

Oktoberfest

青木 正喜

成蹊大学工学部教授

毎年ミュンヘンで開催されるオクトーバーフェストは世界最大規模のビール祭りである。優に千人以上収容可能なビアハウスが何棟も建ち並び、その周りに巨大な遊園地が出現する。これらのビアハウスや遊園地は2週間の期間だけのために建設される。ビアハウスは2階建ての立派な建築で、とても仮設とは思えない。遊園地にはざっと見回しただけでも、ジェットコースターが5基以上あり、5回転のオリンピック・ループコースターや水の中に飛び込んで空中へ大きくジャンプするウォーターシュート等も人目を引いている。その他通常遊園地にあるものは殆ど全て見出すことができる。

このオクトーバーフェストは言葉の意味としては「十月祭」であるが、実際には9月の中旬から10月の初めまでの2週間開催される。はじめてミュンヘンを訪れた時は10月中旬で、オクトーバーフェストがあるものと楽しみにしていたところ、とっくに終わったと聞かされて残念な思いをした。この時はドイツの旅行案内書を飛行機の中で読んでいて、飛行機から下りる時に座席にこれを忘れてくるというおまけまでついた。しかし、ホテルに着いてから、案内書を持たずに適当に歩いていたら、有名なホップブロイハウスにたどり着き、そこでビールを飲んでいたら、旧知のカナダの研究所の方にお目にかかり、楽しい時を過ごすことができた。

前回は、オクトーバーフェストの始まる前日ミュンヘンに泊まり、開始当日にミュンヘンを後にした。この時は、ホテルを地方の小都市から会社の見学に便利なミュンヘンに変更したため、オクトーバーフェストの日程は全く念頭になかった。また、同行者の一人がドイツでまだ美味しいソーセージを食べていないというので、ホップブロイハウスに行ってお馳走しようということも変更理由の一つだった。ところが、オクトーバーフェストの前日のためホップブロイ

ハウスは満員。やむなく近くのビアハウスに入ったところ、ここも大混雑でビールを一杯立ち飲みして退散した。そのあたりを歩いていると、内装が気に入った気のきいたレストランをみつけ入ったが、これがイタリアレストランだった。おそろおそろソーセージはありますかと聞いたら、ウェイターにじろっと怖い顔でにらまれてしまった。かくしてソーセージにありつくことはできなかった代わりに、美味しいイタリアレストランの一つ発見した。

今回は、シュトゥットガルト滞在中にオクトーバーフェストが始まった。シュトゥットガルトからミュンヘンまではICEで所要時間が2時間である。夕方シュトゥットガルトからミュンヘンへ行き、オクトーバーフェストに参加し、次の朝帰ってきた人から、蚤のサーカスや牛の半身を回転させながらローストしている店があると聞いた。これを見逃す手はないと、学会最終日の終了後、日帰りで出かけた。いくつかのビアハウスを覗いてみたがどこも殆ど満員で席がみつからずおたおたしていたところ、親切な人がいて彼らのグループの席に招いてくれた。おつまみはソーセージや鳥の半身、葉っぱと泥付きの二十日大根や大根を薄く螺旋状に連続的にスライスしたもので、たいへん楽しい雰囲気です。ビールを飲むことができた。そうこうしているうちに、楽団の人が指揮棒を持って我々の席に来て、同行者にステージに上がって指揮するように依頼した。彼が固辞していたところこっちにおはちが回ってきて、ステージに上がる羽目になった。

さて、肝心の蚤のサーカスや牛の半身を回転させながらローストしている店は一生懸命探しはしたが、なにしろ会場が広くみつけることができなかった。こちらの方はまたの機会ということになってしまった。

福祉社会と車

森 二三男

日本福祉学院・自動車事故対策センター適性診断専門委員

ある医学誌に今年の新春対談として、村瀬日本医師会会長と高野岩波ホール総支配人の談話が掲載されていた。その中で、お二人とも「福祉というのは、生存のよりよい条件をつくること」という意見に同感されていたが、筆者もこの立場から車による移動mobilityをめぐる交通福祉について、私見と要望を述べさせていたきたい。

まず、すべての人がよりよい条件で生きていく一つの条件として、高齢者や障害をもった人たちも健常者とまったく同じ条件で目的地へ移動する人権が保証されているべきであるが、これが何パーセント満たされているだろうか。

たとえば人口約170万を超過札幌市をみてみよう。障害者が使いやすい車としては、車椅子の自動昇降はできないが介護者の手で乗り込ませることのできるリフト付きのワゴン車が2台、普通乗用車タイプのもの8台と10台に満たない福祉タクシーが稼働している程度。このタクシーは、障害をもつ人が市に利用券を申請し、年間1人当たり48枚交付されるけれど、実際の利用度はかなり低いという。その原因は、初乗り分料金(550円)が免除されるだけで、超過分は自己負担という中途半端な福祉サービスに過ぎないためにほかならない。

もっとも70歳以上の人には地下鉄および路面電車(いずれも市営)ならびに市内路線バスの無料バスが交付されている。しかしこれも、市郊外からのJRバスや軌道車などには適用されていない。高齢者、障害者が郊外から市内の病院や施設のデイケアなどを利用する機会が多いにもかかわらずである。

また、車体構造がこうした人々への配慮を欠いているうえ、積雪時の除排雪がゆき届かないので、乗降時に骨折したり転倒する事故が今年はかなり多かった。

筆者の勤務校では付設の特別養護老人ホーム

を中心に在宅介護サービスを展開し、一昨年から24時間ケアを目標として、ワープケア・システム(点在する介護対象者を継次的にケアする方式)を試みてきた。こうしたシステムの適切な稼働には、ケアワーカーが対象者宅へ移動するための車が必須の福祉用具である。さらに高齢者を病院へ搬送する時にも必要だ。しかし、このような車の利用に対しては、福祉費用の公費負担の配慮はほとんど欠けている。

一方、健康な高齢者で運転免許証を持つ人がかなり増えており、この層の人々の交通事故、とくに後期高齢者層の人々の日常運転が多くなっている。なのに自分の運転行動が周囲のドライバーと比較してどれくらい安全運転なのかの自覚は、かなり欠落しているように思われ、こうしたことへの対応も緊急ではないかと考えられる。

福祉社会の実現は、間近に21世紀を迎えようとしているわが国の重要課題であることは万人の認めるところであろうが、同時に車との係わりを真剣に検討する日がやってきていることを念頭においた対策を期待して、苦言を呈し、理解と配慮を切に期待したい。(投稿原稿)



イラスト・市川興一