



## 初めての海外出張

First overseas business trip

天神 悟

TENJIN Satoru

基礎地盤コンサルタンツ株式会社  
関東支社/営業部/統括部長

## 1. 突然の海外出張命令

今から遡ること30年も前のことになる。当時の上司である事業部長から内線の電話が突然入った。すぐに席まで来る様にとの指示であった。恐る恐る上司の前に進み出ると、いきなり「英語は話せるかね」と聞かれた。何のことかわからないが素直に「英語は得意ではなく、ぜんぜん話せません」と答えた。すかさず「じゃ自分の

名前はローマ字で書けるか」と聞かれ、「それぐらいは出来ます」と答えた。「それは良かった。来週からシンガポールへ行ってもらいたい」。これが1977年の夏から冬にかけての海外初出張の始まりであった。

当時は鹿児島県の田舎から東京へ出て来てまだ6年。日本国内もろくに知らないのに外国に行くなんてとんでもない。シンガポールという国については、名前を聞いたことが有るくらいで殆ど知識が無かった。しかし業務命令である。急ごしらえの準備をしたものの、不安が手伝わてかなりの重装備となり、山のような荷物を携えた出発となった。何とかなるさと腹を括って機上へ。到着までの約7時間はドキドキしながらの旅であった。案の定、パヤレバ空港(当時のシンガポール国際空港)に着いていきなり言葉の壁にぶつかり、入国審査で立ち往生してしまった。暫くして、並んでいた列が混んできたためか、はたまた私のボディランゲージが通じたのか、検査官があきらめ何とか通してもらい、やっと現地の日本人スタッフと合流できた。いま考えても何という無茶な話だろうと思う。

## 2. 孤軍奮闘で手探りの業務

現地で私に課せられた仕事は、当時東洋一と呼ばれた「チャンギ空港」の建設に関するプロジェクトであった。1981年7月に開港したシンガポールのチャンギ空港は、市街地の北東約20kmに位置し、北にはジョホール水道、東には南シナ海が面する湿地帯と砂浜の海浜地区を埋め立てて構築した空港である。1970年代後半から建設が開始され、埋め立てに投入された地盤材料は、隣国インドネシアのリアウ州の近隣諸島より採取された海砂である。だから出来上がった地盤は軟弱



写真2 計器埋設孔用のボーリングマシン

で、その上に空港施設を載せることになるため、サンドドレーン工法による地盤改良で強固な地盤を作る必要があった。そしてこのプロジェクトの中で私に与えられた役割は、地盤改良の品質管理に伴う改良効果のチェックや、それを確認するために現地スタッフが行う計測の指導であった。

現地のプロジェクトスタッフは、様々な国の専門家で構成され、私の管轄チームは地元シンガポールの他、オ

ーストラリア、スリランカなどの6ヶ国の混成チームであった。仕事での会話は、自前で持ち込んだ英語辞書「デイリーコンサイズ」を携えながらの孤軍奮闘である。専門的な会話が主だったので、専門用語の羅列で何とか凌いだ。専門用語は万国共通であることを初めて知った。月日が経つにつれて日常的な会話も少しずつ出来るまでになり、現地のスタッフともしだいに打ち解けて交流が楽しくなった。



写真1 ボーリング調査



写真3 ボーリングロッド兼用のコアチューブ



写真4 不攪乱試料採取用サンプラー



■写真5—計器埋設風景

### 3. 長続きするための知恵

シンガポールは赤道直下の国である。亜熱帯性気候であり、気温は通常でも26～31℃。しかも現場は砂漠のような埋立地である。とにかく暑い。最初は暑すぎて気が変になりそうな時もあった。また湿度は高く雨量も多い。年間降雨量は2,300mmを超えるという。毎日1回のスコールがひと時の涼を呼んだ。こういう暑い国のためか、人の動きもスローである。現地スタッフに任せると、計測機器の設置準備や作業などに、日本国内で通常費やす時間の3倍位を要してしまう。しかし、この国で日本人のペースで作業を続けると、長くは持たないだろうとも感じた。スローペースは生きるための知恵であるのかもしれないと考え直し、焦らず、現地スタッフと同じペースで仕事をこなすことにした。

### 4. 苦痛もしたいに快感へ

現場以外でも現地の人と交流の場があった。生活習慣や文化・歴史・経済などについても互いに話す機会が



■写真6—現地スタッフと

でき、様々な発見もあった。例えば、彼らから見た日本や日本人は、我々が昭和20年代後半から40年代初めに持っていた欧米に対する羨望に似ていると思った。

また、最初にシンガポール空港に到着した時に異様な臭いを感じた。それは東南アジア特有の植物油の臭いである。この臭いが良いものを感じられず、その後の食生活に影響を与えた。街にある色々な食堂に行っても、

この臭いが鼻に付いてまわり、現地の食事では食欲が進まない。いつかは日本食やパンでしのいだりが昼間の作業を考えると体力が持たない。現場の近くの食堂で昼食を取っていたが、とにかく我慢して毎日食べ続けた。そうすると不思議なことに一週間ほどたったら何とか臭いにもなれ、逆にいつのまにか現地食が美味しく感じられるようになった。とくにチキンライスやマレー料理は大好物となったのである。こんなことが起こるとは驚いた。

### 5. 行ってから知ったシンガポール

シンガポールはマレー半島の先端、マラッカ海峡を挟んでインドネシアと対峙する位置にある。北緯1度9分から1度29分、東経103度36分から104度25分の位置にあるシンガポール島と北東から南にかけて隣接する大小様々な島々が集まった国である。最も高い標高は166m。総面積は685.4km<sup>2</sup>で日本の対馬と同じくらいになるらしい。人口は460万人くらいで8割が中国系で占められ、マレー系、インド系と続く。公用語は、英国の統治下にあった背景から役所では英語である。中国語・マレー語・タミール語も使えるらしいが、しゃべれない者にとってはわかり難い。

### 6. チャンギ空港のその後

チャンギ空港は、今では4,000m滑走路2本とターミナル2棟を有し、さらには広大な整備地区と機能性に富んだ貨物地区を携えた、24時間運営の国際的なアジア第一級のハブ空港といわれている。多くの都市と直結され、トランジット客を含めた年間利用者数は3,000万人を優に超す。その上、空港の運営面の評価もとても高いようだ。それは、1987年に始まったアジア・フレート産業賞における「ベスト・エアポート：アジア」の称号を第1回以来の連続受賞や、チャンギ空港のハンドリング会社が航空貨物産業協会より1998年度に「ベスト・エアカーゴ・ターミナル・オペレーター：アジア」を受賞していることでも裏付けられる。

チャンギ空港は、アジアのハブ空港を目指す関西国際空港や中部国際空港にとっても最大の良きライバルであり、追いつき追い越さなければならない目標であろう。さらにチャンギ空港には、空港に直結された特徴的な工夫がされた地下鉄(MRT)がある。そこでは途中駅での乗客のスムーズな乗り継ぎに配慮して、トンネルの位置をらせん状に配置するなど、技術的に高度な工夫が施されている。これには私が去った直後から、



■写真9—シンガポール支社スタッフと

当社の現地スタッフが地下鉄開発公社側の地盤担当スタッフとして、設計管理と施工管理で参画したと聞かされた。もう少し現地に残っていたならばと複雑な気持ちになった。

### 7. 今も残る海外経験

3ヶ月の月日が流れ、様々な出来事を経験して仕事は無事終わった。帰国にあたり、現場のスタッフに別れの挨拶に行った時、心温まる歓送をして頂きとても嬉しかった。あれから随分と月日は経ったが、あの時の初めての海外経験で得たものは、具体的な言葉にはならないほど大きく、その後の社会生活に多大な影響を与えている。

現在もチャンギ空港は滑走路やターミナルの増設が進むなど、拡大を続けているという。いつの日にかもう一度現地を訪れ、あの時巡り合った現地スタッフと、若き日の1ページを捲り、思い出しながら、あの日を語り合うことができたらと密かに願っている。時代は変わり、現地の環境も、皆の人相風体もかなり大きく変化していると思うが……。



■写真7、8—現在のチャンギ空港と地下鉄MRTのホーム(チャンギ空港ホームページより)