

Japan Civil Engineering Consultants Association

# JCCA

スームインちゅうぶ  
田夢in中部

2013 Vol. 31

今号のみどころ

.....特集.....

リニア中央新幹線の  
整備と  
中部の地域づくり



一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 中部支部

# 描けます あなたの夢を

コンセプトは、

協会会員は、豊かな未来に向けて  
今なにをすべきか、  
専門的知識を持って、  
具現化のアシスタントをいたします

です。

## 目次

## 図夢in中部 Vol.31

### 1.巻頭言

支部長 ————— 1

### 2.特集

リニア中央新幹線の整備と中部の地域づくり ————— 2

### 3.業務技術発表

優 秀 賞 ————— 14

### 4.投稿

大きな困難にも立ち向かえる力とは ————— 22

県職員2年目として ————— 23

「土木」と「建築」の境界

エネルギー関連業務に携わって ————— 24

技術者としての資格とは？

父の予防の考えに学ぶ ————— 25

### 5.クリックコーナー

コンサルタント川柳 ————— 26

### 6.協会活動紹介

————— 28

### 7.会員名簿一覧表

————— 42

### 8.事務局だより

————— 44

### 9.編集後記

————— 46

# 1. 巻頭言



一般社団法人  
建設コンサルタンツ協会中部支部  
支部長

**田部井 伸夫**

## 巻 頭 言

東日本大震災の発災から2年半を経過して、被災地の復興の地域づくり・まちづくりがよい本格的に始動します。被災された方々が一日も早く安定した生活を取り戻すことができすように、我々建設コンサルタントもその技術力を結集して復興事業に取り組んで参ります。

今回の東日本大震災における災害対応に関して、自衛隊、消防隊、警察の活躍は多くのメディアで紹介され、国民からも広く支持・称賛されました。一方、国土交通省東北地方整備局は地元建設企業と連携して道路や港湾の啓開を短期間で完了させ、人命救助や支援物資の早期輸送を可能としました。また、多くの地元建設企業や建設関連企業の方々が応急復旧、緊急調査・点検、災害調査などの活動を懸命に行いましたが、一般にはあまり評価されませんでした。

マスコミ報道もあまり多くなく、一例をあげれば、米軍の行った「トモダチ作戦」と東北地方整備局を中心として行った「櫛の歯作戦」の日刊紙大手5社の掲載記事数は「トモダチ作戦」が711記事、「櫛の歯作戦」は16記事でした。

さらに、土木学会が土木業界に関わりのない高校生以上の一般の方に行ったアンケート調査で「櫛の歯作戦」を知っているかという設問に「知らない」と回答した人の割合は94%でした。このように、現場の第一線で啓開、点検、復旧にあたった建設業及び建設関連業の活動は、国民からはあまり評価されていません

し、まず知られていないというのが実態です。大変残念な結果ではありますが、我々自身も我々の活動を広く国民の方々に知っていただくという努力が不足していたことも事実だったと思います。

一方、東日本大震災を期に、過去20年位にわたって根柢の曖昧な「無駄な公共事業」、「土建国家」といった言葉で、社会資本整備をマイナスのイメージでとらえる風潮が変わり、災害に強い国土づくりを目標とするインフラ整備の必要性が社会的に大きく取り上げられてきました。この変化を確実にとらえ、今後の日本の発展を支えるために真に必要な国土づくりのための社会資本整備への取り組みを「不要な公共事業論」や「土建国家復活論」に結びつけられないようにすることが大変重要であると思います。

このためにも土木業界あげて、社会資本の果たしてきた役割と今後の必要性を正しく国民の皆さんに伝える活動を積極的に行っていくことが重要であると思います。

建設コンサルタンツ協会もこの広報の重要性を認識し、今年度協会組織を再編して対外的な活動を行う各組織を一本化して広報戦略委員会として組織し、広報活動を一体的かつ戦略的に行っていく予定です。

合わせて、社会資本整備にかかわる私達一人一人が、自分の仕事を正しく身近な人たちに伝えることを日常的に行っていくことも重要だと思っています。

# リニア中央新幹線の整備と 中部の地域づくり

岐阜大学名誉教授

たけうち でんし  
竹内伝史

## はじめに

2011年5月に、国土交通大臣から東海旅客鉄道(株)(以下「JR東海」)に、リニア中央新幹線の建設指示が発出された。1992年以来、「中央新幹線沿線学会」を構成して研究と主張を続けてきた私共13人(うち加藤晃先生は残念ながら昨年逝去された)の大学人にとって、それは、大変達成感があり、喜ばしいと共に、ある面では挫折感をも伴うものであった。



L0系リニア車両(JR東海HPより)

私達の学会組織の目的は、その名称にもあるように「中央」新幹線のわが国社会における必要性和その緊急性を明らかにし、世論を喚起して、全国新幹線鉄道整備法に基づく国の整備事業制度の中で可及的速やかに、その整備を実現することにあった。中央新幹線は1973年、同法に基づく基本計画路線には決定されていたが、整備の順序は、その前にいわゆる整備新幹線5線があって、整備路線への昇格の目途さえ立たない状況にあったのである。交通機関として超電導磁気浮上式鉄道(MAGLEV,いわゆるリニア)が使用できるか否かは、別の「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」に委ねられていたから、我々の役割は、語弊を恐れずに言えば、その緊急必要性を世論に訴えて、整備新幹線に先んじて国の主導により中央新幹線の整備に着手できる体制を作り出すことにあった。

したがって、国の認定を受け、指示を受けての整備事業の着手とはいえ、建設投資はすべてJR東海の責任において進めるから早急に着手させろ、というJR東海の宣言は、我々にとって達成感と挫折感が相半ばするという事情は、お解かりいただけるであろう。要は、バイパス新幹線とも呼ばれる中央新幹線の整備は、それだけ急を要するということである。

## 1. 国土幹線としてのリニア中央新幹線と中部の地域づくり

### (1) バイパス新幹線という位置付け

中央新幹線は「バイパス新幹線」とも呼ばれている。東海道新幹線のバイパス機能を果たすために構想されたということだ。明治の時代、京都と東京を結ぶ鉄道ルートが東海道と中山道経由が比較検討され優劣相半ばしたように、いま東海道新幹線にバイパスが必要とあらば中央ルートを選ぼうと言う



わけである。もちろん並行線増の考え方もあるが、東海道沿線がそれを許さない都市化状況にあることは万人の認めるところ、それに後述するように震災への対策も考えねばならない。

いま、東海道新幹線は、次の四つの限界を持っていると言われている。

- ① 時間13本は輸送容量の限界
- ② 東海大震災復旧対策への対応
- ③ 施設老朽化への抜本対策の必要性
- ④ 輸送機能が十全に発揮できていない静岡・滋賀地域

①の輸送容量の限界は、誰しも実感するところであろう。2000年には年間397億人キロの延輸送量を達成した。旅客需要はすぐれて経済情勢の反映であるから、その後一進一退はあるが、16両編成を時間13本という輸送力は、もう簡単に拡張できるものではない。LCCの導入など航空との誘客競争は激しくなる一方であるが、九州新幹線の開業などもあって、当面のところ新幹線の旅客需要が大きく減少する気配はうかがえない。むしろ、需要の緩和は、座席配置の改良等サービス改善の機会と捉えるべきであろう。④の事情もこの一環として捉えることができる。東京と名古屋・大阪間に発生する大量の輸送需要に対処するため、現在は「のぞみ」の運行本数が異常に多くなっており、沿線地域の需要に対応した停車サービスが十分に行われていない。また、沿線地域の新駅設置の要望にも全く対応できない状況である。

②東海地震の列車運行への直撃による被災は、初期振動早期感知システム(TERRA-S)などによって、概ね回避できる見込みである。しかし、問題は運行サービス回復までに要する長期の運休である。1日に60万人弱といわれる東西日本の交流人口のうち、東海道新幹線は23万人を運んでいる。これが長期に途絶することのわが国経済に与える影響は計り知れない。バイパスルートを確保するなどして、なんとしても長期の運休は回避しなければならない。③の問題も、結局同じ限界性に帰着する。開業(1964)後半世紀を経ようとする東海道新幹線の施設は、その経年数以上に延べ走行列車本数に依って老朽化が激しい。毎日運行を重ねつつ(一時期、「水木運休」というのもあったが)施設設備更新を図った成果があって、今日では開業当初の施設設備はもう何もないと言われるが、長期的かつアセットマネージメント的展望にたてば、改めて橋梁等の全面的取替えが検討されねばならず、それには月規模の運休が必要とされる。それほど遠くない将来、バイパスルートが確保されるのであれば、これまで通りの運行をしつつ(あるいは日規模の運休で)維持更新工事、いわゆる長寿命化工事を続けることで、この事態を回避することが出来る。

東海道新幹線が1週間も止まったら、日本経済は大変である。高度に発展したわが国のような社会経済では、このような国家経済の、国民生活の死命を制する国土幹線級の社会基盤(インフラ)は、二重系化が目指されなくてはならない。ちょうどシステム容量的にも限界が認識されているのであるから、この二重系構築と線増による容量拡大策としては、予測される大地震の影響のより少ない地域とシステムでバイパス路線を構築する方策が採用されるのは当然のことであろう。

## (2) リニア「でなくとも」から「なったからには」へ

したがって、採用される鉄道技術は必ずしもMAGREVである必要はなかった。変な言葉ではあるが「従来型の新幹線」でもよかったのである。実際、私共の研究会も「中央新幹線沿線学会」と称して、「リニア」の名は冠していない。速度も500km/h級である必要も感じなかった。

しかし、新たなシステムを開発するのであれば、そしてそれが将来全国規模に延長されることを展望するのであれば、地球環境問題の克服の難しい航空との競争優位を確保するためにも、超高速達成の意味は大



図-1 リニア中央新幹線位置図  
(リニア中央新幹線建設促進期成同盟会HPより)

き。そこに、鉄道総合技術研究所でMAGREVの開発が進み、実用性が検証されたのである。経済的にも合理性が確認された。それならば、このMAGREVを使わないという法はない。名前には不満はあるが、マスコミの慣用に応じて「リニア新幹線」という呼称も容認されることになった。すなわち、私達の意識からすれば、「リニア新幹線」は「後付け」であり、大切なのは飽くまで「バイパス新幹線」なのである(図1)。

いまや超電導と磁気浮上の技術を使うことに意義は大きい。10余年後の運行開始までに、さらにこれらの技術は磨きかけられ裾野を拡げることになるだろうが、社会的受容の達成とあわせて、技術立国の将来に貢献するところは計り知れない。今回、岐阜県下に車輛の運用と維持・補修を行う総合車輛所が整備されることになったが、この超電導材料を駆使する車輛基地が、技術的に地域の産業に及ぼす影響は少なくないであろう。近傍には核融合科学研究所(土岐市)なども立地しており、この地域を先端科学技術実用化の先進地域として象徴的に整備してゆく夢も描けようというものである。

## (3) 「通られるだけではつまらない」地元地域

このリニア中央新幹線は、国土幹線級の交通インフラであってみれば、先述の様に東京と名古屋・関西・西日本の間を移動する旅客に最も便利にサービスを提供することが第一義の目的である。また、新幹線ネットワークを構成する基軸路線の役割を果たさねばならない。そのためには、東京と名古屋(将来的には大阪)の間をできるだけ速く結び、既存の新幹線路線と緊密に連絡できることが肝要である。すなわち、今回の東京・名古屋間の先行整備にあつては、東京側の拠点駅と名古屋駅を造り、名古屋で東海道新幹線と便利に連絡できるようにすることこそ、そしてそのみが肝心の目的なのである。その主要目的のためには、それ以外のいわゆる中間駅(在来鉄道網の結節拠点との連絡に成功すれば神奈川県の新駅はこれに入らない)は不要とも言えるのである。

しかし、線路構造物は東京都・愛知県のみならず神奈川・山梨・長野・岐阜の各県を経過しなくてはならない。これらの中間県にとって、ただ通られるだけではつまらない。大深度地下を利用する区間をは

じめ地下利用が多いとはいえ、線路用地の調達に協力し、供用後は、沿線に騒音等の若干の環境被害が生ずる(最小限に抑える対策が為されるとはいえ)ことが予測されるのであるから、それに見合った便益を地元地域にも落ちるように図らねばならない。そのためには、駅を造って列車を止め、地元地域の人々もこの新幹線を利用できるようにする必要がある。実際こうした配慮の下に、リニア中央新幹線では構想段階から沿線各県に一つずつ駅を造ることが前提とされていた。

私達、沿線学会のメンバーには各人に担当の県が割り振られており(岐阜県担当は前半は加藤晃先生、後半は私)、その役割は新駅開設に伴う効果を、最大限に、かつ県土のできるだけ広域に及ぼすための方策を考えることであつたといえる。もちろん、対策の実行は、できるだけ鉄道事業者にとってほしいが、計画立案は県庁がこれに当たることが望ましい。鉄道事業者との交渉も当然、県当局が担当しなければならない。さらに、地域づくりへの成果を最高度に達成するために、県が独自で行わなければならない事業も生じてくるであろう。そして、策定される県の計画が、時宜を得た適切なものであればあるほど、県当局の鉄道事業者との交渉能力も高まり、地域波及効果をより有効なものにすることが出来る。私共の役割は、そういった仕事を県が進めるにあたってのお手伝いをするということでもあったのだろう。

岐阜の例のような中間駅の新設を地域の振興に結び付けるには、大きく分けて二つの方策がある。一つは、新駅前に新しい市街地を開発することだ。かつて東海道新幹線整備の折に、「岐阜羽島」でこの方策を採った。二つは、新駅に在来線(JRでも民鉄でも)の線路網(そして駅)や高速道路網を結びつけ、県土広域に広がるネットワークの結節拠点とすることである。前者の方策の成功例は、新横浜を除けば私はあまり思い浮かばない。新横浜も後者の大成功例の結果とも言える。ましてや経済成長の停まった今日、後者の交通結節拠点を形成する方を採用すべきであると、私は思う。

## 2. 地域に与えるリニアの影響、二つの観点

### (1)二つの観点とは

地域の人々に「リニア新幹線の夢」を紹介して、「皆さんの地域にどんな影響が出るとお思いますか」と尋ねると、回答は二つに分かれる。一般に、生活者としての意識の強い人は、自らリニアを利用して旅行することの便利を考える。いわく、「TDL(東京ディズニーランド)に日帰り出来るようになる」、「子供が東京の大学に進学しても、家から通える」などである。逆にリニアの走行から発生する騒音や磁界の公害現象を気にする人もいるであろう。これらは、地域の人々のくらしの観点から、リニア新幹線の開業効果を見ている人々である。

一方、地域の産業に従事している意識の強い人や、地域づくりを客観的に考えている人は、リニア新幹線によって、外の世界から経済や人々がこの地域に訪れ、入り込んでくることを重視する。その入り込み人数と経済が地域を潤し、地域を変えることを考えるのである。とくに、事業の首都圏展開や、観光による地域おこしを考えている向きには大変大きな開業効果が期待できる。

リニア開業を契機に、今一段の地域づくりを考えようとする場合、この二つの観点の両方から思慮を進めることが大切である。ただ、前者は駅を新設する以上、利用旅客の誘致が至上命題になる鉄道事



業者が、当然これを考えてくれるのに対し、後者は地域振興と地域づくりに責任をもつ県・市町村といった地元行政と地域住民が、より積極的かつ主体的に考えることが求められる。また、積極的に施策を展開し、動けば動くほど効果も大きくなることが期待される。

## (2)地域のくらしはそれほど変わらない

地域の人々のくらしは、リニアが開業しても、実は直接的にはそれほど変わらない。ましてやリニア新幹線を意識的に無視しようとする人にとっては、くらしは変わらないものと考えられる。また、地域的にもあまり広がりを持ち得ない。公害現象などマイナスの影響を被る人も、地域的に極めて限定される。

先に述べた「便利になる効果」は、往々にして当該中間駅に停車する列車本数の少ないことや高水準の運賃(特急料金を含む)に相殺されがちであって、期待ほどには効果は挙がらない。もっとも、経済力さえあれば、首都圏に単身赴任を強いられている人の帰宅回数は、飛躍的に改善できるであろう。

しかし、地域のくらしへの影響は実は間接的に響いてくる。リニア中央新幹線のとくに名古屋先行開業によって、名古屋大都市圏は大きく発展することになる。その名古屋大都市圏の中に、従来からもそれなりの位置付けを得てきている岐阜県的美濃地域のような場合には、この名古屋の発展の影響をもろに受けることになる。東京への接近性の改善よりも、むしろ名古屋へのアクセスを便利にすれば、名古屋駅地区が東京の副都心の一つとなったとき、この地域は東京の副都心の郊外になる、という理屈が成立する。大都市圏の発展は中心都市の周辺地域への吸引力をも強化することが予測され、地域の人々のくらしに一般的に大きな影響を与えずにはおかぬ。図2には、岐阜県新(岐阜東濃)駅を擁する地域のこの影響構造を概念図として表した。

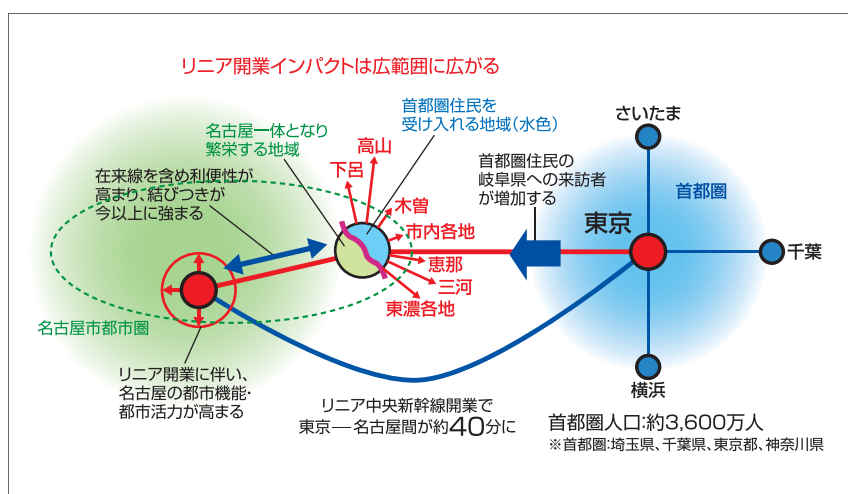


図-2 岐阜東濃駅の影響構造(中津川市の報告書より)

市圏の中に、従来からもそれなりの位置付けを得てきている岐阜県的美濃地域のような場合には、この名古屋の発展の影響をもろに受けることになる。東京への接近性の改善よりも、むしろ名古屋へのアクセスを便利にすれば、名古屋駅地区が東京の副都心の一つとなったとき、この地域は東京の副都心の郊外になる、という理屈が成立する。大都市圏の発展は中心都市の周辺地域への吸引力をも強化することが予測され、地域の人々のくらしに一般的に大きな影響を与えずにはおかぬ。図2には、岐阜県新(岐阜東濃)駅を擁する地域のこの影響構造を概念図として表した。

## (3)地域来訪者・経済の取り込みこそ地域づくりの鍵

地域のくらしへの影響に比して、リニア新駅の勢力圏(それは、努力によって大きく拡大が可能である)地域への来訪者や経済活動の影響は大きい。とくに、従来、人口停滞によって沈滞しがちな地域経済と地域社会にとって、この影響力は無視し得ないものがある。「これからの地域づくりは常住人口よりも交流人口だ」とは、かねてから指摘されてきたところである。今回の場合、首都圏の住民や経済の規模は地元地域(例えば岐阜県東濃+下呂地域)と比較して格段に大きい。首都圏人口が3,000万人と仮定して、この1%の取り込みに成功したとすれば、それはこの圏域の常住人口に匹敵する。

一方、これからの地域づくりは交流に依拠した産業振興が重要である。観光や文化産業が中心となるが、製造業においてもICTを駆使したサプライチェーンの確立が、農業においても「6次産業化」が



指向される。とくに観光産業は地域づくりと結びついた地場産業のホープともいえ、地産地消を旨とした滞在型・体験型の旅行形態が指向されている。

もちろん、地域の人々が自らの選択として自らのくらしを豊かにするとともに、積極的に地域づくりに参画していく姿勢が不可欠であるが、リニア新幹線の新駅開設を契機として新たな地域づくりへの動きが始まることに期待したいところである。

#### (4)「地元地域」の三つの立場

このような国土幹線級の鉄道整備が沿線地域に与える影響は一律ではない。したがって、沿線の地域づくりを考えるにあたっては、その立場の違いを明確に認識することが肝要である。リニア中央新幹線の、とくに東京・名古屋間先行開業の場合、その地元としての立場は次のように三つに大別できるのではない。

- ① 首都経済の一翼を担うに到る名古屋駅地区
- ② 県土全般への効果の広域波及を考えるべき中間地域
- ③ 意外に大きい派生(間接)効果を受ける東海道新幹線沿線地域

①は、先に述べた駅前地区の開発効果であるが、今回の場合、その影響が確実なのは名古屋だけ(神奈川新駅にもあるかもしれない)であろう。しかも名古屋は一定期間、西日本への玄関口となるので、それは絶大なものがある。とくに、東日本大震災と、それに伴う原発災害以来、議論が再燃している「首都機能バックアップ」問題を考えれば、リニアに結びついた名古屋の重要性は明らかである。しかし、この件については別に論じたところ(「中部圏研究」Vol.180,(公財)中部圏社会経済研究所,2012.09)でもあるので、ここでは再論しない。

②は一般的であって、岐阜県新駅などの関連する地域おこしは、この立場に立つべきであろう。岐阜県に焦点を当てて、以下に章を変えて論じる。

③の立場の地域について、ここに若干述べておく。今日、東海道新幹線は中小各駅に停車する列車が不当に少なくなっている現状は、先に述べたところである。中央新幹線の開業によって「のぞみ」の多くを新線に移行させることが出来、線路容量に余裕の出来る東海道新幹線は、漸く沿線地域のニーズに応じた列車運行(各駅への停車)が出来るようになる。現在、折角新幹線が通過しているにもかかわらず、その恩恵に十分浴してこなかった沿線地域にとって、これは大変大きな福音である。このサービス拡充を契機とした地域振興は、新駅設置を含めて、地域側の施策展開にも依るが、おそらく絶大なものがある。その受益地域の筆頭が静岡県である。リニアの大阪延長が実現すれば、滋賀県も大きな恩恵に浴することができる。北陸新幹線の米原延長が実現すれば、その効果はもっと大きい。

また、愛知県も名古屋の大きな開発効果に注目するだけではなく、三河地域のこの種の効果に着目することが大切ではないか。豊橋の浜松と連携した三遠越県地域構想の飛躍的發展の契機と捉える必要があろう。この地域を独立して東京に向かわせるか、名古屋大都市圏に組み入れる方向をとるか。かねてからの懸案であるが、リニアの開業が地域づくり方針の決断を促している。

### 3. 岐阜の県土づくりから見たリニア中央新幹線

#### (1) 岐阜に大切な二正面作戦

リニア中央新幹線の岐阜県土への影響は、二つの方面から及んでくる。ひとつは、岐阜県内(中津川市中央本線美乃坂本駅付近、図3)に新設される駅を通じて、いまひとつは、名古屋駅を通じてである。後者は名古屋駅地区の再開発の効果も重ね合わさるので、影響力は甚大なものとなるが、所詮、岐阜にとっては受身である。それに対して前者は、岐阜県やそれぞれの地元地域の打つ施策の妥当性が、地域への影響に大きく左右する。



図-3 美乃坂本周辺の現況(中津川市より)

そんなこともあって、これまで岐阜県の「リニア中央新幹線活用戦略研究会」などで検討されてきた対策案は、前者(岐阜東濃駅正面)に大きく片寄っていた。中津川市の「リニアのまちづくりヴィジョン策定委員会」や恵那市の「リニアまちづくり構想市民会議」はもちろんのことである。いずれも、私の係わってきたところであるから、これらの概要は以下に節を改めて述べることにする。後者(名古屋駅正面)の影響の県土全般への取り込みについても、受身とはいえ、今後は幅広く検討していくことが必要であろう。名古屋の経済規模の大きさ、そしてその影響の大きさのみならず、実際、岐阜県民の多く(中・西濃など)は名古屋駅を介してリニアと付き合うことになるのである。

とくに、都市高速道路を介した名古屋との連絡改良については、今後の課題であり、看過しないように注意を要する。元来、名古屋駅のような中央駅に車でアクセスすることは難しいのであるが、中部国際空港と岐阜のアクセス改良について一宮西港道路や名古屋第二環状線の西部ルート等の整備促進が検討されているところでもあり、これらと結びつけた名古屋駅アクセス道路の検討が為されるべきであろう。折から、名古屋サイドでも、名古屋駅西口の結節機能整理と併せて、名高速を活かした高速乗合バスなどの処理方策の検討も行われるようである。

#### (2) 岐阜東濃駅正面の広域作戦

岐阜県新駅の立地点は、県土全体から見れば大きく南東に偏しているが、その影響範囲は決して東濃地域に留まるものではない。また、その影響を出来るだけ県土の広域に及ぼすように施策が考えられねばならない。中濃東部を勢力圏に取り込むことは重要な課題であるし、飛騨の南部、とくに下呂は十分影響圏内と考えられる。県域を越えて木曽路を影響圏とすることも大切であろうし、愛知県豊田・西三河との緊密な連絡も必要であろう。逆に、リニアの新駅開設が、中津川、恵那等の既成市街地の

沈滞を招くような事態は避けたいところである。

このような目的を達成するには、リニア新駅を拠点として広域交通結節拠点を構築するのが一番良い。結びつける広域交通網は上記の地域を結ぶ在来線鉄道と高速道路のネットワークである。図4に、その私案の概略を図示した。

在来線鉄道に関しては、新駅が中央本線美乃坂本駅と合築あるいはそれに近い連絡施設で緊結できれば、中央本線、太多線、高山線を經由して県都、岐阜市まで直通運転の列車を走らせることが出来る。

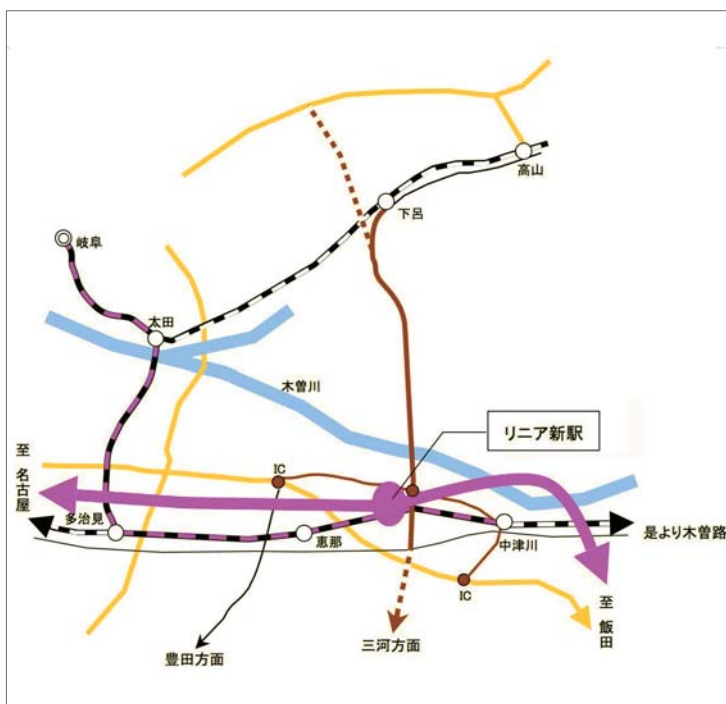


図-4 岐阜東濃駅を結節点とする岐阜県土の広域交通ネットワーク(概念図)

若干の線路改良を施せば、60分強でリニア新駅と岐阜駅を結ぶことが出来よう。この沿線には、中津川、恵那、瑞浪、土岐、多治見、可児、美濃加茂、各務原、岐阜と、岐阜県の主要都市が並んでおり、東海道本線に乗り入れて大垣まで運行すれば、高山を除く県下のほとんどの都市を結ぶことが出来る（高山は高山線で結ばれる）。名付けて「県都連絡快速」。新幹線の停車時刻に合わせて、1時間に1本の運転を期待するのは全く無理ではない。多治見から名古屋へは既に中央本線の列車は頻発しているから、新幹線の開通を期に、在来線の運行サービスも飛躍的に向上することになる。

高速道路網に関しては、岐阜県下には既に、中央道、名神道、東海北陸道、東海環状道が整備されており、一部の未供用区間が完成すれば、このネットワークに迅速に結ぶ道路を整備することで全県的高速道路網を構築することが出来る。その決め手は、濃飛横断道である。さしあたって、現国道257号を補強する形で、これを高規格化し、木曽川の北からリニア新駅の近傍を経過して、国道19号および中央自動車道を結ぶ間に新設の地域高規格道路を整備するのが妥当であろう。国道257号は、北の端で国道41号に接続するから、この改良により60分前後でリニアと下呂温泉を結ぶことが可能になる。国道41号に拠れば、世界文化遺産都市、高山にも到ることが出来るし、濃飛横断道は、北で東海北陸道とも接続することになっているので、これまた世界文化遺産の白川郷にも結ぶ。

もともと、高速道路のランプから新駅駅前の中で、現道の渋滞に巻き込まれるようでは駄目だから、新線新駅の北側で、駅前と濃飛横断道のランプを結ぶ、東西のアクセス新道の用意が不可欠である。これは、両側に延伸すれば地元都市の中津川・恵那両市街地を結ぶ連絡道にもなる。両市はこれを受け入れる形で、都市計画道路網の見直しが必要となろう。



### (3)重要な首都圏民の関心の誘致

先にも述べたように、リニアの開通で直接、地元地域の人々のくらしが被る影響はそれほど大きくはない。外の地域から来訪する人々と経済によって受ける地域の社会経済の影響の方が格段に大きいのだ。それだけに、外の地域の人々が当該地域の何に魅力を感じるか、を知ることが大切である。インバウンド外国人観光客を含む外の地域の人々、とくに首都圏住民が東濃地域の何に関心を持つか、ということにである。そのためには、地元の人々が一度「外から自地域を見る」ことが必要であろう。私は、地元から東京等に出て活躍している友人達に聞いてみるのがよいと思っている。あるいは私達のような外部からの委員の役割も、外から見て上述の岐阜東濃駅勢力圏地域の魅力とは何か、を語ることではないか。

第1は温泉、とくに下呂温泉であろう。昨今、温泉は国の内外を問わず、隠れたブーム(かつての団体旅行ではなく、三々五々訪れる癒しの旅として)と言われている。一方、「万葉の名泉」として「下呂」の名は全国株だ。地元の人々が言うように、「下呂は、もうおわっとる。そら〜東京に近い奥多摩や甲州の温泉に勝てっこない」ことなど決してない、と私は思う。リニアがそれを競争可能にする。問題は、温泉と組み合わせる魅力(関心事)である。

それには自然と歴史が定番であろう。岐阜にはそれらが融合している。自然は里山の自然である。もちろん、北アルプスや乗鞍、御嶽山など超絶的な自然の醍醐味もあるが、この地域では恵那山や御岳などの山々を日々眺めつつ、地域のくらしを育んできた自然が嬉しい。またそれに培われた地域の歴史文化の魅力が大きい。

数え上げたらきりが無いが、まずは「馬籠」。木曾路の入口として中山道の「佳さ」を味わわせてくれる。島崎藤村の「夜明け前」に惹かれて、一度は馬籠・妻籠を訪れてみたいと思っている人は多いはずだ。さらに北に進めば、南木曾、福島と木曾川に沿って木曾路は奈良井の宿までも繋がる。もうすこし時代を遡れば、この地域は中世遠山氏の本拠地であり、苗木城をはじめ由緒ある城址が多い。その一つ岩村城址は中世山城の逸品である。武田と織田の抗争を反映する女城主の話も残る。しかし、この城と町は江戸時代の儒学の最高学府、湯島聖堂は昌平坂学問所の塾長(後に儒官)、佐藤一斎の出身地として売るのが良い。今も街には儒教の雰囲気が出ている。

一方、恵那、大井の町は大正時代、近代化の先頭を走った福沢桃介の大井ダムと、それを囲む恵那峡がある。古くは平安時代、中山道の西行桜塚から大正昭和の近代文化遺産まで、この地は、まさに歴史の流れの感じられる地域である。この町は映画「青い山脈」の第2作(1957、雪村いづみ、司葉子、久保明主演)が撮影されたことでも有名だ。これまで5回も制作されたこの映画だが、人々の印象に最も残っているのはこの第2作であろう。実際、自然の美しさと青春の夢と希望の炸裂の雰囲気は、この地域でロケを展開したことの成果とも言えるのではないかな。

新駅予定地から下呂までのルートは、裏木曾街道とも呼ばれ里山に囲まれたノンビリした山里で、木曾檜の産地でもある。文化の香りも高い。地歌舞伎が盛んで、一見すべき芝居小屋も残るし、この地出身の画家、熊谷守一や前田青邨の美術館も沿道に点在する。熊谷の晩年の作品等は豊島区の熊谷美術館とはまた一味違った観賞ができてこの地ならではの面白さがある。



#### (4)地域の人々の交流促進の一石二鳥

このような自然ゆたかな山里で、農作業を楽しみたい都市住民も少なくないはずだ。首都圏や名古屋などいわゆる都会の住民の間では市民農園のニーズが高まり、待ち行列が生じているほどだと聞く。鍬や鎌を持って新幹線に乗ってくるとは思えないが、いわゆる「クライנגルテン」「ダーチャ」というような滞在型市民農園は、都会住民を惹きつけ地域の佳さを満喫してもらえる新しい産業おこしのヒントになるのではないか。「受け入れる農業」すなわち、農業のサービス産業化である。

このように、首都圏の人々とその消費を、リニアに載せてこの地域に誘致する素材には事欠かない。観光産業が中心の様に見えるが、その本質は「交流」の振興・誘致である。ただ外の人々を受け入れるだけではない。地域の人々との交流が産業の育成に繋がり、地域づくりに繋がる。地場に集う人達を外から誘致して増やすのが「交流」であり、これからの地域おこしではないか。

一方、地域の人々が外に出て行くことが、「外の人を受け入れる地域づくり」にも貢献する。外の人々がこの地域に何を求めているかを、より良く理解するためには、来訪者の眼でその地域を見ることが重要である。それには自分でも旅をし、客の立場に立ってみるに如くはない。地域の人々が外に出て交流することは、その地域の人々のくらしを通じて地域に影響を与えるばかりではなく、「受け入れる地域づくり」の質を高めることを通じて地域づくりに貢献する、一石二鳥の効果をもたらすのである。

#### 4. 心配な駅周辺地区の過剰開発とPFI

以上で、広域交通結節拠点の必要性とその活用法を述べてきたが、この結節拠点を効果的に機能させるためには、拠点施設自体についても適切な施設の姿を十分に検討しておく必要がある。施設本来の目的は、リニア新幹線の旅客を効率的に在来線鉄道網と高速道路網に導くことに在るから、何よりも大事なのは在来線の(美乃坂本)駅舎と新駅駅舎を合築とするか、極めて近接させ優れた連絡施設で緊結することである(図5)。そしてその施設直前にバス・タクシーの乗降場とレンタカーの配車・乗り場を配置することである。概して、地域の住民は自分達の使い勝手を考えて、自家用車駐車場を重視しがちであるが、来訪者の便を考えるとレンタカーの利用し易さがことのほか重要である(米国の空港ターミナルを見よ)。自家用車の駐車場はその外でよいから、需要に応じて拡張できるようにしておくことが大切である。

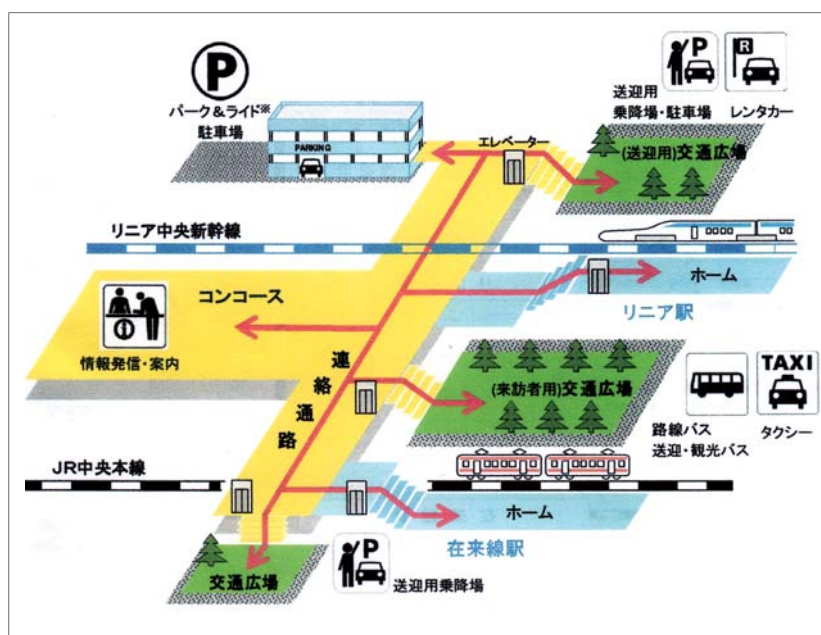


図-5 広域交通結節拠点の概念(中津川市の報告書より)

そして忘れてはならないのが、景観の確保。この駅の最大の売りは、恵那山（そして笠置山）の眺望である。駅頭や駅施設の窓から、是非、この眺望が確保できるように配慮したい（図6）。駅施設のデザインも、この雰囲気と合致するものとしたものだ。JR東海の説明会で配布された駅施設のパスは、見るに耐えない



図-6 岐阜東濃駅の駅前イメージ(中津川市の報告書より)

い厳つい不細工なものであった。あれは、単に構造上の要件を示しただけのものであることを折っている。

施設の中には、各種乗車券がワンストップで入手できる窓口と観光案内所が不可欠である。レンタカーの窓口も忘れてはいけない。JR東海は、「インターネットを活用した乗車券システムを構築するから、駅舎には乗車券発行用スペースも人員も要らない」と言っているが、それではアクセス交通に対する配慮もなく、独善的に過ぎるように思われる。そうであればこそ、インターネットにアクセスできる案内所の設置が不可欠になるのではないかと。地場物産・名産の販売所も欲しい。喫茶店や食堂も欲しいだろう。本末転倒の感もあるが、「道の駅」の隆盛に学ぶ必要がある。あれは元来、ドライバーのトイレとゴミ処理、そして道路情報のサービスを目的に整備されたものであったが、「ついでなら」と、付加えた地場物産の販売店が大いに流行してしまった。「駅」とは、本来そうした機能を備えるべき、ということであろう。ということで、トイレ（最近は待合所と一体化された優れたものがある）も不可欠である。

さらに、ホテルも大規模商業施設もと、夢は広げだしたら限がない。むしろ、過大投資にならないような自制も必要である。これは、駅周辺の開発事業にも言えることである。駅・連絡施設と駅前広場のみならず取付け道路も整備しなければならないから、駅の北側一体には土地区画整理を施行しなければならないであろう。しかし、地主さんや開発業者の要望に圧されて事業区域をあまり拡げ過ぎないように、留意しなければならない。先にも述べたように、この度の新駅は広域結節拠点であって、駅周辺地区の大規模な市街地化を企図するものではない。約半世紀にわたる新幹線の延伸・整備の中であって、未だに遊休スペースを消化できないでいる事例の轍を踏んではならない。ましてや、これからは人口減少、低成長経済の時代である。世情はコンパクトな市街地を期待しており、新市街地の造成を望んではいないのである（図7に駅周辺整備の概念図を示したが、この図は若干「大風呂敷」に通じる気配があるので、注意を要する）。

もっとも、昨今の公的財源の逼迫は、底なしの大風呂敷に公共事業が付き合うことなど、どだい許しはしない。駅・連絡複合施設の経営にも利のあるように、民間の資金を呼び込み、民間資本の判断で

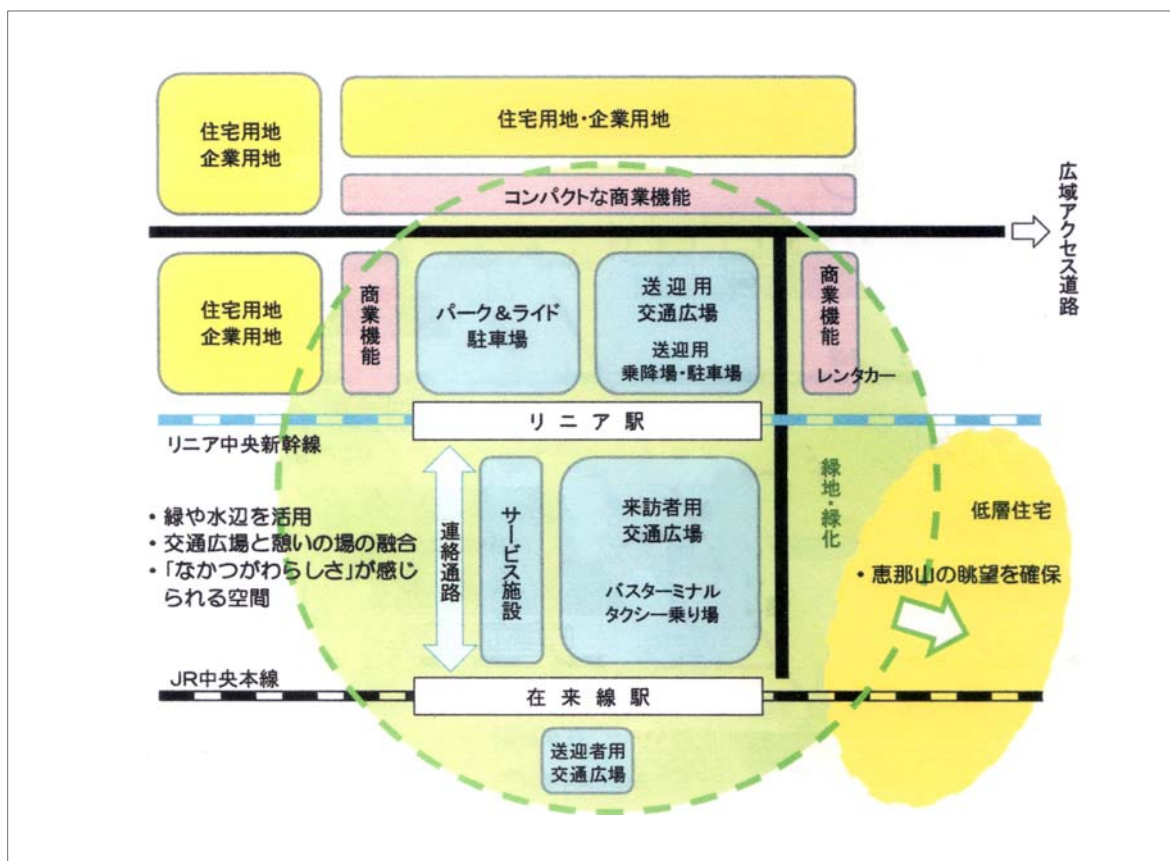


図-7 リニア新駅周辺地区整備のイメージ(中津川市の報告書より)

投資規模を決めてゆく整備手法を採用することが望ましい。私は、近来各方面で研究が進んでいるPFI手法を導入するのが好いと思う。駅連絡施設用地とその周辺の若干の用地を県または市が買収し、それを種地とすると共に、新旧線路と駅の敷地(または空中権)をJR東海が提供して、その上に複合施設を建設し維持管理・運営するSPC(特別目的会社)を設立してPFI事業とするものである。公共的施設整備への民間資金導入を主目的とするPFI事業だが、民間資本の健全な判断力によって不良債権の発生を防ぐことにも寄与できるのではないか。

新時代の社会資本整備として、リニア中央新幹線は本体のみならず関連施設の整備と地域づくりにも新しいパラダイムの導入を待っているのではなかろうか。



### 3. 業務技術発表



## 鈴鹿F1日本グランプリ開催時の 交通需要マネジメントに関する社会実験

株式会社 建設技術研究所<sup>1</sup>  
国土交通省 中部地方整備局三重河川国道事務所<sup>2</sup>  
齋藤 圭亮<sup>1</sup>・田口 智之<sup>2</sup>・江守 昌弘<sup>1</sup>



齋藤 圭亮

世界的イベントであるF1日本グランプリが2009年に鈴鹿市において再開された。鈴鹿市をはじめとした関係団体は、国内外から観光客を誘致し、地域振興の起爆剤として位置付け、F1開催に取り組んでいる。その一環として交通渋滞の解消、都市機能の保全等に向けた交通需要マネジメント（以降「TDM」と示す。）を社会実験と位置づけて実施した。

本論文は、社会実験として3年間実施した各種TDM施策の紹介と効果検証結果をとりまとめるとともに、2012年以降の鈴鹿市のTDM策の本格運用に向けた提言をとりまとめたものである。

Key Words：観光・余暇行動、地区交通計画、TDM、情報提供

#### 1. はじめに

鈴鹿市には地区最大の観光資源である鈴鹿サーキット（図-1参照）があり、年間多くのモータースポーツイベントが開催される。鈴鹿サーキットへのアクセス交通手段は様々であるが、その中で、利便性に優れ、また観戦者の嗜好性からも自動車の分担率が非常に高い。そのため、イベント開催時には鈴鹿ICや市内全域において交通渋滞が発生し、鈴鹿市の都市機能は麻痺している状態と言っても過言ではなく、「イベント開催期間は外に出ない」といった地元市民に自衛の対応さえ強いられていた。2009年に鈴鹿でのF1日本グランプリ（以降「F1」と示す）開催が再開される際も同様の状況が想定された。

そこで鈴鹿市は、2009年に再開するF1を国内外からの観光客誘致、地域振興の起爆剤として位置付け、交通環境の改善や地域振興に取り組むために、『鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会』（以降「協議会」と示す）を設立した。協議会は、国、三重県、鈴鹿市及び周辺4市1町（津市、四日市市、桑名市、亀山市、菰野町）、観光、経済、交通に関する団体など32団体が構成している。この協議会が主体となりF1開催時における交通円滑化に向けた様々な施策を社会実験として位置づけて実施する事となった。

本社会実験は、3年間のPDCAサイクルの循環を勘案しながら、鈴鹿市内の交通渋滞の緩和や周辺市町村を含めた観光振興を目指して実施した。また、最終年には社会実験後の鈴鹿市によるTDMの

本格稼働に向けた効率的・効果的な交通需要マネジメント策の峻別を目的として行われた。



図-1 位置図

本稿では、3年間の社会実験としての総括をとりまとめるとともに、2012年以降の鈴鹿市による本格運用が望ましいTDM策について記す。

また、ソーシャルメディアの一つであるツイッターを用いて、リアルタイム性の高い情報提供を目的として試行した「情報の提供による交通渋滞の緩和」の効果について記す。

#### 2. 鈴鹿F1開催時における主な交通課題

2006年以前のF1開催時（2007年および2008年の開催地は富士スピードウェイ）や鈴鹿サーキットでのその他モータースポーツイベント開催時における地域の交通状況等から、鈴鹿F1開催時の交通課題は表-1に示す通りであると考えられた。<sup>1)</sup>

表-1 F1開催時の主な交通課題

| 観戦者の強い自動車への嗜好に起因する<br>自動車利用による交通課題 |
|------------------------------------|
| ①東名阪自動車道鈴鹿ICへの交通集中による渋滞の発生         |
| ②レース観戦交通と地域交通の混在による鈴鹿市内での交通渋滞の発生   |
| ③会場周辺の駐車場を探す迷走車両による交通渋滞の発生         |
| レース終了時等に観戦者の<br>帰宅交通の集中による交通課題     |
| ①交通渋滞による駅シャトルバス等公共交通の利便性低下         |
| ②鉄道駅やバス乗り場での混雑                     |
| ③自動車と歩行者の混在                        |

### 3. 目標設定と施策メニュー

#### (1) 目標設定

各年の社会実験の全体目標として「鈴鹿周辺の渋滞解消時間（鈴鹿市内の速度低下時間）の削減」を掲げ、公共交通機関の利用促進と鈴鹿ICへの交通集中の分散の二つを軸として様々な施策メニューからなる交通円滑化策に取り組んだ。（図-2参照）

2011年の目標値を「鈴鹿市内の渋滞解消時間5時間程度」としたのは、協議会の解消すべき最大の課題が市内の交通渋滞であること、社会実験初年度2009年実績値であり、観戦者の満足度の高かった値であるからである。

#### 目 標

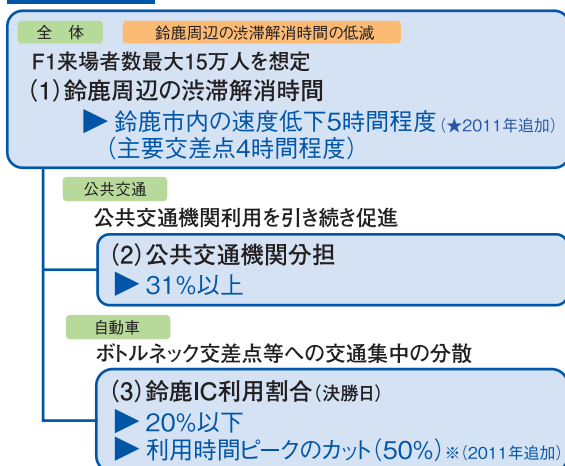


図-2 社会実験の目標設定(2011年時点)

#### (2) 施策メニュー

F1開催時における交通課題の解消と、設定した目標の達成に向けて、協議会に参画している関係機関がそれぞれの役割を踏まえ、一丸となり全体目標達成を目指し、2009年F1開催時から以下のような施策に取り組んでいる。（表-2参照）実施した施策に対して、目標の達成状況、観戦者等の満足度、各関係機関の苦勞等施策実施へのプロセスを組み合わせた総合的な評価および抽出された課題をもとに、各施策メニューの継続、中止、見直しを判断し、3年間実施した。

表-2 社会実験における主な実施施策メニュー

|        | 施 策                                   | 2009 | 2010  | 2011  |
|--------|---------------------------------------|------|-------|-------|
| 公共交通機関 | ① 公共交通の定時運行、臨時便等増便（鉄道、バス）             | ○    | 見直し実施 | 見直し実施 |
|        | ② 白子駅シャトルバスルート（専用ルート区間）の設定            | ○    | ○     | 見直し実施 |
|        | ③ 名古屋・大阪行き高速バスの運行                     | ○    | ○     | ○     |
|        | ④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施                  | ○    | 見直し実施 | ○     |
| 自動車交通  | ⑤ 駐車場事前予約の実施                          | ○    | 見直し実施 | ○     |
|        | ⑥ 駐車場パークアンドバスライド                      | ○    | 中止    | —     |
|        | ⑦ VICSによる駐車場案内（満空情報）                  | —    | —     | 新規実施  |
|        | ⑧ 高速・国道 情報板・路側ラジオ                     | ○    | ○     | ○     |
|        | ⑨ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布                   | ○    | ○     | ○     |
|        | ⑩ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供                | ○    | 見直し実施 | 見直し実施 |
|        | ⑪ 道路交通規制・誘導員による案内                     | ○    | ○     | ○     |
| 共通     | ⑫ 協議会HPの設置                            | ○    | ○     | ○     |
|        | ⑬ 会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供            | —    | 新規実施  | 見直し実施 |
|        | ⑭ ツイッターによる周辺情報の提供                     | —    | —     | 新規実施  |
| その他    | ⑮ 観戦席完全予約制（来場に対する時間的余裕）               | ○    | ○     | ○     |
|        | ⑯ レース事後イベント実施（帰宅時間の集中抑制）              | ○    | ○     | ○     |
|        | ⑰ 高速道路休憩施設での総合案内ブース設置（伊勢・鳥羽からの帰宅時間分散） | ○    | ○     | ○     |

#### a) 2010年における施策の主な見直し

F1開催期間中、関係機関および鈴鹿サーキット周辺に配置した調査員からリアルタイムに情報を収集し、地域FMから発信したが、リアルタイムな情報を観戦者に提供するには不十分であった。そこで、鈴鹿サーキット内の出入口付近に案内ブースを設けて、混雑が特に激しい帰宅時を対象とした情報提供を新規に実施した。

また、F1観戦者交通の要衝である鈴鹿IC前交差点および近鉄白子駅にWEBカメラを設置し、鈴鹿サーキット内に設置した情報収集本部で状況を随時確認できる体制を構築するとともに、関係機関間における情報の共有方法も検討し、リアルタイムな情報収集の体制を見直した。

既存の施策についても評価・見直しを行い、一部区間に専用ルートを設けたシャトルバスと鉄道の連携強化などを検討した。駐車場パークアンドバスライドについては、指定の駐車場の利用率が低いため、中止した。

#### b) 2011年における施策の主な見直し

2010年から新規に導入したWEBカメラおよび会場ブースでの情報提供によりリアルタイムな情報収集・提供は改善されたが、鈴鹿サーキットを出た観戦者に対する情報提供や、ブースを設置していない出入口を利用する観戦者への情報提供に課題があった。そこで、情報を入手する場所・タイミングに制約の少ないツイッターを活用した情報提供を新規に実施した。

また、会場周辺の駐車場を探す迷走車両による交通渋滞は2009年から導入している駐車場事前予約により改善が図られてきた。予約駐車場の位置や予約対象外の駐車場の満空情報を提供するために、

VICSを活用し、駐車場位置および満空情報の提供を導入した。

### (3) 評価

鈴鹿周辺の渋滞解消時間の削減を全体目標に掲げ、各施策を実施した。公共交通機関分担率は2010年を除き未達成であるが、施策実施前より向上し約3割となった。また、鈴鹿ICの利用割合も概ね2割程度を維持しており、全体目標の渋滞解消時間の削減を達成した。(表-3参照) また、実施した各施策に対する観戦者の満足度は3年間で向上が図れていた。(表-4参照)

表-3 3ヶ年の目標達成状況

| 項目                                           | 目標                         | 2006<br>(参考) | 達成状況         |              |              |
|----------------------------------------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                              |                            |              | 2009         | 2010         | 2011         |
| 鈴鹿周辺の<br>渋滞解消時間<br>(決勝日)                     | 主要交差点<br>4時間程度             | 6~7<br>時間程度  | 4時間<br>程度 達成 | 4時間<br>程度 達成 | 4時間<br>程度 達成 |
|                                              | 市内主要路線<br>5時間程度            | —            | 6.75<br>時間程度 | 5時間<br>程度 達成 | 5時間<br>程度 達成 |
| 公共交通機関利用の向上<br>公共交通機関分担                      | 31%<br>以上                  | 3日間<br>25%   | 29%          | 31% 達成       | 29%          |
| ボトルネック交差点等への<br>交通集中の分散<br>鈴鹿IC利用割合<br>(決勝日) | 鈴鹿IC<br>利用<br>20%<br>以下    | 帰宅時<br>—     | 24%          | 25%          | 27%          |
|                                              | —                          | 終日<br>21%    | 22%          | 22%          | 22%          |
|                                              | IC利用時間の分散<br>(均等利用)<br>50% | —            | 27%          | 43%          | 43%          |

表-4 3ヶ年の利用者満足度

|        | 施策                         | 施策に対する満足度(大変よいの割合) |       |       |    | 評価 |
|--------|----------------------------|--------------------|-------|-------|----|----|
|        |                            | 2009年              | 2010年 | 2011年 | 経年 |    |
| 公共交通機関 | ① 公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)  | —                  | 28%   | 36%   | 向上 | ○  |
|        | ② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定 | —                  | 33%   | 47%   | 向上 | ○  |
|        | ③ 名古屋・大阪行き高速バスの運行          | —                  | —     | —     | —  | —  |
|        | ④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施       | —                  | 17%   | 18%   | 向上 | ○  |
| 自動車交通  | ⑤ 駐車場事前予約の実施               | —                  | 23%   | 32%   | 向上 | ○  |
|        | ⑥ VICSによる駐車場案内(満空情報)       | —                  | —     | —     | —  | —  |
|        | ⑦ 高速 情報板・路側ラジオ             | 10%                | 16%   | 16%   | 向上 | ○  |
|        | ⑧ 国道 情報板                   | 10%                | 13%   | 15%   | 向上 | ○  |
|        | ⑨ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布        | —                  | —     | —     | —  | —  |
|        | ⑩ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供     | —                  | 21%   | 24%   | 向上 | ○  |
| 共通     | ⑪ 協議会HPの設置                 | 26%                | 21%   | 25%   | 維持 | ○  |
|        | ⑫ 会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供 | —                  | 16%   | 21%   | 向上 | ○  |
|        | ⑬ ツイッターによる周辺情報の提供          | —                  | —     | 24%   | —  | ○  |

## 4. ソーシャルメディアを活用した渋滞対策

### (1) 施策概要

リアルタイム性の高い情報の入手はWEBカメラ等によってある程度実現できたと考えるが、情報提供に関しては課題を残していることから、簡単に情報提供が可能となるソーシャルメディアの一つであるツイッターに着目し、情報提供を試行した。ツイッターとは、インターネット接続が可能なパソコンや携帯電話などで利用する140字以内の短文のみに対応する点が特徴のソーシャルメディアの一つである。

実験では、情報収集本部からのツイッターによる交通情報に関するつぶやきによって、観戦者の

集中回避、手段変更などの交通行動の変更による渋滞緩和を期待して情報提供を試行した。

### (2) 結果

#### a) 利用状況

F1観戦者を対象としてF1日本グランプリ終了後に実施したアンケート調査の結果、ツイッターによる周辺情報の提供を認知していた観戦者は全体の約4割で、実際に利用した観戦者は約1割であった。

ツイッターのフォロワー数は開催期間中に徐々に増加し、決勝日に2,000人を越した。フォロワーとは、更新をリアルタイムに知りたいツイッターを事前に登録し、更新を自身のツイッターで確認できるようにした登録者の事である。時間帯別にツイッターのフォロワー数の変化を見ると、レース終了後に急増していた。

また、フォロワー数が最大となった時間帯は、鈴鹿IC前交差点における渋滞長が最も長くなった時間帯と概ね一致している。これは、渋滞の激化に合わせて、リアルタイムな交通情報のニーズが高まり、ツイッターから発信していた交通情報の検索が増加したためと考えられる。(図-3参照) また、利用者から交通情報などに関するツイッターへの返信が開催期間中に約40件あった。

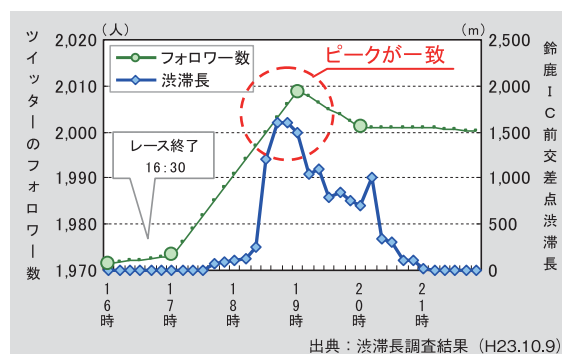


図-3 フォロワー数と鈴鹿IC前渋滞長の推移

#### b) 行動変更

ツイッターから情報を得て行動を変更した観戦者のうち、「来場時に休憩を切り上げてサーキット到着時間を早めた」、「帰宅時に会場内で休憩し出発時間を遅くした」等の時間を変更した観戦者が約90%と最も多い。また、時間の変更と合わせてルートや、高速IC、鉄道駅を変更する観戦者も存在していた。(図-4参照)

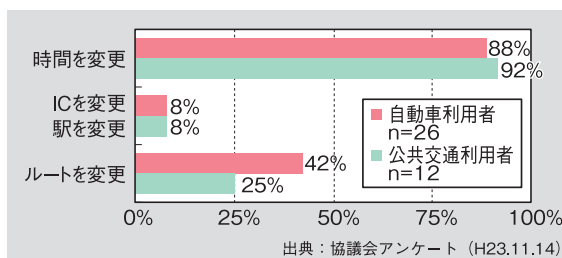


図-4 ツイッター利用者の行動変更内容



ツイッターからの情報によって渋滞や混雑回避等の交通行動を変更した事例を確認できた。以下に主な交通行動変更の事例を示す。(表-5参照)

表-5 主な交通行動の変更事例

| 鉄道駅混雑回避                                                     |
|-------------------------------------------------------------|
| ●名古屋・大阪行き高速バスの運行情報や空席情報を入手し、鉄道利用から高速バス利用を選択                 |
| シャトルバス待ち時間回避、鉄道駅混雑回避                                        |
| ●白子駅シャトルバスの所要時間および乗車待ち時間を入手し、鉄道の利用時間に合わせシャトルバスの利用時間を選択      |
| 鈴鹿IC混雑回避                                                    |
| ●鈴鹿市内の一般道における渋滞情報を入手し、鈴鹿市内で食事をとり、出発時間を変更。その後、渋滞解消の情報を入手し、出発 |
| ●鈴鹿IC周辺の渋滞情報および推奨ルート情報を入手し、鈴鹿ICから推奨ルートに変更                   |

### c) 利用者満足度

ツイッターによる周辺情報の提供を実施した事に対する利用者の評価は、ツイッターによる情報提供の実施を認知していた自動車利用者、公共交通利用者ともに「大変良い」または「良い」とする肯定的な回答が90%以上と高く、ツイッターによる周辺情報の提供は好評を得ていた。(図-5参照) また、大変良いと回答した割合は公共交通利用者の方が高い結果となった。自動車利用者は、単独で運転している場合、随時ツイッターからのリアルタイムな情報を確認できないため、公共交通利用者に比べて評価が低くなったと考えられる。

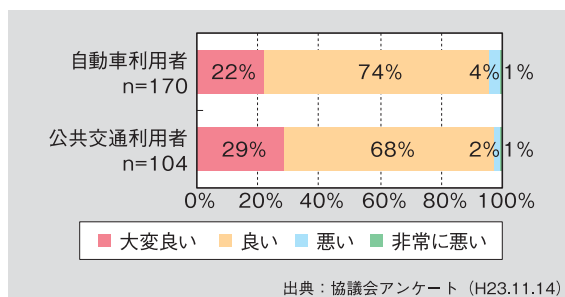


図-5 利用者満足度

## 5. 鈴鹿市によるTDM施策の本格運用に向けて

2012年以降、鈴鹿市および協議会が主体となり、TDM施策を本格運用することとなる。社会実験を通して得られた知見をもとに、本格運用に向けた実施施策および実施体制についての提言をとりまとめた。

実施施策については、これまでの効果面を重視しつつプロセス面を合わせた評価から、今後は継続性を勘案し、関係機関が投入する人員、財政面を重視した評価、施策の見直しを行い実施することが望ましい。提言を踏まえて2011年の施策メニューをもとに2012年の施策を検討した。(表-6参照)

これまでの実施体制は、F1開催時における交通状況に関する知見を得ることと、当日の情報提供を

目的として、主要な交差点などに人員を多数配置し、情報を収集してきた。また、情報提供についても案内ブースに人員を配置してきた。今後は、WEBカメラによりF1観戦者交通の要衝となる交差点や駅の情報を収集し、既存のツールであるツイッターを活用して配信することで、人員の配置を最小限にした効率的な情報提供の実施が可能と考える。また、事後の交通状況の評価についても、民間ブローデータを活用することで、人員を配置した調査を実施せず評価が可能と考える。

表-6 2012年の施策案

|        | 施策                                    | 2011 | 2012 |
|--------|---------------------------------------|------|------|
| 公共交通機関 | ① 公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)             | ○    | ○    |
|        | ② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定            | ○    | ○    |
|        | ③ 名古屋・大阪行き高速バスの運行                     | ○    | ○    |
|        | ④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施                  | ○    | ○    |
| 自動車交通  | ⑤ 駐車場事前予約の実施                          | ○    | ○    |
|        | ⑥ VICSによる駐車場案内(満空情報)                  | ○    | 中止   |
|        | ⑦ 高速・国道 情報板・路側ラジオ                     | ○    | ○    |
|        | ⑧ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布                   | ○    | ○    |
|        | ⑨ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供                | ○    | ○    |
|        | ⑩ 道路交通規制・誘導員による案内                     | ○    | ○    |
| 共通     | ⑪ 協議会HPの設置                            | ○    | ○    |
|        | ⑫ 会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供            | ○    | 縮小   |
|        | ⑬ ツイッターによる周辺情報の提供                     | ○    | ○    |
| その他    | ⑭ 観戦席完全予約制(来場に対する時間的余裕)               | ○    | ○    |
|        | ⑮ レース事後イベント実施(帰宅時間の集中抑制)              | ○    | ○    |
|        | ⑯ 高速道路休憩施設での総合案内ブース設置(伊勢・鳥羽からの帰宅時間分散) | ○    | 中止   |

## 6. まとめ

2009年から3年間、各種TDM施策を実施し、社会実験実施時に掲げていた全体目標「鈴鹿周辺の渋滞解消時間(鈴鹿市内の速度低下時間)の削減:5時間程度」を達成することができた。加えて、既存ストックであるツイッターを活用した円滑化施策についても一定の効果があることが把握できた。

また、2012年以降の鈴鹿市による本格運用に向けた、効果的かつ効率的な施策と実施体制についての提言をとりまとめた。

今後は、交通渋滞の緩和・解消のみならず、周遊観光の促進等による地域振興を考慮する必要があると考える。鈴鹿市や協議会において、観光やおもてなしを担当する部門との連携を強化し地域振興と連動することで、より効果的な円滑化施策の実施が可能と考える。

【謝辞】3年間ご指導賜りました流通科学大学の西井和夫教授、山梨大学大学院の佐々木邦明教授に、心から謝意を表します。

### 【参考文献】

- 1) 江守、西井、佐々木、奥出、横山:鈴鹿F1日本グランプリ開催時の交通需要マネジメントに関する社会実験:課題と検証方法、土木計画学研究・講演集、No.41
- 2) 鈴鹿市産業振興部商業観光課:鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会での渋滞対策の取り組みについて、道路行政セミナー、2012.3

### 3.



Dr. Yoon Gwang

本業務で立案した計画は、国土交通省、NEXCO中日本、土岐市、土岐市商工会等で構成されるスマートIC地区協議会での承認を受け、平成23年3月に高速道路への連結許可が下りた。スマートICは平成25年に供用開始する予定である。

**Key Words :** スマートIC、パーキングエリア、交通安全、交通運用、IC概略設計

## 1. はじめに

スマートICは、建設・管理コストの削減が可能なインターチェンジ（以下、IC）として、高速道路の有効活用による一般道路の渋滞緩和や、地域経済の活性化等を目的に、多くの自治体で導入に向けての取り組みが進められている。

本稿は、岐阜県土岐市において計画されている東海環状自動車道五斗葎PAへのスマートIC設置について、地区協議会での調整を図りながらスマートICの構造検討を行った結果を報告するものである。



図-1 スマートIC計画予定地の周辺状況

## 2. スマートIC導入の目的

岐阜県土岐市には、中央自動車道土岐ICと東海環状自動車道土岐南多治見ICが存在するが、五斗蒔PAが位置する市北部では以下の課題があり、これらの課題を解消するため、五斗蒔PAへのスマートICの設置が求められていた。

- PA付近に100ha規模の工業団地が開発されているが、高速道路へのアクセス性が課題である。
- 物流交通の増加に伴い、国道19号や21号等周辺の道路での渋滞や沿道環境の悪化が懸念される。
- 美濃焼で有名な市北部では、イベント開催時の渋滞発生が問題視されている。

スマートICの設置により、物流網強化による企業誘致の促進、交通環境の改善、観光振興の支援など、多面的な効果が期待されていた。



写真-1 五斗蒔PAの様子



写真-2 工業団地の様子



写真-3 周辺道路の混雑状況



写真-4 イベントの様子



### 3. 計画地周辺の地形状況及び スマートIC計画に向けての課題

#### (1) 五斗蒔PA周辺の地形状況

- 内回り側のPAは、スマートICの接続を予定する市道や林道が近接しているほか、PAの背後地周辺が急峻な山地となっている。さらに福祉施設や精神科病院も近接している状況にある。
- スマートICの接続を予定する市道は、小さな曲線半径が連続した急勾配な道路である。また、精神科病院前で行き止まりであるため、市道の交通需要は2つの施設利用者に限定されている。
- PAは15台程度の駐車マスのみ設置された小規模な無人PAであり、敷地面積は小さい。

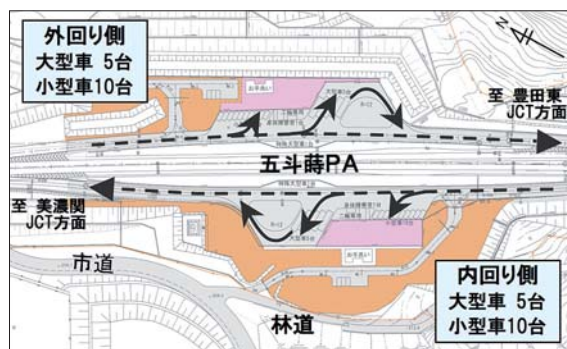


図-2 五斗蒔PAと周辺の様子

#### (2) スマートIC計画に向けての課題

計画地周辺の東海環状自動車道は、暫定2車線の供用区間であるが、PA周辺は将来の4車線計画に基づく土地造成が既に行われており、外回り側のPAでは用地的な余裕が見られる。一方、内回り側では、市道や林道が近接するとともに、施設や急峻な山地等に囲まれた計画地周辺の地形的な制約がある。

そこで、内回り側では、地形改変を極力抑え、限られた狭隘な空間を有効活用して、スマートIC計画を立案することが課題であった。

### 4. 内回り側におけるスマートIC構造の検討

#### (1) 構造規格

スマートICの運用形態は、工業団地への進出企業に対してアンケート調査を実施し、通勤や物流交通の出発・到着地点を確認するとともに、交通量推計で算出した計画交通量に対するOD分析を行ったうえで、フルインター形式が適していると判断した。

対象車種は、工業団地から発生する物流交通に対応したICとするため、全車種とした。

表-1 構造規格

|        |                                     |
|--------|-------------------------------------|
| ■ 運用形態 | フルインター形式                            |
| ■ 利用方向 | 全方向出入り可能                            |
| ■ 運用時間 | 24時間を予定                             |
| ■ 対応車種 | ETC車載機を搭載した全車種<br>(通行可能対象車長L=16.5m) |

#### (2) 設計条件

##### ① ランプ規格／C規格

計画交通量及び本線設計速度よりC規格とした。

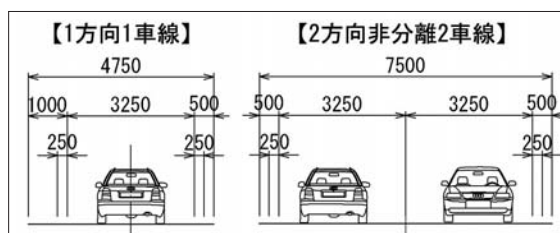


図-3 標準横断構成

##### ② 設計速度 $V=30\text{km/h}$

なお、スマートICは一旦停止型の料金徴収形式であるため、復帰車線やPA場内への接続部においては、設計速度 $V=20\text{km/h}$ を採用する。

#### (3) スマートIC計画に対する制約条件

スマートICの構造計画では、料金徴収施設の設置に対する以下の制約条件があった。

##### a) 誤進入車両への対策（復帰車線の設置）

スマートICはETC車専用の出入り口であるため、誤進入車両（現金支払い車や非対象車種）が、従前の経路に復帰することが可能な前方退出型の退出路（復帰車線）を設置する必要がある。

##### b) 料金徴収施設の設置に必要な道路構造条件

無人化を原則とするスマートICは、車両検知器の設置が必要になるため、料金所ゲート前には約30mの直線区間を設け、かつ直線区間は2%以内の平坦な縦断勾配とする必要がある。

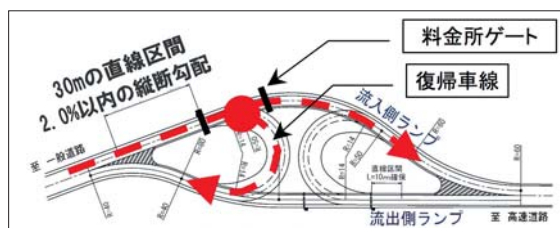


図-4 前方退出型復帰車線の一般例



#### (4) スマートICの接続計画

##### a) 内回り側におけるスマートICの接続形式検討

内回り側のPAでは、地形的な制約により、スマートIC設置に対して接続方法の工夫が必要であった。特にPA出口側での接続は、市道が近接し、復帰車線を設けるための十分なスペースが確保できない。そこで、接続位置ごとに以下の3案を立案した。

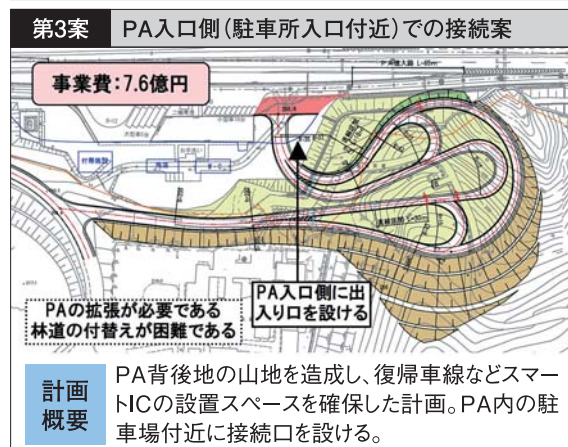
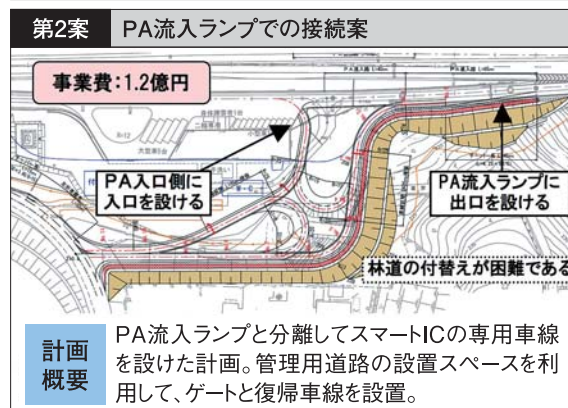
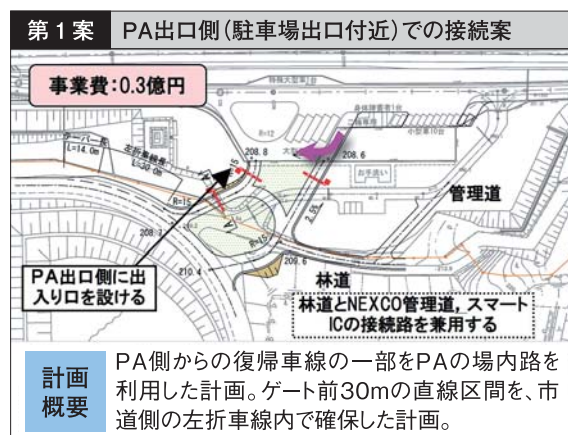
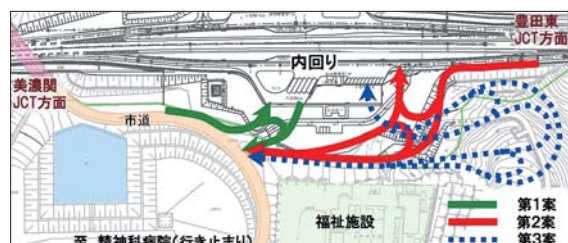


図-5 内回り側の比較検討案

##### b) 各計画案に対する問題点の整理

各計画案を基に、関係機関との協議を進めた結果、各案に対して下記の問題点が生じた。

##### 第1案

●大型車の駐車マスに停車した利用者が休憩施設に向かう際、スマートICの専用車線を横切るため、安全性が懸念された。また、大型車駐車マスに停車した車両は、スマートICから退出できない点や、スマートICの退出路を林道と兼用して市道に接続する構造が利用者の混乱を招く可能性がある。

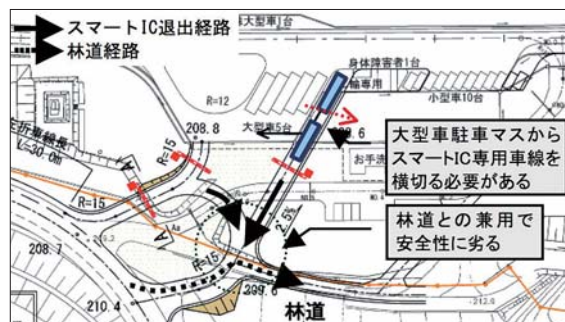


図-6 第1案の問題点

##### 第2案

●PAへの進入車線から分流する形式で、スマートICへの退出車線を設置する計画は、前方車両に誘導されて誤進入車両が増加する可能性があるなど、誘導性が十分ではない。

●本線からのPA進入部とスマートICからの合流部において、交通が錯綜する危険性が高い。

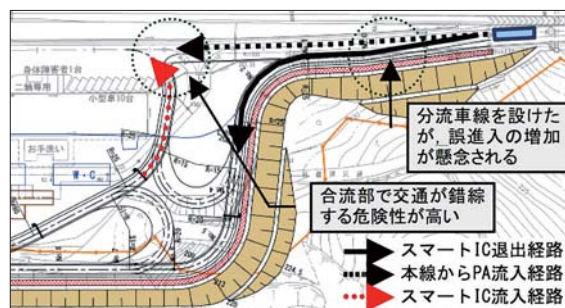


図-7 第2案の問題点

##### 第3案

●スマートICを設置するにあたり、山地を大規模に造成するため、自然環境への影響が大きいほか、全体事業費が高額となり、費用便益(B/C)が1.0を下回る可能性がある。

##### c) 問題点の改善に向けた計画立案

小規模なPAにおけるPA入口側へのスマートICの接続は、PAを利用する車両が誤ってスマートICに誘導される車両が増加するなど、交通運用上や安全面での問題が多いと公安委員会からの指摘もあった。

よって、PA出口側への接続を前提とした第1案に対して、条件を緩和することによる改善計画を立案した。また、採択要件の一つである費用便益を確保するために、改良規模はできる限り小さくすることに配慮した。



### ① 第1案の改善計画の立案

狭隘な地形条件のなか、PA出口側への接続に対する最も大きな課題は、復帰車線を構築するスペースを確保することと、入口ゲート前に必要とされる設置機器の配置条件（直線区間の確保）を如何にして満足するかであった。

そこで、市道からスマートICへの流入は、県道土岐可児線方面からの一方向に限定した構造とすることで、直線区間の確保を可能とした。ここで、病院方面からは利用しづらいことが課題となるが、県道との交差点付近に残存する道路敷地を利用して旋回場を確保すれば方向転換できるため、2つの施設の合意を得た上で当案を採用した（図-10参照）。

また、林道との分離ができることになり、利用者への安全性の向上も図ることが可能となった。

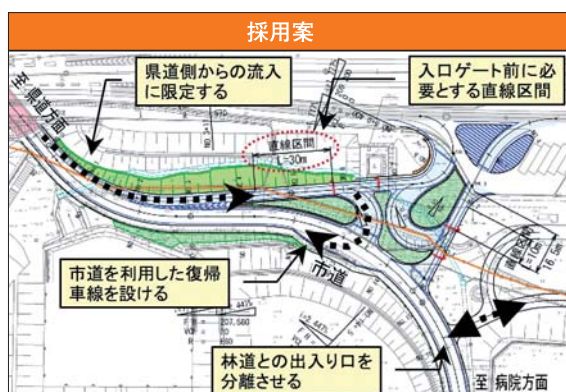


図-8 内回り側の採用案

### ② 復帰車線の検討

接続市道は、利用者が限られた交通量の少ない路線であるため、スマートICの流入側の復帰車線は、市道の一部を利用して旋回する計画を立案した。

復帰車線の計画は、市道からの誤進入車両が復帰する際に、一旦停止による左右確認が行えることを条件として、車両走行軌跡にて合流部での車頭の向きを確認した。また、流出側では場内の交通経路に支障とならないように、ゲート前にセミトレーラー1台分の滞留可能な復帰車線を計画した。



図-9 車両走行軌跡による復帰車線の走行確認

### ③ 旋回場の検討

市道からスマートICへの流入は、県道方面からの利用に限定した計画とすることにより、病院方面からの流入が困難となった。そのため、県道交差点付近の

道路敷地を利用した旋回場を計画した。

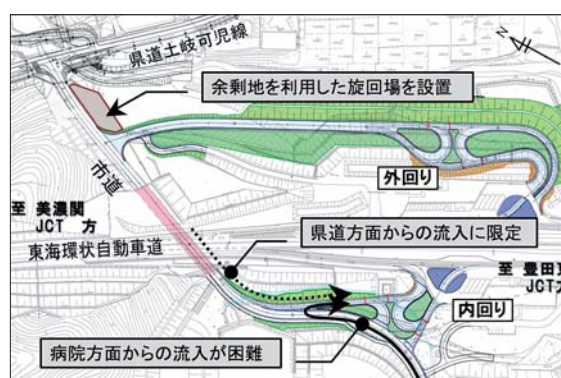


図-10 旋回場の設置位置



図-11 旋回場の計画案

## 5. おわりに

狭隘空間におけるスマートICの計画であったが、市道からの流入を一方向に限定したこと、復帰車線の旋回部分に市道を利用したこと、余剰地を利用した旋回場を設置したことなど、限られたスペースを有効に利用することにより、内回り側でのスマートICの設置が可能となった。スマートICの計画においては、地形改変による影響を極力抑えけるとともに、交通安全面への配慮が重要であると考えます。

本計画は、地区協議会での承認を得て、平成23年3月に連結許可が下りた。現在は、平成25年の供用に向けて工事が進められている。



図-12 スマートIC完成イメージ

### 【参考文献】

- 1) スマートインターチェンジ(スマートIC) [高速道路利便増進事業] 制度実施要綱(案) 国土交通省 H21.2
- 2) 設計要領 第四集(幾何構造編) [インターチェンジ幾何構造設計要領] 中日本高速道路株式会社 H22.7



## 大きな困難にも立ち向かえる力とは

岐阜県損斐土木事務所  
道路維持課 大塚 貴之

### 損斐の豊かな風土

私が所属する損斐土木事務所の管内は岐阜県の西端に位置し、南は肥沃な濃尾平地から北は急峻な山河を擁す。夏は全国一暑く、冬は地吹雪が舞う。南から北へ…美濃から飛騨への移ろいに似た気候を体感できることより、よく「岐阜県の縮図」と例えられる。そんな表情豊かで魅力ある地域ではあるが、地形や気候の特性柄、年間を通して災害の発生が少なくない。



### 地域特性ゆえに多発する災害

損斐は地形が急峻で降雨量が多いこと等により、土砂災害が頻繁に発生する。特に落石は $\phi 1.0\text{m}$ を超えるものも珍しくなく、通行車両の乗り上げ事故、地下埋設管破壊による断水、スノーシェッド桁部破損による道路通行止め等、被害が拡大するケースもある。また、地すべりが定期的に発生している。これは濃尾大震災（1891年M8.0）による地山の緩みが誘因の1つだと思われるが、近年では全国に報道された「東横山地すべり」や、現在監視中の「徳山地区地すべり」が発生している。さらに冬季には、最大積雪深約3.0mと雪深く昼夜寒暖の差が著しいため、ト

ラス橋上部からの落雪が通行車両に直撃する事故や、雪崩による通行止めが発生している。いずれの災害も道路利用者や地域住民の生活に大きな影響を与えている。

### 個々の力がつながり、大きな力に…

災害は迅速に復旧する必要があるが、判断を誤れば二次災害につながる恐れがある。また、原因を分析し災害を未然に防ぐ対策の実施につなげることも大切である。損斐土木事務所では、これまで数々の災害を迅速に復旧してきた。また、防災対策を計画的に実施し、雪崩・落雪危険箇所を解消。落石危険箇所対策も同様に推進している。これが可能となったのは地元の皆様のご協力は勿論、産官学が連携して対応してきたからであると思う。大学の先生、コンサルタント、建設業者、行政が同じテーブルに着き、忌憚無くアイデアを出し合い、少しでも早く的確に社会不安を排除するため努力した結果であると思う。携わる人すべてが、「少しでも良くしよう」という妥協を許さぬ使命感に満ちた心で臨まねば成し得なかったことだと思う。現在は岐阜大学を中心とした社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）というすばらしい仲間がおり、立場を超えたつながりのもと、日ごろからお互いの技術力を切磋琢磨し、そのネットワークで困難に立ち向かうことができる。「一人じゃない!」この思いを胸に、多くの困難を前にしても心躍らせながら、日々取り組んでいる。





## 県職員2年目として

愛知県豊田加茂建設事務所  
足助支所 建設課 中島 涼

県職員として採用され、今年で2年目となります。学生から社会人へと急激に環境が変化し、戸惑うことの連続でした。そんな1年間を振り返ってみると、次に何をやらなければならないかわからず、ただ目の前のことをやるだけで精一杯であり、言われたことをこなすのがやっとという毎日でした。そんな中、1年があったという間に過ぎていきましたが、年間を通して諸先輩方に教えられながら様々なことを学びました。その際、私が仕事をする上で大切だと感じたのは次の2点です。

### ①効率的に仕事をこなすためのスケジュール管理

年度末に工事発注など仕事が重なってしまい、去年はなぜ前半の内にやれることを進めておけなかったのかと後悔しました。そのため、今年度は事業の進捗状況等を把握して変更設計や工事発注が重ならないようにし、仕事量の平均化を図ること、また、設計業務を担うコンサルにふれる仕事は頼んで業務を平行して進めていって効率的に仕

事を進められるようにしていきたいと思います。

### ②コミュニケーション能力

1年目の時には、相手が何を言いたいのか、何を聞きたいのか把握しきれず、長々と話してしまい、結局何を伝えたいのかぼやけてしまってこちらの意図を正確に伝えることが出来ませんでした。よりよい事業を実施するために施工会社、建設コンサルタントとの打合せ、事業の必要性を理解してもらうための地元住民への工事説明会などで何よりも重要なことは端的に要点を伝えることと相手の立場にたって考えることです。そのために自分の中で要点を整理してまとめること、常に相手の立場になって考えることを習慣づけていきたいです。

以上上記2点を意識して今年度の仕事をこなしていき、県職員の技術職として一步一步成長していけたらと考えています。



## 「土木」と「建築」の境界

株式会社 オオバ 名古屋支店  
まちづくり計画部 木村 晃一

絵を描いて生活したい。という単純な動機で進路を決めてきた私は、今こうして建設コンサルタントで業務に従事している。あの頃の自分にこれで正解か、と問えば首をかしげらと思うが、今の私にとっては、信念どおりに歩んできた結果だと納得できる。

私が当時、絵を描く職業として選んだのは「建築」だった。大学の建築学科で創造する楽しさを学び、建築設計事務所に入社した。設計事務所では現実の厳しさを味わったが、同時に実際に施工され、モノが目の前に現れる喜びも教わった。その頃の私にとって「絵を描く」ことは二次元で線を引くことではなく、三次元で表現するための手段となっていた。

次に私は「まち」そのものを描くため、不動産コンサルタントに転職、住宅地開発事業に携わる中で「まち」の絵を描いた。その中で「まちづくり」はハードの設計だけでは

なく、そこに宿るコミュニティこそが重要であり、ワークショップや住人との対話など、ソフト面で「絵を描く」ことの重要性を認識した。

「建築」でスタートした私は、現在、都市計画部門でランドスケープを主軸に業務を行っている。分類すると「土木」ともとれるが、今の自分にとってその分類に境界はない。建物、まちなみ、公園、設計する対象物は異なっている、

「空間を造る」という目的は共通しており、描いているのは、建築でも造園でもなく、それが演出する「空間」とそこにいる「人」なのだ。

私が目指していた「絵を描く」とことは、鉛筆で線を引き、デザインすることだけではなく、設計という手段を用いて「まちの空間とそこにいる人の未来を描く」ということである。今後もその深さを学び、同時にその楽しさを後の世代に伝えていきたいと考えている。



## エネルギー関連業務に携わって

大日コンサルタント株式会社  
コンサルタント事業部 都市・交通計画グループ  
飯田 潤士

私は建設コンサルタント業界15年目の技術者です。ITと土木の中間点あたりを行ったり来たりしながら、様々な業務に従事させて頂いてきましたが、ここ数年はエネルギー関連の業務に従事する機会が多くなっています。

具体的には、新エネルギーや省エネルギー普及のための基本計画策定や、電気自動車関連の実証や調査検討業務、新エネルギーや省エネルギー設備の導入可能性検討などに携わっており、一口にエネルギー分野といっても内容は多岐に渡っています。また、内容が多岐に渡っているだけでなく、関連技術の多さ、技術進化の速さ、エネルギー分野をとりまく施策の変遷の速さなどから、常に勉強を継続しなければ業務への対応が困難な業務分野であると感じています。勉強が欠かせない分野ということは、やりがいのある分野という事でもあるのですが、初めは「エネルギー分野は建設コンサルタントが手掛ける分野なのだろうか?」と思うこともありました。実際に当該分野には、建設コンサルタント以外にも、シンクタンクや設備系の企業、NPOなど様々な分野の企業が参入しています。

しかしながら、業務に携わるようになって数年経過した

今、同分野における建設コンサルタントの役割は非常に大きいと感じます。実際に私が知る範囲では、プロポーザル方式で発注される業務においても建設コンサルタントが他を押しつけて受注する事も多く、成果も良質なものを提供していると感じます。なぜ建設コンサルタントがエネルギー分野でこのような活躍ができるのでしょうか?自分なりに考えますと、従来の集中電源から分散型電源へのシフト、外部からエネルギーを購入する社会からエネルギーの地産地消ができる社会へのシフトの流れの中では、行政と住民が一体となった取り組みが必須であり、両者の間にたった調査や検討をすることができる、建設コンサルタントの能力が発注者に必要とされているように思えます。

新エネルギーの技術は発展の途中であり万能ではありませんが、その特性を把握することにより、社会的メリットと住民メリットを両立させる使い方ができると思います。同業他社のみならず、他業種企業との競争も激しい分野ですが、建設コンサルタントが今までに培ってきたノウハウを活用しつつ社会に役立つ仕事ができるよう、努力したいと思います。



## 技術者としての資格とは?

株式会社 日本水工コンサルタント  
名古屋事務所 技術部 伊藤 久也

私は現在、コンサルタント業界に身を置いて既に30年が経過しました。「コンサルタントって何?」という状態から早30年超というわけです。設計の何たるかも知らず、この業界に入り先輩に迷惑を掛けながら今日に至っています。その先輩から「資格、取れよ!」と言われ、いやいや「稼いでナンボでしょ」と何気なく返したのを覚えています。現在もその思いは、大きく変わっていません。しかし、30年を振り返ってみると技術部門の統括者から「この資格が無いと、この業務が出来ない」と言われ、営業部署からは「この資格登録が無いと入札参加できない」と押し立てられた挙句、何と無く言われたとおり資格を取得してきたというのが現状です。当然、何度か挫折や紆余曲折もあり大して役に立っていない資格も有りますが、資格マニアの如く言われる事もあります。途中、挫折しそうな時(ほぼ挫折して

いました)に父の一言で再起させられました。私の父は、この技術屋の世界とは全く関わりの無い業界で現役を過ごしていましたが、何気なく「資格は邪魔にならないし、まわりのお客さんの見目が違うからガンバレ」と言われ、妙に納得してしまったように記憶しています。確かに、今でも邪魔には一切なっていません。また、資格の取得は「取得」が目的ではなく、取得によって自分自身を躍進させる原動力となっている事に気付かされました。つまり、資格取得は技術者にとって「通過点」なのです。目的は、社会人としての躍進(これは、先輩の明言)であると考えています。昨年、周囲に迷惑を掛けながら最後の資格取得に至り現在躍進中です!

若手諸氏の皆さん「資格は邪魔になりません」是非、皆さんが躍進するためにも資格取得をお勧めします。



## 父の予防の考えに学ぶ

中央復建コンサルタンツ株式会社  
中部支社 計画設計室 立川 太一

私が新入社員として建設コンサルタント業務に従事してから1年が経過した。とにかく我武者羅に毎日早朝から深夜まで仕事に打ち込んできたものの、私には1つ反省が残っている。それは仕事の忙しさの中で、自分の仕事に対する夢や目標というものを忘れて、ただ作業を進める機械のように仕事をしていたことである。

私の夢や目標とは何か。1つ目標を挙げるとすればそれは父の仕事に対する信念の1つである、「予防することの大切さ」を何らか形にすることである。私の父は歯科医師である。父には小さいころから仕事の話が聞かされてきた。そんな父の話の中で私が特に重要だと考えていることが、「予防することの大切さ」である。多くの人は歯医者に行くことに良い印象を持っていない。皆虫歯になってもすぐに歯医者に来ないことで症状が悪化し、治療も困難かつ大掛かりになることが原因であると私の父はいう。そこで父は自身の職場では定期的に診察に来てもらい簡単な予防診療を施すことで患者の負担を減らし、虫歯も予防するというサイクルを作っているという。私と父では働いている業界は異なるが、私は父の予防に対する考え方を仕事に活かしたいと考えている。

父の予防の考えを踏まえると、医師と患者の間の十分なコミュニケーションが予防のカギであるように思える。つまりコミュニケーションをとることで患者が求めるもの（虫歯はいやだ、でも怖い治療はしたくない）を把握し、解決策（簡単な予防診療により怖い治療を行わず、虫歯も防ぐ）を講じる。これが、父が実践している予防による効果のメカニズムだと考える。

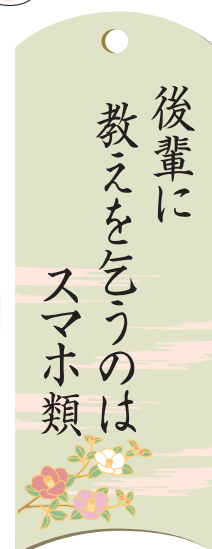
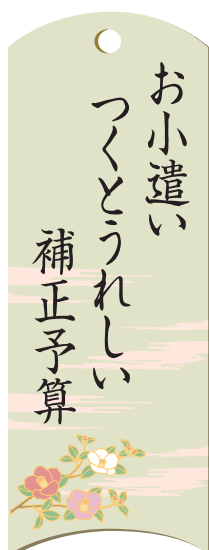
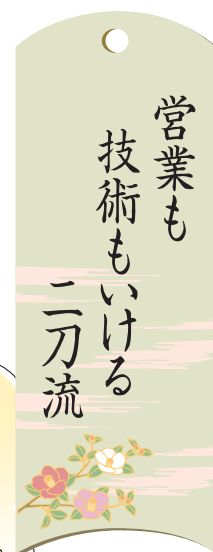
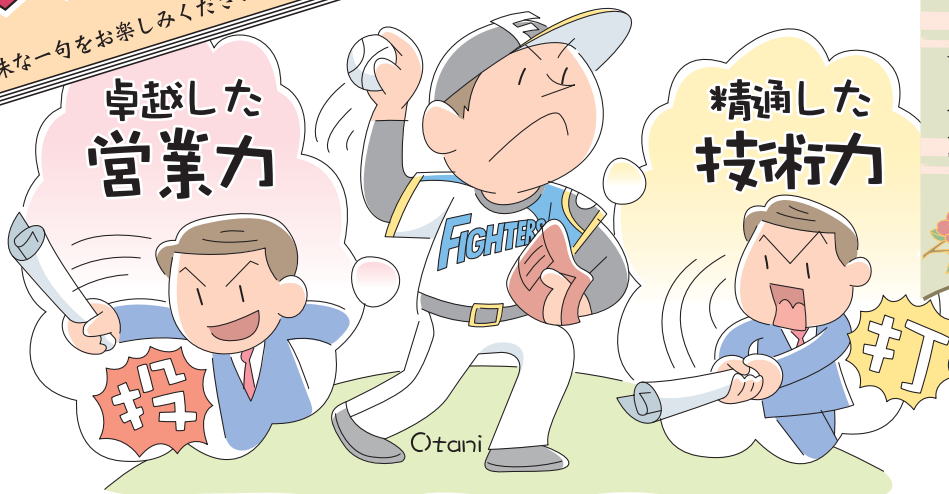
我々建設コンサルタントが行える予防とは何か。この1年間、渋滞対策などの業務に従事してきた自分の立場を考えると、それは地域住民とのコミュニケーションによる地域住民の思いを掴んだ業務遂行ではないかと考える。実際に地域に住んでいる（虫歯を恐れている）人の思いを踏まえた対策（予防）を講じることができる、そういった仕事を行えることが、父の考える予防することの大切さを体現できる建設コンサルタントだと考えている。

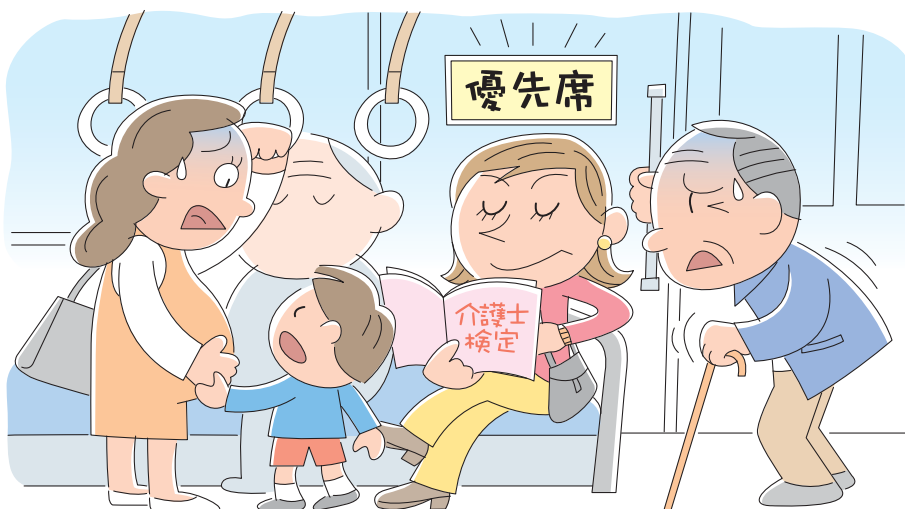
仕事は忙しいが、自分が大切にしている考えを忘れず、いつの日か父が考える予防することの重要性を体現できる建設コンサルタントになれるように、日々の業務に取り組む。





5. クリックコーナー





優先席  
介護士勉強？  
知らん顔

仕事とれ  
オタノミクスで  
たのむのみ



ひと仕事  
終えたご褒美  
生ビール

## 6. 協会活動紹介

総務部会

### 運営委員会

運営委員長 田中 美範

運営委員会の平成24年度下期の活動報告および平成25年度上期の活動予定は、以下のとおりです。

また今年度の運営委員会は、八千代エンジニアリング(株) 藤谷悦正副委員長と、(株)フジヤマ 牧田三三夫委員が退任となり、新副委員長として玉野総合コンサルタント(株) 高橋淳氏、新委員として(株)建設コンサルタントセンター 吉本慎二氏、八千代エンジニアリング(株) 増田康弘氏が加わり、委員長、副委員長2名、委員7名の計10名で委員会を運営してまいります。

#### 【平成24年度下期の活動報告】

##### ■カルチャーセミナー

- 日 時:平成24年10月20日(土)
- 場 所:名古屋都市センター
- 内 容:  
「建設コンサルタントフェアin中部」の基調講演をカルチャーセミナーとして位置付け、志方 俊之 帝京大学教授を講師としてお迎えし「大丈夫か我が国の危機管理体制」をテーマに講演を行い、会場が満員となる103名の方に聴講頂きました。

##### ■独占禁止法遵守講習会

- 日 時:平成24年11月13日(火)
- 場 所:メルパルク名古屋
- 内 容:  
(一社)全国上下水道コンサルタント協会中部支部、中部地質調査業協会、(社)日本補償コンサルタント協会中部支部、(社)愛知県測量設計業協会の5協会共催で11月13日に、公正取引委員会中部事務所の堀内 智一様、杉山 和也様を講師に迎え、「入札ガイドラインについて」「下請代金遅延等防止法」をテーマに215名の方に受講して頂きました。

##### ■役員選考特命委員会

- 平成25年度の建設コンサルタンツ協会中部支部の役員選考について特命委員会が組織され事務局として役員選考案の取りまとめを行いました。

##### ■その他の活動

- 定期総会運営補助
- RCCM更新講習会支援
- 品質セミナー開催支援

#### 【平成25年度上期の活動予定】

##### ■文書管理規定について

- 昨年度の各委員会活動記録を文書管理者に提出していただき保管します。

##### ■カルチャーセミナー

- 日 時:平成25年10月26日(土)
- 場 所:名古屋都市センター
- 内 容:  
「建設コンサルタントフェアin中部」の基調講演をカルチャーセミナーとして位置付け、藤井 聡 京都大学大学院教授(第二次安倍内閣内閣官房参与(防災減災ニューディール担当))を講師としてお招きし「(仮)国土強靱化への課題と建設コンサルタントの役割」をテーマに講演いただく予定です。

##### ■独占禁止法遵守講習会

- 日 時:平成25年 秋
- 場 所:メルパルク名古屋(予定)
- 内 容:  
(一社)全国上下水道コンサルタント協会中部支部、中部地質調査業協会、(社)日本補償コンサルタント協会中部支部、(社)愛知県測量設計業協会の5協会共催で、公正取引委員会中部事務所より講師をお招きし講演いただく予定です。

##### ■その他

- マネジメントセミナー運営支援
  - RCCM更新講習運営支援
  - 品質セミナー運営支援
- など各種セミナー・試験等の運営支援を行う予定です。その他、一般社団法人への変更に伴う作業については、昨年度に引き続き本部と連携を取りながら進めております。
- より有意義な協会運営のため、会員の皆様のご協力をよろしくお願いします。



総務部会

## 災害対策委員会

災害対策委員長 塚本 俊弘

平成25年度より災害対策委員長の大役を仰せつかりました。南海トラフ巨大地震が今後30年以内に起きる確率は60～70%と言われています。発災時に備えて今年度も災害演習を計画しており、災害対策委員も3名新任を増員し10名の体制で対応にあたりますので各部会の方々に於かれましても御協力をお願い致します。

災害対策委員会の平成24年度下期の活動報告および平成25年度上期の活動予定は、以下のとおりです。

### 【平成24年度下期の活動報告】

#### ■国交省中部地方整備局企画部防災課との打合せ協議

- 日 時:平成25年2月18日(月)
- 場 所:中部地方整備局 会議室
- 内 容:

「災害又は事故における中部地方整備局所管施設等の緊急的な災害応急対策の支援に関する協定書」の改訂(案)について協議

#### ■国土交通省中部地方整備局との「災害又は事故における中部地方整備局管内の緊急的な応急対策の支援に関する協定書」の締結

- 昨年6月に協定書改訂の協議依頼があり、災害や事故発生時における災害対策支援の協議を重ねてまいりました結果、平成25年4月1日付で協定書の締結となりました。

#### ■災害対策中部支部設置要領・中部支部災害時行動計画及び災害時行動計画運用マニュアルの改定

- 社団法人から一般社団法人への移行及び名古屋港管理組合・静岡県との災害支援協定締結により、平成24年12月13日付で改定を行いました。

#### ■中部支部災害時会員連絡名簿の作成について

- 支部会員にアンケート調査依頼を平成25年3月27日に実施しました。

#### ■上記に係る委員会の開催

### 【平成25年度上期の活動予定】

#### ■中部支部災害時会員連絡名簿の作成について

- 支部会員からのアンケート調査結果を基に8行政機関の災害時会員連絡名簿の追加、修正、確認および配付。

#### ■建コン協中部支部ホームページの改定について

- 災害時応急支援協定を8行政機関と締結しております。今後、災害発生時に会員の被災状況・支援可能技術者数を迅速に把握する必要があることから、中部支部のホームページから、災害時支援活動に関する情報を簡易に検索できる方法を検討していく予定です。

#### ■災害演習の実施内容の検討、実施

- 実施日:平成25年9月2日(月)
- 災害対策現地本部:東北支部

#### ■名古屋市との防災訓練に係わる説明会

- 平成25年8月下旬、名古屋市の支援会社に説明

#### ■名古屋市との災害時緊急応援訓練の内容検討、実施

- 平成25年9月上旬、他団体との合同訓練を予定

#### ■上記に係る委員会の開催

## 対外活動委員会

対外活動委員長 榊原 雅彦

安全で安心な社会生活を維持していくための防災施設の拡充や減災施設の整備を図るため、地域防災に関わる事業の展開へと公共事業の方向性の変化や、CM/PM等事業の進め方にも変化が生まれつつあります。

また、地域特性を生かした社会資本整備が求められる中、「地域精通度」に期待が寄せられ、地域における建設コンサルタントの役割も災害に強い安全な国土づくりと地域の活性化の観点から更に重要となっています。本委員会においても本部の「地域コンサルタント委員会」に参加し、積極的に活動してきました。

また、国交省においても「広報戦略室」を設置し、広報活動を強力に実施していく旨の紹介等があり、広報活動・アピールの重要性についても改めて認識させていただきました。

平成25年度におきましても、建設コンサルタントは、行政のパートナーとして、社会資本整備における重要な役割をはたすことを使命とし、対外活動委員会においては、確実なパートナーとしての役割実現のためのパイプ役としての重要性を認識した活動を実施していきます。

### 【H24年度下半期活動報告】

H24年度下半期においては、「建設コンサルタンツ協会中部支部と中部地方整備局との意見交換会」を中心とした活動を実施いたしました。

#### (1) 地整と支部との実務者意見交換会

- 日 時:平成24年12月20日(木)  
15:30~17:30
  - 場 所:KKRホテル名古屋 4階 福寿の間
  - 参加者:中部地方整備局 田村企画部長他 7名  
中部支部 田部井支部長他 13名
- 1.技術力による選定
  - 2.入札契約に関する運用面での課題
  - 3.品質の確保

[意見交換]

中部支部からの要望と提案として、資料により、下記の6項目17議題について個々についての意見交換を実施しました。

①手続き等の運用

②プロポーザルにおける特定テーマ数

③技術点評価、調査基準価格、表彰

④工期の適正化による品質確保

⑤発注者支援等業務

⑥歩掛及び発注数量

発注者との意見交換会は、これまでの陳情から発注者、受注者が共に各種課題についての議論から、品質向上策等より良い解決策を模索する場ともなっています。

合わせて、企業における経営戦略立案への基礎的情報としての活用を期待するものです。

#### (2) 地域コンサルタント委員会への対応

本部委員会への出席と地域要件等調査対応

#### (3) 建設技術フェアへの人的支援

10月26日、27日両日に人的支援を実施した。

#### (4) 建設技術フェアへの出展「学生のための技術相談」

24年度はじめての試みでスタートした「学生のための技術相談」に対し、建設コンサルタント業の広報活動や就職活動の一助に資するものとして主な仕事内容、企業環境等キャリア支援関係に関する事項について、パネル展示により技術相談を実施した。

### 【H25年度の主な活動予定】

H25年度においても、「建設コンサルタンツ協会中部支部と中部地方整備局との意見交換会」を中心とし、発注者とのパイプ役としての活動を継続して実施していきます。

- (1) 本部と中部地方整備局「要望と提案」
- (2) 中部地方整備局と支部の実務者による意見交換会
- (3) 本部と中部支部との「要望と提案」意見交換会
- (4) 地域コンサルタント委員会への調査支援
- (5) 建設技術フェア-in中部への対応及び

「学生のための技術相談」

その他各地域における関係機関との連絡調整等

最後に、関係各位様のご協力及びご意見・ご要望が活動の源となります。今後とも何卒ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

## 対外活動部会

## 編集委員会

編集委員長 中村 卓生

編集委員会の活動は、広報誌「図夢in中部」を年2回（1月、8月）編集・刊行することにより、中部支部における諸活動の状況及び新規事業等を主に、建設コンサルタントに関する各種の情報を会員各社及び官庁、大学の方々に提供しています。

## 【平成24年度の活動報告】

## ■「図夢in中部 Vol.29、Vol.30」の発刊

平成24年8月は29号、平成25年1月には30号の発刊に向けて編集を行いました。

- 29号の特集は、「NPO知多から世界へ」の副理事長の磯貝徹様に中部国際空港の開港時より行なわれております講演会inセントレアと知多地域とが一体となった活動内容を執筆していただきました。
- 30号の特集は、「災害に強い物流システムの構築」、中部運輸局交通環境部 物流課長 黒木 徹様に東日本大震災で浮かんだ課題を受け物流の観点において緊急支援物資の円滑・迅速な被災地への輸送に関するシステムの検討について執筆していただきました。



図夢 in 中部 Vol.29



図夢 in 中部 Vol.30

## 【平成25年度上半期の活動予定】

■「図夢in中部 Vol.31」の発刊（平成25年8月）  
上半期は31号の編集・発刊を行います。

- 31号の特集は、岐阜大学名誉教授 竹内伝史先生より「リニア中央新幹線の整備と中部の地域づくり」を執筆していただきます。

編集委員会では、中部支部の活動状況や情報を「図夢in中部」とHPを通じて紹介しています。

<http://www.ccainet.org>

今後も会員皆様からのご支援を頂き、活動状況をわかりやすく、親しみやすい内容で提供していきたいと考えています。



## 事業広報委員会

事業広報委員長 高木 智

### 【平成25年度上期の活動状況】

事業広報委員会の役割は、建設コンサルタントという職業に関する知名度のアップ、中部支部会員の発注者等への対外的なPRに加え、「社会貢献活動」を通して一般の方々へのPRも、ミッションとして活動しています。

具体的な活動は、①「名古屋打ち水大作戦」への参加 ②「建設コンサルタントフェア」の開催 ③「会員名簿」・機関誌「図夢in中部」の関係者配布に併せ当協会へのご理解・ご協力等助成支援 を柱に活動します。

平成25年度上期は段取り等の準備期間です。毎月1回の委員会を開催し、これらの活動の企画を練っています。

### 【今後の活動予定】

#### (1) 「名古屋打ち水大作戦」へ参加予定

協会として毎年参加しているイベントで、市民が一体となって「打ち水」を実施することでヒートアイランド現象を緩和させ、粉塵の抑制につなげ、さらには地域コミュニティの醸成や世代間交流の促進など地域住民の心に潤いを与えるイベントです。

実施時期は、8月17日土曜日16時から広小路通り会場を予定しています。

参加者はハッピーを着用し、のぼりを立てて「打ち水参加」を通行人や地域住民へ呼びかけ、「打ち水」による「外気温低下」を体感します。

#### (2) 建設コンサルタントフェアの開催

「建設コンサルタントフェア」は、一般の方々、例えば、学生や主婦、子供たちを対象に、建設コンサルタントの役割や仕事の内容を理解してもらう知名度アップのイベントで、現在その企画中です。



昨年は10月20日(土)に開催し300名近くの一般の方々に、建設コンサルタントの役割等パネルを見学して頂きました。今年も開催しますので、是非、来訪してください。

- メイン開催：平成25年10月26日(土)
  - ・金山総合駅コンコース：建設コンサルタントの役割等のパネル展示 10時から16時
  - ・名古屋都市センター特別会議室：講演会 13時から16時  
「(仮) 国土強靱化と建設コンサルタントの役割」  
京都大学大学院都市社会学専攻 藤井 聡 教授
- 栄セントラルパーク 情報ギャラリー：10月18日から25日まで  
魅力的な土木施設についてパネル展示を行います。

#### (3) 機関誌等関係者配布

「会員名簿」(年1回)・機関誌「図夢in中部」(年2回)を国、県、市町村、ネクスコなど発注機関の関係者に1500部配布し、当協会へのご支援・ご協力をお願いする機会にしております。

## 情報委員会

情報委員長 塩谷 浩英

情報委員会では、会員企業様への情報発信や、支部内における情報インフラの整備と円滑な運営を目指して継続的に活動を行っています。

### 【平成24年度下期の主な活動報告】

#### ■第8回フォトコンテスト

優秀作、秀作各4点受賞、HPIに掲載中

#### ■情報セキュリティ講習会

12月に開催され、30社44名参加

### 【平成25年度の活動内容と予定】

#### ■ホームページの運用管理

中部支部広報誌の図夢in中部を含め継続的にアップしています。また、各種行事の案内等の情報を掲載します。また、今年度は防災協定等に関する情報もアクセスしやすくする予定です。

#### ■情報セキュリティ講習会の開催

本部専門委員会の活動にあわせ11月ないし12月頃に予定しています。

#### ■第9回フォトコンテストの開催

10月末をめどに作品募集、優秀作、秀作です。また、過年度の受賞作を建コンフェアーで掲示予定。

#### ■IT関連情報発信

タブレット端末等の情報機器の利活用について、会員各社に対して情報発信を検討する予定です。

なお、当委員会への要望などございましたら、メールで気軽にお寄せ下さい。

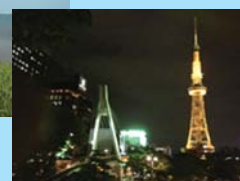
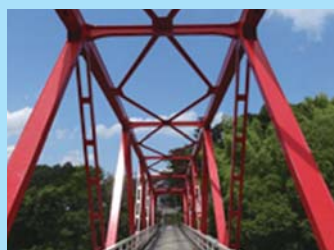
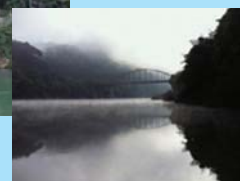
(情報委員会メールアドレス:johou@ccainet.org)

# 第9回フォトコンテスト作品募集

建コンホームページで私たちの活躍をアピールしてみませんか!

応募締切 2013年10月31日(木)

～第8回フォトコン作品～



**募 集 要 項** 秀作は、協会中部支部ホームページにて紹介させていただきます。  
また、秀作の中から優秀作を選定し、賞品(商品券等)を贈呈させていただきます。

**テ ー マ** 「中部における魅力的な土木施設」  
※東海エリア【愛知、岐阜、三重、静岡、長野(中部地方整備局管内)】を対象範囲とします。

**応 募 要 領** 応募資格は、協会会員(中部支部に限ります)。  
応募作品は、デジタルデータ(jpeg形式)で、未発表・応募者が著作権を有するものに限ります。  
また、加工・修正などの処理を行っていないものに限ります。

**応 募 締 切** 2013年10月31日(木)(必着)

**応 募 方 法** 応募・お問合先のメールアドレスにデジタルデータ(jpeg形式)として送信してください。  
また、撮影時のカメラの画素数は800万画素以上とします。  
メールタイトルは、「フォトコンテスト」としてください。  
メール本文には、以下の事項を記入してください。なお、応募は1人4点以内とします。  
(1)氏名 (2)勤務先、連絡先電話番号 (3)撮影日、撮影場所 (4)簡単なコメント(テーマ)

**審 査 発 表** 発表は、11月末を予定しています。  
採用者には、本人にメールで連絡する他、協会ホームページ・協会誌等で発表いたします。

**注 意 事 項** 秀作・優秀作はホームページにて紹介させていただく以外に、必要に応じて協会で使用  
する場合があります。

**応募・お問合先** 以下のアドレスに電子メールでお願いいたします。  
一般社団法人 建設コンサルタンツ協会中部支部 情報部会情報委員会  
johou@ccainet.org

## 情報部会

# CALS/EC委員会

CALS/EC委員長 北島 寿男

CALS/EC委員会では、CALS/ECに関する情報の収集と提供、対応状況の把握、および関係機関との連絡調整等を通じ、支部会員におけるCALS/EC対応支援を目的とした活動を行なっています。

### 【平成24年度下期の主な活動報告】

#### ■CAD講習会

11月に開催。11社17名の参加

#### ■『あいち電子調達共同システム検証会』に参加(11月)

### 【平成25年度の活動内容と予定】

#### ■GIS講習会の開催

GIS講習会を本部との共催で開催します。

ArcGIS:7/9,10 建コン中部会議室

SIS:7/11,12 インフォマティクス名古屋営業所。

#### ■CIMに関する情報等の提供

土木学会土木情報学委員会主催によるCIMの講習会開催に関する情報等の提供

●開催日:平成25年9月27日(金)

●開催場所:吹上ホール第7会議室

#### ■CADセミナー2013の開催

CADセミナー:11月頃 ウィンクあいち予定(本部との共催)

#### ■その他

本年度は本部の委員会の名称変更があったことから、支部委員会も活動内容にふさわしい名称への変更を検討する予定です。

なお、当委員会への要望などございましたら、メールで気軽にお寄せ下さい。

(CALS/EC委員会メールアドレス:[calsec@ccainet.org](mailto:calsec@ccainet.org))

## 技術部会

# 道路委員会

道路委員長 今枝 茂樹

道路委員会では、講習会・見学会・講師派遣等、各種活動を通じて道路関連事業の設計・管理に従事する技術者が、様々な活動を通じて技術力の向上を図り、併せて会員相互の親睦を図ることを目的として活動を行いました。

### 【道路委員会】

委員会を11月～12月の間に2回開催し、講習会、見学会、講師派遣等の企画、運営について協議しました。

### 【平成24年度下期の道路委員会の活動報告】

#### (1)第2回技術講習会

●開催日:平成24年11月22日(木)

14:50～17:30

●場 所:名駅サテライトMSAT

●参加者:25社39名

●講習内容:道路土工指針の改訂について

①道路土工指針(擁壁工、軟弱地盤対策工)の平成24年度対応版における改訂概要

②UC-1 製品における道路土工指針の対応概要

講師:犬飼 隆義 氏(株)フォーラムエイト名古屋事務所所長)



技術講習会の状況



## 技術部会

## 河川委員会

河川委員長 岡田 裕

## 【平成25年度上期の道路委員会の主な活動予定】

## (1) 平成25年度道路検討グループ総会

- 開催日:平成25年6月25日(火)  
14:00～16:40
- 場 所:ウインクあいち(愛知県産業労働センター)  
9F 903会議室
- 内 容:平成24年度総括と平成25年度事業予定  
平成25年度建設コンサルタンツ  
業務技術発表会に向けて

## [特別講演]

- テーマ:「自転車の快適で安全な利用環境  
～ガイドライン発出と今後の展望～」
- 講 師:徳島大学大学院  
ソシオテクノサイエンス研究部  
山中 英生 教授、工学博士

## (2) 技術講習会

- 日 時:8月と11月に開催予定
- 講習内容:「防災、耐震、災害復旧、リサイクル、  
次世代エネルギー等」(予定)

## (3) 現場見学会

- 日 時:9月頃に開催予定
- 場 所:(未定)

## (4) 業務技術発表会

- 日 時:平成25年10月9日(水)
- 場 所:ウインクあいち(愛知県産業労働センター)  
(4委員会合同、今年度都市計画委員会が幹事)

河川委員会では、二つの分科会で実施する専門技術に関する交流活動、現地見学会、技術セミナーの開催、技術発表会への参加等を通じて、会員の皆さんの技術交流と情報交換を図るとともに、(一社)建設コンサルタンツ協会中部支部の活動を推進することによって、コンサルタントの地位向上ならびに河川業務の円滑な実施のための環境作りを目指し、活動していきます。

平成25年度は当会員へ31社169名のご登録をいただいております。

以下に昨年度の主な活動と今後の活動予定についてご報告します。

## 【平成24年度の主な活動報告】

## (1) 河川委員会

委員会は4月から12月までに計9回の委員会を開催し、活動方針、河川技術に関するトピックス、各分科会報告、対外活動等の準備と活動、会計報告等について議論しました。

## (2) 平成24年度河川委員会総会

平成24年度河川委員会総会を、平成24年7月5日、今池ガスビルで59名(23社)の参加を頂き開催しました。

- 開催日:平成24年7月5日(木) 14:20～19:10
- 会 場:今池ガスビル(7階B会議室)
- 参加人数:59名(23社)
- 内 容:

## Ⅰ 総会

- ①平成23年度活動報告
- ②平成24年度活動計画

## Ⅱ 講演会(参加59名)

『リスク認知と自主防災行動ハザードマップ』

岐阜大学 工学部 社会基盤工学科教授 岐阜大学  
社会資本アセットマネジメント技術研究センター長

高木 朗善 氏

## Ⅲ 交流会



総会の様子



高木朗善教授による講演

### (3)第22回建設コンサルタント業務技術発表会

平成24年10月3日に開催された、平成24年度 第22回建設コンサルタント業務技術発表会において、河川委員会では5編の論文提出と発表を行い、最優秀賞と優秀賞をいただきました。

#### 【最優秀賞】

「東海地震等を想定した津波・高潮防災ステーションの構築事例」 (中央コンサルタンツ株式会社)

#### 【優秀賞】

「緩流域再生のための定量的な環境評価による再生河道案の検討」 (株式会社建設技術研究所)

### (4)中部支部河川委員会と中部地方整備局河川部との意見交換会

官民双方の技術者を対象に、基本的な技術の習得、現場経験の蓄積、新たな技術情報の取得等に取り組み、技術力の向上を図ることを目的に、河川の維持管理に係る技術的な課題と対応策について、中部地方整備局河川部と河川委員会とで意見交換会、及び現地研修会を開催しました。

#### 【意見交換会】

●開催日:平成24年11月6日(火) 15:00～17:00

●会場:本局5F水災害センター

●参加人数:24名

(中部整備局10名 中部支部河川委員会14名)

#### 【現地研修会】

●開催日:平成25年1月18日(金) 13:00～18:00

●会場:揖斐川第二出張所管内(揖斐川、杭瀬川)、大垣防災ステーション

●参加人数:28名

(中部整備局14名 中部支部河川委員会14名)



現地研修会の様子

### (5)愛知県への研修会

愛知県の河川計画実務研修として、5テーマに対し5人の講師を派遣しました。

#### ■愛知県の研修内容

|     | 研修内容     |                  | 開催日        |
|-----|----------|------------------|------------|
| 愛知県 | 環境管理講座   | 公共工事と環境          | 平成24年11月6日 |
|     |          | 自然環境再生工法         |            |
|     | 河川計画実務研修 | 水文観測とデータ処理演習     | 平成24年8月22日 |
|     |          | 洪水処理計画・河道計画演習    |            |
|     |          | 河川管理施設等構造令／解説と演習 | 平成24年8月23日 |

### (6)分科会活動

#### 【第1分科会(河川計画・環境)】

●開催日:平成24年10月17日(水)

14:00～17:00

●会場:今池ガスビル(2階F会議室)

●講師:京都大学大学院農学研究科

中谷 加奈 助教

●講演:「土石流解析に関する事例紹介」

●参加者:34名(17社)

京都大学大学院農学研究科の中谷加奈助教に「土石流解析に関する事例紹介」と題してご講演頂きました。



中谷助教による説明の様子

#### 【第2分科会(河川構造計画・設計)】

●開催日:平成24年11月7日(水)

15:00～17:00

●会場:建設コンサルタンツ協会中部支部 会議室

●講師:株式会社エスイー 山田 勝彦 氏

●講演:「グラウンドアンカー設計・

施工基準同解説」の改訂について

●参加者:16名(12社)

株式会社エスイーの山田勝彦氏を講師として招き、「『グラウンドアンカー設計・施工基準同解説』の改訂について」と題して講演会を開催しました。



山田勝彦氏による説明の様子

### (7)河川技術セミナー

平成24年度の河川技術セミナーは、国土交通省水管理・国土保全局河川環境課河川保全企画室の安部宏紀課長補佐、河川砂防技術基準検討委員会委員長である福岡捷二教授をお招きし、河川砂防技術基準に関連したご講演を頂きました。

●開催日:平成24年12月5日(水)

13:30～17:00

●会場:TKP名古屋ビジネスセンター(7A会議室)

●演題/講師:

『河川砂防技術基準(維持管理編)策定のポイント』

国土交通省水管理・国土保全局河川環境課

河川保全企画室 安倍 宏紀 課長補佐

『河川砂防技術基準(調査編)改定のポイント』

中央大学研究開発機構 福岡 捷二 教授

●参加者:86名(行政28名、会員56名、一般2名)



安倍課長補佐による説明の様子



福岡教授による説明の様子

## (8)河川見学会

平成24年度の河川現場見学会は、施工技術の紹介として鋼矢板圧入時における上部障害クリア工法に関する現場見学会を行いました。

- 開催日:平成24年12月19日(水)
- 会場:愛知県岡崎市桑原町地内 郡界橋架橋地点
- 内容:鋼矢板圧入時における  
上部障害クリア工法に関する現場紹介
- 参加者:8名(4社)



集合写真

## 【今後の活動予定】

(1)委員会活動:4～12月の間で9回開催予定

(2)平成25年度河川委員会総会

- 開催日:平成25年7月2日(火) 14:20～19:00
- 会場:今池ガスビル(7階B会議室)
- 内容:

### I 総会

- ①平成24年度活動報告
- ②平成25年度活動計画

### II 講演会

『河道小規模ユニットの水理 ー実験室と現場ー』  
名古屋工業大学 教授 富永 晃宏 氏

### III 交流会

(3)河川技術セミナー

- 年1回、11月下旬～12月初旬に開催予定

(4)第1分科会と第2分科会及び現地見学会

- 分科会は年2回開催予定
- 現地見学会は年1回実施予定

(5)講師派遣

- 愛知県、三重県技術研修の講師派遣:8～11月、6講習、6講師

(6)広報(研究会たより)

- 年2回発行予定

## 技術部会

# 構造土質委員会

構造土質委員長 安藤 健司

構造土質委員会では、見学会や技術講習会の開催を通じて、橋梁を中心とした構造物に関わる会員の皆様の技術研鑽や会員相互の交流ならびに新技術情報の共有等により、コンサルティングエンジニアとしての資質向上を目指して、委員長以下15名にて活動しています。

また、平成25年度の構造土質検討グループへは、30社135名と多くの方々にご登録いただき、ありがとうございました。

以下に昨年度の主な活動、及び本年度の活動予定についてご報告します。

## 【平成24年度の主な活動報告】

### (1)委員会活動

平成24年度は、4月～12月の間にて計9回開催し、役員会・技術部会報告、中部地整を始めとする対外活動報告、総会企画、技術報告会準備、講習会・見学会の立案、講師派遣の検討などについて協議しました。

### (2)平成24年度技術部会構造土質検討グループ総会

平成24年度の構造土質検討グループ総会は、名古屋市工業研究所にて、36名の参加を頂き開催しました。

- 開催日:平成24年7月13日(金) 14:00～16:30
- 会場:名古屋市工業研究所 視聴覚室
- 参加者:17社36名(委員含む)

### ●内容:

- ①平成23年度活動報告
- ②平成24年度活動計画報告
- ③講演:「東日本大震災の被災構造物の1年後  
ー構造物の復旧に関する時間軸上での分析ー」

講師

国立大学法人 名古屋大学大学院 工学研究科  
社会基盤工学専攻 國枝 稔 准教授



総会の様子





講演会の様子



講師 國枝稔准教授

### (3)技術講習会

平成24年度は、道路橋示方書の改訂をテーマに、技術講習会を2回開催しました。いずれも多くの方の参加頂き、また講義終了後には質問・意見が活発に出され、有意義な講習となりました。

#### [第1回技術講習会]

- 開催日時:平成24年9月12日(水)  
13:20~16:45
- 開催場所:名古屋市工業研究所 視聴覚室
- 参加者:28社57名(委員含む)
- 内容:
  - ①鋼橋編の主な改訂概要 (一社)日本橋梁建設協会
  - ②コンクリート橋編の主な改訂概要  
(社)プレストレストコンクリート建設業協会
  - ③支承に関する耐震設計編の主な改訂概要  
(一社)日本支承協会



(一社)日本橋梁建設協会講義の様子



(一社)日本支承協会講義の様子



(社)プレストレストコンクリート建設業協会講義の様子



聴講の様子

#### [第2回技術講習会]

- 開催日時:平成24年12月11日(火)  
13:30~16:00
- 開催場所:名古屋市工業研究所 視聴覚室
- 参加者:21社37名(委員含む)
- 内容:
  - ①深礎基礎の設計の改訂概要  
アイテックコンサルタント(株)
  - ②鋼管杭・鋼管矢板に係る改訂のポイント  
(一社)鋼管杭・鋼矢板技術協会



アイテックコンサルタント(株)  
講義の様子



(一社)鋼管杭・鋼矢板技術協会  
による講習



聴講の様子



聴講の様子

### (4)現場見学会

平成24年度は、都心部における新幹線跨線橋の送り出し架設の現場である、名古屋高速4号東海線 新幹線336k670付近六番町架設工事の見学会を開催しました。

- 開催日時:平成24年11月6日(火)  
13:30~16:00
- 開催場所:名古屋高速4号東海線  
新幹線336k670付近 六番町架設工事
- 参加者:13社21名(委員含む)
- 内容:概要説明(名古屋市工業研究所視聴覚室)  
現場見学  
質疑応答(名古屋市工業研究所視聴覚室)
- 協力:名古屋高速道路公社 技術部建設課  
谷口課長、鈴木指導主任、長谷川主査



吊り支保工



概要説明



見学会参加者



送り出し準備状況

## (5) 社会貢献活動

[建設コンサルタンツフェアin中部への参加]

金山総合駅コンコースで、「建設コンサルタントは、安全・安心な暮らし、防災、に貢献します」をキャッチフレーズとして、橋梁計画、橋梁設計に関わるパネルを5枚、耐震補強に関わるパネルを3枚展示し、建設コンサルタントの役割について紹介しました。

- 開催日時:平成24年10月20日(土)
- 開催場所:金山総合駅コンコース、  
名古屋都市センター大研修室

## (6) 業務技術発表会

平成24年度は、構造土質委員会が幹事委員会を担当し、技術部会主催による4委員会合同行事として、業務技術発表会を実施しました。

- 開催日時:平成24年10月3日(水)
- 開催場所:ウインクあいち(愛知県産業労働センター)
- 参加者:171名

構造土質関係より3編応募しました。

- ①免震支承増設により基礎補強、上部工補強を省略した  
PCラーメン橋の耐震補強設計

田中 誠 氏(株式会社オリエンタルコンサルタンツ)

- ②コンクリート強度試験の結果を反映した

既設大型水門の耐震補強設計

武藤 信太郎 氏(パシフィックコンサルタンツ株式会社)

- ③巨大地震時における橋台背面の段差対策検討について

石田 栄介 氏(エイト日本技術開発株式会社)

このうち、武藤氏が最優秀賞を受賞しました。

## (7) 講師派遣

平成24年度は、愛知県へ11講座延べ15名の講師を派遣しました。

## 【平成25年度の主な活動予定】

### (1) 委員会活動

4月～12月の間で9回開催予定です。第1回は4月23日に、第2回は5月24日に実施済みです。

### (2) 平成25年度 構造土質検討グループ総会

- 開催日時:平成25年6月28日(金)
- 開催場所:名古屋市工業研究所  
電子技術総合センター内 視聴覚室
- 内 容:
  - ①平成24年度活動報告
  - ②平成25年度活動計画
  - ③講演:「道路橋示方書改訂の背景と今後の動向」  
講師:国土交通省国土技術政策総合研究所  
道路研究部 道路構造物管理研究所  
白戸 真大 主任研究官

### (3) 技術講習会

今年度は技術講習会を2回開催予定です。講習会テーマは今後検討していきます。

- 第1回:平成24年9月下旬予定
- 第2回:平成24年11月下旬予定

### (4) 現場見学会

平成24年10月下旬に開催を予定しています。

### (5) コンサルタント業務技術発表会

技術部会主催の4委員会合同行事として開催します。

- 開催日時:平成25年10月9日(水)
- 開催場所:ウインクあいち(愛知県産業労働センター)

### (6) 講師派遣

平成25年9月、10月に愛知県の技術研修に11講座延べ15名を派遣予定です。

# 都市計画委員会

都市計画委員長 小中 達雄

都市計画委員会では、都市整備WG、交通WG、ランドスケープWGの3つのWGで実施する専門技術に関する交流活動、見学会や講習会の開催等を通じて、会員の皆さんの技術交流と情報交換を図るとともに、(一社)建設コンサルタント協会中部支部の活動を推進することによって、コンサルタントの地位向上ならびに都市計画業務の円滑な実施のための環境作りを目指し、活動しております。なお、平成24年度の都市計画検討グループへは、99名(28社)のご登録をいただきました。

## 【平成24年度の主な活動報告】

### (1)WG活動に向けた意見交換会

平成24年度のWG活動について、検討グループメンバーに集まっていただき、意見交換を行いました。

- 開催日:平成24年5月31日(木)15:00~17:00
- 会場:建コン協中部支部会議室
- 参加人数:20名(12社)

### (2)都市計画検討グループ総会・交流会

平成24年度都市計画検討グループ総会を、名古屋都市センターで47名の参加を頂き開催しました。

- 開催日:平成24年7月3日(火)13:30~16:45
- 会場:名古屋都市センター 大研修室
- 参加人数:47名(20社)
- 内容:

#### I 総会

- ①平成23年度活動報告
- ②平成24年度活動計画

#### II 講演会

「阪神・淡路ならびに東日本大震災から学ぶ  
緊急対応と社会資本整備」  
名古屋工業大学 名誉教授 山本 幸司 氏



総会の様子



山本名誉教授による講演

### (3)業務技術発表会

平成24年度の技術部会業務技術発表会は、171名の方に参加頂きました。

- 日時:平成24年10月3日(水)13:30~16:40
- 場所:ウインクあいち(愛知県産業労働センター)
- 参加者:171名

[都市計画関連から3編]

- ①地域特性を踏まえた景観計画の策定  
…今津 督行 氏(玉野総合コンサルタント株式会社)
- ②中津川市馬籠地区における地域活性化業務の成果と地域への影響  
…横井 武志 氏(大日コンサルタント株式会社)
- ③区画整理事業の長期化改善ツールの作成  
…浅野 誠 氏(玉野総合コンサルタント株式会社)

### (4)見学会

近江八幡市では、「風景資源を活かした誇りあるまちづくり」を目指し景観法に基づく景観計画として、平成17年に「水郷風景計画」、平成19年に「伝統的風景計画」を策定しました。また、文化財保護法に基づく重要文化的景観として「近江八幡の水郷」を選定し、地域住民も参画し住民主導の基準づくりを実施してきました。

重要伝統的建造物群保存地区は、平成3年に選定され、「修理修景基準」のもとに魅力ある町なみが形成されてきています。見学会では、これらの取組みについて現地視察および講習会によって学び、計画推進に伴う苦労話や今後の課題を聞く事が出来、我々の業務に参考になるものでした。

- 開催日時:平成24年9月25日(火)8:30~19:00
- 訪問先:近江八幡市役所(講習会)
- 見学地:近江八幡市八幡重要伝統的  
建造物群保存地区水郷巡り
- 参加者数:17人(11社)



講習会の様子



見学会の様子

### (5)社会貢献活動(金山総合駅コンコース他)

金山総合駅コンコースと名古屋都市センターで平成24年10月20日(土)に「建設コンサルタントフェア2012in中部」が開催されました。

都市計画委員会は、「みんなが楽しく、快適に暮らせる明日の「まち」を考えています」をテーマに紹介いたしました。

### (6)ワーキング活動

#### 【交通WG】

交通WGでは、大同大学の嶋田喜昭教授をお招きし、『自転車利用環境整備を考える』と題して講演頂きました。講演では、自転車利用環境に関して、特に自転車通行空間



における単路部と交差点部の整備の方法とその問題について調査研究等から事例を紹介して頂くとともに、自転車駐車空間の課題や最新の動向等についても知見を紹介して頂きました。

- 開催日:平成24年9月11日(火) 15:00～17:00
- 会場:建設コン協中部支部会議室
- 参加人数:27名(13社)
- 講師:大同大学工学部建築学科土木環境専攻 教授 嶋田 喜昭 氏



嶋田教授



講義の様子

#### 【ランドスケープWG】

ランドスケープWGでは、『住民参加による本音のまちづくりを現場で学ぼう』をテーマにふるさと景観条例が定められた半田のまちを実際に訪れ、現場で地域の課題を探りながら、景観をはじめとする様々な地域づくりの視点から講師の方のお話や意見交換を通じて新たな着眼能力をアップできた見学会となりました。

- 開催日:平成24年11月6日(火) 13:30～18:00
- 見学地:半田赤レンガ建物の視察  
～半田運河周辺まで散策しながら見学
- 参加人数:15名(11社)
- 講師:赤煉瓦倶楽部 永田副理事長 他



講習・意見交換



案内人(左端:永田氏)

#### 【都市整備WG】

都市整備WGでは、『中心市街地の昨日・今日・明日』をテーマに、中心市街地で土地区画整理事業を基幹事業としてまちづくりを行っている東海市太田川駅周辺及び半田市知多半田駅周辺を訪れました。市の方による講習会で区画整理事業の経緯や問題点の解決策、展望等を聞き、現場見学で活性化の勢いや街の姿の違いが生まれる要因や背景について考えることができました。

- 開催日:平成24年11月28日(水) 13:30～17:00
- 見学地:東海市太田川駅周辺  
半田市知多半田駅周辺
- 参加人数:8名(5社)



東海市の講習会



半田市の講習会

#### (7)都市計画委員会

委員会は平成24年4月～平成25年1月まで9回開催し、総会や見学会等の企画・運営、各WGの活動について協議しました。また、「都市計画たより」を2回発行いたしました。

#### 【平成25年度の主な活動予定】

平成25年度の都市計画検討グループへは、97名(24社)のご登録をいただきました。

平成25年度は、平成24年度に引き続きワーキング主体の活動に重点を置き活動してまいります。

#### (1)合同WG意見交換会(開催済)

- 開催日:平成25年5月28日(火) 15:00～17:00
- 会場:建コン協中部支部会議室
- 参加人数:27名(11社)

主に平成25年度のWG活動について意見交換を行いました。

#### (2)都市計画検討グループ総会・交流会

平成25年度都市計画検討グループ総会を、名城大学名駅サテライト「MSAT」で開催します。

- 開催日:平成25年7月3日(水) 13:30～18:00
- 会場:名城大学 名駅サテライト「MSAT」
- 内容:平成24年度活動報告と平成25年度活動方針
- 講演:(仮)コンパクトな都市形成実現に向けた  
取り組みと政策的課題
- 講師:名城大学都市情報学部 教授 海道 清信 氏

#### (3)講習会

平成24年度は見学会を開催いたしましたが、平成25年度は講習会を開催いたします。皆様が参加しやすい時期に開催を予定しておりますが、時期や講師等は今後委員会で検討していきます。

#### (4)各WG活動

WG活動としては、合同意見交換会の意見を踏まえ見学会・講習会を企画します。

都市整備WG:講習会または見学会  
交通WG:見学会  
ランドスケープWG:見学会

#### (5)都市計画委員会

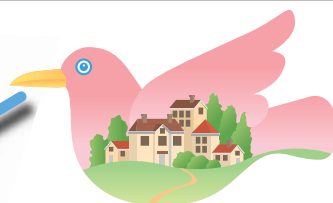
委員会は平成25年4月～平成26年1月まで10回開催し、総会や見学会等の企画・運営、各WGの活動について協議します。

## 7. 会員名簿一覧表

| 会社名                | 所在地                              | 電話番号         | URL                                                                                   |
|--------------------|----------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| (株)アイエスシイ          | 名古屋市昭和区福江2-9-33(nabi/白金2F)       | 052-882-1201 | <a href="http://www.isc-ngo.co.jp/">http://www.isc-ngo.co.jp/</a>                     |
| (株)葵エンジニアリング       | 名古屋市中村区佐古前町22-6                  | 052-486-2200 | <a href="http://www.aoi-eng.co.jp/">http://www.aoi-eng.co.jp/</a>                     |
| 朝日航洋(株)            | 名古屋市東区東大曽根町12-19(OZヒメノビル)        | 052-930-3431 | <a href="http://www.aeroasahi.co.jp/">http://www.aeroasahi.co.jp/</a>                 |
| アジア航測(株)           | 名古屋市北区大曽根3-15-58(大曽根フロントビル)      | 052-919-0155 | <a href="http://www.ajiko.co.jp/">http://www.ajiko.co.jp/</a>                         |
| アmanoコンサルタント(株)    | 岡崎市青木町22-5                       | 0564-45-2445 | <a href="http://www.amano-c.com/">http://www.amano-c.com/</a>                         |
| アローコンサルタント(株)      | 名古屋市北区如意3-62                     | 052-901-7050 | <a href="http://www.arrow-c.co.jp/index.html">http://www.arrow-c.co.jp/index.html</a> |
| (株)石田技術コンサルタンツ     | 小牧市東新町50                         | 0568-73-1085 | <a href="http://www.itcnet.co.jp/">http://www.itcnet.co.jp/</a>                       |
| いであ(株)             | 名古屋市港区入船1-7-15                   | 052-654-2551 | <a href="http://ideacon.jp/">http://ideacon.jp/</a>                                   |
| (株)イビソク            | 岐阜県大垣市築捨町3-102                   | 0584-89-5507 | <a href="http://www.ibisoku.co.jp/">http://www.ibisoku.co.jp/</a>                     |
| (株)エイト日本技術開発       | 名古屋市中区栄3-10-22                   | 052-262-9901 | <a href="http://www.ejec.ej-hds.co.jp/">http://www.ejec.ej-hds.co.jp/</a>             |
| NTCコンサルタンツ(株)      | 名古屋市中区千代田2-16-10                 | 052-261-1321 | <a href="http://www.ntc-c.co.jp/">http://www.ntc-c.co.jp/</a>                         |
| 応用地質(株)            | 名古屋市守山区瀬古東2-907                  | 052-793-8321 | <a href="http://www.oyo.co.jp/">http://www.oyo.co.jp/</a>                             |
| (株)オオバ             | 名古屋市中区錦1-19-24(名古屋第一ビル)          | 052-219-0083 | <a href="http://www.k-ohba.co.jp/">http://www.k-ohba.co.jp/</a>                       |
| (株)大增コンサルタンツ       | 名古屋市中川区小本2-14-5                  | 052-363-1131 | <a href="http://www.ohmasu.co.jp/">http://www.ohmasu.co.jp/</a>                       |
| (株)オリエンタルコンサルタンツ   | 名古屋市中村区名駅南2-14-19(住友生命名古屋ビル)     | 052-564-7711 | <a href="http://www.oriconsul.com/">http://www.oriconsul.com/</a>                     |
| (株)カギテック           | 三重県松阪市田村町341-1                   | 0598-23-1155 | <a href="http://www.kagitec.com/">http://www.kagitec.com/</a>                         |
| (株)梶川土木コンサルタント     | 刈谷市高倉町4-508                      | 0566-24-6606 | <a href="http://www.k-cc.co.jp/">http://www.k-cc.co.jp/</a>                           |
| (株)片平エンジニアリング      | 名古屋市東区代官町35-16(第一富士ビル)           | 052-930-3701 | <a href="http://www.katahira.co.jp/">http://www.katahira.co.jp/</a>                   |
| (株)カナエジオマチックス      | 名古屋市中区千代田1-12-5                  | 052-249-9611 | <a href="http://www.kanal.co.jp/">http://www.kanal.co.jp/</a>                         |
| 川崎地質(株)            | 名古屋市名東区高社1-266(ラウンドスポットー社5F)     | 052-775-6411 | <a href="http://www.kge.co.jp/">http://www.kge.co.jp/</a>                             |
| (株)神田設計            | 名古屋市西区花の木1-3-5                   | 052-522-3121 | <a href="http://www.kanda-s.co.jp/">http://www.kanda-s.co.jp/</a>                     |
| 基礎地盤コンサルタンツ(株)     | 名古屋市西区菊井2-14-24                  | 052-589-1051 | <a href="http://www.kiso.co.jp/">http://www.kiso.co.jp/</a>                           |
| (株)橋梁コンサルタント       | 名古屋市中村区名駅南1-16-30(東海ビル4F)        | 052-582-6886 | <a href="http://www.kyoryo.co.jp/">http://www.kyoryo.co.jp/</a>                       |
| 協和設計(株)            | 清須市西市場3-4-3                      | 052-401-0751 | <a href="http://www.kyowask.co.jp/">http://www.kyowask.co.jp/</a>                     |
| 協和調査設計(株)          | 名古屋市西区名西1-17-21                  | 052-982-8027 | <a href="http://www.ky-cs.co.jp/">http://www.ky-cs.co.jp/</a>                         |
| (株)近代設計            | 名古屋市中区錦1-11-20(大永ビル)             | 052-232-0921 | <a href="http://www.kindai.co.jp/">http://www.kindai.co.jp/</a>                       |
| (株)建設環境研究所         | 名古屋市中区錦1-11-20(大永ビル)             | 052-218-0666 | <a href="http://www.kensetsukankyo.co.jp/">http://www.kensetsukankyo.co.jp/</a>       |
| (株)建設技術研究所         | 名古屋市中区錦1-5-13(オリックス名古屋錦ビル)       | 052-218-3833 | <a href="http://www.ctie.co.jp/">http://www.ctie.co.jp/</a>                           |
| (株)建設コンサルタントセンター   | 静岡市清水区長崎新田123                    | 054-345-2155 | <a href="http://kencon.jp/">http://kencon.jp/</a>                                     |
| (株)興栄コンサルタント       | 岐阜市中鷺4-11                        | 058-274-2332 | <a href="http://www.koei-con.co.jp/">http://www.koei-con.co.jp/</a>                   |
| (株)国際開発コンサルタンツ     | 名古屋市東区葵1-26-8(葵ビル7F)             | 052-979-6921 | <a href="http://www.idec-inc.co.jp/">http://www.idec-inc.co.jp/</a>                   |
| 国際航業(株)            | 名古屋市西区上名古屋3-14-19(アーバンネット上名古屋ビル) | 052-528-5312 | <a href="http://www.earthon.co.jp/">http://www.earthon.co.jp/</a>                     |
| 国土防災技術(株)          | 名古屋市中区栄2-3-16(伏見コンビル)            | 052-218-5771 | <a href="http://www.jce.co.jp/">http://www.jce.co.jp/</a>                             |
| (株)三栄コンサルタント       | 岐阜市水海道4-22-12                    | 058-246-2558 | <a href="http://www.sanei-consul.co.jp/">http://www.sanei-consul.co.jp/</a>           |
| サンコーコンサルタント(株)     | 名古屋市中区栄2-11-7(伏見大島ビル)            | 052-228-6131 | <a href="http://www.suncoh.co.jp/">http://www.suncoh.co.jp/</a>                       |
| (株)三進              | 岐阜県大垣市二葉町7-12                    | 0584-73-3969 | <a href="http://www.sansinn.co.jp/">http://www.sansinn.co.jp/</a>                     |
| (株)三祐コンサルタンツ       | 名古屋市東区代官町35-16                   | 052-933-7801 | <a href="http://sanyu.tcp.jp/">http://sanyu.tcp.jp/</a>                               |
| (株)三洋開発            | 三重県津市津興275                       | 059-225-3766 |                                                                                       |
| ジェイアール東海コンサルタンツ(株) | 名古屋市中村区名駅5-33-10(アクアタウン納屋橋)      | 052-746-7108 | <a href="http://www.jrcc.co.jp/">http://www.jrcc.co.jp/</a>                           |
| 静岡コンサルタント(株)       | 静岡県三島市多呂128                      | 055-977-8080 | <a href="http://www.shizuoka-con.co.jp/">http://www.shizuoka-con.co.jp/</a>           |
| 柴山コンサルタント(株)       | 名古屋市東区白壁1-69                     | 052-961-0111 | <a href="http://www.shibayama-consul.co.jp/">http://www.shibayama-consul.co.jp/</a>   |
| (株)新日              | 名古屋市中川区山王1-8-28(新日グリーンハイツ)       | 052-331-5356 | <a href="http://www.shinnichi.co.jp/">http://www.shinnichi.co.jp/</a>                 |
| 杉山コンサルタンツ(株)       | 三重県津市久居新町680-4                   | 059-255-1500 | <a href="http://www.sugiyama-inc.co.jp/">http://www.sugiyama-inc.co.jp/</a>           |
| セントラルコンサルタント(株)    | 名古屋市中区錦1-18-22(名古屋ATビル7F)        | 052-223-0380 | <a href="http://www.central-con.co.jp/">http://www.central-con.co.jp/</a>             |
| 全日本コンサルタント(株)      | 三重県四日市市鶴の森1-16-11                | 059-352-1052 | <a href="http://www.zennippon-c.co.jp/">http://www.zennippon-c.co.jp/</a>             |
| (株)創建              | 名古屋市熱田区新尾頭1-10-1                 | 052-682-3848 | <a href="http://www.soken.co.jp/">http://www.soken.co.jp/</a>                         |

| 会社名               | 所在地                             | 電話番号         | URL                                                                                       |
|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| (株)総合技術コンサルタント    | 名古屋市中区丸の内3-20-3(第47KTビル)        | 052-959-5777 | <a href="http://www.sogo-eng.co.jp/">http://www.sogo-eng.co.jp/</a>                       |
| 大同コンサルタンツ(株)      | 岐阜市中鷺2-11                       | 058-273-7141 | <a href="http://www.daidou-cons.co.jp/">http://www.daidou-cons.co.jp/</a>                 |
| 大日コンサルタント(株)      | 岐阜市藪田南3-1-21                    | 058-271-2501 | <a href="http://www.dainichi-consul.com/">http://www.dainichi-consul.com/</a>             |
| 大日本コンサルタント(株)     | 名古屋市西区菊井2-19-11(大興クレアシオン3F)     | 052-581-8993 | <a href="http://www.ne-con.co.jp/">http://www.ne-con.co.jp/</a>                           |
| (株)ダイヤコンサルタント     | 名古屋市熱田区金山町1-6-12                | 052-681-6711 | <a href="http://www.diaconsult.co.jp/">http://www.diaconsult.co.jp/</a>                   |
| (株)拓工             | 名古屋市熱田区桜田町15-22                 | 052-883-2711 | <a href="http://www.c-takko.co.jp/">http://www.c-takko.co.jp/</a>                         |
| 玉野総合コンサルタント(株)    | 名古屋市東区東桜2-17-14(新栄町ビル)          | 052-979-9111 | <a href="http://www.tamano.co.jp/">http://www.tamano.co.jp/</a>                           |
| 中央開発(株)           | 名古屋市中村区牛田通2-16                  | 052-481-6261 | <a href="http://www.ckcnet.co.jp/">http://www.ckcnet.co.jp/</a>                           |
| 中央コンサルタンツ(株)      | 名古屋市西区那古野2-11-23                | 052-551-2541 | <a href="http://www.chuoh-c.co.jp/">http://www.chuoh-c.co.jp/</a>                         |
| 中央復建コンサルタンツ(株)    | 名古屋市中区錦2-3-4(名古屋錦フロントタワー4F)     | 052-220-2920 | <a href="http://www.cfk.co.jp/">http://www.cfk.co.jp/</a>                                 |
| (株)中部テック          | 名古屋市名東区社台3-48                   | 052-771-1251 | <a href="http://www.chubu-tech.co.jp/">http://www.chubu-tech.co.jp/</a>                   |
| 中部復建(株)           | 名古屋市昭和区福江1-1805                 | 052-882-6611 | <a href="http://www.chubu-fk.co.jp/">http://www.chubu-fk.co.jp/</a>                       |
| (株)長大             | 名古屋市中村区名駅南1-18-24(マイビルディング4F)   | 052-586-0700 | <a href="http://www.chodai.co.jp/">http://www.chodai.co.jp/</a>                           |
| (株)千代田コンサルタント     | 名古屋市中村区名駅南1-18-11(コアビル)         | 052-565-1401 | <a href="http://www.chiyoda-ec.co.jp/">http://www.chiyoda-ec.co.jp/</a>                   |
| (株)テイコク           | 岐阜市青柳町2-10                      | 058-251-2176 | <a href="http://www.teikoku-eng.co.jp/">http://www.teikoku-eng.co.jp/</a>                 |
| (株)東京建設コンサルタント    | 名古屋市中区丸の内2-20-25(丸の内STビル)       | 052-222-2771 | <a href="http://www.tokencon.co.jp/">http://www.tokencon.co.jp/</a>                       |
| (株)東日             | 静岡県沼津市大岡2240-3                  | 055-921-8053 | <a href="http://www.tohnichi-net.co.jp/">http://www.tohnichi-net.co.jp/</a>               |
| (株)トニーチコンサルタント    | 名古屋市中区栄4-6-15(フォーティーンヒルズセンタービル) | 052-262-4535 | <a href="http://www.tonichi-c.co.jp/">http://www.tonichi-c.co.jp/</a>                     |
| 東洋技研コンサルタント(株)    | 名古屋市中区錦1-6-10(スズワンビル6F)         | 052-221-6979 | <a href="http://www.toyogiken-ccci.co.jp/">http://www.toyogiken-ccci.co.jp/</a>           |
| 中日本建設コンサルタント(株)   | 名古屋市中区錦1-8-6(ストークビル名古屋)         | 052-232-6032 | <a href="http://www.nakanihon.co.jp/">http://www.nakanihon.co.jp/</a>                     |
| (株)浪速技研コンサルタント    | 豊田市野見山町1-104-1                  | 0565-41-4655 | <a href="http://www.naniwa-giken.co.jp/">http://www.naniwa-giken.co.jp/</a>               |
| 南海カツマ(株)          | 三重県津市上浜町5-64-6                  | 059-226-4854 | <a href="http://www.nankai-katsuma.co.jp/">http://www.nankai-katsuma.co.jp/</a>           |
| (株)日建設計シビル        | 名古屋市中区栄4-15-32(日建住生ビル)          | 052-261-0815 | <a href="http://www.nikken-civil.co.jp/">http://www.nikken-civil.co.jp/</a>               |
| 日本工営(株)           | 名古屋市東区東桜2-17-14(新栄町ビル)          | 052-559-7300 | <a href="http://www.n-koei.co.jp/">http://www.n-koei.co.jp/</a>                           |
| 日本交通技術(株)         | 名古屋市中村区椿町14-13(ウエストポイント1413)    | 052-451-9111 | <a href="http://www.jtc-con.co.jp/">http://www.jtc-con.co.jp/</a>                         |
| 日本振興(株)           | 名古屋市中村区名駅5-38-5(ウインビル4F)        | 052-562-1191 | <a href="http://www.nihon-shinko.com/">http://www.nihon-shinko.com/</a>                   |
| (株)日本水工コンサルタント    | 名古屋市中村区竹橋町5-10(オイセタウンビル7F)      | 052-451-2391 | <a href="http://www.nissuiko.co.jp/">http://www.nissuiko.co.jp/</a>                       |
| (株)ニュージェック        | 名古屋市中村区名駅5-27-13(名駅錦橋ビル4F)      | 052-541-8251 | <a href="http://www.newjec.co.jp/">http://www.newjec.co.jp/</a>                           |
| (株)ハイウェイ・エンジニアリング | 名古屋市中区栄1-7-33(サカエセンタービル2F)      | 052-232-1891 |                                                                                           |
| パシフィックコンサルタンツ(株)  | 名古屋市中区牛島町2-5(トミタビル)             | 052-589-3111 | <a href="http://www.pacific.co.jp/">http://www.pacific.co.jp/</a>                         |
| (株)パスコ            | 名古屋市中区錦2-2-13(名古屋センタービル10F)     | 052-239-5140 | <a href="http://www.pasco.co.jp/">http://www.pasco.co.jp/</a>                             |
| 藤コンサル(株)          | 名古屋市中区上名古屋3-12-5                | 052-522-7701 | <a href="http://www.fuji-con.co.jp/">http://www.fuji-con.co.jp/</a>                       |
| (株)フジヤマ           | 静岡県浜松市中区元城町216-19               | 053-454-5892 | <a href="http://www.con-fujiyama.com/">http://www.con-fujiyama.com/</a>                   |
| (株)復建エンジニアリング     | 名古屋市中区栄2-5-13(アイ・エスビル7F)        | 052-203-0651 | <a href="http://www.fke.co.jp/index.htm">http://www.fke.co.jp/index.htm</a>               |
| 復建調査設計(株)         | 名古屋市東区葵2-12-1(ナカノビル4F)          | 052-931-5222 | <a href="http://www.fukken.co.jp/">http://www.fukken.co.jp/</a>                           |
| (株)間瀬コンサルタント      | 名古屋市中村区名駅5-30-4(名駅KDビル4F)       | 052-414-6020 | <a href="http://www.masecon.co.jp/">http://www.masecon.co.jp/</a>                         |
| 丸栄調査設計(株)         | 三重県松阪市船江町1528-2                 | 0598-51-3786 |                                                                                           |
| 三井共同建設コンサルタント(株)  | 名古屋市千種区今池5-24-32(今池ゼネラルビル5F)    | 052-735-4660 | <a href="http://www.mccnet.co.jp/">http://www.mccnet.co.jp/</a>                           |
| 明治コンサルタント(株)      | 名古屋市名東区藤森2-273                  | 052-772-9931 |                                                                                           |
| (株)メイホーエンジニアリング   | 岐阜県大垣市林町2-61-2                  | 0584-74-7918 | <a href="http://www.meihoeng.co.jp/">http://www.meihoeng.co.jp/</a>                       |
| (株)名邦テクノ          | 名古屋市南区大磯通6-9-2                  | 052-823-7111 | <a href="http://www.meiho-techno.co.jp/">http://www.meiho-techno.co.jp/</a>               |
| 八千代エンジニアリング(株)    | 名古屋市中区錦3-10-33(錦SISビル)          | 052-232-2301 | <a href="http://www.yachiyo-eng.co.jp/">http://www.yachiyo-eng.co.jp/</a>                 |
| (株)ユニオン           | 岐阜市西河渡2-57                      | 058-253-3111 | <a href="http://www.theunion.co.jp/">http://www.theunion.co.jp/</a>                       |
| (株)若鈴             | 三重県津市広明町345-1(若鈴ビル)             | 059-226-4101 | <a href="http://www.wakasuzu.co.jp/index1.html">http://www.wakasuzu.co.jp/index1.html</a> |
| 若鈴コンサルタンツ(株)      | 名古屋市中区歌里町349                    | 052-501-1361 | <a href="http://www.wakasuzuc.co.jp/">http://www.wakasuzuc.co.jp/</a>                     |





平成25年度定期総会を4月25日(木)KKRホテル名古屋で開催いたしました。

当日はご多忙中にもかかわらず、会員80社の方々にご出席を賜り誠に有難うございました。

議事は、「平成24年度事業報告及び収支決算」、「平成25年度事業活動方針案」及び「役員改選案」について審議が進められ、審議の結果、賛成多数で原案どおり承認可決されました。支部の活動報告では、副支部長及び担当部会長から主な社会貢献活動への取組として「建設コンサルタントフェア2012 in 中部」の開催、「静岡県との災害時支援協定」の締結等及び主な対外活動への取組みとして「要望と提案」意見交換会の実施、品質向上推進への取組み結果及び技術研修への講師派遣等が詳細に報告されました。その後、役員改選で選出されました新旧役員の挨拶があり、盛会のうちに滞りなく終了いたしました。

今回役員に選出されました方々は、次のとおりです。

(敬称省略)

| 支部役職名          | 氏名     | 会社名              |
|----------------|--------|------------------|
| 支部長            | 田部井伸夫  | 玉野総合コンサルタント(株)   |
| 副支部長           | 後藤 隆   | 大日コンサルタント(株)     |
| 副支部長           | 田 畠 謙一 | 大日本コンサルタント(株)    |
| 副支部長           | 上田 直和  | 中日本建設コンサルタント(株)  |
| 支部役員(本部常任委員)   | 牧村 直樹  | 玉野総合コンサルタント(株)   |
| 支部役員(総務部会長)    | 市橋 忠幸  | 中央コンサルタンツ(株)     |
| 支部役員(総務副部会長)   | 大野 浩伸  | (株) 長 大          |
| 支部役員(対外活動部会長)  | 渥美 智康  | 大日本コンサルタント(株)    |
| 支部役員(対外活動副部会長) | 都出 英夫  | 八千代エンジニアリング(株)   |
| 支部役員(情報部会長)    | 大住 勉   | パシフィックコンサルタンツ(株) |
| 支部役員(技術部会長)    | 堤 安希佳  | (株)オリエンタルコンサルタンツ |
| 支部役員(技術副部会長)   | 秋葉 努   | (株)建設技術研究所       |
| 支部役員(技術副部会長)   | 大場 邦弘  | 中部復建(株)          |
| 支部役員(事務局長)     | 古田 洋一  | 中部支部事務局          |
| 監査役            | 青木 拓生  | (株) 拓 工          |
| 監査役            | 富士原優次  | い で あ (株)        |

## ●平成25年度 支部年間スケジュール(予定)

平成25年度における支部行事の主な予定は次のとおりです。

|       |               |        |               |
|-------|---------------|--------|---------------|
| 4月25日 | 定期総会及び講演会開催   | 10月26日 | 建設コンサルタンツフェア  |
| 7月1日  | 「要望と提案」意見交換会  | 10月26日 | カルチャーセミナー開催   |
| 7月8日  | マネジメントセミナー    | 10月下旬  | 品質セミナー「エラー防止」 |
| 8月17日 | 打ち水大作戦名古屋への参画 | 11月10日 | RCCM資格試験の実施   |
| 9月2日  | 災害時対応演習       | 11月中旬  | 独占禁止法遵守講習会開催  |
| 10月1日 | RCCM更新講習会     | 11月19日 | RCCM更新講習会     |
| 10月9日 | 業務技術発表会       |        |               |

## ●RCCM資格取得試験実施は協会活動の重要な業務であり、昨年度も多くの方々が受験をされました。

平成25年度のスケジュールとしては、次のとおりです。

|             |                        |
|-------------|------------------------|
| RCCM受験申込書販売 | 平成25年6月17日(月)～7月19日(金) |
| RCCM受験申込書受付 | 平成25年7月1日(月)～7月31日(水)  |
| RCCM受験票の送付  | 平成25年10月15日(火)を予定      |
| RCCM資格取得試験  | 平成25年11月10日(日)         |
| 合格発表        | 平成26年2月28日(金)を予定       |

## ●退任あいさつ

このたび私事都合により6月30日をもちまして事務局長を退任させていただくことになりました。

平成23年7月1日付で採用されて以来2年間という短い期間ではございましたが、会員の皆様や支部役員及び委員の方々のご指導、ご協力をいただき大過なく過ごすことができましたことに心より感謝を申し上げます。ほんとうに有難うございました。

平畑 三夫

## ●新任あいさつ

7月1日より、平畑前事務局長の後任として中部支部の事務局長を務めさせていただきます古田洋一と申します。

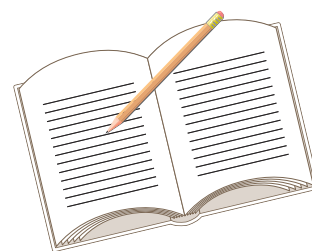
この地域の安全・安心と次世代により良い社会基盤を残し伝えていく建設コンサルタンツ協会の活動に誇りをもって、微力ながら専心努めて参りたいと思います。出身は岐阜県郡上八幡です。よろしくお願い致します。



古田 洋一

## 9. 編集後記

## 編集後記



「図夢in中部」は、今回の発刊で回を重ねて、第31号となりました。

本号の特集では「リニア中央新幹線の整備と中部の地域づくり」と題して、地域に与えるリニアの影響・岐阜の県土づくりから見たリニア中央新幹線・心配な駅周辺地区の過剰開発とPFIなどの観点から地域を結ぶ大切なバイパス新幹線の紹介です。

中部の地元の方々だけではなく、インバウンド外国人観光客を含む外の地域の人々、とくに首都圏住民が東濃地域の何かに関心を持つかが今後必要かと思われます。

編集委員一同これからも、よい「図夢in中部」を作成していきたいと思います。そこで、皆様のご意見、ご感想を是非お聞かせいただき、紙面に反映していきたいと思いますので、今後とも宜しくお願い致します。

最後になりましたが、発刊に際しましてご執筆・ご協力いただいた皆様に心より感謝申し上げます。

(T.T)

## 編集【対外活動部会編集委員会】

|           |       |                    |
|-----------|-------|--------------------|
| 部 会 長     | 渥美 智康 | 大日本コンサルタント(株)      |
| 副 部 会 長   | 都出 英夫 | 八千代エンジニアリング(株)     |
| 編 集 委 員 長 | 中村 卓生 | (株)トーニチコンサルタント     |
| 編集副委員長    | 平田 真規 | 中央コンサルタント(株)       |
| 委 員       | 児玉 直人 | ジェイアール東海コンサルタント(株) |
| 委 員       | 長間 哲  | (株)近 代 設 計         |
| 委 員       | 伊藤 博之 | (株)ニ ュ ー ジ ェ ッ ク   |

|     |       |                 |
|-----|-------|-----------------|
| 委 員 | 瀧 高雄  | (株)葵 エンジニアリング   |
| 委 員 | 片桐 泰光 | 中日本建設コンサルタント(株) |
| 委 員 | 瀧瀬 正彦 | (株)ア イ エ ス シ イ  |
| 委 員 | 太刀掛泰清 | セントラルコンサルタント(株) |
| 委 員 | 佐橋 鋭昭 | (株) テ イ コ ク     |
| 委 員 | 清水 俊宏 | 玉野総合コンサルタント(株)  |

## 次号の投稿内容および投稿先

編集委員会では次号に掲載する投稿を読者の皆様から募集しています。投稿先・方法などは次のとおりです。

## ■投稿内容

ジャンル・テーマは自由

※採用の場合は薄謝進呈いたします。

## ■投稿方法

- ・メール(CCAI-NET)
- ・フロッピーディスク(一太郎・Word)
- ・FAX ・郵送

## ■投稿先

(一社)建設コンサルタント協会 中部支部 編集委員会  
 名古屋市中区丸の内一丁目4番12号(アレックスビル3F)  
 TEL.052-265-5738 FAX.052-265-5739  
 URL <http://www.ccainet.org/>  
 E-mail:info@ccainet.org

## ■お問い合わせ先

同 上





## コンサルタント川柳

題目は特に決めておりません。

図夢in中部を読んだ感想や普段思っていることなど、五七五にまとめて応募してください。

なお、コメントには句への思いや意見要望など記入してください。

ご応募は一般社団法人建設コンサルタンツ協会  
**中部支部ホームページ**  
<http://www.ccainet.org/>

のコンサルタント川柳募集までどしどしお寄せください。



## 読者アンケート

読者アンケートにご協力をお願いします。

あなたのご意見が「図夢in中部」を作ります。

特に、本誌や建設コンサルタント支部活動への要望や提案など、個性的な意見を沢山お待ちしております。

ご意見は一般社団法人建設コンサルタンツ協会中部支部ホームページの読者アンケートまでどしどしお寄せください。

<http://www.ccainet.org/>

## 一般社団法人建設コンサルタンツ協会 倫理綱領

会員は、社会のニーズに応じて、技術に関する知識と経験を駆使し、社会の健全な発展に寄与する建設コンサルタントの使命と職責を自覚し、信義に基づき誠実に職務の遂行に努め、職業上の地位及び社会的評価の向上を図らなければならない。そのため次の事項を遵守するものとする。

### 1. 品位の保持

会員は、常に建設コンサルタントとしての品位の保持に努めるとともに、会員相互の名誉を重んじなければならない。

### 2. 専門技術の権威保持

会員は、常に幅広い知識の吸収と技術の向上に努め、依頼者の良き技術的パートナーとして、技術的確信のもとに業務にあたらなければならない。

### 3. 中立・独立性の堅持

会員は、建設コンサルタントを専業とし、建設業者又は建設業に関係ある製造業者等と、建設コンサルタントとしての中立・独立性を害するような利害関係をもってはならない。また、依頼者の支払う報酬以外いかなる利益をも受けてはならない。

### 4. 秘密の保持

会員は、依頼者の利益を擁護する立場を堅持するため、業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

### 5. 公正かつ自由な競争の維持

会員は、公正かつ自由な競争の維持に努めなければならない。

平成7年5月16日総会承認



*jcca*

図夢 in 中部 Vol.31

発行日：平成25年8月8日  
一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 中部支部  
●本誌は再生紙を使用しています