

南インドを旅して 感じ考えたこと

はじめに

ー昨年8月下旬に8日間、南インドを旅した。主な旅先は、ハイデラバード、バンガロール、マイソールから西南部山間地区コールグなどであった。少し時間がたつが、どこにも紹介してなかったので、場をお借りして、旅で感じたことを紹介する。

旅のきっかけは、ボランティア仲間の方からの誘いを受けて同行した。主たる目的は、仲間の団体が行っているインドの学校運営支援・交流であり、会員は1999年の団体発足以来、ほぼ毎年、インド各地の学校に出向いているという。私はその支援団体には属していないが、今回は南インド方面で、会員以外に一般者も参加してほしいとのことであり、南インドには興味があったので旅の仲間に入れてもらった。

今回の一行は、高校生からシルバーまで12名。世代も職業もまちまち。私以外はすべて団体の会員とその家族の方であった。

1. 旅の中で注視したこと

私の技術士部門は建設である。また行政あがりであり、この旅を通して、都市施設、交通のほか、市民の生活や表情などに注目することとした。南インドでの8日間をとおして、交通を中心に自分なりに感じ、考えたことをお伝えする。学校の設備、子どもたちにも関心はあったので、一行が準備された支援、交流イベントには精一杯お付き合いするとともに、学校事情に関する情報に耳目を配ったつもり。追って紹介していく。

2. インドの外観

インドは、現在人口は中国に次ぐ13億人で、日本の10倍。面積は9倍なので、人口密度は日本より高く300人/㎢である。意外に多いと感じる。

宗教は、ヒンドゥー教徒が8割を占め、イスラム教徒が1割ほど、仏教徒は1%程度といわれる。インドへは、今日でもビザが必要で、その申請書には申請者が属する宗教に関する質問項目が2~3あり記入を要する。紹介を受けた仲間の方は、毎年のように観光ビザでインドに旅するとのことだが、申請審査で、インド内での布教はもちろん、宗教活動に関する行為はしてはならないと注意確認を受けることがあるという。

歴史は古く、紀元前10世紀頃には今の宗教、哲学のもととなる思想が体系に固められ、

口伝を経て聖典（ヴェーダ）にまとめられて今日に伝わる。日本の仏教も、ヒンドゥー教と共通の教義が多く、現在のインドの人々の心に伝わる輪廻、忘我等の思想は、日本人に通じている。



子供を抱く哲学者風貌の老人
ハイデラバード市内

3. 交通におどろきと感心

まずは、以下の写真をご覧ください。車中から自ら撮った写真である。



① 家族5人乗りバイク



② 追い越しは度胸と技術か?!



③ まさか重量物、、、?



④ 紡績工場への送迎風景

東南アジアではよく見られる風景ではあるが、バイクの5人乗りにはびっくり。現地の随行者（名古屋大に留学、農学・院）に、インドの交通法規ではどうなの？と聞けば、“もちろん法令では違反ですよ。しかし、取り締まっては市民生活が成り立ちません。安全は自己責任でもあり、互いに譲り合いを前提としてますよ、、、”とのこと。

写真②は、郊外の国道での追い越しの一般的な風景。対向車が来ようが、ものともせず追い越す。同乗者の私には、その瞬間は目を背けて足に力が入る。

都市間を結ぶ幹線道路は、比較的整備されており、幅員構成（舗装）は、日本の地方道規格3種3級より幅は広いと感じた。

追い越しでは、まずセンターラインを跨ぐまでに中央に食み出たのち、ウィンカーで合図して追い越しにかかれば、前方車と対向車は、すうっと路側側に避けてくれる。センターライン部が広く空いて、追い越しは完了する。これは、もはや完成された追い越しの交通ルールだと感じた。市街地でも同様だ。

[日本技術士会岐阜支部 会報の情報連絡先]

〒509-0108 各務原市須衛町1-179-1 テクノプラザ5F
TEL : 0583-79-0580 FAX : 0583-85-4316 Email : gcea9901@ybb.ne.jp

街なかの交通でも感心！

市街地のラッシュ時の雑然とした交通の中でも流れは止まることはない。20 km/h ほどの速度で流れていく。渋滞ではあるが、不思議と進む。なぜだろうか、、、。一つは、信号交差点が少なく、強制的に止められることが少ない。交差点では右折でなくUターンし、



いずれも ラッシュ時の
バンガロール市街地にて

一度戻り左折して目的の街路へ進むようだ。

二つ目は、譲り合いの気持ちと方法が見事に確立しているを見た。

車線変更、いわゆる割り込みであるが、自分の車が隣りより少しでも先行していれば、ウィンカーと軽いクラクションの合図で車線変更の意思を示せば、隣の車は、ずっと速度を下げて空間を作ってくれるのでスムーズに車線変更が終わる。三つ目は、道路幅員をきわめて有効に使われている。朝夕のラッシュ時は、本来の片側2車線が自然に3~4車並走となって進む。ためにレーンの白線は消えたまま。日本では、区分されたレーン内に整然と並んで前車の発進を待つところだ。あからさまに割り込みでもしよものなら警笛と罵声を聞くことになろう、、、！

決してインドの交通方法が、日本より良いとは思わないが、徹底した譲り合いの心には感じ入るものがあった。現道幅での多車線化利用など、これからの AI 技術による分析活用の出番かもしれない。

4. インドにおける交通事故の実態は！

このような交通を見ていると、事故はどうなのかと気になる。2011年のインド国内での交通事故死者は143,000人（公益法人・国際交通安全学会報告書）で世界一とのこと。やっぱりと痛ましく思うも、少し冷静に考えると、わが日本でも車社会への途上であった1970年（昭和45年）は、16,765人の死者があり、人口10万人当たりになると当時で15人に達しており、今のインドでは11人である。インドでは現在、急速にモータリゼーションが進む中で、道路施設や法令、啓蒙などでの安全対策が進められているであろう。

〔日本技術士会岐阜支部 会報の情報連絡先〕

〒509-0108 各務原市須衛町1-179-1 テクノプラザ5F
TEL: 0583-79-0580 FAX: 0583-85-4316 Email: gcea9901@ybb.ne.jp

5. 学校訪問

本来の旅目的である学校訪問を簡単に紹介する。校風が違う4校を訪問した。

まず、農村の比較的貧しい家庭の子が通う州立初等学校、次はハイデラバード郊外のヒンドゥー教の僧院学校。他の2校は、裕福な家庭の子が通うイギリス統治時代の風格や制度が残るインターナショナル校の4校で、奨学金支援や交流訪問をした。

インドの学校制度について詳細は承知しないが、就学前教育の幼稚園から、小・中学校、高校、大学と、日本と基本的には変わらない。年齢区分が多少相違する。管轄機関は、小・中学では州政府（郡立を含む）の公立校と、私立校に分けられる。比較的裕福な家庭の子が通うインターナショナル・スクールは“Public School”と称されるがイギリス統治時代からの私学であり、寄宿舎が完備されて遠方の子供たちも在学する。



① ダッタイ村 州立初等学校 ②インターナショナル・スクール ③ “歓迎 日出国から...”
Coorg 地区



④中学生 ⑤幼稚園児たち

いずれの学校訪問でも熱烈な歓迎を受け、心から日本を親しく思っていたいているようである。学校での子供たちの表情や眼差しから、学ぶ真剣さがみてとれた。日本の十数倍の数の子供たちが、こうして真剣に学び終えて、社会へ巣立った近い将来には、インドの科学、文化、経済など多くの分野で、世界の主要な地位を築くと強く感じた。

東京オリンピックへ参加や観戦に来日してもらうことを呼び掛けて、各校訪問を終えた。

以上

[日本技術士会岐阜支部 会報の情報連絡先]

〒509-0108 各務原市須衛町1-179-1 テクノプラザ5F
TEL : 0583-79-0580 FAX : 0583-85-4316 Email : gcea9901@ybb.ne.jp