



プノンベンセミナー 参加者全員による記念撮影

◇カンボジアでJICA研修生同窓会 を設立し港湾セミナーを開催

(株) NIPPO 佐藤浩孝
(JOPCA企画委員)

フィリピン、インドネシア、ベトナム、そして昨年はミャンマーにおいて順次実施されてきたJICA研修生の同窓会設立と港湾開発・運営セミナー開催ですが、平成26年度はカンボジア王国で実施されました。平成26年12月9日(火)に首都プノンベンのプノンベンホテルで、また12月11日(木)に港都シハヌークビルのシハヌークビル港湾公社(PAS)の会議室での盛大な開催となりました。

12月9日のプノンベンセミナーは午前9時から、両国国歌の斉唱に引き続き主催者であるJOPCAの池田龍彦会長の開会挨拶で始まり、来賓のJICAカンボジア事務所井崎宏所長、在カンボジア日本大使館樋口義広公使からご祝辞を頂いた後、本セミナーの共同主催者であるカンボジア公共事業運輸省のテック大臣から挨拶がありました。

その後参加者全員で記念撮影を行いセミナーが始まりました。まず坂田和俊JOPCA会員(元PAS派遣JICA専門家)がカンボジア王国にお

けるJICA研修生同窓会設立を宣言し、満場の拍手で承認されました。

セミナーは金子彰東洋大学国際共生社会研究センター客員研究員(初代のカンボジア王国運輸交通省(DPWT)派遣JICA専門家)による「内発的発展と国際協力」の基調講演、引き続き久米秀俊JICA専門家(DPWT)による「カンボジアの港湾分野における日本の協力」の講演、PPAPの計画・マーケティング部長のファミン氏より「プノンベン港の現状と将来計画」について報告がありました。

昼食会を挟み午後から、池田会長が「港湾開発と経済成長」と題して、タイや日本の事例を示しつつ開発途上国の経済発展には港湾開発が必要不可欠とのプレゼンを行いました。さらに一般財団法人沿岸技術研究センター(CDIT)研究主幹の角野隆氏より「日本における港湾施設の維持管理について」の紹介、最後に横浜市港湾局建設保全部建設第二課長笹健二氏より「横浜港における維持管理の事例について」と題して具体的な維持管理の事例紹介がありました。

その後、全体を通しての質疑応答が活発に行われた後、修了証書と記念品が池田会長から参加者に手渡され終了しました。

日本側参加者は、翌10日、バスで河川港であるプノンペン港新港地区を訪れ、PPAPバビー総裁の概要説明と案内でコンテナターミナルを視察しました。さらにプノンペン市内から国道4号線を200キロ以上南下してシハヌークビルへ到着、池田哲郎JICA専門家（PAS派遣）の案内でシハヌークビル港を視察しました。

翌11日は午前8時半よりシハヌークビル港湾公社の会議室において、池田JOPCA会長の挨拶でセミナーが開始されました。シハヌークビル港にも多数のJICA研修生が在籍していることから今回はシハヌークビルでもセミナーを企画しました。JICAカンボジア事務所ならびに日本大使館からの祝辞、さらにキム・チュンPAS総裁のご挨拶があり、金子彰先生の基調講演、池田哲郎JICA専門家による「シハヌークビル港における日本の協力」の講演、PASのマーケティング部次長のソクンシア氏による「シハヌー

クビル港開発計画」についての報告があった。プノンペンと同じく、角野隆氏に引き続き笹健二氏よりお話がありましたがお二人ともPASに派遣された元JICA専門家でしたので現地の参加者からは特に熱い視線が集まっていました。

熱心な質疑応答がなされた後、昼食会でさらに懇親を深めてから解散となりました。

今回のセミナーは、（一財）国際臨海開発研究センター（OCDI）、（一財）沿岸技術研究センター（CDIT）を始めとする関係諸団体の多大なご協力のもと、2人の現役JICA専門家、4人の元JICA専門家の参画もあり両国の港湾関係者の間を取り持っていたいただいたお蔭で、プノンペンで110名、シハヌークビルで70名の参加を得ることができ、参加者全員に素晴らしい交流の成果と心に残る記憶をもたらしたイベントとなりました。



プノンペンセミナー テック公共事業運輸大臣ご挨拶



シハヌークビルセミナー 参加者全員による記念撮影



プノンペンセミナー 久米JICA専門家による講演



シハヌークビルセミナー 池田達郎JICA専門家による講演

◎ JICA 研修員の歓迎レセプションを開催

10月20日18時から、JICAによる研修「平成26年度港湾戦略運営セミナーコース」の開会式と歓迎レセプションが霞が関ビル・東海大学校友会館で開催された。研修員は14カ国からの17名で、レセプションは港湾関係10団体の共催によるものである。

開会式では小嶋俊博国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室国際協力係長から各国大使館代

表、日本側主催団体代表と各研修員の紹介、続いて高田昌行国土交通省港湾局産業港湾課長の代表ご挨拶、ウィジャジャ ニケン シタラク スミ インドネシア国研修生代表ご挨拶と続く。その後歓迎レセプションに入った。

歓迎レセプションでは10団体を代表して国際港湾交流協力会の池田龍彦会長が挨拶と乾杯を行なった。日本側のホスト、研修員出身国の大使などのゲストと研修員との懇談が続き、研修員の自己紹介、OCDIオリジナルTシャツ贈呈式、

国土交通省剣友会居合道部による居合術の演舞、その居合道着、刀姿と一緒に写真撮影、研修員、大使館代表、出席スタッフ集合写真撮影、東海大学校友会館からの東京の夜景観覧とプログラムが進み20時頃、パーティは閉会となった。

今回の研修は17名中1名のみ女性研修員であった。

自国大使館からのゲスト参加により、研修生もリラックスした表情がうかがえた。

またパーティへの参加者も回を重ねるごとに増えはじめ、参加者・研修生との楽しそうな交流があちこちでみられた。

研修員は国総研（横須賀）、港空研（横須賀）、横浜国際センター（YIC）、OCDIなどで講義を

受け、名古屋港、大阪港、横浜港、博多港、京都などを視察し、1ヶ月余の研修を終えて帰国した。



JICA研修員集合写真

◎第5回JOPCAセミナー開催される

(株) 銭高組 新行内博幸
(JOPCA企画委員)

1. まえがき

平成27年1月28日、昨年度に引き続き第5回JOPCAセミナー～最近の国際業務と海外事業展開～を尚友会館8階会議室において開催した。講師は国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室中崎剛室長、五洋建設株式会社国際事業本部担当部長社篠田博氏、東亜建設工業国際事業部土木部積算課伊藤正教氏、東洋建設株式会社国際支店工事部部長藤原俊介氏の4名、参加者は80名であった。4人の講師の講演概要を報告する。

2. 「昨今の港湾関係国際業務の概要について」 中崎剛氏

冒頭、中崎室長から「港湾分野の国際協力は70年代に始まり、80年にはコンテナ化への対応、工業港開発支援、最近では環境、情報化、民営化等の分野への協力を進めており、その成果が着実に現れている」旨の説明があり、コンテナ取扱量が600万TEUになったレムチャパン港開発のように、「コンテナ取扱貨物量で評価されるプロジェクトを行ってきたのが港湾局の歴史ではないか」との思いが述べられた。

一方、インドネシアのドマイ港のように「コンテナ貨物量だけでなく、地域のGDPや雇用に直接関係したプロジェクト」や、タイのマプタプットのように「近くから出る天然資源用の専用バースを造り、関連産業の立地を促す工業団地を造る計画を立てた結果、工業団地は完売され、日本企業の進出も進み、JICAの中で高い評価を受けているプロジェクト」も有ると述べ、後者は日本の「鹿島での経験が生かされた事例である」とも述べている。

さて、政府の政策については「経協インフラ戦略会議」で決定された「インフラシステム輸出戦略」では「インフラ案件の面的・広域的な取り組みへの支援」及び「インフラ案件の川上から川下までの一貫した取り組みへの支援」が重要施策とされ、次のように説明された。

日本の製造業者がある国の臨海部のSEZに順次立地し始めると、そこから製品輸出が始まり、この段階で当該国の雇用と所得の増加が起きる。製品は日本の技術とアジアの安い労働力の組み合わせであることから、輸出競争力があり、輸出先は日本のみならず北米まで伸びることが見込まれ、当該国から日本および北米へという基幹航路ができる。この時、アジア側のコンテナターミナルに日本のオペレーターが参画していれば、この北米への物流を日本経由にしていくことがインセンティブとして働き、結果的に日本の戦略港湾の集荷にもつながるような集荷を相手国で行うことができるのではないかと考えられる。多くの貨物の集荷ができれば、巡り巡って米国発日本経由アジア諸国という航路の荷動きも充実したものとなり、日本や米国にとっても輸出先の確保や所得の向上、雇用機会の増加につながる。同じ図式が日本とアフリカ諸国との資源や食糧についてもあてはまる。これが「面的・広域的取り組み」の一例である。

次に「川上から川下」については、川上とはマスタープランの策定を意図しており、川下はオペレーション段階で、川中が設計・建設である。この「川上から川下まで」を背後の産業立地との連携を意識してやると、マスタープランの策定段階では、ここへの立地に関心を抱く企業の誘致がしやすくなったり、日系建設業者は此処に立地予定の企業の工場建物の設計や建設を受注したり、オペレーターとしての参画を検討する者は、より早く参入の是非の検討に着手する

ことができるなどの利点が生じる。また、制度として国が直接川下部門に出資できるようになったので、「川上から川下まで」への支援と関与がしやすくなったとし、川下部門のセールスポイントは、オペレーション技術の高さと、官民両部門による人材育成としての長期研修、更に進出した日系企業のネットワークを活用した高い集荷能力であると説明した。

また、続けて「そうは言っても、大規模投資には二の足を踏む企業があることも事実であるので、初期投資に多額の資金がかかるものはODAでやり、オペレーションに直接かかわる部分のみ民間でやるという上下分離方式をとることで、民間企業側のリスク回避をはかることも制度上可能である。また、現地事業体に対しては国費で出資、融資することで、種々のリスクにも対応できることになるので、ASEAN中心に、この制度の対象案件が出てくるものとの期待している旨の説明があった。

また、政府の「インフラシステム輸出戦略」の三つめに「国際標準」があるとし、次のように説明した。国際標準の一つ目は日本の技術基準を海外に移転していくことであり、この実現により、その国でのODA事業のみならず、官民の港湾関連事業に日本企業の参画のチャンスが大きくなるということで、今、ベトナムでの実現を目指して努力をしている。二つ目は「EDI」である。これはシングルウィンドー化による書類手続きの簡素化で、このポイントは税関と一緒のシステムにすることである。このシステムを日本が導入した際のノウハウをガイドラインとしてまとめ、その普及のためASEAN各国でセミナーを行い、ガイドラインがASEAN各国で共有されている。なお、ミャンマーでは日本の税関のシステム「ナックス」の協力がきまっていたので、これと港湾EDIを接続すれば港湾関係書類手続きの簡素化がすぐにも実現できるといって、既にその準備が始まっているとした。

以上述べて来た三つの重要施策が個別のプロジェクトの中でいかなる形で実現されているかについて、次のように紹介した。まず、ミャンマーのティラワ港の場合は背後のSEZの造成が始まり、工事の始まった港湾の岸壁構造も日本が得意とするジャケット構造になるよう働きかけ、借款のガントリークレーンは民間のリスクの低減を図り、オペレーターも日本の会社にすべく、新たな制度の活用が考えられる。また内陸水運を活用してティラワ港の効果をヤンゴン港方面にまで波及させ、EDIの早期運用を図る等、全ての重要施策を集中的に展開している。

カンボジアではベトナムとの国際内陸水運を

円滑にするため、両国間に在る障害を除去する協力をしている。アフリカ、ケニアのモンバサ港では、対岸に自由貿易港の構想があるので、どのようなステップでこの港湾地域を開発していくべきかについて日本のノウハウを相手側に提示しようとしているところであり、また、いま整備が進められているコンテナターミナルのオペレーターのPQについても日本企業が参加可能になるよう国全体で働きかけを行っており、ぜひこのオペレーターになっていただきたい。

モザンビークは石炭や天然ガスという資源を有しており、北部のナカラ回廊は日本にとって重要な地域になる。この回廊の鉄道とナカラ港の運営を行っている企業体に日本企業の参画が決まったことは、単に物流事業への参画という意味合いだけにとどまらず、ナカラへの製品輸送、北部のパルマ沖に賦存する天然ガスを活用した産業立地にも大きな影響を及ぼすことになる。現在、マスタープランの調査が行われているので、いずれこの地域の面的開発の青写真が描かれれば、新たなプロジェクトが生まれることが考えられる。

次は「国際標準」の例として、チリとは「津波に強い地域づくり」の研究を進めてきたが、これを更に進めようとする覚書に調印した。これは防災での協力を梃子として南米全体に「国際標準」として日本の「津波」、「耐震」、「地盤改良」を含む広い範囲の防災技術を植え付けること念頭においたものである。もう一つは南米のブラジルの例であるが、ブラジルの穀物生産の中心地が北上しているにもかかわらず、輸出の8割は依然として南部の港湾から積み出されている。もっと効率的な出し方があるだろうとは思いますが、これには穀物生産の面的分析とブラジル農業のあり方を分析する必要があり、ここに日本の参画の余地があると考えている。

最後に人材育成であるが、これは日本の得意な分野であり、最近では戦略的に重要な地域に対しては集団研修の枠組みにとらわれることのない研修も行っており、今後とも生かしていくように考えている、とした。

また、いずれにしてもこれらの重要施策は民間の方々と連携してはじめて完遂できるものなので、海外港湾物流プロジェクト協議会WGの場で意見交換を行い、川上から川下までの官民一体での取り組みを今後とも進めていく所存であるとして、講演を締めくくった。

3. 「五洋建設の海外事業について」 篠田博氏

まず、海外部門の組織、事業所数、海外事業割合、施工実績、手持工事の紹介があり、海外工事は6営業所、4駐在員事務所、3工事事務

所体制で実施しており、海外事業割合は90年代初頭までの10%台からここ数年は30%前後で推移しており、市場の大部分がシンガポールと香港であることの概要説明の後、施工実績の紹介に移った。まず、同社海外事業の嚆矢となる「スエズ運河改修事業」では、ずいぶん以前のことなので、詳細はNHK番組の「プロジェクトX」にゆずりたい。次にシンガポールでの一連の大型「埋立浚渫事業」で国土面積の9%あまりが同社施工の埋立造成用地である旨が紹介された。また、同国の港湾構造物工事としては、岸壁延長3kmのパシルパンジャンコンテナターミナル一期工事を手がけた旨が述べられ、また、香港とシンガポールでほぼ同時期にクルーズターミナル建設工事が発注され、両国の工事に携わることか出来た旨が述べられた。次に「陸上土木工事」、「都市土木工事」として、シンガポールでは「高速道路」「地下鉄工事」「斜張橋」等を、香港では「地下鉄駅舎」等を手がけているとし、また、「建築工事」では、シンガポールでは「郵便局」「住居・商業施設」「病院」「ミュージアム」等を、香港では「大学校舎」「郵便局」等を手がけた旨が紹介された。続いて手持ち工事の紹介として、シンガポールでは「地下鉄工事」が4件、高圧送電線を通す「高圧トンネル工事」、「パシルパンジャン第3期、第4期工事」があり、香港では「浚渫工事」「沈埋トンネル工事」「地盤改良試験工事」があることが紹介された。最後にODA工事としてはミャンマーにおける「工場団地開発工事」、ベトナムでの「ラクフェン」での埋立、地盤改良工事、モザンビークでの無償案件である「ナカラ港整備工事」を手がけていることが紹介され、終わりに同社が海外所有する船団の仕事量の確保について講演会参加者各位に対し協力依頼の要請をして講演を締めくくった。

4. 「東亜建設工業の海外事業について (PAS コンテナターミナルほか)」 伊藤正教氏

同社の歴史、施工実績、パシルパンジャンコンテナターミナル工事の詳細について順に説明するとした。まず、同社設立の歴史・目的を簡単に説明した後、施工実績として、これまでにアジアを中心に47ヶ国で計624件の工事を実施し、対象工事は「浚渫・埋立」、「コンテナターミナル」、「LNGターミナル」、「発電所」、「空港関連土木工事」等である旨述べ、同社が携わった個別案件の説明に入った。まず港湾工事として、円借款工事のエルサルバドル、「ラウニオン港」でのコンテナターミナル建設工事を紹介し、ついでベトナムでの民間企業発注のサイゴンプレミアコンテナターミナル建設工事、UAEのジ

ュベル・アリ T3-Q10 コンテナターミナル建設工事の説明が行われた。続いてメキシコ・マンザニーヨのLNGターミナル建設工事、ロシアサハリン2のLNG棧橋建設工事、台湾におけるLNG受入棧橋工事についての説明が行われ、その他工事として漁港建設工事、荷揚棧橋工事にも携わったとの説明があった。建築工事として、シンガポールのフェリーターミナル、タイの配送センター、メンテナンス倉庫、セネガルでのフィッシュマーケットなどの工事の説明が行われ、次いで発電所工事としてインドネシアのパイトン火力発電所、ベトナムのオモン火力発電所、フィリピンのマシンロック火力発電所建設工事で煙突、揚炭棧橋、海上施設等の建設工事に携わったことの説明があった。引き続き同社が建設に参画したパシルパンジャンコンテナターミナル工事の「杭打ち工事」「プレボーリング」「コンクリート打設」やヤードの「路床・路盤の築造」「雨水・排水パイプの設置」等の施工状況と供用後の全景写真の紹介があった。最後に海洋建設技術としてシンガポールで実績があるCDM工法とプレミックス船工法、マレーシアで実績がある全旋回式杭打船工法について船舶の利点、工法の内容、特徴等の説明があり、海外始業において更に発展できるよう努力していく所存であると締めくくった。

5. 「東洋建設の海外事業について (モンバサ港ほか)」 藤原俊介氏

冒頭、海外工事の実績、営業拠点、施工中の案件等を順に紹介する旨の説明があり、まず、海外工事の実績としては1972年のシンガポール、マレーシアを皮切りに、順次、東南アジア、中東、大洋州へと展開した旨の紹介があり、営業拠点も1973年にはフィリピンに、2004年にはハノイに営業所を開設する一方、2006年にはジャカルタ(2012に営業所に昇格)、2008年にはカンボジア、2014年にはミャンマーに出張所を開設したと説明、以後、各国別に近年の施工済み案件・施工中案件の説明がおこなわれた。

まず、海外事業の中心であるフィリピンでは、民間土木工事として「ケッペル・スービッドック拡張工事」、「ペトロンバタアン海水取排水工事」等があり、ODA有償案件としての「緊急橋梁工事P-1、P-4」、「パッシング、マリキナ河川改修工事」、ODA無償案件として「オーロラ病院新築工事」、建築民間工事としては進出日系企業の建物工事があるとし、これら工事の背景や現状、工事概要等の説明が行われた。

次にベトナムでの工事としては、民間土木工事として「ズンカット製油所工事」、「ニソン製油所工事」、ODA有償案件として「カイメップ

関連工事」、民間建築工事としては「VIETINAK、MOTECの工場関連工事」があり、ニソン製油所工事について工事概要の説明があった。インドネシアではODA有償案件で「タンジュンプリオク港改修工事」、ODA無償案件で「マラッカ海峡船舶航行安全システム建設工事」などを施工している旨の説明があった。ケニアでは「モンバサ港開発工事」が進行中で、工事内容は3つのコンテナバースと50haのコンテナヤードを整備するものである旨の説明があり、以降、当

該プロジェクトの概要、施工状況等の説明がされたが、紙面の関係上割愛した。最後に、今後の方向として海外で活躍するに足るスキルを身に着けた技術者を育成することが必要であると述べ、東洋建設としては海外事業を国内土木、国内建築と並ぶ三本目の柱として注力する方針を立てているので、関係方面との情報交換、関係方面への情報収集を行い、海外事業に積極的に取り組んでいきたいと結んだ。



JOPCAセミナー会場風景



篠田博氏の講演



大脇崇国土交通省港湾局長ご挨拶



伊藤正教氏の講演



中崎剛国際企画室長の講演



藤原俊介氏の講演

◎第4回「技術協力のあり方を考える研究会」開催される

積水化学工業（株）岸本高彦
（JOPCA企画委員）

3月13日（金）午後3時から千代田区霞が関の尚友会館8Fで「第4回技術協力のあり方を

考える研究会」が開催され、建設会社、コンサルタントを始め33名のJOPCA会員が参加しました。前回の（株）Ides大槻有吾特別顧問の講演に続き、今回は（一財）国際臨海開発研究センター（OCDI）の國田治調査役を講師にお招きし、「技術協力のあり方について一途上国に通用する技術とは一」と題してご講演頂きました。

当日の研究会は、まず池田龍彦会長の開会挨拶から始まりましたが、その中で会長より國田氏の紹介があり、昭和44年の運輸省入省後、OECD、OCDI、JICA 専門家（トルコ鉄道・港湾・空港建設総局）といった国際関係業務に従事されるとともに、退官後も平成17年からは再び現職のOCDIに勤務されるなど豊富な国際業務経験をお持ちであること、及び昨年度の土木学会国際貢献賞を受賞されたことが紹介されました。その後、講演、質疑応答の順に八尋企画委員の司会進行のもと進められました。

講演は國田氏の豊富な海外経験と港湾技術に関する知見を基に、海外との技術協力の歴史の変遷、日本における港湾技術開発への取り組み、日本の港湾技術と海外展開可能な技術、積極的な海外展開に向けた提案といった幅広い話題について、國田氏の見方、考え方を聴けた貴重な機会でした。講演の概要は以下の通りです。

「技術」について語るに当たって、以下の3点のお話しをしたい。それは、①大阪城は大工が造った。②失敗は成功のもと。③エコノミー・クラスは技術の塊。である。

まず③についてであるが、先般マダガスカルに行く時にフライトの関係でエコノミー・クラスを利用した。限られたスペースに如何に多くの人を座らせるかということ考えた座席になっていたが、日本の発想なら欧米的な「椅子」ではなく、「座敷、ゴザ」といった形が出てきたのではないかと。またカプセルホテルの発想を取り入れるということも考えられる。ただ人間は用意ができていないとそもそも別の提案を受け付けないところがある。こういった日本の発想は欧米人が相手の場合は直ちに否定されてしまうのではないかと。

さて、明治時代の日本は観音崎灯台や富岡製糸工場にみられるように、お金を払って（有償）西洋の技術を導入した。日露戦争の時にもピクリン酸火薬や機関砲といった技術を導入し戦に勝利したが、太平洋戦争時における日米の技術力の差は歴然であった。戦後、高速道路や新幹線は世界銀行の借款によりプロジェクトが進められたが、日本は資金だけでなく輸送システムというプロジェクトを広い視野から見ることを世界銀行から学んだ。

港湾関連の技術については、港空研、直轄、本省といった「官」、並びにゼネコン、マリコン、コンサルといった「民」の両方に様々なものが蓄積されている。今我々が持っている技術で海外に売り込むべきものは何があるのか。日本の設計基準や規格をそのまま海外に持って行っても役には立たない。補助発電機付のハイブリッ

ドクレーン、ジャイロによる高度な制振装置を持ったクレーンなど、もっと新しい技術にチャレンジしても良いのではないかと。

技術移転には2種類の方法がある。1つは無償での提供（教えてあげる技術）、もう1つは有償での提供（教えてほしい技術）。

②として「失敗は成功のもと」を挙げたが、海外の事業はリスクを伴う。また新たな工法等の展開には実際に現地でデモンストレーションをやるのが効果的である。海外で試験工事を無償でやるようなスキームができれば海外展開の後押しになる。

前例がなくても、失敗を恐れず作ってみればよい。海外でフローティングドックの確保が難しいければ、組み立て式も考えられる。航路・泊地の予定場所上で製作し、浚渫により引き出すといった方法も考えられる。沈埋函についても大規模なドックがなければ輪切りの沈埋函セグメントを水中でつなげるといったことも考えられる。岸壁の耐震性であれば、斜グイと斜面（石積み）といった地震に強い構造の組み合わせ構造も考案すべきでは。

日本でも多くの新形式防波堤の実証試験が行われてきた。秋田では底面摩擦増大を図ったケーソン構造、上部斜面堤+後部遊水構造、曲面スリットの実験が行われた。酒田では発電防波堤の実験が行われたが、現在では消波護岸の発電実験が行われている。その他L型ブロック、曲面スリット、半円形、二重円筒といった構造も実験された。また鋼製ケーソンや鋼板セルケーソンといった構造も実用化されている。

海外での技術展開についていくつか提案したい。1つはSEPを細長い双胴台船に乗せてとにかく早く持っていくこと。また海外では小分けにするという発想も重要。コンテナ・クレーンについて、海外では、タンデム化、自動化、高速化といった高パフォーマンスな機械を開発済みである、日本は遅れていないか？浚渫船にしても北欧と比べれば大きく遅れている。

内弁慶はいけません。とにかく、買ってくれるほど魅力のある技術（工法、製品）を開発し、デモンストレーションを実施し（施工試験を技協（無償）でやれる制度があれば、安くて良い工法か、どう改善すればよいのかといったことが確認でき、工法採用の決断が付き易い）、そして積極的に売り込んでいくことが重要です。しり込みしないでとにかく「挑戦」しましょう。

最後に、①の「大阪城は大工が造った」という点ですが、京都の琵琶湖疏水建設については若き技師の田邊朔朗が有名であるが、この計画を策定し、そして予算等の面でもこれを支えた時の北垣京都府知事の功績も大きかった。「イン

フラ建設を構想し、実施を推進する指導者とその下で技術力を発揮する技術者」のコンビネーションが大事ということです。

以上、予定の1時間をオーバーするほどの熱のこもった講演でしたが、國田氏の長年の世界各国への技術協力に関する豊富な経験に基づく貴重なご意見、ご提案を伺うことができました。その後以下の通り会場の参加者からのコメントや國田氏との意見交換が行われました。概要は次の通りです。

まず会場より「日本の技術基準を海外で役立てるといったときに、日本の難しい基準をただ英訳して現地に持ち込んでも受け入れられない。それぞれの現地の実情やレベルに応じた基準をその国のために作っていくことが必要。」との意見がありました。また「途上国のどのレベルの人を対象とするのが良いのか。」といった質問に対し、國田氏からは「レベルというか、とにかく情熱のある人。若い人に日本に来てもらって、いろいろ見てもらうことが重要」との回答がありました。また配布資料の取りまとめに関し、「この資料にあるように、技術を売るためには工期、工費、効率の点で相手にメリットがあることをプレゼンすることが重要」とのコメントがありました。更に「ベトナムで技術基準の翻訳に関係したが、その時の人が今トップになっている。いい人を見つけ、技術をうまく伝え、そして関係を繋げていくことが技術協力に繋がる」、「チリではスペイン、アメリカ、日本という3ヶ国

の基準を取り込んでいる。」といったコメントがありました。

この他「技術の発展のためには講演にもあった「挑戦しましょう（失敗しても良い）」というスタンスが必要。また今後はこちらから出かけて行くのではなく、日本に、しかもできるだけ長期に来てもらうことを進めたい。これからは世界中が西洋的価値観から日本的価値観（もったいない。自然と一緒に）に変わっていくと考えており、その価値観に触れてもらいたい。シニアの活用にも繋げられる。」「日本の若い人にも、今まで様々な新構造の防波堤にチャレンジしてきたような事実を伝えていくことも必要。昔は基準を超えたものを作ろうというチャレンジ精神が旺盛であった。」「最先端の技術は途上国では使えない。昔の技術と最先端の技術を整理して、どこそこの国にはこの技術が適するといったことがすぐわかるようにしておくのが良いのでは。」「今の原発の問題では、要素をきちんと整理し、筋道立ててそれを組み立てていくといったことがなされていない。技術にアプローチする場合はそういったスタンスが必要。」、といったコメントがありました。

最後に「開発途上国も先進国も同じものを作ろうとしていないのか。技術基準についても途上国向けのものを作ったらという意見もあった。途上国に対する技術協力の基本スタンスはどうあるべきか。」といった質問があり、國田氏からは「中国の製品がアフリカに広まっていることが大きいですが、今はいきなり6000TEU積のコンテナ船がマダガスカルに来る時代であり、そうなるとうー15mのコンテナターミナルが必要となる。徐々にステップアップしてという形にはならない。地方の港湾整備、地震・津波対策とかのように、積み上げていく方式とコンテナターミナルのようにいきなりステップアップするものと両方があるのではないか。」とのコメントがありました。

以上のように、國田氏の実体験に基づく奥深い内容の講演に対し、日ごろから海外との技術協力に問題意識を持っている参加者からは多数の意見や質問がなされ、活発な意見交換のうちに研究会は閉幕しました。

研究会終了後の午後5時からは引き続き同じ会場で國田講師も交え懇親会を行い、最後は久田会員の中締めにより会は終了となりました。



八尋明彦企画委員の司会



國田治氏の講演

発行 国際港湾交流協力会
〒102-0083 東京都千代田区麹町1-6-2
TEL 03-5212-7115 FAX 03-5212-7116
Eメール：jopca@jopca.org
ホームページアドレス：http://www.jopca.org/