

平成11年来の学科再編の経過により生まれ現在大阪市立大学工学部の同窓会として存在する「土木会」と「環境都市同窓会」そして昨年3月に都市学科の第1期卒業生により発足した「都市会」が統合されようとしています。土木会も毎年新しい会員が入会する組織として生まれ変わることが大変喜ばしいことと思います。また、その結果土木会通信として最後になるかもしれない貴重な紙面に投稿を許されたことに感謝するとともに旧土木工学科にルーツを発する学科の同窓会の新たな出発に当たりこれからの同窓会の活動についての思いを述べてみたいと思います。

大阪市立大学土木会の目的は、会員相互の親睦と教育活動を中心とした学生への支援となっております。土木会の主要な活動となっている学生への支援の内容は先輩による公開講義や就職ガイダンスを兼ねた企業説明会などの活動が行われています。学科の名称が変わり同窓会も統合されるなど時代や社会の変化が激しい中、このような同窓会活動についても確実な成果を求められ、今後しっかりとした理念をもって継続的に実施されることが重要となるのではないのでしょうか。土木会の役員として永く関わりながら同窓会活動について深く考えることもなくいたことへの反省も含め考えてみました。

土木工学については私自身、大学入学時に当時の学年主任の先生から「土木という学問は人間の生活する場の環

## 同窓会と人材育成

川本 清（土木会副会長 昭和47年卒）

阪神高速道路株式会社監査役



境を改善するために道路や橋を作ることから始まった工学である。」と教えられた。さらに「課題となるテーマがあり複数の専門分野の技術者が共同して取り組む場合、どの専門分野にも属さない問題が出現すると担当させら

れるのは土木工学専攻の技術者である。」、今風に言えば土木とは工学全般の隙間を埋める役割を果たす専門学科であり大きな可能性を持った学問であると感じたことを覚えている。

また最近、職場の仲間と土木事業の在り方について議論の中で、土木学会初代の会長の古市公威博士が土木学会第1回総会の会長講演で土木工学の対象分野について同様のことが述べられていることを知った。さらにその講演を読み返すなかで土木工学の技術者や学者の育成に同窓会も関与できるのではと思いついたのでその内容を紹介するとともに今後の「都市会」の活動についての期待を述べたいと思います。

明治20年～30年代にかけて工学全般を網羅する学会、工学会に続き建築学会や電気学会、造船学会などが設立された後、土木学会は20年ほど遅れて創立された。土木学会は「工学会」から分離独立する形で創立されたが、古市博士は「自分は極端な専門分野には反対するものである、専門分野の文字に束縛されて萎縮してしまうことは、大いに戒めるべきことである。」と土木の専門分野の限定と土木学会の独立に反対していた。そのことにより土木学会の設立が遅れたようである。このことから土木の専門分野を限定し活動を制限するべきでないと主張されていたことがわかる。

また総会の会長講演のなかで「本会の会員は技師である。技手ではない。将校である。兵卒ではない。すなわ

ち指揮者である。」さらに「工学所属の各学科を比較しまた各学科の相互の関係を考えるに、指揮者を指揮する人すなわち、いわゆる将に将たる人を必要とする場合は、土木において最も多いのである。土木は概して他の学科を利用する。故に土木の技師は他の専門の技師を使用する能力を有しなければならぬ。」と説き、「本会の研究事項はこれを土木に限らず、工学全般に広めることが必要」と訴えた。そして最後に「会員諸君、願わくば、本会のための研究の範囲を縦横に拡張せられんことを。しかしその中心に土木あることを忘れられざらんことを。」と結び

工学以外の分野にも関心を持つ「土木屋」の精神のあり方についても示唆を与えた。実社会において土木技術者として常に幅広い目で現実に立ち向かいプロジェクトの指揮官として土木技師としてどう立ち向かうのか。日々研鑽せよといわれているようである。

古市博士の土木学会第1回総会の会長講演は

- ① 土木の専門分野は拡張されるもので限定するものでない。
- ② 土木は他の学科を使用し他の学科と共同して仕事をする。
- ③ 土木の技師は他の専門の技師を使用する能力を有しなければならぬ。と学会の研究事項を限定することなく拡張し社会の基盤整備事業において土木の中心的なポジションを確保せよと主張し学会員全員の努力を促した。ちなみに、土木学会の定款にもその

目的として「土木工学の進歩」、「土木事業の発達」に加え「技術者の資質」の向上を謳っている。

新しく設立される「都市会」も会員の多くは土木に携わる人により構成される組織であることから会の目的である「会員の親睦」と「学生の支援」は誠に事宜を得たものである。これらの目的を達成するために時代の要請に応えどのような活動を実践していくのかが、これからの同窓会運営の課題となる。

古市博士の講演にあるように土木技師たる人材は将に将たる高い能力を要求される。このような人材の養成と資質の向上については2000人を超える会員を擁する同窓会こそ、そのマンパワーを活用し多様な活動が可能であり貢献できるのではないかと考える。現在大学で行われている先輩による公開講義や、就職ガイダンスを兼ねた企業説明会も人材育成の視点も含めたものとして充実すべきである。さらに豊富な実戦経験を持つ先輩と学生との交流、卒業生間の交流の日常化も人材育成には有効である。

このように同窓会の活動については多様な展開が考えられますが実現には会員諸氏の協力が不可欠となります。新しい「都市会」の発足を契機に会員の結束を新たに多くの会員が参加し活発な活動が実現する同窓会となるよう期待しております。そして真に求められる土木の人材を育成する活動を通して同窓会を充実させるよう私自身も微力ながら参加しお手伝いをしてまいります。

## 学科の近況

### 主任報告

矢持 進  
(現教員)



土木会会員の皆様には都市学科の学生の活動に対して多面的なご支援を賜り、心からお礼申し上げます。また、2014年8月には現都市学科の同窓会組織である「都市会」の総会が開催され、土木会、環境都市工学科同窓会、都市会が統合した形での活動がいよいよ始まります。そのため準備と調整を各同窓会組織の幹事の皆様にお願ひしているところです。

ところで、大学変革の波は当分高めに推移するでしょうが、平成25年度は平成24年度に比べてやや穏やかに学科の教育と研究活動が進められたように思います。学部生の進捗と就職も比較的順調に進み、卒業生52名のうち28名が大阪市立大学大学院都市系専攻に、2名が他大学の大学院へ進学し、民間企業と官公庁にそれぞれ10名が就職して、社会に羽ばたいて行きました。卒業生の今後には幸多かれと祈念するばかりです。前々年度に本学大学院に進学した学生の就職先を含めると、官公庁は勿論のこと、建設会社、鉄道、住宅、環境設備、プラント、コンサルタント系ほか多方面の分

野に進出している様子が窺えました。

現役学生(前期博士課程の学生を含む)の研究成果の発表も活発で、以下のように

土木系を中心に多分野の学会から論文発表講演や提案発表などで表彰されています。

- ・平田拓也君(M2)地盤工学、峯翔太郎君(M1)地盤工学)第48回地盤工学研究発表会 優秀論文発表者賞を受賞
- ・森若浩司君(M2)応用構造工学)近畿技術事務所・ふれあい土木展における研究室対抗関西土木リーグ(大学生によるパネル発表会)で発表し、奨励賞を受賞
- ・板谷天馬君(M2)環境水城工学)「日本沿岸域学会研究討論会2013」において、同学会の優秀講演賞を受賞
- ・都市計画分野の植平健君(M1)、諏訪淑也君(B4)、西尾広也君(B4)、中井将太君(M2)、阿久井康平君(D1)日本建築学会近畿支部第4回アーバンデザイン甲子園にて、「遊繋 有景」による密集市街地の整備プロセスの提案により最優秀賞を受賞
- ・田中俊行君(M1)環境水城工学)が平成25年度日本水産学会近畿支部の講演発表会において「大阪南港野鳥園北池湿地のCO<sub>2</sub>吸排出特性に関する研究」で優秀賞を受賞。

一方、教職員については、瀧澤重志先生が環境図形科学研究室の准教授として着任されました。この研究室では、最新の数理・情報科学の理論や技術を用いて、都市スケールにおける広義の環境の設計・制御・分析手法の教育・研究が行われます。また、都市基盤計画分野の吉田長裕先生が講師から准教授に昇任され、教育・研究・社会貢献における今後の活躍が期待されます。教員の研究プロジェクトに関しても、環境省の2013年度CO<sub>2</sub>排出削減対策

強化誘導型技術開発・実証事業(再生可能

エネルギー・自立分散型エネルギー低炭素化技術開発分野)に、都市リサイクル工学

分野の貫上佳則教授が代表で申請し、研究課題名「太陽熱温水器・下水熱回収ヒートポンプ技術を利用した消化プロセスのエネルギー高効率化システム開発」(初年度

直接経費1億4300万円)が採択されました。このように、新たに大型プロジェクトが一件動き始めましたが、これ以外に

も震災対応型技術開発プロジェクトとして国土交通省の2013年度建設技術研究開発

発助成に「低コスト・高精度な地盤調査法に基づく宅地の液化化被害予測手法の開発

(研究代表者・地盤工学分野 大島昭彦教授)」が採択されるなど、外部資金の獲得

による研究活動が各教員により精力的に進められています。その他、土木学会関西支

部年次学術講演会を2013年6月に、日本沿岸域学会全国大会を同年7月に、また

土木計画学研究会発表会を11月にそれぞれ大阪市立大学で開催し、各々の分野で学協会

活動の拠点として活動しています。

本都市学科は、都市固有の歴史と文化を継承・発展させつつ環境負荷を低減し、人間活動と自然環境が調和した豊かで安全・

安心な都市の実現を目指すとともに、社会の要請を的確に把握し、倫理観と責任感に

基づいて主体的に行動する「環境都市づくり」のプロフェッショナル育成のための教育を行うことを学科理念としています。昨

今、責任ある立場や地位の人の倫理感が問われることが多い中で、学科創設の原点を

忘れず、都市づくりに係わる高度職業技術者の育成を目指し、知恵と品性に優れる学

生を可能なかぎり送り出したいと考えます

ので、引き続き卒業生の皆様のご支援をお願い申し上げます。

願ひ申し上げます。

### 平成25年度土木会総会報告

平成25年度土木会評議員会、総会、懇親会を平成25年7月19日(金)大阪市北区の大阪弥生会館において開催致しました。出席者は65名でした。

評議員会・総会では、平成24年度の事業報告、会計報告及び会計監査報告がされ、また平成25年度の事業計画及び予算案、役員選出を提案し、それぞれ承認・可決いたしました。

平成25年度議案の主な内容は、①学生支援活動(新入生歓迎会、就職ガイダンスなど)②会員交流活動(東京支部総会、ゴルフコンペなど)③広報活動(土木会通信第7号発行)④予算として、年間2,500,000円を計上しました。

役員改選は、来年度「土木会」「環境都市同窓会」「都市学科同窓会」の3つの同窓会を統合する方向で検討する事などから、



学生幹事を除く役員全員が留任することになりました。

また、評議員としては、S33卒では高橋宏直氏が、H4卒では谷口智之氏が選ばれました。

懇親会は神田新会長の挨拶から始まり、日野泰雄工学部長の大学の近況報告があり、第4代会長の玉井義弘氏(S32卒)の乾杯の発声で宴に入りました。今回も大学から多くの先生方のご出席をいただき、さらに東京支部の川満会長も参加され、先生方や先輩・後輩など会員相互の交流やクジ引きによる景品抽選会など、原田祐司氏の名司会で大いに盛り上がりました。

### イベント開催報告 第28回 東京支部総会

恒例の大阪市立大学土木会東京支部総会が平成25年9月5日(木)に東京品川の「アリス・アクアガーデン」で開催されました。東京支部総会は、平成3年以来、毎年、原則として、土木の日(11月18日)に開催しておりますが、今回は千葉県津田沼で土木学会の全国大会が開催されましたので、これに合わせて開催しました。

山田優名誉教授、大島教授や大学院の学生等の参加もあり、総勢56名の出席がありました。また、土木会本部から芝野事務局長においでいただきました。

亀山氏(H4卒)の司会のもと、角掛先生から大学をとりまく状況等についてご説



明いたたくとともに、情報交換や懇親を深めました。

平成26年度は、11月18日(火)【土木の日】に、アリス・アクアガーデン品川で開催します。品川駅まで徒歩3分で新幹線への便もよいので、出張等で東京の方もぜひご参加ください。

また、転勤等で関東地区に異動になられた方は、東京支部幹事までご連絡ください。

大阪市立大学土木会東京支部

幹事 今井一彦(S54卒)

E-mail: kz-ima@ccte.co.jp

### 第23回市土会

### ゴルフコンペ開催

平成25年10月10日に、第23回市土会コンペが光丘カントリー倶楽部で開催されました。今回は2年ぶりでもあり、天気の特異日に日程を決めましたが、期待通りの秋晴れのなか、徳本会長(S46卒)以下22名が参加されました。神田土木会会長、北田名誉教授にもご参加いただき、常連の方から初参加の方まで、全員が無事にホールアウトされました。

コンペの結果は、優勝は川端合平(S43卒)さん、ベスグロは石丸和宏(H3卒)さんとなりました。懇親会も含め皆様楽しい一日を過ごされました。

本会は、ゴルフの腕前や年齢に関係なく親睦を図る事ができる機会であり、初心者の方も大歓迎であります。

次回の開催は、平成26年10月30日(木)の開催を予定しております。詳細決まりましたらご案内いたします。多くの皆様のご参加をお待ちしております。



幹事 岡田(S60卒)

吉田(S62卒)

# 同窓会の統合について

土木会会長

神田 勝己

(S43卒)

大阪市立大学土木会の会員の皆様にはお元気で活躍のこととお喜び申し上げます。また、日ごろから土木会の活動に対し何かとご支援御協力を賜り、心からお礼申し上げます。

私は、2011年(平成23年)に、倉田前会長の後任として会長をお引き受けしました。その際、土木会の今後の在り方について検討するよう引き継ぎました。検討の発端である問題については、土木会通信6号に書いていますが、再度、お話しさせていただき土木会が他の同窓会と統合することに至ったことについてお話しさせていただきます。

会員の皆様方には既にご承知のことですが、土木会は、大阪市立大学土木工学科が最初の卒業生を送り出した1954年の2年後の1956年に発足しました。その後、卒業生の増加、また、都土木会との合併などを経て、現在の土木会は約2,100名の会員を擁する会に成長しています。一方で、大学側においては、社会の変化と大学への期待等を踏まえて、学科等が再編されました。1999年、土木工学科と建築学科からそれぞれ2研究分野を出し合い環境都市工学科が誕生しました。それにより土木工学科の学生定員も28名になるとともに、環境都市工学科の卒業生は新たに結成した環境都市同窓会に入会したため、土木会への入会員も以前に比して減りました。2005年には、土木工学科が都市基盤工学科に改名され土木工学科の名が消えましたが、土木会は都市基盤工学科の卒業生を受け入れてきました。し

かし、大学側の改組が続き、2009年には、都市基盤工学科、環境都市工学科、建築学科の3学科が都市工学科と建築学科の2学科に再編し、土木会が卒業生を受け入れてきた都市基盤工学科がまた消えました。そして、昨年2013年には、都市工学科の卒業生は、その年に設立された都市学科同窓会(都市会という)に入会しました。このため、土木会への学部卒業生の入会員はなくなり、今年2014年もいない状況となりました。環境都市同窓会においても、土木会と同様に学部卒業生の入会員がなくなりました。そのため、都市工学科の卒業生は、社会の重要な立場で活躍する多くの先輩たちが組織する同窓会(土木会)と縁がない社会に出ていくことになりました。土木会と新卒業生および在校生の絆がなくなるといふ状況になる恐れが生じてきました。新卒者の入会員がなくなると土木会、環境都市同窓会と都市工学科の大学側で何とかしなければならぬという事態が生じました。

倉田前会長から、この様な事態を避けるため土木会の在り方について引き継いでいきましたが、その検討の過程で市立大学と府立大学の合併の問題がありました。合併すれば、今の学科はどうなるのか、合併後の卒業生はいつになるのか、それによって土木会の組織にどう影響するのかなどという問題でした。土木会役員だけで見通せる問題ではありませんが、この問題は同窓会の組織を検討するスピードを鈍らせていました。しかし、2015年度に府市大学を統合した組織を発足させ、2016年度から府市統合した新大学が学生を受け入れるという行程がなくなり、府市大学統合の実施が不透明になりました。都市工学科の先生方と土木会等の同窓会は、府市大学の統合、それに伴う土木会等現同窓会への影響などは先の問題とし、現状の事態を打開する土木会等の同窓会の在り方を検討することにしました。

2009年に編成された都市工学科は、構造及びコンクリート工学、応用構造工学、地盤工学、都市基盤計画、河海工学、環境都市計画、地域環境計画、環境水域工学、都市リサイクル工学の以上9研究分野です。土木会の会員の皆様には馴染みのある研究分野が多いと思います。前述している大学の組織変遷をたどれば、それも至極当然のことです。一般的に同窓会は、会員同士の親睦と在学生への支援を目的としています。土木会においても、

会員皆様方のご理解ご支援とご協力により、これまで親睦と在学生への支援を行ってきました。都市基盤工学科が消え都市工学科に再編された後も、土木会としては研究分野に馴染みのある都市工学科を在学生として捉え支援してきました、これらのことを考えると、土木会は、すでに設立されている都市工学科の同窓会である都市会、土木会と同様な状況にある環境都市同窓会と統合し、今後都市工学科の卒業生を受け入れる、そして、これまでと同様に都市工学科在学生を支援する新たな同窓会を設立することが自然の姿であると考えました。

土木会、環境都市同窓会、都市会の3同窓会の統合の経緯などについて、長々と記述しました。土木会会員の皆様方におかれては日ごろの説明がないではないか、会員の意見を聞いていないのではないかなどのご不満はあるかと思いますが、これまで3同窓会の役員及び都市工学科の大学側の先生方と検討を重ね、3同窓会及び都市工学科の在校生にとってより一層発展する方向であるという強い思いでまとまったところでありますので、土木会会員の皆様方におかれましては、今回の統合についてどうかご理解を賜りますようお願い申し上げます。



### 大阪市立大学土木工学科の変遷

1949年	大阪理工学部発足
1954年	土木工学科第1期生卒業
1956年	土木会発足
1957年	再編 土木工学科(工学系6学科、理学系5学科)が発足
1959年	工学部発足 土木工学科 建築学科
1999年	再編 土木工学科 環境都市工学科 建築学科
2005年	改名 都市基盤工学科 環境都市工学科 建築学科
2009年	改組 都市学科 建築学科

## 環境都市工学科同窓会幹事長 貫上 佳則

(現教員)

都市学科同窓会との合流を控え、環境都市工学科同窓会(以下、同窓会)の概要についてご報告いたします。平成11年4月に開設された環境都市工学科からは、平

成20年度までの10年間に合計243名の卒業生が社会に巣立ってまいりました。若干名がまだ学生として大学に在籍していますが、本年3月には前期博士課程に進学した10期生も大学院を修了いたしました。この間、環境都市工学科の教育を支えていただいた教職員は現教員を含めると総計18名に及び、都市基盤工学科や非常勤講師の先生方を含めると総計50名以上にもなります。

環境都市工学科の卒業生や教職員で構成される本同窓会は、会員相互の親睦と、「自律環境都市」の創造などで社会に貢献する目的で、1期生の卒業式の日(平成15年3月)に発足し、現在に至っています。現会長は小田一紀名誉教授で、副会長は置かず、若干名の幹事と評議員(各学年1名)とで運営しています。同窓会の規約では、総会の開催、会員名簿・会報の発行、ホームページの運営・管理等の事業を行うことになっていきます。しかし、1期生でも30代前半と若いメンバーばかりであり、同窓会の役割や大切さがなかなか伝わりにくいことや、同窓会の発足間もない頃から学科再編(統合)の話が持ち上がったことから、同窓会としての活動をほとんどできないうまま、数年に1回の総会を行うことがやっつとの状況で今日に至っています。そして、都市学科が発足して環境都市工学科としての新入生が入学しなくなった平成20年度の総会では、市大の状況について報告し、同窓会の今後について話題提供いたしました。その後、平成24年の総会で、土木会とともに環境都市工学科同窓会も新設される都市学科同窓会(都市会)に合流することで合意に至りました。

現在は同窓会の統合に向けて、土木会、都市会の役員の皆様方と規約の調整や会費など、事務作業を進めているところですが、スムーズに統合できるように皆様にもご支援いただきますようよろしくお願い申し上げます。



### 都市会幹事長

大島 昭彦  
(S55卒)

都市学科同窓会である都市会に、暗れて土木会と環境都市工学科同窓会が統合・合流することが合意され、都市会幹事長としては大変うれしく思っています(私は土木会幹事長でもありますが)。本来であれば、新参の都市会が既存の同窓会に合流するのが筋のようにも思われますが、今後も卒業生を排出する都市会をメインに置くことで3同窓会の統合が実現したとご理解いただければ幸いです。

都市学科はご存じのように旧都市基盤工学科(旧土木工学科)と旧環境都市工学科及び建築学科から再編されて平成21年4月に誕生しました。平成25年3月に都市学科の初めての卒業生がいましたが、同窓会統合の準備が間に合わず、取りあえず都市学科同窓会である都市会を立ち上げました(初代会長・矢持進教授)。現在、卒業生は平成25、26年卒の1、2期生の2世代で計90名(36名が社会人、54名が大学院生)となっています。

都市会の活動は、年1回の総会開催と会員名簿、会報の発行及びホームページの運営・管理が挙げられますが、2世代のみでは同窓会の体をなしていないのが実態です。そこで既存の同窓会と統合することを念頭に準備を進め、この度、2年越しで統合が実現することになりました。統合後には新しい規約の下で、既存の同窓会とともに活発な同窓会活動が期待されます。

都市会の会員の皆さんには、先輩筋に当たる土木会・環境都市工学科同窓会の方々と交流を深めていただくようお願い致します。逆に、土木会・環境都市工学科同窓会の皆さんには同窓会統合を契機に、まだまだ若い都市学科の卒業生ですが、これまでと同様のご支援・ご指導をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

## ミャンマーの鉄道事情 (その2)



宮本 潔  
(S37年卒)

私はミャンマーの鉄道関係の調査に3回  
かかっている。

第1回目は2013年1月末から2月初  
めの0.5ヶ月

第2回目は2013年9月初旬から10月  
末までの2か月

第3回目は2014年2月初旬から3月  
初旬までの1か月の合計3.5ヶ月である。

第1回目はヤンゴン・マンダレー間のリ  
ハビリ改良工事が始まるのに先立ち20km程  
度の試験線を作りそこで最高速度100km/h  
の走行試験を国民へのデモンストレーショ  
ンを含めて実施するための改良工事費を見  
積る調査。

第2回目はヤンゴン・マンダレー間のリ  
ハビリFS調査(フィジビリティ・スタ  
デイ)で改良工事費の見積および改良工事  
による増加運輸収入とこのリハビリ工事費  
との採算可能性調査。

第3回目はミャンマー鉄道の幹部の人た  
ちに対する最高速度100km/hの安全運行と  
サービス向上のための教育。  
と言った内容である。

### 1. ミャンマー国の概要

東南アジアに属するミャンマー国は(図  
1-1)、西側はインド、バングラディッシュ、  
東側は中国、ラオス、タイに国境が接して  
いて、首都はネピトー(ヤンゴンから350km  
北側の所に遷都した人口6万人程度の新興  
都市で、道路関係のインフラは将来の発展  
も考慮して整備されているので今後の発展  
が期待される場所である。旧首都はラン  
グーンで軍事政権時代にヤンゴンと改称し  
首都をネピトーに遷都した(図1-2)、国の  
人口は500万人、1人当たりGDPは1,  
159US\$, 1948年にイギリス植民  
地より独立(太平洋戦争後3年目)、日本  
との時差は2時間30分、気候は亜熱帯に大  
部分が属する、と言ったような状況である。



図-1 ミャンマーの位置



図-2 ミャンマーのヤンゴン～マンダ  
レー幹線とヤンゴン・ネピトー・マン  
ダレー各駅の位置

### 2. ミャンマーの主な観光地

- ・ヤンゴン市の北側にあるミャンマー最大  
の聖地であるシュエダゴン・パヤー(大  
寺院) (写真1-1)
- ・ヤンゴン市より70km東にある全長70m、  
高さ17m、の寝仏・チャウッター・パ  
ヤー(写真1-2・3)
- ・ヤンゴン市より210km東にあるミャンマー  
屈指の巡礼地、チャイティヨー・パヤー  
(写真1-4)
- ・ヤンゴン市より北側に飛行機で1時間の  
所にあるバカン遺跡群(11世紀～13世紀  
に栄えた最初のバカン王朝時代に建立さ  
れたもの) (写真1-5)
- ・バカン市から車で1時間半の所にあり、  
バカン王朝時代より精霊信仰の地とされ  
てきた、天空にそびえ立つポッパ山寺院  
(写真1-6)



写真1-1 ミャンマー最大の聖地であるシュエダゴン・パヤー  
(ヤンゴン市外の北シングダヤの丘)



写真1-3 チャウッター・パゴダの寝仏 (ヤンゴンから東に70km)



写真1-2 全長70m、高さ17mの寝仏の黄金の  
仏教宇宙観図は見事  
(ヤンゴンより70km東)



写真-4 ミャンマー屈指の巡礼地  
チャイティヨー・パヤー  
(ゴールデンブロック、ヤンゴンより210km)



写真-5 バカンの遺跡群  
(バカン (ヤンゴンから北に飛行機で1時間の所) にある  
11~13世紀に最初に栄えたバカン王朝時代に建立されたもの)



写真-6 天空にそびえたつポッパ山寺院  
(バカン王朝時代より精霊信仰の地とされてきた (バカンから車で1時間半))

	ヤンゴン環状線	東京山手線	大阪環状線	備考
全延長 (km)	47	35	21	ヤンゴン環状線、東京山手線、大阪環状線とも複線である。ヤンゴン環状線は非電化。
駅数	38	29	19	
平均駅間距離 (km)	1.25	1.25	1.17	
1周する時間	3時間	1時間3分	45分	
踏切数	23	1	0	



図-3 ヤンゴン環状線

**3. ヤンゴン環状線のリハビリFS調査の開始**  
ミャンマーにはヤンゴン市内及びその周辺を走行しているヤンゴン環状線がある(図-3)。東京山手線、大阪環状線の状態と比較すると次表のようになる。

東京の山手線の電車ならヤンゴン環状線を大体1時間30分程度で走行するはずであるが、ヤンゴン環状線の場合は、客車列車、気動車列車、貨物と客車の混合列車、が混合して走行しており、軌道の構造も貧弱であるため、倍の3時間の走行時間となっている。

このため、現状の運行状態をさらに良くし、ミャンマー国民の利便性向上を図るため、日本の技術協力・資金協力で今年からこの環状線のリハビリFS調査を開始することとなった(私もこの調査に参加するよう誘われたが、他の案件があつて参加できなくなった)。近い将来リハビリ工事が開始され、見違えるような環状線になるに違いない。

この工事と同時に忘れてならないことはリハビリされた線路、車両、信号関係の維持補修技術をミャンマー側が習得しその技術を承継していく努力が必要であることは言うまでもない。この技術習得にも当分の間は日本の指導が欠かせないものとなるであろう。

#### 4. ヤンゴン・マンダレー線のリハビリFS調査

4-1 ヤンゴン〜マンダレー線の現状  
ミャンマーの最大都市ヤンゴン(人口約4,000千人)と第2の都市マンダレー(人口1,000千人)をむすぶ鉄道は、複線、非電化、ディーゼル機関車で客車のみ・貨車のみ・客車と貨車の混合車両をけん引する運転方式であり、日本の東京〜姫路間の距離に相当する。

この幹線の線路の構造は全線コンクリートマクラギになっているのには私は感心したが、写真に見るように線路の狂いが非常

に大きく、分岐器に至ってはボロボロの状態に縮結金具も外れたままになっている。(写真7, 8)



写真7 橋梁前後の軌道狂いが大きい箇所



写真8 クロッシングのノーズレールとウイングレールがかなり損傷している

また、レール1本の長さが12mで(日本は25m、新幹線は50mで、ロングレールはこれらのレールを溶接したものである)継ぎ目箇所が多く、その継ぎ目箇所の強化対策も不十分のため列車の走行により継ぎ目が大きく落ち込んでいる。

そしてバラスト碎石の散布量が少なくPCマクラギ両端部が丸見えの状態になっている。このような状態では車両から横方向の動揺の力が加わればそれに抵抗する力が少なくすぐに線路の通り狂いが生じてしまうことになる。(写真9)

このような線路状態の為、脱線事故は2012年の1年間で69件も発生しており、その1/3が線路の平面性狂いが大きいのが原因であるとミャンマー側では分析している。

また、客車列車はヤンゴン〜マンダレー間を16時間で走行している。(写真10, 11)

客車の居住状態は、アップクラスの車両でも座席はリクライニングになっていないが、冷房はなく扇風機があるがそれも故障したまま、車両全体も汚れが目立ち清掃が行き届いていなくすこぶる悪い。オーディオナリークラスになれば居住性はアップクラスよりも劣り板張りの固定座席である。ゴザを床に敷いて横になっているお客もいる。

客車列車は7両編成で1日にヤンゴン〜マンダレー間5往復とヤンゴン〜ネピト間2往復が運転されている。私もヤンゴン〜ネピト間のアップクラスに乗ってみたが、10時間と言う運行時間と居住性の悪さにうんざりとして再び乗りたいと言う気持ちには到底なれなかった。

一方、これと並行している高速バスはヤンゴン〜マンダレー間を8時間で走行しており、座席はリクライニングで冷房は行き届いており、お客が多い時期には増便するなど少なくとも鉄道よりも頻繁に運行している。運賃は鉄道の方はオーディオナリーで465円、高速バスの運賃は1,040円と割高であるが鉄道のお客様が高速バスにどん



写真9 バラストが不足しPCマクラギの端面が殆ど露出している



写真-10 ヤンゴン～マンダレー間を走る快速列車



写真-11 快速列車のオーディナリークラスの板張り座席

		現 行	リハビリ完成後	備 考
到達時間	旅客列車	16時間30分	7時間50分	高速バス 8時間30分
	貨物列車	—	11時間32分	トラック 20時間～30時間
列車本数 (本/日)	旅客列車	4	22	
	貨物列車	3	12	

どん流れており、このままでは鉄道のお客様はさらに高速バスに移っていくことが想定される。

鉄道は他の交通機関に比べて、定時運転ができ、多くのお客や貨物を安価で輸送することが出来るメリットを持っている。これらのメリットを十分に発揮する努力をして、この複線の財産をもっと有効に使わなければミャンマー国にとっても大きな経済的マイナスである。

このため、ミャンマー政府側から、「鉄道の安全性運行とサービス向上」について日本に対応策を提言してほしいとの要請があり、また同時にヤンゴン～マンダレー間のリハビリFS調査を実施して日本の技術協力と資金協力を要請することとなった。

のである。

4-2 ヤンゴン～マンダレー間のリハビリFS調査の実施

昨年の9月、10月の2か月間にわたって、ヤンゴン～マンダレー間のリハビリFS調査が実施された。この調査はJICA（国際協力機構（外務省の関係機関））が発注し競争入札の結果オリエンタルコンサルタンツが落札したミャンマー国の交通マスタープラン調査の設計変更として緊急に実施されたものであり、オリエンタルコンサルタンツが幹事会社となつてJIC（Japan International Consultant Co. Ltd（JR東日本の子会社））から輸送、信号、貨物輸送の各専門家、オリコンからはプロジェクトマネージャー、車両、軌道、路盤、

構造物（2名の専門家）、積算、の各専門家の合計10名からなる調査団により実施された。私はオリコンの軌道専門家として参加し、ヤンゴン～マンダレー間の軌道リハビリ工事費の見積を実施した。なお、我々日本人専門家に加えてミャンマー側からヤンゴン大学を卒業した若手技術者が3名加わった。

### 5. ヤンゴン・マンダレー線のリハビリ詳細設計、施工の開始

4のリハビリFS調査の結果に基づき2014年3月下旬に日本とミャンマー両政府間の借契約が締結され、今後ヤンゴン～マンダレー間リハビリ工事の詳細設計が実施され、施工は3区間に分けて、工期

は10年、工費は約1,500億円で実施される予定になっている。

### 6. リハビリ工事完成後の姿

リハビリ工事が完成するとヤンゴン～マンダレー間の輸送状況は次表のように大きく改善される予定になっており、ミャンマーの経済発展に多く貢献する予定である。

### 7. 最後に

鉄道輸送は昔のように独占的な輸送機関ではなく、高速バス、自家用車、トラック、飛行機と言った他の輸送機関との激しい競争の中にあることをミャンマー鉄道の総裁以下幹部職員から末端職員に至るまで強く認識する必要があるが、そのような認識が非常に乏しい。私は、このことを日本の国鉄の衰退を例にしてミャンマー鉄道の幹部教育の時にこの認識を持つように強調した。つまり、この認識欠如の状態が日本の国鉄時代とよく似ているからである。

日本の国鉄末期時代にはサービス向上どころか毎年ぐらゐ運賃値上げを実施し、技術開発は停滞し、ストも度々行うようになった結果、お客が鉄道から離れて輸送量がどんどん減少し、貨物に至ってはかなりの量がトラックに流れて行った。

最終に国鉄は民営分割化の大ナタが振るわれたのである。すなわち、常にお客様のニーズに応えられるように素早く全職員が一丸となつて取組んでいくに多くのお客様に利用され続けていく努力が何よりも必要であることを物語っているのである。

ミャンマー鉄道も第2の国鉄にならないように切に願っている。

## 異国の地： ボゴタ市での2年間の生活を振り返って (JICAシニアボランティア活動)

都市プラン研究所  
村上睦夫  
(修S46年、博H18年)

### 1. おつぎ

日本から見て、地球の反対側の南米コロンビアについて知ることには少ないと思います。かく言う小生も、自分で申し込んだとは言え、思いつくのはコーヒーくらいで、異国の地での生活は波乱万丈の毎日でした。交通事故大小1回づつ。その2年間の生活を簡単に紹介したいと思います。

### 2. 自宅(アパート)

部屋は1DKで約30㎡です。家賃は6.5万円、公共料金は1万円(電気、ガス、水道、CATV、共益費)です。写真は小生の部屋から向かいのアパート(同じ作り)を写したのですが、良く見ると分かるように窓のサッシは7cmほどずれています。建物のつくりは極めて雑です。

6時に起きます。風呂は無く、毎朝シャ



ワーです。煮炊きはガスです。土日の昼以外は、3食自分で作っています。最初の1年間はポトフ(写真)だけでした。中身の変化は肉か鶏肉か冷凍の魚です。その後はいろいろ試しましたが、最近ではうどん(冷凍うどんを売っています。約180円)か、近所のピザ屋さんのピザ(約200円)しか食べられなくなりました。

夕食後は8時頃、ベッドに入って2時間ほどテレビを見ます。話す言葉はほとんど理解できないのですが、字幕(なぜか字幕の出るチャンネルが多い)が出るので大体分かります。夜の外出は原則、禁止されています。2年間で7時以降外出したのは同僚が一緒だった2、3回です。

### 3. 勤務先(ボゴタ市環境局)

忙しいときは、7時30分に出勤して5時半ごろ帰ります。

使っているパソコンのソフトは当然、全てスペイン語で、エクセルの数式を使う時などは戸惑います。小生のPCは日本語入力できるようなっています。職員は9時ごろからぼちぼち来だし、10時過ぎに来る

こともしばしばです。昼休みは12時半から2時過ぎまでで、5時前後に帰りだし、6時にはほとんどいなくなります。9時と3時にコーヒーが出ます。全ての人がPCを使って仕事をしています。他の人の仕事内容はデータの打ち込み、役所作成文章の修正等が多いようです。給料は部課長クラスは聞いていませんが、技術系の同僚は1500ドルから2000ドルです。満足しているかと聞けば、マーマーと言っていました。10%程度が職員で、その他の人は契約です。契約している人に聞いた範囲で最長の人は8年でした。そのせいか、仕事に情熱を持っている人は少ないように思います。



### 4. 仕事の内容

基本は、Aire(空気)と言う部署(移動排出ガス…計3人、固定排出ガス…2人)

で、排出ガスの削減対策に関する仕事です。この対策は自動車の排出基準を厳しくしたら片付く問題なので(単体規制)、その他の対策は付け足しになります。時々同僚が仕事を頼みに来ます。横に来て、ノートを介して(図を書く)と良く理解できる)会話をします。英語を交えることも有ります。大体2週間から2ヶ月で報告書(A4資料

かPPTで10枚から50枚、日本語、スペイン語)は出来ません。スペイン語にするにはGoogle翻訳を使い、これが悪い時はもう1つの翻訳ソフトを使います。日本語⇄英語/手直し⇄スペイン語/手直し⇄再度英語:と言う手順です。2年間で13の報告書を作りました。結構勉強にもなるのですが、正直よくやったと思います。

### 5. 買い物、外食

大きなスーパーではほぼ何でも売っているのですが、レジで待たされる時間が半端ではありません。30分以上待ったこともあります。買わずに帰った人も居ました。日本では、時は金なりということわざがありますと言ったら、うなずいていました。レジがいい例だと思のですが、仕事を要領よくするという意識が少ないのではないかと思います。この道を極めよう:というプロ意識も少ないようです。

ボゴタ市で安いのはコロンビアで生産されている野菜、果物と肉類で、税金もゼロです。その他のものは輸入品が多く、日本とあまり違わないと思います。消費税は16%です。



### 6. ボゴタ市の人々と社会

ボゴタ市の気温は上が20度、下が9度程度で1年中ほぼ同じです。すごく不思議な気がします。

親切なこと、挨拶を欠かさないこと、鷹揚なこと、甘い物好きが特徴です。少しお金が足りなくても問題にしません。次回でいいと言います。よく出てくる言葉は、トランキーロ(気にするな)です。値札はついてないことが多いのですが、相手によって変える様なことはしません。しかし、愛想が悪いと言うか、商売気がないというか、席に座ってもしばらく注文に來ないときも有ります。買い物をしてもひつこく引き止めることはしません。基本的には値切らせるようなことはしません。すごく値切るから中国人は嫌いだと言っていました。普段はお酒を飲む人は少ないのですが、金曜日と土曜日は飲み屋(普通の店、小瓶のビールのラッパ飲み、つまみは無し)で大きな音楽を鳴らし、踊り、歌い、大騒ぎをします。夜中の3時ごろまで続きます。

美人、美男子が多いように思います。コロンビアは3C(チリ、コスタリカ、コロンビア)と言い、美人が多いことで有名ですが、多民族(インディオ系、ヨーロッパ系、モンゴル系等)の混血のためだそうです。肌の色、髪の毛の色と長さ、髭の形等、いろいろ交えて自己紹介をします。

女性の服装はジーパン等のパンツが多く、スカートはほとんど見かけません。聞く、寒いのが一因だそうですが、小生は寒いと思っただけではありません。ただ、男女を問わず半そでから分厚い服装までいろいろです。

ARCとELNです。政府と1年以上和平交渉をしていますが、いまだ合意に至っていません。今年は大統領選挙の年ですが、この時期には選挙向けの交渉があるのが常と聞きました。

### 7. ボゴタ市での2年間で振り返って

環境局では様々なイベントに参加しました。遊戯ゲーム、サッカーのワールドカップ出場国へのエール、クリスマスパーティー、山登り、職員のフットサル観戦、大きな飲み屋(と言うより騒ぐ所)でのサッカーのテレビ観戦等です。部単位か局全体で参加します。局で一番大きい会場は120人程度



ですから外部の会場を借ります。局全体の場合は1000人くらい集まります。最初、局長挨拶があり、局の進めている仕事の概要をPPTで説明します。働いている人の入れ代わりが激しいので共通認識を持つためと考えられます。1日の場合は昼食が出ます。会場では記名すると、ちよつとしたプレゼントをくれます。USBが多いです。娯楽が主なイベントでは最後は踊りだしませす。ブラジルからサンバのチームが来たこともあります。

個人的には家族呼び寄せ制度で、家族とカルタヘナ(世界遺産)に旅行し、ヒラルドット(避寒地)、ビジャデレーバ(古い町並み)に行きました。

国外へは11日間、アルゼンチンに行きました。国外へ旅行すると、ボゴタ市の状況が良く分かります。街の構造、景観、交通システム、ゴミ処理、人々の生活等です。ただ、他のボランティアを見ると、すごく旅行する人(若い人に多い)と、ほとんど旅行しない人(お金儲けが主目的)とどちらでもない人に分かれます。

日本との情報交流はWEBで簡単です。メール、スカイプ、宅ファイル、facebook等いろいろ有ります。

最後に小生の変化ですが、移動排出ガス

削減対策と言う異分野の仕事、スペイン語という全く知らなかった言語(圏)での生活、海外の役所での勤務、ボランティアという位置づけ、日本とは比較にならない危険な国での1人生活等です。普通ならストレスのたまる2年間ですが、持ち前の楽天的な性格からか、あまりストレスは感じませんでした。むしろ、マイナス面よりもその何倍ものプラス面があったと言えます。職場では全ての人が優しく接してくれ(愛称はムツ)、コロンビアーノ(コロンビア人)と言われるくらい明るく振舞ったからかもしれません。やってみようと思われた方は是非、挑戦してください。



## 連載企画 『10年ひと昔で強める同期の絆』

10年ひと昔 長いようで過ぎてみると短い 外面の変化は  
 隠しようがないけど、心根は卒業の時のまま その積み重ねで気がつけば〇年  
 そんな区切りの年を迎えられた学年の同窓会の様子を語っていただきます  
 毎年区切りの年はありません 次はあなたの学年ですよ

### 50年と同期会

伊藤和雄 (昭和38年卒)

昨年は市大土木卒業50周年にあたる年だったが、50年の同期会を持つことができなかつた。

私自信は目の手術(緑内障)で1か月近く入院したり、一昨年の夏96歳で亡くなった母の介護などで家内と一緒に旅行をする機会が少なかったのを一気に取り返そうと二人で国内外の旅行に出かけたり、虎キチの家内に付き合つて月2回のペースで甲子園に通つたりで、卒業50年目の同期会の方まで気が回らないうちに年が変わつてしまった。

我々市大土木38年卒組は卒業時には23名だったが、今日までに7名の仲間を失い現在16名である。卒業後およそ4、5年毎に同期会を開催していたが、48年目の平成23年11月には、40年以上前から北海道に住み着いてしまった時川氏が夫婦で来阪するという知らせを受けて急遽同期会を開催することになった。

当日は東京など遠方の方や体調不良の方を除いた12名の参加があった。時川氏が夫妻で参加してくれるとのこと夫婦同伴も可としたが、結局2組だけであった。大阪市内の居酒屋での2時間余の宴であったが、久しぶりの再会でお互いの健在を確認し合い、リタイア後の生活などの話に花が咲いた。普段はあまり意識をしていないが、昔の仲間が一堂に集まると当時のことが次々とよみがえり楽しいひとときであった。

前回の同期会は土木と建築との合同の会として開催したが、また近いうちに会を持つとうと別れて結局数年以上空いてしまったので、とにかく土木だけでも集まろうと今回の開催であった。

定年退職して60歳になる頃から同期会や同好会などのお誘いが急増加した。大学、高校、中学や元職場の同期会、懇親会のほかゴルフや山歩きなどの同好会のお誘いが特に多い。

高校の同期会は十数年前から「達者なうちにこまめに会いましょう」を合言葉に毎年の開催となり、1年近く前には次回の開催日時と場所を決めて案内している。中学校の同期会も最近毎年開催となった。職場に同期に入った仲間の会は年1回の総会のほか月1回の自由参加形式の飲み会を15年以上続けている。また計画部門のOB仲間の会は月2回の昼食会が20年以上続いている。

大学時代の山歩きの会はほぼ毎月近郊の山歩きの案内をメールで送信してくれるので、年に7、8回は参加するようになった。このほか高校同期のゴルフの会、職場OBの山歩きの会なども毎回楽しみにしている。

リタイアして拘束されない多くの時間を持てるようになった時、これまでやろうと思っていたことを一人で楽しむのも良いが、仲間とにぎやかに楽しむを共有できれば至福の時を得ることができるのではないだろうか。

今では仲間に出会うことが日常生活の大きな部分を占めているような気がする。しかし今後さらに高齢になり、出かけるのが困難になった場合のことを考えると少し不安になる。最近2、3の会で世話役がパソコンのメールを利用して会員全体に情報の交換ができるシステムを案内してくれるので、

これをうまく活用することを考えてみようと思う。これを上手に活用できれば自宅に居ながら同期会を開くことが出来るのではないだろうか。

もうすぐ後期高齢者の仲間入りをする。高齢になると昔の思い出が更に懐かしくなる。

そこでもいま気がかりなのは、思い出の根源となつていったものが次々と失われていくことだ。

市大に土木学科の名称がなくなつて久しいし、市大と府大の合併によつて大阪市立大学という名称が消えてしまうのではないかと。また、いま議論されている「都構想」なるものが現実味を帯びてくると大阪市という名称が失われ、大阪市の実態そのものが埋没してしまうのではないかと不安になる。

大阪市内で生を受け、市内に立地する幼稚園、小学校、中学校、高校、大学で学び、大阪市内で働き、大阪市内で余生を送りやがて大阪市の土となる者にとつて、大阪市という名称や実態そのものが失われてしまうことに大きな不安と憤りを感じる。このように思うのは私だけだろうか。



# 永三会

ケイコン

浅井真一 (昭和48年卒)



昭和48年卒の浅井真一です。私たちが入学した昭和44年は、多くの大学が大学紛争によりバリエード封鎖されていた状態でした。

当大学も封鎖されていたため入学式はなく、4月から授業が行われず、10月から授業が再開されました。最近話題になっている秋入学でした。この6ヶ月間の空白の影響かどうか分かりませんが、昭和44年に入学して昭和48年に卒業したのは42人中31人でした。また、どう言う訳か分かりませんが卒業式もなかったのです。就職はいわゆる売り手市場で、民間企業の場合ほとんど希望する企業に入社でき、私は飛鳥建設(株)に就職しました。すぐにオイルショックで不況となりました。その後の経済の変動は激しく、オイルショック後経済が立ち直り、バブル期を迎えました。やがて経済は失速し、長い大不況が日本を襲いました。私は阪神淡路大震災の平成7年に43歳で飛鳥建設(株)を退社し、現在在籍しているプレキャストコンクリート製品会社の京阪コンクリート工業(株)、現在は改称してケイコン(株)に再就職しました。



新潟県上越市の高速道路の法止めのブロック積み擁壁 (ケイコンの製品)

製品の引き合いを受けるようになりました。今の会社で当時まだ広く普及していなかったISO9001を担当することになりました。ISO9001規格が英語を日本語に直訳された感じであり、またISO9001の特有の言葉の使われ方をしていたため、日本語版と英語版の規格を読み比べて悪戦苦闘していました。ある時、先行して認証取得していた複数のゼネコンの同級生が社外秘のISO9001の品質マニュアル、手順書のコピーをくれました。その当時ISO9001関連の文書類のコピーを社外の者に渡したことが発覚すると自分の立場が危うくなると言われました。文書を家から持ち出すことなく、この言葉を守りました。これには大いに助かりました。この時ほど同級生の存在の心強さを実感したことはありません。ところで、我々の同窓会の名を数多の恩師を代表して永井教授と三瀬教授・三笠教授の名前の一部を勝手に拝借して永三会と名付けました。永三会は卒業後毎年盆休み前の暑気払いと12月30日の忘年会を年2回開催していました。3年前同級生が定年

を迎え、時間にゆとりが出来たため、もっと多く永三会を開催してほしいとの希望がありました。現在は年3回永三会を開いていて、その内1回は宿泊して宴会し、翌日希望者はゴルフを行っています。一昨年は和歌山市の和歌の浦で、昨年は香川県の琴平温泉で行いました。今年は5月に滋賀県甲賀市の甲賀温泉で宿泊を伴う永三会を行う予定です。今回は11人の参加です。毎年永三会を行っていることもあり、更に年3回行いますと集まる人数は少な目ですが、近年には減多に出来ない人、初めて参加する人が都合をつけて参加するようになりました。永三会の席で話題になることがあるのですが、たった4年間同じ大学で学んだだけで一生のお付き合いが出来るのは何か不思議な気がするのと同時に同窓生の顔を見ると懐かしさと安心感を覚え、元気なうちはずっと続けたいと思います。

## 大阪市下水道事業の近況

大阪市都市技術センター  
山本 智 (昭和58年卒)



早いもので、昭和58年に学部を卒業して以来30周年たちました。私たちは、昭和54年入

学で、共通一次元年生です。当時は、この学年は成績が非常に悪いと言われたこともありましたが、また、留年するものが相次ぎ、数えてみると4年で卒業したのは入学した38人中23人でした。そんなこともあり、同窓会は卒業年度ではなく、昭和54年入学生

「01」を対象に、以前は関西在住の者を中心に毎年のように集まってきました。また、卒業10周年には有馬で、20周年には和歌山で、当時の先生方をお招きして一泊の同窓会があり、私も参加しました。しかし、ここ数年は仲のいい友人とたまに飲みに行く程度で、30周年の記念の同窓会も含め、今のところ予定はなさそうです。

そこで、私が就職してから長年携わってきた大阪市の下水道事業において、新たな変革として進められている下水道の維持管理の包括委託について簡単に紹介したいと思います。

大阪市の下水道は明治27年に近代的な下水道事業が開始されてから今年で120周年になります。その年に、下水道の維持管理全体を包括的に外郭団体である都市技術センターへ委託されました。委託先の都市技術センターは、旧の大阪市下水道技術協会に道路部門の業務を追加して平成23年に都市技術センターに名称変更し、平成25年4月からは一般財団法人として新たに発足したものです。

大阪市の下水道事業は、人口減少や節水による収入減などの課題に直面する一方で、施設の計画的な修繕や改築更新、耐震化の促進が求められています。そこで、一層の費用削減や投資効率化を図るとともに、経営資源を国内外に活用する広域的・国際的なビジネス展開も視野に入れ、事業の運営に民間原理を取り込む「上下分離方式の導入」による経営形態の見直しを行うこととなりました。そのために、都市技術センターを暫定活用して維持管理業務を包括委託し、その後民間資本の参画をはじめ、新組織への事業継承へとつなげていくこととしています。



すでに、平成25年度から西部方面管理事務所の管轄区域の下水道施設の維持管理を都市技術センターへ包括委託されており、今年度から、残りの東、南、北の各方面管理事務所管内の下水道施設の維持管理が都市技術センターへ包括委託されました。

包括委託にあたっては、これまで下水道の維持管理に従事していた行政職員、技能職員が都市技術センターに派遣され、都市技術センター内に新たに包括事業部として現役職員約890名、OB職員約140名の巨大組織が発足しました。包括事業部内には、従来の東西南北の4つの下水道事務所それぞれに土木施設管理課、設備管理課が設置され、それらの下に8か所の管路管理センター、12か所の下水処理場を擁する、新たな維持管理体制が構築されました。また同時に、市岡下水処理場内にこれらの4か所の下水道事務所の維持管理を統括、指揮する本部機能(市岡本部)が設置されています。

このような管渠、ポンプ場、下水処理場

を含めた全体の維持管理の包括的な委託は全国的にも例がありません。そのため、維持管理体制のモデルケースとなるよう、この市岡本部を中心に、新たな維持管理体制や維持管理手法の構築に向け、幅広い観点から検討を進めていく必要があると考えています。今後、いろいろと課題が出てくると思いますが、何事にも前向きに、また楽しく仕事をしていきたいと思っています。

## 同期の絆

大阪市  
柴山 敬 (平成5年卒)



「目の前の業務をバタ

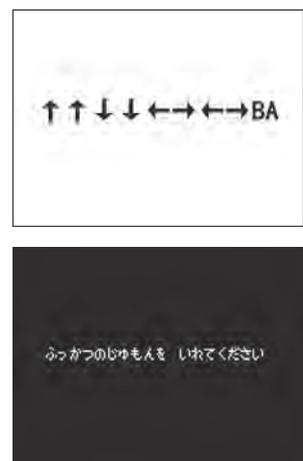
バタと続けてきたら、これくらいの年月がたつていた。」くらいの感覚だ。テーマが「同期の絆」ということで、とりあえず同期に声をかけ飲むことにしたのだが、手取り早く、同じ市役所に勤める同期が集まった。今回は急に日程調整を行ったにも関わらず、7人中5人が参加してくれた。しかも、来ることができなかった2名は、会計検査中で、飲んでいないような状況ではなかったようだ。

ところで、この平成5年卒業(平成7年院卒)の特徴は、非常に役所にいる人数が多いところにある。大阪市役所だけで7人もいる。そこに国や大阪府、神戸市、名古屋市、堺市など加えると、けっこうな割合になるのではないかと。きちっと比較したわけではないが、他の代と比べても多い方だろうと思う。

ばらばらと集まり出したこの同期会、だいたいの同期会でもそうであろうと思われるが、近い年代・同じ年代が集まると、話題のパターンが決まってくる。仕事、家族、他の同期、学生時代の思い出、という感じだ。みなさんが同期で集まるときも、まあこんな感じではないだろうか。仕事については愚痴や相談がメインで、家族については子供の話(まあ、だいたい同じ年代の子供がいるため)、そして、嫁はんと会話がないうことと(笑)。

他の同期の動向については、半分くらいは思いついたであろうか。何人かはときどき会ったりしているようだ。また、まったく名前が思い浮かばなかった方、ごめんささい。そして、一番盛り上がるのが学生時代の思い出だろう。今回も例外なく、バカな話して盛りあがったので、そこを紹介しようと思う。

われわれと同年代、もしくは少し上くらいの年代なら、非常に懐かしく思われるのではないかと。コナミ最強コマンドである。



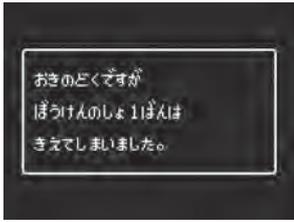
こちらはさらにメジャーであろう。これらわかる方なら理解できると思うが、当時はファミコン全盛時代である。スーパーファミコンが発売されたのが1990年。PlayStation(1994年)、セガサターン(1994年)はまだ発売されておらず、専らゲーム機といえば、任天堂のファミコン・スーパーファミコンであった。キラーソフトは、もちろん、転職システムを導入したドラクエIII(1988年)、馬車によるパーティ制を採用したドラクエIV(1990年)、モンスターを仲間にするドラクエV(1992年)あたりであった。まさにブロックバスターのソフトで、このゲームソフトを買うために大人まで徹夜したものだった。

そのゲームを下宿生の部屋に集まっては、ざーっとプレイしていたのだ。私自身はそれほどでもなかったが、コアなメンバーはほぼ毎日のようにゲームしていたのを覚えている。それが試験期間中におかしいものだったので、いままら考えるところに及んでいたので、よくあることだが、試験期間中はだれかの家(たいがいは下宿生のところになるが)に集まって勉強合宿をする。そこには当然

のようにファミコンがある。ちよつと一息ついたところで、ついうっかりゲームを始めてしまうと大変なことになる。そのまま時間を忘れてゲームばかりしていたこともあった。何人も集まっているので、このメンバーが全員同じ理解度ならそれだけでいかという心理状態だったのかもしれない。通常、一人でプレイするドラクエのようなRPGも試験期間中は危険だ。なぜか、一人がキャラクターのレベルを一つあげるまでゲームをし続けなさいといけないというルールがあった。今から考えるとばかばかしいルールであるが、不思議とそのルールは守られていた(笑)。試験期間も終わりに近づくと、キャラクターのレベルが80とか90とかになっていて、そこから一つレベルを上げるのは至難の業であったため、自分の番がまわってこないように祈っていたものだ。

というようなくだらない話をしていたが、たまに同期で集まると話もはずみ盛りあがる。近く、大阪周辺にいる同期を誘って、また飲み会を設定してみよう。みんな楽しんでくれるに違いない。

最後に、われわれに絶望と喪失感を与え、これまで努力をすべて流し去ってしまった悪魔の言葉を記しておこう。仕事でこういう事態にならないことを祈って：



## 橋梁について思うこと

三菱重工鉄鋼エンジニアリング  
上野慶太(平成15年卒)

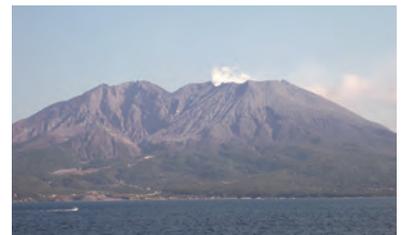
大阪市立大学土木会の皆様、大変ご無沙汰しております。

この度、連載企画「10年ひと昔で強める同期の絆」の執筆依頼を受けましたこの機会に、私が従事している橋梁について、思うことを書かせていただこうと思います。

私は、平成17年に大学院を修了後、希望であった橋梁メーカーに就職しました。振り返ってみるといつの間にか10年目に突入しており、時間の過ぎる早さをしみじみと感じます。入社当初、上司に「最初の10年が君の人生の方向性を大きく決めるよ」と言われ、様々な技術を習得しようとのめりにやってきましたつもりではありませんが、果たしてどこまで成長できたものか疑問に思う今日この頃です。

さて、私が入社したちょうどその頃、橋梁業界は大きく風向きが変わり始めました。一連の事件と報道によって、世間は「橋梁事業は無駄遣い」のイメージを強く植え付けられ、橋梁に対する風当たりはきつくと、逆境からのスタートとなりました。その余波はずっと続いていて、橋梁業界は目まぐるしく変化しています。身近では、同業種の会社に就職した私の知人の多くが、止む無くその職を離れていっています。大学の学科におきましても「土木」や「橋梁」の表立った看板は消え去ってしまいました。悲しい現実が、今まさに目の前で起きています。一方で、東日本大震災か

らの復興事業の加速や2020年の東京オリンピック開催に向けた整備事業等で、橋梁を含めて土木業界は上向き傾向にあるようです。しかしながら、人材や資材の不足に悩まされるという皮肉な現状となっています。



錦江湾から桜島を望む

橋梁業界に従事する技術者の我々は、この状況を打破し、これからの時代を担う子供たちに夢と希望を与える仕事としていく責任があります。

ここで、私自身が橋梁に興味をもった経緯を振り返ってみることにしました。そもそも私の父は土木の仕事をしており、小さい頃から土木がとても身近なところになりました。たまに工事現場に連れていってもらって、橋脚の上を上らせてもらうことがありました。そこから眺める景色は山ばかりで、いつもの景色と変わらなかつたのですが、少し時が経つと、そこに橋が架かり景色は一変して、幼いながらに何かしらの魅力を感じていました。また、瀬戸大橋が開通したときに、家族旅行で橋を見に行ったのですが、鹿児島島の片田舎に育った当時小学生の私は、その規模の大きさに度肝を抜かれ、どうやってこの橋を架けたのか、落ちやしないだろうか、何の素材できているのだろうか、と非常に興味を持ったのです。そして、最終的に橋梁の仕事を選んだ一番の理由は、鹿児島島の錦江湾に橋を架けたいという思いです。錦江湾は大隅半島と薩摩半島の間に挟まれた湾です。現在

は、フェリーを使ってその湾を渡ります。それもまた風光明媚で大好きなのですが、橋を架けると交通ネットワークの利便性が図られ、鹿児島島の経済発展に繋がると思っています。この計画はひと昔前からあるのですが、「もうそろそろ実現か」と思っているのですが、設計、製作、架設など、どのような形でもよいので実工事に携われるように、その時に備えて準備をしたいと思っています。(最近の情報では、費用対効果の観点から、橋ではなくトンネルで計画される方向のようではありますが。)

一昔前は、桁外れの規模の大きさや地図に残る仕事として、橋梁はとても魅力あるものでした。これからの時代、私がやりたかったような長大橋の新設事業は近々にはないと思います。既設橋の改築や補強など、経験と高度な知識を要する老朽化対策事業が益々増えることでしょう。これらは、実際にやってみないとなかなか魅力は感じないかもしれません。そのような中でも、橋梁はなくてはならない重要な社会基盤であり、今の技術に固執せず、技術を発展させていかななくてはなりません。何よりも子供たちに夢と希望を与える業界にしなければ、橋梁業界どころか社会基盤の衰退につながります。今こそ、子供たちに夢と希望を与える橋梁の魅力を発信していかなくてはならないと思っています。橋梁業界に従事する一人の技術者として、微力ながら尽力していく所存です。



家族と海遊館にて

都市学科の状況（平成26年度）

研究者一覧

領域	教員	専門分野	
安全防災領域	教授	大島 昭彦	地盤環境工学
		鬼頭 宏明	複合構造
		重松 孝昌	河海工学
	准教授	山口 隆司	橋梁工学・鋼構造
		角掛 久雄	コンクリート構造
	講師	松村 政秀	構造・耐震
環境創生領域	教授	山田 卓	地盤防災工学
		貫上 佳則	水処理工学
	准教授	矢持 進 (教室主任)	水圏生体工学
		鍋島 美奈子	熱エネルギー設備
		西岡 真稔 (建築学科兼任)	熱環境
	講師	水谷 聡	廃棄物リサイクル
都市デザイン領域	教授	遠藤 徹	水圏環境工学
		内田 敬	交通計画
	准教授	日野 泰雄 (研究科長・学部長)	都市基盤計画
		嘉名 光一 (建築学科兼任)	都市計画
	講師	吉田 長裕	交通環境
		佐久間 康富	都市計画
共通(兼任)	准教授	瀧澤 重志	図形科学

学生数

学部1回生	51名	前期大学院1回生	34名
学部2回生	52名	前期大学院2回生	22名
学部3回生	58名	後期大学院生	18名
学部4回生	49名	学生合計	284名

事務局よりお知らせ

事務局長 芝野 弘之

土木会通信の今後

土木会が環境都市会同窓会・都市会と統合され、「都市会」となりますと、土木会通信は今回の第8号をもって終了する事になります。

今まで多くの皆様からご寄稿いただき、誠にありがとうございました。

これからは、新しい同窓会「都市会」として、会報の発行などを行い、さらに充実したものになりたいと考えています。皆様方のご協力を何とぞよろしくお願い申し上げます。

ホームページ

都市会として新しいホームページを作成する予定ですが、時期的には少し遅れますので、当分の間は土木会のホームページを使ってください。

土木会通信も土木会通信1号から8号をホームページに掲載しております。

会員名簿について

毎年、評議員、卒業生の多い会社や大学の先生方に名簿の調査をお願いし、相当数の卒業生名簿を整備することができました。関係者のご協力にお礼申し上げます。

しかしながら、ご返事が無いところもあり、今後とも引き続きご協力をお

願います。

宛先不明で返送されてくるものが年々増えてきております。

勤務先や自宅住所など変更がございましたら、当分の間、土木会のホームページからアクセスしていただき（個人のパスワードが必要ですが）変更をお願い致します。メールやファックスでも結構です。

都市会のホームページでも同様のシステムは引き継ぐ予定です。

文化交流センター談話室のご案内

大阪駅前第2ビル6階に大阪市立大学の施設で文化交流センターがあります。

ここには、大ホール、大・小セミナー室と談話室が設けられています。

談話室は、教職員と卒業生しか利用できません。（同伴者の利用は可能です。）

開館時間は、平日は午前10時から午後9時まで、土曜日は午前10時から午後6時までです。日曜日と祝日は休館です。

大阪梅田の便利な良い所にありますので、大いにご利用下さい。



平成26年度大東京支部総会開催のお知らせ

平成26年度の東京支部総会は、例年どおり11月18日（火）【土曜日】に、アリス・アクアガーデン品川で開催します。品川駅まで徒歩3分で新幹線への便もよいので、出張等で東京の方もぜひご参加ください。

なお、転勤等で関東地区に異動になられた方は、東京支部幹事までご連絡ください。

大阪市立大学土木会東京支部  
幹事：今井一彦（昭和54年卒）  
（株）建設技術研究所 東京本社  
E-mail：kz-imai@ctie.co.jp

平成26年度土木会総会および統合後の第1回同窓会「都市会」の総会・懇親会のお知らせ

平成26年度の土木会総会（今回が最後となる予定）および第1回同窓会「都市会」の総会・懇親会を次の要領にて開催致します。

会員各位におかれましてはご多忙とは存じますが、新しい同窓会である都市会の発展と活性化のため多数の方々のご参加をお願い致します。

- (1) 日時 平成26年8月2日（土）  
土木会総会 16：00～17：00  
都市会総会 17：00～18：00  
懇親会 18：00～20：00

- (2) 場所 大阪弥生会館 2階  
土木会総会は「伊吹の間」、懇親会は「六甲の間」  
TEL：06-6373-1841 大阪市北区芝田2-4-53  
JR大阪駅、阪急・地下鉄梅田駅から徒歩5分

- (3) 会費 6,000円