりました。ちょうどその頃、彼もまた、児童遊園の事故で片目の視力を失いました。6歳で学校に入学した時、同級生から彼の義眼が原因でからかわれました。母親は再婚し、更に3人の子供ができました。継父は酒を飲んでしばしば彼に暴力を振るいました。

彼が繰り返し刑務所に収容されていた間、1984年に結婚し、妻の姓を名字として受け入れました。その結婚は4年間続きました。その間もずっと、彼は刑務所に収容されていまし

た。彼の妻については、彼自身が刑務所から発していた交際相手を求める広告を通じて知り合いました。彼には姉（妹）が1人いますが、連絡を取りたくありません。なぜならば、彼女は長い間、重い病気を患っているからです。

そうこうする内に80歳になった女性は少しばかりヘルムートさんの面倒を見ています。彼女は公式の司法執行助力者（Justizvollzugshelferin）です。彼には月に一度手紙を書いたり、時には彼と電話をしたりしています。彼が刑務所をちょっと2、3時間ばかり出ることが許されたときは、2人は一緒にアイスクリームを食べ、散歩をしました。しかしながら、彼女はその後で彼に手紙を書き、そうこうするうちにこの仕事をするには年を取り過ぎてしまったことを伝えました。従って、ヘルムートさんはヴェルナーさんに彼女の仕事を引き受けてくれないだろうかと尋ねました。ヴェルナーさんは、「引き受けましょう」と言い、それならヘルムートさんには刑務所の外の生活の現実、例えば、どのようにして切符を自動券売機で買うかに慣れさせたほうがいいだろうと考えました。

刑務所においてケスターさん（Herr Köster）はヘルムートさんを担当しています。彼はそこで既に1995年から刑務所の公務員（刑務官）です。彼は、刑務所は「全制的施設（eine totale Institution）」であり、従って、刑務所に入所してくるすべての人はまず、平等に取り扱われなければなりません、しかしながら、入所者の個々人に必要なものが何かということについても目配りをする必要がある、と言います……。

2017年夏、ヴェルナーさんはヘルムートさんの2回目の釈放に同行しました。その時、ヘルムートさんは突然、ヴェルナーさんと一緒に刑務所に戻らないと言いました。2、3日の自由はヘルムートさんにとって他のすべてより重要とのことです。その時、ヘルムートさんは震え始めました。

態度良好ゆえに予定よりも早く釈放されることを今やもはや望み得ないことについては、ヘルムートさんは考えなくなりました。これにはヴェルナーさんは驚きました。ケスターさんもびっくりしました。しかしながら、その1年半後に、それに対して理解できるとケスターさんは言いました。なぜならば、ヘルムートさんは刑務所にすっかり依存してしまっていたので、出所した場合、自分の生活をすべて自分自身で整えることができないという不安があったためです。その代りに彼は3日間の自由を満喫しました……。

さて、今回取り上げられている長期受刑者のヘルムートさんは62年間の生涯の内40年を刑務所で過ごしたとのことです。現在は70歳（1952年2月生まれ）になっていますので、70年間の内、合計で45～50年を刑務所で過ごしたという計算になるかもしれません。ヘルムートさんの場合はかなり特殊だと思いますが、16歳の時の犯罪により少年刑務所に

送られて以来、それほど長い間刑務所で過ごしてきたとは彼にとって人生は何だったのでしょうか。初めの切っ掛けは恐らく、4歳の時父親が労働災害で亡くなり、自らも児童公園で片目の視力を失ったことでクラスメートから義眼をからかわれたこと、そして母親の再婚相手である継父から暴力を振るわれたことなどの不幸が重なって非行に走ったのだろうと推測します。確かにこのような不幸が重なったことは彼には非常に不運であり、同情すべき点だろうと思いますが、その後も更生の機会は何回かはあったのではないかとも思います。しかしながら、その都度それを生かすことができず、また彼を助けてくれる人との出会いに恵まれなかったのだろうと思います。ともかく彼は人生の軌道修正することなく、犯罪を繰り返したため、彼の人生のほとんどと言える程の長い刑務所生活を余儀なくされてしまいました。

テキストによりますと、ヘルムートさんの加齢に伴う諸制約・諸症状が2016年頃から悪化し、1年前からは生まれ故郷のミュンヘンの介護施設で生活をしているとのこと。また、彼の現在の健康状態は更に悪化しているといえます。現在70歳のヘルムートさん、来し方を振り返って何を思っているのでしょうか。彼の人生を思えば思うほど、同情を禁じ得ないとともに、別の生き方はできなかつたものだろうかと思ふ気持になります。

ところで、今回の課題・放送では刑務所の公務員（刑務官）も登場しますが、私が学生時代に約5ヶ月間ホームステイしていたドイツ人家庭のご主人がたまたま刑務所に勤務していたことを思い出しました。当時私はゲーテで指定された家庭にホームステイすることになっていました。その家に到着した初日に自己紹介をしあつたとき、ご主人から「Gefängnisで仕事をしている」と言われました。当時はこの単語を知らませんでしたので辞書を片手に会話をし、この単語の意味を知り驚きました。なぜならば、普通の会社員の家庭に滞在するものだと思っていたからです。彼の具体的な仕事内容についても少しは説明を受けたのだろうと思いますが、余り理解ができませんでした。ただ彼が交替勤務制で働いているということだけはわかりました。なぜならば、彼が勤務後帰宅した時にいつでもシャワーを使用できるようにするために、私がシャワーを使用することができないことをこの時言われたからです。この家庭では、皆さんが親切に話し相手になってくれたり、クリスマスの夕食に招待してくれたり、自転車を自由に使用できたり等大変お世話になり感謝していましたが、シャワーを使用できないことが唯一不満でした（そのため近くのプール施設に泳ぐためではなくシャワーを使うために頻繁に通っていました）。到着初日ももう少しドイツ語が理解できていれば、彼からドイツの刑務所に関する話も聞けたのかもしれない。今から考えますと、当時の私のドイツ語理解力不足のために貴重な機会を逃してしまい、少し残念だったと思います（その後の滞在中には刑務所の話が話題になったことはなかったと思います）。

K. K.

2023年3月1日

2023年1月 Nr. 503

今月は「移り変わる母親像」が取り上げられています。

「母親たちとその母親たち」(„Mütter und ihre Mütter“) という放送番組においては母親になった3人の女性が話題になっています。娘たちのうちの一人はまだ子供です。その子はイーダ (Ida) といい、2013年の生まれです。3人の内2人については、聴取者はファーストネームしか知りません。ブルクハルトさん (Frau Burghardt) のファーストネームはフランツィスカ (Franziska) さんです。彼女は1985年12月13日、旧東ドイツで生まれました。彼女の母親はアンゲラ (Angela) さんといいます。そのアンゲラさんの母親、つまりフランツィスカさんの祖母になりますが、ドーリス (Doris) さんといい、1937年生まれです。ドーリスさんに最初の子供ができたのは、20歳の時でした。その子がアンゲラさんでした。ドーリスさんはその頃、つまり1950年代のことですが、自分の母親のところでまだ夫と暮らしましたが、赤ん坊だけでなく、自分の下の3人の兄弟姉妹の世話もしていました。ドーリスさんはこれをやり遂げたことを今日もなお、誇りに思っています。ドーリスさんはまだ何も食べないで、アンゲラさんや家事の面倒を見たり、洗濯物を洗ったり、アイロンをかけたことだけを昼に思い出すことが当時時々あったとのことでした。

アンゲラさんが60年代や70年代の生活条件のことを思い出すとき、今日は多くの贅沢をしていると感じます。暖を取ろうと思えば、すぐ暖房スイッチを入れます。しかしながら、当時の冬は住宅ではどこでも、応接間を除けば、寒かったです。焚くことができるストーブが一台ありました。台所には石炭天火があり、調理に使っていましたが、そうすることによりそこが暖かくなりました。結婚したとき、住居を見つけることがまずは彼らの非常に大きな問題でした。

フランツィスカさんの祖母は時々、今日、女性たちはいったいどうしたのだろうと自問します。一人だけの子供を世話する必要がある時でさえ、中には既に荷が重すぎる (一杯一杯だ) と感じる女性がいます。多くの女性が弱すぎるし、甘やかされ過ぎているのだろうかと自問します。フランツィスカさんの母親の見解では、自分の母親もまた当時は荷が重すぎる (一杯一杯だ) と感じていましたが、そのことを口に出して言うことはできませんでした。なぜならばいつもやるが多く、かき混ぜ作業をしたり、料理をしたりしなければなりませんでしたが、洗濯物を洗わなければなりませんでしたが。自分の娘を愛していることを、娘に示すことはしばしばできませんでした。

放送番組の二人の放送作家には、まるで今日女性たちが自分自身への過大な要求を認め、そのことについて率直に話すことが初めて可能になっているように見えます。ドーリスさんは自分の孫娘であるフランツィスカさんとの会話において、当時の女性たちもしばしば家事や子育てで疲れ果てていましたが、それは全く普通のことだと見ていたということを経験して以前話していました。ドーリスさんは、今日の若い女性たちが抱える負担は全く大きくはないと考えています。しかしながら、ドーリスさんの孫娘は、彼女たちが自分の気持ちを語ることはいいことだと思っています。孫娘は、彼女たちはずっとより互いに助け合うべきであると思っています。フランツィスカさんはシングルマザーとしてひどく愚痴をこぼし、パートナーのいる他の女性たちはうまく行っていると考えたといいます。しかしながら、今はドーリスさんは、パートナーがいる多くの女性においても当時赤ん坊を抱えたドーリスさんと同様（うまくいっていない）という意見です。誰もが自らの疲労困憊に捕らえられているといいます。従って、女性たちはもっとお互いに支援し合い、何らかの方法で手を組まなければなりません。彼女たちは、物事を手渡したり、「Nein!」と言ったりするという大きな課題を抱えているといいます。

ブルクハルトさん (Frau Burghardt) は、彼女が妊娠したとき、彼女としてはどうしても子供を欲しかったのに対して、パートナーが絶対父親になりたくないという意思表示をしたと言っています。しかしながら、2年後、彼女はできることならその胎児を墮さないという自らの決断を撤回できたら一番いいと思うほど疲労困憊してしまいました。しかしながら、ブルクハルトさんが後悔していることは、娘に対する彼女の愛情とは全く関係がありません。彼女が後悔しているのは、外からの期待および自らに対する期待が彼女を制限する結果、自分はすべて正しくやっているだろうか、加えて、ひょっとしたら自分は異常なのだろうかと自問するような社会で母親になったことです。

ブルクハルトさんは、人は子供 2 人を持つ、ある一組の夫婦という核家族・小家族が共同生活の理想型であると信じることをやめる必要があるという意見です。彼女は常にずっとより大きな共同体への願望を持っています。そこでは、同じ家に住む家庭の子供だけではなく一緒に遊びます。そして彼女は、私たちは新しい母親像が必要であるという意見です・・・。

今回登場するのは、母親 3 代、女性 4 代の一族です。改めて彼女たちの生年および 2023 年における年齢を記載しますと、ドーリスさん (1937 年生まれ) 86 歳、アンゲラさん (1962 年生まれ) 61 歳、フランツィスカ・ブルクハルトさん (1985 年生まれ) 38 歳、イーダさん (2013 年生まれ) 10 歳。

そして母親を経験したか、または母親を経験している 3 人の女性が母親としての自らの体

験を語っています。その中でドーリスさん（1937 年生まれ）とアンゲラさん（1962 年生まれ）はともに現代の母親たちを大分批判的に見ていることがうかがわれます。ただ、これは何か客観的なデータに基づいて、全体の傾向としてではなく、彼らの個人的な体験に基づいては発言していますので、彼女たちの言い分がどこまで妥当なのか判断が難しいところです。加えて彼女たちが母親だった時代は主として旧東ドイツにおいて生活していたことや、アンゲラさんの第一子であるフランツィスカさんの子育てでは苦勞がなかったものの、病弱だった第二子においてはとても苦勞をしたこと、30 歳の時（1992 年）に鬱病にかかったことなども現代の若い世代を見る目に影響しているかもしれません。現在のドイツ全体では実際にドーリスさんとアンゲラさんのような意見が多数派なのか、それとも少数派なのか、はたまた拮抗しているのか私にはわかりませんが、興味がわくところです。また、フランツィスカさんが新しい母親像を求めているのは、彼女がシングルマザーであることも関係しているような気がします。

一方で、年齢的にドーリスさんとアンゲラさんの間にいる私としては、これも個人的な体験に基づく印象でしかないのですが、2 人の子供を持つ娘夫妻（共働きで、フランツィスカさんの年齢に近い）の生活・子育ての様子は、片働きだった私たちの若かりし頃に比べ、経済的にも、心理的にもかかる負担がより大きなものがあるような気がします。従って、ドーリスさんとアンゲラさんのドイツの若者に対しての感じ方とは異なり、私個人としては、現在の日本の若い世代一般に対して批判的に見るよりも、むしろ彼らには同情を覚えることが多いです。

ところで、ちょっと細かい点ですが、一点気になることがあります。それは、アンゲラさんの生年と年齢です。1937 年生まれのドーリスさんが 20 歳の時第一子を産んでいるとテキスト 7 ページに記載がありますが、これはアンゲラさんではないのではないかと思います。これがアンゲラさんだとすると、1957 年生まれということになり、2023 年には 66 歳になります。一方ではテキスト 4 ページに、アンゲラさんが 1962 年に生まれたとの記載があり、2023 年には 61 歳になります。生年を間違えることは考えにくいですので、ドーリスさんが 20 歳のとき産んだ第一子はアンゲラさんではなく、アンゲラさんの兄または姉ではないかと考えるのが妥当かと思います。つまり、アンゲラさんはドーリスさんがその後 25 歳になった時の子供ではないかと思われま

K. K.

2023年3月27日

2023年2月 Nr. 504

さて、今月は「都市計画と交通計画」が取り上げられています。

都市計画には交通計画も必要不可欠です。毎週日曜日の昼食後放送されている1時間半のトーク番組——それに出演するゲストスピーカーがリクエストする曲により一時中断されるのですが——において、8月7日放送分では、都市はそのすべての市民のためにあるべきであり、第一に車のドライバーのためではないということが話題になりました。古い都市においては、道路は歩行者と馬車のために作られました。しかしながら、多くの人が車を運転し始めたとき、とても簡単にどこへでも行くようになりましたし、仕事に車でも行くようになりました。その結果、仕事をしている場所に近いところに住む必要がもはやなくなりました。こうした職住の機能の分離は、1933年に多くの建築家もアテネの会議において求めました。

ヨーロッパにおいては以前、大抵の都市は自衛したいと思いました。従って、市民たちは都市の外壁を建設しました。しかしながら、それは都市を十分に防衛できるだけの長さまでしか許されませんでした。このため市民たちが住むためには都市の中には多くのスペースを有しませんでした。彼らは狭苦しい状態で一緒に住んでいました。しかしながら、美しさが都市には求められました。

20世紀の最初の三分一の時代において、新しい都市および市区を車で実に快適に通り抜けられるように設計・計画することを始めました。それは特段美しくある必要はありませんでした。なぜならば、車を使えばより美しい他の場所へ実に簡単にいくことができたからです。しかしながら、市民たちがこれを行えば行うほど、道路ではそれだけ多くの渋滞が発生しました。

渋滞を避けるためにさらに多くの道路を、しかもますます広い道路を建設しました。ドライバーはこれを気に入り、これによりさらなる渋滞が発生しました。しかしながら、都市では多くの車のために、駐車できるスペースやパーキングビル、ガレージにおいて駐車場が必要になりました。

オーストリアが1938年にドイツ帝国の一部になった後、1939年には、その後当然ウィーンにおいても適用される帝国ガレージ法(Reichsgaragenordnung)が公布されました。

住宅を建てようとする人は、後にちょっとそこに住むか、働くかまたは何らかの活動のために集まるであろうすべての人々の車の駐車場を設置しなければなりません。当時ヒトラーはドイツ帝国内においてアメリカ合衆国よりも多くの車を走らせることを達成したかったのです。ドライバーのために都市計画においては多くのことを実施していますが、自動車交通の結果については考えたくないのです。確かに交通安全にも心を配りますが、手を打つことが全く大きな効果を上げていません。

ヨーロッパ連合においては毎年、2万人もの人が道路における交通事故で死亡していますし、世界全体ではひよっとすると120万人もが亡くなっているかもしれません。これに加わるのが、何百万人もの重傷者や車の排気ガスや微小粒子状物質に苦しまなければならないすべての人々です。都市を少なくとも少しだけでも自動車交通から解放するために、歩行者専用区域が設置されます。

ウィーンにおいては市の中心部全体を歩行者専用区域にしようとしていました。しかしながら、多くの実業家らはこれに抗議しました。なぜならば、彼らは多くの顧客が一区画歩かなければならなくなると、もはや店に来てくれなくなるだろうということを恐れたためでした。この抗議のために当時は商店街の一つを自動車交通から除外することはあえて行いませんでした。しかしながら、その後実業家らは、歩行者専用区域の店舗を訪れる人が普通の道路沿いの店舗に比べ、より多くのお金を支出していることに気がつき、彼らが自らその支払いをしなければならぬとしても、これらの商店街も歩行者専用区域に含めるよう要請しました。

歩行者専用区域においては、やって来る人の半数の人しか買い物目的では訪れないことが確認されています。残りの半数の人は人を眺めるか、何か食べに来るか、その他の何かをしに来ます。そこでは多くの社会的な接触を伴う普通の人間の生活圏が生まれ、それにより店舗には好ましい雰囲気も生まれています。自動車交通を減らしたいところでは、車を単に道路の端のどこかに駐車されないように配慮しなければなりません。これに対してはウィーンでは駐車料金を導入しました。また車から車道を取り上げ、自転車専用道路を設置し、公共の交通機関のためにより多くの場所を確保しました。こうした施策により、自動車交通の割合は39%から28%に減りました・・・。

さて、今回の課題および放送において印象深かったのは、ウィーンでの歩行者専用区域の設置の経緯です。当初、歩行者専用区域を設けると、その区域の店舗を訪れるお客が減ってしまうことを恐れた実業家たちは、その設置に反対していましたが、蓋を開けてみると歩行者専用区域にやってくるお客がよりお金を支出しているということが判明しましたので、データの前にはもはや設置を反対できなくなったといいます。それどころか、彼ら

は自らお金を支払ってでも商店街に歩行者専用区域の設置を求めるほどでした。やはり事実の前には抗しきれなかったということだと思いますし、これを予測できなかった実業家の皆さんには先見の明がなかったことが浮き彫りになったような気がしました。ところで、日本においても今から約半世紀以上前の1970年8月、都内の4地区（銀座、新宿、池袋、浅草）において歩行者専用区域である「歩行者天国」がスタートしましたが、当時の商店街の皆さんは、計画が発表された時、期待と不安のいずれが勝っていたのでしょうか。当時の「歩行者天国」についての私自身の記憶は大分曖昧ですが、改めて当時のニュース映像で振り返って見る限り、上記の各地の商店街は相当な賑わいを見せていたようですので、来店顧客数も大幅に増加したことがうかがわれます。

ところで、EU域内での交通事故による年間の死亡者数が2万人であることが紹介されましたので、改めて日本における交通事故死者についても調べてみました。警視庁の資料によりますと、日本では戦後まもない1948年には3,848人でしたが、車が普及し、大衆化が進んだことにより10年後の1958年には8,248と2倍以上に増えています。その後さらに増え続け、1970年には16,765人もその死者を生み出し、最多を記録しました。その後は、諸施策が奏功したためもあり、1996年以降1万人を下まわるようになり、近年は4,000人以下になります。2015年に前年から4人増となったものの、それ以降は確実に減少しており、2020年は2,839となり、3,000人を下まわるまでになりました。交通事故死者数が減少傾向にある要因としては、「シートベルト着用率が向上して事故の被害が軽減されていること、高速で走行する車両の事故が減少していること、悪質・危険性の高い事故が減少していること、歩行者の法令違反が減少していること」などが考えられるとのことでした。

一方、ドイツの状況についてですが、ADAC（全ドイツ自動車クラブ）のホームページでの記載によれば、1953年には12,630人だったのが、1970年には21,330人と最多となりました。その後、前年を上回る死者数を記録した年もありますが、大きな傾向としては減少しています。直近の2022年には2,780人でした。

日本およびドイツとも偶然にも1970年に最多の死者数を記録していること、またそれ以降は両国とも大幅に減少傾向にあることなど不思議な共通点があり興味深いです。一方では、ドイツの人口が日本より大分少ない（日本の約70%）ことを考慮して単純計算すると、ドイツにおける交通事故死亡者も上記の2,780人よりもっと少なくてもよいのではとも思われます。しかしながら、おそらく日本以上に車が社会に浸透しているということも考え合わせますと、日本より交通事故死者数が多いことにも納得がいくような気がします。

また、世界中の1年間の交通事故死者が120万人と推計されるとのことですが、それほど多くの人命が失われていることを私は知りませんでしたし、この事実は衝撃的でした。改めてWHOのホームページを閲覧してみると、確かに2022年には約135万人もの方が交通事故で亡くなっており、単純計算すると、「毎日3,712人・・・そして、23秒でひとり

が死亡している」ということも紹介されていました。世界規模で見ますと、これほど多くの人命が交通事故において失われていることも再認識しました。

K. K.

2023年8月9日

2023年3月 Nr. 505

今回は、「不正乗車者・無賃乗車者 (Schwarzfahrer)」が取り上げられています。

不正・無賃乗車者とは、路面電車、バスまたは列車を予め切符を購入すること無く利用する人のことです。バスや路面電車においてはこれを行うことは難しいです。なぜならば、たいていの場合、バスや路面電車においては前方から乗車しなければならないからです。そこでは路面電車またはバスの運転手が座っており、乗車の際に乗車券を検札しています。すべての座席がふさがっていて、多くの人が立っている場合に限り、運転手がこれに気づくことなく、後方から乗り込もうとすることができます。しかしながら、鉄道においては、乗車券がなくても乗り込むことができます。なぜならば、日本では乗車券が依然として検札されている改札口というものがヨーロッパではほとんどどこでも廃止されているからです。

しかしながら、鉄道においては、乗車券はしばしばチェックされます。長距離交通の列車においては乗務員による検札を回避することは難しいです。しかしながら、近距離交通においては乗車券をチェックすることは比較的まれです。それに近距離交通電車は頻繁に停車しますので、乗務員が検査にやってくるのが見えた場合、すぐに下車できるのです。不正乗車をする者は捕まらないように十分注意しなければなりません。中にはこのリスクを十分意識しながら冒し、常に罰金の 60 ユーロを携帯している人たちもいます。彼らはこれを乗務員に割り増し乗車料として渡すのです。あるジャーナリストは、これは乗車券なしで乗る極めて贅沢な方法だと表現しています。

何度も同じ区間を乗車する人は、57 から 113 ユーロで通用期間 1 ヶ月の定期券を購入します。月に二三百ユーロで生活しなければならない人にとっては、これは多額のお金です。彼らは大抵、罰金として支払う 60 ユーロ以下のお金しか持ち合わせていません。従って、彼らが後日郵便で支払要求を受領した場合でも、彼らにはそのお金が相変わらずないのです。すると、彼らが投獄されるということが起き得ます。というのは、不正乗車は犯罪行為だからです。しかしながら、駐車が禁止されている所に自分の車を駐車する人は、秩序違反をしているだけであり、罰金を支払うだけで済みます。

通用期間 1 ヶ月の定期券だけでなく、一回だけの乗車のための乗車券も相当値段が高いです。生活に必要なほんの数分の一回だけの乗車のために、平均するとドイツでは 2.90 ユーロを支払います。これは、バター 1 ポンド以上、すなわち 500 グラムまたは 0.5 キ

ロ以上の金額に相当します。しかしながら、多くの人々は、たとえお金の持ちあわせがないとしても、鉄道、バス、地下鉄、都市高速鉄道または路面電車を利用して学校や仕事に行かなければなりません。乗車券を持たないで乗車した人は、法律家のドイツ語で言うところの、輸送給付を詐取したことになります。

公共交通機関にはフェリーも含まれます。コンスタンツ (Konstanz) からメーアスブルク (Meersburg) まで運賃を支払わずにフェリーで 30 分乗った人は、そのために刑務所に収容されることもあり得ます。しかしながら、まずは罰金の 60 ユーロを支払うことができます。その後、検察官が刑事訴訟手続きをどうするかを決定します。大抵の場合には、刑事訴訟手続きは中止され、その不正乗船者にはそれについて何も連絡はありません。それは、交通機関の運営会社に生じた損害がどれくらい大きいのか、当該者が不正乗船者として既にかなりしばしば摘発されていた人であるかによります。

コンスタンツ市におけるバスの運行では損害は 2.60 ユーロです。すなわち、**そこでは (→挿入)** 距離に関係なくバスの運行毎にそれだけの金額がかかっています。しかしながら、10 または 15 ユーロまでの損害額の場合も、通例、初犯者の訴訟手続きは中止されます。しかしながら、より大きな金額の場合、および既に頻回に摘発された不正乗車者の場合は、しばしば少額の罰金が科せられる事態になります。検察官はどの罰金刑がふさわしいのだろうかと熟考しなければなりません。そして検察官はその罰金刑について日額を支払うべき日数で伝えます。その日額が実際にどれくらいの金額になるかは、その不正乗車者が一日あたりどれくらい稼いでいるかによります。

度重なる催告にもかかわらず罰金を支払わない人は、日額を支払うべき日数だけ投獄されることを覚悟しなければなりません。これは代替自由刑です。なぜならば、代替自由刑は罰金の代替として使われているからです。毎年ドイツでは約 7,000 人が不正乗車をしたために投獄されます。そうした一人が刑務所で一日を過ごすことにより、国は約 150 ユーロ (10 日間であれば約 1,500 ユーロ) を支出しています。それ故に多くの人々は、不正乗車はもう不法行為とするべきではないという見解を持っています・・・。

さて、ドイツでは不正乗車をしたために毎年約 7,000 人が投獄されるということですが、まずはその数の多さには大変驚きました。日本でも時折、悪質な不正乗車により逮捕されるというニュースを目にすることがありますが、私の知る限り、投獄されることはまず考えられないと思います。しかも、ドイツではその数が年間約 7,000 人にもなるというのですから驚かすにはいられません。またその費用が一人当たり一日 150 ユーロかかるということですが、それに対して抜本的な対策は考えられていないようですので、政府としては喫緊の課題だとはみなしていないものと思われれます。

日本でもかつては駅の改札で駅員さんが切符にパンチしており、大変な労力が必要だったと思いますが、現在では多くの駅において自動改札になっております。1960年代に駅での改札が廃止されたというドイツでは、不正乗車防止のために自動改札を再導入すると言う考えはそもそもないのでしょうか。自動改札の導入は確かに莫大な費用がかかると思いますが、この設備投資に費用をかけるよりは、列車内に職員が巡回して検札を行うほうが経費としては低く抑えられるということなのかもしれません。また一方で、多くの人が「多くの人が投獄されることにより発生する費用を考えると、不正乗車はもう不法行為とするべきではない」と考えているということが指摘されていましたが、全くのおおめなしということではなく、いわゆる秩序違反としての罰金への変更であれば理解できます。

そもそも切符を購入しないで、公共交通機関を利用しようとする人がいることが私にはちょっと理解できません。サービスを受けるわけですから、その対価を支払うことは当然だと思うからです。従いまして、罰金の60ユーロを所持しつつ、あえて切符なしで列車に乗り、まるで賭け事のように「運試し」をするように振る舞うことなど私にはとても考えられません。もっとも、そのようなリスクを冒す人たちはドイツでもかなりの少数派だろうとは思いますが・・・。

鉄道施設の整備という点においては、日本では自動改札に加え、プラットフォームからの転落事故や電車との接触事故の防止のためホームドアの設置された駅も徐々に増えてきています。この設置費用も莫大と思われるますが、転落事故や電車と接触事故を防ぐためにはとてもいい政策だと思います。

ところで、今回ドイツにおいて「日数罰金刑〔日数罰金制度〕」というのがあるのを初めて知りました。これは、「罰金を金額で言い渡さず何日分の罰金というように一定の日数で言い渡すことにより、責任の量を明らかにするとともに、1日分に該当する金額を被告人の資力に応じて決し、被告人間の貧富の差に合理的に対処しようとする制度」（「ブリタニカ国際大百科事典」より）とのことです。私の知る限り日本ではない制度です。要するに、金持ちのA氏とお金の余りないB氏がある同じ罪を犯した場合において、例えば同じ金額の10万円の罰金を科したとき、受ける財産上の痛みが異なることから生じる不平等を是正しようとするものだとは私は理解しました。金額の不平等の是正という観点から見ると、なるほどと思うところもありますが、「日数罰金刑」はドイツの他、いくつかの国で実施されているのみで、全世界でみると少数派のようです。メリットを上回るデメリットがあるのかもしれない。

K. K.