

「環境、技術、管理手法、そして財源、これは欧米もわれわれも共通の課題であることが確認できた。E&E会議やEAP A（欧州アスファルト舗装協会）との情報交換で学んだことを今後の仕事に生かしていきたい」。5月25日午前、9日間の調査旅行を終え、成田空港に降り立った三嶋希之E&E国際会議調査団長（前日本アスファルト合材協会会長）はそう語った。ストックホルム、オスロ、そしてE&E会議が開催されたコペンハーゲン、経済成長を遂げる北欧3カ国の首都を巡り、道路舗装が経済成長の動脈となり、国民生活に密着し、そのための税負担が受け入れられていることを肌で知ることができた。調査団の見た、聞いた、知った旅程の成果を報告する。

世界から1000人が参加した第4回E&E会議は、EAP Aと欧州アスファルト協会（EBA）の開催する4年に1度の、道路オリンピックだ。3日間にわたり論議した会議への参加だけでなく、日本道路建設業協会（林田久男会長）と日本アスファルト合材協会（滝田裕久会長）が派遣した調査団は、会議の前後に貴重な国際交流を行った。

E&E会議は聴取参加型だが、二つの交流会は日本側が能動的に企画し、中心EAP Aとの意見交換会的に働きかけた活動だった。その一つが、会議の前日、5月20日の国際アスファルト舗装協会連合（GS）コペンハーゲンのペラホール（EAP A）の調印式であり、



第4回E&E会議への道

日欧の共通認識探る意見交換

日アス協は意見交換への準備を綿密に行って挑んだ。予定の3時間はあっという間に過ぎた。

トイランドという問題意識がないからだった。ヒートアイランドよりも、寒冷地での技術に関心が集まるのもお国柄かも知れない。

「ポーラス（排水性）舗装で寒冷対策の塩の量の問題はどうか」「ポーラスアスファルトの耐久性向上の対応は」「ハイブリッドアスファルトの美用化は」

交換会では、まず三嶋団長が、共通の問題に直面し、意見交換の中から学びたいと英語でスピーチしながら、2010年6月の第11回アスファルト舗装国際会議名古屋大会への招集を呼び掛けた。続いて久下晴巳

「ポーラス（排水性）舗装で寒冷対策の塩の量の問題はどうか」「ポーラスアスファルトの耐久性向上の対応は」「ハイブリッドアスファルトの美用化は」

下グループ長は、排水性舗装が1996年以降、車両の走行安全性や交通騒音低減効果が得られることか

ら、日本で採用が急カーブ

もう一つが会議後に行ったら、EAP Aとの意見交換会は、E&E会議と同じ会場

で、EAP Aとの意見交換は、E&E会議と同じ会場

で、EAP Aとの意見交換は、E&E会議と同じ会場

で、EAP Aとの意見交換は、E&E会議と同じ会場

ら、日本の道路整備の状況、

ら、日本の道路整備の状況、

ら、日本の道路整備の状況、

ら、日本の道路整備の状況、

業界の活動、舗装技術開発などを通じた英語で解説した。

「E&Eで相性の悪い水を舗装内に溜めるのだ。その発想がまったく理解できない」という疑問が飛び、

「一方、EAP A側では、ドイツのローザ・ドルシュナー氏が、ウォームミックスアスファルトの説明を行った。環境対応型のウタ。

保水性に関心 ウォームミックスの課題も

日本での対応にも疑問が出て、わが調査団は「交通遮断の短縮のために発注者が指定すれば採用される」ともある」とした。技術面ではほかに低騒音、透水性、二酸化炭素(CO₂)削減、遮熱性、保水性など日本の取り組みが強い関心を集めた。

ただ残念なのは、当初日本側が用意した性能規定入札や総合評価方式などの、入札契約問題での意見交換が時間切れでできず、また欧州の発注者の姿勢も把握できなかったことだ。

最後にEAP Aのジュルゲン・スターム事務局長が説明している最中、会場が一瞬、真つ暗となった。ペラホール管理人が、われわれの会議が続いているのを知らず電源を切ってしまったのだ。それほど意見交換は熱心に続けられていたのである。

（次回から最終面に掲載します）



E&E会議に参加する調査団

「最後に、感謝を含めてペラセンターでの会議を忘れるなど言いたい」この5日、下田哲也（日本道路建設業協会道路試験所長）「国際アスファルト舗装協会連合（GSAPPA）ニュース」と題するメールを受け取った。送信者はSABITA（南アフリカアスファルト協会）のトレバー・ディステイン氏である。

情報交換と写真を求めるメールであった。岡氏は、E&E会議の前夜、コペンハーゲン市内のホテルで行われたGSAPPAの協定調印式で一緒に署名した仲である。早くもGSAPPA効果が一週間のメールから始まったのである。

GSAPPA調印に臨む

格調整しながら、世界に向けて発信し、道路整備の重要課題を提言し、アヒールしていく組織として発足したのだ。

4年に一度のE&E会議は一方通行型だが、今回発足したGSAPPAは、1年ごとに議長を持ち回り、電話会議を含め、臨機に対応していく双方方向の行動組織である。

GSAPPAの結成は、E&E会議の「メッシュ」
として急ぎ、具体化した。豪、米、欧、阿、亜五大大陸の、アスファルト舗装協会5団体が一堂に集まり、直

面している世界の道路業界の、新しい連携の舞台になるという意味で、日本道



第4回E&E会議への道

路建設業協会（JRC）がこれに参加した意義は極めて大きい。

ルト舗装協会のアレ・マッケンジー会長、NAPA（全米アスファルト舗装協会）のマイク・アコット会長、SABITA（南ア）のトレバー・ディステイン会長、AAPA（オーストラリアアスファルト舗装協会）のジョン・ラムベルト会長、それに道建協の下田所長が集まり、GSAPPAの協定にサインするのだ。

式典の前には、ドリンクで話しながら友好ムードを醸し、調印式を行った。会場には一



調印する下田所長

環境問題、健康と安全、合材のマーケティングおよび販売促進、アスファルトと骨材に関する国際市場動向の認識および推測、技術開発、訓練・教育を「重要戦略分野」とすることを確認し、合意した重要課題を国際的に周知させること合意した。各国のメディアも取材

5大陸協会が戦略分野を共同発信

に乗り、フラッシュが間断されかねる中で、それぞれ文書にサインし合ったのである。

下田所長は、この調印式のため道建代表として派遣されただけに、やや緊張気味に大役をこなした。道建協は日本時間のこの日、定時総会（原幹会長が退任）、林田紀男NIPPONコーポレーション社長が新会長に就任していた総会と、E&E会議日程が重なったため、臨機体制を組んだのである。

「わたしは生粋の技術屋。無理に押し出されたようなもの」と言っていたが、式典もその後の晩餐会も、各国協会会長と談話しながら真緑を交わしてしたのである。

それにしてもマンマークの白夜は長い。国際道路業界の新しい連合組織が受ける晩餐は延々と続き、デザートが出る前、ようやく窓の外に横ごぼりが下りたと思ったときは、既に午後11時を回っていたのだ。わがJRC A代表者は席でホテルの機嫌を急いだのだった。

時間を巻き戻し、調査団の旅程に戻ろう。

調査団が、渡辺茂樹日本道路建設業協会副会長の見送りを受け、成田空港を出発したのは5月17日午前9時30分。その日の午後、コペンハーゲン空港を経て、スウェーデン・ストックホルムのアーランダ空港に着いたのは午後10時を過ぎていた。時差7時間、地球の自転に反して飛び続け、一同はすっかり疲れ、げんなりして都心のクラリオン



渋滞税徴収で環状道建設

ホテルのベッドに褥り込んで。翌朝、目覚めるも宿泊したホテルの中を高速道路が突き抜け、窓下を車がヒューヒュー通過している。このホテルは十数年前、日本でも研究が進んだ道路「本型の建物であった。わが国のパブル時代に試行されたプロジェクトの元祖をストックホルムではからずも発見したわけである。

ストックホルム市内を巡り、驚くのは道路幅員の広さだ。ガイドによれば、市は1930年代から土地取得に努め、今では市内不動産の75%を市が所有しているとのこと。だから私権制限が少なく、都市計画はやりやすい。都市計画を大胆に生かし、ゆったりした道路が市内に敷設されている。

道の真ん中に歩道を配置

都心の道、バラハラバーゲン(勇者の楽園)では、市電道路跡地を改造し、真ん中に歩道と並木を通し、両脇に駐車場、さらに植樹帯を設け、その外側を車道



この高速道がホテルを貫通する。減少などの効果をもたらしている。

ストックホルムの道路はかく広い

環境対策で路面電車を再利用
CO₂対策として市が取り組んでいるのが、路面電車リサイクル。全国古いの博物館に眠っている電車を集め、修繕して走らせる試みをしている。日本の明治村のモテルである54棟の古建築物を集めたスカンセン(要諦:公園)でも、1980年の年代モノ電車が路面をゆっくり走行していた。市環境対策をもう一つ、市内は地域コージェネを運用し、発電所から可燃生ごみを利用し90度の熱水が市地下パイプで備蓄所に運ばれ、40~50度に冷却され暖房や空調に使われている。熱湯は回収され加熱して循環されるという。

こうした徹底した省エネルギーや環境対策が実施できる国民的コンセンサスが確立しているのが北欧である。市には、世界有数の成長力を誇る国らしく、建築や道路改造も活発だ。まだまだ平日日が多々開かっていたが、ここでも日曜は休むという思想が商業施設まで徹底していることを知らされたのである。

調査団員の永田哲郎道路保全センター構造物技師。コントロールポイントはGPS、全球測位システムにより車のナンバーを記録し、情報センタを通過し、ドライバーの口座から引き落とす。この課税に際し、渋滞緩和、交通機関のスムーズな進行、排出ガスや二酸化炭素(CO₂)の減少などの効果をもたらしている。

2車線と自転車道がそれぞれに走っている構造だ。だから右側車線から右車線を見れば、公園の彼方の別な道路のように見える。歩道を道の真ん中に配置するのが、ストックホルム式民主主義の思想という。もう一つの、ストックホルム式は、渋滞税の徴収である。2007年から渋滞緩和のため市内に入るたびに税(ロードプライシング)を課して、計画中の環状道路建設の資金の一部にして

術部長が定期な調査報告をまとめている。一市の出入り18カ所にフットロードポイントを設置し、時間帯によって識別し、時間帯システムで、1回のポイント通過でかかるとは時間帯によって10、15、20スウェーデンクローナ(約160円~330円)となっている。最も高い税金が課せられるのは午前7時30分から8時29分、午後4時から5時29分のラッシュアワーで1台の最大課金額は50クローナ

明けて翌日、5月19日は朝からフルウェー・オスロへの移動である。スウェーデンを離陸し、ほんとしたことがある。ホテルや市内スパーでもじいんかワインが置いてある。そのビールも度数3・5%と低い、つまり強い酒。ウイスキーやワインが買えないし、あつてえらば高いのを知った。ところが、2000年にスウェーデンのマルメとデンマークを結ぶ



オスロ入行税への庶民感覚

オアスン海峽運補補延長16%が完成してから、スウェーデンの音響は、ここでつながる。鉄道で海を渡り、デンマークで酒を買いたいさるのだから。映画『スウェーデンの城』で有名な悦楽の王国は、今や税金と環境の律儀な国としていたのだ。

飛行機で約1時間、海の環境を越えオスロ空港に着いた。オスロで迎えたのは、海軍艦隊のガイド、タカコ・ホセさん。「おはようございます。感謝します」といって、「それはもう本当に」と感謝詞を連発するが、論理は



オスロ駅周辺では日本製建機も

にわかに勉強のガイドさんの話は、信びよう性がいま一つだが、道路や財源に関する庶民感覚が浮き彫りになっていて、それはそれで興味深いのだ。

駅周辺路盤改築で活躍する日本建機

オスロはコンパクトな都市で中心部は縦3列、横9列の計画がすっかり定まっている。だから街を歩いても迷うことはい。度歩けば、すぐに街の全体像がつかめる。

自然色によるカラー舗装
市内の路面は敷石を多様し、横断歩道も塗り表示がなく、石畳になっている。砕石による舗装も、骨材が豊富なせいか自然色になるカラー舗装が目につく。

ちょうどオスロ市の表玄関であるオスロセントラル駅の周辺は、路面改築の大規模工事だった。施工管理は大きざっぱであるが、コマツや日立建機のパワーシャベルが活躍している。また市内の建築工事は、すっぽり建築物をシートで覆い、近隣対策に気配りして施工しているところがうかがえた。

バブが多く、ジャガイモ焼酎の「アクアビツン」が名物のオスロの夜は、律儀な隣国より気楽に散歩できた。一回りよりはやっぱり律儀に徹して白夜を過ごした。であった。

とかく意味不明になりやすい。その意をなれるガイドさんが、道路の専門家たる調査団一行を迎え、これまでにまったく興味なかった道路の話を知ればと思える。立ち、コマツから買ってきたのが、オスロのロードプライシングである。

10カ所の料金所で整備費調達
「1988年からオスロに入る道路は10カ所の料金所が設けられ、最初は5クロール、今は20クロール、そして7月1月から25クロールに値上げするという。しかも、その料金所は無人化工事の端で窓が板で塞がっていた。とてもオスロに行かない、と言っています。わたしはオスロの隣のアーケシュエズ市に住んでいますが、オスロの通勤ラッシュを解消するため、道路の拡張工事や地下鉄の工事やなんかで、タイムが燃費する音やうるさいのなんの、それはもう大変でした。道路を、2002年2月、トンネルのたて、とてんお金を取られた。これらはもうばらばら

してハイ、右側、これが料金所。写真撮影のチャンスです。とてんがバスは、な地形に合わせた道路建設に際し、料金を取って整備費に充てる伝統があったから可能となったシステムである。

にわかに勉強のガイドさんの話は、信びよう性がいま一つだが、道路や財源に関する庶民感覚が浮き彫りになっていて、それはそれで興味深いのだ。

5月20日はオスロからアムステルダムへの移動日。午後3時にフライト11は飛行機は午後4時10分にはコペンハーゲン空港に降り立った。北欧3カ国の首都はそれぞれ飛行時間1時間程度で隣接し、似通った社会風潮を持つ。税金が高く、社会福祉や公共サービスに優れていることも共通点だ。アムステルダムでは教育費、治療費は全部、国の税金でまかなわれている。



第4回E&E会議への道

5

という環境意識が自転車指向の原動力になっている。整備とエネルギー問題は不可分

という。デンマークの道路行政は交通、エネルギー省が所管し、住宅・河川・公園・都市計画は環境省が所管している。環境やエネルギー問題と不可分な社会資本整備が進められていることが行政区分からも明らかだ。近年のインフラ整備では、市内と空港を接続するコペン

ハーゲン地下鉄、スウェーデンのマルメを結ぶ延長16キロのオワン海峽大橋がプロジェクトだった。

で、市内道路には三角カラーの施設が散見されるが、それは「地下鉄の暗さになれぬ市民が恐がらないうちに」した採光窓」だとい

デンマークの道路行政は交通、エネルギー省が所管し、住宅・河川・公園・都市計画は環境省が所管している。環境やエネルギー問題と不可分な社会資本整備が進められていることが行政区分からも明らかだ。近年のインフラ整備では、市内と空港を接続するコペン

ハーゲン地下鉄、スウェーデンのマルメを結ぶ延長16キロのオワン海峽大橋がプロジェクトだった。

デンマークの道路行政は交通、エネルギー省が所管し、住宅・河川・公園・都市計画は環境省が所管している。環境やエネルギー問題と不可分な社会資本整備が進められていることが行政区分からも明らかだ。近年のインフラ整備では、市内と空港を接続するコペン

で、市内道路には三角カラーの施設が散見されるが、それは「地下鉄の暗さになれぬ市民が恐がらないうちに」した採光窓」だとい

地下鉄、海峽大橋と大プロジェクト整備

療費入院費の心配はない。わたしが訪れた時、財務省は「15%のベネフィット」を」といっている。アムステルダムを掲げる看護師のラマで包囲されていた。聞くとスト突入も週間目で、その間、病院の手術は緊急時以外行われていないという。患者もタクシーは向かない言えないが、公共交通の背後に、その労働者の労働条件問題を扱っているのかもしれない。

デンのマルメを結ぶ延長16キロのオワン海峽大橋がプロジェクトだった。地下鉄は、コペンハーゲンで初めて整備されたもの

とわりわけアムステルダム、コペンハーゲンの自転車道は広く利用されている。うかつかという点、自転車にはおねがひされかねないほどのスピードを出す。市内の交通機関は車、自転車

らに海峽橋ア745キロでつないでいる。道路・鉄道併設の1999年に着工し00年に完成したのが、施工企業がGPS(全地球測位システム)技術により工期を半年短縮し、縮減した工事費を還元してもらったという。

道路問題でも、自転車は共通して、車は日本でもヘッドライトをつけて走行して、ハイビームをつけて

調査団メンバーの久下氏、時間は見てつけて滞在中心に海峽大橋を通行し、スウェーデンまで

公共機関が、2015年までに自転車利用率を30%まで引き上げようとする目標がある。年間の万の二酸化炭素(CO2)が削減される

調査団メンバーの久下氏、時間は見てつけて滞在中心に海峽大橋を通行し、スウェーデンまで



握手する三組団長とアレン会長

調査団メンバーの久下氏、時間は見てつけて滞在中心に海峽大橋を通行し、スウェーデンまで

環境を重視 自転車への転換も

海峽橋ついでという。コペンハーゲン中央駅から地下鉄で15分、そこからスウェーデン国境まで8分、さらにスウェーデンマルメ駅まで12分、合計約35分の越境に要した費用が2022年マルメ・クロレドから約4000円だったという。海峽大橋の完成によりスウェーデンとデンマークは身近になり、さらにドイツとも直結するのである。海峽大橋は、地上から見るか遠くに見るしかないが、晴れた日には飛行機からもその雄姿を見ることができ、それを巨大プロジェクトなのである。

調査団はコペンハーゲンに4泊5日滞在し、第4回E&E会議に参加したのだが、市長による市庁舎でのウェルカム宴会、E&E主催の晩餐会、道建協主催の夕食会と飲み、よく食べ、よく寝た。E&E会議の中日の30日には、コペンハーゲン中央駅近くの工場を改装した晩餐会場で、各国代表者と楽しくカタコト英語で懇話した。そこで三嶋博之団長と主催者のアレックス・マックレーンE&E A会長はがっちり友好的握手を交わしたのである。

E&Eとは、Eurasphalt&Eurobitumeの略で、2つのEは、EAPA（欧州アスファルト舗装協会）とEBA（欧州アスファルト協会）のことで、2団体共催による国際会議である。EAPAは合材製造と舗装施工業者の団体であり、EBAは製品製造メーカーの団体である。

日本道路建設業協会、日本アスファルト合材協会が参加するようになったのは



第4回E&E会議への道 6

環境、財源、技術で論戦白熱

第2回バルセロナ大会からで、前回のワーキング大会も調査団を送り、今回も20人の大部隊を送った。

このコンハーゲン大会は、国際会議場であるペマ・ホールを3日間貸切り、午前9時から午後5時30分（最終日は午後等時30分まで）までテーマセッションがぎっしりと行われた。同時に技術セミナーやボスセッションが会場をにぎわした。

テーマセッションではコーディネーターが司会をし、数人の発表者が意見を披露して最後に質疑応答するというスタイルで行われた。

は、一言言って、和文の同時通訳がないので、TOEIC800点以上の能力がないと議論の正確な把握が難しい。三十数年前の受験英語では、専用語彙集のリスニングにはまったくついていけない。

庶民的視点から道路の役割調査として調査団は、学究派、眼研究派、眼研究に分岐するところになった。

眼研究は、学究だけでなく観光の中から、道路の文化的歴史的作用を庶民的な視点から調査する方々であった。ちなみに、半季の



E & E会場テープカットのカーリー交通大臣
(撮影：廣田道博大林道路執行役員)

い、という単純で普遍的な金運、欧州国家高速道路と環境など広範囲な諸問題、中日は技術をめぐる問題提起、3日目は省エネルギーを論じたのはユニークな話題であった。

道路建設業界も道路の交通安全にどう対応すべきかという問題意識を持つことが新鮮であった。

初日午後には「道路整備のフライング」をテーマに、財源問題

交通安全も道路建設業界の課題

に始まり、ドイツでの道路PPP（パブリック・プライベート）・パートナーシップの試み、発展産業での技術移転、自治体とPPP（ポーツマス市での事例）、道路建設業をめぐる開発と経験など興味深いレポートが続いた。民間活用のPPPでは、官と民間の役割と責任の分担が明確であり、公共道路で民間が持てる力を發揮している事例が報告された。さらに「生活全体への責任」をテーマに全体コスト、長寿化補装、長期メンテナンス契約、ポラスアスファルトの再利用などが議論された。

日本の技術開発の高さを再確認

2日目は終日、技術開発に焦点を当てたセッションが白熱した。ポリマーによる改質効果、アスファルト混合物の配合計画、品質管理、混合物の疲労と回復、永久変形、リフレクション、クラック抵抗性、高弾性アスファルト、アスファルト乳剤など議論はつきなかつた。セッションを聴取した調査団メンバーは「技術開発はわが国が数段階進んでいる。学び」という確信するた。と胸を張ったのである。

入った眼研究である某社長は「夢は業界のアドバイザ、あるいは講師のアドバイザー、あるいは仲介者になる」とばかり、人脈が広がる発言が目立ち、二酸化炭素(CO₂)削減目的の新しい投資計画を策定中だという方々で、やがて断念し、眼研究派に合流しパスでも眼することになる。

は、眼研究なる記者自身が苦心のリスニングの末に把握できたのは、世界道路建設業者は環境、財源、備とというテーマで欧州道路技術を表すに次の発展はな

ギがテーマとなった。初日の開会式では、カーリー、あるいは講師のアドバイザー、あるいは仲介者になる」とばかり、人脈が広がる発言が目立ち、二酸化炭素(CO₂)削減目的の新しい投資計画を策定中だという方々で、やがて断念し、眼研究派に合流しパスでも眼することになる。

は、眼研究なる記者自身が苦心のリスニングの末に把握できたのは、世界道路建設業者は環境、財源、備とというテーマで欧州道路技術を表すに次の発展はな

さて、この連載も最終回となった。第4回E&E会議は、同日23日の最終日、午前のテーマミッションが省エネ、省エネと低炭化技術、革新的解決策の論文紹介、そして閉会式と続いた。

実は、このE&E会議も「つ」話題を呼んだのが展示ブースとホステスセッションである。展示ブースでは、日本からの面会は上客のめが熱心な売込みを繰り返す大歓迎だった。以前の技術契約もよく知られて



展示ブースで見つけた先端技術

道高松県料金を舗装での美施工の効用をグラフに示しビジュアルに訴えた。

環境に配慮した植物バイオ舗装

調査団の学究派、佐々木昌平、NIPPONコーポレーション、技術開発部、燃料金収受システムに注目して、身じまきも知れないが、その技術水準は展示技術の中でもE、T、C（自動料金を収受システム）に目をつけている。E（自動料金を収受システム）に注目して、身じまきも知れないが、その技術水準は展示技術の中でもE、T、C（自動料金を収受システム）に目をつけている。

「つ」は、トルコの建築会社「イマック社」の「S-IMG Eチヤレシヤ」や「LIFE アルト骨材」など、展示ブースに隣接して展示したもので、20ランド、馬道路に隣接して展示したもので、70ミリの太径サイズの骨材でも含水率を0・25%に抑えられる。このサイズでは普通3%の含水率だが、それだけ水分が少ないこと



話題を呼んだ鹿島道路のブース
「つ」は、トルコの建築会社「イマック社」の「S-IMG Eチヤレシヤ」や「LIFE アルト骨材」など、展示ブースに隣接して展示したもので、20ランド、馬道路に隣接して展示したもので、70ミリの太径サイズの骨材でも含水率を0・25%に抑えられる。このサイズでは普通3%の含水率だが、それだけ水分が少ないこと

先進的なものだといふ。70ミリの骨材でも含水率0・25%も「つ」は、トルコの建築会社「イマック社」の「S-IMG Eチヤレシヤ」や「LIFE アルト骨材」など、展示ブースに隣接して展示したもので、20ランド、馬道路に隣接して展示したもので、70ミリの太径サイズの骨材でも含水率を0・25%に抑えられる。このサイズでは普通3%の含水率だが、それだけ水分が少ないこと

「本場に置いておきたいから、僕れも」と関心を寄せ、立地や法規制に制約のある日本なら難しいが、広大な砂漠で舗装工事が始まるアルジェリアの高速道路に、この「つ」の骨材が、ドイツ・ペニンシュラ・アルトの「ミックスマテリアル」台で現地に運び、ロボットのようにシステム駆動して合材ラントをその場で構築するもので、

鹿島道路の電波吸収舗装も話題に

「年齢も職種も違えん方が事故もなくて、楽しく視察できたことがありがたかった。」

長旅を終えた、三陽橋の団長の言葉だ。また終始、黒子役を敢し「パールエー」な面々をまとめてきた幹事長の野村達一朗大成ロテック技術部長技術研究所長の努力も大きかった。

調査団のメンバー、菅野さま、ロッド・フォーライフを日本で展開し、

「電波吸収舗装」の意見交換会。パールエーの電線が切られるまで続き、友好の切っ掛けになった。本場の友好の場はベラ・ホールではなく、その後の市庁舎向いのレストラン「コペンハーゲンコーナ」で行われたのである。

エンゲルバートE&E技術長、ショゲンE&E事務局長、中国人の奥さま同様の陽気なローザ、トルコの女性会長、アルベルク氏などが集まり、白昼くえ遅くまで杯を重ねた。道路の将来を語り合った。

アルベルク氏は某社長の腰のお守りを見せ、「キュートね。は交換」とトルコ石のリングを差し出すなど、友好ムード一杯となった。

調査団のメンバー、菅野さま、ロッド・フォーライフを日本で展開し、