

ラプラタ河への旅日記

設計部設計第一課長 古屋 信明

はじめに

地球は球体であるから、任意の場所の真裏に相当する地点が必ずあり、それは対蹠点^{たいせきてん}とよばれている。日本の対蹠点は、アルゼンチン東岸の少し沖・大西洋上にある。ということは、日本から空間距離で測ったとき、一番遠い国はアルゼンチンだということでもある。本年6月上旬から2週間余、そのアルゼンチンを訪れる機会を与えていただいた。

出張の用務は、アルゼンチン・ウルグアイの2カ国が計画しているラプラタ河架橋計画(図-1)の技術協力であるが、画期的な側面もあって、それは架橋計画を進めているCOBAICO(ブエノスアイレス・コロニア間架橋2カ国委員会)からの有償の協力依頼である。ここに至るまでの経緯には、1995年秋にCOBAICO幹部が明石海峡大橋の現場を視察してとても感激したこと、その後技術協力の要請があって、96年11月に当時の設計第一課長であった秋山さん(現・向島工事事務所長)が訪問して先方と協議し、このようなビジネスを物にできたこと、などがあった。

以下は、そのような結果としての旅日記である。

6月4日(木)

東灘の宿舎から伊丹空港へ。そして成田に飛び、12時過ぎに離陸するJL006便に乗り継いでニューヨーク(NY)へ。まず12時間のフライト。途中で太平洋上空の夜があるが、日付変更線もあるから、NYに着いてもまだ6/4の昼日中だ。

入国管理で、2年前に渡米したときのパスポート番号と今回の異なる、と30分ほど足止めをくった。日本では、更新のたびに番号が変わること、旧パスポートを盗まれたり無くしたりはしていないこと、を説明して入国。アメリカは入出国の膨大な記録を全部残してあるということか、と感心。また、同一人物なのにパスポート番号が変わっているというのは、彼らの文化からすれば由由しきことなのかも。

6月5日(金)

午前中、ラプラタの橋梁計画を作成したアンマン社を訪ねて意見交換。これが今回COBAICOの了

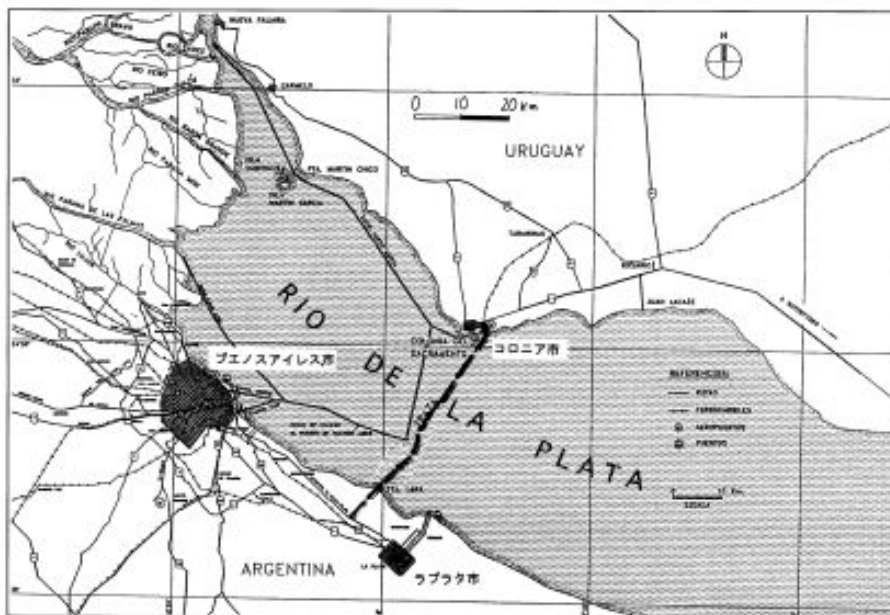


図1 ラプラタ架橋位置図

承を得て、時差解消も狙ってNYに寄り道した理由である。ラプラタ架橋のフィージビリティ調査は世界銀行の融資で行われ、ワシントンにあるルイス・バージャー(LB)社が受注しているが、その下でアンマン社が橋梁計画を担当した。

アンマン社は、ジョージ・ワシントンやベラザノ・ナローズなどの著名吊橋を設計したオスマール・アンマンが設立したコンサルタントであるが、今や資本的には100%LBの傘下に入っている。8年前に日米貿易摩擦の解消もあって、アメリカ吊橋ケーブルの腐食状況調査、明石ケーブルの防錆方法案の検討(彼らの案は採用しなかったが)を本四がアンマンに発注したというつき合いもある。

出発前にPhase-1 調査報告書を読み、アンマンの橋梁計画は全般的には妥当だと思ったが、唯一理解できなかった点の理由を聞いて納得。それは、ラプラタ架橋は全長は約42kmと長いが、水深が浅いため、航路以外ではスパン40mのPC高架橋が続き、それが10億ドルと目される建設費の1/3以上を占めるから、それなりに重要なのであるが、その高架橋が0.3%で凹凸を繰り返す縦断勾配を有していて、波乗り道路になっているのは何故かという点である。答は、前任者がASHOTO(アメリカの道路設計基準)の排水のための最小勾配の規定を勘違いして、2%の横断勾配があるのに、路線方向にも0.3%の勾配をつけたのだという。ふーん、そんなものか。

6月6日(土)

NYからアルゼンチンの首都ブエノスアイレスへ直航するアメリカン航空955便は、夜の22時過ぎの出発である。

スーツケースをホテルに預け、名案ではないが貴重品一切をブレザーのポケットに入れて、着るか大切に抱きしめながら、メトロポリタン美術館、セントラルパーク、ブロードウェイのミュージカル(ディズニーの「美女と野獣」)で時間をつぶす。アメリカの好景気が理由であろうが、以前のNYのぶっ

ような雰囲気はだいぶ和らいでいた。

6月7日(日)

NYからブエノスアイレス(BA)までは、再び11時間のフライト。はるばるも遠くへ来たものかな。BA着陸前に、パンパスが広がっているのが見える。人間活動の痕跡が希薄だ。

真冬のBAはそう寒くはなく、日本の11月下旬ぐらいか。しかし木々は葉を落とし、薄雲を通してのぞく日差しは弱々しい。

6月8日(月)

秋山さんが決めてきた本四のサービスは10日間ということだったので、途中の週末は勘弁してもらおうとして、月曜日から10日間仕事をしようとしていたのだが、今日は休日だということ。出発直前にC OBAICOから言ってきたのでスケジュールは変更しなかったが、アルゼンチンは祝日が週の中間にあると、それを動かして週末を3連休にするようになっているらしい。とすると、今日は6月10日のフォークランド(マルビナス)島終戦記念日の振り替えなのかな。

1982年サッチャー政権下のイギリスと戦って敗北したこの戦争から16年間。敗戦をきっかけにして長く続いていた軍政が終わり、その後の超インフレも克服して、このような落ち着いた国になったわけだ。

でも、空港には大きく「この国の唯一の公式通貨はペソである」と掲示してあったのに、街の中の価格表示はドルばかりであり、お釣りはペソかドルで返ってくる。どうなっているのだ?レートは1対1だからわかりやすいが、経済の実態上、無理をしていないだろうか、とちょっと気になる。

市内を歩いてみる(写真-1)。街全体の印象は古風なヨーロッパという感じで、重厚な石造りの建物が少なくないが、不調和な感じで安普請のビルも林立。休日は多くの店が閉まっています、人通りも少



写真1 ブエノスアイレス市内の7月9日大通り
(幅140m、世界一の幅広の街路とか)

なく淋しい。町中では英語は通用せず、スペイン語は全くわからないから、今回は人と口をきくことの少ない、孤独に耐えるような出張だな。まあ、予想どおりだが。

6月9日(火)

COBAICOへの出勤開始、ようやく話し相手ができる。BA到着以降はじめての青空が広がり、気持ちも明るくなる。

まず、主要幹部へのあいさつ、企画課の磯上さんが持たせてくれたお土産の配布など。Mr. レベットが、架橋計画の経緯・現況、この10日ほどのスケジュールなどを説明してくれた。彼は38歳の機械エンジニアで、今までのコンタクト・パーソンでもあった。その後、土木のMr. アグストニ（水力発電の経験が長い）にも加わってもらい、私が出発前にPhase-1 調査報告書に基づいて書いたメモを説明。指摘のいくつかは、既にPhase-2 調査で修正済みのようだ。

昼食は、2人が歓迎会を兼ねて旧ドック横のしゃれたレストランに連れていってくれた。一番軽そうなメニューでステーキ300gを。ワインも少し。

遅い昼食から戻り、用意してくれていた個室でパソコンを叩き始める。明石海峡大橋について30分のプレゼンテーションをして欲しいという希望が事前であり、引き受けていたのだが、11日に予定されていて、思ったより格式が高いようだ。英語〜スベ

イン語の同時通訳がつくという話だが、私の下手な英語では通訳しにくいだろうし、それが本四公団の名折れになるのも業腹だから、発表原稿を書いて通訳に渡しておくことにしよう。

ワープロソフトはWORD、ただしコマンドはスペイン語。英語のスペルチェックができるようにしてくれと頼んだら、Mr. レベットが「OK。イギリス英語がいいか、カナダ英語か、それともアメリカか」と聞く。スペイン語もフランス語も入っているようだ。日本の多くのソフトは、日本語をこなすことだけでくたびれ果てているように見える。

6月10日(水)

COBAICOがこれに合わせて来るようにと指定していたData Roomなるものの説明会が終日続き、これに同席する。出資希望者へのPhase-2 調査結果の説明の場である。

フィージビリティ調査全体をLB社が、航路空間（橋の桁下高さとスパン）をスウェーデンの海事専門コンサルタントSSPA社が、橋梁計画をアンマン社が説明した。ただし、スペイン語のCD-ROMで報告書は事前に配布されていて、その後追^お追^い的^な説明であるようだった。参加人数の少なさに Mr. レベットががっかりして、「今回はアメリカ、スウェーデンからコンサルが来るし、世界一の橋を造った本四の技術者も来る、と案内しておいたのに…」と。

理由は想像できなくもない。COBAICOは、両国政府の基本方針を受けてラプラタ架橋を、政府からの財政援助なし、リスク保証（為替水準・交通量など）なし、ただし消費税は免除、という条件のBOT（Build, Operate and Transfer=民間資金による建設と運営、資金回収後の移管）事業として進めようとしている。事前審査を通過した国際出資希望者が7者あり、日本企業では三菱商事・三菱重工グループであるが、これらの条件の厳しさが出資希望者の脚を鈍らせているのだ。

裏の会議室でのやりとりにも呼ばれて入ったが、

外国のコンサルタントは偉いというのか、言うことを聞かないというのか。COBAICO側の意見に対して、自分たちの考えで良いのだという態度があり。交通量が多くないのに（ハーバード大学の予測で初年度に約4000台/日・往復）アンマンは段階建設に賛成しないし、SSPAも自らやや過大かなと言いつつ、航路空間についての自説を曲げない。In-house engineeringの本四で育ってきた私などには、歯がゆい。段階建設を考えるべきだと、発言しておいた。

主航路を渡る橋の設計船舶が、マスト高さ58mのPost Panamax型コンテナ船、ゆえに桁下高65mというのはまあ認めるとしても、ラブラタ水路の水深が浅くて操船性が悪いからと架橋位置の微修正を求めながら、そんな巨大船が橋の下ですれ違おうとして支間長550mを要求している。ラブラタ河に入ってくる船舶数と大きさの分布からすれば、橋の下ですれ違わなくても良いだろうし、第一、船長300mの巨大船が舵の効きも悪いのに、実質は450m程度しかない中で行き会えるのか？ 理解しがたい論理だ。

6月11日（木）

公団に状況報告のFAXを送ったら、返事をくれて、来島大橋で7人もの人が亡くなる事故があったことを知る。その後ホテルでCNNやBBCのテレビを注意深く見ていたが、報道されることはなかった。英字新聞にも出ず。日本関係のニュースは円安・経済の混迷のみ。

午前中は、Data Roomの続き。LB社が陸上部設計・リスク分析を説明。休憩時間に部屋にもどってパソコンを叩き、昼食に外に出ると時間をとられるから、出勤途上で買ったサンドウィッチをかじりながら、原稿書きを続ける。しかし、8割ぐらい終えたところで時間切れ。

15時～18時、アルゼンチン・エンジニアリング・センターで講演会。会長の謁見を受けるというよう

な感じで始まる。参加者は150人程度か。まず、COBAICOのフェデリコ総裁がラブラタ架橋の重要性と計画の現況を、続いてSSPAとアンマンが彼らの検討結果を、最後に私が明石の話をする。ラブラタ架橋の航路空間案は、私には非現実的に思われるが、それでも不足だと主張している人が多いというレベットの話だったから、心配には及ばないと、明石での航路の考え方などをリンクさせて説明しておいた。

まあ及第点か。多少昂然とした気分で、すっかり暗くなった道をホテルまで歩く。

6月12日（金）

今日から、Phase-2 調査結果の評価とCOBAICOへの提案を内容とするレポートを書くことにする。悪いことに、次の月曜日がまた代替え休日だという。時間的にしんどいが、がんばって帰国までには完了させよう。

勤務時間が終わると、多少は親しみを感じはじめた異国の街の夕暮れを15分ほど歩いて、ホテルに帰る。フロリダ通りというBAで一番賑やかなショッピング地区を抜けるのだが、路上には花屋が、軒を連ねた店舗にはランジェリーショップが多い。セニョールは花束を贈り、セニョリータは悩ましい姿で応えるのか。アルゼンチンは白人の国であったが、生活を楽しもうとする姿勢はやはり南米だ。

夜、COBAICOでNo.2のMr. グルシがレベット夫妻・アグストニ夫妻も一緒に招いて、夕食会を開いてくれた。グルシ夫人は、こちら生まれの2世。お母さんの故郷は福島市だが、本人は訪日したことはない。日本語はしっかりしていた。

Mr. アグストニは58歳だということから、奥さんも50代半ばであろう。2人はスイス生まれで、まだスイス国籍も持っているという。そんなMrs. アグストニが、赤と黒のチェックのミニスカートをはいて、「私たちの問題点はアイデンティティーなの」とささやくように言うのは、妙に説得力があった。BAでタンゴを

鑑賞したが、なるほど、あの不自然に官能的でニヒルな魅力は、根無し草のなせるものなのか。

それに比べると、多少ネイティブの血も混じっているように見えるレベット夫人には、そんな頼りなさはない。しかし、瞳と髪が黒々として南米の情熱を匂わせる彼女が「日本人はまだ親が決めた結婚をするのか。混んだ電車で長距離通勤をするのか。物価は高いのか。肉は食べれるか」と質問をしてくれるのには、閉口する。

6月14日(日)

3連休の中間。レベットとアグストニがつき合ってくれて、高速フェリー(写真-2)でラプラタ河を渡って、対岸のウルグアイ共和国コロニア市まで行ってみた。国境を越えるので私にはパスポートが必要だが、アルゼンチン、ウルグアイ、ブラジル、チリの4カ国はメルコスール(南米4カ国共同市場)を形成しているため、彼らは運転免許証の類で十分。

コロニアまで50km弱、45分ほど。料金は30ドル/人、乗用車60ドル/台。この料金の高さと、それでも日に往復10便近い船の利用率が高いことが架橋のフィービリティとBOT可能性の自信の根拠になっている。ラプラタ河は堆積作用が激しいために平均水深5m内外と浅く、浚渫を続けることで維持している航路しか船は通れないが、この高速フェリーは双胴船であって喫水が浅いため、もう少し自由度があるようだ。そのかわり、トラックは積まない。トラックは3時間ほどかかる在来船型のフェ



写真2 プエノスアイレス～コロニア間的高速フェリー

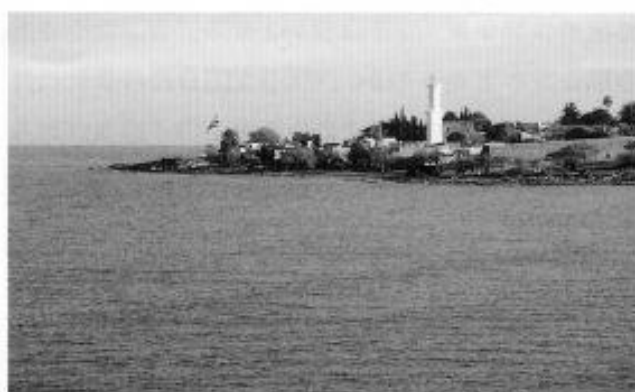


写真3 コロニアの町(入港直前のフェリーから)

リーで運ばれている。

見慣れた瀬戸内海よりはるかに広くて、沿岸地形も平坦であるため茫洋としている水面を、船は渡る。しかし水は茶色に濁り、何より納得しがたいのはこれが真水であるということ。ラプラタの語源は、「真水の海」だともいう。

ウルグアイは、私には16番目の訪問国。人口2万人のコロニア(写真-3)は、BAの喧噪に比べれば実に静かで、落ち着いており、空気もおいしい。BAの奥座敷的なところがある。町やヨットハーバーを歩き回っている人のほとんどは、アルゼンチンからの観光客だとレベットが言う。

こんな町とBA間の交通需要が大きいはずはなく、橋は、将来メルコスールが成長した時に、今はウルグアイの国境沿いに北上して山岳地帯を越えているアルゼンチン～ブラジルの道路交通を、大西洋岸に沿って流すための先行投資なのである。

架橋地点はコロニアの中心から数kmほど南であって、ひとけのない広大な原野と一部は牧場。と言っても、牛や馬でさえめったに見かけない。ラプラタの岸は非常に細かな砂で、さらさらとして足許に頼りない。水に指を漬けてなめてみたが、なるほど塩味はない。

ラジオを聞きながら釣りをしていた人にレベットが問いかけ、そして私に「Mr. 古屋、悪いニュースだ。ワールドカップの予選リーグは、1-0でアルゼンチンが日本に勝った」。

6月16日 (火)

昨日の雨があがっていて曇り空、連休もあける。気合いを入れて、報告書の原稿書きを続ける。フェデリコ総裁が他の幹部と一緒に昼食に連れて行ってくれた。お土産までくれた。

6月17日 (水)

BAに青空が戻る。最後の1日となった。

レベットとアグストニに、コンサル成果に対する評価とCOBAICOへの提案を説明する。ラプラタ架橋は、代替案を認めるBOTで計画されているから、今のアンマンの設計がそのまま実施に移されるわけではないが、気づいた点を述べておいた。そして何より、出資希望者をその気にさせるためには建設費削減が必要であろうから、2車線→4車線という段階建設の採用、BA港の将来計画も踏まえた上での設計船舶と航路空間の見直し、がCOBAICOに必要であろうと。

また次の協力として、秋山さんの訪問時には工事が開始されたら長期派遣を考えることになっていたが、それ以前に代替橋梁計画案が提出された時、それを評価してCOBAICOに助言するという協力が、彼らに役立つであろうと提案しておいた。

日本の出発前に外務省を通じて要請があったので、昼に大使館を訪れて、経済担当参事官に架橋計画の概要・進捗状況などを簡単に説明した。参事官が昼食をご馳走してくれるというのでアルゼンチンふうをお願いしたら、牛の腓膵、横隔膜などの各種焼き肉から始まって、メインディッシュがサーロインステーキであった。

16時ごろ、皆にさよならを言ってCOBAICOを出る。別れの感情は一瞬、目にあふれそうになる。COBAICOが出してくれた車で、沈む夕日の方角へ走ってエセイサ国際空港へ。20:44、アメリカン航空956便は離陸。さあ、long way homeの始まりだ。

6月18日 (木)

陽射しがあふれ、暑いNYに6:30に着陸。入国は今回はスムーズだった。7時間以上の乗り継ぎ時間があるので、ビジネスクラス以上の特権のようなホテルのday useでひと休みする。シャワーをかぶり、夏用の衣類に着替えると、それだけでも疲れが減る。

ホテルのバスでJFK空港へ戻る。拡張工事が進められていて、たくさんのターミナルを良く動線計画されたランプが結んでいる。アメリカの空港の雄大さに、いつものことながら感心する。21世紀も国際交流の時代であり、航空機がその主役だとすれば、成田・関空でいどの空港しか造り得ない日本は取り残されるのではないだろうか。4月5日の明石海峡大橋開通式の時、香港特別行政区のニコラス運輸長官のお供をしたが、香港の新空港も当面は滑走路1本で間にあうが、今ならゼネコンが建設機械を持っていて、安く工事ができるからすぐに拡張するんだ、と言っていたことを思い出す。

エグゼクティブ・ラウンジで待っていると、次から次へと日本人客が集まってきて、彼らの会話がいやおうなく耳に入ってくる。内容がわかってしまうから、今までにない疲れを感じるのには皮肉なことだ。

Long way homeの最後は14:20離陸のJL005便。機内放送が「お帰りなさい」で始まるのは泣かせる。日本人は帰国するために出国すると言うのが、その繊細な心と華奢な体が我々なのだ。席のフットレスト一つをとっても、アメリカン航空のは板が1枚だけという感じであったが、日本航空では土踏まずを刺激できるような出っ張りがついている。これだから、西洋文明の典型のような空港を造るのは巧くないということか。

成田までは13時間のフライト。昨日の昼以来ワインを飲み続けているが、もう少し追加して、長い一人旅が無事に終わる解放感を楽しもうか。幸いなことに、この便のビジネスクラス担当のスチュワーデスは、なかなか若くて美人ぞろいだ……。

(記:1998年7月)