

## 1.7. ウィーン便り (7)—— 国際原子力機関 ( I A E A ) に勤めて : 街の中から (2002.3) ——

日立事業所燃料サイクル部 小西俊雄

前号までいはいば「総論」的にウィーン生活を振り返ってきた。ここからは「各論」的な話題でお目を煩わさせていただくことにしたい。まずは「街の中から」の話題。

## ・ 欧州共通新通貨ユーロ

年始めから新通貨ユーロがいよいよ流通し始めた<sup>1</sup>。バーチャル通貨として銀行勘定上に登場してから丸三年の準備期間が終わった。昨年末に設置されたユーロ用の自動支払機や券売機等は、元旦から稼働開始した。円滑な移行のため二〇〇シリング相当の「ユーロ貨幣盛り合わせ」セットも昨年末から入手できたが実際の使用はお預けだった。新旧両通貨用の銀行のデビットカードも昨年秋には配布された。シリングとユーロで併記されていた店頭の料金表はその数字の大きさが逆転してユーロ主体になる。切り替えに伴う「便乗値上げ」は厳しく規制され、殆どの値段は端数つきで始まったが遠からず高めに丸められて行くだろう。市民生活への影響では一過性だった二年前の「Y2K」より身近な問題である。この稿が目に触れる頃には二ヶ月間の新旧両通貨併用期間は終わっている。シリングは七十七歳で生を終える。これで通貨は欧州内共通になり、「欧州統一」の大実験が一步進む。が、全てが共通になる訳ではない。例えば郵便切手には国名が残り、その国でしか使えない。「当面」だろうが国によって郵便料が異なっているからである。旧切手（シリング価）の使用期限は半年だそうである。

## ・ 「ベートーベンハウス」

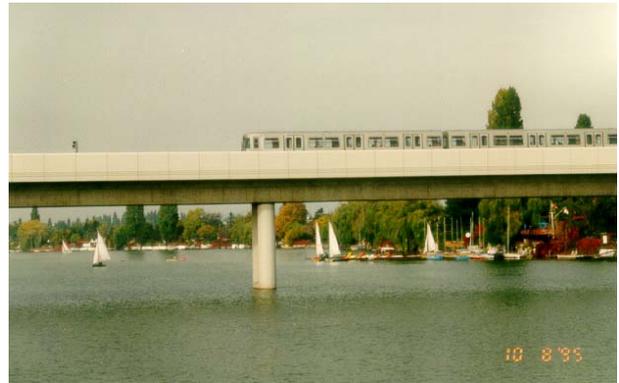
私は市の北西部、ドナウ本流からドナウ運河が分岐する真横に住んでいる。少し足を延ばすとぶどう畑が広がる(写真、ドナウ河越しにぶどう畑を望む)。この辺の人の足、トラムD線の終点がその取っ付きにある。駅名をベートーベングという。ここから駅名と同じ名の小道がぶどう畑の方に通じている。ベートーベンがよく通った道という由緒である。近くには「ベートーベンが遺書を書いた家」を始めとしてベートーベンゆかりの家が数軒ある。聞こえる筈の鐘の音が聞こえないことで聴覚を失ったことを自覚したと言う教会も近い。この他にも「ベートーベンハウス」と称する建物はウィーン市内や郊外のあちこちにある。それだけ著名人とも言えるが、よく引っ越しもしたらしい。生涯 40 回とも 98 回とも聞く。「富士山」を描くために生涯 100 回転居した、とされるあの葛飾北斎を思い出させる。ベートーベンの転居では二説を聞く。「耳が不自由なためピアノの音量が大きき家主に嫌われた」結果の追い出され説、「著作権未確立の当時だから自分の作品構想を守るため」の自己防衛説である。何れも尤もらしいが、当時の他の作曲家には引越し話をあまり聞かないから追い出され説が真相に近いのかも知れない。



<sup>1</sup> 発効日時点で、スイス、イギリス、北欧三国（デンマーク、スウェーデン、ノルウェー）は未参加。なお、紙幣には門と橋が図案化されている。開放と連携を象徴したオーストリア人の作品である。

・ドナウ河

全長約三〇〇〇kmの国際河川である。上流部に近い三五〇kmがオーストリア国内を流れる。文法上は女性名詞だが、一世紀余り前までは暴れ河だった。ウィーンの街、古くは神聖ローマ帝国を東方の異民族侵入から守る自然の防衛線でもあった。十九世紀の後半、ウィーン市は近代化のために多くの手を打った。ドナウ河の治水もそのひとつ<sup>2</sup>。今では新ドナウが整然と市の北から東に流れる、女性的な優しい河である。現在、ドナウは国連ビルの付近で二本に分かれて、本流は冬も凍らず、運搬船やクルーズ船が通る。観光ガイドに名高いヴァッハウ渓谷からの船旅もここを通る。分流は上下流二本の水門間の水を浄化して魚の住める環境を維持している。寒気の厳しい冬には凍結する。二本の流れの間の中の島は市民のレジャー基地である。治水工事で切り離された旧ドナウは三日月型の湖になった。夏には釣りやヨット、日光浴を楽しむ人が多い。冬は凍結し、時には氷上を歩ける。昨年暮にも全面結氷した。また、新ドナウから分流した「ドナウ運河」が市街地をかすめるように流れている。(心地よい初秋の旧ドナウ)



・ライヒスブリュッケ (帝国橋) の「自殺」(一九七六年八月)

国連地区は市の北東部、その新ドナウを越えた処にある。市街部側と国連側を結ぶのがこの橋である。今のこの橋は一階を地下鉄、二階を車が走っている。この橋の前身が1976年8月1日早朝、全長一〇〇余メートルにわたって突然全面崩壊した地震でも豪雨でもない極めて平穏な明け方の事故で、市民の間に



(自殺した「帝国橋」、背景は完成間近の国連ビル)。

今も語り継がれる大事故だった。早朝だったことが大いに幸いして犠牲者は一人だけ。橋上を走行中だった自家用車が崩れた橋脚の下敷きになった。もう一台の市営バスは乗客ゼロで運転手は屋根から救出された。

この橋の完成は一九三七年だから僅か四十年で壊れた事になる。構造計算の間違い、材料欠陥、施行ミスと幾つかの原因説があるようだが、最終的な事故原因は不明である。「不測の災害」とされ、責任を問われた個人はいなかったと聞く。市民の間に語り継がれている原因は「橋の自殺」。

<sup>2</sup> 旧市街を取り巻く城壁跡に造ったリングシュトラッセ、アルプス山塊からの送水管建設もこの市改造の一部である。なお、日本人も良く利用する市中心部のローヤルホテルでは暴れ河時代のドナウを描いた上空からの空中画をロビーの壁で見ることができる。

の皇太子が郊外の別荘で恋人と自殺する。橋は「自殺橋」とあだ名される。

さらに二十五年後、今度はフェルディナンド皇太子がサライエボで暗殺される。第一次大戦となる。戦に敗れ、相次ぐ不幸（皇位継承者の自殺、暗殺、病死、皇籍離脱等）の続いたハプスブルグ家の長い歴史は自殺するように幕を閉じる。同時にオーストリア帝国は共和国となる。橋の近代化と雇用拡大の目的で架け替えられたのが二代目の橋だった。なぜか「帝国橋」と名がつく。橋の崩壊を指して「橋の自殺」と市民が苦笑するにはこのような歴史があるからだろう。

#### ・「市民の働きぶり」と「豊かさ」

労働行政を論ずるつもりはない。いかに「のんびり」仕事をしているか、少なくともそのように見えることを書きたい。日曜日が休業なのは当然として、数年前は土曜日も多くは閉店、スーパーも昼で閉店した。食料品等を日曜日に入手できるのは主要鉄道のターミナル駅など、今でもウィーンで数店である。夕方の閉店も早い。それ以降開いているのはレストランだけである。そのレストランは不思議に閑散としている。「この客数で商売成り立つのか」と訝るほどである。「客の回転」という雰囲気は全くない。夏時間帯の期間は、夕方になると街中にも街外れの散歩道にも人が溢れる。家族連れが多い。「いつ仕事をしているのだろう」と思いたくなる。国連内もコアタイムの終わる四時になると人の姿が消える。

「働かない」と言いたいのではない。「この程度の仕事でなぜこの『ゆとり』なのだろう」と不思議なのだ。「仕事をしているように見えない」人達が、広くて快適な家に住み、庭付きのセカンドハウスで長い休暇を楽しんでいるのである。乗り物も空いていて安い。市内は一律料金で乗り放題。朝夕の一時を除けば必ず座れる。ハイキングで利用する長距離電車でも座席に困った記憶はない。国連への拠出金で言えば二十%も分担する「豊かな」日本に比べて、「貧しい」はずのこの国なのに何がこの違いを産むのだろう。一言で言えば経済の仕組みの違いだろうが、納得できる説明を耳にしない。小泉内閣の構造改革にこの辺は入っているのだろうか。「歴史だ」と言う人もいるが、歴史の古さなら日本だって劣らない。建築物の寿命が日本に比べて格段に長いから、その維持費用が少なくて済むことはわかる。が、住宅の内装には誰もが手間暇をかけている。市民の多くはその内装を自分の手でしている。このように「自分のことは自分で」の精神が、そしてそれが出来る社会構造が、生活をし易くしているのかと思う。

「豊かさ」を感じさせるものに「落ち着き」がある。歩くのも、スーパーのレジでも急がない。職場でもそうだが、「急ぐ」という感覚がないようにすら感ずる。職場では時に苛立ちを感ずるが、私生活ではこの雰囲気が日本人の私をも「ゆっくり人間」にしてくれる。この「のんびり」がなぜ日本では味わえないのだろう。街で気付くのは「人工音の少なさ」と「広告塔、瞬くネオンのないこと」である。街中の店頭や行楽地でのスピーカーから流れる音楽や呼び込み音、店内で押し付けがましく鳴り続ける店員好みのテレビ番組、こういう人工音は皆無である。車のクラクションも希有である。だから一步郊外へ出ると、聞こえるのは小鳥の囀り、犬の吠え声、風音だけという自然がある。道脇に看板もない。街中の夜景の落ち着きは「瞬かないネオン」が役割を担っている。また、高さ、色調の調和が取れた建物も一役買っている。それを維持するための多少の「不自由」は税金として受け入れている。それが街の美しさを保ち、「豊かさ」をもたらしてくれていると自覚している。彼らも「無手勝ではない」のだ。

#### ・原子力発電所跡

ウィーンの北西三十kmにトゥルン平野が広がる。その中心トゥルンの少し先にツヴェンテンドルフという街がある。古い遺跡が発掘された歴史があり、近代には工場も立地するが周囲は草原に囲まれるオーストリアではごく平凡なありふれた景観の街である。

その郊外のドナウ河畔に、この国初の、そして最後の原子力発電所跡がある。一九七八年に建設が完了した。燃料も装荷された。推進策を採る当時の政権社会党に対し、国民党が運転に反対。党首会談は決裂して「国民投票」に判断を委ねることになった。結果は「反対50.47%」で運転中止が決まった。主な論争点は廃棄物処理方策への不安だったようだ。かくして最初で最後の原子力発電所は「閉鎖」が決まった。

後日談。国民投票での勝利を確信していた首相は「敗れたら退陣」と公言していたがあえて続投、数ヶ月後の総選挙では逆に勝利したと言う。

近くの道路には標識が立ち、建物は今も維持されている。室内は掃除されているし、壁の時計は動いている。屋外クレーンも建設事務所とおぼしきバラックも清掃すれば今でも使えそうである。冷却水源だった筈のドナウが脇をゆっくり流れている。その川沿いを走る構内道路は今ではハイキングコースの一部となって多くのサイクリング車が通り抜けて行く。

昨年来、隣国チェコ原発テメリンの運開をめぐるオーストリアでは議論が続いている。国境との最短距離50kmという位置関係から、「対岸の火事」と見逃せない心理のようだ。ウィーンの市長は「市の電力網に原子力の電気は入れない」と宣言もしている。なお、国全体の電力事情は山岳国だけに今も「水主火従」で水力が三分の二を占める。1995年時点で10%強は輸入している。

#### ・右側通行

「原則」である。つまり、例外がある。長距離電車の一部である。鉄道も車に合わせて複線区間での右左が決まっている。日本は「車は左」社会だから列車も駅構内の入れ替え線等の例外を除き、複線区間では左側を走る。

ところが、「車は右」のオーストリアに右側と左側が併存しているのだ。例えば自宅横に入るフランツヨーゼフ線がそうであるドイツやスイスへ向かう国際列車の走る西本線や市内のみの路線は右側通行に統一されている。世界的に見て右側通行が多いのは、蒸気機関車時代に右利きボイラーマンの作業性を考慮したためとの説を聞くが、ではなぜ蒸気機関車発祥のイギリスが左側通行なのか。日本の左側通行はもちろんイギリスの流れである。

ここまで書いて脱稿の予定だった。オーストリアには他にも例外の左側通行路線があると聞き、調査して発見した。例外ではなくかなり多いらしい。ハンガリーやイタリアに通ずる南本線も左側である。そう言えば空港に向かう東本線も左側である。確かに、車と異なり、信号や線路の管理で左右何れを走るかは理論的には自由である。が、一国内で併存するとは意外だった。通じているその先の外国は右側なのだ。電車の運転席が中央に位置しているのはこの所為だろうか。



鉄道に限らず、右か左かについてはかねてから関心があった。海や空の交通規則もその一つ。他にもある。陸上競技のトラックはなぜ左回りなのか、競馬場には両方向がある<sup>3</sup>。螺旋階段にも右回りと左回りがある。古来、右利きの人が刀を身に付ける社会で無用な誤解を避けるために「人は左」のルールができて来た。古城では下からの敵を迎え撃つ側が利き腕を有利に使えるように螺旋階段の方向が決まった、との説を耳にした。調査課題が増えたようだ。

・笑えない話

「小さい子供は人形のようにかわいいのに」とは耳にも口にもする。言うまでもない、大きくなった人を揶揄している。観劇での前席にこんな人が孔雀の尾のような髪を拵げて座ると吾が小身を嘆きたくなる。身長より明らかに胴回りが大きい人も少なくない。どちらかと言うと女性に多い。しかも重心が高く、足は細い。「大きすぎる」ための悲劇もまま耳にする（新聞情報）。

ある冬、少し遅く帰宅した独り住まいの老婦人、折りから降り積もっていた薄い雪に足を滑らせて玄関先で転倒した。自力で置きあがれない。裏返されたカメの様子だったらしい。降り続ける雪の中で奮闘の一夜を過ごしたが、翌朝隣人に発見された時には気の毒に既に凍死していた。

「重量超過」を理由に、ある航空会社から搭乗を拒否された男性もある。別の中年婦人、路上で転んで膝を痛めて動けない。「幸い」夏の日中だったので、老婦人のような難は免れたが、消防自動車とレスキュー部隊の登場となった。救急車の搭載制限を遥かに越える重量だった。普通の人が、つまり鍛えて大きくなった関取でもない人が、飲食だけで現役時代の曙や小錦に匹敵する体重になったら深刻である。

---

<sup>3</sup> 右利きの人の多くは利き足も右足だから、強い右足のキックで左に回る方が好記録が出る、というのが私なりの推論。左利きの人だけのオリンピックなら右回りのトラックが使われるかも知れない。では馬には利き足がないのか。