

## チェンマイ大学での貢献 (44)

伊藤信孝

チェンマイ大学客員教授・工学部

チェンマイ大学では年間を通じてキャンパスのどこかで工事が進行中である、と言うといささか大げさな表現になるが、それほど頻繁に整備、拡充、新校舎の建設が進みつつある。筆者がこちらに来てから、工学部だけでも4つほどの建物が新築されたし、古い建物の改修工事も数え上げるときりが無い。昨年(2016)来、特にキャンパス内の道路の拡充と整備が大々的に開始され、至る所で工事車両や建設機械が稼働しているのを継続的に目にしてきた。最近では卒業生による同窓会組織が基金を集めて第2工学部とも言えるほどの拡充工事が進行中である。またキャンパス全体では自転車道や歩道、排水溝の配管整備が急ピッチで行われてきた。車の台数、交通量の増加によるキャンパス内での交通渋滞への対処がその主たる目的である。

本報ではこの歩道・自転車道の改修整備について報告する。従来から歩道や自転車道は敷設されていたが、たとえば自転車道に関して言うならば縁石と本道の間がなめらかな傾斜をつけた形で接合されておらず、折角なめらかな舗装路を快適、かつ順調に自転車で通行していても本道に出るときは下車して再乗車しなければならず、サイクリストにとってはいささか面倒であった。極端に言えばそうした細かいところへの配慮は成されておらず、一面不親切な対応という観点は拭えなかった。ところが最近の改修工事でその多くが構造的にも改善されたものの自転車道の真ん中に電柱の支線（電柱を支えるワイヤ）が依然として存在したり、電気制御ボックスがはみ出していたりして、折角の改修整備工事でも心からの満足度を満たすには至っていなかった。そうした状況の下で自転車を主たる移動手段とする筆者にとっては不満の残る毎日であった。ちなみに筆者はチェンマイ大学によられた時に自動車（フォルクスワーゲン）の貸与をして頂いていたが、遠出をする機会も少なくキャンパス内での移動が主である事を考えると、下手に車での移動を継続する事は交通事故との遭遇、車の維持管理などを考えると必ずしも適当な手段とは思えないと判断し車を返すことにした。こちらの大学での貢献を主目的としていても交通事故を起こしたり、遭遇したりすることで無駄な時間を費やすのはあまり賢明でないと判断したからである。交通事故では最悪の場合、自らの身体的損傷も大きな問題と影響となるが、場合によっては加害者の立場になる場合も無きにしもあらずで、最悪の場合は長期の刑務所入りとなることも予想される。それやこれやを考えると必ずしも車での移動が最善とは言えないと結論を出した。その代わりに「それなら、これではどうだ」と言う代案として貸与されたのが自転車である。おもしろいことにこの自転車は筆者が在職時に利用していたもので退職後大学に放置に近い形で残してきたものである。当初は気付かなかったがよく見ると「どこかで見たような気がする」と言うことで記憶を辿り、ようやく思い出したと言う経緯が

ある。かつての留学生が輸入手続きを経て持ち帰ったと聞いた。筆者は定年退職前の2年ほどは、卒業生が卒業後に大学のキャンパス内に放置していく自転車、時には大型バイクなどがあちこちに放置され、大学は年度末などの適当な時期を見計らって放置自転車を収集し外部の処理業者に相当の金銭を払って引き取らせると言う処置をしてきたと言う。折しも環境問題の浮上と共にキャンパス・クリーンアップ作戦と名付けて放棄自転車を収集し、実践教育を兼ねて機械系の学生を集め放置自転車を修理するプロジェクトを立ち上げた。機械系の学生といえど道具の名前、使い方や不良部品の取り外し、取り替え、またその方法に慣れている者は少なく、1) 資源の無駄を削減、2) もったいない精神の育成、3) 廃物有効利用、の観点から折角機械工学を学ぶべく大学に来たのなら実学を通じてのスキルアップは重要で、彼らの実学的知識や経験が少ないことを講義を通じて熟知する筆者は先頭に立ってこの事業計画を実施した。殆ど機能しない自転車から機能する部品を外し完全な自転車を再現する、いわゆる「2個1車」として復元することである。修復には不足部品の購入など、いくらか余分な費用も必要であるが大半は廃棄同様に放置された自転車からの再利用でまかなう事が出来た。復元された自転車は留学生などに無料または部品代としての低価格で供与し、そのシステムを毎年継続していくことを考えた。単にスパナやペンチなどの小さな道具での修理で不可能な場合もあり、グラインダや時にはガスを用いた溶断なども必要であったが2日間の放置廃棄物品の収集・修理・復元プログラムを終えた。この事業で大切なことは、放置自転車といえど登録されている物品については安易に利用すると「盗難車」と言うことで法的に処罰を受けることである。たまたま留学生の一人がそうした物品を学内ならともかく、学外に乗り出して警察沙汰になったことで筆者は頭を下げに出向いた事もある。元の持ち主に警察から連絡をしてもらい直接詫びを入れたいと申し出たが相手方は「その必要はないので結構です」と言う事で警察からの間接的お詫びで決着した記憶もある。適切な処分をせずに自らの所有物をキャンパスに放置または遺棄していく卒業生が悪いのか、所有者を確認すべく一定期間の猶予を告示した後に業者を予備大学の予算を使って毎年処分を依頼するのが良いのか考えは分かれよう。しかしこうした事に大学の予算が使われることにはいささか異論を挟みたい。日本製中古自転車の品質評価は高く、最近訪れたアミューズメント・センター(チェンマイ市郊外に位置する Dutch Farm=日本の三重県伊賀市に位置する「もくもくファーム」に類似の農業体験型施設で面積もほぼ同じ)でも多くが施設内移動に配備されていた。さて、話はそれだが本文にもどる。

キャンパス内の自転車道と歩道の整備がほぼ完了したかに思われる時期にその事故は起こった。ある学科の玄関に敷設された簡易ゲートの支線(ワイヤー)が事もあろうに歩道と自転車道が併走する中央に位置した固定の状態設置されたままになっていた。当然通行の邪魔になることや、夕刻など暗くなるとワイヤーは見にくく、思わぬ事故につながる懸念はあった。そうした事を知っていた筆者ではあったが、その支線は1ミリにも満たない直径の細いワイヤーを束ねた0.5ミリほどの直径を有する物であったが、束ねたワイヤ

の1本がほぐれて東から露出していた為、それが注意をしつつ通行する筆者のズボンを引き裂き、弾みで自転車もろとも転倒した。右肩の打撲で回復に1週間を要した。このことを写真を添えてレポートにして学部長に提出した。もちろん改善法についても提案を添えた。この事故から1ヶ月も経たないある日、現場を通りかかると支線のみならずゲートも全て撤去され適切な処置が講じられていた。大学には大学の設備拡充、保守維持管理部（日本で言う施設部）があるが、リニューアルだけでなく、利用する上での安全確保の為の構造的な改善、機能性、利用者の利便性に配慮した根本的なコンセプトの提案が極めて重要である。そうしたこともあつてか自転車道、歩道から本道への進入時の段差は徐々に取り除かれ円滑な歩行、乗車したままでの横断が可能な、いわゆるバリアフリーに移行しつつあることは事故報告と改善要望が効をそうしたと言う思いである。精神はあくまでも筆者自身への一時的対応ではなく、予想される不特定多数の利用者（歩行者、サイクリスト）の事故予防・防止・回避が最優先である。

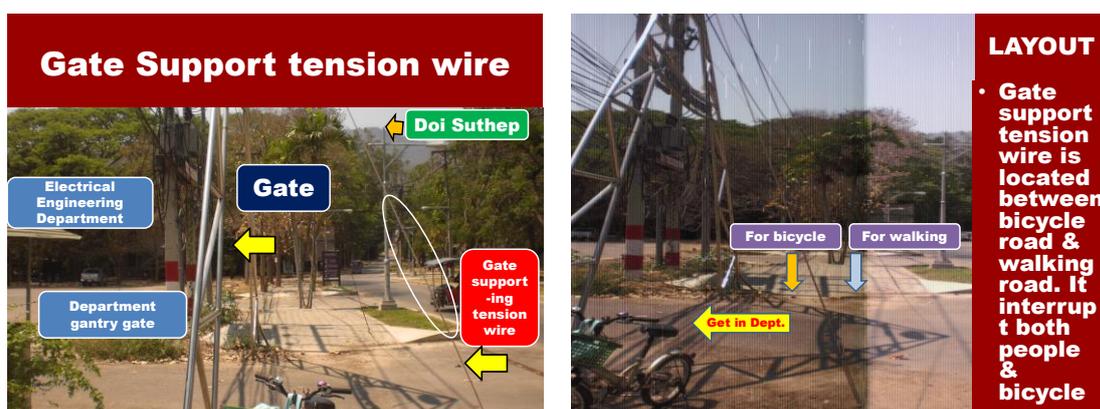


Fig. 1 ある学科前に設置のゲートと支線（ワイヤー）



Fig. 2 ほぐれたワイヤーによるズボンの破損



Fig. 3 ゲートと支線撤去後の状況

**STEPLESS BARRIER FREE ROAD  
FOR BICYCLE CROSSING**



Fig. 4 歩道・自転車道から本道への段差解消

**STEPLESS CYCLE ROAD  
CONSTRUCTION**



Fig. 5 縁石を一部撤去しての段差解消工事