



中部の主要プロジェクトと
高規格幹線道路

1998 [Vol. 3]

社団法人 建設コンサルタンツ協会 中部支部



ぎふちょう

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 JCCA中部 Vol.3

1. 巻頭言(ごあいさつ)	
副支部長	1
岐阜県土木部長	2
2. 特集	
中部の主要プロジェクトと高規格幹線道路	
●中部の社会資本整備の動向	3
●中部地方における高規格幹線道路の概要	6
4コマ漫画	9
3. トータルコスト縮減	10
4. 技術発表	
構造・土質専門部会	11
都市計画専門部会	14
5. 投稿	
私とコンサルタント業務	19
私とコンサルタント業務	19
地図に残る設計	20
よきコンサルタント業をめざして	20
コンサルタント業務とわたし	21
設計技術者を目指して	21
「初心貫徹」を目指して	22
国際化について思うこと	22
これからの建設コンサルタント	23
6. 協会活動紹介	
総務部会 部会長	24
広報部会 部会長	25
道路専門部会 部会長	26
河川専門部会 部会長	26
構造・土質専門部会 部会長	27
都市計画専門部会 部会長	27
7. 掲示板	
自然共生型工事工法シンポジウム	28
東海北陸自動車道・名神 接続記念	28
持続可能な地域開発を目指して	29
東海道400年祭事業募集	29
8. 会員名簿・本部・支部一覧表	30
9. 事務局だより・編集後記	33



巻 頭 言

不順な天候と不景気な世の中の続く昨今であるが、悲しいことに災害だけは忘れずにやって来る。今年も東日本を中心に大きな被害をもたらした。

景気回復に財政出動が図られ、公共事業の拡大を含む補正予算が組まれたことは、我々にとってひとまず胸をなで降す展開となった。そのため、公共事業費の削減は一時先送りされた形となったが、時代の流れとしての公共事業に対する評価は相変らず厳しいものがある。

マスコミも一時のような集中砲火的批判は見られなくなったが、経済界幹部で運輸交通に関わる事業に携わる人までが道路不要論を唱えるのに見られるように、国民の公共事業離れは否めないものがある。

それには幾つかの理由があると思われる。

① 社会資本は、率直に言ってある程度量的に充足されて来た(限界効用低下)、② 事業の採択が不透明(政官癒着)、③ 執行に対する不信(談合・汚職)、④ 総花的・長期間(非効率)、⑤ 財政逼迫(コスト高)、⑥ 効用の裏にある負の副作用の顕在(外部不経済)、⑦ 縄張り・縦割り(非能率、硬直)等があげられる。これらの批判に対しては真摯に受け止め、国民の信頼を回復すべく適確な対応が必要であり、現に実施に移されているところである。

ところで、我国の公共投資は本当に最早不要であろうか。

例えば、先程の道路にしても、日常的な渋滞、多数の事故は言うまでもなく、高速道路の供用延長は計画の1/2、国道で4車線以上の区間は全体のわずか10%と、とても貧弱なストックとしか言わざるを得ない。このままでは、地域格差は広がる一方であり、国際競争力は低下する。冒頭の災害についても少々乱暴を承知で言えば、全国109水系の1級河川が全て1/100規模の安全度で改修されたとしても、毎年何処かで計画を越えるような出水に見舞れても不思議はない。しかもこの国では人口の1/2が、資産の3/4が国土の1/10の氾濫原に集中存在している。水害保険の強化だけでは済まされるものではない。

地形、気象そして社会的条件の厳しい国土環境にある我国にとっては、社会資本充実の為にコスト高になるのは、残念ながら止むを得ないところである。

財政再建の苦しい最中ではあるが、公共投資の手をゆるめる事は、今日の生活基盤を放棄する事であり、後世に大きな禍根を残すことになる。

そして、その事を一番良く承知している我々が、広く国民に対して機会ある毎に説明をし、理解を求める労を執る必要があろう。



岐阜県 土木部長
小島 秀俊

巻頭のことば

社団法人建設コンサルタンツ協会中部支部の会員の皆様には、日頃より本県の土木行政全般の推進にあたり、多大なご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、21世紀を目前にして、情報化、国際化、高齢化など社会・経済は大きく変化し、まさに時代の転換期を迎えております。こうした変革の時期にあって、本県では、社会に谷間ができないように配慮する「気配りの県政」と、時代の流れに先手を打つ「先取りの県政」を両輪にして、県民総参加の「夢おこし県政」を進め、来る21世紀に向けて「日本一住みよいふるさと岐阜県」の実現をめざしております。このため、県民一人ひとりが真の豊かさを実感できる良質な社会資本整備を進めていくことが、土木行政における喫緊の課題と認識しております。

平成10年度は、限られた予算の中でより効果的・効率的な事業執行に努めるために、早期に事業効果を発揮させるための集中的・重点的投資や、個性ある地域の振興支援に配慮する一方、事業費の抑制に対しても事業の統廃合、経費節減の徹底などの見直しを始めとした行財政改革の一層の推進を図り、特に公共事業費のコスト縮減を強力に進めながら、今後とも実質的な事業量が確保できるよう鋭意努力して参りたいと考えております。

なお、日本経済の先行きは依然として不透明感が強く、国においても8月12日閣議了解で当面の財政運営に当たっては財政構造改革法を凍結することを前提に、当面の景気回復に向け全力を尽くし、総合経済対策、補正予算を着実に執行するとしております。このため、公共投資の地域経済・雇用に与える影響が大きい本県においても、今年度の公共事業上半期発注計画で過去最高の発注率88%を設定し鋭意努力するとともに、「県地域経済特別対策」により公共事業費の大幅措置等による内需拡大及び県内業者の受注機会の確保など景気対策に最大限の配慮をしているところであります。

このような情勢の中、近年の社会基盤施設の整備には、地域におけるまちづくり・環境・景観等との調和や福祉対応への配慮が不可欠となっておりますが、こうした時代のニーズに応えるため、建設コンサルタントに携わる皆様方への期待、信頼は、今後益々大きくなって参ります。どうか今後とも、技術力の向上に一層のご努力をいただき、社会資本の整備推進に大きな役割を果たされますようお願い申し上げます。

最後に、貴協会の今後の益々のご発展と会員の皆様方のご健勝をお祈り申し上げまして、巻頭のことばとさせていただきます。

中部の社会資本整備の動向



中部地方における高規格幹線道路の概要

建設省 中部地方建設局 三宅 豊
道路部 道路計画第二課長

1. はじめに

高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいいます。昭和62年5月道路審議会に高規格幹線道路網を構成する路線要件および個別路線について諮問し、これに基づき14,000kmの高規格幹線道路網計画を決定しています。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月）においても、21世紀にむけ多極分散型の国土を形成するため“交流ネットワーク構想”を推進する必要があるとしており、これを実現するため「全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、

主要拠点間の連携強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ1万4千キロメートルで形成する」と位置付けられています。

また、「新全国総合開発計画」が今年3月31日に閣議決定されましたが、この中では、国土構造転換の必要性が唱われたものの、交通体系の整備においては「高規格幹線道路は国土の骨格となる基幹的な交通網として形成する」としており、その整備の重要性は普遍的なものとなっております。

本報告では、この高規格幹線道路について中部地方の取り組み状況を紹介します。

高規格幹線道路
全国約14,000km
道路審議会答申（S62.6.26）
四全総閣議決定（S62.6.30）

国土開発幹線自動車道法に基づく高規格幹線道路（国土開発幹線自動車道）
全国約11,520km [中部管内 約1,274km]

建設大臣の指定に基づく高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道）
全国約2,480km [中部管内 約380km]（うち本州四国連絡道路約180km）

高規格幹線道路の路線要件

- ① 地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの
- ② 大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの
- ③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの
- ④ 全国の都市、農村地区からおおむね1時間以内で到達し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの
- ⑤ 既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性の向上に資するもの
- ⑥ 既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの。

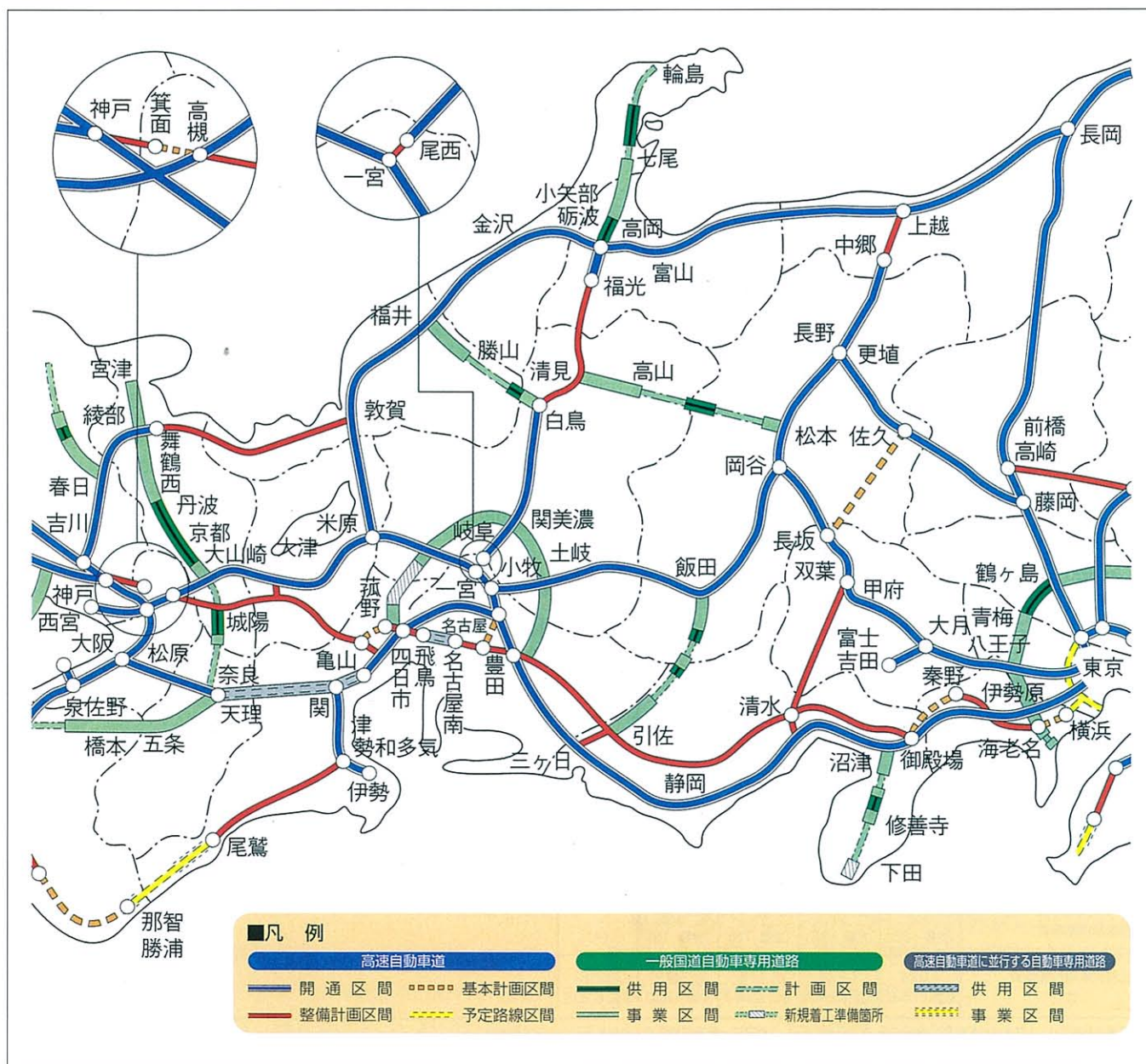
2. 高規格幹線道路の整備状況

国土開発幹線自動車道は、昭和38年7月に名神高速道路の尼崎・栗東間71kmが最初に開通し、以来今日までに全国で6,395kmが供用しており、一般国道の自動車専用道路の供用約297kmと合わせて、高規格幹線道路は約6,700km(48%)が供用しています。

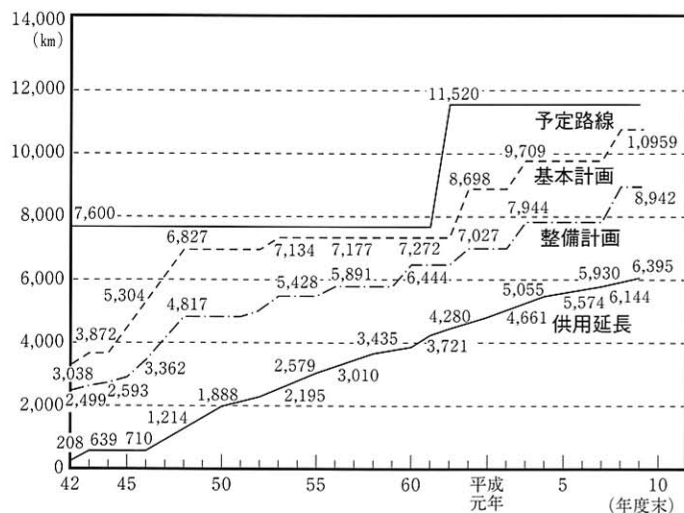
このうち中部地方建設局管内においては、国土開発幹

線自動車道約1,274km及び一般国道の自動車専用道路約380kmの計1,654km(全国比12%)を計画しております。現在までに729km(44%)が供用しており、さらに626kmで事業を進めています。これから21世紀初頭(2010~2015年)までにネットワークの概成を目標とし整備を推進していくこととしております。

中部地方の高規格幹線道路



高速自動車国道建設の推移



高規格幹線道路の整備状況

	全国延長:km (%)	中部地建管内延長:km (%)
〔国土開発幹線自動車道路〕		
予 定 路 線 (全 体)	約11,520 (100)	約1,274 (100)
基 本 計 画 路 線 区 間	10,595 (92)	1,174 (92)
整 備 計 画 路 線 区 間	8,942 (78)	1,116 (85)
供 用 路 線 区 間	6,395 (56)	712 (55)
〔一般国道の自動車専用道路〕		
予 定 路 線 (全 体)	約2,300 (100)	約380 (100)
基 本 計 画 路 線 区 間	2,298 (99)	368 (97)
整 備 計 画 路 線 区 間	1,331 (58)	208 (55)
供 用 路 線 区 間	297 (13)	17 (4)
高 規 格 幹 線 道 路 計	13,820	1,654

注) 本表の一般国道の自動車専用道路には本州四国連絡道路(180km)を含まない。

国土開発幹線自動車道〔高速自動車国道〕の整備状況

(中部地方建設局管内 平成10年4月1日現在)

路 線 名	管 内 延長 (km)	基本計画 延長 (km)	整備計画 延長 (km)	事 業 中 延長 (km)	供 用 中 延長 (km)	進 捗 状 況
第一東海自動車道(東名) (東京～小牧)	274 (全線 347)	274 (全線 347)	274 (全線 347)	(25)	274 (全線 347)	御殿場～駒門PA付近加車線設置 (L=7km) ・付加車線設置、日本坂PAの拡張移設 (L=7km) 静岡IC～焼津IC間 三好IC～名古屋IC間及び小牧JCT部 ・日本坂、小坂トンネルの車線拡幅 (L=5km) (5/7車供用中) ・付加車線設置(L=6km) 磐田原IC(仮)事業中
中央自動車道西宮線(名神)	48 (全線 192)	48 (全線 192)	48 (全線 192)	— (—)	48 (全線 192)	
中央自動車道西宮線(中央道)	162 (全線 273)	162 (全線 273)	162 (全線 273)	— (—)	162 (全線 273)	
東海北陸自動車道	152 (全線 185)	152 (全線 185)	152 (全線 185)	79 (全線 105)	73 (全線 84)	一宮JCT～尾西:工事中(L=4km) 荘川～清見: 尾西～白鳥:供用中(L=73km) 用地買収及び一部工事中(L=19km) 白鳥～荘川: 清見～岐阜・富山県境: 用地買収及び工事中(L=22km) 用地買収及び一部工事中(L=34km)
近畿自動車道名古屋大阪線 (東名阪)	139 (全線 255)	99 (全線 155)	84 (全線 140)	3(30) (全線 —)	81 (全線 137)	名古屋～亀山:供用中(L=81km) (名阪国道区間:亀山～三重・奈良県境間L=40km除く) 亀山～亀山:事業中(L=3km) 四日市～亀山:改良事業中(L=30km)
近畿自動車道伊勢線	69	69	69	(14)	69	松阪～勢和多気:4車化工事中(L=14km)
近畿自動車道紀勢線	114 (全線 342)	54 (全線 262)	54 (全線 177)	24 (全線 124)	— (全線 73)	勢和多気～紀勢:用地買収・設計協議中(L=24km)
近畿自動車道名古屋神戸線 (第2名神)	55 (全線 174)	55 (全線 174)	34 (全線 133)	23 (全線 90)	— [2] (全線 — [2])	名港中央～飛鳥:一般有料で供用中(L=2km) 亀山東～三重・滋賀県境: 飛鳥～四日市:工事中(L=19km) 設計協議中(L=4km)
第二東海自動車道 (第2東名)	250 (全線 328)	250 (全線 298)	288 (全線 249)	223 (全線 223)	5 [4] (全線 5 [4])	御殿場～名古屋南:用地買収・設計協議中 及び工事中(L=223km) 名古屋南～東海:供用中(L=5km) 東海～名港中央:一般有料道路で供用中 (L=4km)
中部横断自動車道	11 (全線 136)	11 (全線 136)	11 (全線 73)	— (全線 16)	— (—)	
国土開発幹線自動車道 計	1,274 全国 11,520	1,174 全国 10,595	1,116 全国 8,942	352(72) 全国 1,882	712 [6] 全国 6,395	

注) 事業中区間の()数字は供用区間の事業延長、供用区間内の[]数字は一般有料道路での供用延長でともに外書き。
第30回整備計画区間は第2回までの施行命令の数値を含む。

一般国道の自動車専用道路の事業状況

路線名	箇所名	区 間	延長 (km)	進捗状況	備 考
伊豆縦貫自動車道(一般国道1号)	東駿河湾環状道路	静岡県沼津市岡宮～静岡県田方郡函南町平井	15	用地買収・工事の継続	
〃 (一般国道136号)	修善寺道路(静岡県事業)	静岡県田方郡修善寺町修善寺～静岡県田方郡大仁町田京	4		L=4km供用中
〃 (一般国道414号)	天城北道路	静岡県田方郡修善寺町越路～静岡県田方郡天城湯ヶ島町矢熊	6	設計協議	
〃 (〃)	河津下田道路(1期)	静岡県加茂郡河津町大鍋～静岡県下田市吉佐美	約6	都計資料作成	H10新規着工準備
三遠南信自動車道(一般国道474号)	飯橋道路	長野県飯田市山本～長野県飯田市上久堅	15	用地買収の継続	矢筈トンネル関連 L=5km供用中
〃 (〃)	小川峠道路	長野県飯田市上久堅～長野県下伊那郡上村程野	14	工事の継続	草木トンネル関連 L=2km供用中
〃 (〃)	青崩峠道路	長野県下伊那郡南信濃村和田～静岡県磐田郡水窪町奥領家	13	調査 草木地区工事の継続	
〃 (〃)	佐久間道路	静岡県磐田郡佐久間町川合～愛知県北設楽郡東栄町三輪	約10	調査	
〃 (〃)	三遠道路	愛知県北設楽郡東栄町三輪～静岡県引佐郡引佐町東黒田	約20	事業アセス手続中	
〃 (一般国道158号)	安房峠道路	岐阜県吉城郡上宝村平湯～長野県南安曇郡村中ノ湯	6	工事の継続 L=3.1km供用予定	L=6km供用中
〃 (〃)	高山清見道路	岐阜県大野郡清見村夏蔵～岐阜県大野郡丹生川村坊方	25	用地買収・工事の継続	
〃 (〃)	油坂峠道路	岐阜県郡上郡白鳥町向小駄良～岐阜県郡上郡白鳥町為真	3		H10供用予定
東海環状自動車道(一般国道475号)	豊田～瀬戸	愛知県豊田市琴平町～愛知県瀬戸市上品野町	27	用地買収・工事の継続	
〃 (〃)	瀬戸～土岐	愛知県瀬戸市上品野町～岐阜県土岐市土岐津町	11	設計協議	
〃 (〃)	土岐～関	岐阜県土岐市土岐津町～岐阜県関市広見	40	用地買収・工事の継続	
〃 (〃)	関～養老	岐阜県関市広見～岐阜県養老郡養老町	44	調査	
〃 (〃)	養老～北勢	岐阜県養老郡養老町～三重県員弁郡北勢町	約18	都計資料作成	H10新規着工準備
〃 (〃)	北勢～四日市	三重県員弁郡北勢町～三重県四日市市北山町	14	用地買収・工事の継続	
計			約291		

注) 延長には供用区間を含む。

3. 新道路整備五箇年計画における高規格幹線道路の整備目標

平成10年度から始まる新道路整備五箇年においては、人中心の安全で活力に満ちた社会、経済、生活の実現のため、新たな経済構造実現に向けた支援、活力ある地域づくり・都市づくりの支援、よりよい生活環境の確保、安心して住める国土の実現、の4つの施策を柱に、道路整備を推進していくこととしており、総額78兆円の投資規模としています。

このうち、新たな経済構造実現に向けた支援としての道路整備においては、地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築を挙げている。我が国の社会・経済の高コスト構造の是正を通じた国際競争力の向上や、地域の自立

的な発展を図るため、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路網の構築を図ることとしています。

計画期間内に高規格幹線道路は全国で約1,360kmの供用を目標としており、中部地方管内においては東海北陸自動車道の概成や第二東名・名神の豊田四日市間の整備など約114kmの供用を図ることとしています。

整備にあたっては、基本的には利用料金を上げないよう整備を進めるとともに、情報通信技術の活用による効率的な交通の確保を目指すこととしています。

新道路整備五箇年計画の整備目標

区分	平成9年度末 整備済延長(率)	新道路整備五箇年計画		長期構想目標 (21世紀初頭)		備考
		10～14 年 度 整備延長	平成14年度末 整備済延長(率)	整備済延長(率)	整備済延長(率)	
高規格幹線道路	7,265km 52	1,361km	8,626km 62	14,000km 62	(注)	
高速自動車国道	(426km)	(202km)	(628km)	(202km)		
本州四国連絡道路	6,395km 56	883km	7,278km 63	11,520km 20		
一般国道	147km 82	17km	164km 91	180km 91		
	297km 13	259km	556km 24	2,300km 24		

注) () 書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自動車道で外書きである。
なお、高規格幹線道路の総計に含まれる

高規格幹線道路の面積カバー率 (1時間で高規格幹線道路に到達できる地域の面積割合)	平成9年	平成14年	長期
	67%	80%	90%
高規格幹線道路等の交通分担率(全国)	平成9年	平成14年	長期
	12%	14%	22%

高規格幹線道路の五箇年計画
期間内開通予定目標

(中部地方建設局管内)

東海北陸道	一宮J～尾西	4km
東海北陸道	白鳥～清見J	4.1km
東海北陸道	白川～岐阜・富山県境	6km
東名阪道	高針～上社	3km
伊勢湾岸道	豊田東～名古屋南	22km
伊勢湾岸道	飛島～四日市J	20km
一般国道の自動車専用道路		18km
計		約114km

4. 整備のための課題

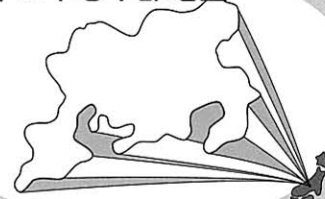
長期化する景気の低迷の中で、道路をとりまく財政事情にも厳しいものがあります。このため、道路整備においては限られた予算を有効に活用し、必要性の高い分野に重点投資を図ることとしています。また、事業の効率化をより高めるため、公共工事コスト縮減策の推進や、横断的な政策テーマなど他の施策との多様な連携を推進します。

中部地方は国土の中核圏域にあり、21世紀の活力ある国土を形成していくための重要な役割を担っております。このため、国際競争力を高めていくことが重要であり、安定した社会基盤の早期整備が必要となっております。さらに愛知万博・中部国際空港等の種々のプロジェクトが数多くある中でこれらを支えていくためには、これらプロジェクトと一体となった高規格幹線道路のネットワーク強化が不可欠であります。

高規格幹線道路の整備は、重点化に向けた政策課題として位置づけておりますが、整備要件として投資効果の向上とその早期発現が求められます。このためには、地域が自ら将来の展望を切り拓き、創意工夫の魅力ある地域づくりを図っていくことが重要ではないかと思われます。

ガンバレ!
コン太君

日本の中心中部地区

21世紀を目前にして
大型プロジェクト
めじろおし

国際博覧会

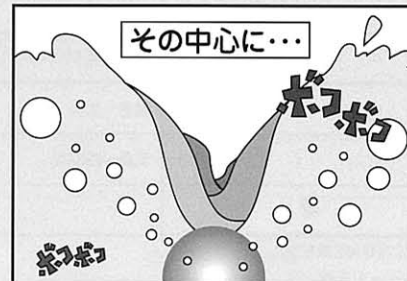


第二東名高速道路

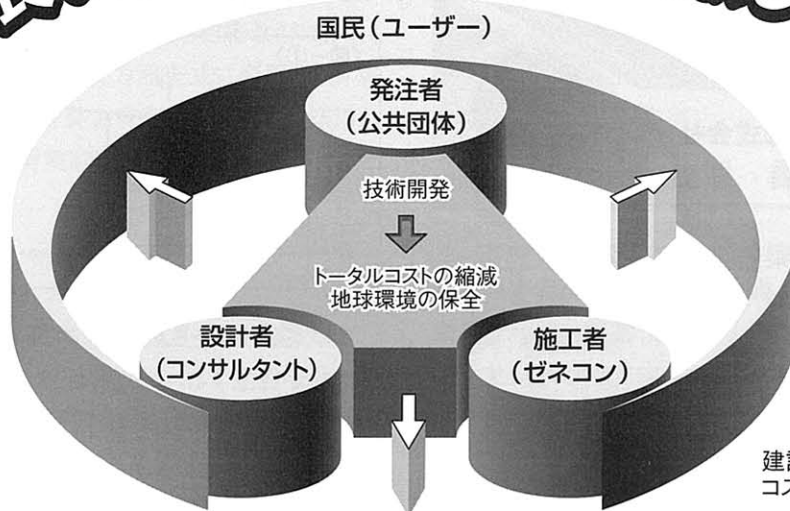


中部国際空港

その中心に...

コンサルタントのコン太君が
かつやくしています

トータルコストの縮減を通じて より良い社会資本整備に貢献します



建設コンサルタントで考える
コスト縮減のイメージ。

トータルコストの縮減を通じてより良い社会資本整備に貢献するためには、
発注者、設計者、施工者が一体となった取り組みが必要と考えます。

その中で建設コンサルタントは、次の
具体策により実現を目指し、これを会
員に啓蒙いたします。

- 設計図書類の簡素化
- 電子情報の活用による打ち合わせの実施
- 計画立案、初期段階からの設計、および照査体制の充実
- 地球環境を考慮した設計の積極的な採用

社会資本は、発注者、設計者、施工者が一体となって創造するものです。

そのため、発注者、施工者の方々の協力を仰がなければなりません。

発注者の方々による次の支援策を
お願いしたいと考えます。

- 指示・仕様の充実
- 標準構造等の充実と活用
- 適正工期と発注の平準化
- CM方式の積極的な活用

構造・土質専門部会

曲線桁の支承配置計画例

玉野総合コンサルタント株式会社
設計第一部 橋梁課 棚橋 厚史



1. はじめに

基本的なことではあるが、橋梁上部工形式が曲率の小さい曲線箱桁等（特に1箱2支承）の場合、常時において曲線の内側支点部の上部工反力が負（上向きの反力）、すなわちアップリフトが生じる場合がある。この様に常時において支承部を浮き上がらせるような負の反力が生じる構造では、支承部に特別な対策を講じる必要があるだけでなく、上部構造に予期しない応力が発生することがある。したがって可能な限り負の反力を発生させない構造形を計画すべきである。

しかし、道路条件や地形状況等いろいろな条件から計画された特種な構造系においては、支承部にアップリフトが生じてしまう場合がある。（原因としては支間割・曲線・斜角等が考えられる）

本報告はこの様なタイプの橋梁（曲線箱桁：下図参照）において、上部工詳細設計着手前に実施した曲線による支承部アップリフトを抑えるための支承配置計画の1手法を報告するものである。

2. 曲線による負反力

曲線Ⅰ桁橋の場合は、必ず各主桁に支承を設けるのでアップリフトは起こらないと考えられるが、（図－①）のように箱桁に支承を2つ設けた場合には支点部に鉛直力の合力：Pとねじりモーメント：M_Tとが作用するものと考えれば、支承AおよびBにおける支承反力R_AおよびR_Bはそれぞれ（式－①）のようになる。

（図－①）

$$\left\{ \begin{aligned} R_A &= \frac{P}{2} - \frac{M_T}{L} \\ R_B &= \frac{P}{2} + \frac{M_T}{L} \end{aligned} \right\} \text{ (式－①)}$$

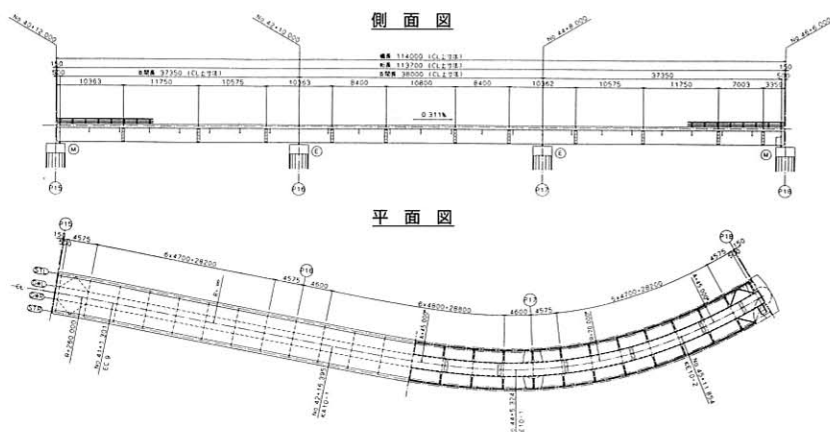
この式から解かるように、 $P/2 < M_T/L$ の時に支承Aにアップリフトが発生する。よって今回採用したアップリフト対策はR_Aを正反力とするために、例えば（図－②）のように支承Bの位置を曲線の外側へ移動すること（アウトリガー等）により支承Aに発生するアップリフトを低減（式－②）させることができる。

（図－②）

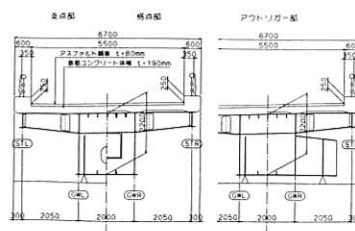
$$\left\{ \begin{aligned} R_A' &= \frac{3P}{4} - \frac{M_T}{2L} \\ R_B' &= \frac{P}{4} + \frac{M_T}{2L} \end{aligned} \right\} \text{ (式－②)}$$

・上部工形式：3径間連続曲線鋼桁

・平面線形：（R=∞ → A=45 → R=70）部分



断面図



また道路橋示方書(共通編4.1.2)には、支承の負反力照査式が示されている。前頁で述べたことは常時の荷重組合せにおいて現実に起こりうる反力組合せの場合であるが、示方書に示されている照査式で算出される反力は安全側を考慮して現実では起こりにくい反力の組合せとなっている。このため負反力の生じやすい構造系以外の一般的な形式でも反力の値が負となる場合もある。ただし平成8年12月の道路橋示方書改訂に伴い、常時においてはより実態に近い負反力照査式に変更(死荷重の割引を削除)されている。(耐震上有利なゴム支承の採用および地震時の上向き反力を耐震設計編にて別途規程されたことを考慮。)

(式 4.1.1)

旧示方書： $2R_L + I + \frac{R_{D1} + R_{D2}}{1.5} \rightarrow$

新示方書： $2R_L + I + R_D$

3. アップリフト対策方法

アップリフトに対する対処方法は、①アウトリガーによる支承位置を移動する方法、②上部工と橋脚を剛結させる方法、③桁端部にカウンターウェイトを設置する方法、④上・下部工をPC鋼線等で連結する方法等が考えられるが、上部工の構造形式やアップリフトを生じさせる原因および発生箇所によって対処方法が選定される。例えば曲線や斜角によるものはアウトリガーによる支承位置移動によって左右の支承反力バランスの改善、ループ橋等極端に曲率の小さい場合は橋脚と主桁を剛結構造として主桁のねじりモーメントを橋脚に分担させる、支間割によるものは箱桁の桁端部内にコンクリート等を充填することによるカウンターウェイトを用いる方法等が考えられる。

今回は曲線によるアップリフト発生のため、アウトリガーによる支承位置移動を行い、左右の支承反力バランスの改善を行うこととした。また支承反力のバランス化は、同一支承ライン上での支承サイズ(高さ)の統一化が図れるので、各支承の回転中心が統一化され上部工との回転変位差を減少させることができる。

今回のような検討では、どの程度支承反力をバランスさせるかは設計者の判断によると思われるが、本検討は新道示発行前であったため旧示方書の照査式となり、支承位置移動のみで照査式負反力まで改善させることで反力バランスは改善され支承サイズの統一化も図れる。しかし、この状態では支承移動量

が大きいためアウトリガー形状(張り出し長)が大きくなり橋脚梁形状まで大きく影響するデメリットも出てくる。こうしたことから今回は、通常の反力組合せで最も支承反力が減少する反力組合せ(死荷重+活荷重最小時)においてある程度正反力となる支承位置を求め、照査式負反力に対しては支承本体で対応(アンカーボルトの引張応力チェック等)する計画とした。

またその時の反力状態で新示方書照査式を適用してみたところ、わずかであるが照査式反力が正の値となり、より実態に近い値となった。(次頁参照)

4. 照査方法および照査結果

今回実施した負反力照査方法は以下の通りである。

STEP1: 橋梁規模(支間長・幅員等)から桁形状を仮定し、上部工概略自動設計(直橋扱い)を行い桁断面・主桁鋼重・主桁剛度等の仮定を行う。

STEP2: 道路計画中心線をもとに上部工ライナー計算を行い、橋面ライン及び主桁(左右腹板及び桁中心)ラインの格点座標の算出(格点位置をダイヤフラム間隔とし約4.7mと仮定)を行う。

STEP3: STEP2で設定した格点座標により1箱曲線桁の疑曲線格子計算データ(・主桁ライン:主桁中心線・仮想主桁ライン:左右腹板ライン)作成を行い、標準支承配置時(左右対称配置)の負反力発生箇所の特定を行う。

STEP4: STEP3で特定されたアップリフト発生箇所(P18支承部内側支承)の負反力を正反力に近づけるために、P18支点部外側支承を段階的に外側へ移動しP18支点部内側支承反力が正になる位置及び照査式負反力はほぼ無くなる支承位置の照査を行う。

以上の照査結果は次頁の一覧表に示す通りである。

標準支承配置時にはP18支点部以外にはアップリフトが発生していないため、P15、P16、P17支点部の支承位置は固定としたためそれぞれの反力算出結果に変化は見られない。

この照査では標準支承設置幅を仮定(箱幅:2.0mに対し主桁中心から左右に0.7mとした)してP18支点部の外側支承位置を上記検討で確定した後、その他の支点部における支承設置幅検討を同等の照査(W=0.7m、0.8m、0.9m、1.0m)を行った。その結果P16、P17支点部の照査式負反力が正に転じたW=0.8mを採用した。(支承設置幅を広げると負反力はでにくくなるが、箱幅との関係から支承設置が困難となる。)

曲線箱桁部アップリフト対策比較検討表

	CASE 1 (標準支承配置)	CASE 2 (外R側支承移動: +0.8m)	CASE 3 (外R側支承移動: +1.3m)	CASE 4 (外R側支承移動: +1.75m)																																																																																																																																																																
格子解析モデル図																																																																																																																																																																				
概略断面図 (P18 支点部)																																																																																																																																																																				
各支反力	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>P15</th><th>P16</th><th>P17</th><th>P18</th></tr> <tr> <th></th><th>左</th><th>右</th><th>左</th><th>右</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死荷重</td><td>61.7</td><td>52.7</td><td>152.9</td><td>159.1</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>69.2</td><td>65.9</td><td>109.7</td><td>116.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>-26.9</td><td>-28.6</td><td>-37.7</td><td>-42.8</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>26.8</td><td>15.5</td><td>130.9</td><td>103.3</td></tr> </tbody> </table>		P15	P16	P17	P18		左	右	左	右	死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1	Max	69.2	65.9	109.7	116.8	Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8	合計	130.9	118.6	262.6	276.8	Max	130.9	118.6	262.6	276.8	Min	26.8	15.5	130.9	103.3	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>P15</th><th>P16</th><th>P17</th><th>P18</th></tr> <tr> <th></th><th>左</th><th>右</th><th>左</th><th>右</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死荷重</td><td>61.7</td><td>52.7</td><td>152.9</td><td>159.1</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>69.2</td><td>65.9</td><td>109.7</td><td>116.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>-26.9</td><td>-28.6</td><td>-37.7</td><td>-42.8</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>26.8</td><td>15.5</td><td>130.9</td><td>103.3</td></tr> </tbody> </table>		P15	P16	P17	P18		左	右	左	右	死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1	Max	69.2	65.9	109.7	116.8	Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8	合計	130.9	118.6	262.6	276.8	Max	130.9	118.6	262.6	276.8	Min	26.8	15.5	130.9	103.3	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>P15</th><th>P16</th><th>P17</th><th>P18</th></tr> <tr> <th></th><th>左</th><th>右</th><th>左</th><th>右</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死荷重</td><td>61.7</td><td>52.7</td><td>152.9</td><td>159.1</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>69.2</td><td>65.9</td><td>109.7</td><td>116.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>-26.9</td><td>-28.6</td><td>-37.7</td><td>-42.8</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>26.8</td><td>15.5</td><td>130.9</td><td>103.3</td></tr> </tbody> </table>		P15	P16	P17	P18		左	右	左	右	死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1	Max	69.2	65.9	109.7	116.8	Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8	合計	130.9	118.6	262.6	276.8	Max	130.9	118.6	262.6	276.8	Min	26.8	15.5	130.9	103.3	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>P15</th><th>P16</th><th>P17</th><th>P18</th></tr> <tr> <th></th><th>左</th><th>右</th><th>左</th><th>右</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死荷重</td><td>61.7</td><td>52.7</td><td>152.9</td><td>159.1</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>69.2</td><td>65.9</td><td>109.7</td><td>116.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>-26.9</td><td>-28.6</td><td>-37.7</td><td>-42.8</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Max</td><td>130.9</td><td>118.6</td><td>262.6</td><td>276.8</td></tr> <tr> <td>Min</td><td>26.8</td><td>15.5</td><td>130.9</td><td>103.3</td></tr> </tbody> </table>		P15	P16	P17	P18		左	右	左	右	死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1	Max	69.2	65.9	109.7	116.8	Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8	合計	130.9	118.6	262.6	276.8	Max	130.9	118.6	262.6	276.8	Min	26.8	15.5	130.9	103.3
	P15	P16	P17	P18																																																																																																																																																																
	左	右	左	右																																																																																																																																																																
死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1																																																																																																																																																																
Max	69.2	65.9	109.7	116.8																																																																																																																																																																
Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8																																																																																																																																																																
合計	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Max	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Min	26.8	15.5	130.9	103.3																																																																																																																																																																
	P15	P16	P17	P18																																																																																																																																																																
	左	右	左	右																																																																																																																																																																
死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1																																																																																																																																																																
Max	69.2	65.9	109.7	116.8																																																																																																																																																																
Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8																																																																																																																																																																
合計	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Max	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Min	26.8	15.5	130.9	103.3																																																																																																																																																																
	P15	P16	P17	P18																																																																																																																																																																
	左	右	左	右																																																																																																																																																																
死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1																																																																																																																																																																
Max	69.2	65.9	109.7	116.8																																																																																																																																																																
Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8																																																																																																																																																																
合計	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Max	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Min	26.8	15.5	130.9	103.3																																																																																																																																																																
	P15	P16	P17	P18																																																																																																																																																																
	左	右	左	右																																																																																																																																																																
死荷重	61.7	52.7	152.9	159.1																																																																																																																																																																
Max	69.2	65.9	109.7	116.8																																																																																																																																																																
Min	-26.9	-28.6	-37.7	-42.8																																																																																																																																																																
合計	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Max	130.9	118.6	262.6	276.8																																																																																																																																																																
Min	26.8	15.5	130.9	103.3																																																																																																																																																																
4.1.1	-34.3	-44.0	-13.7	-25.9																																																																																																																																																																
4.1.3	19.5	13.3	61.7	59.8																																																																																																																																																																
反力バランス	○	○	○	○																																																																																																																																																																
支反力構造性	○	○	○	○																																																																																																																																																																
下部工形状	○	○	○	○																																																																																																																																																																
コメント	- 標準的な支承配置とした案(桁長から0.7m)。 - 曲線桁による反力がP18橋脚左支承部に発生している為不安定な状態である。 - 支反部構造が他案より単純であり応力伝達が明確である。	- 右支反部位置を標準位置より0.8m(桁長から1.5m)とした案。 - 死荷重時の反力は改善されるが合計反力時(最小)にはまだ反力が発生している為、3、4案より不安定な状態である。 - 支反部の構造が複雑となり応力伝達が明確でない。 - アウトリガーが小規模なので外側に落橋防止装置を設置しても、梁長は統一形状で対応できない。	- 右支反部位置を標準位置より1.3m(桁長より2.0m)とした案。 - 死荷重時及び合計反力(最小)時に反力が発生しない。 - 構造的には3案同様。 - アウトリガーの外側に落橋防止装置を設置する為、梁長は統一形状で対応できない。 [右梁長: 2.13m (統一形状 1.85m)]	- 右支反部位置を架け違い側桁外支反部位置に合わせた案。 4案中支反部位置が最も外側に位置する(主桁長より2.45m)ので反力バランスが最も優れる。 - 構造的には3案同様であるがアウトリガーは最も長い。 3案同様アウトリガーの外側に落橋防止装置を設置する為梁長は統一形状で対応できない。 [右梁長: 2.55m (統一形状 1.85m)]																																																																																																																																																																
評価	×	×	○	△																																																																																																																																																																

P18 支点部の新示方書反力照査式: 4.1.1 による反力

- CASE 1: 左 - 166.4 t, 右 + 103.7 t
- CASE 2: 左 - 38.5 t, 右 + 66.0 t
- CASE 3: 左 + 0.4 t, 右 + 53.7 t
- CASE 4: 左 + 23.3 t, 右 + 46.0 t

5. あとがき

今回実施した検討結果による支承配置で行った上部工詳細設計の格子計算結果の支反力と、本検討による支反力を比較してみると、合計反力には差があるものの(検討時は、側縦桁・添加物を考慮していないためと思われる)反力バランス自体はほぼ同じ傾向の結果が得られた。しかし概略検討

とはいえ、上部工概略設計・ライナー計算・グリッド計算4回とかなりの時間と労力を費やしている。将来また同じような検討の必要があるときは、より簡単なモデル化および短時間で同レベルの照査結果が得られる方法を工夫したいと考えています。

都市計画専門部会

西伊豆地域における ゼロエミッション地域 モデルづくりの研究報告

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
中部支社 都市交通部 松浦 啓



1. はじめに

現在の消費社会は、その体制を継続させる中で深刻な環境問題を抱えている。

大量のゴミは年間4.5億トン排出されており、埋立て施設の不足が大きな問題となっている。ゴミ焼却施設ではダイオキシンをはじめとする、有害物の発生が問題となっている。また、銀、鉛、スズ、亜鉛等の産業活動における有用金属が2020年までに枯渇するといわれており、石油も第3世界の急激な経済成長により2020年には生産が需要を満たせなくなるといわれている。さらに、二酸化炭素の増大による地球の温暖化、オゾン層の破壊、酸性雨による森林や農業被害等国境を越えたグローバルな環境破壊が進行している。

これらの環境問題に解決するために社会経済構造自体を見直す動きが昨今活発化しており、1992年の地球サミット以来、「環境共生社会」の概念が国際的に広がることとなった。

本稿は、このような「環境共生社会」を考慮した——ゼロエミッション——を静岡県西伊豆地域に存在する豊富な資源を活用して導入するためのモデルについて研究したものを報告するものである。

2. 「ゼロエミッション型社会」の概念と事例

2.1 ゼロエミッションの概念

ゼロエミッションとは、大量生産・消費・廃棄の社会構造を、リサイクルを前提とした「循環型社会」に変え、環境共生型の産業・社会構造を形成することである。産業界での生産活動で発生する廃棄物、副産物や廃熱を別の生産活動の原材料やエネルギー源に変え、物質やエネルギーを地球環境に排出するのではなく、社会の中で循環させるシステムを築こうという構想である。

Zero Emission (0—放射・放出・排出)

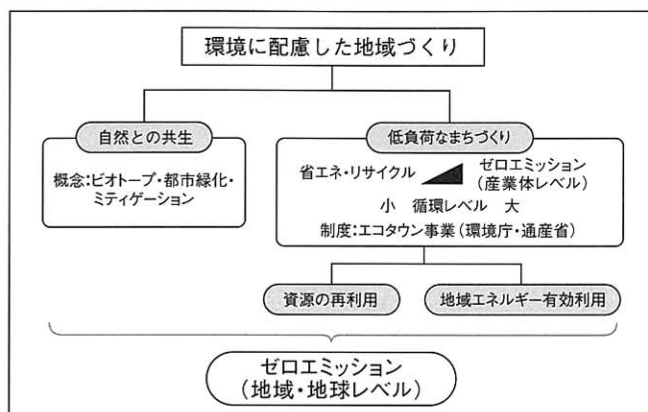


図-1 ゼロエミッション社会の概念

もともとは企業（産業体）レベルでのゴミゼロシステムは、エコバ社社長パウリ氏によって成されたゴミゼロシステムの構築が始まりである。日本の事例としては、アサヒビールの茨城、博多工場などがある。

その後、ゼロエミッションが産業体レベルから地域社会レベルへ移行した背景には、1992年の地球サミットが採択した地球環境保全の基本理念「リオ宣言」および行動計画「アジェンダ21」を受け、国連大学が「ZERI」という形で、地域レベルでのゼロエミッションの研究を進めている（顧問は前出のパウリ氏）ことがある。この動きに呼応して世界各地でゼロエミッション化が検討されている。循環を形成するセクションに、廃棄物を再利用するプロセスがあり、省エネ・リサイクルの頂点がゼロエミッションであるといえる。

2.2 我が国における取り組み

日本の事例は少ないが、屋久島、久米島などで計画が進行中である。両島とも小島であり周囲を海で囲まれ、観光以外に大都市との交流が少ない自己完結型の地域社会が形成されているため、住民の地域環境に対する意識が強く、地域内での循環の形成がしやすい土壌が形成されているといえる。

1) 屋久島「小さな地球行動計画」

「共生と循環」をテーマとし、自然界の物質循環システムに経済システムを徹底して近づけ、21世紀の循環共生型の地域社会を構想・実践するものである。計画の具体的な施策として以下のものが示されている。

- ① 屋久島地域資源の徹底利用
- ② 化石燃料を島から追放
- ③ 廃棄物ゼロ（現在島内で70%を賄う水力発電を基幹とし更なる新エネルギーの開発、電気自動車への転換、伐採した枝を防虫剤や抗菌剤に転換、廃材を舗装やキノコ栽培に利用するなど）

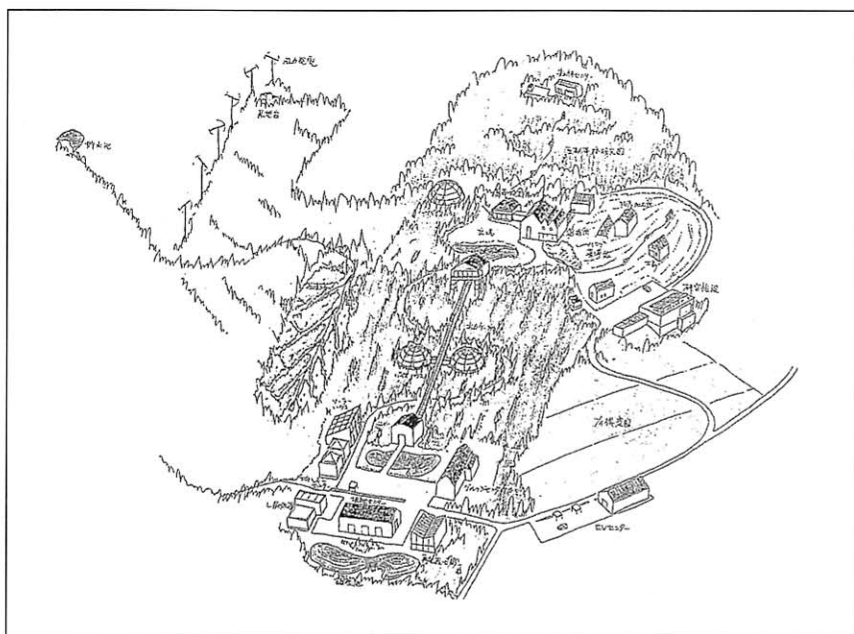


図-2 屋久島「小さな地球行動計画」構想図

2) 宮古島「宮古島エコロジーパーク構想」

島の基幹産業であるサトウキビ栽培によって発生する、大量の農業廃棄物（バカス）を新開発のPA法によりパルプへ転換することにより、産業廃棄物をなくす。また、基幹産業であるが収益率の低いサトウキビ栽培を残しつつ新たな産業の開発が実現できる。下図は、バカスをパルプ化するプラントとパルプ化技術の研究／研修センター、情報発信センターが集積した、エコロジーパークの構想図である。

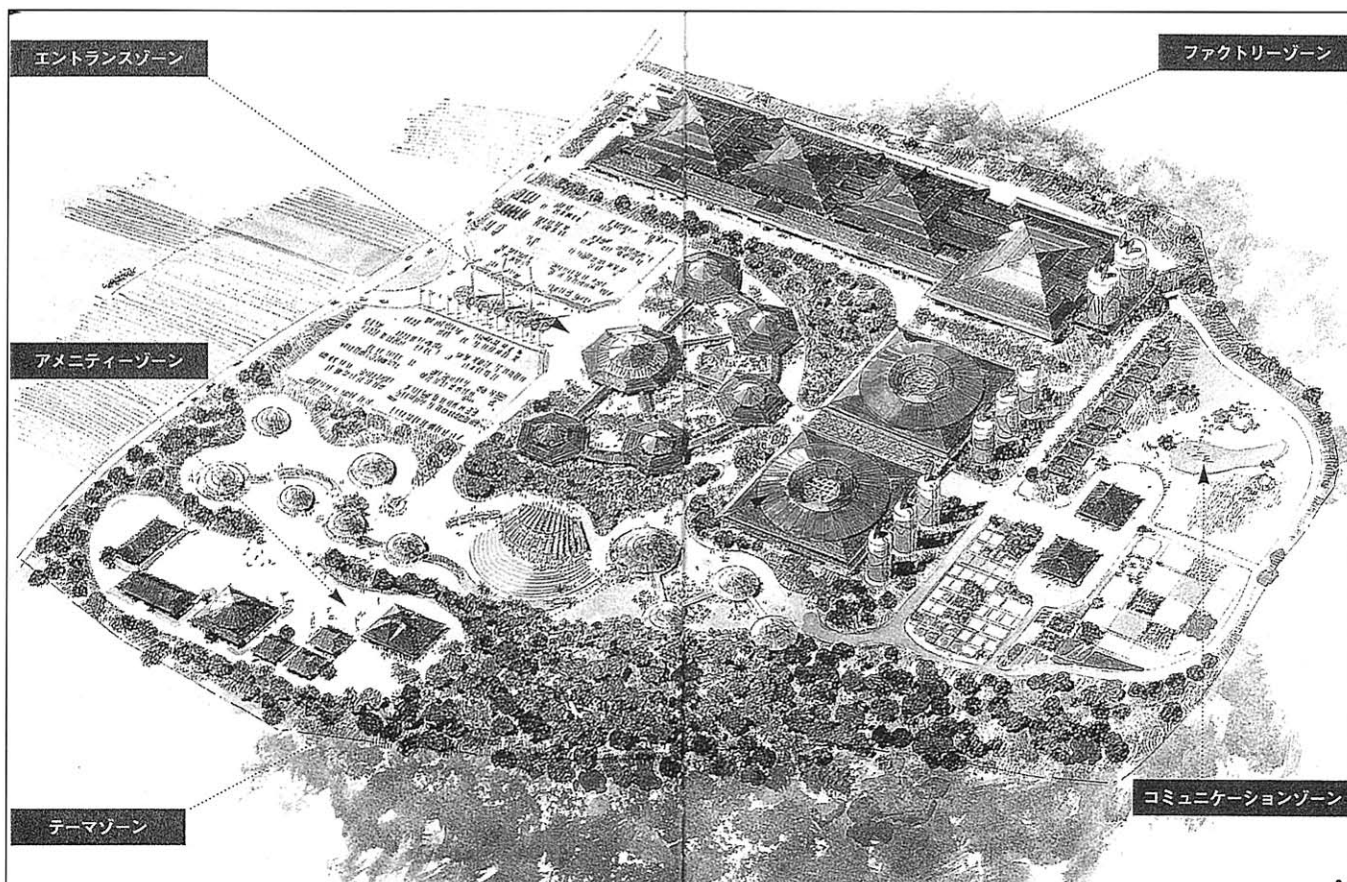


図-3 宮古島「宮古島エコロジーパーク構想」構想図

3. 西伊豆地域のゼロエミッション地域モデルづくり

3.1 基本方針

これまで述べたゼロエミッションの考え方をもとに、対象地域におけるゼロエミッションを行うことのできる地域システムの可能性を検討した。ゼロエミッション形成のために、以下の2つの目標を基本とする。

1) 新エネルギー発電電力の活用

西伊豆地域を含む伊豆地域には発電所がなく、電力は関東圏からの送電に頼っている。しかし、電力送電ルートの末端であるため非常時に対する信頼性は低く、これまでも関東圏の過需要時に送電をカットされかけたことがあるという。

このような現状に対応し電力の自給能力を高めるため、また、環境に配慮するために、対象地域に豊富に存在する自然エネルギーを活かした、廃棄物のないクリーンな新エネルギーをゼロエミッションの循環に組み込む。

新エネルギーには、風力発電、海洋温度差利用発電、太陽光発電、波力発電などがあり、国内でも導入の事例がいくつか存在している。しかし、発電量が少ないこと、発電コストが高い(図.4)ことから採算性を伴わず導入数は伸び悩んでおり、導入している地域でも電力会社にコスト分をみた値段で買い取ってもらうことで運用している状況であって、新エネルギーを独立した大規模なエネルギー供給源とすることは困難である。

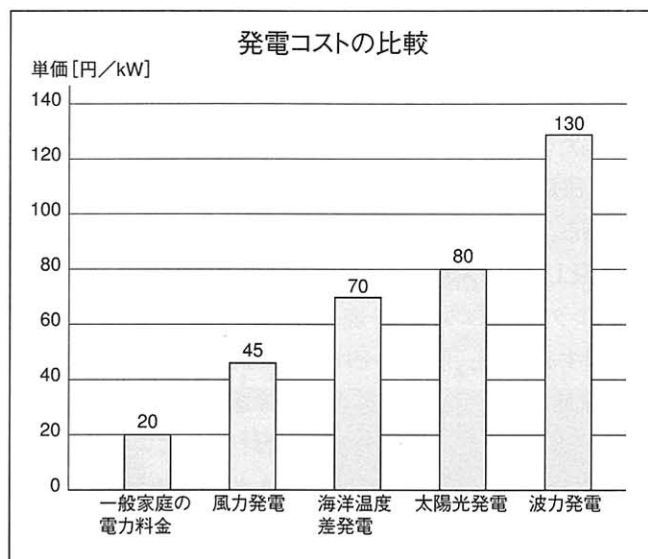


図-4 発電コストの比較

従って、導入する際には、発電時に地球環境に対して有害な物質を排出しないことや、地域イメージアップ等の二次的効果を見越した総合的な視点で評価する必要がある。

まず、対象地域内で新築される住宅に太陽発電パネルを設置させ、住居レベルのエネルギー消費量を低減させる。施設自体まだ高価なため、行政サイドで実費補助する制度を設けるなどして導入コストを下げる必要がある。

次に、分散型では安定した電力供給を得られないため、大規模な自然エネルギー発電施設を形成する。太陽光発電と風力発電により発電された電力で海水揚水用ポンプの動力もまかなえる稼働電力供給型の海水揚水発電所とし、西伊豆地域全域を電力供給エリアとする。長期的には温泉熱発電や海洋エネルギー発電を取り入れ、電力供給エリアを拡大することも可能となる。また、この施設を環境教育の場として見学施設にしたり、新たなランドマークとして西伊豆地域をアピールすること等の2次的な効果をもたせることができる。

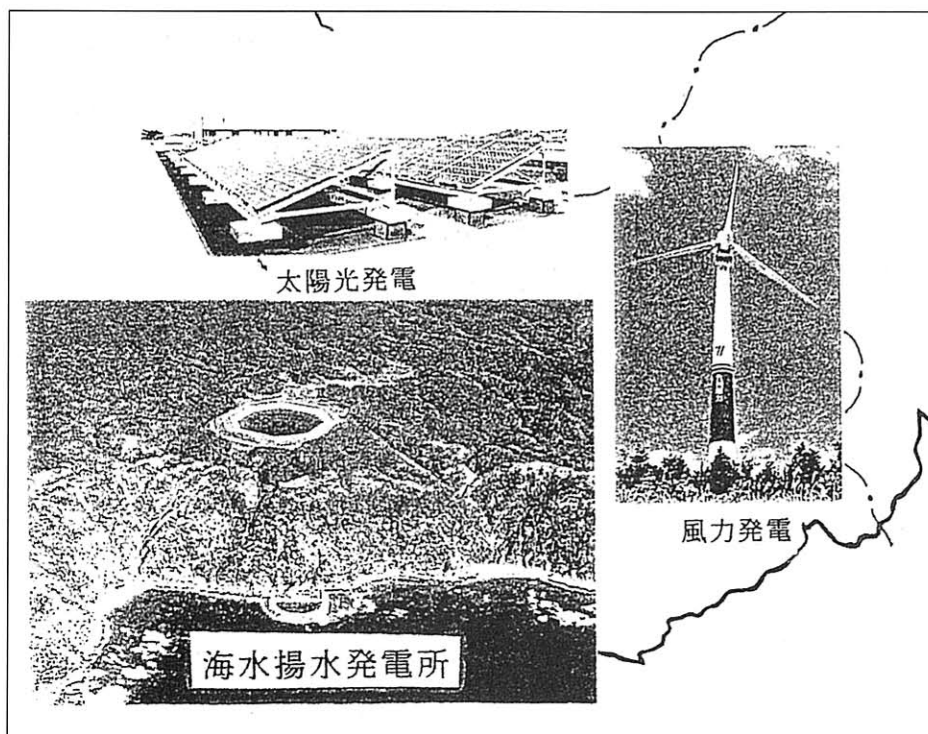


図-5 複合型発電施設イメージ

2) 観光施設から排出される大量のゴミのリサイクルセクションの形成

対象地域における、日常生活から排出されるゴミの量は住民一人当たり1.8kg/日と県平均の2倍を上回る数値となっている。これは旅館・ホテル等の観光施設から排出されるゴミの量が主体である。この大量のゴミをゼロエミッションのサイクルにエネルギー源として取り入れるセクションを形成するため、循環・エネルギーセンター（ゴミの堆肥化・焼却熱による電力発電を行う施設）を設置することとし、廃棄物ゼロの循環を形成することとする。

対象地域内では主に事業者比率を高くしたゴミ回収の有料化が始められているが、分別収集は行われていない。ゴミのリサイクル方法には、可燃物は熱エネルギーに、生ゴミなどはコンポストで堆肥化する等があるが、効率化しゼロエミッションの循環に組み込むためには、分別収集が不可欠である。しかし、分別収集には住民のリサイクルに対する意識を高める必要があるが、実際にゴミも分別化を実施している地域でも、住民の重負担感や協力者と非協力者間で不公平が生じており、十分な住民参加が実現できていないのが現実である。行政と住民との十分な話し合いや両者の地域環境保全に対する啓発が必要となる。

このリサイクルセクションはリサイクル施設とゴミ問題に対する十分な住民参加とで形成されるものである。

3.2 ゼロエミッション社会モデルの作成

ゼロエミッションは各住居で自己完結することが望ましいが、電力供給面では天候に影響を受け不安定であり、廃棄物処理

面では資源ゴミのリサイクル化は大規模施設が必要となるなどの限界がある。

従って、対象地域をゼロエミッションを行う空間的なスケール毎に段階的に分割し、同一スケール間及びそれぞれのスケール間での循環を形成し、ゼロエミッション社会モデルを作成した。

◆スケール1:

最小単位として一般の生活の基礎となる住居レベル。各住居・観光施設に太陽光発電装置を設置し電力自給率を高める。ゴミはコンポスターで堆肥化しスケール2の農林業の肥料とする。下水は汚泥と汚水に分類し汚泥はコンポスターへ汚水は循環エネルギーセンターで濾過しスケール2の各集落の産業用水となる。

◆スケール2:

集落レベルを想定。ここでは、農林業、漁業、2次的加工業集落を想定した。農林業、漁業で生産された作物や水産物は独自で市場に出るほかに2次的加工業で加工品となり市場に出ることとなるが、この時に排出される加工残さはスケール3の循環・エネルギーセンターで堆肥・処理水・処理熱となりスケール2以下の各レベルに供給される。

◆スケール3:

市町村レベルを想定。スケール2に自然エネルギーから得た電力を供給する施設と、スケール2から排出された廃棄物を資源に転換するセクションを設置することにより、スケール2相互を連結した循環を形成する。

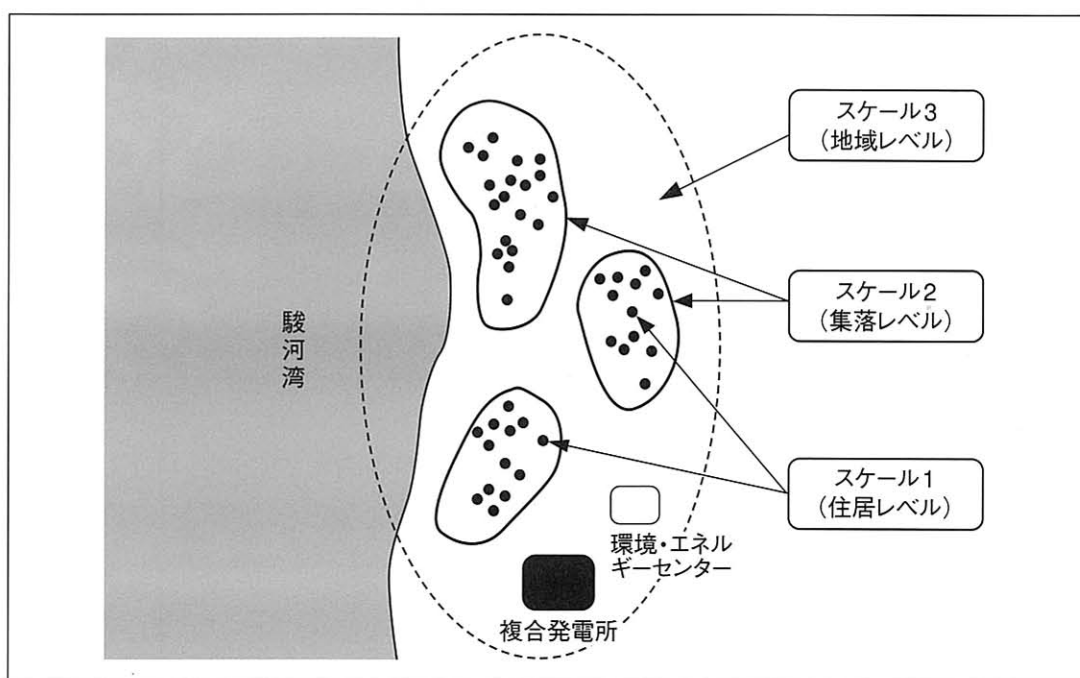


図-6 社会モデルのスケール

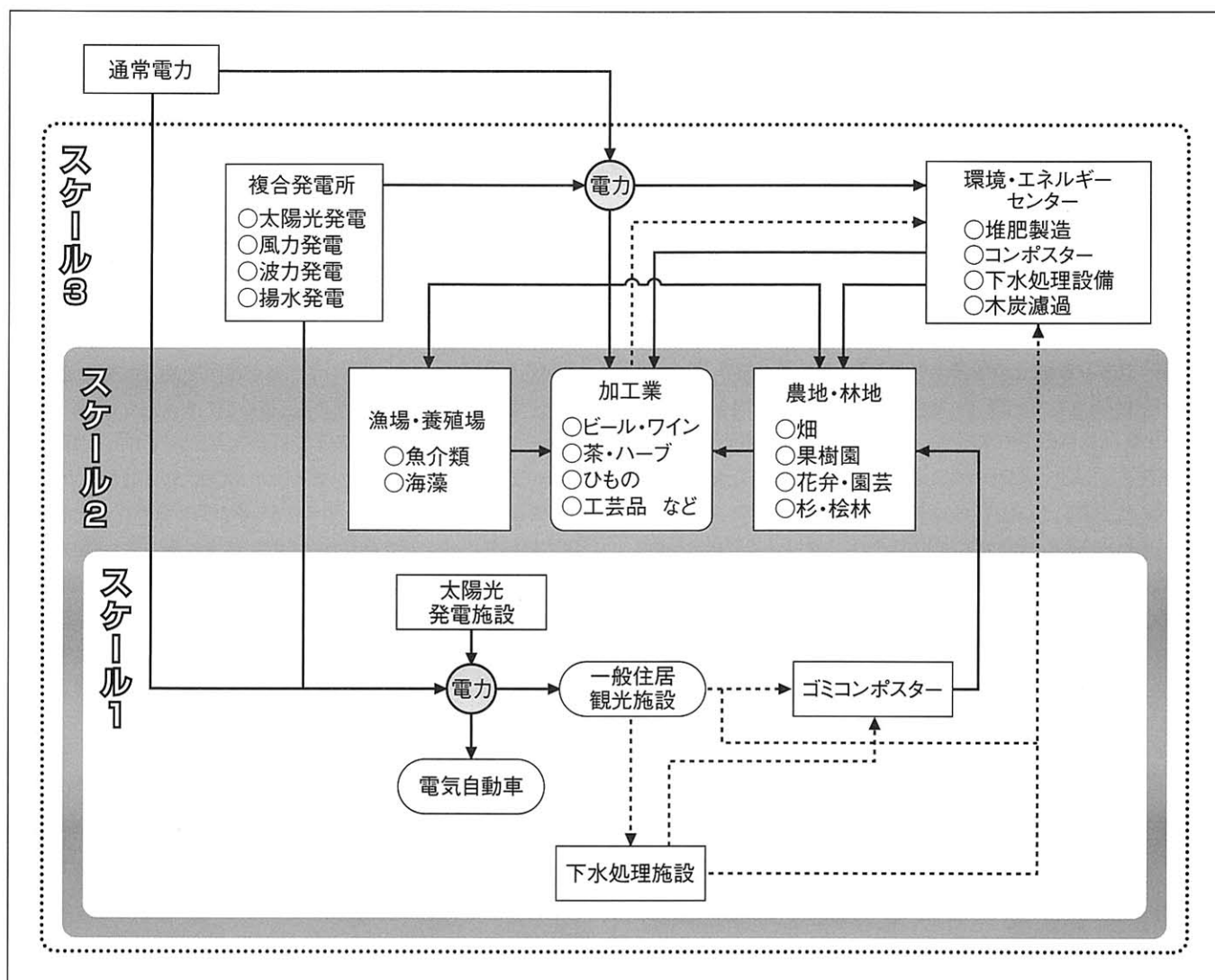


図-7 ゼロエミッション社会モデル

4. おわりに

本稿の研究は静岡県庁内で開かれた「駿河湾エコ・ステーションの創造」研究会で取り上げられた内容を、私が担当することとなった「ゼロエミッション社会の形成」という視点でまとめたものである。昨今の環境問題を受け、建設省でも環境共生都市（エコシティ）整備として取り組んでいる環境計画、新エネルギーの導入、国内エネルギー事情など多岐の分野にわたるものとなり、大変勉強になった。

今回モデルを作成したゼロエミッション社会モデルを形成するセクションの中には、希望的観測を含めて「仮定」する要素が多く、特に、ゴミをリサイクルするセクションは現状で問題が多く、コスト面や特に分別回収への住民の意識改革など重大な課題を残している。しかし、行政及び住民がそれぞれ単独で努力し

たところで解決するものでなく、また、相互に協力してもなかなか実現できないことが事例として取り上げられている。

今まで人類が築き上げてきた文明を否定しかねないこの現状にあって、我々コンサルタントは官・民の間に立ち環境共生の実現に寄与しなくてはならない。私は、今後この環境共生に対する意識を強くもち仕事に打ち込みたい。



私とコンサルタント業務

柴山コンサルタント株式会社
土木設計部 堀田 稔雄

1. 私とコンサルタント業務との出会い

私がコンサルタント業務(土木設計)という仕事について結構年月がたちました。最初の頃は仕事をするとき、言われたことをその通りこなすにも、一苦労していたように思います。あの頃は、土木設計の専門用語など何も知らず、上司の方から細かく親切に説明していただいても、何を言われているのかわからず、周りの方にだいぶ迷惑をかけてしまいました。その頃、一番最初にやらせていただいた仕事(とは言え、手伝わせていただいた程度の仕事でしたが)の施工が終了したという話を聞いて、見に行ったときのことは、かなり印象が強く残っています。自分が手伝った設計図面に描かれていたものが、そのとおり出来ている、それがまた何年も残り、人々の役に立つんだなと思ったら感動といっておかしいのかもしれないですけど、何か胸に感じるものがありました。

2. これからの自分について

現在、多少の経験も増えて最初の頃のような右も左もわからないと言ったようなことはなくなりました。自分が受け持つ仕事に対し、ある程度の方向性を持ち、仕事がおこなえるようになってきた気がします。しかし、「コンサルタント業務」という仕事をしている以上、発注者に対して「提案」をすることが必要であると思います。発注者に対して「提案」をするためには何が必要なのかを考えてみると、仕事に対し完璧に精通すること、新たな技術、工法などに対し常に目を向け、常に新しい情報を自分の頭の中に入れておくこと、発注者が何を望んでいるかを、正確に把握することが必要だと思います。それらすべてが、自分に完全に行えているのかどうかを考えると、まだまだ勉強不足、経験不足を感じてしまいます。「コンサルタント業務」というのは、奥が深く、たぶんどこまで行っても学ぶことに終わりが無いように思います。それはたぶん私だけではなく「コンサルタント業務」に従事している人すべてが、多かれ少なかれ考えていることだと思います。それゆえ私は何年も残り、人々の役に立つものの設計に携わっているんだという、最初の頃に感じた思いを忘れないで、これからもがんばっていきたいと思います。



私とコンサルタント業務

セントラルコンサルタント(株)
中部支社 道路グループ 谷間 玲子

1. はじめに

コンサルタント業界に入り、道路設計に携わって三年になる。恐いもの知らずで無敵な時代が過ぎ、多少大人にはなったが、まだまだ発展途上だと自覚している。だからこそ「仕事をする意義」について再確認する。

2. 考え方～今昔～

一年目研修時には「コンサルタントは『バランス』が必要だ」と書いた。我々の仕事は「よいモノ」＝「人の便宜や環境その他様々な要因に対し、何者にも偏らない完全なモノ」の提案・提供であり、それは可能だと信じていた。モノがつくれる過程をまだ知らなかった頃のことで。知らないゆえに、「よいモノ」の探究は貪欲だったように思う。

三年目の今は「よいモノ」＝「構造的に問題がなく安価なモノ」としている。つまり、各種規定、様々な制約、管理問題、コスト、地元要望等全てクリアするモノを考えることが日々の仕事なのである。条件次第で「さらに望ましいモノ」となるのに、と思うことはあるが、それら制約条件をもっと苦々しい思いで見ているのは発注者の方々なのではないだろうか。だから我々は「許される限り望ましいモノ」を想像することが仕事なのだと考えることにしている。

仕事の想像力については経験がものをいうだろうが、私の経験不足は否めない。不足分は過去の業務を参考にすると、実際の経験者に叶はずもなく、悔しく思う時がある。そういった経験則が正しいとは感じない時もあるが、それを覆すほどの経験、あるいは知識の裏付けがない。今のところは、なんとか自分を納得させることにしている。

3. 道路設計とは

道路設計に対する率直な感想は「怖い」。赤か青かではなく生か死か、つまり、好き嫌いでなく絶対で決まることが多く、失敗は許されず、責任は重い。想像力を駆使しても大きな穴が残っているかもしれない、そんな不安がつきまとう恐さがある。だがその責任の重みには意外に心地よいものがある。設計したものが「よいモノ」として形になる達成感、充実感はその重みがあるからこそだろう。

ある友人が私の仕事に対して「道路設計に熱くなる気持ちが分からない、利用者はそんな細かいことは知らない」と言った。きっと彼女は不便なく道路を利用しているのだろう。利用者が道路に対して不満を持たないということは、その設計者が心を砕いたから、そしてその道路が「よいモノ」として完成したからに違いないのだ。

4. これが私の生きる道

業界に対する熱い想いなどはない。みんな「よいモノ」をつくる努力をしているにちがいないからだ。私は、諸先輩方の手を借りつつ「納得のいくモノ」をつくる、それがこの業界にいる意義だと考えている。

納得する仕事ができ、家に帰ればうまい酒、そういう私って素敵でしょ？



地図に残る設計

株式会社 協和コンサルタンツ
コンサルタント2課 建部 静枝

1. はじめに

「地図に残る仕事をしたい」そんな事を夢見てこの業界に足を踏み入れ、早くも3年が過ぎた。この3年間に私がぶつかった“壁”は数限りなくあるが、その中の1つについて書いてみたいと思う。

2. 現場を知らない技術者

私が最初に携わったのは「魚道の設計」、今流行の環境にやさしい仕事である。「堰堤によって遡上できなくなってしまった魚を助ける」なんて女性に向いた仕事だろう。最初に仕事を頂いた時の素直な感想である。

ところがいざ現場に行ってみればそこは山の中…。川の兩岸は崖、左岸の比高は20m、右岸は80m。川岸にはロープや縄はしごを使わなければ降りられない。そんな現場も3年も経てばすっかり慣れ、今やロープの結び方もロリップの使い方もばっちりである。

さて、基本計画から始まった設計もいよいよ大詰めに入った私の前に立ち上がったのが「施工計画」である。図面を書いたのはいいがこれをどうやって施工するのだろうか。「自然たっぷりの険しい現場」に「自

然と共生するための魚道」を作る「自然を壊さない施行方法」なんて本当にあるのだろうか？建設機械など見たこともない私が連日連夜頭を悩ませた末、結局救いを求めた先は建設会社でした。施工の事をよく知らなければ本当の設計は出来ない、今のままでは地図には残せないと感じた時でした。

3. 「最高の作品」を作る

「最高の作品を作る」それは誰もが望むことだと思う。もし「行政」・「設計会社」・「施工会社」が企画から施工までプロジェクトを組んだらどうか。例えば魚道であれば、施工可能なぎりぎりの範囲で自然を守る設計をし、施工では設計の細かい意図を汲み、配置する石の向きにも配慮する。当然今の体制では無理な話であるが、最高の作品を作る手段の1つになるのではないだろうか。

4. おわりに

コンサルタントはその業務の重要度にも関わらず、その知名度や社会的地位は低いように思う。今、私たち若手にできること、それは施工を専門とする技術者との交流を深め、設計の中で知恵を借り「最高の作品」を目指すことであると思う。そうすることでコンサルタントの地位の向上、ゆくゆくは土木業界全体の技術力の向上につなげたいと思う。

私自身も「地図に残る設計」をできるよう、向上心を忘れずにこれからも努力して行きたい。



よきコンサルタント業をめざして

大同コンサルタンツ株式会社
技術部2課 佐藤 伸一

入社して以来、実際の業務に追われ続けて現在に至っている。就職活動時は、公

務員？ゼネコン？コンサル？どの業種にするのか？そんな中で「自分が一番合っているのは設計じゃないだろうか？」と考えて現在の会社に入社した。今考えると、当時は設計=コンサルタント程度に思い業務をしていたのではないと思う。事実、コンサルタントを意識して業務を進めようと思ったのは、それほど昔のことではなかったと思う。

コンサルタント業とは「専門知識・経験を持つ相談相手、助言者」たる者が、発注者の意向（イメージ）を理解し、最適な方策を提案、納得させることである。それで、社会資本・基盤を整備・維持することを目的とする成果が、有効に利用者、地域住民へと還元されていくと考える。

しかし、現実には知識・経験の無さ、少なさのため一歩も二歩も踏み込んで業務を進めることが少なかったことを、この場を借りて反省し、今後は常に念頭に入れ業務を進めたいと思う。

このコンサルタント業界は公共事業（国民の税金）にて成り立つ業種であることは、変わらないことである。しかしながら、高齢化社会の進行及び少子化により、2010年頃に人口がピークを迎え、以後減少すると

推定されている中、税収も減少し、公共事業費も減少すると思われる。それが現在の公共事業費の縮減、削減につながっており土木業界が混乱に落ち込んでいるように思う。傷口を最小限に押さえて対処する事はできないものだろうか？

そのように社会情勢が刻々と変化していく中、コンサルタント業界もその変化に柔軟に対応していかなければならない。有資格者の必要性、品質管理体制「ISO」の必要性等の対処も急務であると考え。そして、それらについて少しでも貢献できるように努力したいと思う。

最後に、人間、一人だけの力は限度がある。しかし、いろんな人、例えば身近でいえば上司等との意見の交換、発注者との議論、また、建設コンサルタンツ協会における横のつながりによる、情報交換等を有効に活用して、自分自身かつ周りの人たちが、互いに向上していけるようにと考えている。

これからも、いろんな業務に携わらと思うが、地域住民、利用者の立場となり、ときには自然の立場となり、現場の状況を把握した上で業務を進めていきたい。また、発注者、上司等とコミュニケーションを密にとりより良い成果を提供できるように努力を続けていきたいと思う。



コンサルタント業務と私

株式会社 東海建設コンサルタント
環境計画部 玉井 哲也

私が建設コンサル業界に足を踏み入れた平成7年4月「厳しい時期に突入した。」

と言われたその言葉とは裏腹に入社当初から1年以上も学生気分が抜けず『社会人』と言うよりもむしろ『自由人』という言葉がぴったりな、のほほんとした感覚の毎日でしたが、そんな私も気が付けば入社4年目を迎えており、時間におわれる慌ただしい日々を送っております。そんな私の生活を振り返り、今後の指針を見据える良い機会としてこの場を利用させていただきます。

入社以来、道路・河川の測量設計、各種調査に申請他、非常に幅広い分野に渡り、先輩、上司のアシストをさせて頂きました。その頃は、先輩、上司が丁寧に指導して下さいたり、手順から方針まで全て用意され、与えられた事項をただ消化することが精一杯でアンケートなどの職種欄には、『キーパンチャー』だとか『CADオペレーター』という言葉がぴったりでした。今思えば内容を理解する余裕がなかったように思い出されます。

最近はコンサルタント業務全般の流れがなんとなく見えてくるようになり、現在は公園計画・都市計画などの計画業務で上司のアシストをしています。計画業務は、実に多彩な内容の質問をお客様より頂いています。

内容は、土木分野以外にも渡り正確な返答をしかねる事もしばしばです。そんな折は後程お答えすることを約束し、再度調査し、自分の言葉で説明しよう心掛けております。今後も多くの質問を受けるとは思いますが、どのような質問をされるかは予想できず、私にとって全ての事柄に即答できるようになるのは、まだまだ先の話なので、質問内容が何の分野で何処を調べればよいか解るよう、日頃から幅広くに多岐に渡り興味を持つよう努め、その中から質問事項を頂いた事に関して深く追求し、返答すると同時に、私の知識の蓄積にしたいと思えます。また、計画業務は、言葉、絵等の表現で自分以外の第三者に理解してもらうことが殆どで、特に計画のコンセプトなどは、誰にでも解り易い言葉と表現によって第三者に自分と同様のイメージを求める必要があります。強調したいものはより丁寧に表現し、他の言葉と区別します。くどくなりすぎたり、不適当な表現によりイメージが相違しないよう心掛けております。日頃から上司には「文章作成には熟成に熟成を重ねろ。」「読む人それぞれの感性によるので完璧などない。」と教えられております。まだまだ思い通りに書けず、先日私が作成した文章に上司の赤ペンが入り、真っ赤になって手元に戻ってきました。よい経験をさせて頂いております。

以上のような最高の環境で勉強兼、仕事ができることに感謝し、相当の時間が必要ですが真のコンサルタントを目指したいと思えます。



設計技術者を目指して

杉山コンサルタンツ株式会社
設計部 小林 敬子

日焼けした顔にヘルメット姿の土木技師、そのカッコ良さに憧れ、高校進学は迷うこと

なく土木科を選び、ようやく土木屋の仲間入りができました。といっても入社2年の21歳を迎えたばかり…設計部の先輩方に混って一人前の席は与えられていますが仕事はまだまだ駆け出しで、図面とニラメッコしながら数量計算等の手伝いをしている毎日です。先輩の仕事を見たり、設計の打合せを聞いたりしていると、自分にはそんな力があるのだろうか、これからも続けていけるだろうか等、不安と焦りで落ち込んでしまった時期もありました。しかし、「私はまだ若い。この仕事は2年や3年の経験でできるようなのじゃないんだ、焦らず、一つ一つ勉強していこう。」と割り切り、その一歩として、土木に関係する資格を取ってみようと、まず手始めに測量士補、施工管理技士に挑戦しました。これによって、知識も少しは増え、何よりもこの仕事を続けていく自信がついてきました。高校時代は柔道部で県代表に選ばれ、それなりの成績を納めましたが、そこで培った集中力と忍耐力でこれからどんどん挑戦したいと思えます。

この間、母校のOB会に出席した時のこと、建設会社に勤める先輩から「コンサルの設計図は当てにならない。」といわれました。いきなりそん

なことをいわれ、コンサルに勤める身として「何が当てにならないの。」と思ひ、いろいろ聞いてみると、現場に合わない図面、施工が出来ないような設計が多いということでした。まだ勉強中の私にとって、詳しい内容はよくわかりませんが、計画、設計というのは、国や県等の基準を片手にドラフターやCADだけでできるものではなく、施工現場の自然や社会条件を良く把握しなければならない。時々、先輩達が上司から「現場をもっと調査しろ、こんなものどうやって施工するんだ。」と、注意されているのを見掛けますが、このことなんだと。自分も設計ができる様になった時は気を付けなければと、その重要さを知らされました。

今、職場で設計用の机に座っている女性は私だけです。土木関係の職場は、男の世界といわれますが、特にこれからの設計においては、女性ならではの感覚が必要なことも多くなると考えられ、沢山の仲間ができれば、どんなに楽しいことかと思えます。

設計技師のひよこ(いや、まだ卵かも)が少し生意気なことかも知れませんが、好きで入ったこの世界です。これからいろいろと躓くこともありますが、先輩の教えをいただきながら、一步一步地道にやっていきたいと思ひます。そして、いつの日か、自分が設計した道を走りながら、「この橋はね、お母さんが設計したのよ。」といえる、ママさん技師を目指して頑張りたいと思ひます。



「初志貫徹」を目指して

(株)マエダ 名古屋支社
技術第2部1課 永井 まり

今回投稿依頼をいただき、今までの2年
間を改めて振り返る機会ができたので、こ

れまでに感じ、考えたことを率直に書きたいと思います。まず私が土木という道を選んだ理由は、後世に残るような、そんな“もの造り”に少しでも携わりたいという思いがあったからです。今考えるともう1つ別に私自身が生きていたことの証となるようなものを創りたいという思いもあったような気がします。私が考える土木構造物のすばらしさは、個人プレーが全てではなく多くの人々が、それぞれに各分野での専門知識や技術を活かし、初めて完成するものであるということ、そしてその後数十年にわたり、人々が生活のために利用することができることでした。実際業務に携わり始めると忙しい日常に埋没し、業務でわからない問題にあちこちでぶつかり、分厚い専門書や示方書をとっかえひっかえ開き、勉強すればするほど技術的検討項目の多さ、専門的知識、経験という名の判断力の必要性を切々と感じ、こんなペースではいつまで経っても1人前の技術屋にはなれないと焦りばかりを感じていました。その度に、周りで頑張っている諸先輩方を見て‘後世に残すもの造り’そんな当初の気持ちを思いだし、改めて構造物に対する興味や関心を忘れてはいけないと自分

に言い聞かせていました。けれども、その思いとは裏腹に自信はなくなる一方でした。ちょうどそのときある言葉がふと頭に浮かびました。「この世に存在するあらゆるものは、決して単独で存在するわけではなく、必ず何かに携わっており、陰で何かに（誰かに）お世話になっていると……たとえば食物連鎖がそうであるように……。」中学生のころに聞いた普段何気なく口にする“御陰様で”という言葉解釈です。これは床冷えのする比叡山延暦寺にて、正座でじびれた足をさすりながら聞いた説法です。たった2年と数ヶ月しか経っていないのに、本当にいろいろな人に技術的に助けていただき、指導していただいたことを思うと、現状のつらさや不安に初心を屈し、諦めてしまうのはそれこそ本末転倒であるのではないかと身を切るような寒さの中、境内で聞いた説法に今更ながら教えられた気がしました。知識も経験も大いに不足している私たちに、自らの時間を割き、技術的な知識を教えて下さる多くの上司、先輩方、そして、陰ながら私たちの技術屋としての成長を期待している、多くの人々に1日も早く“御陰様で”と言う言葉でお礼が言えるような、そして言われるような技術者になりたいと。今回の投稿依頼で自分の今までを振り返り、そして土木構造物の魅力を再認識する事ができたように感じます。果てぬ知識欲を持ち続けることを目標に、明日の土木技術者を目指したいと思います。



国際化について思うこと

株式会社 東京建設コンサルタント
設計技術部 熊井 崇

日々大量の業務を抱え、その消化に忙しい毎日を送っている。

コンサルタントとは、このようなものかと、疑問を抱くことはあったが、目の前の業務をこなすだけで、今まであまり考えることはなかった。

しかし、最近コンサルタント分野においても、国際規格ISOの導入に代表されるように国際化が進められ、海外のコンサルタントについて、雑誌等で取り上げられることが多くなった。

そして、海外コンサルタントを知るにつれ日本との違いに驚き、コンサルタントについて考えるようになった。

海外コンサルタントについて私が驚いたことは、残業や深夜勤務する人が皆無であることと、早期より業務の国際化が図られており国際市場で勝ち抜く基盤が既に出来上がっていることである。

海外では、日本のように人生の大半を仕事に消費する人はほとんどいないようで、このような違いは、単に国民性の違い（家族第一主義）のみに起因するのではなく、業務内容に応じて、人員を適材適所に配置し、無理のない業務実施体制を、確立しているためのようだ。このことは同時に、ISO9000シリーズが深く浸透し、確実に機能している現れであろう。

また、海外のコンサルタントは、以前より業務を自国の公共事業のみに限らず、国外の業務を積極的にこなし、そのノウハウを培ってきている。

このような海外コンサルタントが、日本市場に参入してきた場合太刀打ちできるかどうか考えると、少し不安になるが、海外コンサルタントの良い部分は積極的に取り入れ、日本人に適した独自のシステムを造り上げれば問題ないであろう。

海外のコンサルタントも日本市場に参入するためには、言葉の問題や、文化の違いなど解決しなければならない問題が数多く存在するが、日本の技術者の採用で業務拡大をはかる可能性もある。

このような事態に備えるため、日本のコンサルタントも労働環境の改善や、待遇面で充実を図り、また、社会的地位の向上についても積極的に取り組み、より魅力的な職業にする必要があろう。

今まで業務のことばかり考えていたが、海外のコンサルタントを知ることにより、自分の知識の範囲が非常に狭いことを痛感した。

これからは、専門知識について勉強することは当然であるが、社会情勢、マネージメント、法令、自己開発について積極的に取り組み、幅広い視野から物事を判断でき、来るべき国際化にも十分対応できる技術者になりたいと思います。

このようなことを書いていますが、目の前の業務を考えると、また業務のことしか考えられなくなるのでは……。と自分と格闘しながら日々を過ごしています。



これからの建設コンサルタント

日本工営株式会社 名古屋支店
技術部第2課 狩野 耕太郎

第二次大戦後、戦禍により荒廃した我が
国の国土を蘇らせ、驚異的な経済成長を

遂げ、経済大国の仲間入りをすることができたのは、工業生産力の発展に負うところが大きい。優れた土木技術に支えられた数々の土木事業による社会経済基盤の整備が大きく貢献したことも明らかである。しかし、一方ではその高度経済成長および近代工業化に伴う開発によって、生活環境の悪化、ゴミ廃棄物処理、交通公害等さまざまな社会問題をもたらした。昭和40年代の高度成長時代が終わり、安定成長期に入るにしがたい環境問題や騒音公害等に対しさまざまな住民運動が広がり、公共土木事業に対する市民の目は一層厳しいものになりつつある。

そのような意味で、現在、公共事業に対する取り組み方が大きく変化しつつあると言えよう。この時代の変動期に建設コンサルタントはどう生き、何を成すべきか、社会的背景を的確に把握し、それへの対応を生み出せるか否か、われわれに課せられた使命は重大である。これからの建設コンサルタントは、従来の開発優先の姿勢から、それぞれの地域における自然環境保全および生活環境整備に重点をおいた、土木事業本来の目標である自然と調和した豊かな社会の確立という原点に立ち返

るべきである。

昭和40年代以降、急速に拡大した土木事業は、それを利用する人口の増加と相まって、自然の持つ許容量を侵食し続けている。21世紀の人類が必要とするのは、「物質的充足」「社会経済の安定」および「自然環境との均衡」であると考えられる。物質的充足とは増加する人口が必要とする食糧、資源、エネルギーの安定供給と質の高い社会資本の整備であり、社会経済の安定には、資源の枯渇化と環境の劣悪化に伴う国際間、民族間および地域間の緊張の緩和が前提となる。また、自然環境との均衡には、人類と共生する豊かな自然の保全が前提となる。このような視点に立てば、今後は、国境、民族さらに組織の枠組みや学際を超え、新しい時代を創造する幅広い国際感覚が必要とされてくるのではないかと考える。

既設の社会資本を造り変えることは至難のわざである。しかし、希望に満ちた未来を造るのはこれからである。将来、コストが低く、安全かつ利便性の高い構造物や自然と調和した豊かな社会環境を造れるかどうかは、われわれが今から引く一本の線によって決まる。これ以上不採算路線を建設したり、無理な計画によるトンネルの崩壊などを起こすことは、われわれの英知により回避すべきである。これからの建設コンサルタントは、人類の平和と幸福に資する社会資本の整備を目的とする土木工学の使命を再認識し、深い専門知識と幅広い常識を備え、そして自然と人間への深い愛情をもって、さまざまなプロジェクトに取り組むべきであると私は考える。



総務部会

部会長 児玉 武

中部支部の組織は平成10年度より、一層の発展と活動の充実を図るため組織が改正されました。総務部会では部会長、副部会長と従来の運営委員会、厚生委員会に新たに情報委員会が加わり10年度・11年度新しい体制で活動することになりました。

新たに加わった情報委員会は情報特別委員会の方針を引き継ぎ、会員への情報伝達と情報の共有化を目的としたネットワークの構築と円滑な運営をめざして活動しています。

平成11年度には30周年記念事業もあり総務部会では会員の期待に沿えるように新たな気持ちで運営に当たりますので会員皆様のご協力ご支援を宜しくお願いします。

運営委員会の主な活動について

運営委員長 秋山 保

(社)建設コンサルタント中部支部は平成11年度に設立30周年を迎えることになります。このため記念事業を企画立案する「(社)建設コンサルタント協会中部支部30周年記念企画委員会」を設立しました。またそれに伴い、窓口として総務部会の運営委員会が担当することとなりました。第1回企画委員会を7月10日に開き、記念式典・表彰式・講演会・祝賀会・記念誌等の立案をしました。

9月1日「防災の日」には、(社)建設コンサルタント協会主催の今年度の防災演習を実施しました。防災演習の内容は、午前9時に埼玉県地方に大規模な地震の発生を想定し、災害対策中部支部(中部支部事務局)を設置し会員各社と災害対策本部との連絡機能の検証をしました。

また同日、協会の防災演習とは別に「平成10年度中部地方建設局防災訓練」が行われ建設コンサルタント中部支部も参加しました。本演習は、中部地方建設局が民間団体との協定に基づく災害緊急支援に関する情報交換訓練で、午前9時30分に東海地震の発生を想定し、設定された被害区域における施設被害の調査等のために、技術者等の派遣の要請に対する出動可能な人員を回答するものでした。

厚生委員会の活動

厚生委員長 青山 鐘明

当委員会は、会員相互の親睦及び慶弔見舞等の諸事業の遂行を担当しております。

今年度の事業計画では、会員の親睦を図るため、ゴルフ大会(年3回)、ボーリング大会(年3回)の開催を計画しています。

ゴルフは10年度第93回大会を7月15日に、広幡CCで開催しました。35名の参加があり、新年度でハンデ改正をして行いましたが会員の腕前の向上が著しく約15名の選手がアンダーでプレーしました。

またボーリング大会は、今年度第1回を7月10日に開催しました。毎回80名程度の、各社の若い営業・技術の人が参加していて楽しくプレーしています。ただ参加会社がいつもほぼ同じです。上のご理解で新規各社の多数の参加を希望します。

非常に残念なことです。9月23日 構造土質委員の瀬崎惇一様((株)梶川土木コンサルタント)が逝去されました。謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

情報委員会活動

情報委員長 笠井 利貴

昨年度末より『中部支部情報ネットワーク(CCAI-NET)』の運用を開始し、事務連絡の迅速化という面では効果を発揮しつつあるものの、情報の交換・共有化という面では残念ながら効果を発揮していません。

本委員会の主な役割は中部支部情報化のインフラ整備であって、それを活用してゆくのは会員の皆さんなのですが、現状ではもっと活用される様に仕向けてゆく事も我々の大きな使命だと考えています。

そこで、本委員会での今年度の主な審議テーマを次の二つに絞って活動中です。

1. 中部支部情報ネットワーク(CCAI-NET)の運営と利用の促進について

- CCAI-NETの情報量を増やすための活動
技術部会への働きかけ、情報発信のオペレーションサービス等の充実など
- 事務局からの情報発信を増やすための活動
週間ミニニュースなどの配信など
- 登録ID数の制限を廃止

2. 将来像(WWW化)の計画・検討

- WWW化の形態(手法)についての検討
本部のしくみを調査(支部で利用可能か)
情報の種類の整理
要求される機能、実現に必要な費用・期間などの検討
- WWW化への移行についての検討
Niftyとの併用について検討
会員各社の情報化の整備状況と整備計画の調査

二ヶ月に一回程度開催する委員会だけで審議してゆくにはかなり盛りだくさんな内容なので、E-MailやCCAI-NETの会議室を利用して運営する様に心がけています。ご意見など自由にCCAI-NETの会議室に発言して頂いても結構ですので、是非ともCCAI-NETに参加して頂く事を最後をお願いして委員会報告を終わらせて頂きます。

広報部会

部会長 村上 勇

広報部会の目的は、会員各社の相互理解に役立つ連絡機能のみならず、広く世に協会の設立意義を理解して頂き、併せて建設コンサルタントの役割を確立していくことを目指すものとして活動しております。

平成10年度から、新委員の改選と同時に、広報・渉外委員会に加えて、広報誌発刊を目的とする、編集委員会を独立し、3委員会にて活動を始めました。

また、平成11年には当協会中部支部の設立以来30年を迎えることとなりますので、30周年記念事業も視界に入れて、より一層の活発な活動となるよう努力する所存であります。

広報委員会の主な活動報告

広報委員長 山田 淳二

広報部会の事務局的役割を持つ広報委員会は、主に対外的なPR活動と同時に会員各社の相互理解のための広報活動を目的としております。

- 広報誌の配布……約1000部を東海四県下の国の出先機関、県、市に直接配布（10年6月上旬、次回11月下旬）
- 各種研究会開催……10月15日 独占禁止法研修会（ルブラ王山）一般教養講座（未定）
- 30周年記念事業への協力

渉外委員会の主な活動報告

渉外委員長 田中 信男

渉外委員会は、新たに選任された新委員と、昨年までの方針を引き継ぐため、各県代表の委員とて対外折衝活動を目的に活動しております。

昨年度に引き続き発注機関への説明会を、会員各社のアンケートに基づき要望事項に若干の修正を加えて実施し、併せて実務者懇談会を開催しております。

- 三重県……吉田山会館 15:30～
- 岐阜県……岐阜県庁 13:30～
- 愛知県……愛知県庁 14:00～
- 静岡県……未 定

編集委員会の主な活動報告

編集委員長 廣瀬 博

広報委員会を編集委員会と広報委員会に分離して、スタッフも6名から7名に増員して充実を図ってまいりました。

5月以降6回の編集会議を持ちました。第3号の特集は「中部の主要プロジェクトと高規格幹線道路」に決定して活動をしてまいりました。

今回新たにアンケートを作成して読者の皆さんの意見を集約して今後の誌面作りに反映させていただきたいと思っております。

また、30周年記念事業の一環としての記念誌発行のため、編集副委員長が代表して調整にあたる予定となっております。

これまでに発行された創刊号と第2号誌



道路専門部会

部会長 柘植 辰男



支部活動の拡大発展を期して行われた支部組織の改訂により、今年度より、従来の技術部会の4委員会が、独立し、部会として活動することとなりました。

当道路専門部会は、部会長、副部会長、委員長、副委員長、委員（7名）の総勢11名で運営を担当しております。

本年度の部会運営方針としては、これまでの委員会活動を継続することを基本とし、会員会社の技術者が部会活動を通じて、親睦を計り、技術力の向上を期することを主たる目的としております。

活動内容としては、支部全体行事である「業務技術発表会」（11月中旬開催）への参加、4部会合同の技術士セミナー（12月中旬開催）、道路専門部会独自としては、技術講習会を10月下旬に開催予定、（今回は、最先端の情報通信技術を活用した新しい道路交通システムである「ITS」に関する講演会を計画）、又道路建設現場見学会を11月に計画しております。

又、他機関からの要請を受けての研修講師派遣も実施しております。

（今年度は中部地建から依頼を受けて、6月に2名派遣済み）

一方、分科会活動では、①計画分科会、②構造物分科会、③環境分科会、の活動が基盤となっているが、年度当初の会員募集の結果、①計画分科会、56社82人、②構造物分科会、39社64人、③環境分科会、33社46人、計65社192人の参加を得て活動を開始しております。

例年、当初は活発に活動していますが、繁忙期となる年末から年度末にかけては、参加率が低下する傾向にあります。

技術力向上と、自己研鑽を目的とした趣旨を理解していただいて、積極的な活動を切望しております。

河川専門部会

部会長 中村 稔

支部活動の拡大発展を期して行われた支部組織の改訂により、今年度より、従来の技術支部組織改正により平成10年度から、従来の技術部会が4専門部会に発展改組され、「河川専門部会」が発足すると共に、河川委員会の委員の半数が世代交替して、新たな体制でスタートすることになりました。

前身の河川委員会での活動は、平成5年度から個人会員による「河川砂防技術研究会」を発足させ、研究会独自の活動はもとより、支部技術部会の活動母体として大きな成果をあげてまいりました。

当部会としては、支部組織である「河川専門部会」および「河川委員会」によって、建設コンサルタンツ協会支部としての事業のうち、河川技術に関わる分野を所掌してまいります。事業の中核となる「会員の技術の向上及び改善」に関しては、各部会と共通する技術については、他の専門部会と協調連携して進め、「河川」分野の技術に関しては、河川委員会の下に支部会員単位による「河川研究会」を発足させて実施することとしました。

部会活動としては、他機関からの受託研究や対外協力としての研修講師派遣や視察団受入れ及び他機関行事の支援などの協会支部事業の一部を担当実施いたします。委員会活動としては、本年度は、支部行事の「業務研究発表会」（11月16日開催）の運営を担当するほか、河川委員会独自の活動として、11月6日に「見学会」、12月に「技術セミナー」の開催を計画すると共に、「河川研究会」活動を主宰します。

この研究会は、実質的には、前年度までの「河川砂防技術研究会」を引き継いで活動するものでありますが、対象とする分野は単に河川に止まらず、ダム・砂防・海岸・環境・水質・農業土木さらには下水道まで「水」に関わる分野すべてを対象とすることとしています。

研究会員数は、平成5年度発足当時の33社63名から、昨年度では、56社218名にまで充実してほぼ安定状態に達し、本年度から55社213名の会員によって活動することとなりました。

研究会には、第1分科会（主として調査計画）、第2分科会（主として河川環境）、第3分科会（主として構造設計）の3分科会が設置されていて、研究会員は、この何れかの分科会に所属して、社会情勢や新たな施策について情報を交換しながら、これらに適切に対応する河川技術の向上のため自己研鑽に励んでいます。



構造・土質 専門部会

部会長 井上 恒紀

1. 平成10年度の組織

平成10年度から新組織となり、専門部会(部会長及び副部会長、計2名)と下部組織としての委員会(委員長、副委員長及び委員、計10名)で運営しています。

平成10年度の会員は以下の通りです。

鋼構造分科会	41社	51名
コンクリート構造分科会	35社	72名
下部・基礎構造分科会	45社	94名
土構造分科会	35社	55名
合 計	63社	272名

平成9年度の54社238名に対し9社34名増加しております。

会員数の増加が即活性化に結び付く訳ではありませんが好ましい傾向だと思います。

会員各位並びに事務局のご協力の賜と感謝しております。

2. 平成10年度の活動実施状況及び予定

今年は役員・委員等の改選の年で立ち上がりが遅れ、例年5月に開催しておりました総会が7月にずれ込んだ為、年4回開催しておりました分科会が3回になりました。

総 会：平成10年7月1日

愛知県厚生年金会館

総会出席41社91名

交流会出席27社70名

委員会：8～9回(5月、6月、7月、8月実施済み)

(9月、10月、11月、1月、2月 予定)

分科会活動：(第1回) (第2回) (第3回)

鋼 構 造 7月 9日 9月10日 11月 5日

コンクリート 7月22日 10月11日 11月 6日

下部・基礎 7月27日 10月 2日 11月26日

土 構 造 8月31日 10月21日 12月16日

紙面の都合で内容は割愛しますが詳細は「研究会だより」をご覧ください。

現場見学会：

第1回 JH東海北陸自動車道鷺見川橋 他(予定)

第2回 JH第二東名名古屋東工区 他(予定)

第3回 未定

技術講習会：第1回 未定

講 師 派 遣：愛知県土木技術研修

11月16日「構造物の基礎調査」坪田委員

11月17日「基礎構造物の設計」澤田委員

委員派遣：

地盤工学会中部支部第4部会運営委員 2名

4専門部会共同行事：

技術士セミナー(担当)平成11年 2月25日(予定)

業務技術発表会(共同)平成10年11月17日

年毎に会員が増加し責任の重さを痛感せざるを得ませんが、活力に満ち、充実した研究会には会員の皆様方の積極的な参加と活発な意見が不可欠です。

残念ながら、未だ、委員主導型で活動している状況です。各種の行事に積極的な参加を期待しています。

都市計画専門部会

部会長 高 橋 剛

今年度から専門部会方式に組織変更され、都市計画部門の専門部会、委員会、研究会を運営しています。以下には今年度の活動状況と活動予定を報告します。

1. 都市計画委員会

(中村委員長、上田副委)

専門部会と委員会を併せて開催しています。6月以降毎月を原則に開催しており、支部役員会報告、予算管理、年間行事予定の審議、研究会活動状況報告などを実施しています。

2. 都市計画研究会総会

参 加 者：94名(参加費の収入スペース人数)

開催日時：平成10年7月27日(月) 16:30～18:30

開催場所：安保ホール

内 容：部会長挨拶、新組織による幹事の紹介、分科会の平成9年度活動報告と今年度活動方針、今年度行事予定、平成9年度会計報告と今年度予算報告、講演会。

講 演 会：(株)地域環境デザイン代表取締役石崎 均氏を講師に迎え、「持続可能な社会(サステナブルソサイエティ)と商業—中心商店街の再生を目指して」。

3. 研究会活動

今年度は42社152名と参加者も増加し、より活発な活動を目指しています。各々の分科会の今年度活動テーマは次のとおりです。なお、共通したテーマなどは各分科会共同での開催も企画する予定です。

(1) 第1分科会(担当:市橋委員、大森委員)

—都市整備—

テーマ「交流」

(2) 第2分科会(担当:伊藤委員、大宮委員)

—地域・地区開発—

テーマ「中心市街地の活性化」

(3) 第3分科会(担当:大脇委員、大橋委員)

—交通—

テーマ「交通プロジェクトの評価」、「中心市街地活性化と交通」

(4) 第4分科会(担当:小澤委員、末松委員)

—造園・景観—

テーマ「環境共生、コスト削減時代のデザイン」

4. 見学会、講習会

見学会：震災後の神戸をテーマに11月に開催する予定です。

講習会：中心市街地活性化等をテーマに11月下旬を目途に検討中です。

図夢in中部
TOPICS

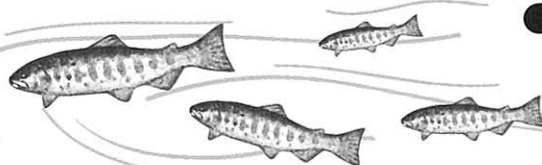
自然共生型工事工法シンポジウム

～自然にやさしい県土づくりをめざして～

近年、自然環境保全に対する県民の要請の高まりに伴い、開発事業あるいは公共事業に対しても自然環境の保全に配慮した工法が求められており、道路、河川、森林整備など各分野で調査研究が進められています。

そこで、土木、農業土木、生物等の技術者、研究者がそれぞれの分野で実施している自然環境に配慮した工法等について紹介する「自然共生型工事工法シンポジウム」を開催します。このシンポジウムでは、県内外の事例発表や現地に適した多自然型工法について検討するパネルディスカッション、県内事例をビジュアルで紹介するパネル展を予定しています。

参加申込み、その他シンポジウムに関する問い合わせ等は、岐阜県土木部河川課企画調査係までご連絡下さい。



開催日時

平成10年
11月19日(木)
10:00～17:00

開催場所

県民センター未来会館(長良川ホール)
〒502-0841 岐阜市学園町3-42
TEL. (058) 296-0886

お問い合わせ先

岐阜県土木部河川課企画調査係
〒502-8570 岐阜市藪田南2-1-1
TEL. (058) 272-1111 (内線3133, 3057)
FAX. (058) 271-7683
E-mail : S11652 @ govt. pref. gifu. jp



日本の高度成長を支えた大動脈「名神高速道路」と東海北陸自動車道が接続します。開通前に一日開放された東海北陸道において「来て」「見て」「楽しむ」をコンセプトに、98ラストワークをテーマにメモリアルイベントを開催いたします。

接続記念

東海北陸自動車道
名神高速道路

フェスティバル

平成10年11月29日(日)
午後10時～午後3時(雨天決行)

開催場所

主催

事業名称

東海北陸自動車道 一宮JCT～一宮西IC～尾西IC間 本線上
東海北陸道・名神高速道路接続記念行事実行委員会
構成:一宮市・尾西市・木曽川町
東海北陸道・名神高速道路接続記念フェスティバル

第2回国際シンポジウム

持続可能な 地域開発をめざして: EXPO2005への提言



国際連合地域開発センターではEXPO2005のテーマを視野に入れて、第2回国際シンポジウム「持続可能な地位開発をめざして:EXPO2005への提言」を開催いたします。

これは国際連合地域開発センター主催の、国際的・国あるいは地域レベルでの新たな地域開発への取り組みを比較検討する「地域開発政策グローバルフォーラム:変容する世界の新たな地域開発」の一環として行われるもので、シンポジウムの講演者・コーディネーター・パネリストには、世界のトップレベルの政策担当者、開発プランナー、研究者らが予定されており、一般参加者の意見もとりまとめ EXPO2005への提言とします。

日時 12月4日(金) 午後より

場所 名古屋国際センター別棟ホール
〒450-0001 名古屋市中村区那古野1-47-1

同時通訳付、定員150名、参加費無料

参加ご希望の方は住所、氏名、勤務先、部署名、電話番号をご記入の上、往復はがき、または、FAXにて下記までお申し込みください。先着150人に整理券をお送りします。

問い合わせ先

国際連合地域開発センター (UNCRD)
国際シンポジウム委員会事務局 (担当:大矢)
〒450-0001 名古屋市中村区那古野1-47-1
TEL.052-561-9378 FAX.052-561-9374

主催機関 国際連合地域開発センター (UNCRD)

共催機関 国際連合経済社会局 (UN/DESA)、国際連合開発計画 (UNDP) 開発政策局 開発・行政管理部、国際連合大学高等研究所 (UNU-IAS)、国際連合環境計画 (UNEP) 政策・対外関係部、(財) 国際開発センター (IDCJ)、(財) 名古屋国際センター (NIC)

後援機関 (予定) 外務省、(財) 2005年日本国際博覧会協会、愛知県、名古屋市、岐阜県、三重県、中日新聞本社、中部日本放送株式会社

静岡県

東海道400年祭事業募集!!

道の持つ歴史、文化を生かして
『皆が主役。21世紀に輝く
自慢できる町づくり』



静岡県では21世紀のスタートを祝う全市町村が参加する事業を行います。従来の行政主導型から地域自立型へ移行を図り、行政・民間・県民の共同による新しい事業展開手法をいたします。



くわしくは静岡県 生活・文化部 ゆめ未来局 東海道400年祭推進室

TEL.054-221-2914 まで

会 社 名	所 在 地	電話番号	
(株)アイ・エヌ・エー名古屋支店	〒453-0016 名古屋市中村区竹橋町13-18	(052)453-6271	(052)453-6273
(株)葵エンジニアリング	〒453-0873 名古屋市中村区二瀬町154	(052)413-1871	(052)413-1890
朝日航洋(株)	〒461-0005 名古屋市中村区東桜1-4-13 (アイ高岳ビル4F)	(052)950-2831	(052)950-2832
(株)朝日コンサルタント	〒500-8227 岐阜市北一色3-5-9	(058)246-7755	(058)246-7087
(株)アスコ名古屋支店	〒450-0002 名古屋市中村区名駅3-22-8 (ソーアビル)	(052)564-8151	(052)564-8152
(株)朝日設計事務所	〒465-0024 名古屋市中村区本郷3-118	(052)774-7181	(052)774-0090
アジア航測(株)名古屋支店	〒461-0001 名古屋市中村区泉1-2-3 (ソーアビル)	(052)961-0678	(052)961-0335
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 名古屋市中村区如意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
(株)ウエスコ名古屋営業所	〒460-0003 名古屋市中区錦1-3-2 (中央伏見ビル)	(052)232-1066	(052)232-1067
(株)エイトコンサルタント名古屋支店	〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-5-10 (住友商事丸の内ビル4F)	(052)961-3482	(052)961-3510
(株)オオバ名古屋支店	〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-4-21	(052)961-2521	(052)951-0641
(株)大增コンサルタンツ	〒454-0828 名古屋市中川区小本2-14-5	(052)363-1131	(052)353-8836
(株)オリエンタルコンサルタンツ中部支社	〒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)梶川土木コンサルタント	〒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名古屋支店	〒460-0024 名古屋市中区正木4-8-7 (れんが橋ビル)	(052)681-1550	(052)681-4661
カツマコンサルタント(株)	〒541-0008 三重県津市上浜町5-64-6	(059)226-4854	(059)226-9024
(株)神田設計	〒451-0062 名古屋市中区花の木1-3-5	(052)522-3121	(052)522-3000
基礎地盤コンサルタンツ(株)中部支社	〒451-0025 名古屋市中区上名古屋1-11-5	(052)522-3171	(052)524-2729
(株)橋梁コンサルタント名古屋支社	〒450-0002 名古屋市中村区名駅4-8-12 (菱信ビル)	(052)582-6886	(052)582-6880
(株)協和コンサルタンツ名古屋支店	〒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)名古屋支店	〒452-0941 西春日井郡清洲町西市場3-4-3	(052)401-0751	(052)401-0753
協和調査設計株式会社	〒461-0004 名古屋市中村区葵二丁目3番13号	(052)937-8066	(052)937-7681
(株)近代設計名古屋支社	〒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)景観工学研究所名古屋支社	〒464-0075 名古屋市中区千種区内山3-5-1 (UNIROHビル)	(052)732-5600	(052)732-5031
(株)建設企画コンサルタント名古屋営業所	〒450-0002 名古屋市中村区名駅3-16-6 (早川ビル4F)	(052)561-2103	(052)561-2105
(株)建設技術研究所名古屋支店	〒450-0003 名古屋市中区錦1-3-18	(052)218-3833	(052)218-3821
(株)建設コンサルタントセンター	〒424-0888 静岡県清水市中之郷2-1-5	(0543)45-2155	(0543)48-2585
(株)興栄コンサルタント	〒500-8288 岐阜市中鵜4-42	(058)274-2332	(058)274-2498
構造計画コンサルタント(株)名古屋事務所	〒460-0002 名古屋市中区丸の内2-17-12 (丸の内エステートビル8F)	(052)223-2525	(052)223-2530
(株)国際開発コンサルタンツ名古屋支店	〒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)名古屋支店	〒460-0008 名古屋市中区栄2-11-7 (伏見大島ビル)	(052)201-1397	(052)221-7351
サンコーコンサルタント(株)名古屋支店	〒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
(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	〒460-0003 名古屋市中区錦2-15-22 (あさひ銀名古屋ビル)	(052)201-8771	(052)201-8780
(株)三洋開発	〒514-0811 三重県津市大字津興275	(059)225-3766	(059)227-6720
三和建設コンサルタンツ(株)名古屋支店	〒453-0801 名古屋市中村区太閤1-24-12 (服部ビル)	(052)451-8121	(052)451-8113
静岡コンサルタント(株)	〒411-0804 静岡県三島市多呂128	(0559)77-8080	(0559)77-8600

JCCA

8. 会員名簿一覧表

会 社 名	所 在 地	電話番号	FAX番号
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)951-1219
(株)ジャス・コンサルタンツ名古屋支店	〒461-0011 名古屋市東区葵3-18-17	(052)930-5398	(052)930-5390
新構造技術(株)名古屋支店	〒450-0002 名古屋市中村区名駅21-7	(052)551-7011	(052)551-7120
(株)新東海コンサルタント	〒514-0001 三重県津市江戸橋1-92	(059)232-2503	(059)231-1107
(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 三重県久居市新町680-4	(059)255-1500	(059)256-1313
住鋁コンサルタント(株)名古屋支店	〒461-0004 名古屋市東区葵1-13-18	(052)933-1444	(052)933-1445
セントラルコンサルタント(株)中部支社	〒460-0003 名古屋市中区錦3-10-33(錦SISビル8F)	(052)223-0380	(052)223-0376
全日本コンサルタント(株)中部支店	〒510-0074 三重県四日市市鶴の森1-16-11	(0593)52-1052	(0593)52-1053
(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名古屋事務所	〒460-0008 名古屋市中区栄2-12-12(白川第二ビル別館2F)	(052)232-0573	(052)232-0593
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 岐阜市中鷗1-109	(058)273-7141	(058)273-7145
(株)大東設計コンサルタント名古屋支店	〒460-0008 名古屋市中区栄1-14-15(RSビル)	(052)221-6789	(052)211-5370
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)中部支社	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-18-19(第二原ビルディング)	(052)581-8993	(052)565-9706
(株)ダイヤコンサルタント名古屋支店	〒456-0001 名古屋市熱田区金山町1-6-12	(052)681-6711	(052)682-3997
大和設計(株)名古屋営業所	〒451-0051 名古屋市西区則武新町4-3-17(加島ビル)	(052)562-5613	(052)562-5611
(株)拓工	〒466-0058 名古屋市昭和区白金3-19-20	(052)883-2711	(052)883-2716
(株)宅地開発研究所名古屋支所	〒460-0008 名古屋市中区栄2-7-8(白川パークビル北館6F)	(052)201-7671	(052)201-7672
玉野総合コンサルタント(株)	〒453-0016 名古屋市中村区竹橋町4-5(玉野第二ビル)	(052)452-1301	(052)452-5307
中央コンサルタンツ(株)	〒451-0025 名古屋市西区上名古屋3-12-1	(052)531-2541	(052)521-7636
中央復建コンサルタンツ(株)名古屋営業所	〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-18-12(大興ビル2F)	(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)長大名古屋支店	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-18-24(マイビルディング6F)	(052)586-0700	(052)586-0705
(株)千代田コンサルタント名古屋支店	〒450-0002 名古屋市中村区名駅3-23-16(タキビル4F)	(052)565-1401	(052)565-1403
司開発(株)	〒448-0807 刈谷市東刈谷町3-9-5	(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	(0559)31-0625	(0559)32-7170
東京エンジニアリング(株)名古屋支社	〒453-0801 名古屋市中村区太閤1-1-14(高橋ビル5F)	(052)451-2671	(052)451-6269
(株)東京建設コンサルタント名古屋支店	〒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)東光コンサルタンツ名古屋営業所	〒460-0003 名古屋市中区錦1-13-19(名古屋北辰ビル)	(052)232-2711	(052)232-2712
(株)東日	〒410-0022 静岡県沼津市大岡2240-3	(0559)21-8053	(0559)24-8122
東武計画(株)名古屋支店	〒453-0014 名古屋市中村区則武1-9-9	(052)451-3171	(052)451-3220
東洋技研コンサルタント(株)名古屋支社	〒460-0003 名古屋市中区錦1-6-10(スズワビル6F)	(052)221-6979	(052)211-2490
(株)トーニチコンサルタント名古屋支店	〒460-0008 名古屋市中区栄4-6-15(日産生命館内)	(052)262-4535	(052)241-1815
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(ストークビル名古屋)	(052)232-6032	(052)221-7827
(株)日建技術コンサルタント名古屋支社	〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-14-32(栄泉丸の内ビル)	(052)212-3490	(052)212-3911
(株)日建設計名古屋事務所	〒460-0008 名古屋市中区栄4-15-32(日建住生ビル)	(052)261-6131	(052)261-6136
日本技研(株)	〒460-0012 名古屋市中区千代田2-16-10	(052)261-1321	(052)261-1655

会 社 名	所 在 地	電話番号	FAX番号
日本技術開発(株)名古屋支社	〒450-0003 名古屋市中村区名駅南1-27-2(日本生命笹島ビル14F)	(052)533-1601	(052)533-1606
日本建設コンサルタント(株)名古屋支店	〒460-0002 名古屋市中区丸の内1-10-29(白川第8ビル7F)	(052)211-4884	(052)221-6849
日本工営(株)名古屋支店	〒453-0015 名古屋市中村区椿町14-13(ウエストポイント1413)	(052)453-2910	(052)453-2920
(株)日本構造橋梁研究所中部支社	〒453-0015 名古屋市中村区椿町17-16	(052)453-1776	(052)453-2078
日本交通技術(株)名古屋支店	〒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名古屋事務所	〒453-0801 名古屋市中村区太閤1-1-14(高橋ビル2F)	(052)451-3353	(052)451-3354
日本振興(株)名古屋支店	〒450-0002 名古屋市中村区名駅4-24-8(日本団体生命名古屋ビル7F)	(052)562-1191	(052)562-1192
(株)日本パブリック中部支社	〒454-0911 名古屋市中川区高畑5-216	(052)354-3271	(052)354-3927
(株)ニュージェック名古屋支店	〒461-0005 名古屋市中区東桜1-4-13(アイ高岳ビル8F)	(052)953-7061	(052)953-7060
(株)ハイウェイ・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)中部本社	〒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)パスコ名古屋支社	〒461-0025 名古屋市中区徳川1-15-30(リザンビル6F)	(052)937-6627	(052)939-2655
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)復建エンジニアリング名古屋事務所	〒460-0008 名古屋市中区栄1-17-13(中央ビル2F)	(052)203-0651	(052)201-6578
株式会社プレック研究所中部事務所	〒460-0008 名古屋市中区栄2-5-13(アイエスビル5F)	(052)222-1161	(052)222-1261
(株)マエダ名古屋支社	〒453-0801 名古屋市中村区太閤3-1-18(名古屋KSビル11F)	(052)451-0791	(052)451-4828
(株)間瀬コンサルタント名古屋支店	〒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
(株)三重新成コンサルタント	〒515-3133 三重県一志郡白山町大字南家城623-1	(059)262-2038	(059)262-5305
(株)ミタコンサルタント	〒453-0856 名古屋市中村区並木2-100	(052)411-2015	(052)411-9532
三井共同建設コンサルタント(株)中部支社	〒464-0850 名古屋市千種区今池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)名古屋支店	〒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	〒503-0013 岐阜県大垣市赤花町2-63-2	(0584)74-7918	(0584)74-7928
(株)名邦テクノ	〒457-0048 名古屋市中区大磯通6-9-2	(052)823-7111	(052)823-7110
八千代エンジニアリング(株)名古屋支店	〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13(名古屋センタービル2F)	(052)232-2301	(052)232-2303
山岡測量設計(株)	〒518-0828 三重県上野市平野中川原587-1	(0595)21-9357	(0595)21-5629
(株)ユニオン	〒501-0106 岐阜県岐阜市西河渡2-57	(058)253-3111	(058)252-3355
(株)若鈴	〒514-0006 三重県津市光明町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	〒102-0074 東京都千代田区九段南2-2-4(新九段ビル)	(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 北海道開発コンサルタント(株)内	(011)801-1596
東 北 支 部	〒980-0802 仙台市青葉区二日町16-20(二日ホームプラザ3F)	(022)263-6820
関 東 支 部	〒160-0012 東京都新宿区南元町8(多土ビル)	(03)3357-4195
北 陸 支 部	〒950-0965 新潟市新光町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(建設保証ビル6F)	(06)764-5891
中 国 支 部	〒730-0013 広島市中区八丁堀1番8号(エイビル8F)	(082)227-1593
四 国 支 部	〒760-0066 高松市福岡町3-11-22(建設クリエイトビル4F)	(0878)51-5881
九 州 支 部	〒810-0004 福岡市中央区渡辺通1-1-1(西日本技術開発(株)内)	(092)781-2831

事務局だより

〈支部情報ネットワーク会員の追加について〉

中部支部会員情報ネットワーク(CCAI-NET)は会員会社ごとに2IDの登録を原則として運用していましたが、このたびID登録数の制限を無くす運びとなりました。

ネットワーク活性化のためには事務局からの連絡にとどまらず、会員の皆さんが会議室などに積極的に参加していただくためID登録の制限を無くし、自由に参加できるネットワーク環境を作ることとなりました。

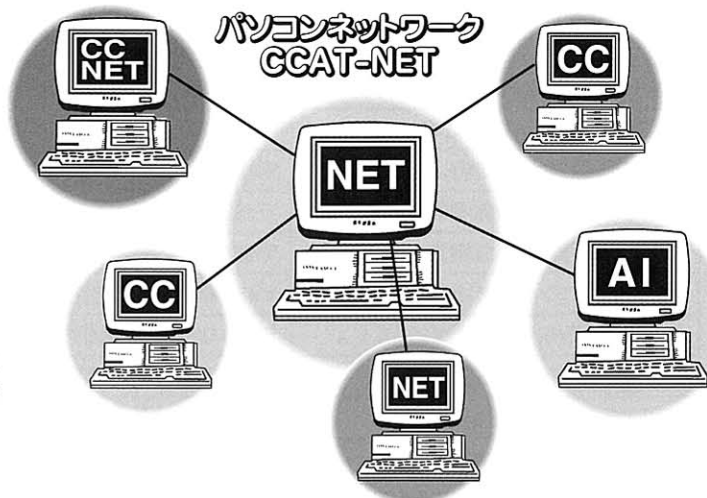
IDの追加登録を希望される会員の方は、会社名、電話、氏名、所属名、NIFTY ID番号を明記の上、FAXにて事務局までお送り下さい。

よりよい運用のため皆様のご協力の程よろしくお願いします。

FAX.052-953-6362 建コン協事務局 宛

編集・発行

(社)建設コンサルタンツ協会中部支部事務局
事務局長(KYW06767) SYSOP(KYW06770)



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

■お問い合わせ先 同上

編集後記

編集【広報部会編集委員会】

広報部会長 村上 勇 (樹宅地開発研究所)
副部会長 山北 泰典 (パシフィックコンサルタンツ(株))
委員長 廣瀬 博 (樹大建コンサルタント)
副委員長 篠田 寿 (樹帝国建設コンサルタント)

委員 佐藤 脩 (中日本建設コンサルタント(株))
柴田 実 (三井共同建設コンサルタント(株))
山内 唯史 (柴山コンサルタント(株))
松村 邦彦 (樹東京建設コンサルタント)
奥村 博文 (セントラルコンサルタント(株))

ある日曜の朝、久しぶりの秋晴れである。
きたたタバコを求めて、近くのコンビニまで散歩道を歩いた。
辺り一面で、キンモクセイの甘い香が心を和ませてくれる。
これも社会資本整備の恩恵か、ほのかな幸福感が身を包む。
金融再生法案、バブル崩壊後株価最安値更新、貸し渋り
激化、破たん、デフレスパイラル、失業率4.3%最悪、防衛庁背
任事件、和歌山毒物カレー事件、保険金詐欺事件……。新
聞紙面でイヤな活字が毎日、ところ狭しと踊る。どうしちゃった
んだらう日本は。景気対策、大型補正予算、公共事業前倒し、
我らの唯一の光明か。

こんな時代だからこそ、我が協会員として、エンドユーザー
である納税者に、安くて良い物を提供できる知的集団として、

そして、公共事業を取り巻く環境問題、大量に発生する建設
副産物のリサイクル等々、常に幅広い知識の吸収と、技術の
向上により一層努めなければと、決意を新たにします。

平成10年度から「図夢in中部」を専属に、編集委員会が
新設されました。一人でも多くの愛読者が獲得できれば、そして、
我が協会がどのような活動を、展開しているのか理解してい
ただく人が、一人でも多くなれば至福であります。

こんな想いを込めて、手づくりですがメンバー全員で頑張
ります。

アンケートのハガキをどしどしお寄せください。心からお待ち
しております。

(H.H)

アンケートに答えてください。

あなたのご解答、ご意見が
今後の「図夢in中部」をつくっていきます。
どんなことでも構いません、お聞かせください。
おハガキを待っています。

アンケートのご記入が
お済みになりましたら、
キリトリ線から切りはなし
てそのままご投函下さい。

キリトリ線

JCCA JCCA中部(図夢in中部) 読者アンケート

皆様のご意見をいただきながら、よりよい広報誌にしていきます。

① 図夢in中部 Vol.1(1997)、Vol.2(1998)をご覧になりましたか? ○を付けて下さい。

(1) 見た。(2) 見ていない。

② 本号の記事で、興味を持った記事・おもしろかった記事に○を付けて下さい。また、意見がありましたらご記入下さい。

●特集	●コスト縮減	●技術発表
●投稿	●協会活動紹介	●掲示板

③ 特集として取り上げてほしいテーマなど、本誌に関するご希望やご意見がありましたら自由にご記入下さい。

ご協力ありがとうございました。



いろいろな情報が詰まっています。だれかの友達が記載されているかもしれません。建設コンサルタントに関係、関心のある方ぜひ読んでください。

みんなに読んでもらいたい。
だから、廻し読みしてください。

郵便はがき

料金受取人払

4608790

名古屋中局
承認

606

9773

差出有効期間
平成12年10月
26日まで

切手不要

名古屋市中区錦3丁目
7番26号(森ビル)

社団法人
建設コンサルタンツ協会
中部支部 行

キリトリ線



性別	1. 男	年齢	歳
	2. 女		
業態	1. 官公庁・公団・事業団 2. 建設業(総合・土木・建築)		
	3. 建設コンサルタント 4. その他 ()		

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