

最近、日本で学びたいという学生が増えています

ボラサック・カノク・ヌクンシャイ

Studying in Japan Is Getting Popular among the Asian Students

Worsak Kanok-Nukulchai

高羽 東京大学では、東南アジアからの先生はボラサック先生が初めてです。しかし最近、新しい制度ができ、留学生も多くなり、国際色豊かになってきました。

ボラサック 今までは、西欧諸国に留学する学生が多かったのですが、先端技術を学んでも、それをそのまま自国で応用することがむずかしいという問題がありました。今では、東、特に日本で学びたいという学生が増えています。

日本人学生にとっても、英語を話す機会が増え、よいことだと思います。

高羽 さて、ご専門は構造力学ということですが、その中で、現在は何に一番関心をもたれていますか。

ボラサック 最大の関心は、構造力学の分析にマイクロコンピュータを応用することにあります。私が勤めている AIT には、途上国からの学生も大勢います。彼らは、母国へ戻った時に大型コンピュータが買えるとは限りません。ですから、小型コンピュータを利用させたいと考えています。

高羽 しかし、マイクロコンピュータは容量が少ないので、分析に苦勞するのではないのでしょうか。

ボラサック そうなのです。ですから、いくつにも分けて入力しなければならないのです。しかし、時間はかかっても、大型コンピュータよりコストはかかりません。

高羽 実際に、どんな問題をそのシステムで解決しているのですか？

ボラサック 例えば橋の場合、まず、何がデザイン

の要因になるか考えます。風の強さや地震の強さを決め、その強さを橋に与え、どのように変化するかを見ます。どんな力が橋にかかるのかを調べるのが私の仕事です。その分析によって、どのような材質を使うか決めることができます。建築物が複雑になればなるほど、分析も複雑になります。

高羽 日本の建築物で、特に興味のあるものはありますか？



Asian Institute of Technology (AIT タイ) の助教授。東南アジア諸国から初めての助教授として、昨年5月より1年の予定で東京大学の教壇に立つ。専門は構造力学。

ボラサック 青函トンネルは、構造力学からみても、驚異と言えますね。

高羽 ご覧になりましたか。

ボラサック いいえ、見てはいませんが、ずいぶん資料を読みました。費用がすごくかかっている、コストの面からも開通後の利用法に問題があるそうですね。

高羽 ご専門から見たタイの一般の道路施設をどう思いますか。

ボラサック タイの状況を少しお話ししましょう。タイの道路建設の一番の問題は、地盤沈下なのです。土壌が柔らかく、毎年地盤が下がります。多くの道路は、たわみ性舗装ですが、これは、維持に大変お金がかかります。もっと永久的な舗装をしたいのですが、その

ためには、まず土壌を固めなくてはなりません。いづれにしても、莫大な予算がかかります。ですから、高い質の道路は主要幹線に限られてしまいます。

高羽 地盤といえば、日本は地震が多いのですが、タイではいかがですか。

ボラサック タイでは、幸いに地震はありませんので、耐震性については考慮しなくてもよいのです。

インタビュー

高羽 禎雄

当学会誌編集委員。東京大学生産技術研究所教授。専門は情報処理工学。最近は道路交通と情報通信システムの研究に従事している。



地盤沈下と並んで大きな問題は、バンコック市の成長が無制限で、交通計画が追いつかず、交通事情に多大な影響を与えていることです。つまり、道路面積に対して車の台数が多く、交通渋滞がひどいのです。3レーンといっても、実際は4、5レーンにもなってしまいます。構造物の問題だけでなく、人間行動にも問題があると思います。

高羽 交通信号制御システムは使用していますか？

ボラサック はい。コンピュータによる交通信号制御システムを導入していますが、うまく作動していないようで、後に手動に変えたと聞きました。日本の交通システムは、どれも秩序正しいので驚きます。

高羽 近年、かなり設備が整ったことは事実です。でも、交通渋滞は相変わらずひどいものです。

ボラサック 私にはあまり深刻な問題ではないように見えますが。多くの人々が、地下鉄などの公共交通機関で通勤していて、道路の渋滞を緩和していると思います。タイの場合は、通勤に車か、車がなければバスを利用します。ですから、道路状況はその人間行動に影響されます。タイでも大量公共輸送機関が検討されましたが、地盤の問題で地下鉄はだめですので、高架電車が計画されているようです。

高羽 しかし、日本の通勤電車の混み具合はひどいものです。人々のマナーはどうでしょうか。

ボラサック 日本人は忍耐強いし、システムにうまく溶け込んでいます。必要ならば、何でもするように感じます。電車の中で押したり、押されたりすることは、タイでは無礼なことです。しかし、ラッシュアワーでは、それも仕方ありません。朝は誰でも急いでいるし、遅刻しないように必死です。日本人は、時間を守ることに厳しいです。それと、見知らぬ人に対して冷淡で、概して人のことは気にしない。もっとも、これは大都市の特徴かもしれません。

高羽 バンコックではどうでしょうか。

ボラサック 同じ傾向にあると思います。お年寄りに席を譲っている様子をあまり見かけません。

高羽 シルバーシートはご存知ですか？

ボラサック よいシステムだと思います。

高羽 20年前は、そんなシステムはありませんでしたし、必要もなかったわけです。ドライバーのマナーはどうでしょうか。

ボラサック 悪くないと思います。スピードもあまり出さないし、乱暴でもありません。その点、タイは免許を取るのが簡単でよくないと思います。

高羽 どのようなシステムで免許が取れるのですか。
ボラサック 教習所と独習と半々ぐらいだと思います。不合格になった人でも何かの理由で合格してしまうなど、制度がきちっとしていません。教習所に通ったとしても、そこではよいドライバーになるための教育はしていないと思います。

高羽 教育が運転マナーを改善するわけですね。

ボラサック 交通の状態というのは、システムやメカニックの問題にあるのではなく、人間行動、ドライバーの態度に影響されます。タイの場合、昔は運河による交通で、現在はその運河の上に道路を建設しています。しかし、運河沿いに発達した人々の生活は、昔のなごりのまま密集していますから、確かに道路の拡張は簡単にはできないといったむずかしい事情があります。幹線道路への道は狭く、ネットワークに結びつかないのです。わざわざ、人間行動で交通状態をよくするようにしたいですね。

高羽 職業ドライバーのマナーはいかがですか。

ボラサック 運転技術はありますが、マナーはだめです。地方の貧しい家の出身者が多いということや、暑さのせいもあるのですが、感情的な運転が見られます。これは社会問題や環境問題などいろいろなことが要因になっているようです。

インタビュー後記

東南アジアから日本へ来る留学生には、自国で応用できるような技術を学ばせたいという熱意を、ボラサック先生のお話から感じさせられました。先生の目から見ると、すべてに秩序だっているという日本の技術や文化を、そのまま他国にあてはめてしまうのは考えものではないでしょう。日本の学生については、恥ずかしくり屋だというのが、ボラサック先生の印象だそうです。授業中には質問せず、授業が終わってから聞きにくることでした。

(昭和59年10月19日実施)