

コンケン大学での居候生活 (2)

伊藤信孝

コンケン大学客員教授・工学部

本報はコロナ禍とそれに付随する「配達・配送」業について記す。

2020 年は念頭からコロナ禍の話題が広まりはじめ、ロックダウン、国の内外への移動の制限、PCR検査 (**polymerase chain reaction**)、感染者のある期間の隔離、療養など大幅な規制が国家レベルで敷かれ、感染者の広がりや世界規模のパンデミック(**Pandemic**)となり、11 月となっても第 2 波、第 3 波と変異したウイルスの広がりが警戒されつつある。何時この問題が終焉を迎えるかは、まさに「神のみぞ知る」という状況である。ワクチン開発も世界的に取り組まれているが、未だ信頼できる決定的な製品の開発は見えていない。国や地域によってその規模の大きさ（感染者数と死亡者数）と時期は異なり、東京オリンピック、パラリンピックなどの国際的大イベント実施の延期、3 密（密閉、密集、密接）からの回避と厳守、特に個人的にも他人との間に社会的距離 (**Social distancing**) を保つべく警告がなされている。公共交通機関利用時のマスク、フェイス・シールドなど、顔面をカバーして会話時の唾液の飛沫を防止するなどの基本的対応が要請されている。当然のことながら衣食住は日常生活において継続しなければ生活できないし、職種によっては毎日現場に行き、労働・商品（あるいは製品）の販売をしなければ生活を支える利益を得られない、第一次産業（農林水産業）、製造業などは言うまでも無く長期の営業停止が、早期の転職や倒産を引き起こすことは容易に予測できる。事実そうした被害者が既に多く出てきていることは事実である。今回のコロナショックにより、多くの企業が存亡の危機に瀕している。東京商工リサーチの調査によると、2020 年 3 月の全国企業倒産 740 件。これは 7 カ月連続の増加であり、「新型コロナウイルス」関連倒産は 12 件発生しているという。上場企業のように比較的体力がある会社であったとしても、潰れるときは簡単に潰れる。リーマン・ショックが起きた 2008 年には 40 社以上の上場企業が倒産した。しかも、国内にある上場企業は、全企業の 1% 未満に過ぎず、ほとんどの会社は体力がない中小企業で、企業規模が小さくなるほど景気などの影響も受けやすくなり、中小企業は毎年 8000 社以上が倒産している。(幻冬舎 **GOLD PONLINE 2020. 11. 8**) 感染を防止するには不要不急の外出を自粛し、自宅待機を心がけることが重要であるが、それでは生活を支える収入が亡くなり、経済が落ち込み、上記の転職、倒産に追いやられる。政府の支援も成されてはいるが長期となると支援の量と質が変わってくることも心せねばならない。世界的な疫病の予防、感染拡大への警告や治療に関する役割を担う世界保健機構 **WHO (World Health Organization)** が今回のコロナ禍に果たした役割は、わずかに **COVID-19** という名称を冠しただけで、世界的な感染の規模を見ると、その拡散予防に向けた貢献度は殆どゼロに等しいと言う評価もある。名称がどうあれ、感染が収まるどころか、未だ拡張の勢いを見せている状況を目の当たりにするとき、**WHO** の果たすべき役割の重要性を再認識せざるを

得ない。多額の資金を集めても有効に利用されていないのではないかという批判も噴出している。

こうした移動制限が難しく、厳しい状況のなかで、やむかたなく転職を強いられ、あるいはこれまで適当な職を見いだせず、毎日の生活費も稼げない状況にあった人々の中であって、新規事業として見いだされ、浮上してきたのが配達業である。日本でも、これまで無職に近い生活状況であった個人が、1日160件もの注文品を配達し、好調に生活を維持しているという話もある。一つの事象が全ての人に常に平等に災いとなるのではなく、ある個人にとっては不都合な事であっても、別の個人にとっては新たな新規事業の契機となる。生じた事象は同じでも、それによって被る結果は大きな差を生じる。起きて欲しくない災害ではあるが今回のコロナ禍は、別の意味で世界の人々に、その恐怖と警戒への重要性を再認識させた。技術は科学者や技術者、研究者によって人類の生存に「寄与する」ことを目的に研究、開発されるが、その成果を如何に利用するかと言う点では、時の為政者などにより大きな貢献とも成れば人類の滅亡にも成る。技術者倫理は (Engineer ethics / moral) 新技術の誕生によって論議されることが多いが、多くの技術者が人類にとって負の結果を生み出すことを想定して研究開発を始めることは極めて少なく、多くは人類発展に寄与すると言う、清い理念から始まっていると考えられるが、それ以外が無いわけではない。しかし大半の技術者はそうでは無いと信じたい。あるいはその技術の利用法において開発途上では気付かない場合もあった技術もある。また開発はできたがその後の安全な管理ができない場合もあり、技術開発の権利は平等にあっても、果たして安全な管理、利用がなされるかと言う信頼性が相互に十分でないことが核拡散条約 (NPT) などによる開発の自由への規制になっている。核開発の権利は全ての国に取って自由で、また平等に与えられるべき権利ではあるが、その利用には、適切な管理が維持され、他人、他国への安全を保証出来る平和利用が強調される所以である。いずれにしても、既に発症し、急激な勢いで世界を襲っている今回のコロナ禍はいろいろな意味で人類に多くの教訓をもたらした。

3密により、移動集会の機会が自粛、規制されるなか「配達・配送業」が日常生活に浸透しつつあるのはタイでも同様である。食料品 (各種メニュー、菓子類)、大工道具や小道具とそれに伴う釘や接着剤などの小物資材、事務・学用品、文具、小荷物、小家具、生活用品・小道具などその種類は多岐に亘る。大きさ (サイズ) と重量によりバイクでの配達・配送は自ずと制限されるが、殆どの生活必需品の注文はOKである。配送業の中で、急激に浮上しつつあるものの一つがタクシーである。チェンマイでは一般のタクシーを呼ぶことは極めて困難で、タクシーそのものが気軽に拾える状況にはない。町中でタクシーを見ることも余り多くはない。殆どが小型トラックを改造し、荷台に2列のシートを配置したソントオ (2列の座席を意味する) という乗り合いバスが大半で、料金も安い。しかし決まったルートがないので、想った時間で目的地に到着するという保証はない。乗り合わせた乗客の都合で余分な所に迂回するとか、人数の多いグループ客の意向を優先し、個人の乗客は後回しとなるので、かなりの時間を無駄にする場合が多い。しかしこのソントオの存在が市民の日常生活に浸透し、一般のタクシーは殆ど見かけない。主に空港からチェンマイ市内への交通機関としての利用が多いので、たまに町中でタクシーを見かけても、それらの多くは空港からの観光客をホテルや市内に運んだ後の帰りであったりすることが多

い。コロナ禍で、ロックダウン、3密回避厳守でソントオの利用も急激に減ったが、2020年の10月現在のタイでのコロナ禍の状況が緩やかな回復傾向にあり、タイ政府もドル箱の環境事業の再開に向けて観光客の受け入れに舵を切った。この時点（10月、11月）でのチェンマイ。コンケンでのコロナ禍の状況はかなりの回復をみせ、マスクを付けない市民も見かけるが、やはり原則はマスク着用となっている。バイクや車が行き交う状況は、殆どかつての状況に戻りつつあると言う感を覚えさせる。

ところで筆者は10月初めからコンケン大学に移籍し、新しい職場を頂いた。再就職、移動に伴う手続きや準備がいつものように円滑で無く、条件に合った状況での生活に戻るには未だ時間が必要である（11月7日現在）。特に用意された住居はチェンマイ大学と異なり大学のキャンパス外にあり、距離にして3キロメートル余ある。チェンマイ大学ではキャンパス内に宿舎があったので授業やオフィスに行くにもほぼ5分から10分でアクセスが可能であった。また忘れ物をして直ぐに取りに行けたし、急に参加しなければ成らない公式行事には、直ぐに引き返し、スーツにタイという服装にも対応できた。通勤の方法も日曜祭日などの休日を除き、基本的に徒歩で可能であった。しかしコンケンではあいにく大学のゲストハウス（Guest house）は改築中で入居は不可能とのことで、やむなく民間のアパートと言う事になった。となると毎日の通勤手段を確保することが必要で、それはGrab・タクシー（Grab Taxi）での対応となった。毎日のタクシーによる通勤は片道70パーツほどで往復150パーツというところである。もちろん最寄りのタクシーの居場所によって距離が異なるが、乗客の居場所とその目的地までの距離はどのルートも運転手が選ぶかにもよるが、ほぼ一定している。料金による差が生じるのは距離では無くタクシーを呼んだ時期（早朝とか夜間遅くなど）のようである。朝が早いと多少高くなる。チップは基本的に不要である。しかしここでも情報化への対応が試練をもたらす。タクシーを呼ぶには、そのためのアプリをダウンロードして必要な設定を施す必要がある。チェンマイ大学では研究プロジェクトで雇用した大学卒業直後のスタッフが、数人ほど隣の部屋に常駐していたので極めて便利（？）で好都合であった。恥ずかしげも無く何もかも洗いざらい、分からない事は気軽に聞いた。しかしコンケン大学に移り、大きなオフィスを用意して頂いたが、そうした雰囲気にはない。客員教授としての畏敬の配慮が高すぎるのか、かといって一日中一人でオフィスで過ごすのは苦痛でもある。隣にスタッフがいるが、アカデミックなスタッフではない。要望を申し出ても彼らの意見がそれを遮る場合もある。いささか勝手が違う。いうべきか、言わざるべきか躊躇するのは今に始まった事ではない。チェンマイでも最初はそうであったから、しばらくして慣れればそれも解決するのではないかと言う期待もあるが、こうした事は本来の専門職以前の問題であり悩むこと自体が無駄であり、馬鹿げていると割り切るのはいささか難しい。下手をすると情報が上に行かず、その場で拒否され、それ以上の改善がなされない場合も生じる。いつまで待っても応答が無いのはタイでは極く普通のことである。Grab・タクシーの場合も例に漏れず問題が生じた。もちろん筆者がそのシステムに不慣れであり、対応が不十分であった事は言うに及ばない。アクセスを容易にするための簡易カスタマイズ化をして貰い、翌日からの利用に備えた。問題はタクシー運転手とのコミュニケーションである。あるとき、連絡しブッキングまでし

た運転手が筆者の待機中に電話で次のように連絡してきた。「今運転している場所は貴方が待機している場所から遠い、したがって別のタクシーに変えてくれ」と言う。仕方が無いからということでキャンセルになったが、次ぎに呼んだタクシーの運転手から降車時にキャンセル料金20パーツを余分に請求された。英語では通じないので、ひとまず支払って済ませたが後の対応が分からない。支払った金額が問題ではない。「何故キャンセル料金を自分が負担するのか」が理解できなかったからである。大学のスタッフに話したが、一向にラチがあかない。それは貴方と運転手の間の問題であると言う顔つきである。そこでかねてから提案している「タクシー会社との契約制」を再度打診、提案したが、それについて次のような返事が返ってきた。「その可能性も考えたが契約するとさらに料金が、ほぼ2倍くらい高くなる」と言うのである。したがってタクシー会社との契約はしたがらない。それは大学が筆者に毎月「交通費」として一定の金額を支払う契約になっているが、できれば筆者のことを考えて、できるだけ安く支払い額を超えない範囲に収めたいという配慮とも受け止められるが、筆者としては不必要で、理不尽なトラブルに巻き込まれたくない、と言う言い分がある。またあるとき、適当なGrab・タクシーが捕まらず、アパートのフロントが一般のタクシーを手配してくれた。その時、呼ぶときの手数料20パーツを余分に支払う必要があるが、それでも良いか？」との質問に「問題は無い」と言う事で乗車しオフィスまで行った。降車時の支払い料金は、呼び出し料金を含めても、Grab・タクシーと同額であった。それなら契約すればもっと安くなるのではと詰め寄ったが、なかなか「うん」と言わない。それでその話は消えてしまい、しばし様子を見るという事になった。だからといって何時までもそうした状況が続いて、乗客である筆者が自らの意志でキャンセルを申し出たのではないにも拘わらず、キャンセル料を負担させられるのは理不尽である。何か打つ手はないかと考えたあげく、思いついたのがGrab・タクシー降車後にメールで届く領収書の明細報告である。よく見るとタクシー会社からの一方的な連絡で返信無用 (no reply) となっている。「運転手のサービスは如何であったか」を5つの星の数で評価して返信するアンケートがつけてある。常に一方的な連絡のみならず、このアンケートがあると言う事は、意見があれば返信しても良いと言う事と判断し、次の様な対応を試みた。10月初めにコンケン大学に赴任したとき、どのくらいタクシーでの交通費が必要かと言う様子を見るために連日の料金を記録に残すべく、乗車日と支払い期日、利用して車の番号も可能な限りデータとして一覧表にして残していた。そこで、このデータ一覧を添付し、さらに抗議文を加えた。以下はその改善を求める抗議文である。

Dear Sir/Madam

Thank you for your sending the receipt and the detailed content of the fare I paid. Frankly and honestly to say I am not feeling better as one of the customers using your Grab taxi almost everyday. Attached are the dairy records of the payment for last month October and November this month. I already submitted this document to the university, the related office and people I belong to for reference. I was charged twice to pay for outstanding fares as you can see in the attached two files. One day was on October 28 and the other was on November 2, I tried to search the taxi and successfully

contacted them. I was waiting for their comings to pick me up, however drivers called me by phone and said that they were driving far away from me. They said to me that they would like to cancel my order. I said to them it couldn't be helped. I confirmed that he couldn't come. I never canceled from my own will and myself. The drivers cancelled, however I don't understand why I was charged to pay for cancellation. According to the social common sense, the driver should pay me for cancellation. I feel very bad and unhappy to see their attitudes and behavior as the drivers.

I strongly want to protest and ask your opinion to explain shortly. I am planning to visit the police station to report.

Sincerely

この抗議文はGrab・タクシー会社へ送付すると同時に、関係のスタッフにもCCで配信しておいた。内容の要約は次のようである。

キャンセルは乗客である私の方からしたのではない。当方の呼び出し要請に応じた運転手が一方的に「自分の今居るところは遠いから行けない。したがって行けないので、今回の呼び出しについてはキャンセルするから他の車をあたってくれ」と言うのでやむかたなくキャンセルに応じたのであり、私の方からキャンセルしたのではない。社会の一般常識に基づけば、乗客の呼び出しに応じた運転手が自分の都合でキャンセルする場合は、乗客に詫びてキャンセル料金を取るのではなく、逆に乗客にキャンセル料金を支払うのが普通である。これに対し、このメールにて強く抗議し、大学の関係部署にもこの返信メールを配信してある。こうした行為については警察にも届けるべく準備している。というものである。その後もGrab・タクシーを利用しているが、この抗議の直後に利用したタクシーのメーター料金は通常より10パーツ安かった。筆者が被ったキャンセルという名称での2回分の支払い料金40パーツには程遠いが、これが間接的な「お詫び」のようである。金額による「いざこざ」や「トラブル」はないに越したことはないが、不当で理不尽な手法により、儲けをむさぼると言う行為や意識がGrab・タクシーのイメージダウンを引き起こし、また犯罪にもなることを理解させ、それがタクシー全体にどのような影響を与えるかを考える機会となって欲しい。それが最終的には国民の民度を挙げ、国のイメージを高めることにつながるからである。タクシーにまつわるネガティブ (Negative) で不愉快な話しは多くあるが、その都度文書での抗議を過去にも送り続けてきた。タクシー利用において筆者は常にチップ (Tip) を用意し運転手に謝意を表してきた。何の為の「謝意」かと言えば、それは「自分を安全に目的地まで運んでくれたこと」に対する感謝以外の何物でも無い。言うまでも無く運転手によって極めて律儀 (より普通のと言った方が良いかも知れない) 運転手も居るが、タイを訪れる観光客が不当に不愉快な思いをして、タイのイメージダウンにつながるよう配慮していると言うと余りにも恩着せがましい表現になるかも知れないが、筆者本人は真剣にそう思っている。チェンマイ空港からチェンマイ大学までは、普通にタクシーを利用すれば70パーツ、エアポート・タクシーでは150パーツが基準である。かなり以前になるが空港から「あるタクシーに乗車したとき、その運転手は違う所に連れて行き、筆者は「ここではない」というとまた別の所に

行くから、自ら指揮してやっと宿舎に到着、運転手は決まり悪そうな顔をしていたが、それでも安全には変えられないと言う思いで少なからずチップを渡した。また、あるときバンコクのイベント会場から遠く離れた展示場まで行くのに、主催者側の用意したバスの予約が成されておらず、折角の参加機会を逃すのも惜しいのでタクシーを利用した。このときの運転手は極めて誠実に会場内のホテルから展示場に行き、参加を終えるまで現地で待機、その後空港まで送るという内容で3000バーツ（日本円で約1万円程度）という契約（口約束）であった。帰りに空港での支払いにも、約束以外のいっさいの支払い請求も無く、極めて気持ち良かった。人間として自ら「謝意を表したい」という気持ちを起こさせる振る舞いであった。驚いたことに、その後ライン（LINE）を開くと、その運転手からメッセージが届いており、タイ人の人なつこさを垣間見る一幕であった。そうかと想うと、一方ではBKKの国際空港の1階の乗車場から出るタクシーに乗車したとき、目的地のホテルに着いた時点での料金請求はいささか高額で、よく見るとメーターには帽子がかぶせてあり、料金が見えないようにしてあった。乗車時の整理券の裏には「タクシー・サービスに意見があれば言って欲しい」と書かれているので後日「タイのイメージを落とすような運転手が居る事は残念である。改善されるよう強く求めると言う趣旨の抗議文書を送付しておいた。配車番号や運転手の氏名も分かるから、整理券のスキャン・データと共に送付する姿勢を堅持している。自分のためと言うより、タイの産業の一端を担う観光業のイメージダウン（Image down）にならない方を優先していると自覚しているつもりである。それ以後のトラブルは幸にも未だに起きていない。しみじみ抗議文を送付したことへの安堵感を味わうことができた事が嬉しかった。ついでながら今後タイの大学に同じような立場でこられる日本の関係者に有益な情報となるために、関係の情報を併せて記す。もちろん雇用者側と被雇用者側ではケース・バイ・ケースで条件、賃金、手当も異なるので一概には言えない。ここでは筆者の場合について記す。最初にチェンマイ大学に招待され客員教授としての身分を頂いたが、労働の負担量とともにサラリーも上下する。筆者の場合、当初は前期1コマ、後期1コマの授業負担で、自分一人での講義負担は規則上許されず、必ず相手大学の関連学科の教員との共同負担という形で公式には登録される。実質筆者個人が全てを負担していても、共有という形で取り扱われる。筆者の場合、授業担当の一教員であったが、その後学部長アドバイザー（Dean's advisor）としての役割が増え、さらに大学レベルの研究業務センター（Research Administration Center）の職務が追加された。この関係で給料の方も1万バーツほど増え、40000バーツほどに上がった。さらに科学技術パーク（Science & Technology Park）の研究支援メンバーとしても加わり、海外出張などはそこからの支援、及びプロジェクトの予算からの支援を受けた。主たる業務は研究プロジェクトの草案、英文論文の閲読、投稿、ワークショップでの講演発表、他大学との国際交流事業の開発、メンバーとしての大学への参加を推進する役割など、多くが筆者の仕事となり、工学部に限らずMBA（Management & Business Administration）学部、理学部、アグロ・インダストリ（農産加工）学部、人文学部、大学レベルの大学院の海外大学との交流支援、開発、また職員への日本語教育など多岐に亘った。また日本の学生支援センター（JASSO）、学術振興機構（JSPS）とも親交を（振興）を深める事が出来たが、研究業務センターを離れて以来、疎遠となった。おかげで学部を超

えて知る人脈も幅広くなった。人脈が広くなると言うことは、本人にとっても良いことではあるが、筆者の場合、特に秀でた学生に更なる上位の教育をする機会を用意するためにも、多くの人を知ることが重要であると認識している。そうした事が可能であったのは幸運でもあったが、それなりのキャパシティを有していることも、国際交流では条件の一つである事に変わりはない。残念ながら工学部長の2期、8年の任期満了により転職の意を決する時期となったが、さらに大学の管理運営が極めて政治的で、一部のグループの独裁にも似た偏見に加えて、限られたイエスマン（上司の言い分を無条件に、また全面的に支持する人を意味する）が必死になって保身に走る。なぜそうした行動に走ったり、偏った人間の支持をするかということ、次期ポストが準備されているとか、支持しなければ成らない弱みを握られているとも見られる人）から提供される情報に基づく不都合な教員の排除という面も大いにあり、学術的な評価基準はもはやなされないと言う諦めにも似た冷め切った雰囲気が漂う様になった事も一因である。Grab・タクシーに対する更なる筆者からの要望は、Grab・タクシーは一般の個人の乗用車と外見は同じで、一般のタクシーのように外観から見極めることが極めて難しい。スマホで確認出来る情報としては、申し込んだタクシーの車種、車の番号、どのくらいの時間で乗客の待つ場所に到着するかの所要時間と、その他タクシーの現在の位置をスマホ上の地図で確認することができる。しかし、乗客の待つ場所にGrab・タクシーが到着しても周囲の状況によっては、その車が自分が呼んだGrab・タクシーであるかどうかを確定することが難しい。例えば夕刻とか夜間であれば番号を確認しにくいので、「一見してその車が、Grab・タクシー (Grab Taxi)」であることが確認出来る標識があれば最善であるが、現時点では乗客にとって見分けることが難しい。待ち合わせポイント (Meeting point) に近づいたときに、某かの合図か標識を容易に見つける事が出来る工夫が必要である。スマホのディスプレイ上に、目的のタクシーの移動する画像が表示されるが、見分けることが難しい。如何なる対応が有効であるかどうかは今後の会社側の対応に期待したい。これに類した記事はチェンマイ大学キャンパスで一定のルートを実行する電気自動車でも触れた。電気自動車であることは遠くから分かるが、添付された番号によって運行するルート (Route) が異なり、その番号は運転席の近くの一カ所のみ提示されているから、車の前部に回らないと確認出来ない。後部や側部からも番号が確認出来る対応が必要である事を強調、提案した。Grab・タクシーについても早晚某かの改善がほどこされる事を望む。乗客 (Customer/ Passenger/ User) に対するサービス (Service) としてその向上は当然である。にわか作りの素案であるが、乗客が待つ地点に近づいたときに、タクシー内の計器板 (通称インパネ、Instrument panel) の上にGrab・タクシーであること、また車の番号を示す表示板が点灯、または点滅する、少し大きめの掲示板を設置するとこの問題は解消されるのではないかと考える。乗客が待つ地点にタクシーが到着したら、目立つ赤色のランプの点滅と同時に上記2つの情報 (Grab・タクシーであること、車番) が自動的に提示されるようにするとか、あるいは運転手が自ら手で操作するなどの機構・機能を備えた装置の設置が問題解決の一助になるかと考える。この装置の自動化はGPSの位置情報を利用して自動的に操作させるとかすることも可能と想われる。この装置はガラス越しに外部の乗客が見えるよう、点滅ランプと同時に車内に設置すれば雨天の場合も特別な操作で対応する必要も

なく、コスト的にもそれほど高価には成らないと考える。是非検討の余地有りである。アイデアによっては知的所有権を得るだけの製品にも成るやも知れない。普通に運行しているときは、この装置は機能する必要がなくGrab・タクシーとしての運行時にのみ機能するようにすればそれで良い。

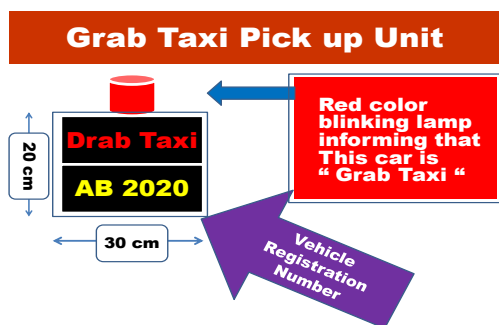


図1 乗客が自分が予約したGrab・タクシーかどうか見分けやすくするインジケータ（掲示板）装置（提案）



図2 一般のタクシーは外観の色でタクシーであることが一目でわかる。Grab・タクシーは一般の車と見分けがつかない。車種もピックアップ車もあるので番号で確認するしかない。老人や視力の低い人には利用しづらい。