

中国人には日本の案内標識は とても分かりやすいです

余 仁泉

Road Signs in Japan Are Easy for Chinese to Understand——Because Your Written Language Is Originated in China—— *Yu Renquan*

長江 日本にいらしてからちょうど1年ということですが、日本の交通についての印象をお聞きしたいのですが。

余 あまり一人で外出する機会はないのですが、日本の交通についての印象はたいへん便利だということとです。都市内、都市間にかかわらずよく交通が発達していると思います。特に東京の首都高速道路はよく土地を立体的に利用して、人口密度の高い国土を有効に活用していると感じました。アメリカにも5年間いましたが、あそこは車も多いけれど土地も広いので、道路は平面的に作られているようです。

長江 交通安全についてはどうでしょう。

余 私も交通事故の現場に通りがかったことがありますが、中国と比べて日本は人口や車の密度が非常に高いにもかかわらず、事故は少ないと思います。全体に交通安全がゆきとどいているという印象です。中国では現在、交通事故は社会問題化していませんが、これから工業の発達につれて自家用車も増えてくると考えられます。そうすれば、交通安全も次第に社会問題化してくることは十分に予想されます。

長江 中国には自動車保険の制度はあるのですか。

余 生命保険や住居の保険はありますが、自動車保険というのは聞いたことがありません。

ところで、東京では自動車が多すぎて使いづらくなっていると感じました。というのは、先

日、夕刻に約束があって車で出かけたのですが、予想外に時間がかかって遅れてしまいました。夕方のラッシュタイムの道路の混雑ぶりは、想像を絶するものです。

長江 たしかにそうですね。今、都内では自動車は到着時刻の予想がつきません。時間の信頼ができるのは鉄道と二輪車だけです。私が運転免許を取ったのは31年前ですが、そのときはこんなに車がふえる

とは思ってもありませんでした。いずれ中国でも急激にふえるのではないのでしょうか。

余 はい、工業の近代化によって自動車はふえるでしょう。しかし、国の政策としてはバスや地下鉄などの公共交通を重視しています。そのほかに交通問題を解決するために、工場の近くに住宅を建設するようにしているようです。北京では自転車がおよそ1戸に1台の割合で普及しています。統計によると市内だけで400万台以上あるそうです。ですから、朝晩のラッシュ時には、道路一面それぞれ海のようになります。私は、中国の現状をみると、自転車というのは非常によい交通機関だと思います。エネ

ルギーの節約にもなりますね。でも、この調子で一家4人に1台の割合で普及すると、いま中国の人口は10億人ですから、全国で2億5,000万台の自転車が走り回るようになって、これはまた社会問題化するのではないのでしょうか。

ところで先程、首都高速道路などは道路を立体的



駐日中華人民共和国大使館科学技術担当参事官。1930年生。上海工業大学を卒業後国家科学技術委員会、同科学技術交流センター副主任を経て昨年1月に来日。専門は無線、電子工学。

インタビュー

長江啓泰

当学会誌編集委員。日本大学理工学部教授。専門は二輪車の操縦性、安定性。最近は二輪車の運転に支配的役割をはたす人間の操縦メカニズムを解明する研究を進めている。



に使っていることに感心したと申しましたが、逆に都市の美しさが失われているような気がします。この大使館の近くでも、六本木の通りなどは高速道路が頭の上におおいかぶさってくるような気がして、とても重苦しい気分になります。

長江 日本ではそれを景観と言いますが、近代化に伴って、昔のよさが失われてしまっていることは確かです。

余 私の国では、道路は広く、両側には商店やアパートが並んでいますが、見上げると青い空が大きく見えます。そうすると気持ちが大変楽になります。このあいだ名古屋に出張する機会がありましたが、道路が広びろとしていて、久しぶりに中国にいるのと同じような気分になりました。

長江 ええ、名古屋の道路は戦後の都市計画が実行されて、幅が100mもある道路が建設されました。ですから100m道路と呼ばれているのですが、きっとそこにいらしたのでしょう。

余 でも日本の国情からみると、立体道路というのはよい解決法なのかも知れませんが。

長江 ところで、ここに中国の標識の写真がありますが、日本の交通標識はどうですか。

余 標識は大変わかりやすく整備されていると思います。以前いたアメリカやヨーロッパと比べてもひけはとらないと思います。

長江 そうですか。欧米諸国と比較して日本の標識はわかりにくいと言われているようですが。

余 いいえ、少なくともわれわれ中国人にとっては便利です。案内標識が漢字で書いてあるのがなによりです。(笑)

長江 最近日本では、ベッドタウン駅前の自転車の駐輪やミニバイクの運転マナーが問題になっています。中国では土地が広いから駐輪問題はおこらないかもしれませんが、ミニバイクは、基本的な運転マナーやルールを知らない人が簡単な試験で免許が取得するのが問題なのです。交通参加者としてマナーやルールを教えるには、まず自転車の乗り方の教育が

必要だと思いますが。

余 バイクに乗る人が増えると問題になるでしょうね。でも、日本では歩道の上を自転車が走れるようになっているのは危険だと思います。中国では歩道と自転車道を分けて、それぞれ専用の道路を作っています。いずれにしても、交通安全の教育は大切なことだと思いますし、また、これから自転車やオートバイや自動車などが増えていくにつれて、わが国でも避けては通れない社会問題になっていくと思います。

長江 私はここ数年、二輪車の交通安全教育ということに興味を持って、いろいろ研究をしております。また、国際交通安全学会もそういった面のノウハウをいろいろと持っていますので、協力し合っていきたいものです。

余 そう思って本国に問い合わせしておりますが、北京では北京市公安局交通安全宣伝処というところが担当しています。わが国では、現在、日本の建設省道路局や道路公団に協力をいただいて、北京—天津、上海—南京、広州—深圳間に、初めての高速道路を計画しています。これと同様に、交通安全の面でも中日の国際交流が図られればよいですね。

長江 どうもありがとうございました。

インタビュー後記

多忙な執務を省いてインタビューにに応じて下さった余参事は、正確さを期した余参ゆっくりとした話しぶりで、その物静かな態度に、技術者らしい落ち着きと育ちの良さがあふれていた。交通は専門外と断りながらも、彼の個人的な感想の中に鋭い洞察力を感じた。中国はこれからの国といわれながら、五千年の歴史を受け継いで日々、着実に目ざましく発展する可能性を余さんの中に見出した気がする。通訳された王書記官ともども、深謝の意を表する次第である。(昭和60年1月16日実施)