

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2010-5

発行日：平成22年5月25日

発行元：（社）計画・交通研究会

目次

Opinion	1
技術者の議論	
News Letters	2-4
事業報告・活動報告	

□ Opinion

技術者の議論

栢原 英郎

羽田空港の4本目の滑走路（Dラン）の工事が順調に進み、この秋にも完成・供用される。工法の選定を国民の感覚で進めたこと、設計・施工・維持管理を一つの企業体に委ねる事業方式、大河川の多摩川の河口部に滑走路が設置されることまで、一つ一つが歴史的な事柄であった。その工事が順調に進んでいることは、工事関係者の技術力、組織力の優秀さを示すものであり、技術者の一人として大変誇らしく感じている。それが素晴らしいだけに、工法選定過程での議論を残念な出来事として思い出す。

埋立と河口にかかる部分を栈橋とした「埋立・栈橋組合せ工法（ハイブリッド工法）」や鋼製の箱を浮かべて滑走路とする「浮体工法（メガフロート工法）」等を候補とする工法評価選定会議（注1）では、土木系と造船系の技術者同士が相手の技術の欠陥を取り上げ、まさに「あげつらう」という言葉そのものの議論を繰り返した。「熱に弱い鋼製の浮体は航空機が墜落炎上すれば致命的な損傷を受ける」と埋立派が言えば、メガ派は「埋立部と栈橋部の継ぎ目をジャンボ機が通過しようとしている時に地震が発生して段差が生ずれば、500人近い乗客乗員の命が危険にさらされる」と主張する。世界の飛行場で年間に何機の航空機が墜落炎上しているというのか。継ぎ目の通過と巨大地震の発生とが合致する確率はどの程度なのか。技術オタクの高校生の議論ではない。国が設置した有識者の会議の議論である。事務局の要請で発言されたそれぞれの陣営を代表する名誉教授クラスの委員こそ気の毒であった。このような議論

の展開は技術者の評価を危うくすると考えて、本質的な議論に戻すよう技術系の幹部にお願いに行ったのだが、私の所管ではないと耳を傾けてもらえなかった。

結局、「いずれの工法も、本会議で指摘された留意点を踏まえ、適切な設計を行うことにより建設が可能」（下線筆者）という結論となった。致命的欠陥と技術者同士が争ったことは他の委員には「留意点」ほどのインパクトしか与えていない。「いずれの工法も建設が可能」としても、建設が可能ということとその工法を羽田に適用するか否かは別の次元の話である。議論すべきことは一般論としての工法の優劣ではなくて、どの工法が羽田という基幹空港の主要滑走路に適しているかということだったのでないか。面積で20分の1程度の浮体に小型機を離発着させ、コンピュータシミュレーションでも問題がないからといって、一挙に羽田の滑走路に適用するのは危険である。構造物のスケールに飛躍はなく、優れた我が国の造船技術も、ぼりばあ丸など大型の鋳石専用船の悲惨な折損事故（注2）を重ねて確立されてきたのではないか。船舶の建造ブームが起こって造船業界は浮体への関心を失い入札にも参加しなかったが、そうはならず入札に参加し、その結果もし浮体工法となっていたならば、羽田は大きな不安を抱えることになっただろう。

なぜ、8年も前のことを蒸し返すのか。普天間飛行場の移設に関連して今後工法が話題となる可能性が高いが、相手の欠陥を攻撃しあつたあの時の議論がどれほど技術者の評価を下げた

かの総括がされておらず、むしろ関係者が輝かしき戦歴とすら考えているふしがあるからである。技術者同士が相手の技術を否定するような議論をしてはならないし、技術の議論を縄張り意識で進めてはならない。

(注1) 椎名武雄日本IBM(株)最高顧問を座長として、猪口邦子軍縮会議日本政府代表部特命

全権大使ほか5人の委員から構成された。

(注2) 1964年1月4日、野島崎東方海上でしけの中を航行中の鉱石運搬船ぼりばあ丸55,000トンは船体が二つに折れて沈没した。船長に近い波に建造以来繰り返し乗ってきた結果の脆性破壊が原因といわれている。

(正会員/ (社) 日本港湾協会会長)

□ News Letters

事業報告・活動報告 □

■総会、合同会議、懇親会の報告

■第一回 通常総会

開催日時: 平成22年4月22日(木)

18時00分~18時50分

開催場所: 主婦会館プラザエフ 4F シャトレ
正会員総数119名のうち、委任状を含め合計77名の参加のもと開催され、森地会長を議長として議事に入った。

- (1) 平成21年度の事業報告および収支決算について、収支報告書・貸借対照表・正味財産増減計算書により報告され、監事による監査報告もなされ、報告通り可決された。
- (2) 平成22年度の事業計画および収支予算の案について説明がなされ、原案通り可決された。
- (3) 役員等の体制については、今期は理事・評議員の改選期ではないが、新たに下記の役員等が、同日開催の今年度第一回の理事会において委嘱および任命されたことが報告された。

・特別顧問の委嘱

中村英夫 東京都市大学学長
(当研究会元会長)

黒川 洸 (財)計量計画研究所理事長
(当研究会前理事長)

・評議員の任命

山本卓朗 鉄建建設(株)特別顧問

・幹事の任命

大嶋匡博 大成建設(株)

土木営業本部副本部長

高田和幸 東京電機大学准教授

(4) その他

1) 現場視察会の実施報告

平成21年度に実施した、新宿・渋谷大規模ターミナル改造と都市再生視察会(4月9日)、立山・常願寺川地域の視察会(10月5-6日)、および平成22年3月31日に実施した、海から眺める東京湾岸の都市開発と交通施設の視察会について、岡本幹事より報告された。

また、家田副会長より、今秋の視察会として原子力発電施設とその周辺地域開発に焦点をあてた視察を計画していることが報告された。

2) 入退会等会員の異動

会員の入退会状況について、第一回理事会で承認された内容が報告された。

■合同会議(理事会・評議員会・幹事会)が総会の前に開かれ、総会に付議・報告出された上記の議事の審議のほか、研究会の運営について、評議員から以下の意見が出され了承された。

- ① 定例研究会の麴町塾の名称はその趣旨からふさわしくないので、サロンに変更すること。
- ② 個人会員が関与する研究報告等の公開を一昨年度から実施しているが、著作権の問題は配慮しながらも、より建設的な意見や提言が失われないように、ホームページの活用を進めていくこと。
- ③ 定例研究会の成果を参加した会員だけでなく、広く会員に知らせていく手段を講ずること。

■懇親会 総会に引き続き、会員相互の懇親を図る会が開かれた。

■海から眺める東京湾岸の都市開発と 交通施設視察会

計画・交通研究会2010年春の現場視察会は、33名の参加者により、3月31日午後開催されました。今回のテーマは、東京臨海部における再開発の状況、港湾物流施設や交通施設などを海から眺めることでした。この海から眺めるための手段として、三井不動産のご尽力により、最新鋭の水上バス・Urban Launchをチャーターさせて頂きました。双頭タイプの船で制作費が約1億円とお聞きしましたが、おかげ様で大変快適な船旅となりました。紙面を借りてお礼申し上げます。

さて、実際の視察会ですが、午後2時に芝浦アイランドのゲストハウスに集合し、「官・公・民」が力を合わせて進めた芝浦アイランド地区の街づくりの概要などを、三井不動産の浜本部長及びご担当者からレクチャー頂いた後、施設内コモンスペースを通り外部へ抜け、広場や遊歩道などの施設を拝見させて頂きました。



午後3時頃、芝浦アイランドの北側に設置された船着場からUrban Launchへ乗船し、芝浦～台場・晴海～中央防波堤～羽田空港沖～大井埠頭～天王洲アイルと続く、約2時間の船旅が始まりました。乗船中は、国土交通省関東地方整備局の梅山副局長・川上東京湾事務所所長から、東京臨海部における港湾物流施設や交通施設のご説明を頂き、それを聞きながら、施設を海側から見るといふ大変貴重な経験をさせて頂きました。

肌寒さが残る季節ではありましたが、乗船当初は潮風に引かれて甲板から視察していた参加者も、中央防波堤を越え羽田空港沖に近づくと、激しい揺れと飛沫のため次第に船内に集

まり始め、最新鋭の水上バスが外海の荒波にもまれて四苦八苦する中で、改めて防波堤の有難さを実感させられました。

今回の視察のメインである羽田空港新滑走路(D滑走路)は、あいにく波が高く棧橋部へは近づくことができませんでしたが、埋め立て部先端の沖合いからその全貌を垣間見ることにより、施設規模の大きさや陸上部からの距離などを実感することができました。

帰路では、施工中の東京港臨海大橋(仮称)を遠方から望みつつ、この様な大規模なインフラ整備は最後でしょうか?などの会話を聞きつつ、最終目的地の天王洲アイルへと向かいました。

意見交換懇親会で使用したT.Y.HARBOR BREWRYは、船が出発した芝浦と同様、東京都の運河ルネッサンス協議会の活動により設置された水上レストランを併設するイタリアンです。森地会長を交え、ピザをつまみにワインを飲みながら、視察の感想や最近の話題など活発な意見交換が行われ、中村先生からは、『日本の、東京の臨海部はマダマダ発展途上である。海外の良い事例をもっと沢山見て勉強する必要がある。研究会で視察に行くぞ!』と心強いお言葉も頂き、宴もたけなわ無事終了致しました。

(文責 JAPIC 石田有三)

■第9回 麹町サロン(国土について語る会)

(平成22年5月14日)

藤本貴也(社)建設コンサルタンツ協会副会長兼専務理事より、『建設コンサルタンの課題と展望』と題して、pptにより多岐にわたって話題提供をいただいた。

- ・ 建設コンサルタントに対する社会の受け止めは、どちらかというと建築のイメージがつよく、理解されているとはいえない。
- ・ 過去10年で建設コンサルの企業数、売上げ、就業者数は漸減なるも、国内の建設投資ほど大幅な減少にはなっていない。就業者の年齢構成はアンバランスで、20歳代が30歳代よりも少なく、中途入社の中堅年齢層が増えてきている。
- ・ 知的産業育成をめざし、H5年からスタートした、ATI(Attractive Technologically

Spirited Independent)構想は次第に効果が出てきた一方で、インハウスエンジニアの役割が変化してきた。

- ・ 建設の発注者と工事受注者に加えて、建設コンサルタントを含めた三者の位置づけや著作権を明確にするなど、コンサルの法的地位の確立にむけての努力はなされてきた。

引き続き、中村英夫東京都市大学学長ほか13名の参加者による意見交換では次の諸点が出された。

- ・ 設計共同体の採用が進まない背景がわかりにくい。
- ・ 最近では現場の技術力低下や、施工を考えない設計の問題が指摘されることが多いが、以前は工事受注者との情報交換が補っていた。異業種共同体や設計施工一括方式も採用されてはいるが、コンサルタント側が嫌う傾向にある。
- ・ いろいろな分野で分業化が進んだ結果、チェック機能が効かないマイナス面が出てきている。
- ・ 照査の責任や、それを行える能力規定が日本でははっきりしていないが、ドイツではしっかりした資格として位置づけられ、レオンハルトはその分野でのビジネスをおこなっている。

日本でも、建築分野では建築確認という行為は照査にあたり、土木分野でも同じようにできないだろうか。役所側でメクラ判で処理されるのなら、インハウスエンジニアではなくアドミニストレーターというべきか。

- ・ 国内、海外の実績が互いに役に立たない点については、日本のやり方を海外に合わせしていく必要性のほうが高いと思われる。
- ・ 海外でのコンサルタントの役割の中で、契約のマネージメント業務が大きな位置づけとなっている。
- ・ 大学では、知を売る職業と教育して学生を送り出すものの、現実の違いに直面して転向するケースが多く、人材育成の面でも改善が求められる。知を売る職業であれば、中途採用や高齢者雇用もあってしかるべきだ。
- ・ 発注者との間での契約条件が守られず、ソフトや知的価値が認められにくい状況がまだ残っている。

なお、この会の趣旨は、一方向的に話を聞いて参加者みずからの勉強をするのではなく、これからの国土について提供される話題をもとに、参加者それぞれが討論・会話を交わすことにあるので、会の名称も塾ではなくサロンに改めることにした。小さな会議室での集まりのため、会員からの申込も先着順で受けていくことを確認した。

(文責 事務局 水野)

(社) 計画・交通研究会

会長 森地 茂
副会長 石田 東生
副会長 家田 仁
副会長 屋井 鉄雄
事務局長 水野 高信
会報編集委員長 中井 祐

〒102-0083
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F
TEL=03-3265-1774
FAX=03-3221-5489
E-Mail=
jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage =
<http://www.keikaku-kotsu.org/>