



社団法人
建設コンサルタンツ協会中部支部
副支部長
田部井伸夫

巻 頭 言

「萬象ニ天意ヲ覚ル者ハ幸ナリ」
「人類ノ為メ国ノ為メ」

これは、信濃川補修工事竣工記念碑に当時の内務省新潟土木出張所長であった青山士が刻ませた碑文です。

我々土木技術者は戦後、ナショナルミニマム・シビルミニマムとしてのインフラ整備を粛々と進めてきました。現在、インフラ整備はほぼこの水準に到達し、今後は真に地域が必要としている、あるいは将来の地域の発展に不可欠なインフラを企画・整備することが極めて重要となってきています。我々がそのような役割を果たすときには、上記の青山士の言葉は再度自覚すべきものだと思います。

ここで青山士の略歴について紹介します。

青山は1903年東京帝国大学土木工学科を卒業後、恩師の廣井勇の薫陶を受け、パナマ運河の建設に従事しました。1912年に帰国し、内務省に採用され東京土木出張所に勤務し、荒川放水路建設工事に従事しました。

その後、前述した信濃川補修工事に従事しました。（この補修工事は内務省が建設した大河津自在堰が崩壊し、内務省の威信が地に落ち、この名誉回復のための工事でありました。青山は従前の自在堰の建設に13年かかったものを、5年で完成させました。）

1934年に内務省技監に就任し、「技術は人なり」との信念を貫き、建設行政を指導しました。1935年に第23代土木学会会長に

就任するとともに、会長退任後の1936年に土木学会の「土木技術者相互規約調査委員会」の委員長に就任しました。

この委員会は土木学会の振興のために「土木技術者の倫理規定」を策定する目的で設置されたものです。

1938年に委員長である青山士の意向が強く反映された倫理規定が「土木技術者の信念および実践要綱」として発表されました。以下にその一部（信念）を紹介します。

【土木技術者の信念】

1. 土木技術者は国運の進展ならびに人類の福祉増進に貢献すべし。
2. 土木技術者は技術の進歩向上に努め、ひろくその真価を発揮すべし。
3. 土木技術者は常に真摯な態度を持ち、徳義と名誉を重んずべし。

この信念を実行するための【土木技術者の実践要綱】は15条ありますが、紙面の都合上、今回は割愛します。1938年当時の時代背景を考えると、青山士ら我々の大先輩の見識の高さには敬服します。

今後、ただ単にインフラを新設すればよいという時代が終わり、地域の声に真摯に耳をかたむけ、地域の将来を深く洞察してインフラ整備を行っていくことが必要な時代となります。我々土木技術者は大先輩たちの生き方・遺言を素直に学び、志を高く掲げて自信を持って社会に貢献していくことが大切だと感じています。

名古屋を大都市にしたわけ

—都市計画から考える—

オアシス
OASIS都市研究所
代表 杉野 尚夫



1 はじめに

名古屋は、人口220万人の大都市です。国際港湾、国際空港、都市間高速道路、都市間高速鉄道によって国内外の都市と結ばれ、都市内道路網、都市内鉄道網がきちんと整備され、整然とした町並みを有しています。国内、海外の都市をながめてみて、これらがすべて一流という都市はそれほど多くはないのでしょうか。なぜ、名古屋にこれらがすべて整備されているのか、そのわけを都市計画から考えてみたいと思います。

(1) きっかけは家康による名古屋城下町の成立

江戸時代、名古屋は尾張徳川62万石の中心地であり、江戸と京・大阪の間にある大都市でした。名古屋にまちをつくったのは徳川家康です。名古屋が大都市となったきっかけです。

関ヶ原の合戦後、1603年に徳川幕府が誕生しましたが、豊臣方との対立はその後10年ほど続きます。徳川家康は、いずれ豊臣方との最後の決戦を想定して、江戸と大阪城の間に巨城を造りました。これが名古屋という城下町の誕生です。

当時、この地域の中心地は、人口7～8万の清須でした。清須は、五条川沿岸の低湿地帯で条件が悪いところでした。そのため、徳川家康はどこかいいところにしっかりとした城下町を築きたいと考え、自らこの地へ足を運び、小牧山、名古屋、古渡という3か所の候補地から現在の地を選びました。

そして、清須から名古屋へ、まちぐるみで引っ越しました。これが「清須越し」です。家を全部たたみ、橋を取り壊し、こちらへ持ってきて橋を架け、家を建てるというまちぐるみの引っ越しによって突然現れたのが、名古屋のまちです。

1610年2月、江戸幕府から工事命令が下り、3月ごろから20の大名が、堀の掘削、城郭の石垣を築き始め、同年9月には、土木工事が完成しました。実に驚くべきスピードで城の基礎づくりをしたわけですから。これに併せて名古屋台地の地ならしを行って、まちの区画を造り、また、堀川を開削しました。

名古屋のまちは、戦国時代につくられたほかのまちと少し違う特色を持っています。名古屋城の正面に通称「碁盤割り」と呼ばれる99(11×9)のブロックを造り、直交する道路で真四角な区画を造り、ここを町人の居住地としたことです。城下町は、敵に攻められた時の守りを考え、できるだけ城に近づきにくい複雑な街路網を造るのが普通ですが、名古屋では、現在の都市計画でも通用する整然とした街路網の町としました(図-1)。また、商業地を都心に置いたことで、明治以降の近代化の中でも都市全体の土地利用に大きな変化を起こさずに、近代都市へと成長することになりました。この碁盤割り地区は、戦災復興事業の中で道路幅員の大幅な変更はありましたが、街区の形はそのまま現在に引き継がれています。

街道との関係についても特色があります。江戸と京・大坂を結ぶ二大街道は東海道と中山道ですが、東海道は名古屋の南、熱田から海路で桑名へ向かいます。中山道は東濃から岐阜を経て大垣へと名古屋の北部を通過しています。いずれも直接は名古屋の城下町を通過しませんが、この両街道を結ぶ美濃路が熱田から名古屋を通過して大垣へ結んでいました。江戸と京・大坂を旅する人々は、江戸から熱田まで来て、そこから美濃路を経て中山道へと抜ける旅程が多かったそうです。それは、海路と鈴鹿越えの高低差を嫌ったためといわれています。さらに飯田街道・善光寺街道などの街道が名古屋の都心から通じていました(図-2)。名古屋は江戸と京・大坂の間にあって、都市間幹線道路の交差点としての地位を占めていたことになります。このことが、江戸時代を通じての名古屋の商工業の発展を支えて

いました。

名古屋が、近代都市になる際に、東京と大阪の間にあるという地理的条件が大いにプラスになるのですが、すでにこの時代からそうでした。



図-1 名古屋城下町基盤割り(安政名古屋図より筆者作成)

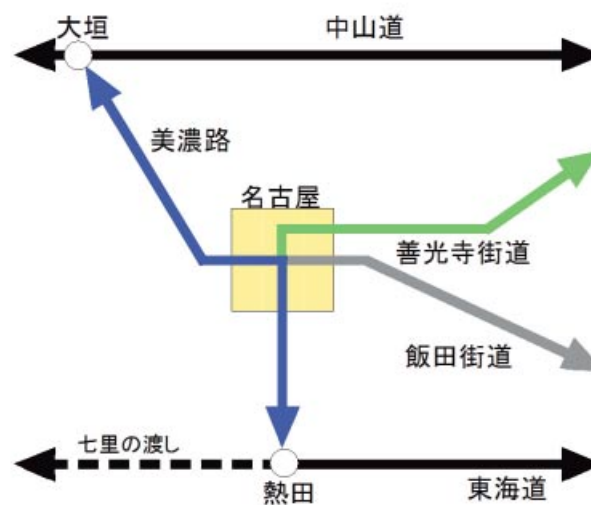


図-2 名古屋と街道

(2) 明治期にがんばった鉄道と港湾

明治初期の10年間ぐらいは、日本中が混乱していて、まちづくりはほとんど行っていないようです。一応安定した状態になるのが明治10年ごろで、明治11年には名古屋区ができ、初代の名古屋区長に吉田禄在が就任しました。

吉田禄在は元尾張藩士で、明治維新後、いくつかの県で役人を務めて退職後、名古屋へ戻り初代の名古屋区長になった人です。吉田禄在を代表とする当時の名古屋、愛知の指導者の先見性が、名古屋大都市への道筋を用意したといってもよいと思います。明治22年には、市制が施行されて名古屋市が誕生しますが、それまで吉田禄在が区長を努めていました。

当時、東京・大阪間の幹線鉄道の整備が大きな課題となっていました。いろいろな経緯を経て最終的に政府が決定したのは、中山道経由の鉄道で東西をつなぐというものでした。この時、名古屋に鉄道を通すために活躍したのが吉田禄在です。

政府のルートで鉄道が敷設されてしまうと、幹線鉄道が名古屋を通らないというゆゆしき事態になるので、吉田禄在は東京へ陳情に行き、理論的な説明を行いました。つまり、中山道ルートの場合、東京と大阪を結ぶのに費用がたいへんかさみ、時間もかかることを説明して回ったのです。その結果、政府が折れ、今日の東海道線になりました(図-3)。

そして、名古屋の西のはずれに名古屋駅を設置することになったのですが、そのときの条件が、駅までの道路を整備することでした。そこで、吉田禄在は、広小路通の延長のすべてを名古屋区民の寄付で造りました。

東海道線に続いて、中央線も名古屋を起点とした路線として建設されました(明治33年名古屋～多治見間開通)。また、名古屋と大阪を結ぶ関西線は、当初、民営鉄道として建設され、明治40年に国鉄と



図-3 名古屋駅開業時の鉄道路線



図-4 明治期における国鉄線

になりました。こうして、東京と名古屋を結ぶ二つの路線、大阪と名古屋を結ぶ二つの路線のいずれもが名古屋で交差することになり、名古屋は鉄道交通上の要衝となりました。中央線の千種駅が、名古屋の東部に設置され、名古屋駅と千種駅が広小路線で結ばれ、この路線が名古屋の都市計画上の東西軸線となりました(図-4)。

もう一つの基盤整備が、名古屋港の建設です。これについても、吉田禄在が盛んに名古屋港の必要性を主張しましたが、実際に工事に取られたのは、吉田禄在が区長を辞めて10年以上も経ってからのことです。

当時、伊勢湾に港は四日市港のみでした。国は、四日市港を使えばよいという方針で、名古屋港の新設に、一切、手を貸さない状態でした。そこで、自分たちで港を造ろうということになり、国の補助なしに県と市が協力してできたのが名古屋港です。

江戸の初めごろは、国道1号線のあたりまでが海岸であったと考えられます。そこから南へ、現在の海岸線まで、江戸時代を通じて、干拓により陸地を造成してきました。このことは、名古屋の前面の海が遠浅の海であることを意味しており、このようなところに港を造ること自体が、無謀な計画だったともいえます。つまり、港に船が入ってこられるようにするには、海を掘らなければならないわけで、たいへんな労力を必要とします。名古屋は、それを果敢に行ったわけです。明治29年着工、明治40年には開港にこぎつけます。今年、ちょうど開港100年を迎えます（図-5a、b）。

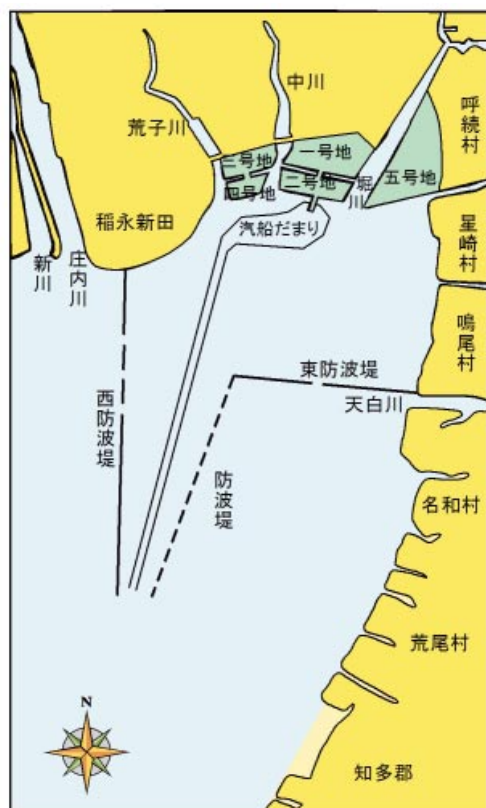


図-5a 名古屋港第1期工事完成時(明治44年)



図-5b 名古屋港第4期工事完成時(昭和15年)

天然の良港である横浜港や神戸港とは大違いです。いわば「天然の不良港」を、地元資金と技術者の努力で建設したことが、その後の名古屋の方向を決定します。鉄道と港湾という輸送手段を得た名古屋は、産業都市として成長をはじめます。「ものづくりのまち」のスタートです。

今、名古屋は自動車産業をはじめ、日本のものづくりの中心地として、他都市から一目置かれる存在になっていますが、明治のはじめの、この二大輸送手段の整備がなかったら、かなり違った都市になっていたのではないのでしょうか。

(3) 名古屋のグランドデザインは大正・昭和前期の都市計画で決定

大正時代に入ると非常に景気がよくなり、産業都市名古屋は大きく発展しました。在来型の産業である窯業・紡績・雑貨・食料品に加え、電機・合板・航空機という新しい産業が立地し、経済の発展と周辺の市街化が進む時代になってきました。

このころようやく全国的にまちづくりや都市計画に取り組むようになり、大正9年に都市計画法が施行されました。施行と同時に、名古屋市はその法律の適用都市になり、ここから、名古屋の本格的な都市計画が始まったといえます。

大正9年に都市計画名古屋地方委員会が設置され、大正10年には、当地域の都市計画区域を決定するための案が策定されました。その案は、当時の名古屋市域よりも、かなり大きな区域を都市計画区域にしようというものでした。

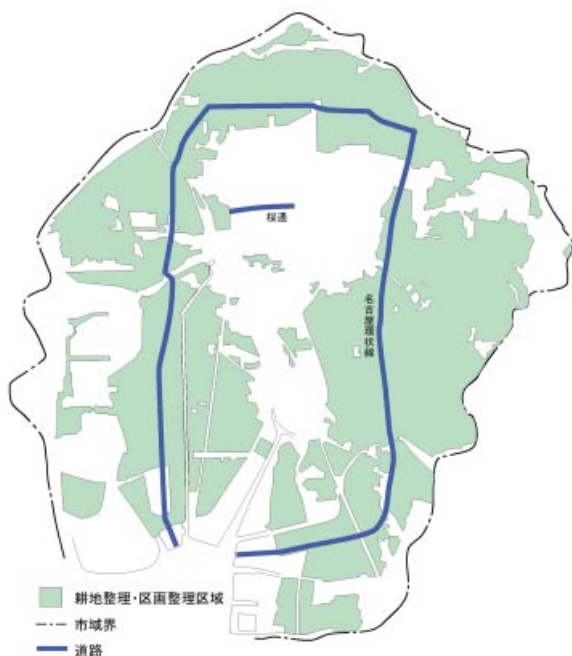


図-6 大正・昭和前期の耕地整理・区画整理

そこで、名古屋市はその区域を全部市域にしようと、大正10年に隣接16町村を合併しました。これにより、名古屋市は面積が150km²、人口が62万人となり、面積で日本最大、人口で3番目の都市ができました。そして、市域よりも少し大きい166km²の範囲を都市計画区域と定め、防火地区、都市計画道路、運河、公園などを順次決定しました。

当時の都市計画図を見ると、その骨格は現在のものでそれほど変わっていません。大正の終わりごろに策定した道路、公園などの都市計画が、名古屋のグランドデザインを決めてしまったといえます。戦災復興事業で、名古屋が大きく変わったといわれますが、実は、この時の都市計画を戦災復興によって実現したといつてよいのだと思います。

このグランドデザインを決定した中心人物が石川栄耀です。石川栄耀は、東京大学土木科を卒業後、大正9年、28歳の若さで内務省都市計画地方委員会技師として名古屋へ赴任し、昭和8年に東京地方委員会へ転勤するまでの約13年間名古屋の都市計画を進めていきました。

石川栄耀は、都市計画を実現するためには、区画整理が一番という信念を持った人で、実際に自分で区画整理の大切さを説いて回ったのです。その熱意が実り、名古屋では区画整理が盛んになりました。

昭和20年までに133の区画整理組合ができ、区画整理面積は90km²以上(当時の市域の56%)にも及びました。つまり、新市街地は、この間にほとんど区画整理されたわけです。こうして新市街地の幹線道路は、ほとんど区画整理により整備されました。図-6にみられるように、名古屋環状線は、ほとんどの区間が区画整理により生み出されているのがわかります。

これは、日本の都市計画史上、例をみない快挙だといわれています。普通ならば、人口が増えてから後追いで区画整理を行うのですが、名古屋は、大正時代から市街地の基盤整備を先行的に行い、その後、そこに人口が定着していくという方法を取ってきたわけです。こうして名古屋のまちの都市計画の基礎は、石川栄耀の活躍によって築かれたのです。

(4) 千載一遇のチャンスを生かした戦災復興都市計画

名古屋のまちは、中心部を徳川家康が作り、その周辺部は石川栄耀が区画整理で新しい市街地をつくってきました。その結果、中心部だけが道路の狭い古いまちなまま取り残されていました。そういう状態の時に、名古屋は戦災に遭いました。軍需産業都市となっていた名古屋は、もっとも激しい空襲を受けた都市となり、都心部は焼け野原となりました。これをどのように復興するかが、勝負の分かれ目でしたが、名古屋は勝利しました。

戦後、すぐに佐藤正俊市長が、かつて内務省の名古屋出張所長（現在の中部都市整備局長）を務めていた田淵寿郎を市に招き、全面的に市の戦災復興を任せました。こうして、田淵寿郎を中心に、名古屋の戦災復興事業が推進されました。

全国で115もの都市が戦災に遭い、それぞれに戦災復興事業をスタートさせたのですが、多くの都市が「腰砕け」になってしまった中で、名古屋が初志貫徹できたのは、スタートダッシュのスピードの差でした。



図-7 復興都市計画（昭和22年）

昭和21年3月に名古屋市復興計画の基本方針を発表、6月には復興都市計画土地区画整理区域を決定し、猛スピードで事業に入っていきます（図-7）。昭和23年になると、ドッジ構想にもとづき事業の縮小が国から指令されます。東京は、これにより当初計画の1/20になってしまいました。しかし、名古屋は、この時点ですでに90%の仮換地指定を終了していたので、政府に対して事業縮小による混乱を説き、非罹災地区を除外する縮小を行っただけで、戦災地区の復興事業を貫徹したのです。わずか2年で、もう戻れないところまで事業を進めてしまっていたというスピードが勝利の要因でした。

そのほか、名古屋の戦災復興が成功したのは、墓地の移転ができたからだとも言われています。区画整理を行う時には墓地が障害になるので、平和公園を造り、そこへ墓地を移転しました。墓地を移転するというのは、今では事例も少なくありませんが、当時としては、そんな乱暴なことをするのかという評価でした。移転した墓地は、市内で278のお寺の18万基という数にもなりました。このように、かなり思い切った手法も使って、名古屋の戦災復興事業は進められたのです。

戦災復興事業の中で、地下鉄の建設、国鉄中央線の立体化事業などが行われ、昭和56年、全工区の換地処分を完了、区域内の道路、公園等の都市施設のすべてを計画通りに完成しました。戦災復興のシンボルともなった2本の100メートル道路も整備され、区画整理区域内の道路率は13.6%から28.9%になり、中でも都心部の道路率は41.4%となり、家康が計画した碁盤割り地区は、整然とした大都市のビジネス拠点として生まれ変わったのです。

名古屋を大都市にしたわけ —都市計画から考える—

公園も、白川公園、栄公園、名城公園、吹上公園などの大規模公園が都心に整備されました。幹線道路にはすべて街路樹が植えられ、都心の大規模公園の緑とともに、戦前の名古屋とくらべて緑豊かなゆとりある都心が誕生しました。

もし、戦災復興という機会がなかったら、名古屋の都心はどのようなことになっていたのでしょうか。事業区域の縮小を要請された際に、区域から除外した戦災焼け残り地区について、その後数十年もかけて再開発事業に取り組んでいることを考えると、戦災という不幸な出来事を都市計画のチャンスととらえて、一気に整備をしてのけたという先人の決断と実行力に敬服せざるを得ません。

(5) 乱開発なき都市拡大に成功

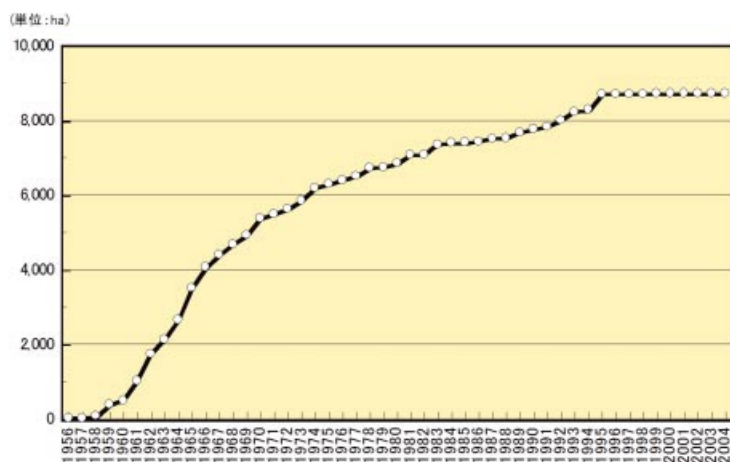


図-8 戦後の区画整理組合累加施行面積

昭和30年代後半に入ると、日本は高度成長の時代に入っていきます。都市への人口と産業の集中が起こります。名古屋の人口増加も大変なものがありました。こうした増加人口を収容するために、周辺市町村を合併し、市街化に先行した区画整理を実施します。これは、戦前に、石川栄耀が指導したのと同じ手法です。

合併は昭和30年に猪高、天白、山田、楠、富田、南陽、38年に守山、鳴海、39年に有松、大高と続き、面積

324km²とほぼ2倍になります。人口も、昭和44年には200万人を突破しました。

組合施行による区画整理は、合併した新市街地を中心に約200の区画整理組合が設立され、施行面積合計約90km²にも達しました(図-8)。こうして、他の都市圏に見られるスプロールによる乱開発は、名古屋市内および近郊ではほとんどなく、整然としたゆとりある住宅地が先行整備されていきました。

ちなみに、大正期からの区画整理面積を合計すると、現名古屋市域の68%とほぼ2/3になります。区画整理をしていない区域には、河川や農地、自然緑地などが含まれていますから、住宅地になっているところはほとんど区画整理をした地区ということになります(図-9)。

こうして、区画整理による道路、公園の確保、河川改修や下水道整備、さらに地下鉄の整備などが急ピッチですすめられた反面、大量の緑の消失などのマイナス面もあり、一時は「白い町なごや」と揶揄されることにもなりましたが、今日では、それぞれの宅地に緑が回復し、整然とした住宅地がどこまでも続くまちなりになりました。ほとんどの宅地が6m以上の道路に面し、自宅の前にトラックを停めて、引っ越し荷物の搬出入ができるようになっています。

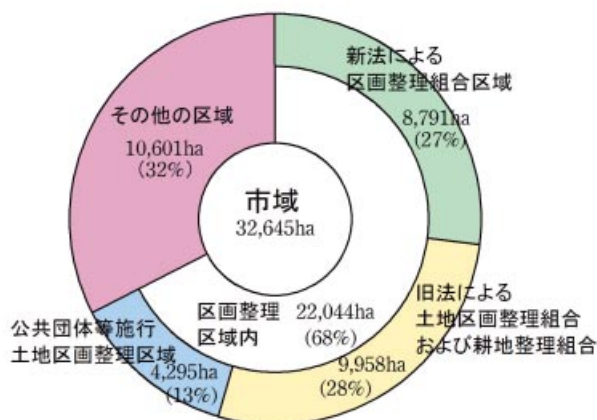


図-9 名古屋市における土地区画整理施行面積

日本の高度成長を支えた名古屋港の整備についても触れておきたいと思います。昭和30年代から名古屋臨海部の埋め立てが急ピッチで進められます。明治当初からの名古屋港の埋め立て総面積は約50km²にもなりますが、このうちおよそ30km²が昭和35年からの10年間に開始されています（図-10）。そしてここに立地した製鉄をはじめとする重厚長大の臨海産業がまさに日本の高度成長を支えてきたのです。

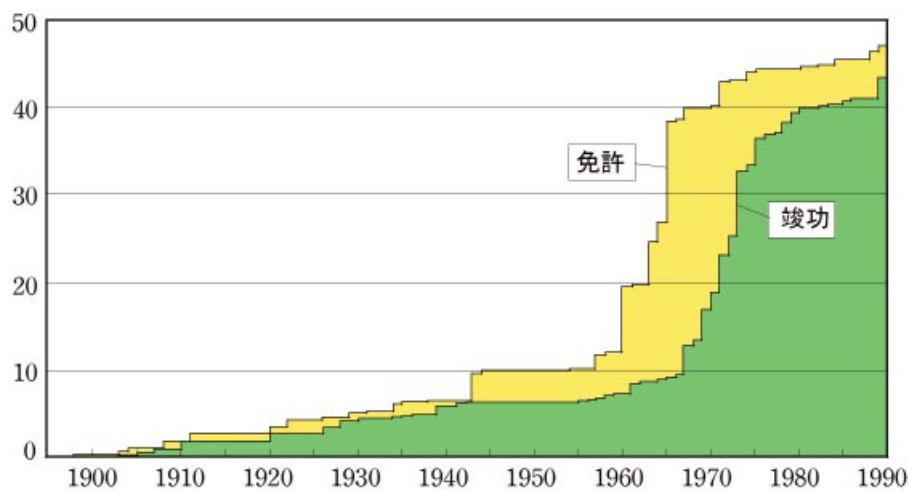


図-10 名古屋港における埋立面積の推移

この時期、名古屋港の整備は、工業用地の造成だけでなく、コンテナをはじめとする港湾の近代化にも積極的に対応してきました。こうして、いま名古屋港は日本最大の港湾となり、年間の取り扱い貨物量1億8千万トン、貿易額11兆円（平成16年）は、いずれも日本一です。名古屋港における貿易黒字は5兆円余で、日本全体の貿易黒字の4割を占め、日本の港の稼ぎ頭となっています。

高度成長期以降、東海道新幹線、東名・名神高速道路、第二東名などの幹線鉄道、幹線道路、国際空港が次々と整備され、大都市に必要な装置がほぼ完成します。ほぼ完成した大都市の装置のお披露目が、平成17年の愛知万博の開催だったのかも知れません。

2 おわりに

名古屋が元気だ、と言われています。製造業を中心としたこの地域の産業が日本の景気回復の牽引車となっています。トヨタを中心とするものづくり産業が地域のリーダーとなっていることはそのとおりですが、400年間の名古屋を中心とする地域の基盤づくりが、こうした産業の活動を支えていることを忘れてはならないと思います。

名古屋が、大都市に必要な装置、それも一級品をすべて備えることができたのは、それぞれの時点における指導者たちの先見性と努力、そしていくらかの幸運によるものと思います。ときに、私たちは、そうした過去を振り返り、将来に向けて何をしておかねばならないのかを考える必要があるのではないのでしょうか。



交通シミュレーションを用いた 整備効果の検証



中央コンサルタンツ(株) 稲垣貴政

本業務は、踏切に隣接した主要地方道相互が交差する交差点において発生している渋滞の実態を把握し、この渋滞を緩和解消することを目的とした整備方策を検討し、交通シミュレーションを用いて整備効果を検証したものである。

主な渋滞原因としては、踏切遮断時の影響によるボトルネックであったため、対策工として踏切側へ右折するための付加車線の設置と信号サイクルの見直しを提案した。さらに、提案した対策案の効果を車両1台単位で走行する交通シミュレーションにより検証した結果、渋滞長の減少、通過時間や渋滞発生時間帯の短縮といった動的な渋滞緩和効果が確認できた。

Key Words : 渋滞対策、交通実態調査、交通シミュレーション、整備効果検証

1 はじめに

静岡県内の幹線道路において、朝夕のピーク時や観光期の交通集中により、各所で渋滞が発生しており、現在の渋滞損失時間は14.7千万人時間/年で、全国順位ではワースト6位となっている。本業務の対象交差点である鮎壺交差点（以下、本交差点と記す）についても平成18年2月に策定された「静岡県第4次渋滞対策プログラム」における主要渋滞ポイントに位置づけられ、渋滞の対策が急務な交差点であった。

本交差点はJR御殿場線の踏切と隣接しているため、踏切が渋滞の主な原因となっていた。よって、渋滞の原因を

把握するための実態調査については踏切遮断と交差点信号との連動を考慮した調査を実施した。渋滞の緩和や解消のための対策については、本交差点が渋滞の対策が急務であることから、バイパス整備や交差点の立体交差化などの長期的な整備ではなく、効果の早期発現が期待できる短期的な対策案を提案した。

また、整備効果の検証については渋滞の時間変化や隣接する踏切と交差点相互の影響などを考慮した動的な評価が必要であったため、交通シミュレーションという手法を選択した。

2 現況把握および渋滞原因の整理



図-1 広域特性(道路交通センサスH11)

(1) 広域特性

- ・南北方向・東西方向とも交通需要が多く交通の集中する交差点である。
- ・(主)大岡元長窪線は国道246号の旧道であり、裾野市方面と沼津市方面を結ぶ路線として南北方向の主要な路線である。
- ・(主)三島富士線是三島方面と沼津市・沼津ICを結ぶ路線であり、東西方向の交通処理を担っており、東西路線はJR御殿場線や黄瀬川の横断部が限定されているため交通が集中しやすい。

(2) 交通実態調査

本業務では、渋滞原因の把握および交通シミュレーションのデータ収集を目的として以下の内容で交通実態調査を実施した。その概要を整理する。

a) 調査日

平成17年10月26日(水) 7:00～19:00

b) 調査内容

- ①交通量調査
- ②渋滞長調査
- ③通過時間調査
- ④信号現示調査

(3) 交通特性

a) 交通量

南北の(主)大岡元長窪線の12時間の断面交通量は約13,000台、東西の(主)三島富士線の断面交通量が約9,000台と交通が集中する交差点である

b) 渋滞長・通過時間

- ・南進の渋滞長については、朝の時間帯においてはどの時間帯も信号1回で通過できるため渋滞長は0mであり、通過時間も1サイクルの148秒以下で通過できた。
- ・北進の渋滞長については、最大渋滞長が約320m、通過時間も約400秒と信号待ち2回程度の渋滞がみられた。
- ・東西方向の渋滞長については、最大渋滞長が東進360m、西進290mと渋滞が伸び、西進では通過時間約14分、信号待ち4回と激しい渋滞であった。

c) 信号現示調査(踏切との連動)

①通常時の信号現示

1 Φ	2 Φ
G : 100、Y : 3、R : 3	G : 36、Y : 3、R : 3

図-2 通常時の信号現示

(主)大岡元長窪線(南北方向)の青時間は(主)三島富士線(東西方向)の青時間に比べ約3倍長くなっている。

②踏切遮断時における信号現示の連動

列車が接近してから通常時のサイクルに戻るまでの時間は、北進方向(上り)平均60秒、南進方向(下り)平均90秒であった。

【通常の列車接近時】



図-3 踏切遮断時の信号現示

(4) 渋滞原因

a) 三島富士線(東西)の渋滞原因

- ・主な原因は交通量に対する青時間の不足である。東西方向と南北方向の12時間交通量の比率は0.6:1であるのに対し青時間比は0.3:1で分配されているため、青時間の不足は明らかである。
- ・東西方向は列車の通過時に踏切で走行が遮断される。朝のピーク時間(7時台)では上下線合わせて7本の列車が通過しているため、ますます渋滞を増長させている。

b) 大岡元長窪線(南北)の渋滞原因

南北方向の交通需要に大きな差がないのに対し、渋滞頻度が大きく異なる原因は、付加車線不足と踏切遮断時の信号現示の関係と思われる。

①北進方向

- ・左折需要は高いが、基本的にフリーで左折できる。
- ・右折車は、青信号でも交差点内にほとんど進入することができないほど小さな交差点であるため1、2台程度の滞留で右折車両の脇をすり抜けることができない。
- ・踏切遮断時は、直進青矢印と左折青矢印が表示されている。先頭車両が右折車であると後続車はその後進入できないため、渋滞が生じている。

②南進方向

- ・付加車線がないため右折車滞留で後続車が進入できない状況は北進方向と同様であるが、踏切の部分ですり抜けにやや余裕がある。
- ・踏切遮断時は、直進青矢印だけが表示されている。

左折車は路肩寄りに滞留するため、直進車はセンターラインをやや超えて通過している。右折矢印がでないため、北進方向と同様に先頭車両が右折車であると後続車は進入できないはずだが、北進方向

からの通行が遮断(右折車滞留)している場合は、信号無視して右折する車両が大半であるため、渋滞ににくい様子が見られた。

3 渋滞対策案の検討

前章で整理した渋滞原因を緩和させるための対策案を整理する。

(1) 南北方向の対策案

隣接する踏切の遮断における右折車滞留による後続車の走行阻害が主な渋滞原因であるため、対策案として付加車線を設置した。



図-4 南北方向の対策案(付加車線の設置)

(2) 東西方向の対策案

現況の信号現示は南北方向と東西方向の12時間交通量の比率が1:06にもかかわらず、青時間の比が朝のピーク時間において100秒:36秒=1:0.3と東西方向の青時間不足は明らかであり、交差点容量解析においても、現行の信号現示においては交差点が飽和状態である。よって、交差点容量解析により交通需要に対する最適な青時間比を設定した。

	現況の信号現示	見直し後の信号現示
サイクルタイム	148 秒	148 秒
南北方向の青時間	100 秒	82 秒
東西方向の青時間	36 秒	54 秒
交差点飽和度	1.218	1.066
交差点北側の混雑度	0.611	0.777
交差点南側の混雑度	0.965	1.176
交差点東側の混雑度	1.055	0.707
交差点西側の混雑度	2.324	1.137

表-1 信号現示の見直し

4 交通シミュレーション

(1) 交通シミュレーションの概要

交通シミュレーションの一連の流れを以下に整理する。

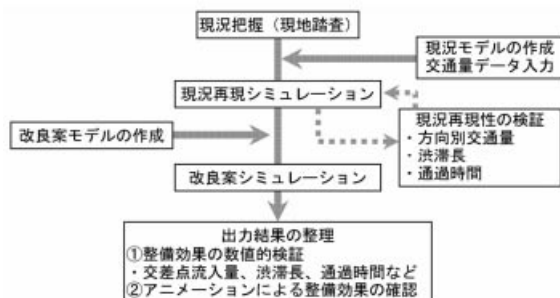


図-5 交通シミュレーションの流れ

交通シミュレーションの活用効果としては、交差点飽和度のような従来の静的な評価手法から、渋滞の時間変化、近接交差点相互の影響などを考慮した動的な評価を行うことができること。渋滞状況を視覚的に表現できるため、対話手法のひとつとしても有効なことが挙げられる。

(2) 現況再現性の検討

交通シミュレーション解析では、どれだけ現況再現性の

とれたモデルを構築することできるかが一つのポイントとなる。ここでは、現況再現シミュレーションにおける「再現性の検証」について整理する。

a) 流入交通量

流入交通量については、相関係数を用いて再現性の検証を行った。本モデルでは相関係数 $R=0.95$ が確保されており、再現性は良好であるといえる。

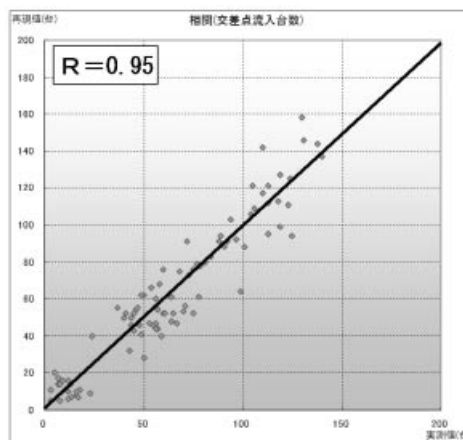


図-6 相関係数

b) 渋滞長

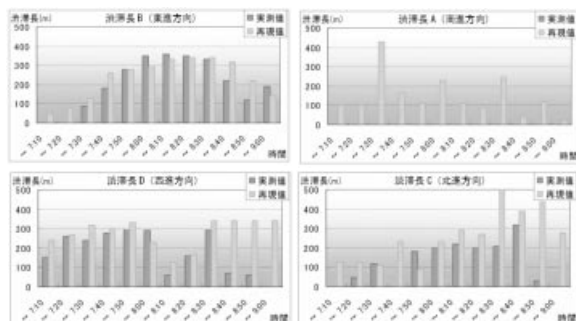


図-7 現況再現結果(渋滞長)

渋滞長のサンプリングデータは、10分最大値であったり、10分間中の1データといったケースが多い。渋滞は交

通流動のタイミングで発生し始めるが、現況再現シミュレーションでは、交通の発生を乱数で与えており、信号と隣接する踏切との連動が複雑なため、渋滞発生タイミングまで合わせることは困難であり、タイミングまでを合わせることはそれほど大きな意味を持たない。

現況では南進方向は踏切遮断時に信号を守らない車両のため、渋滞は発生しなかったが、シミュレーションでは信号を守る場合で検討するため最大400m程度渋滞が発生する時間帯があった。

また、南進方向を除いた3方向では概ね同等の波形が確認できるため、再現性は良好であると言えるが、踏切とのタイミングで若干渋滞長が長くなる現象もみられた。

5 整備効果の検証

渋滞を緩和解消させる対策案の整備効果について交通シミュレーションを用いて検証を行った。

(1) 渋滞長に関する検証

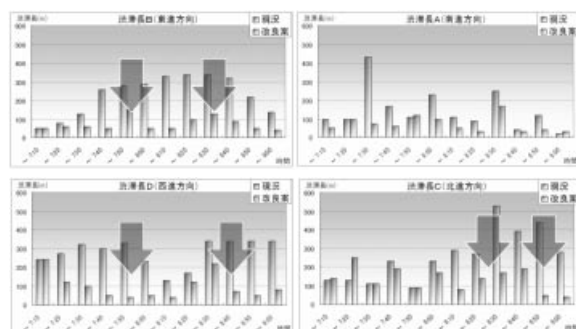


図-8 検証結果

- ・東西方向については信号現示の見直しによる青時間の増加により、渋滞長は平均して概ね7割程度減少した。
- ・北進方向については信号現示により負の効果を受けるが、右折滞留による後続車への走行阻害を解消する付加車線の設置により全体的には渋滞長が平均して概ね5割程度減少する結果となった。

(2) 通過時間に関する検証

- ・東西方向については渋滞長が平均して概ね7割程度減少したが、通過時間の点からみるとほとんど1サイクル以内での通過時間となっているため、踏切遮断の影響(タイミング)での渋滞発生の可能性はあるが、交差点の過飽和状態による渋滞の発生要因は緩和・解消されている。
- ・北進方向については渋滞長が平均して概ね5割程度減少したが、通過時間の点からみると東西方向と同様に1サイクル以内での通過時間となっているため、右左折車両の滞留による走行阻害が解消され渋滞が発生しなくなったといえる。

方向別		平均通過時間	割合
東進方向	現況	349 秒	1.00
	改良案	91 秒	0.26
北進方向	現況	119 秒	1.00
	改良案	73 秒	0.61
西進方向	現況	363 秒	1.00
	改良案	86 秒	0.24

表-2 検証結果(通過時間)

6 結論

本業務は、踏切に隣接し、踏切遮断時の影響によるボトルネックが主な渋滞原因である交差点において発生している渋滞の実態を把握し、この渋滞を緩和や解消するために踏切側へ右折するための付加車線の設置と信号サイクルの見直しを提案した。

また、交通シミュレーションを用いて整備効果を検証した結果、渋滞長の減少、通過時間や渋滞発生時間帯の短縮といった動的な渋滞緩和効果が確認できた。

しかしながら、本業務では短期的な対策案の立案を行ったが、今後は将来の交通流動の変化を踏まえつつ、周辺の道路網の整備と合わせた中長期的なハード整備やTDM施策などのソフト面の対策についても検討していく必要がある。

なお、シミュレーション結果をもとに地元説明を行い、付加車線の設置に向けた地元合意が得られ、現在事業化が進められている。



橋への思い

豊田市役所 建設部
道路維持課 安藤 広明

♪ロンドン橋落ちた～落ちた～♪

有名な俗謡だが、呑気に歌っている場合ではない。考えられないような事が現実起こっている。橋に携わる者としては非常に胸を痛める大事故であるが、「考えられない事」と表現している時点で私もまだまだ考えが足りないと思ひ反省です。

学生時代の授業でタコマナロー橋の落橋事故を知り、衝撃を受けると共に、橋を架けるにあたって設計がとても大切であることを学んだ。古くはタコマナロー橋の事故、最近では阪神淡路大震災など、様々な事故の教訓を得て橋の設計が見直されている。よって、全ての設計条件を満たした橋は落ちることは無いはずである。

しかし、現実には橋は落ちる。ミネソタ州での落橋事故が記憶に新しいが、日本国内にも肝を冷やす事例はいくつもあるはずである。落橋に至る原因は様々だが、その原因を取り除くために大切な点検が疎かである事は明らかであり、管理者としての責任を感じずにはいられない。

私はコンサルタントに就職して6年間ではあるが、橋梁の点検を専門に行ってきた。橋梁メンテナンスの時代が到来し、長寿命化が叫ばれる中で、橋梁点検が重要であることは十二分にわかっているつもりでいたが、転職後3年間は管理する橋梁に対して満足な点検ができないことに不安を感じずにはいられない。幸い落橋に至る事例が無いだけで、完全に事後処理的な橋梁メンテナンスをせざるを得ない。何か起きてから対処をするのでは、その何かが最悪のケースであった場合は対処のしようが無い。これが地方自治体の橋梁管理、点検の実現ではないだろうか。もしかすると、奇跡的なバランスで何とか落橋を免れている橋があるかもしれないし、無いかもしれない。それすら分からないようでは管理者として失格である。

メンテナンスの重要性は理解されるが、そのために必要な点検、調査に対する理解がなかなか得られない。私たちが最適な維持管理を目指すのなら、まず力を入れるべきはそこではないだろうかと思う。現状把握なくして適切な維持管理は有り得ない。豊田市には大正6年に架けられた橋があるが、長生きして欲しいものである…。



土木屋とICT

岐阜県総合企画部
情報企画課 飯島 昭憲

1 はじめに

GISに関連した人のつながりから、「図夢in中部」への投稿依頼を受けた。私の所属をご覧いただくと、ご存じない方は、土木とは縁のない情報系職員とお考えになると思うが、実は根っからの土木屋である。

「自由なテーマで」というご依頼であるので、仕事とは全く関係ない、海外スキーなどの趣味の話でも書こうかと思ったが、そこまで脱線したのでは依頼された編集委員の方に申し訳ないと思ひ直して、土木屋の視点からのICTにまつわる雑感を書いてみようと思う。

時間のある方はお付き合い願いたい。

2 昔話

思い起こせば、我々の世代は、コンピューターの進歩とともに歩んで来た世代だといえる。奉職した当時はPC-8000シリーズがまだまだ高嶺の花で、新人の月給ではポケコンを購入するのが精一杯だった。

当時のコンピューターといえば、自分でプログラムを作成しないと何も出来ない代物だったけれども、試行くさび法による山留擁壁安定計算プログラムや、線形修正プログラム、諸経費計算プログラム、不当流解析プログラム、FEMプログラムなどを仲間と競い合って作り、仕事に活かしていた。(思い返せば一番楽しかった時代である。)

3 キラーコンテンツの登場

そんな時代が3～4年程続いた後に、いよいよパソコンの時代が訪れる。

ちょうどその時期(昭和61年)に、建設省(現在の国土交通省)に1年間派

遣され、N5200というオフコンを使って仕事をする機会に恵まれた。巷では、まだまだ、BASIC全盛だった時代に表計算ソフト(当時のソフトはLANPLANだった)に初めて触れ、その機能の素晴らしさに感動するとともに、新しい技術を積極的に仕事に取り入れていく国の姿勢に感服したのを覚えている。

1年の任期を終えて帰ってきてみると、県ではワープロの普及が始まりつつある段階(当時はコンピューターじゃなくてルボなどというワープロ専用機の普及が急速に進んでいたのだ)で、えらく時代が戻ったような気分になったものである。

1年間の丁稚奉公のお陰で人よりも表計算ソフトのありがたみが骨身にしみていたので、電算化が完了していない測量試験の積算など、表計算ソフトの利用範囲をどんどん拡大していった。従来であれば半日掛りだった仕事でも表計算ソフトを使えば10分足らずで処理出来るのは実に爽快だった。

表計算ソフトのようなキラーコンテンツの出現により、パソコンを使いこなせるか否かで、仕事の処理能力に大きな差が開くこととなった。それ以後のICTの普及は皆さんもご承知のとおりであるが、パソコンと日常業務とを繋いだ表計算ソフトの出現がターニングポイントだったのではないだろうか。

4 技術者に求められる資質

GISを中心としたICTの仕事に携わって既に3年目となるが、表計算ソフトが出現したとき以上の業務変革が始まろうとしている予感がある。我々の仕事は全て、現場と接点を持っているから、地図上に情報を関連付けることができるGISという道具は我々土木屋のためにあるようなものである。GISのような新しい技術の有効性にいち早く気づき、自らのアイデアで仕事に活用していける柔軟さが、これからの時代を切り開き、担っていくために必要な資質と考えている。



環境分野の仕事に携わって思うこと

いであ(株)
下所 諭

大学院修了後、会社に入社して早や5年が経ちました。会社では、主に伊勢湾、三河湾の自然環境保全に関わる業務を通じ、物理、化学、生物と様々な分野のことを経験してきました。まだ実務5年目の若輩者ですが、本稿では私が環境分野の仕事に携わって、感じ、考えたことを述べたいと思います。

私は、大学での専門が土木工学で、将来的に海岸・河川の環境の仕事に携わりたいと考えていました。ちょうど、河川法や海岸法に、環境という二文字が組み込まれた頃で、世間の環境への関心も高まってきている時期でした。しかし、土木工学の講義からは、環境は公共事業を実施する上での足かせであるというネガティブな印象が強く、環境保全事業を積極的に実施しているケースについて、学ぶ機会はほとんどありませんでした。

今の会社に入社し、名古屋支店に配属されてから、中部圏では、シーブルー事業や貧酸素水塊の調査等、環境保全に対する取り組みが精力的に行われていることを知り、大変驚きました。そして、さらに驚いたことは、海や河川の環境調査は私が生まれる前から実施されているということでした。



建設コンサルタントとしての未来の見据え方

(株)ケー・シー・エス
室谷 亮

京都議定書約束期限を目前に、最近特に、行政、民間での地球温暖化対策への取り組みが紙面を賑わしています。業務でも、地球環境対策やCO2削減などに関連するものが発注され、われわれ建設コンサルタントが日常的に取り組むテーマになりつつあります。京都議定書約束期限での達成は困難であっても、ポスト京都議定書において、2050年には温室効果ガスを半減させるという目標に対して、われわれ建設コンサルタントはどのように取り組むべきなのでしょうか。

2050年、つまり今から43年後という時代に向けて、そのあり方を検討するに際しては、その時代の社会がどのようになっているのかを想像したいのですが、なかなかそれが想像できないのは私だけでしょうか。

今から、45年前に私は産まれました。その1960年代に手塚治虫さんの作品である鉄腕アトムアニメーションが始まりました。21世紀の未来を舞台に活躍するアトム。当時、家のまわりはまだ砂利道ばかりで、アトムの世界とは

恥ずかしい話ですが学生時代には、環境への取り組みが、昔から盛んに行われていたことを知りませんでした。それは何故かと考えたときに、環境はその問題点が顕在化したときには大きく取り上げられますが、普段の環境保全への取り組みは、目に見えにくいことが一つあるかと思います。漁業者のように海や川をフィールドに生計を立てている人にとって、環境の悪化は生活の基盤を脅かされる切実な問題であります。しかし、一般の人にとってみれば、いくら環境を保全しても、保全された環境が普通と認識してしまい、保全のための裏側の努力までは見えないのではないかと思います。今後、私たち技術者は環境保全の取り組みについて、その努力を広くアピールしていく必要があると考えます。そうしないと、まだまだ対策の必要な環境分野でも、今のような厳しい財政下の中では、事業の意義が認識されず、他の公共事業と一緒に事業規模が縮小されてしまうように思います。

環境問題は複雑で、学識者は海や川でいったい何が起きているかを知っていますが、一般の人たちはほとんど知らないのではないのでしょうか。私たちは、技術を継承、向上させていくよう、絶えず努力をしていくと同時に、環境問題を一般に分かりやすくアピールしていくことが重要であると考えています。

かけ離れていましたが、私は砂利道を歩いて母に連れて行ってもらった映画館で、ガラスのビル群の間を飛び回るアトムに胸躍らせ、未来を思い描いていたと記憶しています。

それから40年余りが経って21世紀になり、アトムは現れていませんが、大都市の新都心のビル群などにアトムが生きた世界を垣間見ることができます。

これから40年後はどのような社会になっているのでしょうか。加速度的に発展する技術、成熟して大きな発展はない技術、変わらない大切な基礎技術。40年後の社会はどんな技術に支えられているのでしょうか。

ただ、ひとりの夢みる建設コンサルタントとしては、その時には、手塚治虫さんが描いた世界が、人が人におもいやりを持ち、さらなる未来に希望がもてる世界があると信じたい。

○カリッくコーナー○

コンサルタント川柳

大発表!!

一味な一句をお楽しみくださいー



四コマ漫画

日本一

パパはビールで

ママセール



会議終え

不思議と消える

眠気かな



ガンバレ!! コン太君

1997年図夢in中部創刊



総務 部会

部会長 小島裕二

平成18年度において、運営委員会は「支部活動全般における事業収支バランスの検討」、災害対策委員会は「災害時行動計画の見直し」を中心に活動を行ないました。

事業収支のバランス検討を進めていく過程において、支部活動の根幹に関わる多種多様な課題が浮かび上がってきました。従来からの技術力の向上を主とした活動以外に社会貢献活動や広報活動など、社会から求められる役割の変化、そして会員各社が建コンに求める活動の変化があり、支部組織の再編の必要性が高まってきました。そこで、役員会と連携を図りつつ、支部組織の望ましい形を検討しています。

次に、災害協定の充実と併せて新たな枠組の協定については、自治体より打診があり前向きに自治体と協議を重ねている状況で、内容が固まれば会員各社にご提示できると考えています。

また、昨年の8月から役員選考特命委員会と40周年記念事業特命委員会を2つの特命委員会を組織し、総務部会が事務局となりその運営を行なっています。

平成19年度上半期の主な活動

運営委員会

〈運営委員長 林 良尚〉

運営委員会の主な活動としましては、以下のとおりです。

- ☐ 総会及び協議会の議案・運営の検討
- ☐ カルチャーセミナーの企画・開催
- ☐ 独占禁止法遵守講習会の開催
- ☐ 特命委員会の運営（役員選考、40周年記念事業）

上半期の活動としましては、4月25日に定期総会を、10月25日に協議会を会員皆様のご協力の下無事終了させていただきました。

次に「カルチャーセミナー」ですが、10月25日に日経コンストラクション副編集長の高橋様を講師として開催し、盛況のうちに終えることが出来ました。

「独占禁止法遵守の講習会」は、今年度、当支部と全国上下水道コンサルタンツ協会中部支部、中部地質調査業協会の3協会による共同開催を企画し、200名近くの参加者を集めて11月9日（金）に開催することができました。今回のような講習会の共催といったことは初めての試みであり、今後、他団体との協働など、これを契機として“外向け”の活動を進めていきたいと考えています。

特命委員会につきましては、来年度が役員改選期に当たることから、現在「役員選考特命委員会」を立ち上げ、時期役員改選に向けて候補者の選考活動を行っています。

また、平成21年には支部創設40周年を迎えることから、「記念事業特命委員会」も立ち上がり、記念事業についての検討を行っています。次年度には、より具体的な記念事業の内容を検討する実行委員会も立ち上げる予定としております。

その他、前年よりの課題となっております「支部活動全般における事業活動の検証」について、組織の効率化、スリム化について種々の改善を検討しており、今年度中に結論が出せるよう活動して行く所存です。

〈災害対策委員長 加藤 幹夫〉

□防災演習

（社）建設コンサルタンツ協会では、毎年「防災の日」に呼応して本部及び支部が連携して防災演習を行っており、本年は8月31日に実施されました。

防災演習は、当協会の「防災演習システム」を利用して本部と支部、支部相互間の情報伝達が確実に行われるか、又、中部支部と中部支部会員各社との情報連絡・確認を検証するものです。

今年の演習は例年と違い、東京周辺が被災地となり本部機能がマヒしたことの想定で、本部機能を近畿支部が代行する形で行われました。緊張の中にも毎年の演習成果の積み重ねにより比較的落ち着いた対応が出来たものと思います。特に会員各社との情報連絡・確認は混乱もなく早急な対応で行われ、災害時に対する会員各社の意識の高さがうかがわれました。

□災害時支援活動

当支部は、現在、国土交通省中部地方整備局、愛知県、愛知県道路公社、名古屋市と災害時の支援に関する協定を締結しており、年度初めに災害応援体制表を提出し協定を更新しています。本年は数社の退会があったため、応援体制の一部見直しを協会の協力と同意を得て行いました。

愛知県との協定は、「異常気象時における橋梁緊急点検等に関する協定」で主に橋梁、トンネルの2次点検が対象となっておりますが、山間部での土砂災害に対応すべく昨年来、「道路路面災害等の協定」について愛知県より打診があり、現在、検討を重ねている段階です。

また、名古屋市との協定では、橋梁の1次点検が支援対象となっておりますが、まだ保留となっている懸案事項や、2次点検等への支援拡大に向けて、今後下期及び来年度にかけ、道路維持課、橋梁課と協議、調整を行う予定となっております。

このように協定は締結したものの、発注者からの要望や疑問等、検討を重ねていかなければならない事項が多々発生しています。委員会としては災害が起こらないことを祈りつつ、地域社会に貢献が出来る体制を確立、維持していく所存ですので、協会皆様方にはこれからもご協力とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

広報部会

部会長 柴田善光

改めてご紹介するまでもありませんが、広報部会には社会貢献活動や広報誌などの配布を行う事業広報委員会と広報誌「図夢in中部」を編集する編集委員会の2つの委員会があります。

事業広報委員会の活動としては、これまで堀川浄化のアピール運動、下水再生水を利用した打ち水大作戦を無事終了することができました。また、国土交通省をはじめ中部4県の自治体のみなさまに広報誌「図夢in中部」Vol.20をお届けいたしました。

編集委員会の活動としては、区切りとなる「図夢in中部」Vol.20の発刊に続き、気持ちを新たにしてVol.21の編集に取り組み、このほど発刊の運びとなりました。

今後については、よりアピール度の高い、効果的な活動を念頭におき、取り組んでいきたいと考えておりますので、今後ともご支援、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

事業広報委員会の主な活動について

事業広報委員長 浅井 俊治

事業広報委員会は建設コンサルタンツの知名度アップと中部支部会員のPRを兼ねて8月に発刊した広報誌「図夢in中部Vol.20」と「全国版の会員名簿」「中部支部の名簿」を、顧客の皆様に説明を加えながら手渡ししました。

また8月18日の広小路祭りの当日には、建コン中部支部のハッピーを着て広小路打ち水大作戦に参加しました。土曜日にもかかわらず53名の方に参加していただき、社会貢献活動に協力できたことを大変感謝しております。

建コンの知名度アップのためこのイベントにあわせてデザインしたうちわを800と、今年は水鉄砲も用意し、打ち水の前に市民の皆様に配布しました。

通行人からハッピーを着た我々の集団に対して建コンの使命、何をしている集団なのかという質問があることを期待したのですが……。しかし、楽しい1日でした。

今後も参加するイベントや企画があれば積極的に提案していただきたいと考えています。

編集委員会の主な活動について

編集委員長 佐藤 脩

『図夢in中部』は今回でVol.21の発刊となりました。11年目に入りましたので新たなステージと位置づけより親しみのあるものを作るため、更に努力していきたいと思います。今回の特集は「名古屋を大都市にしたわけ」と題してOASIS都市研究所代表杉野尚夫様から寄稿していただきました。都市のグランドデザインは将来の都市の在り方を見据えて壮大に、且つ大胆に計画しなければならない事が書かれています。

日本全国で厳しい財政事情が続いていますが豊かな社会発展のため、次世代、次々世代に評価される都市計画創りが必要だと思われます。

巻末のページに『読者アンケート』として綴り込みのハガキがあります。『図夢in中部』HPからもアクセスできますので、どんな些細な事でも結構ですので皆様方のご意見、質問をお寄せください。お待ちしております。又興味のある方は建設コンサルタント川柳にぜひ参加してください。委員一同心からお待ちしております。





部会長 山北泰典

河川委員会では、今年度も3つの分科会を中心に講演会、講習会、そして見学会などを計画しており、こうした機会に会員の皆さんの技術交流と情報交換により、技術の研鑽を図っていただき、より充実した活動になっていくことを期待します。

平成19年4月から平成19年9月までの活動内容は以下の通りであります。

1 河川部会・委員会の開催

平成19年4月から平成19年9月までに計5回の委員会を開催し、定例役員会報告、各分科会報告、行事の企画・準備、会計報告など委員会活動に関わる議題を行った。

2 河川部会総会の開催

平成19年6月18日、愛知厚生年金会館で80名(27社)の参加をいただき開催しました。

総会では、各委員から平成18年度の会計監査を含めた活動報告を行うとともに、平成19年度の活動計画を発表しました。

講演会では、名古屋大学工学研究科教授 辻本哲朗様より、『日本の洪水危機管理アセスメント』と題して、我が国の「大規模水害のリスク管理に向けた国家戦略」を評価し、さらにそれに組み込まれるべき方法・方向についての勧告・示唆などについて、講演していただきました。



山北部会長の開会挨拶

名古屋大学工学研究科教授
辻本哲朗様の講演

3 各種研修会への講師派遣

建コン中部支部河川部会より、愛知県・三重県・岐阜県の河川研修へ下記の講師を派遣しました。

	研修内容	月/日	担当者
愛知	水文観測・データ処理	8/22	中 日 本 C 加藤 俊夫
	洪水処理・河道計画	8/22	い で あ 黒川 信敏
	河川管理施設等構造令	8/28	中 央 C 橋本 崇
	河川構造物演習	8/29	パ ス コ 筒井 鳳雄
	河川環境演習	8/29	パシフィックC 渡邊 治久
三重	河川管理施設等構造令	7/10	サンコーC 木村 弘三
	中小河川の治水計画	7/10	建設技術 伊藤 猛
岐阜	水文解析解説と演習	7/19	パシフィックC 本多 信二

4 各分科会活動

(1) 第一分科会(河川・砂防・海岸に関する調査計画)

- ・日 時:平成19年7月26日
- ・会 場:桜華会館 竹の間
- ・講 師:中部大学工学部 松尾直規教授
- ・演 題:「都市河川の環境と防災」について
- ・参加者:29人

都市河川の水質や水辺環境の問題とその対策、ならびに集中豪雨等による水災害の問題とその対策について講演していただきました。環境と防災は互いに競合するものではなく一体的に整備していくべきものであり、その留意点等を説明していただきました。

我々が業務としている河川計画を行う上で非常に重要な防災と環境について、体系的に勉強することができました。ぜひ、両者を両立させ相乗的な効果を生み出せる河川計画を行っていきたいと思います。

参加者からの多くの質疑があり盛況の内に、終わることができました。多数のご参加、ありがとうございました。

(2) 第二分科会(河川・砂防・海岸に関する環境)

- ・日 時:平成19年8月27日
- ・会 場:建設コンサルタンツ協会中部支部 「会議室」
- ・テーマ:○「土石流・流木対策設計技術指針解説」の改定箇所に関する勉強会
- 「多自然川づくりポイントブック」の活用に関する勉強会

○「砂防ソイル堰堤」の設計事例紹介

・参加者:17名(14社)

平成19年3月に改訂された「土石流・流木対策設計技術指針解説」および「多自然川づくりポイントブック」等についての勉強会および、近年注目されている「砂防ソイル堰堤」の設計事例紹介を行いました。講師は、(株)パスコ筒井委員、パシフィックコンサルタンツ(株)渡邊委員、中央コンサルタンツ岡田氏がそれぞれ担当しました。

「土石流・流木対策設計技術指針」の改訂箇所に関する

る勉強会では、新・旧の指針を対比し、変更箇所についての説明と、変更に至った経緯について議論しました。

「多自然川づくりポイントブック」の活用に関する勉強会では、実際に活用する際の課題等について活発な質疑・応答がありました。

「砂防ソイル堰堤」の設計事例紹介では、近年設計された砂防ソイル堰堤の設計について紹介され、施工方法や検討手法等についての活発な意見交換がおこなわれました。

5 河川見学会

- ・開催日:平成19年9月25日(火)
- ・場 所:木曽川上流河川事務所管内
花卉園芸植物園(フラワーパーク江南)、犀川統合排水機場、犀川推進工法、木曽川防災ステーション、起環境整備
- ・参加者:14名(8社)



犀川推進工法施工現場での
集合写真



花卉園芸植物園
(クリスタルフラワー屋上)



犀川推進工法(説明状況、発進立抗内)



起環境整備、木曽川防災ステーション(説明状況)



今年の河川見学会は、国土交通省中部地方整備局木曽川上流河川事務所様のご協力により、花卉園芸植物園、犀川統合排水機場、犀川推進工法、木曽川防災ステーション、起環境整備を見学しました。

当日は、晴天に恵まれると共に参加者の協力もありトラブルもなく見学会を遂行することができました。

花卉園芸植物園では、木曽川第1出張所の北原所長のご案内により、園内施設の説明やクリスタルフラワーの施設内を説明していただいたほか、施工時における設計の配慮事項などを聞かせていただきました。

犀川統合排水機場及び犀川推進工法では、長良川第2出張所の片桐所長のご案内により、排水機場のガスタービンを稼働していただいたり、推進工法ではφ2200の泥水式推進工法を発進立抗内に降りて見学させていただき間近でその工法を見ることができました。

木曽川防災ステーション及び起環境整備では、木曽川第2出張所の小幡所長のご案内により、防災ステーションの盛土工事の苦労点や、水防資材の説明、起環境整備では、地元との協力により、喜ばれる施設となった経緯等を説明していただき、設計で反映していかなければいけない点を再認識致しました。

参加者も、今年新卒入社された方や、過去に本事業に関する業務に関わったことのある方など、さまざまな方にご参加いただき、それぞれの立場で有意義な一日を過ごされたことと思います。

最後に、参加者の皆様、ご案内いただいた木曽川上流河川事務所の皆様に感謝申し上げます。

6 研究会だよりの発行

平成19年9月18日(34号)を発行しました。

7 下半期の活動

1) 河川技術セミナー

- ・日 時:平成19年11月13日(火) 13:30~17:00
- ・場 所:名古屋工業研究所(熱田区六番三丁目4-41)
- ・講師及び題目
「河川構造物の耐震性能照査指針(案)の概要」(仮称)
国土交通省河川局治水課(講師調整中)
「土石流・流木対策設計技術指針の背景」(仮称)
京都大学 水山高久教授

2) 合同分科会

- ・日 時:平成19年12月5日予定
- ・会 場:桜華会館 竹の間
- ・講 師:岐阜大学総合情報メディアセンター 篠田教授
- ・演 題:「流域管理のあり方」について

对外活动部

部会長 青木 滋

公共事業をめぐる度重なる不祥事が国民の建設業界への不信感を増大させています。一方で「品確法」の施工に伴い、我々の成果品の品質に対する眼は非常に厳しいものとなっています。

今後益々、『独立性・透明性の倫理を保持しつつ、公正・中立的な立場で国民の信託に応える建設コンサルタント』として、真によりよい成果品を提供していくことが我々に課せられた重要な課題となっているといえます。

以下に平成19年度上半期の活動を報告します。

1 建設コンサルタントの要望と提案 に関する意見交換会

- ・日 時:6月27日(水)
- ・場 所:KKRホテル名古屋
- ・出席者:国土交通省中部地方整備局 佐原副局長、外11名
岐 阜 県 県土整備部 冠者建設技術企画官
三 重 県 県土整備部 小川総括室長
名古屋市 緑政土木局 山本道路部長
静 岡 市 建 設 局 判田土木部参与
浜 松 市 土 木 部 織田村土木部長
建設コンサルタント協会
(本部) 廣谷会長、外8名
(中部支部) 石井支部長、外6名

- ・議 事:意見交換
 - ・技術力に基づく選定
 - ・建設コンサルタントの新たな役割
 - ・品質の確保と照査

(1)「技術力に基づく選定」に関する意見交換

- ・中部地整として、技術審査基準を改定し、「価格と品質で総合的に優れた調達」への転換を図るために、プロポーザル方式の拡大、品質価格評価型プロポーザルの試行を実施している。
 - ・三重県では、プロポーザルを積極的導入する姿勢でいる。（設計業務発注の1割がプロポーザル方式）また、分野の拡大も考えており、今後地域特性にあった評価の実施、総合評価方式では国や他府県の動向を踏まえて検討していきたい。
 - ・名古屋市ではH17は1件だが、今後も取り組みたい。
- (2)「建設コンサルタントの新たな役割」に関する意見交換
- ・協会提案のコンセプト設計については、今後の検討課題としたい。
 - ・設計VEについては、昨年に引き続き積極的に取り組んでいく予定である。
 - ・「工事監理連絡会」「設計・施工条件確認会議」などを試行しており、今後も進めて行きたいと考えている。
- (3)「品質の確保と照査」に関する意見交換
- ・年度当初における発注、適正な履行期間の確保や的確な時期での打合せの実施などについて取り組んでいく。

・整備局でもやるべきことはやっていく、一方でコンサルタントのほうでも今まで以上に品質・技術力の向上に努めてもらいたい。

2 「建設技術フェアin中部実行委員会幹事会」

- ・日 時:5月23日(水)
 - ・場 所:桜華会館
 - ・出席者:建設コンサルタンツ協会中部支部として、石川副支部長が出席
 - ・議 事:(1)建設技術フェアの決算
(2)同計画
-
- ・日 時:8月23日(木)
 - ・場 所:中部地方整備局 会議室
 - ・出席者:建設コンサルタンツ協会中部支部として、市橋副部会長が出席
 - ・議 事:(1)出展技術の採択
(2)実施内容の検討
(3)スケジュールについて
(4)次年度開催時期及び場所について

以上



道路 部会

部会長 伊藤雅士

道路部会は道路関係技術者の技術の研鑽と会員相互の交流を主目的とし活動し、各種行事を行っています。

道路委員会は原則月1回開催し、部会長以下13名にて他の専門部会と協力しあって、行事の企画・準備及び講師派遣の選任等々の活動を行っています。

1 道路委員会会議

【第1回】4/18(水)

新年度 道路委員会体制確認など

【第2回】5/16(水)

委員会行事についてなど

【第3回】6/20(水)

業務技術発表会についてなど

【第4回】7/19(木)

4部会拡大連絡会議報告など

【第5回】8/22(水)

組織再編についてなど

【第6回】9/19(水)

業務技術発表会についてなど

【第7回】10/10(水)

業務技術発表会についてなど

2 現場見学会(構造土質・道路部会合同)

・日時:平成19年9月11日(火)12:15~16:15

・場所:東海環状自動車道(ぎふ大和IC~郡上八幡IC)
【小瀬子トンネル】、【貝付橋:波形鋼板ウェブPC橋】、
【深戸橋:鋼上路アーチ橋】

・参加人数:27名



3 平成19年度業務技術研究発表会(幹事部会)

・日時:平成19年10月19日(金)13:30~17:00

・場所:愛知厚生年金会館

・参加人数:37社86名

・技術発表:10課題

●最優秀賞(1名):

中央コンサルタンツ(株) 稲垣貴政氏

『交通シミュレーションを用いた整備効果の検証』

●優秀賞(2名):

八千代エンジニアリング(株) 福島淳一氏

『木材を利用した土石流緩衝材の開発とその効果について』

中央コンサルタンツ(株) 久田 実氏

『円滑な事業推進に向けた土地区画整理事業のしかけについて』

●プレゼン大賞(1名):

中日本建設コンサルタント(株) 岡 徹氏

『XP-SWMMを用いた総合的治水対策アクションプランの立案』

●参加賞(上記以外6名)



4 今後の活動予定

○平成19年度 第2回道路技術講習会

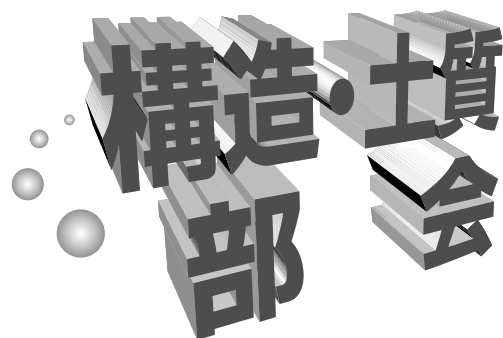
・日時:平成19年11月21日(水) 15時~17時(予定)

・開催場所:愛知県厚生年金会館

・テーマ:『技術者倫理と企業倫理を考える』

春田 要一様 (春田技術士事務所長)

○検討グループだよりの発行



部会長 関谷憲正

構造土質部は、会員の技術力向上と会員相互の交流及び新技術情報の共有等により、構造・土質分野におけるコンサルティングエンジニアとしての資質向上の一助となることを目的として活動しています。

具体的な活動としては、鋼構造またはコンクリート構造の上部工、下部工、基礎および土構造、仮設構造物に関する技術講習会、現場見学会を開催しています。特に昨年度からの活動に当たっては、建設コンサルタンツ協会の会員会社の方であればどの行事に参加していただいても結構です。構造土質部会員として登録をなされなかった方々にも大幅に門戸を開きましたので、奮っての参加をお待ちいたしております。

また、国や県の発注機関への講師派遣、一昨年度には中部地方整備局の「設計計算書に関する検討会」への参加により設計成果品の向上への取り組みを

行いました。この他、発注機関の要請に基づいた災害時の橋梁点検フォーマットや歩掛りの作成およびその内容の会員各社への情報伝達、名古屋打ち水作戦への参加等、他部会と連携して中部支部活動の一旦を担っております。

以下に昨年度上期(4月～9月)の活動報告を記します。

1 平成19年度構造土質部会(交流会)

平成19年6月1日(金) 名古屋市工業研究所 第2会議室

内容

①平成18年度活動報告

定例委員会6回、総会、技術講習会3回、現場見学会1回
講師派遣(中部地整、愛知県、三重県、津市)

②平成19年度活動計画

定例委員会7回、交流会、技術講習会(2回)、現場見学会(1回)
講師派遣(中部地整、愛知県、三重県等)

③講演 「東海・東南海地震と能登半島地震について」

講師 国立大学法人岐阜大学 産官学融合センター長

杉戸 真太教授

参加人数:58名(27社)

2 第一回 技術講習会

平成19年8月1日(水) 名古屋市工業研究所 電子技術総合センター視聴覚室

講習内容

「杭基礎設計便覧・杭基礎施行便覧の改訂について」

①杭基礎設計便覧・杭基礎施行便覧の改訂について

- ・新たに規定された杭工法
- ・新たな設計、施工法の紹介
- ・設計、施工上の留意事項

②改訂に関する質問に対する回答形式の講習会

- ・新工法を採用する際の設計施工上の課題
- ・杭頭結合部について(杭頭鉄筋、断面照査)
- ・摩擦杭適用にあたっての検討内容 等

講師 鋼管杭協会

参加人数:32名(17社)

参加者の感想:講師から、改訂内容を主に講習していただいた。

この後の「回答形式の講習会」では、事前に収集した16項目の質問に対して、講師から参考に

なる考え方について教えていただきました。いずれも最新の技術動向を踏まえた実務に役立つ内容で、活発な質疑応答もあり、大変有意義な講習会であった。

3 第一回 現場見学会(道路部会・構造土質部会合同)

見学日時:平成19年9月11日(火)

見学場所:①工事名 東海北陸自動車道

貝付橋(PC上部工工事) 深戸橋(鋼上部工工事)

②場 所 岐阜県郡上市美並町～八幡町

③発注者 中日本高速道路株式会社

名古屋市支社 岐阜工事事務所

見学内容:PC上部工工事と鋼上部工工事の2箇所を見学した。

貝付橋は、波形ウェブとなっており、鋼板製作上の課題から発注後に対応したとの事でした。深戸橋は、大規模地震に抵抗するためにアーチリブの下部工定着部を剛結合とした上で、アーチとアーチ横構の各支点に、せん断パネルダンパーを採用している。これが壊れることで地震エネルギーを吸収する設計となっており、破損時にはダンパーの取替えが可能である。最新の技術で建設が進む現場を見学することができ、今後の業務に大いに参考になると感じられた。

参加人数:27名(16社)

以上

4 平成19年度 構造土質部会 第1回技術講習会報告

- (1)開催日時 平成19年8月1日(水) 13:15～16:45
 (2)開催場所 名古屋市工業研究所
 電子技術総合センター1F 視聴覚室
 (3)開催内容

「杭基礎設計便覧・杭基礎施工便覧」の改訂に伴い、改定内容を踏まえた技術講習会を開催した。

- (1)「杭基礎設計便覧・杭基礎施工便覧の改訂について」

- ・主な改訂項目
- ・新たに規定された杭工法
- ・新たな設計、施工法の紹介
- ・設計、施工上の留意事項

- (2)「改訂に関する質問に対する回答形式の講習会」

- ・変位緩和規定採用時の解析方法及び適用地盤
- ・新工法を採用する際の設計施工上の課題
- ・杭頭結合部について(杭頭鉄筋、断面照査)
- ・摩擦杭適用にあたっての検討内容 等

講師:鋼管杭協会

※「便覧の改訂について」は、講師より「杭基礎設計便覧・杭基礎施工便覧」の改訂に伴う項目の改定内容を主に講習をして頂いた。「回答形式の講習会」では、事前に収集した16項目の質問に対して、講師より、参考として考え方についての回答を頂いた。いずれも、最近の技術動向を踏まえた実務に役立つ内容で活発な質疑応答もあり、大変有意義な講習会であった。

(4)出席状況

- ・参加会社:17社(参加者 32名)



講習会風景

5 平成19年度 構造土質部会 第1回現場見学会報告

- (1)見学日時 平成19年9月11日(火) 12:00～17:00
 (2)工事概要

工事名:東海北陸自動車道 貝付橋(PC上部工工事)、
 深戸橋(鋼上部工工事)

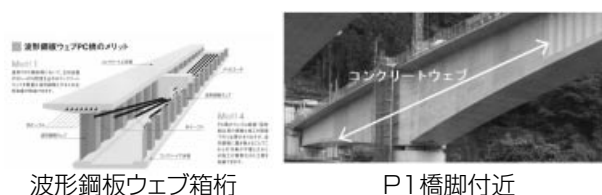
工事場所:岐阜県郡上市美並町～八幡町

発注者:中日本高速道路株式会社 名古屋支社 岐阜工事事務所

	貝付橋(PC上部工工事)	深戸橋(鋼上部工工事)
橋梁形式	PC4径間連続 波形鋼板ウェブ箱桁橋	鋼上路アーチ橋
橋長	339.4m	168.0m
支間長	103.5m+105.2m+64.5m+63.8m	138.0m(アーチリブ支間長)
有効幅員	9.02m	9.01m
施工者	昭和コンクリート工業株式会社	株式会社ハルテック

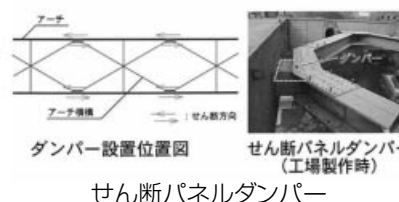
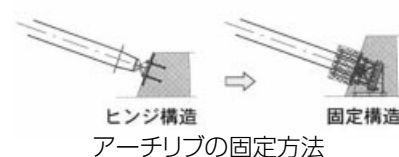
(3)見学内容

今回は、PC上部工工事と鋼上部工工事の2箇所を見学した。最初に訪れた貝付橋(PC上部工工事)は、波形ウェブ鋼板を使用したPC箱桁であったが、P1橋脚部は従来のコンクリートウェブとなっており、鋼板製作上の課題から発注後に対応したとのこと。



深戸橋(鋼上部工工事)では、大規模地震力に抵抗するために、アーチリブの下部工定着部を剛結合としたうえで、アーチとアーチ横構の各点部に、せん断パネルダンパーを採用している。ダンパーの材料は、低降伏点鋼LY225を採用しており、これが壊れることでエネルギーを吸収する設計となっており、破損時にはダンパーの取替えが可能である。

最新の技術で建設が進む現場を見ることができ、今後の業務において大いに参考となる有意義な現場見学会になった。(参加会社16社 参加者27名※ただし、道路部会も含む)



せん断パネルダンパー



参加者

都市計画部会

部会長 小松泰樹

都市計画部会では、技術研鑽を通じて会員が集い、交流する場づくりをめざしており、学識経験者、民間の方々との技術的な交流を中心に、3ワーキングを主体とした活動を行いました。

1 都市計画委員会

委員会を4月～9月で5回開催し、ワーキング活動、見学会、講習会の企画、運営について協議しました。

2 都市計画検討グループ

都市計画部会のワーキング活動は、都市整備WG、交通WG、ランドスケープWGの3WGで活動します。

参加企業数 31社 (前年度比▲1)

員数 117名 (前年度比+2)

3 平成19年度都市計画部会の活動報告



(1) 平成19年度都市計画部会交流会

1) 開催日:平成18年7月5日14:30～

2) 場 所:名古屋都市センター

3) 交流会申込55名(参加者48名)

会員数(117名)に対する申込率47%(参加率41%)

①平成18年度活動報告と平成19年度活動予定等

②講演内容

「東海北陸・東海環状道の経済波及効果

～地域経済にもたらすインパクト」

講師:岐阜大学地域科学部 三井 栄 准教授

【聴講者の質問】

・東海環状道の東海北陸道以西が完成した場合の地域経済へのインパクトはどうか?

→三重県と岐阜県の繋がりより、岐阜県と愛知県のつながりが一層強くなるのではないかと。シャープ亀山はトヨタ自動車と違い、亀山周辺に工場が集約しているので影

響はそれほど大きくないだろう。トヨタは、近い将来発生するであろう震災のリスク分散のために、東海環状道沿いに30分以内で到達できる可茂地域に工場を整備している。

(2) ワーキング活動

①WGメンバーと交流会前に3日間連続の意見交換会

都市計画検討グループのWG活動を軸足に、平成19年度に事例発表会、講習会、見学会など活動したいことを議論する意見交換会を3日間連続で行いました。

●ランドスケープWG

開催日:平成19年5月22日(火)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:14名

●都市整備WG

開催日:平成19年5月23日(水)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:15名

●交通WG

開催日:平成19年5月24日(木)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:6名



ランドスケープWG



都市整備WG



交通WG

②第2回ランドスケープワーキング

開催日:平成19年6月26日(火)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:13名

テーマ:「撮って置きのワンショット」

～手間掛けない、重荷に考えない、和やかに～

道の駅の設計事例

講師:坂本 剛 氏

駅デザインレポート

講師:関口 律子 氏

街路樹とランドスケープ

講師:川本 敦子 氏

水環境整備事業における菖蒲園の設計事例

講師:近藤 善房 氏



③第3回ランドスケープワーキング

開催日:平成19年9月12日(水)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:13名

テーマ:「撮って置きのワンショット」～設計事例研究～

「水辺環境整備事業のその後」について

講師:伊藤 幸由 氏

「経年変化を踏まえた公園整備のあり方」について

講師:河村 和紀 氏

「里山と公園」について

講師:岡部 好伸 氏

「バリアフリーボランティア」について

講師:三浦由美子 氏



④第2回交通ワーキング

開催日:平成19年9月21日(金)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:12名

テーマ:設計事例研究

「浜松市のみちづくり計画」について

講師:近藤 康浩 氏

「DMV」について

講師:田中 幹治 氏

「都市部における渋滞対策立案の一手法」について

講師:江守 昌弘 氏



⑤第2回都市整備ワーキング

開催日:平成19年9月27日(木)

場 所:建コン協中部支部会議室

参加者:8名

テーマ:「ワークショップの悩み・不安等」

都市整備WGでは、「ワークショップ」技術研鑽を図っていくため、外部講師を招いた講習会を11月19日(予定)に開催を予定しています。そこで、講習会の開催に向けて、会員の意見を集約し、講師へ事前に連絡・相談することを目的に今回の勉強会を開催しました。

(4) 見学会

開催日:平成19年11月6日(火)

場 所:松阪市カネボウ跡公園

(5) 講習会

開催日:平成19年11月19日(月)

場 所:名駅モリタビル7階 会議室

テーマ:(仮称)「ワークショップの展望」



情報部会

部会長 是澤元博

情報委員会

情報委員長 紺谷 誠

情報委員会では、支部内における情報インフラの整備と円滑な運営をめざして、継続的に活動を行っています。上半期の主な活動は以下のとおりです。

(1) ホームページのイメージアップ

今年で3回目の企画となる、中部支部ホームページのイメージアップを目的とした、ホームページの背景写真の公募を行いました。7月から9月末まで公募した結果、優秀作品をホームページの背景写真として採用しました。

(2) 第1回情報セキュリティ講習会の開催

情報委員会では、企業統治や情報セキュリティ対策が求められる社会的な背景を踏まえ、専門家（情報セキュリティコンサルタント）による講習会を実施しました。

○日 時:2007年10月25日(木) 14:00～16:00

○場 所:建設コンサルタンツ協会 中部支部 大会議室

○講 師:情報セキュリティコンサルタント

○テーマ:内部統制におけるITの役割

○内 容:・内部統制とは

- ・日本版SOX法におけるITの規格、ガイドライン
- ・内部統制構築プロジェクトの推進上の課題
- ・情報セキュリティ対策 (ISMSについて)



(3) 第2回情報セキュリティ講習会の開催

本部情報セキュリティ専門委員会が、これまでに建設コンサルタント活動における情報セキュリティをテーマに研究を行い、主に個人情報保護対策及びISO27001 (ISMS) マネジメントシステムに基づく情報セキュリティ対策のあり方について検討を行ってきた活動成果を基に、講習会を実施しました。

○日 時:2007年12月6日(木) 13:00～17:00

○場 所:建設コンサルタンツ協会 中部支部 大会議室

○講 師:建コン本部 情報セキュリティ専門委員会

○内 容:講演1:建設コンサルタントにおける情報セキュリティ対策の概要
—経営者がなすべきこと—

講演2:情報セキュリティマネジメントシステムの構築

—情報資産の洗い出し ～ リスク分析—

講演3:情報分野技術者が考えるべき情報セキュリティ

—社内情報部門やシステム開発業務の担当者に向けて—

講演4:日常の情報セキュリティ対策

—一般社員が実践する対策とは—

CALS/EC委員会

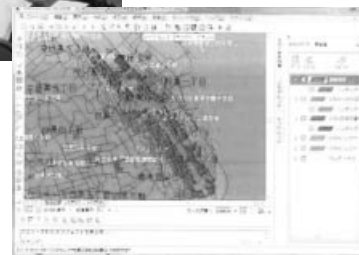
CALS/EC委員長 矢島賢治

当委員会では、10月までに以下の活動を実施しました。

(1) GIS実践講習会



講習会風景



演習題材例

今年で4回目の開催となったGIS講習会（本部データ連携専門委員会と支部共催）は全国の支部で開催されています。中部支部では、建コン業務におけるGISの活用体験を目的に、実際の業務を想定した題材による演習を中心としました。参加者は13名でしたが、持ち込みノートPCによる密度の濃い講習会となりました。（平成19年9月13日～14日 於 名古屋市工業研究所）

(2) 支部内電子納品アンケート結果のとりまとめ

昨年度10月の支部内電子納品アンケートの結果をとりまとめるとともに今後の委員会活動への反映について検討を行いました。報告書は中部支部HPに掲載予定です。

(3) 本部CALS/EC委員会開催の会議、セミナーへの参加

本部では、各支部のCALS/EC委員会への情報提供と意見交換のため、支部連絡会議を年2回程度開催しています。第1回支部連絡会議（平成19年9月21日 於 本部事務局）に2名の委員を派遣しました。また、本年度の改訂が予想されるCAD製図基準についてのセミナー（CADセミナー）に1名の委員を派遣しました。（平成19年11月9日 於 東京 弘済会館）

(4) 本部CALS/EC関連実態調査アンケートへの協力

本部では、本部および各支部の関連委員会に参加している企業を対象としてCALS/EC関連実態調査を毎年度実施し、その結果をCALS/ECメッセやHPで公表しています。今年度は「計画・設計段階における情報利活用の実態」「CADデータ」「市販CADチェックソフトによるチェックの実態」をテーマに実施され（平成19年10月）、中部支部情報委員会およびCALS/EC委員会が協力しました。

(5) 電子納品関係実務者勉強会

昨年度の支部内アンケートから、電子納品作業の効率化には、各社の工夫の協会内における共有が有効と考えられ、実務者勉強会を開催（平成19年10月17日 於 支部事務局会議室）しました。当日は11名の参加者の皆さんにより、ワーキング形式で熱心な議論を交わしていただきました。勉強会の成果は、今後の委員会活動に反映させていただきたいと考えています。



勉強会風景



平成19年12月31日現在 (105社)

会 社 名	所 在 地	電話番号	FAX番号
(株)アイエスシイ	〒466-0059 名古屋市昭和区福江2-9-33(nabi/白金2F)	(052) 882-1201	(052) 882-1303
(株)アイ・エヌ・エー	〒453-0015 名古屋市中村区椿町14-13(ウエストポイントビル7F)	(052) 453-6271	(052) 453-6273
(株)葵エンジニアリング	〒453-0018 名古屋市中村区佐古前町22-6	(052) 486-2200	(052) 483-5005
朝日航洋(株)	〒461-0022 名古屋市東区東大曽根町12-19	(052) 930-3431	(052) 930-3436
アジア航測(株)	〒462-0825 名古屋市北区大曽根3-15-58(明治安田生命大曽根ビル)	(052) 919-0155	(052) 919-0320
アマノコンサルタント(株)	〒444-2131 岡崎市青木町22-5	(0564) 45-2445	(0564) 45-7776
アローコンサルタント(株)	〒462-0007 名古屋市北区如意3-62	(052) 901-7050	(052) 901-7179
(株)飯沼コンサルタント	〒453-0803 名古屋市中村区長戸井町4-38	(052) 451-3371	(052) 451-6813
(株)石田技術コンサルタンツ	〒485-0028 小牧市東新町 50	(0568) 73-1085	(0568) 73-1099
いであ(株)	〒455-0032 名古屋市港区入船 1-7-15	(052) 654-2551	(052) 654-0777
(株)イビソク	〒503-0854 岐阜県大垣市築捨町3-102	(0584) 89-5507	(0584) 89-5901
(株)エイトコンサルタント	〒460-0008 名古屋市中区栄3-10-22	(052) 262-9901	(052) 262-9922
(株)オオバ	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南 1-24-21(名古屋三井ビル別館5F)	(052) 533-5551	(052) 533-5564
(株)大増コンサルタンツ	〒454-0828 名古屋市中川区小本2-14-5	(052) 363-1131	(052) 363-6045
(株)オリエンタルコンサルタンツ	〒450-0002 名古屋市中村区名駅2-38-2(オーキッドビル)	(052) 564-7711	(052) 564-7721
(株)カギテック	〒515-0055 三重県松阪市田村町341-1	(0598) 23-1155	(0598) 23-1178
(株)梶川土木コンサルト	〒448-0037 刈谷市高倉町4-508	(0566) 24-6606	(0566) 24-6413
(株)片平エンジニアリング	〒461-0002 名古屋市東区代官町35-16(第一富士ビル3階)	(052) 930-3701	(052) 930-3702
(株)神田設計	〒451-0062 名古屋市西区花の木1-3-5	(052) 522-3121	(052) 522-3000
基礎地盤コンサルタンツ(株)	〒451-0044 名古屋市西区菊井2-14-24	(052) 589-1051	(052) 589-1275
(株)橋梁コンサルタント	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-16-30(東海ビル9階)	(052) 582-6886	(052) 582-6880
(株)協和コンサルタンツ	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-23-3(第二アスタービル3F)	(052) 551-8401	(052) 581-3593
協和設計(株)	〒452-0941 清洲市西市場3-4-3	(052) 401-0751	(052) 401-0753
協和調査設計(株)	〒461-0004 名古屋市東区葵2-3-13	(052) 937-8066	(052) 937-7681
(株)近代設計	〒460-0003 名古屋市中区錦1-5-27(第41オーシャンビル)	(052) 232-0921	(052) 232-0920
(株)景観工學研究所	〒464-0075 名古屋市千種区内山3-5-1(UNIROHビル)	(052) 732-5600	(052) 732-5031
(株)ケー・シー・エス	〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-6-4(リバーパーク丸の内)	(052) 962-1561	(052) 962-1560
(株)建設環境研究所	〒460-0003 名古屋市中区錦1-11-20(大永ビル)	(052) 218-0666	(052) 218-0667
(株)建設企画コンサルタント	〒450-0002 名古屋市中村区名駅4-24-8(EME名古屋ビル8F)	(052) 561-2103	(052) 561-2105
(株)建設技術研究所	〒460-0003 名古屋市中区錦1-3-18(エターナル北山ビル)	(052) 218-3833	(052) 218-3821
(株)建設コンサルタントセンター	〒424-0064 静岡市清水区長崎新田 123	(054) 345-2155	(054) 348-2585
(株)興栄コンサルタント	〒500-8288 岐阜市中鷺4-11	(058) 274-2332	(058) 274-2498
(株)国際開発コンサルタンツ	〒460-0008 名古屋市中区栄5-27-14(朝日生命名古屋栄ビル6F)	(052) 242-3060	(052) 242-3062
国際航業(株)	〒451-0025 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) 528-5311	(052) 531-7561
(株)コンチネンタル技建	〒503-0813 岐阜県大垣市三本木3-31-1	(0584) 73-8333	(0584) 73-8671
(株)三栄コンサルタント	〒500-8223 岐阜市水海道4-22-12	(058) 246-2558	(058) 247-2592
サンコーコンサルタント(株)	〒453-0015 名古屋市中村区椿町21-2(第2太閤ビル)	(052) 452-1651	(052) 452-8619
(株)三進	〒503-0862 岐阜県大垣市二葉町7-12	(0584) 73-3969	(0584) 73-3966
(株)三祐コンサルタンツ	〒461-0002 名古屋市東区代官町35-16(第一富士ビル)	(052) 933-7801	(052) 933-7851
(株)三洋開発	〒514-0811 三重県津市津興 275	(059) 225-3766	(059) 227-6720

会 社 名	所 在 地	電話番号	FAX番号
三和建設コンサルタンツ(株)	〒450-0002 名古屋市中村区名駅5-6-18(伊原ビル6F)	(052) 533-2231	(052) 533-3400
ジェイアール東海コンサルタンツ(株)	〒450-0002 名古屋市中村区名駅5-33-10	(052) 746-7108	(052) 563-2062
静岡コンサルタント(株)	〒411-0804 静岡県三島市多呂 128	(055) 977-8080	(055) 977-8731
柴山コンサルタント(株)	〒461-0011 名古屋市東区白壁 1-69	(052) 961-1211	(052) 961-8560
新構造技術(株)	〒460-0008 名古屋市中区栄 1-14-14(御園パレス205)	(052) 223-5761	(052) 223-5762
(株)新日	〒454-0011 名古屋市中川区山王1-8-28(新日グリーンハイツ)	(052) 331-5356	(052) 331-4010
杉山コンサルタンツ(株)	〒514-1118 三重県津市久居新町680-4	(059) 255-1500	(059) 256-1313
セントラルコンサルタント(株)	〒460-0008 名古屋市中区栄 2-11-7(伏見大島ビル6F)	(052) 223-0380	(052) 223-0376
全日本コンサルタント(株)	〒510-0074 三重県四日市市鷺の森1-16-11	(059) 352-1052	(059) 352-1053
(株)創建	〒456-0018 名古屋市熱田区新尾頭1-10-1	(052) 682-3848	(052) 682-3015
(株)総合技術コンサルタント	〒450-0002 名古屋市中村区名駅4-8-10(白川第三ビル9F)	(052) 569-5800	(052) 569-5810
太栄コンサルタンツ(株)	〒460-0012 名古屋市中区千代田3-26-18	(052) 332-3355	(052) 321-3275
(株)大建コンサルタント	〒460-0011 名古屋市中区大須4-11-17	(052) 252-5171	(052) 252-8044
大同コンサルタンツ(株)	〒500-8288 岐阜市中鶉1-109	(058) 273-7141	(058) 273-7145
大日コンサルタント(株)	〒500-8384 岐阜市藪田南3-1-21	(058) 271-2501	(058) 274-5325
大日本コンサルタント(株)	〒451-0044 名古屋市西区菊井2-19-11(大興クレアシオン3F)	(052) 581-8993	(052) 561-6780
(株)ダイヤコンサルタント	〒456-0002 名古屋市熱田区金山町1-6-12	(052) 681-6711	(052) 681-8175
(株)拓工	〒466-0058 名古屋市昭和区白金 3-19-20	(052) 883-2711	(052) 883-2716
玉野総合コンサルタント(株)	〒461-0005 名古屋市東区東桜2-17-14(新栄町ビル)	(052) 979-9111	(052) 979-9112
中央開発(株)	〒453-0853 名古屋市中村区牛田通 2-16	(052) 481-6261	(052) 482-8777
中央コンサルタンツ(株)	〒451-0042 名古屋市西区那古野2-11-23	(052) 551-2541	(052) 551-2540
中央復建コンサルタンツ(株)	〒460-0002 名古屋市中区丸の内 3-13-1(セプトン丸の内ビル4F)	(052) 961-5954	(052) 951-6320
(株)中部テック	〒465-0092 名古屋市名東区社台3-48	(052) 771-1251	(052) 775-1310
中部復建(株)	〒466-0059 名古屋市昭和区福江1-1805	(052) 882-6611	(052) 882-9844
(株)長大	〒450-0003 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	(052) 586-0705
(株)千代田コンサルタント	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-18-11(コアビル3F)	(052) 565-1401	(052) 565-1403
司開発(株)	〒448-0028 刈谷市桜町1-10(セントラルビル2B)	(0566) 23-1056	(0566) 23-1196
(株)帝国建設コンサルタント	〒500-8881 岐阜市青柳町2-10	(058) 251-2176	(058) 253-6512
(株)東海建設コンサルタント	〒410-0811 静岡県沼津市中瀬町5-1	(055) 931-0625	(055) 932-7170
(株)東京建設コンサルタント	〒460-0002 名古屋市中区丸の内 2-20-25(丸の内STビル4F)	(052) 222-2771	(052) 222-2776
(株)東日	〒410-0022 静岡県沼津市大岡 2240-3	(055) 921-8053	(055) 924-8122
(株)トーニチコンサルタント	〒460-0008 名古屋市中区栄 4-6-15(フォーティンビルズセンタービル)	(052) 262-4535	(052) 241-1815
東洋技研コンサルタント(株)	〒460-0003 名古屋市中区錦 1-6-10(スズワンビル6F)	(052) 221-6979	(052) 211-2490
中日本建設コンサルタント(株)	〒460-0003 名古屋市中区錦 1-8-6(ストックビル名古屋)	(052) 232-6032	(052) 221-7827
南海カツマ(株)	〒514-0008 三重県津市上浜町5-64-6	(059) 226-4854	(059) 226-9653
日技クラウン(株)	〒460-0012 名古屋市中区千代田2-16-10	(052) 261-1321	(052) 261-1655
(株)日建技術コンサルタント	〒460-0002 名古屋市中区丸の内 3-14-32(丸の内三丁目ビル)	(052) 212-3490	(052) 212-3911
(株)日建設計	〒460-0008 名古屋市中区栄4-15-32(日建住生ビル)	(052) 261-6131	(052) 252-7295
(株)日建設計シビル	〒460-0008 名古屋市中区栄4-15-32(日建住生ビル)	(052) 261-0815	(052) 261-6370
日本技術開発(株)	〒460-0008 名古屋市中区栄3-10-22(東朋ビル5F)	(052) 262-9905	(052) 262-9933

7. 会員名簿一覧表

会 社 名	所 在 地	電話番号	FAX番号
日本工営(株)	〒461-0005 名古屋市東区東桜2-17-14(新栄町ビル2F)	(052) 559-7300	(052) 939-3470
日本交通技術(株)	〒453-0014 名古屋市中村区則武1-10-6(側島ノリタケビル)	(052) 451-9111	(052) 451-9114
(株)日本港湾コンサルタント	〒460-0008 名古屋市中区栄1-29-29(シモン10栄ビル4F)	(052) 229-8186	(052) 229-8187
日本振興(株)	〒450-0002 名古屋市中村区名駅 5-38-5(ウインビル4F)	(052) 562-1191	(052) 562-1192
(株)日本水工コンサルタント	〒453-0016 名古屋市中村区竹橋町5-10(オイセタウンビル7F)	(052) 451-2391	(052) 451-2397
(株)ニュージェック	〒450-0002 名古屋市中村区名駅5-27-13(名駅錦橋ビル)	(052) 541-8251	(052) 541-8281
(株)ハイウエイ・エンジニアリング	〒460-0008 名古屋市中区栄1-7-33(サカエセンタービル)	(052) 232-1891	(052) 232-1804
パシフィックコンサルタンツ(株)	〒451-0046 名古屋市西区牛島町2-5(トミタビル)	(052) 589-3111	(052) 561-6882
(株)パスコ	〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13(名古屋センタービル10F)	(052) 239-5130	(052) 239-5131
富士エンジニアリング(株)	〒464-0067 名古屋市千種区池下 1-11-21(ファースト池下ビル5F)	(052) 763-1616	(052) 763-1675
(株)フジヤマ	〒430-0946 静岡県浜松市中区元城町216-19	(053) 454-5892	(053) 455-4619
(株)復建エンジニアリング	〒460-0003 名古屋市中区錦 1-6-38(錦エムワンビル5F)	(052) 203-0651	(052) 201-6578
復建調査設計(株)	〒461-0004 名古屋市東区葵 2-12-1(ナカノビル4F)	(052) 931-5222	(052) 937-0465
(株)ブレック研究所	〒460-0008 名古屋市中区錦 1-8-18(錦ハーモニービル3F)	(052) 222-1161	(052) 222-1261
(株)間瀬コンサルタント	〒460-0003 名古屋市中区錦 1-7-34(ステージ錦Iビル5F)	(052) 211-2322	(052) 211-5578
丸栄調査設計(株)	〒515-0812 三重県松阪市船江町1528-2	(0598) 51-3786	(0598) 51-9157
三井共同建設コンサルタント(株)	〒464-0850 名古屋市中区千種区今池 5-24-32(今池ゼネラルビル5F)	(052) 735-4660	(052) 735-4663
明治コンサルタント(株)	〒465-0026 名古屋市中区東区藤森 2-273	(052) 772-9931	(052) 772-9932
(株)メイホーエンジニアリング	〒503-0015 岐阜県大垣市林町 2-61-2	(0584) 74-7918	(0584) 74-7928
(株)名邦テクノ	〒457-0048 名古屋市中区南区大磯通 6-9-2	(052) 823-7111	(052) 823-7110
八千代エンジニアリング(株)	〒460-0003 名古屋市中区錦 3-10-33(錦SISビル)	(052) 232-2301	(052) 232-2303
山岡測量設計(株)	〒518-0828 三重県伊賀市平野中川原587-1	(0595) 21-9357	(0595) 21-4027
(株)ユニオン	〒501-0106 岐阜県岐阜市西河渡 2-57	(058) 253-3111	(058) 253-3644
(株)若鈴	〒514-0006 三重県津市広明町 345-1(若鈴ビル)	(059) 226-4101	(059) 224-4720
若鈴コンサルタンツ(株)	〒452-0807 名古屋市中区西区歌里町349	(052) 501-1361	(052) 502-1628

社団法人 建設コンサルタンツ協会本部・支部一覧表

本 部 ・ 支 部 名	所 在 地	電話番号
本 部	〒102-0075 東京都千代田区三番町1番地(KY三番町ビル8階)	(03)3239-7992
北 海 道 支 部	〒004-8585 札幌市厚別区厚別中央1条5-4-1((株)ドーコン内)	(011)801-1596
東 北 支 部	〒980-0802 仙台市青葉区二日町16-20(二日町ホームプラザビル3F)	(022)263-6820
関 東 支 部	〒101-0047 東京都千代田区内神田2丁目7番10号(松楠ビル4階)	(03)5297-5951
北 陸 支 部	〒950-0965 新潟市中央区新光町6-1(興和ビル7F)	(025)282-3370
中 部 支 部	〒460-0003 名古屋市中区錦3-7-26(森ビル5F)	(052)953-6361
近 畿 支 部	〒540-0005 大阪市中央区上町A番12号(上町セイワビル3F)	(06)6764-5891
中 国 支 部	〒730-0013 広島市中区八丁堀1-8(エイトビル8F)	(082)227-1593
四 国 支 部	〒760-0066 高松市福岡町3-11-22(建設クレイトビル4F)	(087)851-5881
九 州 支 部	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東1-13-9(博多駅東113ビル8F)	(092)434-4340

事務局だより

◎平成19年度第1回協議会及びカルチャーセミナーの開催

平成19年度中部支部第1回協議会を10月25日(木)名古屋ガーデンパレスで開催しました。当日はご多忙中にもかかわらず、会員47社の方々にご出席をいただき、誠にありがとうございました。議事は、「支部の主な活動報告」では堀川浄化水上パレードへの参加等社会貢献活動への積極的な参画や中部地方整備局等との「建設コンサルタントの要望と提案」による意見交換会の実施などが報告されました。また、支部の「各部会・委員会の活動報告」では、各部会長から平成19年度上半期の重要活動として「設計VE講習会等への講師派遣」や「技術講習会の実施」等の活動内容が報告されました。協議会は、盛会のうちに無事終了しました。また、協議会終了後には、カルチャーセミナーを開催しました。日経コンストラクション副編集長高橋秀典様をお迎えし、「建設コンサルタントの現状と課題」と題して講演をしていただきました。協議会の出席者のほか関係機関等から総勢90名の方が参加され盛会裏に終了しました。

◎ 独占禁止法遵守講習会の開催

独占禁止法遵守講習会を11月9日(金)メルパルク名古屋において、(社)全国上下水道コンサルタント協会中部支部及び中部地質調査業協会との合同で開催しました。建設業適正取引推進機構から専門の講師をお迎えし、独占禁止法遵守に向けての取り組み、最近の運用状況説明等の講義がありました。当日はご多忙のところ96社120名の方にご出席をいただき、ありがとうございました。

◎ RCCM資格試験の実施

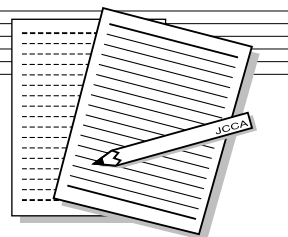
平成19年度RCCM資格試験が、11月11日(日)名古屋会場(名城大学天白校舎)で実施され、今年度は前年度よりも少し増加し668名が受験しました。

皆さんもご承知のように、RCCM資格取得者(Registered Civil Engineering Consulting Manager)は、建設コンサルタント業務において必要とされる「管理技術者」・「照査技術者」として、業務に関する技術上の事項を処理し、また、業務成果の照査の任に当たる者であり、重要な地位を占めます。今後も多くの方が受験されるよう希望しつつ、事務局で試験実施のお手伝いをさせていただきます。

◎ 防災演習の実施

平成19年度の防災演習が8月31日(金)に実施されました。今年度は、東京都における直下型地震を想定し、本部機能がマヒしたため、急遽近畿支部に本部を設置しての防災演習となりました。演習は本部の「防災演習実施基本方針」に基づく「中部支部防災計画」により、中部支部と本部・現地本部の間及び中部支部と支部会員の間で情報伝達、技術者支援要請への派遣等の訓練を実施しました。会員各社の皆様におかれましては大変お忙しい中をご協力いただき、誠にありがとうございました。厚く御礼申し上げます。また、中部地方整備局とは「災害時の緊急的な災害応急対策支援協定」に基づき、9月3日(月)早朝から情報伝達訓練を実施しました。こちらも順調に情報伝達が進行し、予定どおり無事終了しました。

編集後記



今回も無事「図夢in中部」第21号を発刊することが出来ました。お忙しい中、時間を割いてご執筆頂きました皆様方に対し、心よりお礼申し上げます。

さて、今回の特集ですが「名古屋を大都市にしたわけ」と題しまして、歴史的背景を織り交ぜながら、都市計画の観点から名古屋が大都市に成長していった過程をご紹介させて頂いております。

名古屋も昔は小さな町でしたが、歴史上の人物による現在の基礎となる町並みの整備やその後の

先見性に優れたリーダーによる類まれなる努力によって整備されてきた道路・交通網や貿易拠点としての港の整備など、楽しく読んでいただけるのではないのでしょうか。

最後に編集委員一同これからもより良い「図夢in中部」を作っていきたいと考えております。また、皆様からもご意見・ご感想をいただき、紙面に反映したいと考えますので、今後ともよろしくお願いします。

(A.C)

編集【広報部会編集委員会】

部会長 柴田 善光 八千代エンジニアリング(株)
 副部長 廣瀬 博 (株)大建コンサルタント
 委員長 佐藤 脩 中日本建設コンサルタント(株)
 副委員長 岩橋 英雄 セントラルコンサルタント(株)
 委員 中村 卓生 (株)トーニチコンサルタント
 委員 赤松 智樹 八千代エンジニアリング(株)

委員 児玉 直人 ジェイアール東海コンサルタンツ(株)
 委員 平田 真規 中央コンサルタンツ(株)
 委員 筒井 慎治 (株)オリエンタルコンサルタンツ
 委員 伊藤 博之 (株)ニュージェック
 委員 早川 和夫 (株)帝国建設コンサルタント
 委員 長間 哲 (株)近代設計

次号の投稿内容および投稿先

■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

(社)建設コンサルタンツ協会 中部支部 編集委員会
 名古屋市中区錦3-7-26(森ビル5F)
 TEL.052-953-6361 FAX.052-953-6362
 URL <http://www.ccainet.org/> E-mail info@ccainet.org

■お問い合わせ先 同上