

## I T Aに初めて出席して

中日本高速道路㈱ 中田 雅博

I T A への出席は初めてです。東海北陸自動車飛驒トンネルを含む区間の開通のタイミングに、「日本の技術を世界に」との思いで、次の 4 編の論文を企画しインドに行きました。避難坑の T B M 施工、本坑 T B M 施工、吹付けコンクリートによる一部非常駐車帯部の覆工、世界初の選択排気縦流換気に関する 4 編です。

会議に出席してまず思ったことは、会議出席は“単に発表だけでなく日本の複雑な地質へのトンネル技術を営業する場”ではないかと思ったことです。現地では、会社のパンフレットや J T A 作成のパンフレットを片手に、ポスターセッション（P S）に参集の参加者に多少の営業をしましたが、認識の遅れと英語のスキルの問題もあり十分とは思えませんでした。帰国後、参加された経験者からは「日本人発表者は発表後にその技術を生かして何をしたいのかが不鮮明ではないか」との意見も頂きました。

気づいた点は I T A インド事務局の会議進行への手際の点です。事務局からの発表プログラム通知が出国 2 週間前であったこと、P S 会場が立食式昼食会場と同じ場所で昼食時間が過ぎてもポスター前面の机から厨房品が片付けられていないこと等、「同じ登録費用を支払って不公平だ」と感じました。また、発表者側も極端な事例として、執筆要領に従ったポスターの代わりに提出論文と連絡先の掲示で発表に替えるケース、大きな写真のみを数枚貼っているケース、掲示時間になっても説明者が現れていないケースも見られた。そんなことも有り得ることが世界標準だと承知して、本質として「自分は世界に何をしたいか」を表現することが必要なのかもしれません。また J T A 監修の日本のトンネル技術のパンフレットへの人気は高くすぐストックが無くなる盛況振りでした。

最後に、テロ等の治安や生活上の不安の多いインドから関係者が業務を果たし無事帰って来られたことに安堵すると共に、アブストラクト提出から一連の作業に関して J T A から多くのアドバイスと質問への丁寧な対応を受けたこと、J T A の代表団や参加された他の日本からの技術者、ニューデリーで現場視察を受けて頂いた建設会社、アドバイスを頂いた方々、質問を頂いた海外の技術者等に感謝致します。

以上