

ドイツでの見聞

森川敬信

1965年4月27日から10カ月間にわたって、西ドイツの Stuttgart に滞在し、研究生生活を楽しむだけでなく、ドイツのいろいろな事情について見聞する機会に恵まれました。滞在期間中の生活は全く快適で、不愉快なことは経験せず、筆者にとってはきわめて居心地のよい国でした。

最近では外国へ旅行する日本人の数は非常に多く、旅行記も単行本として発行されたり、いろいろな雑誌の記事として発表されていますが、求められるままに、ドイツで見聞したことのごく一部を以下に記すことにしました。文章の中に現われる数値には、筆者の上記滞在期間においてのみ妥当なものが多いことはいまでもありません。また同じことがらであっても、州によって事情を異にする点もありますので、筆者の見聞したことによって、全体についての結論を下すことのできないことも、多くあることと思います。

1. Baden-Württemberg 州および Stuttgart について

Stuttgart はドイツの都市としては、日本人にあまり知られていない都市の一つのようである。Stuttgart はドイツの南西部を占める Baden-Württemberg 州 (面積35750km², 人口8108300*) の首府で、人口635620**, 北緯48°46.6' に位置している。戦前の樺太の口国境が北緯50°であったから、その緯度を容易に想像される方も多いと思う。平坦な北ドイツとは異なり、この州は1000m以下の丘陵が次から次へと連なった、ドイツでは比較的地形の変化に富んだ地方であり、主として丘陵と丘陵の間、いわゆる Tal といわれる土地に、都市や町村が発達している。いわゆる民族大移動によって、ゲルマン民族が4世紀に大挙してドナウ河を越え、ローマ帝国内に侵入するまでは、ローマ帝国はその帝政期の初め以来、ゲルマン民族を極力ライン河の東とドナウ河の北に閉じこめておいた。その当時から、この州にはゲルマン民族の一部族であるアレマン人が住み、ローマ時代を初めとし、ヨーロッパの中世史において主役を演じたゲルマン民族の史蹟のきわめて多い地域である。

筆者の乗った飛行機が Stuttgart 空港に近づいたとき、上空からすでに人家の赤い屋根と森や野や畑の緑との対照があざやかに目にやきつけられた。市の面積207km²の

うち、建物、道路、軌道などに占められる面積が約24%で、その残りは森、農地、庭園、果樹園、ぶどう畑、草地、河川などであって、目をどの方向に転じても、青々とした緑に満ちている。したがってここを訪れる人々は、いずれも美しい都市、清潔な都市としての印象を受けるようである。市当局はこの市に対して、“森とぶどう畑の中の大都市”という表現を与えている。四季それぞれの花はいうまでもなく、住宅の庭、果樹園あるいは道沿いに沿って、ぶどう以外にも、さくらんぼ、りんご、すもも、なし、クルミなどがみのり、たしかに美しい市である。

市には工業大学、農業大学、教育大学、音楽・芸術大学があり、金属部門の Max-Planck Institut があることでも知られ、南ドイツの教育・文化の一中心地である。国内の鉄道の中心地であるだけでなく、スイス、フランス、オーストリア、チェコスロバキヤ、近東へ行く鉄道およびイタリアからスカンジナビヤへ行く鉄道の要地でもあり、国内線、国際線の空港、あるいは Neckar 河の港としても知られている。北の Ruhr 地方の重工業に対して、ここは Benz の自動車工業および精密工業でも知られ、ドイツの工業の一中心地でもある。

またこの市は、ローマ時代の昔から、ミネラルウォーターの豊富な湧出地として知られている。主として市の北東部から湧出し、現在の湧出量は約220 l/s、1日に約1800万 l である。水の悪いドイツでは、この水が飲料水として売られる一方 (1 l 入り1瓶が約45円)、この水を利用して、市内に有料の屋内プール、屋外プールが数カ所に設けられている。湧出するミネラルウォーターのため、プールの水は絶えず入れ替わっていて、きわめて清潔である。ドイツ人にはリユーマチになる人が多いらしく、この水がその予防に有効であるという考えから、老いも若きも、男も女も、四季のいかんを問わず、さかんにこのプールを利用する。ドイツの他の都市では、こういうミネラルウォーターのプールに入る恩恵に浴することができないから、ぜひ利用するように、というドイツ人のすすめに従って、筆者も滞在期間中に、出張その他の特別な用事がない限り、冬期に夜間の気温がたとえ-10℃前

* 1963年12月31日現在

**1964年7月1日現在

後になっても、研究所から帰ってから、週に1回は屋外プールで泳ぐのを欠かさなかった。

2. 大 学

(1) 大学の数、学生数

西ドイツにおいて、全面的に自治が認められ、Doktorの学位授与、大学教授の資格授与および教授の補充（各州の文部省に対する候補者の推薦）の権利を有するのは表1に示した大学の大部分である。

表1 大学の数*

		既 設	建設中または 建設 予定
総 合 大 学		19	3
工 業 大 学**		9	1
単 科 大 学	医 学	4	2
	獣 医 学	1	
	経 済	1	
	農 学	1	

* 宗教大学、教育大学、芸術・音楽・体育の大学を含めない。

** Bergakademie Clausthal を含む。

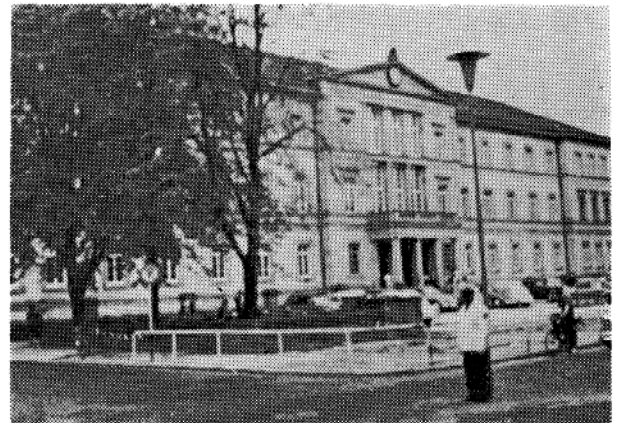


図2 Tübingen 大学

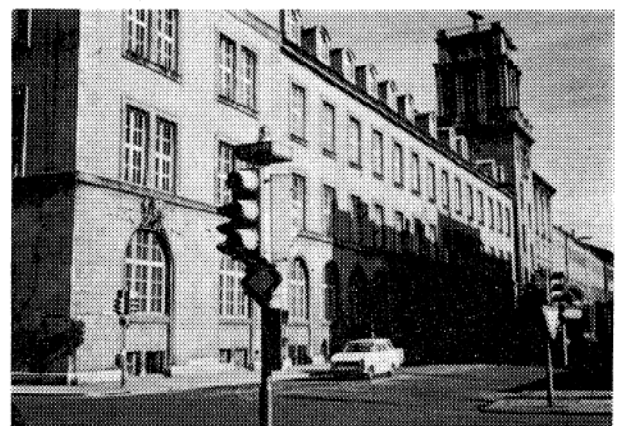


図3 München 工業大学

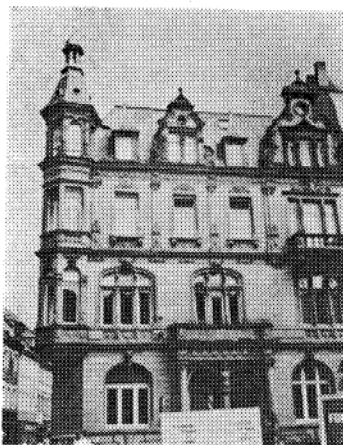


図1 Heidelberg 大学

ドイツが建てた最も古い大学は、1348年に建てられたPrag大学であるが、これは現在ではドイツ国外にあり、表1には含まれていない。したがって、現在西ドイツにある最も古い大学は、1386年に建てられた Heidelberg 大学（図1）であり、ついで1388年に Köln 大学、1457年に Freiburg 大学、1477年に Mainz 大学、Tübingen 大学（図2）が作られている。その他の総合大学は16世紀およびそれ以後に作られたものである。ヨーロッパでは、総合大学は一般に工学部を含んでいないが、ドイツ



図4 Stuttgart 工業大学

の総合大学もその例にもれない。産業革命の影響を受け、ドイツでも、18世紀、19世紀になってから、工業大学が作られた。これらの工業大学は、たとえば図3の München 工業大学のような形式の建物であるが、戦災その他の理由で建て直された大学には、図4の Stuttgart 工業大学のように、近代的な建物になっているものもある。

表2には、1964年の夏学期における学生数とその専攻

表2 1964年夏学期の専攻別学生数

専攻別	学生数	その中の外国人学生数
神学	139,111	6,666
法律・経済		
文学系	46,069	6,183
医学, 歯科		
獣医学, 薬学	42,094	3,347
自然科学		
農学, 林学	39,175	5,736
工学		
総計	266,449	21,932

表3 1964年夏学期の専攻別学生数の割合

専攻別	ドイツ人学生%	外国人学生%
神学	54.2	30.4
法律・経済		
文学系	16.3	28.2
医学, 歯科		
獣医学, 薬学	15.8	15.2
自然科学		
農学, 林学	13.7	26.2
工学		
総計	100.0	100.0

別が示されている。表2の学生総数266449名の約23.2%にあたる61938名は女子学生である。また学生総数の約8.2%は外国人学生であって、工業大学では、ドイツ人学生8名に対して外国人学生1名、総合大学では、ドイツ人学生11名に対して外国人学生1名の割合になっている。専攻学科別に見た1964年夏学期の学生数の割合は、表3に示したとおりである。表3によれば、ドイツの大学に学ぶ外国人学生には、ドイツ人に比べて、医学と工学を専攻する者の多いことがうかがわれる。また女子学生61,938名の約65%は文科系の学科を専攻し、約23%は医学を専攻している。

表4には一部の大学の学生数が示されている。これによれば、総合大学の学生数はいずれも10,000名以上である。1965年の9月現在で、京都大学の学生数が約11,900名であったが、ドイツの総合大学が、いずれも京都大学

表4 一部の大学の学生数

大学名	学生数	備考
München	23,691	1964年 夏学期
Köln	18,823	
Hamburg	18,115	
Münster	15,029	
Frankfurt/M	13,840	
Bonn	13,635	
Heidelberg	11,167	
Freiburg i. Br.	11,166	
Tübingen	10,699	
Erlangen-Nürnberg	10,183	1965年 夏学期
Stuttgart	6,254	

と同程度またはそれ以上の学生数を有しているといえる。ただし東ドイツには、1963年現在で、学生総数が3,000名未満の総合大学もあった。工業大学には、Braunschweigのように、学生総数約4,000名のところもあるが、Stuttgart工業大学では、1965年の夏学期の学生総数は6,254名であった。München, Aachenの工業大学の学生数はこれより多い。1965年9月の大阪大学の学生数は約7,900名であったから、ドイツの工業大学の学生数は、日本の多くの国立大学の学生数に近いが、それよりも多くなっている。

(2) 多人数教育

ドイツの大学では、いわゆる多人数教育が普通である。年によって異なるが、Stuttgart工業大学の機械工学科には、300~450名の学生が入学してくる。これらの学生は、数学、工業力学などの基礎科目の講義を、他の学科の学生と共通講義の形式で聴講する。そのため、これらの科目の聴講学生数が1,000名を超過することもある。Braunschweig工業大学およびStuttgart工業大学の、卒業年度の異なる10人以上の卒業者に聞いてみると、講義室の音響効果はきわめて良好で、マイクロフォンを用いる必要もなく、なんらの不便も感じないと異口同音に答えるだけでなく、このような講義形式を当然と思っているようである。

Ruhr工業地帯のBochumに、工期1963~1970年の予定で、新しい大学が建設されている。この大学は完成時に、長さ115m、幅65mの9階建の建物が14棟ならぶことになっている。そのうちの2棟が完成したので、1965年から学生が入学した。この大学では、上記の多人数教育と異なり、新しい試みとして、1クラス25~30名の学生編成で講義を開始し、注目されている。

話がそれるけれども、この大学の工期の長いことから、ドイツ人の仕事ぶりの一面をうかがうことができる。もともと仕事をするテンポが遅い上に、生活の安定した今では残業もせず、週末や祝日には、工事は完全に休止される。

(3) 職員数

表1に示した大学の全講座数が表5に示されている。講座を担当しない教官を含め、教官の総数は約10,200名で、そのうち約4.12%にあたる421名が婦人である。上記の教官数には、助手は含まれていない。

表 5

	1960年	1963年
講座数	3,102	3,907
充足数	2,745	3,198
欠員数	357	709

Stuttgart 工業大学には、I. (i) 数学、物理学の学科、(ii) 化学、地質学、生物学の学科、(iii) 精神科学と教養を担当する学科の3学科から成る学部、II. (i) 土木、(ii) 建築の2学科から成る学部、III. (i) 機械、(ii) 電気、(iii) 航空の3学科から成る学部の三つの学部がある。このうち、機械、電気、航空各学科の職員の一部を示すと、表6のようになっている。教授の多くは、一つの講座と研究所(Lehrstuhl und Institut)の長であり、この Lehrstuhl und Institut を日本の大学の講座に相当すると見なすとき、日本のものよりは規模は大きい。その一例として、筆者の所属していた Institut für

表 6

	機械工学科	電気工学科	航空工学科
教授	26	9	6
併任教授	9	4	1
講師	5	1	2
非常勤講師	10	4	2
Oberingenieure Oberassistenten	8	1	
助手	109	46	19
Mitarbeiter	45	10	28

Landtechnik mit Landesanstalt für landw. Maschinenwesenを例にとって、その職員構成を示すと、表7のようになる。これだけの職員により、大別して、(1) Stut-

表 7

教授(所長)	1名	
助手*	4名	
Oberingenieur**	1名	
Mitarbeiter***	9名	
婦人職員	秘書	1名
	タイピスト	2名
	図書係	1名
	図面係	2名
	電話交換手****	1名
機械工場の職員	10名	
総計	32名	

- * いずれも工業大学の卒業者、内2名の学位論文は現在審査中。
- ** 学位を持ち、教育面には関与しないが、研究所の管理にあたる。
- *** 全員工業大学の卒業者、助手が他に転出すれば、この中から助手が選ばれる。
- **** 秘書の補助を兼ねている。

Stuttgart 工業大学の“固体-気体二相流、固体-液体二相流”の講座、“Landmaschinen”の講座担当、(2)Hohenheim 農業大学の“Landmaschinen”の講座担当、(3)Baden-Württemberg 州全体の農業機械、粉粒体を取り扱う装置の研究と開発という三つの任務を引き受けている。その建物は二棟から成り、その一つは、長さ53m、幅21m、地上3階、地下1階の建物、他は長さ75m、幅55m、高さ13mの地下室付きの建物である。後者が実験室で、一部分は実験装置を作るための機械工場になっている。

(4) 勤務時間

大学や研究所の勤務は、週5日制のところが多く、1週の勤務時間数は44時間である。流体力学の研究で有名なGöttingenのMax-Planck Institut für Strömungsforschungを例にとって、その勤務時間を示すと、表8のとおりである。北緯50°の緯度を例にとれば、12月29日頃から翌年の1月5日頃にかけて、日の出の時刻が最も遅くて、午前8時22分頃であるから、大学や研究所の勤務開始時には、あたりはまだ暗い。

表 8

月曜日～木曜日	金曜日
7.30 — 12.45	7.30 — 12.45
13.30 — 17.15	13.30 — 16.15

表 9

	1965年夏学期	1965/1966年冬学期
学 期 期 間	4月1日 — 9月30日	1965年10月1日 — 1966年3月31日
講 義 開 始	5月3日	1965年11月2日
講 義 終 了	7月31日	1966年2月26日
ク リ ス マ ス 休 暇		1965年12月23日 — 1966年1月6日
休 講 日	7月21日, 13時以後 (大学の体育大会)	1966年2月15日, 13時以後 (大学の体育大会)

(5) 学 期

Stuttgart 工業大学の学期は、表9のようになっている。これによれば、1年間を通じて、講義は28週になっている。

(6) 学位論文

工業大学に入学して、Dipl.-Ing. の資格をとって卒業するまでに、5～6年かかるのが普通である。その後 Dr.-Ing の学位をとる一つの方法は、Doktorandとして、大学に残ることである。Doktorand として研究に従事するとき、論文完成までに3～4年かかるといわれている。この期間中は無給であるから、家庭がかなり裕福であることが、一つの必要条件になる。彼等の中には、自動車で有名な Volkswagen やその他の財団から、わずかな奨学金を受ける者もいるが、とても生活費までまかなうことはできない。そのかわり、雑用は全然なくて、研究一本に打ち込むことができる。他の方法は、助手その他の職員として大学に勤務しながら、学位をとるための研究に従事することである。この場合には、論文完成までに、6～8年の期間がかかるといわれている。学位論文が完成して、論文を審査員の教授に提出するとき、大学へ100マルク（約9,000円）納め、さらに論文の内容について、口頭試問を受けるとき、200マルク（約18,000円）を大学へ納めている。結局学位論文の審査には、300マルクの経費が必要である。このほかに、論文の印刷代、試問合格後の祝賀・謝恩パーティの費用などを合わせると、相当額の出費である。助手その他の職員が、Dr.-Ing. の学位をとると、そのまま工業大学に残る人はほとんどなく、ほどなく会社へ転出していくようである。

研究のテーマが時流に乗ったものであろうがなかろうが、とにかく自分のペースを守って、研究を掘り下げていく態度は、まことに敬服に値する。

3. 国の分裂

わが国は一民族が一国家を形成し、行政の便宜上、関東地方、近畿地方などの地方別を設けたり、府県に分け

たりしている。しかしドイツでは、事情が非常に異なっている。ゲルマン民族の中には多くの部族があり、昔から部族ごとに多くの国を作ってきた。これらの国は神聖ローマ皇帝という共通の皇帝（ドイツ皇帝）をいただいていたけれども、統一国家ではなく、独立国家の集合体にすぎず、ドイツ連邦と呼ばれていた。まず15世紀にポヘミアがドイツから離脱し、17世紀の三十年戦争の終結後、オランダとスイスがドイツ連邦から永久に分かれて、それぞれ独立国となり、プロシヤ・オーストリア戦争の結果、オーストリアは1866年以後ドイツから完全に分離してしまった。さらに第2次世界大戦の結果、東西ドイツに分けられて今日に及んでいる。

以上のうつり変わりを考えると、ドイツの歴史は、ある意味では、分裂の歴史であったとみなすこともできる。この分裂の裏面には、Martin Luther によって始められた宗教改革、それに起因する三十年戦争をはじめ、いろいろな事件によっても、信仰統一という目標が達成されず、問題が今日にまで持ち越されているという事実の存在することが、折にふれてドイツ人の口から聞かされる。現在の西ドイツは八つの州、二つの自由市および西ベルリンのいわゆる11州から成る連邦共和国であり、この州は主としてそこに住む部族を中心にして作られている。そのために、Baden-Württemberg 州の Stuttgart から Nieder-sachsen 州の Göttingen へ出張すると、ドイツ人はまじめな顔をして、外国へ旅行してきたということがある。われわれなら、近畿地方から九州地方へ旅行しても、外国へ行ったという考えは、全然生じない。彼我の間に、国家に対する意識に、かなりの差が感じとられる。アメリカのように、国土の大きい国ならともかく、面積 25万km²（日本は約37万km²、アメリカは936万km²）の国土の中で、各州がたがいにその独自性を主張するのを見ると、奇異の感に打たれることもある。現在の西ドイツの中では、München を首都とする Bayern 州が、特に一つの国家としての意識を強く出している。こういう事情は、ドイツ人にもいろいろな不便をもたら

している。たとえば小学校の始まる時期が、ある州では春であり、ある州では秋になっているので、父兄の転勤にともなって、学童が同じ学年を2回修めなければならないことが常に生じている。この不便をなくすために、ずいぶん長い年月にわたって、討論が繰り返されたが、各州の文部省が独自の案を主張するので、今に至るまで解決されていない。

4. 社交、娯楽

一日の勤めが終わってからの夕食に、あるいは1泊2日ないし3泊4日の日程で、いろいろな家庭に招きを受け、家庭生活を見る機会を持った。

招待された家に着いたとき、家族に紹介してくれた後で、各部屋を案内し、特に夫婦の寝室を誇らしげに見せる人が多かった。

夕食は比較的簡単で、あらかじめ作っておいた冷たい食事の出されることが多い。客に暖かい食事を出すために、主婦が炊事場にいたり、炊事場と食堂との間を動いては、一日のうち一番のくつろぎのこの時間に、主婦が客と一緒に時間を過ごし、食事と歓談によって、客をもてなすことができないからである。昼食は正さんであり、スープをはじめ、暖かい料理が出される。朝食後しばらくしてから、この料理を作るために、主婦はかなりの時間を費やしている。客を招待したがための、特別に豪華な料理でなく、いつも家族が食べるのと同じ献立に、わずかににぎやかさを加えた程度の料理であることが多い。しかし心のこもった料理であることは、容易に察することができる。

一流のレストランに人を招いて、食事を共にすることも、絶無ではないが、心から人をもてなす場合には、上に述べたように、自分の家へ招き、家を社交の場として

用いて、主婦の手作りの食事が出される。したがって、家族のいこの場であり、また社交の場である家の内部を、なにごとにつけても質素なドイツ人が、相当な金をかけて飾っている。

招待を受けて訪問した家のうちには、テレビのないと

表10 余暇の利用

	％
読 書	30
家の中、庭の手入れ	24
ハイキング、散歩	17
ス ポ ー ツ	11
ラ ジ オ, テ レ ビ	9

ころが思いの外に多かった。ではドイツ人は娯楽をどこに求めているのだろうか。余暇の時間をどのように利用するのだろうか。表10がその答の一部を与えている。表10には、ハイキングや散歩の項が含まれているが、週末には非常に多くの人が、公園や森の中を家族連れで歩いているし、晴天の日はいうまでもなく、雨の日、雪の降る日であっても、森や山へハイキングに出かけて行く。

5. ある食習慣

街の目抜き通りを、妙令の女性がアイスクリームをなめながら歩くのなど、普通の光景である。そのほかに、市電の停留所で、市電の来るのを待ちながら、かばんの中から食物をとり出して食べる女性、勤務中に車内で食事をする市電の婦人車掌、実験の合い間に空腹を充たす学生、仕事の手を休めて、間食を食べるタイピスト、等々。これらはとがめられるべき行為ではないという。こ

表11 国鉄の運賃

	日 本	ド イ ツ
往復乗車券の料金	片道料金×2	片道 9 km まで 片道料金×2 片道 10km 以上 片道料金×(1.8~1.3) 週末用の往復切符と、平日の日帰り往復切符には特別の割引がある
1 等 運 賃	2等運賃×2+通行税	2等運賃×1.5
急行券の料金 (ただし D-Zug)	距離に関する 1等料金=2等料金×2+通行税	距離に関係しない 1,2等は同じ
運賃の一例： 大阪—東京間 の距離に対する2等片 道運賃	1,730円	3,960円

生産と技術

ういうときの彼等の食物は、数ミリメートルの厚さにバターを塗ったパンに、ソーセージをはさんだものであることが多い。同時に、のどがつかまらないように、水気を補給するための果物、特にりんごを持ってくるのを欠かさない。駅弁などもなく、長距離列車の乗客は、ほとんどが自家製のこのような食物を携えている。

6. 鉄道運賃

日本とドイツの国鉄運賃の相違の一部を、表11に示してある。国鉄の運賃は高いので、バスによる旅行が非常に盛んである。都市には多くの旅行案内所があり、その専属のバスによる、日帰り、1泊2日、2泊3日程度のバス旅行が豊富に計画され、3週間またはそれ以上の期間のバスによる外国旅行も、1年に何回か実施されている。国鉄による旅行よりも、経費がはるかに安くつくので、きわめてよく利用されている。

7. 気温、湿度、雪

夏と冬の気温と湿度を抜き書きして、表12に示してある。夏は日本よりも、はるかにしのぎよく、冷房装置、扇風機の必要を感じない。電気器具の販売店にも、扇風機は陳列してなかった。Stuttgart 滞在中に雪の降った日を、表13にかかげてある。雪はせいぜい15cmの高さに積もる程度であった。雪はたいいてい小粒で、さらさらしていて、風が吹くと、地上の雪が砂ぼこりのように舞い上る。

日中の外気が0℃以下の冬の日でも、日が照っている

表 12

夏			冬		
年 月 日	気温* ℃	相対湿度 %	年 月 日	気温** ℃	相対湿度 %
1965年 7月22日	20	40	1965年11月 4日	3	62
28日	17	45	12月 7日	13	50
8月 4日	20	45	12日	3	60
6日	21	60	29日	-2	63
11日	17	34	1966年 1月 6日	-1	65
12日	20	27	11日	-4	67
28日	20	55	14日	-4	32
9月11日	16	57	15日	-6	64

* 日中の室温

** 日中の外気の温度

表13 降雪日

11月12日～15日
11月22日
11月24日～25日
11月28日
12月21日～22日
12月27日
1月10日～15日
1月17日

表 15

空 港	発着時刻	飛行時間	備 考
Stuttgart	1965年 2月24日 発 12時6分	41分	飛行高度 約6,000m
Frankfurt/M	着 12時47分 発 13時35分	50分	
Hamburg	着 14時25分 発 15時12分	42分	
Kopenhagen	着 15時54分 発 16時48分	8時間22分	
Anchorage	1965年 2月25日 着 1時10分* 発 2時36分	7時間19分	飛行高度 10,500～11,000m
Tokyo	着 9時55分**		飛行速度 900～950km/h
計		17時間54分	

* 現地時間 2月24日 14時10分

** 日本時間 2月25日 17時55分

と、乳幼児を乳母車に乗せて買物に出かけたり、散歩に出かけたりする主婦が多い。このようにして、子供はおのずから、寒さに対する抵抗力を得ていくのであろうか。市電にもバスにも、乳幼児を乗せた乳母車を持ち込むことが許されているし、乳母車を持っていることは、ドイツ人の自慢の一つである。

8. 記念切手

郵便切手の収集熱は、話聞いていた以上にさかんであった。街には切手を売買する店が何軒もあり、商売が成り立っている。ドイツ人の日本びいきは有名であるが、日本の郵便切手だけを集めているという婦人にすら出あった。ドイツでもかなりの特殊切手（記念切手）が発行され、気付いただけでも、10カ月間に35種類は発行されていた。日本では記念切手の発売日に、郵便局の前に行列ができ、発売当日に売り切れると聞いている。しかしドイツでは、記念切手1種類について、2～3枚程度買入人がほとんどで、日本のようにシート単位で買うことが少なく、発売後かなりの日数がたっても、十分に買い求めることができる。

9. 自動車

ドイツにおいても、戦後は自動車の増加が著しく、現在では乗用車数は5.8人に1台の割合になっている。また西ドイツで、乗用車の特に多い都市は、Frankfurt/Main, München, Stuttgart, Saarbrücken である。1965年の上半期に、西ドイツの市場に出た乗用車数の上位七つを挙げると、表14のとおりである。特にVolkswagen社は1965年中に160万台（日産7,000台）を生産し、そのうち約88万台を輸出している。Volkswagen社では、1962年に基金制度を設け、2.(6)に述べたように、若い研究者に経済的援助を与えているが、そのほかにも、大学研究所における学問、技術のために、多額の金額を支出している。

自動車の増加と交通事故とは、切り離して考えることはできない。西ドイツでは、歩行者の場合にしろ、運転者の場合にしろ、いずれにしても、女性による事故が多いといわれている。交通事故による死者は、人口100万について254名の割合になり、裁判手続き全体の約45%が、交通事故、交通違反に関係したものであると発表されている。

10. 日本—ドイツ間の飛行時間

往復とも北極経由のルートを取り、同じ飛行機 Boeing 707 を利用し、実際の飛行時間を記録してみた。表15には、帰国のときの記録が示されている。このような場合、時刻を記入するには、航空会社の時刻表のよう

表 14

乗 用 車	%
Volkswagen	32.3
Opel	20.6
Ford	19.2
Daimler-Benz	5.5
Fiat	4.1
Auto Union	3.1
NSU	3.1

に、現地時間を用いるのが普通であるが、時差があるために記入された時刻から、飛行時間を読みとるのが容易ではない。したがって、表15には出発した時刻から、終始中央ヨーロッパ標準時を用いて示してある。帰国の日



図 5 大勢の見送りを受けて帰国—空港にて

には、表7に示した職員の大部分が、自動車をつらねて、Stuttgart 空港まで見送りに来てくれた。彼等が筆者の乗った飛行機に別れを告げる光景、図5——ドイツ人が日本人にいだく親愛の情——を示して、この文を終ることとする。

(大阪大学工業教員養成所教授)