

## 大学放浪記 (52)

伊藤信孝

マエジョ大学・客員教授 国際学部

本報では、自転車に関する話題を取り上げる。自転車はタイ国内では主要な移動手段ではなく、もっぱら車やバイクなどが圧倒的に利用されている。公的交通機関もそれほど多く利用されている訳でもなく、遠距離では飛行機、自動車（自家用車）がその大半を占める。米国に似て、車社会であり、公共交通機関は余り普及していない。一般にセダン（乗用車）が普通であるが、次いでピックアップ型トラックの普及も多い。これも米国に似ている。一般の庶民の足代わりにはバイクが用いられている。このシリーズでも遠い昔にいくらか紹介したが、タイ人は一般に歩かない、必ず乗り物で移動する。上記の通り、乗用車、バイクがそれに相当し、大きな乗り合いバスはあまりない。現地では、主にピックアップトラックを改造（ソントオと言われる）して、荷台の部分を屋根で覆い、進行方向に2列の椅子を並べた構造である。ソントオのソは数字の2を意味する。はっきりした巡航ルートは無く、顧客の要望に応じて適宜ルートは変わる。顧客の数が多ければその多い客の目指す方向に行くのが優先され、折角時間を見越して乗り込んでも遠回りしたり、途中で乗降する客の数によってルートが変更になる。決まった時間までに到着をするにはタクシーで予約するしかない。運良く「流し」のタクシーに遭遇することはあるが、必ず確保できるという保証がないので、決まった時間までの目的地到着には予め予約して置く必要がある。特にチェンマイでは流しのタクシーは捕まえにくく、チェンマイ空港でのタクシーの予約が唯一(?)の手段と言えよう。ではその他の人はどうしているかと言えば、殆ど自転車は用いない。歩いて移動する人は全く居ない。自転車に乗っている人を見たら、「それは外国人」であり、歩いている人を見たら、それは僧侶と思って間違いは無い。筆者も例に漏れず外国人の一人として自転車でアパートと勤務先を毎日往復している。JICAや国の費用（公費）で派遣される専門家の多くは、それなりに多くの手当や裕福な待遇で派遣、受け入れられているから給料も格段に異なるし、アパートに加えて車と運転手などの手厚い処遇でも伺われる。筆者のように個人での契約雇用となると、雇用先によって条件が異なるので、仕事の内容 (TOR, Terms of Reference)により給料も仕事の内容も異なる。また手当に相当する保険や交通費などの支給も異なる。

現在の筆者の状況はアパートから勤務先の再生可能エネルギー学部までは自転車で通勤している。もちろん国や政府の機関からの派遣では車と運転手が付くのが一般的であるが、筆者の場合は異なる。一般に加齢に反比例して雇用先も少なくなるし、給料、手当も低くなる、筆者は基本的に相手国、相手機関に奉仕、貢献することをモットーにして居るので、筆者側から要望

を出すことは一切無いし、しない。提示された内容もタイ語では殆どわからないので「めくら判」に近い形でサインしている。また相手側から是非と請われての雇用で無い限り、一切条件は付けないし、それでも働き場所が与えられるだけで感謝して居る。だからといって不満が無いわけではないが、不満と言えればむしろ給料が多いとか少ないとかと言った類いの物では無く、「もっと仕事をくれ、或いはさせてくれ」と言うものであり、それ以外は殆ど無い。例えばこれもやらせてくれ、教えさせてくれ、このような講義も持たせてくれと言うものである。筆者自身から見て、頂いて居る給料に比して受け持っている仕事の量が少なすぎるというのが筆者の不満であり、本音である。極端に言えば、あまり教えて欲しくないと思われているのではと懐疑心すら感じて居る。筆者の目から見た「現状の大学に対する危機感」でもある。極めつけは筆者が教えることで、他の教員が聴講している学生から講義の内容や教材とその量において比較され、自分の評価が下がるのではと懸念する教員が少なくないからである。もっともらしい言い訳を付けて、できるだけ学生との距離を置き、教える機会を与えないようにして居る、とも思える行動、行為が全く無いわけではない。別の大学の教員がいみじくも「その教員は、自分の担当している科目を教えることに自信が無いのではないか、という声にもその可能性が見え隠れする。教育研究に於ける学生の姿勢としてのモチベーション・アップの重要性とは裏腹に教員自らが大学の振興に対しその「意志 (Will)」が全く教員側に無いのではないかと思わせる挙動がいささか多いと感じている。

ところで話が自転車からいくらかそれだが、相手雇用機関の事情もさることながら、筆者が好んで自転車での通勤を採用して居るかと言え、その理由は次のようである。ちなみに下の写真は大学のメインキャンパスにあるアパートから再生可能エネルギー学部までの距離約6キロメートルを自転車で通勤する筆者の勇姿(?)である。約時速15キロ (m/h) の速度で毎日往復しているが、毎日継続する事が重要と考えて居る。



大学本部近くに位置する宿舎から毎日片道6キロを自転車通勤。コロナ禍でマスクをしている。省エネ、身体のバランス感覚、健康管理、ぼけ防止が目的。再生可能エネルギー学部のメイン・ビルディングの前で。

自転車通勤を継続する理由をあらためて以下に示す。

- 1) 後期高齢者に分類される筆者であっても健康維持に自転車が良いこと。
- 2) しかもその生活を継続する事で強い健康体を作れること。
- 3) 排気ガスなどを出さず環境にも良いことに加え省エネにもつながる。

ちなみに自転車で10マイルを走行する場合どの程度の有害廃棄物の排出が保護されるかを次の表は示す。自ら考え、信念を持つ事が重要であることは当然であるが、実際に実施することの必要、重要性を再認識することを学び経験する。

## **This shows how much pollution you prevented from biking 10 miles**

Source: [www.earthforce.org](http://www.earthforce.org)

<b>Pollutant</b>	<b>Problem</b>	<b>Amount saved</b>
<b>Hydrocarbons</b>	<b>Urban Ozone</b>	<b>29.00 grams</b>
<b>Carbon Monoxide</b>	<b>Poisonous Gas</b>	<b>220.00 grams</b>
<b>Nitrogen Oxides</b>	<b>Urban Ozone and Acid Rain</b>	<b>15.00 grams</b>
<b>Carbon Dioxide (CO2)</b>	<b>Global Warming</b>	<b>8.00 grams</b>

自転車での通勤において、最も注意を要することは自転車そのものが正常な機能を有し、利用に於いて安全である事が最重要である。新品の自転車であれば、それなりの保証もあり安心であるが、利用期間を考えると中古品でも十分に対応できる。それなりの価格で整備が成されていればそれを利用しない理由は無。しかし中古品とその程度に差があり、個々の部品に対する損耗のレベルも異なる。正常な機能動作確認が必要なことは言うまでも無いが、自転車側のみならず、利用するユーザ・サイドからも気を付けねばならない部分が多々ある。タイに於ける中古自転車の多くも日本製が多い。やはり品質に対する信頼性がそうした結果を引き出している。

これまでに筆者が経験した自転車の故障、事故のいくつかを以下に列挙する。

- 1) ペダル軸のベアリング破損で、ボールが全部抜け落ちる
- 2) 左右のペダルを装着したクランク軸のボールベアリングが抜け落ちる。

- 3) ハンドルと前車輪操舵軸が直角でなく、修正をした。
- 4) 前のハンドル部に買い物籠を装備しているがPCなど重い物を入れているのでバランスが取りにくく、自転車停車時のハンドル動作の操舵角を固定する装置が必要。
- 5) 自転車乗車時の靴紐は短い物を履き、ひもがペダルに巻き付かないように気を付ける。一度この事故に遭い足がペダルから離れず、やむなく横倒しになった事がある。後方から自動車などが来ていなくて幸運であった。
- 6) 自転車の構造として、ハンドルを操作するとペダルを踏んでいる足の靴と前輪のタイヤが干渉するので、ちょっと厄介である。操舵角が小さい場合は問題が無いが、大きくなると干渉する。

自転車と関連して運転中に気を付けなければならないことのひとつは「犬」である。犬は放し飼いが多く、バイクや自動車はともかく自転車搭乗運転者には吠えてくる。あたかも外国人である事を見極めて吠えてくるような仕草である。道路側の露店の脇に鎮座して居るから、飼い犬かと思いきや、飼い主はおらず、おこぼれの餌を待っている場合が多い。通りかかると最初は静かにして居るが突然吠えて飛び出してくるので、びっくりして大きな道路の中央の方に出ると、そこに後続の車が居ると大きな事故につながる。飼い主が居ないのであるから責任を問うこともできない。そこであれこれと考えたあげく、その犬の居る露店の前は避けて反対側の路側を通るようにするか、あるいは乗らずに自転車を降りて徒歩で通り過ぎる様にして居る。

「お犬様」のために人間が気を遣い遠慮して通らなければならない。極めて不愉快でフラストレーションが溜まる。しかし一度事故が起きれば多額の金銭が必要となるし、かといって、そのために保険をかけておくのも躊躇する。なぜなら滞在期間が短いから保険の掛け金が高価になるからである。もちろん言うまでも無くバイクか車での通勤であれば犬に吠えられることは殆ど無いが、異国で交通事故を起こさないよう、また最悪の場合刑務所にと言う事にならないよう心掛け、車類の運転は避けている。またコロナ禍で免許証も有効期限を切れたが、一時帰国して更新もままならず3年間もタイから外に出ていない。また視力も加齢と共に低下し、タイ国内で免許証を取るのも自信が無い。全てが八方ふさがりの感がして憂鬱になる。まさにじっと我慢して堪える事以外にないという状況である。最近の朗報と言えば「侍日本チーム」が**WBC (World Baseball Classic)** でチャンピオンになった事であるが世界ではロシアのウクライナへの侵攻など、あまり良い話は無く、先は真っ暗である。

日本では、ほぼ全国的に桜が満開となり、陽気な春の訪れを実感できるが、4月1日から自転車運転中のヘルメット着用が法的に義務づけられると言う。その理由は交通事故で自転車絡む事故が全体の46%もあり、東部を強打して死に至るケースが増えていると言うことである。ヘルメットを着用している場合とそうでない場合の致死に至る比較では、ヘルメット着用しない場合が着用した場合の2.4倍も高いと言う。これが自転車乗車時のヘルメット着用義務

付けの根拠である。また日本における自転車事故は多くが被害者と想われている（また被害者）であったが、加害者になる場合もある。バイクと自転車の衝突事故でも、事故の起きた結果によって加害者扱いに回る場合もある。また自転車には盗難保険は掛けても交通事故については掛けていない場合もあるが、出来る事なら対象となる子供全員をカバーするべく、傷害保険を掛けておくことである。まさに事故に遭わないための「投資」と言う考えで良い。自転車が絡む事故では、多くの場合被害者という形の事故で処理されることが多いと推察される。それは車の大きさから判断して弱者と言う判断、認識に依るところが多いが、バイクでも自転車にぶつかり、バイクの運転手が転倒して死に至ると言うケースも少なくない。自転車側から見ればぶつかってこられて転倒し、その上ぶつかってきた相手が死ぬなどとは思っても付かぬ事の方が多いが、こうした場合の警察や法的判断は必ずしも自転車が被害者という判断では無く、むしろ加害者的扱いになる場合が多い。多分に、生じた事故の結果によるところが大きい。何と言っても片方は死に至っているのであり、もう一方は生きているのであるから、残された遺族の悲しみは事故の原因以上に、生じた結果による判定が大きく影響する（と想われる）。現実にもそうした例にも遭遇した事例を筆者は鮮明に記憶している）。高齢者も自転車事故については気を付けなければならないが、幼児や中学、高校生に至っては通学など、頻りに自転車を利用する人が多いので、予め保険を掛け、事故に備えておく事が必要である。事故が起きてからでは遅いので、遅きに至らないよう手を打っておく事である。海外での交通事故については、あまり遭遇した事は無く、紹介する例も持ち合わせていないが、お抱えの運転手が居れば殆ど問題は無いと推察する。問題は自らが運転していて事故に遭遇する場合である。言葉の問題もあり、海外経験者の中には、事故を起こしたらその場にとどまらず逃げて、警察などが来て十分にコミュニケーションが出来る状況で立ち会いに臨むと言うことを聞いた。自らを不利な立場に置かないためと言う面では一理はあるが、その場を離れることに一抹の不安を感じる。悪いことをしたから逃げると誤解されはしないかと言う懸念である。大学の構内で優先的に通行できる大通りと左側面から大通りに出るための交差点を自転車で通過しているとき、側道から大通りに出ようと一時停車して待っていた女子学生運転のバイクが、筆者がほぼ交差点を通過し終わるところにさしかかった時、当然出てきて、筆者の自転車の後方から押し出すように接触してきた。弾みでハンドルをぐらつかせながら、数メートル押しやられて、停車したが、ぶつかってきたバイクはその場で横倒しになり、運転していた女子学生も倒れていた。すぐさま駆け寄って声を掛けようと思っているとき、その後続のバイクに乗った別の女子学生が止まってバイクとを運転していた女子学生を引き起こしてくれた。こちらも出る幕が無く、引き起こされた後に「大丈夫ですか」と声を掛けたが返事は無く、また助けに入った女子学生も「筆者がバイクにぶつかったのではないか」と言ったかのごとき目でなかば冷たい、抗議でもしたいような目で筆者を見ていたが、そのままその場を離れた。大事には至らなかったが、決して気

分の良い物では無い。交通事故は肉体的な損傷もさることながら精神的にも大きな苦痛を与える。一度経験すれば、「2度とこんなことには巻き込まれたくない……」と自分を戒めるが、こちらが注意していても相手側からぶつかってくるなど避けられない場合も有り、注意していても予期できない為避けられない。注意は必要であるが生じた時のことを考え、対応しておくことを忘れないことである。ちなみに自転車とバイクが衝突して死亡した場合、衝突した本人の過失度や、運転の状況、死亡したときの年齢や社会的知名度などによりその賠償額も異なるが、死亡している側への配慮と言うか、忖度(？)、同情(？)なのか、合点のいかない判断になる事がある。単純に考えてバイクと自転車では、乗り物としての認識に於いて差があるのが社会的一般常識である。例えばバイクの場合は運転免許証の取得が義務づけられているが、自転車ではその必要は無いし、なかった。自転車が道を横断しようとしたが、バイク運転手はブレーキを操作した痕跡も無く、タイヤと路面のスリップにより擦過傷があっても、「最終判断は自転車が(も)悪い」と言う事で多額の賠償額で告訴された例があるが、その額は半端ではない。数千万円に近い額である。しかし裁判の結果、判決はその半額となったが、それでも上記の額は一般の公務員の30年余に及ぶ退職金の6~7割にも相当する。自転車保険に入っておればこそ、対応は可能であるが、さもないと人生が終わると言っても過言では無い。さらに自転車の運転者が未成年だと、裁判所が指定したその地域の監察人に定期的に報告書の提出義務、さらに長期に亘り家庭を離れる時には事前にその報告の義務を負わされる。と言うわけで、「転ばぬ前の杖」として幼児、小中高校生の間は自転車保険の加入を勧めたい。

大学在職時、担任でも無かったが、別の学科の学生の一人がふとしたことから、事故に遭ったことで相談にきた。聴いてみると、学生は道路の左側を自転車で走行していたが、後ろから来た車(多分乗用車)が追い越しざま、方向指示器を出し、急に前方の交差点を左折するべく幅寄せしてきた。そして行き場を失った自転車に接触したが、「お前の方が悪い」と言われ、多額の金額を提示された、と言うことであった。警察に連絡したかという「連絡して居ない」と言う。筆者が与えたアドバイスは、「事故にあったら必ず警察に連絡し、現場に来て貰うこと、今からでも遅くないから警察に連絡し、委細を報告せよ」というものであった。かれこれ1週間もした頃であったと記憶するが、その学生が再度筆者を訪れ、手土産を持ってやてきた。話の内容を聞くと、その後警察に行き、話をした結果自分が負担する割合が大幅に減った。相手は不満であったようで怒っていたと言う。しかし警察が中に入っているため、やむなく受け入れたと言う経緯であった。故郷(京都?)の家に帰り両親に話をしたら、「早速出向いて御礼を言ってこい」との指示で筆者に報告に来たと言う。「良かった。本当に良かった」といくらかでも人のためになった事が嬉しかった(余談)。学問のみならず大学の教員として「お役に立てた」事への喜びもひとしおであった。