

環境保全に関わる交通用語の

ドイツ語・日本語リスト

(その3——追加補遺)

Deutsch-Japanisches Glossar von Fachbegriffen zu Verkehr und Umwelt (Nr. 3 —— Zweite Ergänzung)

菊 池 悦 朗

Etsuro Kikuchi

このリストは、金沢大学教養部論集・人文科学篇30—2 (1993), 同31—2 (1994) の拙稿を補充するものである。前リスト同様、●は今回新たに載せた語句、▲は既出分の補足を意味する。

●**Abbiegespur**: 「(交差点などの) 右左折車線」。

Abbiegespuren zur zügigen Führung des Kfz-Verkehrs, Umwege für Fußgänger über Inseln im Abgasqualm. (右左折車線は自動車をスムーズに通すのに対し、歩行者は排ガスが充満する中で安全地帯を遠回りして行かねばならない) (VCÖ: Vorrang für Fußgänger. Wissenschaft & Verkehr. Nr. 1/1993, S. 10)。

●**ACS**: = Automobil-Club der Schweiz (スイス自動車クラブ)。ドイツの ADAC に当たる。

▲**ADAC**: Klaus Staack (Hg.): ADAC ade (Steidl Verlag, 1990) の18ページ以下および29ページ以下によれば、前身は1903年5月24日設立の「ドイツオートバイ運転者連盟」(Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung)で、1991年設立。本部はミュンヘン。会員940万で1500の地方クラブを持ち、「ドイツスポーツ連盟」に次ぐ規模を誇り、世界第二の自動車クラブである。「黄色い天使」の異名をとる1250人の故障車救護班を持つ。その歴史、組織、活動等についてさらに詳しくは上掲書参照。Dabei wäre zu überlegen, ob eine Interessengemeinschaft wie der ADAC, die sich mitunter wie ein zweites Verkehrsministerium aufspielt, nicht als kriminelle Vereinigung betrachtet werden muß, wenn auch nicht im Sinne des geltenden Strafrechts. Immerhin bildet der ADAC die stärkste Front für das mörderische Schnellfahren und stritt in der Vergangenheit tapfer gegen die 0,8 Promille-Grenze, für das Parken auf Bürgersteigen oder gegen das Flensburger Punktsystem. Selbst bei der Einführung der Zebrastreifen äußerte der »Club der gelben Engel« ernste Bedenken wegen Übervorteilung der Nichtmotorisierten. (時々、第二の交通省のようにいばる ADAC

のような利益団体は、たとえ現行の刑法に照らしてではないにしても犯罪的団体と見なす必要がないかどうか、その際考えてみるべきだろう。ともかくも ADAC は殺人的なスピード運転のための最強の戦線を形成しており、過去においては0.8パーミル制限に反対し、歩道への駐車に賛成し、あるいはフレンスブルクの点数制に反対して果敢に闘ったのだ。横断歩道の導入に際してすら「黄色い天使のクラブ」は非ドライバーを優遇しすぎることに重大な懸念を表明したのである) (「ADAC ade」 S. 17 f.)。

●**Ampelvorrangschaltung**: 「信号優先スイッチ」。公共交通のために信号を赤から青に変えるスイッチのこと。

●**Anrainer**: オーストリアのドイツ語で= **Anlieger** (沿線住民)。Es ist daher dringend nötig, die LKW-Kontingent-Vereinbarungen mit den Nicht-EU-Staaten — und das sind vor allem die ehemaligen osteuropäischen Staaten — in den Rahmen einer gesamtösterreichischen Verkehrspolitik zu stellen. Dabei geht es nicht darum, den zaghaften Wirtschaftsaufschwung in den Reformländern durch Kontingentkürzungen zu bremsen, sondern die Wahl der Transportmittel durch mehr Kostenwahrheit im Verkehr in für die Umwelt und die *Anrainer* erträglichere Bahnen zu lenken. (したがって非 EU 諸国 — それは特に旧東欧諸国だが — とのトラック走行割り当て協定をオーストリアの交通政策全体の枠内に取り入れることが緊急に必要なことだ。その際、割り当て量を削ることで改革諸国ののろい経済興隆にブレーキをかけることが目玉なのではなくて、交通における費用の実体を、より明らかにすることで輸送手段の選択を環境と沿線住民にとって、より耐え得る軌道にのせていくことが肝心なのだ) (VCÖ-Zeitung, Ausgabe 8/9, OKT./NOV. 1994, S. 4)。

●**Anti-Quietsch-Beschichtung**: 電車の線路のキーキーいう音を防ぐ被覆加工。Vgl. 「SV」 10/94, S. 58.

●**autoarm**: 「車 (の交通量) の少ない」。Ein gutes System von Go & Ride, Bike & Ride sowie Ride & Ride gibt dem Konzept einer *autoarmen* Stadt seine eigentliche Chance, als Garant für einen insgesamt *autoarmen* Verkehr. Ein solches Konzept ist weit überzeugender als die Arbeitsteilungskonzepte der Autoindustrie, die auch künftig dem Auto den größten Marktanteil sichern will. Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr werden in den Konzepten der Autoindustrie ohnehin ignoriert, den Begriff Umweltverbund meidet sie „wie der Teufel das Weihwasser“, zeigt er doch indirekt, daß das Auto auch mit Kat, Altautorecycling und elektronischer Lenkung der große Umweltfeind bleibt. Dem ÖV billigt sie nur eine ergänzende „Restrolle“ zu, ... (ゴーアンドライド、バイクアンドライド、およびライドアンドライドの良いシステムは「車交通量の少ない町」というプランに対し、車の交通量が全域で減ることを保証する本来のチャンスを与える。このようなプランは、今後も自動車に最大のシェアを確保しようとする自動車産業の分業プランよりもはるかに説得力がある。歩行者交通と自転車交通は自動車産業のプランにおいてはどっちみち無視されており、環境連合なる概念を彼らは「悪魔が清水を避けるかのごとく」避けている。触媒、中古車のリサイクル、電気エネルギーなどをもってしても車が環境の大敵であるということを、その概念が間接的に示しているのだ。自動車産業は公共交通に対し

て補足的な「残りの役割」しか認めていない・・・）〔Heiner Monheim: Integration im Umweltverbund. In: 「VZ」 3/94, S. 11〕。

●**Auto-Bahn**: Autobahn にひっかけた造語で、鉄道による自動車輸送, Huckepack-Verkehr〔既出〕のこと。Vgl. 「DER SPIEGEL」 Nr. 34, 1987, S. 124 f.

●**Autobesitz**: 「車の所有」。Nur als Gesamtsystem vom „Flaggschiff ICE“ bis zur letzten Buslinie im ländlichen Raum funktioniert ÖV optimal und macht *Autobesitz* und Autonutzung entbehrlich. (公共交通は、「旗艦 ICE」から田舎の最後のバス路線に至るまでの統合システムとしてのみ十分な機能を果たすのであり、それが車の所有と使用を不必要なものにするのである)〔「VZ」 3/94, S. 8〕。

●**Autodominiert**: 「車中心の」, 「車優先の」。

●**Autofahrt**: 「車で走行」。In dem Maß, in dem Sie Ihre *Autofahrten* reduzieren, entlasten Sie die Umwelt — direkt durch weniger Abgase, Lärm, Reifenabrieb usw., indirekt ersparen Sie neue Straßen, Müllhalden und vermeiden Energieverschwendung. (あなたが車を控えるほど、それだけ環境に — 直接的には排気ガス, 騒音, タイヤの摩耗などを少なくすることで, 負担をかけないことになり, 間接的には道路の新設, ゴミの山を省き, エネルギー浪費を避けることになるのです)〔VCD: FDH - Fahr die Hälfte, Oktober 1990, S. 54〕。

●**Auto-Mobile**: Automobil(e) の Auto と mobil(e) を切り離して作られた造語で「車で動ける人」の意。Autobahnen schaffen neue Subzentren: «Wer nicht zu den *Auto-Mobilen* gehört, wird von solchen Strukturveränderungen benachteiligt.» (アウトバーンは新たな副都心をつくりだす。《車で動けない人達は, こうした構造の変化により不利益を受ける》)〔「BaZ」 24. 11. 94, 11〕。

●**Autonutzung**: 「車の使用」。Autobesitz の項の引用文, 参照。

●**Autoteilen**: 「(車の) 相乗り」。AutoTeilen と書く場合もある。Was erwarten unsere Mitglieder von der Verkehrsberatung? Fast alle Mitglieder erwarten von der Verkehrsberatung unverbindliche Rechtsauskunft, Informationen fürs Fahrrad, über Elektrofahrzeuge und *Autoteilen*, Tips für den Umgang mit Behörden und für die Verkehrsplanung sowie Reiseinformationen für Nichtautofahrer. (VCÖ の会員達は交通相談に何を求めていますか? ほとんどすべての会員は, 交通相談に, 回答者を法的に拘束しない法律上の回答, 自転車のための情報, 電気自動車や車の相乗りに関する情報, 役所での相談や交通計画のための助言, および車を使わない人のための旅行に関する情報等を期待しています)〔VCÖ-Zeitung 7. 9. 94, S. 2〕。

●**Bartarif**: 定期乗車券に対し, 現金や回数券で支払う運賃のこと。Vgl. Reinhart Köstlin, Hellmut Wollmann (Hrsg.): Renaissance der Strassenbahn(1987), S. 239. 「Fachwort」 S. 22.

●**betriebsbereit**: 「運行の準備が整った」。

●**Betriebsgelände**: 「営業所」。「SV」の1994年10号56ページの写真参照。

●**Entlastungsstraße**: 「(交通緩和のための) 迂回路」, 「バイパス」。Bessere Straßen ziehen zwangsläufig mehr Fahrzeuge an, und die schönste *Entlastungsstraße* ist dicht, wenn sich dort erst die Neuzulassungen stauen. (道路を改善すれば必然的により多くの車呼びこみ, 交通緩和のためのどんなに素晴らしいバイパスも, 新登録車がまずそこで渋滞を起こせば過密になってしまう) [「ADAC ade」 S. 16]。

●**Fahrgastverkehr**: 乗客を乗せての普通の運行のこと。

●**Fahrradabstellanlage**: 「駐輪施設」, 「駐輪場」。Fahrradabstellanlagen sollten möglichst eingangsnah errichtet werden, ohne jedoch den Fußgängerzugang zu behindern; Diebstahl und Vandalismus können als besonderes Problem auftreten, dem durch eine geschickte Anordnung der Abstellanlagen, Auswahl diebstahlsicherer Fahrradständertypen bis zu Fahrradboxen, gute Einsehbarkeit der Anlage und Beleuchtung begegnet werden kann. Ein Witterungsschutz für die abgestellten Fahrradständer ist wünschenswert. (駐輪場はできるだけ駅入口近くに設置する必要があるが, 歩行者の通行を妨げてはいけな。盗難や破壊は特別な問題になることがあり, これに対しては, 駐輪場の配置を適正化し, 盗まれにくい自転車立てにし, さらに自転車収納ボックスを設けたり, また, 駐輪場を他からよく見える場所に置いたり照明を設けたりすることで対処しう。自転車立ては風雨にさらされないようにすることが望ましい) [「Renaissance der Strassenbahn」 S. 121]。

●**Fahrradbeförderung**: 「自転車輸送」。Seit Juli ist auf allen Bus- und Straßenbahnlinien der MVB an allen Tagen versuchsweise *Fahrradbeförderung* möglich. Ausnahmen gibt es lediglich im Berufsverkehr montags bis freitags zwischen 6 und 8 Uhr bzw. 14 und 18 Uhr. Für die Räder ist ein Fahrschein zum ermäßigten Tarif zu lösen. Befristet ist dieser Großversuch jedoch vorerst bis Mitte Oktober, danach wird über eine Fortführung dieser Beförderungsmöglichkeit entschieden. (7月以来マクデブルク交通会社のバスと市電の全路線で, どの日にも試験的に自転車の輸送ができるようになった。例外は月曜から金曜までの6~8時ないし14~18時の通勤時間帯だけである。自転車用の切符は割引料金で買わねばならない。この大きな試みはしかし, さしあたり10月半ばまでと限られており, その後この輸送を続けるかどうかの決定がなされる) [「SV」 10/94, S. 57]。

●**Fahrradstand**: 「自転車置場」。

●**Fahrradständer**: 「自転車立て」。Fahrradabstellanlage の項の引用文, 参照。

●**Fahrradstation**: 「サイクルステーション」。自転車の管理やレンタサイクル業務, 修理サービス等を行う。In Deutschland gibt es bislang nur wenige Fahrradstationen, z. B. in Wunstorf, Bremen, Lünen und Bielefeld. (ドイツにはこれまで, たとえばヴンストルフ, プレーメン, リューネン, ビーレフェルトなどわずかのサイクルステーションがあるにすぎない) [「VZ」 3/94, S. 7]。

●**Fahrradstraße**: 「自転車道路」。In Japan gibt es wegen des massenhaften Fahrradverkehrs 111.000 Straßen, aus denen zum Schutz der Radfahrer der Autoverkehr ganz ausgeschlossen ist. Auch in Holland wurden in Delft, Den Haag, Groningen und Tilburg auf wichtigen Radverkehrsver-

bindungen autofreie oder -arme Hauptfahrradachsen geschaffen. Die Idee einer *Fahrradstraße*, in der dem Autoverkehr die üblichen Vorrechte genommen sind, hat inzwischen auch in Deutschland erste Anwendung gefunden: Bremen, Erlangen, Münster, Gladbeck und Troisdorf haben *Fahrradstraßen* eingerichtet. Eigentlich müßten alle Straßen in Tempo-30-Zonen automatisch zu *Fahrradstraßen* werden, weil der Vorrang für den Autoverkehr dort kaum mehr einsichtig ist. (自転車交通が非常に盛んでその保護のため車交通を完全に締め出している道路が日本には11万1000ある。オランダでもデルフト、ハーグ、フローニンゲン、ティルビュルヒの重要な自転車交通のアクセスには、車が通れないか少ない主要自転車道が作られた。車交通から通常の優先権を奪うこの自転車道路のアイデアはドイツでも初めて取り入れられつつあり、プレーメン、エアランゲン、ミュンスター、グラートベク、トロイスドルフが自転車道路を設置した。30キロ制限の全道路が本来は自動的に自転車道路になるはずであろう。そこでは車交通がもはやほとんど優先されていないからである) (『VZ』3/94, S. 13)。

●**Fahrradweg**: 「自転車道」。 *Fahrradwege* verdienen oft nicht ihren Namen. Sie bestehen häufig aus einer Restfläche, die von einem Fußweg abgeackert wurde. (自転車道はしばしばその名に値しない。歩道からはぎとった残りから成り立っていることもしばしばだ) (『Argumente』S. 146)。

●**Fahrgeweg**: 「走行距離」, 「車道」。

●**Fahrzeugfolgezeit**: 「運行間隔」。 *Fahrplantakt* ともいう (Vgl. 「Fachwort」S. 45)。Trotz den bei den BVB üblichen sehr kurzen *Fahrzeugfolgezeiten* von 6 Minuten ist es nicht zu umgehen, daß Fahrgäste für wenige Minuten auf das nächste öffentliche Verkehrsmittel warten müssen. Um für diese Wartezeit gegen die Unbill des Wetters geschützt zu sein, ist von den BVB ein Wartehalleprogramm ausgearbeitet worden. (6分というBVB〔バーゼル交通会社〕では普通の大変短い運行間隔にもかかわらず、乗客が数分、次の公共交通の乗り物を待たねばならないことは避けられない。この待ち時間の間、風雨から乗客を守るべく、BVBは待合室の計画を練った) (『Renaissance der Strassenbahn』S. 230)。

●**Fünf-Wagen-Einheit**: 「5両連結」。

●**Fussgängerstreifen**: 「横断歩道」。= Zebrastreifen. スイスのドイツ語で, Zebra-streifen とともに単に Streifen と。Vgl. 「BaZ」5. 10. 93, 27. St: Jeder dritte tödliche Verkehrsunfall innerorts ereignet sich auf *Fussgängerstreifen*. Haben sie ihre Schutzfunktion verloren? Bloch: Seit Inkrafttreten der neuen Regelung am 1. Juni 1994 hat laut einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU die Beachtung des *Fussgängerstreifens* um 29 Prozent zugenommen. Sollte die Bedeutung verlorengegangen sein, so wird sie mit der neuen Vortrittsregelung wiederhergestellt. (シュヴァイツァー・イリュストリエルテ誌: 町村内での交通死亡事故の3件に1件は横断歩道で起きています。横断歩道は事故防止の機能を失なったのでしょうか? —ブロッホ氏: 事故防止相談所の調査によれば, 1994年6月1日に新しい規定が施行されて以来, 横断歩道での注意が29%増しています。仮に横断歩道の意味が失なわれたとしても, 新しい優先通行規定によって, その意味は再生されるのです) (『SI』Nr. 45. 7. 11. 94, 16 f.)。

●**Fußgängertunnel**: 「歩行者用トンネル」とは歩行者用の地下道のこと。In Zürich und Frankfurt wurden als Alternative zu den typischen, häßlichen, unattraktiven *Fußgängertunneln* am Bahnhof wieder oberirdische Übergänge geschaffen. (チューリヒとフランクフルトでは、駅の魅力のない醜い典型的な歩行者用地下道に代わって、再び地上の横断歩道がつくられた) [「VZ」3/94, S. 6]。

▲**Fußgängerzone**: Es gibt leider noch viel zu wenige kommunale Beispiele, wo mit autofreien Innenstädten dem Fußgängerverkehr um so größere Spielräume gegeben werden. Lübeck und Aachen waren in Deutschland die ersten, die großräumig ihre Innenstädte für den Autoverkehr gesperrt haben, zunächst temporär auf Samstage bzw. Wochenenden beschränkt. Jedoch ist in Lübeck schon 1993 und in Aachen mittelfristig eine ganzzeitige Ausdehnung vorgesehen. Entsprechende Vorläuferprojekte im Ausland waren Bologna (Winkler-Plan) und Groningen, im Inland haben die großen, fast die gesamte Innenstadt umfassenden *Fußgängerzonen* von Freiburg und Göttingen ähnliche Ziele verfolgt und Dimensionen erreicht. (都心から車を締め出すことによって歩行者が動ける余地をそれだけ増やしている町村の例はまだ残念ながら少なすぎる。まずは日曜日あるいは週末に限られていたが、広く都心から車を締め出した最初の町は、ドイツでは、リュューベックとアーヘンであった。リュューベックでは既に1993年に、またアーヘンでは中期的に全日、車を締め出すことが計画されている。このような先駆的計画を外国で行ったのはボローニャ〔ヴィンクラー計画〕とフローニンゲンであり、ドイツ国内では、ほとんど全都心を包括するフライブルクとゲッティンゲンの歩行者専用区域が、似た目標を追求し、大きな成果をあげた) (ibid. S. 11)。

●**Go & Ride**: = Walk & Ride. 歩いて電停（バス停）まで行き、そこから電車（バス）に乗る方式。「歩行＋電車（バス）」。*Go & Ride*, *Bike & Ride* und *Ride & Ride* sind für die meisten Verkehrspolitikern und -planern bisher noch unbekannte Begriffe, obwohl allenthalben Integration und Systemvernetzung als Rezept zur Lösung der Stadtverkehrsprobleme beschworen werden. Doch dabei denken alle nur an Park & Ride, also die Kombination von Auto und öffentlichem Verkehr (ÖV), als die angeblich ideale Arbeitsteilung im Verkehr. Hierfür wird der schnelle Ausbau von Park & Ride-Anlagen gefordert. Diese Fixierung auf das Park & Ride verkennt völlig die tatsächlichen Integrations- und Kombinationspotentiale im Verkehr, ... *Go & Ride*, *Bike & Ride* sowie *Ride & Ride* suchen statt dessen eine optimale Integration und Arbeitsteilung innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dann bestehen die besten Aussichten, den Autoverkehr wirkungsvoll zu verringern. Denn keine der Verkehrsarten des Umweltverbundes schafft diese Aufgabe allein. Das lehren die Erfahrungen vieler „Pionierstädte“ für verkehrliche Innovationen, die bislang — trotz allen Engagements — zu sektoral vorgegangen sind:

— Münster als die klassische Fahrradstadt bietet im ÖV (noch) zu wenig. Und hat deswegen trotz des hohen Fahrradanteils viel zu viel Autoverkehr.

— Zürich als die klassische ÖV-Stadt hat große Mängel im Fahrradverkehr. Würde es seine Fahrradpotentiale ausschöpfen, könnte noch mal ein beträchtlicher zusätzlicher Teil des Autoverkehrs eingespart werden.

— Göttingen als eine im Zentrum besonders fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt hat wiederum große Mängel im ÖV. Und schöpft damit seine Einsparpotentiale beim Autoverkehr bei weitem nicht aus.

Am ehesten einen integrierten Ansatz mit gleichzeitiger, konsequenter Förderung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes verfolgten Freiburg und Basel. (ゴーアンドライド, サイクルアンドライド [既出], ライドアンドライド [別出]) は、たいていの交通担当の政治家や立案者にとって、これまでまだあずかり知らぬ言葉であったが、いろいろな交通手段を統合し、交通システムを組み合わせることが都市交通問題の解決の処方箋として方々で持ち出されてきている。けれどもその際、彼らがみな念頭においているのはパークアンドライド、すなわち、車と公共交通の組み合わせだけであり、これを彼らは交通における理想的な分業だと思っているのだ。そのために、パークアンドライドの施設を早急に拡充することが求められる。パークアンドライドだけに固定するとしかし、交通における統合と組み合わせの実際の潜在的可能性を見損なってしまう・・・ゴーアンドライド、バイクアンドライド、およびライドアンドライドはそれに対して、環境連合の交通手段〔歩行、自転車、公共交通のこと、既出〕内での最大限の統合と分業を求めるものである。その結果、車交通を有効に減らす最高のチャンスも生じてくる。なぜなら、環境連合の交通手段はどれもそれだけではこの任務を果たしえないからだ。このことは、多くの「先駆的都市」の交通上の革新に関する経験が教えている。そうした都市は、これまでいろいろと試みはしてきたが、あまりに片寄りすぎていた。

ミュンスターは古典的な自転車の町だが、公共交通が(まだ)少なすぎる。そのため自転車交通はとても盛んだが車も多すぎる。

チューリヒは古典的な公共交通の町だが、自転車交通がとても不足している。もしチューリヒが自転車交通の可能性を発掘するなら、車交通をまたまた減らせよう。

ゲッティンゲンは都心が特別に歩行者と自転車に優しい町だが、今度は公共交通がとても不足している。それで車交通を減少させる力もまだまだ十分尽くされてはいない。

環境連合のすべての交通手段を同時に一貫して推進しようと統合的に最も早く試みてきたのはフライブルクとバーゼルである) (『VZ』3/94, S. 5 f.)。そして上掲書の6～7ページで Heiner Monheim 氏は、Go & Ride のための重要な要素として①路線網を乗客サイドに立ったものにし (たとえば駅間の距離)、Anrufsammeltaxi (呼び出し相乗りタクシー) や Rufbus (呼び出しバス)、Quartierbus (市区バス) を活用する、②低床車により乗降を楽にする、③停留場をより快適で安全なものにし (たとえば「バス岬」の設置、歩行者優先信号、安全地帯の拡充など)、そこまでの道路を歩行者に適したものにしてい、④駅間の距離や運行間隔を短くし、特に最短区間の運賃を下げる、などを挙げている。

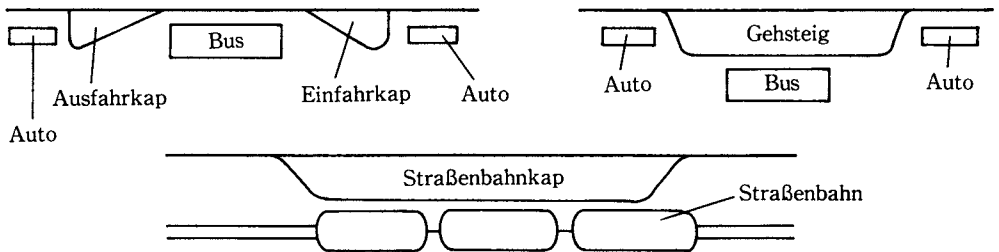
●**Grüner Pfeil**: 旧東独で用いられていた、赤信号における右折許可の標識。「緑の矢」は俗称で、公式には「標識23」。この標識をドイツ全体に採用すべきか否かをめぐり、渋滞緩和か歩行者、自転車の安全かを論点に論議された。Vgl. 「DER SPIEGEL」 23/1993, S. 97. Der Architekt und Lehrbeauftragte für Semiotik (Wissenschaft von den Zeichen) an der TU Berlin, Norbert Reimann, weist Politiker aller Parteien darauf hin, daß ein *grüner Pfeil* auch aus „semiotischer Sicht ein großer Fehler“ wäre: „Generationen von Autofahrern“ assoziierten damit ein Vorrecht; denn „Grün ist nun mal die Farbe für freie Fahrt“. Reimanns Gegenvorschlag: Der Pfeil müsse, wenn er überhaupt eingeführt werde, gelb sein, weil diese Farbe „Achtung“ und damit Rücksichtnahme auf Radler und Fußgänger signalisiere. Verkehrsexperten aus Union und PDS wollen Reimanns Pfeil-Idee nun in ihre Beratungen einbeziehen. (建築家でベルリン工科大学記号学講師ノルベルト・ライマンは緑の矢が「記号学の見地からも大きな誤り」だということを全政党の政治家に指摘している。「ある世代のドライバー達はそれによって優先を連想しました。というのも緑はやはり走行OKの色だからです。」ライマンの対案は、矢印が導入されるのなら黄色でなくてはならない、なぜなら黄色は「注意」およびそれとともに自転車利用者と歩行者への配慮を示すものだから、というものだ。キリスト教民主同盟と民主社会党はライマンのこの矢印のアイディアを審議の対象にする意向だ) [「DER SPIEGEL」 39/1993, S. 61]。矢印の導入をめぐる論議を *Neue Zürcher Zeitung* は、ドイツでは「矢の戦争」 („Krieg der Pfeile“) が起きていると皮肉ったが (「DER SPIEGEL」 23/1993, S. 97), この「戦争」は真正正銘おきたとは言えず、結局、旧西独で矢印が導入された町村もほとんどなかったということである。「南ドイツ新聞」によれば、「緑の矢」は1994年3月1日から旧西独でも設置が可能になったが、フレンスブルクをはじめとする一部の町しか、この矢に関心を示さなかった (「SZ」 26./27. 2. 94, S. 16)。

●**Gürtel(trag)pflcht**: 「シートベルト(着用)義務」。Mit verschiedenen Massnahmen soll in der Schweiz die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die *Gürteltragpflicht* gilt neu auch für Rücksitze, und das Vortrittsrecht der Fussgänger wird verstärkt. (スイスでは、様々な措置により、交通安全を高めようとしている。シートベルトの着用義務が新たに後部座席にも適用され、歩行者の先行権が強化される) [「BaZ」 8. 3. 94, 11]。

●**Haltestellenabstand**: 「駅と駅との間の距離」。Haltestellenentfernung と同。たとえば「SV」1994年3号の6ページ参照。Haltestellenfolge も似た意。上掲書の7ページ参照。Prag . . . Die 5, 1 km lange Neubaustrecke umfaßt die Stationen Hurka, Luziny, Luka, Stodulky und Zlicin (*Haltestellenabstand*: 1,022 km) und verfügt über eine behindertengerechte Ausstattung. (プラハ . . . 5.1キロのこの新設路線には、フルカ、ルズィニ、ルカ、ストドゥールキ、ズリチーン(駅と駅との間隔: 1.022キロ)があり、障害者のために造られた設備を持っている) [「SV」 10/94, S. 59]。

●**Haltestellenkap**: 「停留場岬」とは停留場の片方の端の歩道や停留場全体に沿った歩道を

車道に岬のように突き出させた所のことで、これにより、バスや電車が止まっている間は後続の自動車は待っていなければならない。車の流れを主眼にした Busbucht (バスベイ、別出) とは逆の発想。Vgl. 「SV」 9/94, S. 52.



●**hauptuntersuchen**: 「定期点検を行う」。その名詞形は Hauptuntersuchung で HU はその省略形。Vgl. 「SV」 9/94, S. 55.

●**Hauptverkehrsstraße**: 「主要幹線道路」。Untersuchungen im Saarland haben nachgewiesen, daß Lungenkrebserkrankungen überall dort besonders häufig vorkommen, wo auch die Bäume überdurchschnittlich starke Schäden aufweisen. Zum Beispiel entlang der *Hauptverkehrsstraßen*. . . (ザールラント州での調査で、肺ガンが特に頻発しているのは決まって樹木も並外れて大きな被害を受けている所であることが証明されている。たとえば主要幹線道路沿いであるとか...) (Peter M. Bode, Sylvia Hamberger, Wolfgang Zängl: Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. 1986, S. 45)。

●**Helmpflicht**: 「ヘルメット使用の義務」。Radler sind besonders gefährdet. An oberster Stelle rangieren bei ihnen Kopfverletzungen. Solange es keine *Helmpflicht* gibt, sollten Eltern ihre Kinder freiwillig mit dem Kopfschutz ausrüsten. (自転車の子供は特に危険にさらされている。彼らの場合、頭に損傷を負うことが一番多い。ヘルメット着用の義務がない間は、親は自発的に頭を保護するものを装備させる必要があろう) (「Stern」Nr. 37. 9. 9. 93, S. 146)。Jede Maßnahme, die die Verletzungsgefahr beim Radfahren mindert, ist zu begrüßen. Der VCÖ empfiehlt daher das Tragen von Helmen sowohl für Kinder als auch für Erwachsene, lehnt aber eine generelle *Helmpflicht* für Radfahrer ab. Als Zwangsmaßnahme würde das Helmtragen vielen das an sich gesunde Radfahren verleiden — sodaß der Schaden für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung größer sein dürfte als die durch den Helm erzielte Schutzwirkung. (自転車で負傷する危険を少なくするどんな措置も歓迎すべきものである。VCÖはそれゆえ子供にも大人にもヘルメットの着用を勧めはする。が、しかし自転車利用者に対するヘルメット着用の義務化は拒否する。ヘルメット着用が強制されれば、元々それ自体健康な自転車走行の楽しみを多くの人から奪うことになる。その結果、住民全体から健康を奪う害は、ヘルメットによって達せられる防護作用より大きなものになるだろう) (「VCÖ-Zeitung」 Nr. 5. Juni/1994, S. 2)。

●**Inbetriebnahme**：「運行開始」。

●**Kann-Fahrer**：造語で、車を使うか公共交通を利用するか選択しうる乗客のこと。「潜在的乗客」。Bei einer Untersuchung in Würzburg wurde in der Straßenbahn ein wesentlich höherer „Kann-Fahrer“-Anteil (24,5%) gezählt als im Bus (17,5%). (ヴェルツブルクのある調査では、バス〔17.5%〕より路面電車〔24.5%〕の方が、潜在的乗客が多かった) [「VCÖ-Zeitung」Nr. 10. Dezember/1994, S. 3]。

●**Kehranlage**：「ループ折り返し線」。Hannover . . . Während es am Königsworther Platz eine zweigleisige unterirdische *Kehranlage* gibt, sollen die Vierwagenzüge vor Ankunft an der Haltenhoffstraße geteilt und unmittelbar nach der Abfahrt wieder gekuppelt werden. (ハノーファー . . . ケーニヒスヴォルター・プラッツには地下の複線のループ折り返し線があるが、ハルテンホフシュトラッセでは、4両連結の電車を到着前に切り離し、発車の後すぐに再びつなぐ予定である) [「SV」10/94, S. 56]。

▲**Kilometergeld**：自動車、自転車、徒歩でなされる勤務時間内の移動に対して支払われる旅費のことで、バスや電車での移動に対して支払われる旅費は **Kilometergeld** とは言わない。

●**Kletterweiche**：「渡り線」。平行して走る複線の市電のレールをつなぐ臨時のレールのこと。市電のある区間のレールが工事のため使えない場合、電車は「渡り線」を通ってもう一方のレールに誘導され、工事現場を過ぎた所で別の渡り線により元の線路に戻される。Kletterweiche と呼ばれるのは、これが地下に敷設されるのではなく、地上の路面に敷かれるため、電車が数センチ「よじのぼる」(*hinaufklettern*) ためである。

●**Kohlendioxid**：「二酸化炭素」。Genau das aber wäre nötig, um den Ausstoß des Treibhausgases *Kohlendioxid* zu verringern, das bereits begonnen hat, unser Klima nachhaltig zu verändern. Während in Industrie- und Privathaushalten immer weniger Energie verbraucht wird, steigt der Verbrauch durch den Automobilverkehr stetig. Und er wird es weiter tun, wenn die Politiker es nicht schaffen, die Autofahrer zu bremsen. (これこそ〔=車の走行量を減らすこと〕がしかし、我々の気候を持続的に既に変え始めた温室効果のガス、二酸化炭素の排出量を減らすためには必要なことであろう。工場や家庭のエネルギー消費量が減り続けている一方、車交通によるその消費は絶えず増えている。そして、政治家がドライバーにブレーキをかけるのに成功しないなら、その量は今後も増えていくであろう) [「ADAC ade」S. 24]。

●**Kontingent**：「走行割当量」の意だが、可能な走行量 (*Fahrmöglichkeiten*) の意で使われることもある。Vgl. 「VCÖ-Zeitung」Nr. 8./9. Okt./Nov. 1994, S. 40.

●**Kraftwagen**：「自動車」。Eine halbe Million Menschen starben seit 1953 am, im oder unterm bundesdeutschen Auto. Allein das wäre Anlaß genug, das Autofahren schlichtweg zu verbieten.

Diese Zahlen sind obendrein unvollständig, denn sie berücksichtigen nur jene Opfer, die bis zu 30 Tage nach dem Unfall sterben. Durch die verbesserte Intensivmedizin überstehen jedoch immer mehr Todgeweihte diesen Stichtag — ohne eine Chance auf ein Überleben. Weltweit erliegen dem *Kraftwagen* nach Zahlen der »World Road Statistics« 200000 Menschen im Jahr. Doch auch diese Zahl ist unvollständig, denn die Sowjetunion, China und viele Dritte-Welt-Länder geben keine oder nur unzureichende Daten weiter. Eingeweihte schätzen die weltweiten Menschenopfer auf etwa 400000 — das ist ein Toter alle 90 Sekunden. Das Auto ist, diesen Zahlen zufolge, das größte legalisierte Mordinstrument. Eine Technik, die hierzulande jährlich über tausend Kinder tötet, hätte, wollte man sie morgen und in Kenntnis aller Folgen einführen, nicht die geringste Chance.

(1953年以来、50万人の人々が西ドイツの車にはねられ、また車の中で、あるいは車の下敷きになり死んだ。このことだけでも、車の運転をあっさり禁止するのに十分足るきっかけであろう。この数はそのうえ不完全なものだ。なぜなら、その数は、事故後30日以内に死んだ犠牲者だけを考えているからだ。集中医療の改善により、ますます多くの頻死の人達がこの期日はクリアーしている——生きのびる見込みもなく。「世界道路統計」の数字によれば、世界中で年間20万人の人々が自動車の犠牲になっている。だが、この数もまた不完全なものである。なぜなら、ソビエト、中国、第三世界の国々はデータを公表していないか不完全にしか出していないからだ。専門家は世界中の犠牲者を約40万人と見積っているが、これは90秒ごとに一人の死者に当たる。この数に従えば、車は正当化された最大の殺人の道具だ。わが国で年間千人以上の子供を殺す技術は、あらゆる結果をふまえて将来も導入しようとしたなら、少しのチャンスもなかろう)〔「ADAC ade」S. 15〕。

● **Kurzstrecke:** 「短い距離」, 「(乗車券の)最短区間」。Die Preiserhöhung würde den Verbraucher sicher treffen, möglicherweise aber weniger schlimm als zunächst anzunehmen: Denn etwa die Hälfte aller Fahrten legt ein Pkw-Besitzer auf *Kurzstrecken* bis zu fünf Kilometern zurück. Dort, bei kaltem Motor, produziert er die meisten Schadstoffe. Diese gemeinhin »unnötigen Fahrten« (Holzapfel) lassen sich im allgemeinen auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Oft sind sie gar überflüssig, so daß man sie ersatzlos streichen könnte. Auch die Autobahnen nutzt der Bundesbürger vorwiegend im Nahverkehr. Anstelle einer Straßenverbesserung wäre dringend der Ausbau von U- und S-Bahnen nötig.

So etwas ist — wie ein Blick nach Zürich zeigt — durchaus möglich: Durch eine restriktive Politik gegen das Auto und eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs geht die private Motorisierung im Zürcher Stadtbereich seit dem Jahr 1982 stetig zurück. »Und das bei einem gleichzeitigen Wirtschafts- und Arbeitsplatzboom«, betont der Schweizer Verkehrsplaner Willi Hüsler. ([ガソリンや軽油の)値段を上げればきっと消費者には痛いであろうが、当初予想されるほどは恐らく困ることにはならないであろう。なぜなら乗用車の所有者は全走行の約半分を5キロ以下の短い距離で行っているからだ。その距離でエンジンが冷えたままだと最も多くの有害物質が出る。こうした概して《不必要な走行》〔ホル

ツアプフェル氏]は、一般に、歩いたり自転車に乗ったり公共交通でも可能なのだ。こうした走行が全く余計な場合もしばしばで、そうした走行の代わりはいらないくらいである。ドイツ国民はアウトバーンもまた主として近距離交通に使っている。道路改良の代わりに地下鉄や国電の拡充が緊急に必要であろう。

こうしたことは——チューリヒに目を向ければ分かる通り——全く可能なのだ。車の縮小政策と公共交通の改善により、チューリヒ市内のマイカーは1982年来、減り続けている。「しかも同時に経済と職も隆盛を極めているのです」とスイスの交通立案家ヴィリー・ヒュスラー氏は強調する）（「ibid.」 S. 25 f.）。

▲**Lärmbelästigung** : Wenn Hunderte von Autos vor Ihrem Fenster vorbeifahren, Ihre Mahlzeiten und Gespräche und Ihren Schlaf stören, ist das keine *Lärmbelästigung*, sondern heißt Verkehr, ist gesellschaftlich völlig akzeptiert und ein Beitrag zum Bruttosozialprodukt: Schallschutzfenster, Schlaftabletten und Psychopharmaka mit eingeschlossen. (何百台もの車があなたの家の窓の前を走りすぎ、食事や会話や睡眠を妨げても、それは騒音被害ではなくて、交通だといい、社会的に完全に受け入れられていて社会総生産に貢献しているのだという。防音窓、睡眠剤、精神安定剤ともども)（「Alptraum Auto」 S. 57）。

●**Leerlauf** : 「(機械, エンジンなどの) 空転」。 Umweltschützer erhofften eine Treibstoffersparnis zwischen 5 und 20 Prozent, vor allem aber entsprechend reduzierte Abgaswerte. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen in Bergisch Gladbach fallen von den rund acht Millionen Tonnen Abgasstoffen und Rußpartikeln, die jährlich auf deutschen Straßen aus den Auspuffrohren geblasen werden, 10 bis 15 Prozent beim *Leerlauf* vor Ampeln an. (環境保護者達は「赤信号の前でエンジンを切ることで」5～20%のガソリンの節約を、とりわけしかし排気ガスの値がそれに応じて下がることを期待した。ベルギッシュ・グラートバハの連邦道路局の試算によると、年間ドイツの道路で排気筒から吐き出される約800万トンの排気ガスと煤のうち、10～15%が信号の前でのエンジンの空転によるものだという)（「DER SPIEGEL」 Nr. 29/1987, S. 139）。

●**Luftverunreinigung** : = Luftverschmutzung. 「大気汚染」。 Der offensichtliche Unsinn, Kosten als Gewinne und Lasten als Wohlstandssteigerungen in die Berechnungen des Bruttosozialprodukts einfließen zu lassen, beschäftigt Ökonomen und Sozialwissenschaftler schon seit vielen Jahren . . . Was sagt das Wachstum des Bruttosozialprodukts überhaupt noch aus, wenn *Luftverunreinigung*, Waldsterben, vergiftete Böden, Artenrückgang, Gewässerversäuerung und Gesundheitsschädigung bei den Menschen nicht als sinkende Lebensqualität registriert werden? Wenn die dadurch verursachten Reparaturkosten gar als Wohlstandsmehrung verbucht werden? (費用を利得として、また負荷を裕福の増大として社会総生産の計算にくりこむこの明らかなナンセンスに経済学者や社会学者達はもうずいぶん前から取り組んでいる・・・大気汚染、森の枯死、土壌の汚染、種の衰退、河川の酸性化、人間の健康被害が生活の質の低下として記録されないならば、社会総生産の増加はそもそも何を意味しているのか？ 今あげた被害によってひき起こされる修復の費用が裕福の増大としてさえ記載されるならば？)

〔「DER SPIEGEL」8/Juni 1987, S. 102〕。

▲ **Magnet (schwebe) bahn** : Magnetgleiter なる言い方も。Vgl. 「DER SPIEGEL」50/1993, S. 86。ベルリン・ハンブルク間の Schwebebahn 構想 (の問題性) についても、たとえば上掲誌86～88ページ参照。同計画のご破算に関する記事は同誌1993年27号の16ページ参照。

● **Mittelinsel** : 「安全島」。Vgl. 「VZ」3/94, S. 6。

● **Motorfahrzeugverkehr** : 「(オートバイも含む) 車交通」。Vgl. 「BaZ」5. 10. 93, 27。あまり使われず、普通は Autoverkehr。

● **Neuzulassung** : 「(自動車の)新認可(車)」。Natürlich ist ein Auto mit Katalysator besser als eines ohne. Und wenn auch der ADAC dafür eintritt, daß möglichst schnell alle *Neuzulassungen* mit einer Abgasentgiftung ausgerüstet sind, dann ist dagegen nichts zu sagen. Aber leider hat diese technische Neuerung unterm Strich — bislang jedenfalls — für den Umweltschutz nichts gebracht: Trotz Katalysator stieg im vergangenen Jahr der Gesamtausstoß an den mißliebigen Stickoxiden weiter an. Der Grund: Auf bundesdeutschen Straßen fahren immer mehr Autos immer weitere Strecken. Dadurch, und weil Dieselfahrzeuge nicht entgiftet sind, werden die Stickoxid-Emissionen bis zum Jahr 2000 allenfalls um zehn bis fünfzehn Prozent zurückgehen. (もちろん触媒を持った車は持たない車よりはよい。そして新認可車すべてに排ガス除去の装置をつけることに ADAC も賛成していること、それ自体には何も言うことはない。だが、残念ながらこの技術上の革新は、結果的には——ともかくこれまでのところは——環境保全には何ももたらしていない。触媒にもかかわらず、嫌われものの酸化窒素の全排出量は昨年増え続けたのである。理由は、ドイツの道路をますます多くの車がますます長い距離を走るからだ。この理由により、また、ディーゼル車の有害物質が除去されていないために、酸化窒素の排出量は2000年までにたかだか10～15%減るだけになろう)〔「ADAC ade」S. 23 f.〕。Entlastungsstraße の項の引用文も参照。

● **Nichtbeachtung des Rotlichts** : 「赤信号の無視」。Bei *Nichtbeachtung* des Rotlichts oder bei zu schnellem Fahren beispielweise — Delikten, die gefährlich werden können — sollte die Polizei vermehrt einschreiten. (たとえば赤信号を無視したりスピードを出しすぎたというような、危険なことになりかねない犯罪に対して警察は一層介入すべきだと思います)〔「BaZ」20. 12. 94, 23〕。

● **niederstflurig** : 「最低床の」。Gute Beispiele für den Einsatz von teilweise oder ganz niederflurigen Bahnen sind Bern, Bremen, Würzburg, Karlsruhe, Freiburg, Kassel und Grenoble. Für Wien ist demnächst sogar der Einsatz sog. „*niederstfluriger*“ Trambahnen geplant. (一部、あるいは全体が低床の電車を使用しているよい例は、ベルン、ブレーメン、ヴェルツブルク、カールスルーエ、フライブルク、カッセル、それにグルノーブルである。ウィーンでは近く、いわゆる「最低床の」市電の使用さえ計画されている)〔「VZ」3/94, S. 6〕。

●**Pedal**: Füße（足）が交通手段としての歩行を意味するのと同様に, **Pedal(e)**〔ペダル〕が自転車交通を示すことがある。Der Autor beschreibt die Notwendigkeit einer alternativen Verkehrspolitik und skizziert deren Grundzüge in Form eines Gegenentwurfs zu den vorliegenden Planungen. Diese Alternative setzt sich als Ziel, einen großen Teil des Verkehrs wieder auf die klassischen Träger Füße und *Pedale* zurückzuverlagern. Sie fordert den Vorrang für die öffentlichen Verkehrsmittel und bevorzugt die schienengebundenen. Autofreie Regionen sind nicht nur machbar, sie sind auch sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlich. (著者は、現行のとは別の交通政策の必要性を述べ、現行の諸計画への対案の形で、政策の基本線を描いていく。この対案が目標としていることは、交通の大部分を再び歩行と自転車という昔からの交通手段に戻していくことである。また、公共交通の優先を要求し、レール交通を優先する。車を入れない地域は実現可能であるばかりでなく、それは、より安全で、より経済的で、環境保全的でもある) [Winfried Wolf: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven. 1992, Umschlagklappe]。

▲**Pendlerpauschale**: 通勤に対して距離を基に算出される所得控除額のことだが(既出), たとえばオーストリアでは既に交通手段のいかにかわらず所得控除がなされているのに対し、ドイツでは自動車通勤者のみが要求しうる km-Pauschale なるものがまだ存在する。オーストリアでも事情によっては自動車通勤者が高額所得の控除を受けることがあるが、それは、他の交通手段がなかったことが証明しうる場合である。

●**Pendlerverkehr**: 「通勤」。Pendler は通勤(学)者。Der motorisierte *Pendlerverkehr* von und nach Zürich hat in den vergangenen fünf Jahren praktisch stagniert. Dagegen sind grosse Zunahmen an den Tangenten der Stadt zu verzeichnen. Dieser Verkehr verbindet Wohn-, Einkaufs- und Arbeitszentren ausserhalb Zürichs, die im Gegensatz zur Stadt expandieren. Heute wächst vor allem der Verkehr, der im Umland beginnt und dort auch wieder endet. (チューリヒからの、またチューリヒへ向かう通勤の車の数はここ5年間、事実上横ばいである。それに対し、町のバイパスで、その数が非常に増えている。この交通は、チューリヒ郊外の住宅・ショッピング・労働の中心地を結ぶもので、これが都会に比べて膨張している。こんにち、町の周辺部で始まり、そこでまた終わる交通が特に増加している) [「NZZ」1./2. 1. 95, 35]。

●**Pendelzug**: 「(短距離の) 折り返し運行列車(電車)」。Die Waldenburgerbahn ist eine beliebte Nahverkehrs- und Ausflugsbahn im oberen Baselbiet. Unsere modernen *Pendelzüge* transportieren jährlich 1,5 Mio. Fahrgäste im Tarifverbund Nordwestschweiz. Weiter unterhalten wir einen Postsachentransport, nostalgische Dampffzüge sowie ein Reisebüro. (ヴァルデンブルク鉄道は、上部バーゼル地方における人気のある近距離・旅行鉄道です。私共のモダンな折り返し運行電車は年間150万人の乗客を北西スイス運賃連合において運んでいます。さらに私共は郵便物を運び、懐かしい蒸気汽関車や旅行センターを持っています) [「BaZ」21. 12. 94, 22; Werbung]。

▲**Privatverkehr**: privater Verkehr とも。Manche Wintersportorte versuchen einiges, um den

privaten Verkehr einzudämmen — mit welchem Erfolg? (個人交通を抑制するための試みを行っているウィンタースポーツ地の町村もあるが、いかなる成果が?) [「BaZ」9. 12. 94, 61]。

●**Punkt-zu-Punkt-Verkehr**: 積みかえを少なくし、点から点へと輸送する「拠点間輸送」。

Vom Rhein auf Schiene oder Strasse: Basel war natürlicher Umladeort für »gebrochene« Frachten. Heute ist *Punkt-zu-Punkt-Verkehr* Trumpf. (ライン河から鉄道や道路を使ってバーゼルは「コンビネーション輸送」の貨物のための自然な積みかえ地であった。こんにちでは、拠点間輸送が切り札になっている) [「BaZ」8. 10. 94, 19]。

▲**Quartierbus**: Gute Beispiele hierfür bietet der ÖV in der Schweiz. Die neuen *Quartierbusse* in Zürich sorgen dafür, daß man mit Bussen und Bahnen fast von Tür zu Tür fahren kann, daß lange An- und Abmarschwege entfallen. ((路線・電停・バス停網を密にすることは潜在的乗客としての歩行者を獲得するのに重要な要素だが) そのよい例を示しているのがスイスの公共交通だ。チューリヒの新しい市区バスは、バスと電車により、ほとんどドアからドアへ移動しえて、長く歩かなくてすむのに一役買っている) [「VZ」3/94, S. 6]。Zürich: *Quartierbuslinie* 73 erwartet Umsteiger von Trolleybuslinie 32 an der Friesenbergstraße, um direkt in ihr Wohngebiet zu chauffieren. (チューリヒ: 市区バス73系統は、32系統のトロリーバスからフリーゼンベルクシュトラーセで降りた人を待ちうけ、直接、乗客の居住地区へ運ぶ) [ibid.]。

●**Querungsweg**: 「横断歩道」。

●**Regionalverkehr**: 「地方交通」。

●**Renaissance des Trams**: = Renaissance der Straßenbahn (既出)。Das Schweizer Zeitalter der elektrischen Strassenbahnen begann in der Romandie. 1888, sieben Jahre nachdem in Berlin die erste «Elektrische» überhaupt in Betrieb genommen worden war, verband eine solch «neumodische» Bahn Vevey und Chillon am Genfersee. Nach einem ersten Aufschwung wurde das bequeme Nahverkehrsmittel mehr und mehr von Autobussen verdrängt. Heute beobachtet man im In- und Ausland eine *Renaissance des Trams*. (スイスにおける電動の路面電車の時代はフランス語圏で始まった。ベルリンで最初の《市電》なるものが運行を開始してから8年たった1888年、かくも《当世風な》電車がヴヴェーとジュネーブ湖畔のシヨンをつ結んだ。最初の隆盛ののち、この快適な近距離交通機関はどんどんバスに駆逐されていった。こんにちでは内外で市電の復活がみられる) [「BaZ」5. 3. 94, 53]。

●**Ride & Ride**: 公共交通機関相互の乗り継ぎのこと。たとえば、ある場所へ行くのに、ある駅まではバスで行き、そこから先は電車で行くなど。Go & Ride の項の引用文も参照。Ride & Ride については、たとえば「VZ」誌の1994年3号の8～10ページに詳しい。

●**rollender Gehweg**: 「動く歩道」。Vgl. 「VZ」3/94, S. 7.

●**Rollmaterial**: = Fahrzeug. 「車両」, 「車体」。主としてレール交通の車両 (列車や機関車

や電車）に用いられる。

●**Schienennetz**：「レール網」，「鉄道網」。In der Schweiz dagegen kommt das dichte *Schienennetz* nicht nur dem Personenverkehr zu Gute. Sie ist auch Weltmeister im Güterverkehr auf der Schiene. Sie hat dem Lkw-Verkehr auf der Straße klare ordnungspolitische Grenzen gesetzt, mit landesweitem Nacht- und Sonntagsfahrverbot und einer generellen Tonnagebegrenzung auf 28 to. (これに対してスイスでは密な鉄道網が旅客輸送に役立っているだけではない。スイスは鉄道による貨物輸送においても世界チャンピオンなのだ。スイスは道路のトラック輸送にはっきりとした経済秩序政策上の制限を設け、夜間と日曜の走行を国内のどこでも禁止し、積載トン数を一律28トンに制限してきた) [「VZ」3/94, S. 10]。

●**SchnellBus**：「急行バス」。Neben dem klar erkennbaren Takt, der Verkürzung der Reisezeit und dem möglichst direkten Fahrweg setzt die RVM besonders auf den Komfort: Bequeme Reisebusse mit viel Beinfreiheit, Gepäckablage, Sitzplatzbeleuchtung, getönte Schiebel und Vorhänge bieten Annehmlichkeiten, die in Standardbussen sonst nicht anzutreffen sind. Als besonderer Service besteht ein kostenloses Leseangebot mit Tageszeitungen und Zeitschriften. Jeder Platz verfügt über einen Kopfhöreranschluß für den Empfang von je zwei Radio- und CD-Programmen.

Im Münsterland ist diese *SchnellBus*-Verbindung das zweite Angebot seiner Art. Denn zwischen Lüdinghausen, Senden und Münster gibt es bereits seit 1990 ein ähnliches *SchnellBus*-Angebot. Dort hat sich die Nachfrage um 50 Prozent steigern lassen, so daß heute zum Teil ein 20-Minuten-Takt gefahren wird. (はっきり分かり易い運行間隔, 運行時間の短縮, できるだけ最短の走行距離と並んでミュンスター地方交通会社 [RVM] は特に快適さに重点を置いている。すなわち, 足が自由に動かせる快適な座席, 荷物棚, 座席の所の照明, 色のついた窓ガラスとカーテンが普通のバスにはみられない快適さを与えてくれる。特別なサービスとしては日刊紙や雑誌などの無料の読み物のサービスがある。どの座席にもそれぞれ2つのラジオおよびCD番組が聴けるヘッドフォンがある。ミュンスター地方では, この急行バスはこれで2度目のものである。というのも, リューディングハウゼン, ゼンデン, ミュンスターの間に既に1990年以来同じような急行バスが運行しているからだ。この区間では需要が50%増えたため, こんにちでは一部時間帯で20分間隔の運行が行われている) [「n-p」Nr. 9/1994, S. 323]。

●**Schnellstraße**：「都市高速道路」。Die letzten Parks und Ruheazonen in unseren Städten werden systematisch von *Schnellstraßen* angefressen: Da herrscht der autogerechte Krieg. In 24 Stunden fahren 100000 Automobile über die Monumente der Stadtzerstörung. Zweimal am Tag Verstopfung. Also neue Durchbrüche — bis die Stadt nur noch Fahr-Bahn ist. Die Luft: im wahrsten Sinn atem-beraubend. Was machen wir eigentlich mit diesen Beton- und Asphaltwüsten im nahen 21. Jahrhundert, wenn das Öl zuende geht: darauf spazierengehen oder radfahren? (私達の町に残っていた最後の公園や憩いの場所は高速道路により秩序立てて侵蝕されている。そこにあるのは車が主人公の戦

争だ。24時間で10万台の車が都市破壊のこの記念碑の上を走っていく。一日に2度渋滞がある。だから、高速道路は新たな突破口だ。町が、走る軌道と化すまで。空気は真の意味で息もつけないほどだ。来たるべき21世紀に、油がなくなったら、このコンクリートとアスファルトの砂漠で我々は一体何をするのか。その上を散歩したり自転車に乗る？）〔「Alptraum Auto」S. 53〕。

●**Schulweg**：「通学路」。Selbst die *Schulwege*, wichtige Erfahrungsräume, werden den Kindern aus Furcht vor dem gefährlichen Autoverkehr genommen. Lieber fahren die Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule und erzeugen so einen beträchtlichen Anteil dieser Gefahr. Die breite Behandlung des *Schulweges* im Sachunterricht der Grundschule ist für viele Kinder deshalb unrealistisch, weil für sie der *Schulweg* nur eine Fahrt im elterlichen Auto darstellt, die fast keine Möglichkeiten der selbständigen Umwelterfahrung bietet. (体験ができる大切な場所である通学路さえ、危険な車交通を恐れるあまり、子供達から取り去られる。親達は子供達を危険な目にあわせるよりむしろ車で学校に運び、そうすることでこの危険のかんりの部分を生み出している。小学校の一般教育の授業で通学路を実際に問題にしても多くの子供にとってピンとこないのは、子供達には通学路が親の車でのみ通る道で、まわりの環境を自分で実感できる可能性がないからである) [Dr. Hubert Koch (Hrsg.): Die neue Verkehrserziehung (1991), S. 39]。

●**Schwächere Verkehrsteilnehmer**：いわゆる交通弱者（歩行者、自転車利用者、子供やお年寄りなど）のこと。Die Stadtpolizei Liestal führte im Jahre 1994 insgesamt an 125 (Vorjahr: 104) Messstellen mobile Geschwindigkeitskontrollen durch, wobei insgesamt 15515 (14807) Fahrzeuge erfasst wurden . . . Im Bereich der Bekämpfung für Unfallverhütung wurde an 21 (15) gesamtschweizerisch durchgeführten Aktionen teilgenommen, wobei die verkehrserziehenden Massnahmen der *schwächeren Verkehrsteilnehmer* im Vordergrund standen. (リースタール市警察は1994年に合計125か所〔前年は104か所〕の測定地で、車の速度とりしまりを行ったところ、合計15515 (同14807) 台の車がかかった・・・事故防止のための速度違反の追放というこのキャンペーンでは、スイス全土で21 (同15) の行動が行われたが、その際、交通弱者に対する交通教育上の措置が、この行動の中心であった) 〔「BaZ」21. 12. 94, 33〕。

●**Schwertransport**：「重量トラック」。

●**Sichtlinie**：道路からよく見通せる、交差点の前の線。Vgl. 「Stern」9. 9. 93 (Nr. 37), S. 146.

●**Soll/Ist Kilometer**：目標値と実際値との比較 (Soll-Ist-Vergleich, 「Fachwort」参照) のひとつで、目標とした (走行) 距離 (=Soll) と実際の (たとえば走行した) 距離 (=Ist)。Vgl. 「Fahr die Hälfte」S. 9.

▲**Spurbus**：「軌道バス」。「その2—補遺」の訳語は不適當であった。

●**Spurführungsrolle**：「誘導車輪」。軌道バスの軌道区間の両側には低いガイドレール (=Führung) があり、バスがそのレールの一方に近づくと、バスの前方や側面に取りつけられ

た車輪（=Rolle）がガイドレールに触れる。それにより車両の誘導がなされ、バスは再び軌道の中央に戻される。バスの運転手は操縦する必要がある。Vgl. 「n-p」 8/1992, S. 291.

●**Stau** : 「渋滞」。Millionen quälen sich immer noch lieber im *Stau*, weil sie sich im Auto wie zu Hause fühlen. In Bahn oder Bus umzusteigen, ist für sie wie eine Vertreibung aus dem Paradies. (何百人もの人が相変わらず車を手放すよりは渋滞に難儀する方がいいと思っている。彼らは車をわが家のように感じているからだ。車をやめて電車やバスに乗ることは、彼らにとっては樂園から追放されるようなものなのだ) [「Stern」 5. 3. 92, S. 33]。

Wer Straßen und Parkhäuser sät, erntet *Stau*. (道路と駐車ビルの種をまく者は、渋滞を刈りとる) (ibid.)。

●**Stehzeug** : *Fahrzeug* にひっかけた造語。In den verstopften Innenstädten und Ballungsgebieten wird das *Fahrzeug* zum *Stehzeug*. Verkehrs- und Stadtplaner fordern deshalb autofreie Stadtzentren, in denen nur Busse und Bahnen fahren. (渋滞した都心部や人口密集地域では乗り物は立ち物になっている。それゆえ交通立案者や都市計画者達は電車とバスだけが走り、車を入れない都心を要求している) (ibid. S. 38)。

●**Streckengleis** : 電車の路線の軌道のこと。Vgl. 「SV」 9/94, S. 55.

●**Tagesverkehr** : 文字通りに、日中の時間帯における公共交通機関の運行のこと（たいていは6～19時）。

●**TCS** : = *Touring Club der Schweiz*. ACS (既出) と並ぶスイスの大自動車連盟。Unfallquote の項も参照。

●**Tempo 30** : 「速度30キロ制限」。特に住宅地域の車の速度を30キロに制限しようとする措置で環境保全的交通上のスローガンのひとつ。Überall, wo Autoverkehr zugelassen bleibt, muß man ihn im Interesse der Fußgänger, Radfahrer und des ÖV so domestizieren, daß er stadt- und umweltverträglich und verkehrssicher wird. Da hilft dann nur flächendeckende Verkehrsberuhigung. Anfänge in diese Richtung gibt es seit 20 Jahren. In Buxtehude wurde 1983 das Konzept für flächendeckend *Tempo 30* geboren. Es folgte Hamburg mit über 600 *Tempo-30*-Zonen. Auch Bonn, Krefeld, Heidelberg, Freiburg und einige Ruhrgebietsstädte haben Ende der 80er Jahre in fast allen Wohngebieten *Tempo 30* angeordnet. (車交通が許可されている所はどこでも、歩行者、自転車利用者、公共交通のために車交通を町と環境に調和させ、交通安全も計られるよう車交通を制御していかなければならない。その場合には全域的交通緩和だけが有効である。この方向での最初の試みは20年前からある。ブックステファードでは1983年に町全体を30キロ制限にしようとする計画が生まれた。ハンブルクがこれに続き、600以上の30キロ制限区域を作った。ボン、クレーフェルト、ハイデルベルク、フライブルク、いくつかのルール地方の町もまた80年代終わりにほとんどの住宅地域で30キロ制限を定めた) [「VZ」 3/94, S. 12]。

●**Temposünder** : 「速度違反者」。

●**Testfahrt** : 「試運転」。= Probefahrt.

●**Tramlinie** : = Straßenbahnlinie. London soll nach mehr als 40 Jahren wieder eine *Tramlinie* bekommen. Die britische Regierung hat letzte Woche grünes Licht für den Bau einer 25-Kilometer-Strecke gegeben, die den Vorort Croydon mit dem im Süden gelegenen Wimbledon verbinden soll. Der britische Verkehrsminister Mawhinney kündigte an, dass 1995/96 mit den Arbeiten begonnen werden soll. Drei Jahre später soll das erste Tram auf der Strecke Croydon-Wimbledon fahren.

Die erste Strassenbahn der Welt fuhr 1885 im britischen Blackpool. Nach ihrer Blütezeit in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden Trams jedoch immer weniger eingesetzt. Ausser einer Touristenbahn in Blackpool gab es in Grossbritannien etwa 30 Jahre lang keine Trams, bis dieses Verkehrsmittel 1992 von der Stadt Manchester wiederbelebt wurde. In London war bis zum Jahr 1952 eine Strassenbahn in Betrieb. (ロンドンには40何年かぶりに、再び市電の路線を持つことになった。イギリス政府は先週、郊外のクロイドンと南部のウインブルドンを結ぶ25キロの区間の建設にゴーサインを出した。イギリスのモバイニー交通相は1995年から96年にかけて工事を始める予定であると述べた。3年後にはクロイドンとウインブルドン間を最初の市電が走ることになる。

世界最初の市電は1885年イギリスのブラックプールを走った。20世紀前半に市電はその最盛期を迎えたが、その後どんどん減少していった。1992年に市電がマンチェスター市に再びお目見えするまで、ブラックプールの観光用電車以外にはイギリスには約30年間市電はなかった。ロンドンでは1952年まで市電が走っていた) (「NZZ」20. 12. 94, 7)。

●**Umwelt-Ampel** : 「環境信号」とは、交差点での赤信号の時に自動車のエンジンをいったん切ることを勧める標識。1985年5月から2年間バーデン・ヴュルテンベルク州で、この標識によるガソリンの節約や有害物質の排出抑制効果に関してテスト実験が行われた。Ungeachtet der dürftigen Ergebnisse des Versuchs will das Stuttgarter Innenministerium dem Bundesverkehrsministerium vorschlagen, die Straßenverkehrsordnung zugunsten von *Umwelt-Ampeln* zu ändern. Nach den derzeit geltenden Regelungen dürfen die Zusatz-Signale nur mit Sondergenehmigung angebracht werden.

Am Ende könnte dann ein Schweizer Beispiel stehen: In Baden bei Zürich und in Basel wird seit kurzem ein Bußgeld von 20 bis 50 Franken erhoben, wenn der Motor vor einer der dortigen *Umwelt-Ampeln* nicht abgestellt wird.

Ergebnis bis jetzt: Aufklärungsaktionen waren erfolglos geblieben, aber seit der Einführung des Bußgeldes drehen 90 Prozent der Autofahrer artig ihren Schlüssel. (この試みが淋しい結果に終わったにもかかわらず、バーデン・ヴュルテンベルク州内務省は連邦交通省に対し、環境信号設置の方向で道路交通規則を変えることを提案する意向だ。現行法によると、追加の信号は特別認可がないと設置できない。結局、この信号が取り付けられると、スイスの先例のようになるかもしれない。すなわち、チューリヒ近郊の

バーデンやバーゼルでは、環境信号の前でエンジンを切らなかった場合、20～50フランの罰金が最近とられるようになっていく。これまでの結果は次のようだ。啓蒙活動は不成功に終わったが、しかし罰金の導入以来、ドライバーの90%は行儀よく車のキーを回している）（「DER SPIEGEL」Nr. 29/1987 S. 139）。

「青い信号」（„Blaue Ampel“）とも呼ばれるこの信号は、実際に、特にバーデン・ヴュルテンベルク州で設置された。連邦環境省の下部官庁の連邦環境庁（Umweltbundesamt）は、環境に対する積極的な効果が期待薄という理由で、この環境信号に反対した。エンジンのスイッチを再び入れる際の有害物質の排出量は、信号待ちの間エンジンをかけたままにしておく時より多くなる。環境庁の対応と、とりわけ環境信号にかかる高い費用のため、今日この信号はもはやほとんど設置されなくなっている。

●**Umweltspur**：「環境軌道」とは、バスと自転車のみが走れる車線のこと。Vgl. 「VZ」 3/94, S. 8. ただし、まだ定着している言葉ではないと思われる。

●**Umweltstraße**：「環境道路」とは、バス、電車、自転車、歩行者のみが使用できる道路の意。ただし、これまた、まだ定着している言葉ではないと思われる。Vgl. *ibid.*

●**Unfallquote**：「事故率」。Besondere Brisanz liegt in der Frage nach der Zulassung der 16jährigen zu Autostunden darin, dass in den ersten Jahren nach dem Erwerb des Fahrausweises auch die *Unfallquote* am höchsten ist. Trotzdem bereitet der Touring Club der Schweiz (TCS) derzeit eine Eingabe zuhanden des Bundesrates vor, mit der in der Schweiz die vorgezogene Fahrausbildung ermöglicht werden soll. (16歳の者に車の運転練習を許可するという問題が特に衝撃的なのは、運転免許取得後の2、3年に事故率も最高になるということがあるからだ。にもかかわらず、スイス・ツーリストクラブは、車の教習の時期を早める連邦評議会あての請願書を用意している）（「BaZ」 9. 10. 92, 57）。

●**Unfalltotenstatistik**：「事故死者統計」。Und auch die von der Autolobby gerne präsentierten Erfolge bei der Verkehrssicherheit — ein Rückgang der Getötetenzahlen von fast 20000 pro Jahr Anfang der 70er Jahre auf 8000 bis 9000 Mitte der 80er — verlieren bei näherer Hinsicht merklich von ihrem Glanz. Ein Großteil des Erfolgs geht ja auf das Konto eines mit großem Aufwand verbesserten Rettungswesens und der High-Tech-Intensivmedizin. An Unfallfolgen Gestorbene werden in der *Unfalltotenstatistik* nicht mehr mitgezählt, wenn sie im Krankenhaus den 30. Tag nach der Einlieferung überleben. Fachleute nehmen deswegen an, daß die tatsächlichen Opferzahlen des Straßenverkehrs viel höher liegen. (そして、70年代初めに死者の数が年間2万人程にもなったのに80年代半ばには8～9千人に減ったという、自動車ロビーが好んで持ち出す成果もまた、よくみえてみるとはっきりその輝きを失うのだ。成果の大部分は、実際、救助体制の改善とハイテクを駆使した集中医療を大量に投入したことによる。死者が病院に移送されて30日以上生きのびた場合、事故死者統計では、事故の結果死んだ者としてはもはや数に含まれない。それゆえ、道路交通による実際の犠牲者はずっと多いと専門家は考えている）（Joachim Wille: Die Tempomacher. Freie Fahrt ins Chaos. 1988, S. 15）。

▲**VCD**：現在の住所は、Eifelstraße 2 53119 Bonn (Postfach 170160 · 53027 Bonn)

Tel. (02 28) 9 85 85-0, Fax. (02 28) 9 85 85-10.

●**verkehrsarm** : 「交通量の少ない」。

●**Verkehrserziehung** : 「交通教育」。Die *Verkehrserziehung* leistet einen Beitrag zu einer, die Gefährlichkeit des Verkehrs verbergenden Verkehrssicherheitsideologie. (交通教育は交通の危険性をおおい隠す交通安全イデオロギーに手を貸している) [「Die neue Verkehrserziehung」 S. 41]。

●**verkehrsfrei** : 車を締め出し、交通量を少なくした、の意で、autofrei (既出) と同義で使われることが多い。

●**Verkehrsführung** : 「交通整備計画」。Die Tatsache, daß auf weiten Strecken der Linie 4 ein eigener Bahnkörper zur Verfügung stand sowie die Linienführung entlang der Verkehrsschwerpunkte Kiels, macht die Einstellung dieser Straßenbahnverbindung ein weiteres Mal unverständlicher. Rein betriebswirtschaftliches Kalkül wurde über ökologisch sinnvolle Verkehrsplanung gestellt. Eine oft geforderte alternative Kostenrechnung, die alle in die *Verkehrsführung* einfließenden Faktoren miteinbezieht, wäre an Stelle einer rein betriebswirtschaftlichen Rechnung den allgemeinen Erfordernissen einer umweltgerechten Stadtplanung zuträglicher gewesen.

Unter großer Beteiligung der Kieler Bevölkerung und einer großen Menge auswärtiger Gäste ging am 4. Mai 1985 das Straßenbahnzeitalter in Kiel zu Ende. (系統4の長い路線の軌道敷が道路から隔離され、また路線もキールの交通の要所に沿っていたという事実から、この市電の路線の廃止がまたまた不可解になる。ある経営上の計算が、エコロジーの点で有意義な交通計画を無視してなされたのだ。交通整備計画に関するあらゆる要素を含んだ、しばしば要求されるオルタナティブなコスト計算の方が、純粋に経営的な計算よりも環境保全的都市計画の諸要件を満たすものになったであろう。

キール市民が大勢参加し、外国の客も多数居合わせた中、1985年5月4日にキール市電の時代は終わりを告げた (Andreas Mausoff : Die Straßenbahn in Kiel (1990), S. 37)。

●**Verkehrsknäuel** : 「交通の混乱 (混雑)」。Werden Abendverbindungen gestrichen, steigen die Bahnkunde auf das Auto um : Die Suhrentalbahn im *Verkehrsknäuel*. (晩の電車の接続本数が減少すると乗客は車に乗りかえる。写真は交通が混雑する中を走るズーレンタール・バーン) [「BaZ」 26. 11. 93, 11]。

▲**Verkehrslärm** : Für sechzig Prozent der Bevölkerung ist der *Verkehrslärm* die stärkste Umweltbelastigung. Der ruhigste Ort auf der Straße ist inzwischen das Auto-Innere. (住民の60%にとって交通騒音は最もひどい環境被害だ。道路上で最も静かな場所は車の中になっている) [「Alptraum Auto」 S. 56]。

●**Verkehrsministerium** : 「交通省」。日本の運輸省に当たる。ADACの項の引用文、参照。

●**Verkehrssünder** : 「交通規則違反者」。

●**Verkehrssystem** : 「交通システム」。Die Schuld an einem Unfall, an der Verkehrsunsicherheit, wird dem Individuum zugewiesen, indem unterstellt wird, daß bei geschicktem und regelmäßigem („verkehrssicherem“) Verhalten Sicherheit im Verkehr möglich sei. Nicht das *Verkehrssystem*

ist gefährlich, sondern der Mensch verhält sich falsch. (事故とか交通上の不安全の責任は、器用に、また規則正しく〔「交通安全にのっとって」〕行動していれば交通安全は可能だとすることで個々人のせいにする。交通システムが危険なのではなく、人間が間違ったふるまいをしているというのだ) [「Die neue Verkehrserziehung」 S. 41]。

●**Verkehrsvermeidung**: 「(主として車の) 交通量を減らすこと」。その形容詞は *verkehrsvermeidend*。これをめぐってはたとえば, 「DIE ZEIT」 Nr. 38 (17. 9. 1993, S. 28) 参照。

●**Vortritt (srecht)**: 「(歩行者の) 優先通行権」。Gürtel(trag)pflcht の項の引用文, 参照。

●**Wagenhalle**: 「(電車やバスの) 車庫」。

●**Wartehalle**: 「待合室」。Fahrzeugfolgezeit の項の引用文, 参照。

●**Warteschleife**: 何らかの理由で飛行機が飛行場に入る前に上空で旋回しながら待機すること。「待機旋回」。Immer häufiger müssen deshalb die vielen teuren Flugzeuge nutzlos am Boden warten oder ebenso nutzlos über Flughäfen in Warteschleifen kreisen. Abstruse Folge des Flug-Booms: Auch das Fliegen, die schnellste Form der Fortbewegung, wird immer langsamer. (それゆえ, 多くの高価な飛行機が空しく地上で待機したり, 飛行場の上で旋回しながら空しく待たねばならないことがますます増えている。これは飛行ブームの馬鹿げた結果であり, 最も速い移動形態である飛行もどんどんゆっくりしたものになっている) [Heinz Blüthmann (Hg.): Verkehrsinfarkt. Die mobile Gesellschaft vor dem Kollaps (1990), S. 38]。

●**Werk(s)verkehr**: 工場従業員の輸送のこと。Vgl. 「Fachwort」 S. 110. Das Durchfahrts-Dorf. Eines ist wie das andere: trist, eintönig, zerrissen. Werksverkehr und LKW, Urlauberkolonnen, Tankstellen und Asphaltpisten zerschneiden die Dorfkultur, die gewachsenen Verbindungen und das soziale Leben. Geblieben sind nur Namen, die noch Geschichte tragen. (通過交通の村。どこも同じ風景だ。陰うつで殺風景で引き裂かれた感じだ。工場関係車両とトラック, 休暇旅行者の群れ, ガソリンスタンドにアスファルト道路が村の文化, 培ってきた結びつき, 社会的生活をズタズタにしている) [「Alptraum Auto」 S. 31]。

●**Zeitfahrkarte**: 「定期乗車券」。Zeitfahrausweis ともいう。

▲**Zersied(e)lung**: 動詞は *zersiedeln*。Die Entwicklung der Städte in der Schweiz habe zu zwei grossen Problemen geführt, sagte Claude Haltmeyer, der Leiter des Ökozentrums Bern. Erstens habe sich der urbane Lebensstil weit übers ganze Land verbreitet. Der begrenzte Raum sei beispieleslos und irreversibel *zersiedelt*. (スイスの町の発展は2つの大きな問題をもたらした, とベルン・エコセンター長のクロード・ハルトマイアーは述べた。まず第一に, 都市生活スタイルが全国に広がり, 限りある都市空間のスプロール現象は前例がなく取り返しがつかないほどだという) [「BaZ」 13. 12. 93, 6]。

●**Zupendler**: 他の町村からの通勤者のこと。Binnenpendler の項も参照。

Danksagung (特に次の方々に謝意を表します)

Herr Wolfgang Rauh (Verkehrsclub Österreich, VCÖ)

山口健次氏 (金沢工業大学)

Herr Gerd Lottsiepen (VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND e. V., VCD)