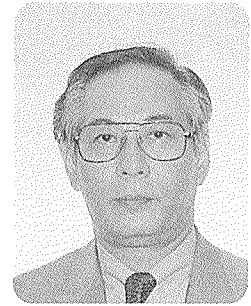


fib 2002 コングレスへの期待

黒 田 秀 彦*



現在、小生エジプトの片田舎イスマイリアにいる。昨年から実施中のスエズ運河経営改善計画調査のためである。日本の無償工事で実施中のカンタラ橋がここイスマイリアから1時間ほどポートサイド方面へ向かったところにある。この橋はちょうど小生が国際協力事業団にいたときに、フィージビリティスタディを実施、即無償のR/D、基本設計が継続実施された、世界最高のクリアランス(70m)を有するPC斜張橋である。現在10月のオープニングに向けて最後の仕上げ舗装にかかっている。開始当初は、わが国と異なる設計基準(戦車荷重の考慮)や積算でコンサルタントの方も苦勞されたが、無事完工に近づいている。

久しぶりに海外での仕事が多くなり、外から日本を見直す機会が多くなった。EUの発足当初は、経済・社会の各側面で統一のためのいろいろな課題が議論されていたのはわが国でもさまざまなメディアで報道されたり、政府機関の報告書類も出回っており、それなりに話題になってはいたが、一段落すると熱しやすく冷めやすい体質からか、EUのことは狂牛病や周辺のクロアチア、グルジアあたりの紛争しか報道されていない。しかしながらEUは着々と経済・社会の統合の道を進んでいる。運輸に関しては、1993年の共通運輸政策の中でトランス・ヨーロッパ運輸サービスの導入を謳ったが、運輸政策は経済・社会の統合にとって不可欠なインフラであり、将来の圏域の拡大も見越し、あえて共同体を超えたヨーロッパ運輸政策とし、トランス・ヨーロッパ・トランスポート・ネットワークプログラム(TENS programme)を採択、14の主要プロジェクトを2005年までに完成させることとし、着々と実施されている。これらは、主としてヨーロッパ各地をEU中心地域に結合させるための高速鉄道、道路、空港のプ

ロジェクトからなり、総額992億7800万ECU(1995~2006)となっている。当初は港湾が含まれていなかったが、プロジェクトの目的が国内ネットワーク間の接続、相互操作性(inter-operability)の向上と島嶼部、内陸国、辺境地域を中心地域に結びつけ自由貿易を促進することであることから、港湾・海運ネットワークも追加された。これにより1997年のGreen Paperでは、TENS戦略の目的はヨーロッパ運輸システムの効率向上、EU域内貿易とEU周辺諸国との貿易の拡大、大陸の回廊の混雑緩和と欧州交通の外部不経済の減少、島嶼部、辺境部のアクセスを改善し、共同体全体の結束を高めることなどが挙げられている。この政策にはインフラの整備改良のみでなく、料金政策、補助金のあり方まで言及されている。そしてこの戦略に基づき、周辺のアルジェリア、キプロス、エジプト、イスラエル、ヨルダン、レバノン、マルタ、モロッコ、シリア、チュニジア、トルコ、パレスチナ等地中海諸国や、黒海、アドリア海、イオニア海地域諸国ともPan-European Transport Areas(PETrAs)形成の共同作業を実施、インフラ整備と運営のための技術・経済協力も積極的に実施されている。ヨーロッパにおける経済社会の統合化とそれに伴うインフラ整備・運営改革への動き、南北アメリカの同様の動きを視野に入れると、カンタラ橋計画・設計時のエジプト道路・橋梁公社とわが国コンサルタントとの激しい議論のやり取りも、何となくヨーロッパの風の中でなされていたのではと思われ、設計・施工技術もこのような遠大なヨーロッパ統合政策の中の一つの戦略と考えれば、わが国のPC技術も設計・積算・施工の総体の中で、世界の水準のどこに位置しているかを考える必要があるように思える。この意味で、2002年のfibコングレスでは幅広い議論がなされることを期待している。

* Hidehiko KURODA : 本協会理事, (財)国際臨海開発研究センター 専務理事