

民間の資金を活用してインフラ整備を進めるBOT（建設・運営・譲渡）案件に「黄信号」がもたらした。総額およそ1兆5000億円規模という世界最大の民間鉄道プロジェクトとしてBOT方式で台北—高雄間（約345km）を90分で結ぶ予定の台湾高速鉄道（台湾新幹線）が陥っている資金調達難と開業遅延問題が「BOT神話」に影を落としている。このため立法院（国会）の交通部会では計画の中

当局の支援が求められるなど、資金的負担が肥大すると懸念からだ。

同部会が一時中止を求めたのは、交通部（交通省）が認可した鉄道関連プロジェクトや港湾整備、観光設備など11件で、官民合わせた総投資額は603億台湾元（約2050億円）に上っている。

BOTは民間企業にインフラ建設で独占的権利を与える手法。民間資金で建設費用を工面。その民間企業に完成後30年間程度の事業運営収入を与え、契約期間終了後に管轄官庁や公的機関にプロジェクトそのものを譲渡する。

としては大型案件への参入チャンスが得られる。鉄道などインフラ完成後の利用者からの運賃収入などで建設費を返済し、収益を上げるしくみとなっており、独占案件だけに銀行などにとっても優良な資金の貸付先と映っている。

このためインフラ建設予算の圧縮を図りたい当局側と建設事業の拡大を図りたい企業の思惑が一致し、台湾でBOT手法が多用されてきた。

ところが台湾新幹線の場合は計画通り出資者が集まらない問題や、建設遅延による金利支払い問題などが発生。さらに問題が問題を生むという悪循環に陥った。また、公的資金で建設するよりも金利負担が高いなど、運営時に利用

り、高速鉄道にの発生を無視したBOT方式を当局の姿勢が浮き彫り形だ。立法院交通議は、そうした見え、11案件をすべした上で計画をし、当局が将来、担増に陥らないとするよう求めた。11件のうち最大の北市の南港駅から蘭陽礁溪駅まで100kmに及ぶ。最短距離で鉄道路線建設プロジェクト総投資額339億41154億円（約735億円）の計画だ。公的資金に頼る計画だ。事態で建設が大削



同社ホームページ

補強土エンジニアリング（通称REECON）。これほど業務のわかりやすい社名も珍しい。読んで字の如し、土を補強して、補強土壁を構築する技術を持っている会社だ。

同社は平成八年、補強土工法と軽量盛土工法の専門コンサルタントとして誕生した。

補強土壁とは、土の中に帯鋼、ジオテキスタイルなどの補強材を敷設して、土を補強する土留め構造物のこと。山道を走っている時にしばしば見かける道路脇の高い石壁などを想像してもらえばわかりやすい。

この工法が国内に導入され、早や三十五年以上経過するが、その後の発展は著しいものがあり、現在では年間五千件程度の補強土壁が全国各地で施工されている。

しかし、ひと口に補強土壁といっても三十数種類の工法があり、その現場ごとに適した工法を選定するのは非常に困難である。なぜなら、本来もともと重要である安全や耐久性を犠牲にしてまでも、工事費が安価な工法が採用されやすくなっているからだ。このような傾向が続けば、補強土壁自

補強土工法専門コンサルタント 株式会社補強土エンジニアリング

体の品質が低下し、今後とんでもない事態に発展することも考えられる。だからこそ、REECONの存在意義があるといえよう。

同社では「耐久性はどうか?」「現場における施工性に問題はないか?」「景観を損なっていないか?」といった補強土壁に求められる機能（安全性、耐久性、施工性、経済性、維持管理、周辺環境との調和など）すべてを考慮し、数多くある工法の中から最適なものを選択する。それを成し得るのは、敢えて業務を絞り込み、得意分野を深く追求することによって培った経験と



やテレビ番組のセット、カーラッピングといったサイズの大きなものから、ダイレクトメール、パンフレットなども作成するが、中でも、と



「DIGI B」

☎06—六五三—六六七三
大阪市西区南堀江
四—一四—一
◎東京スタジオ
☎03—五三六—0620
新宿区市谷仲之町三—六
<http://www.concom.co.jp>

☎06—六五三—六六七二
大阪市西区南堀江
一—六—
<http://www.reecon.co.jp>