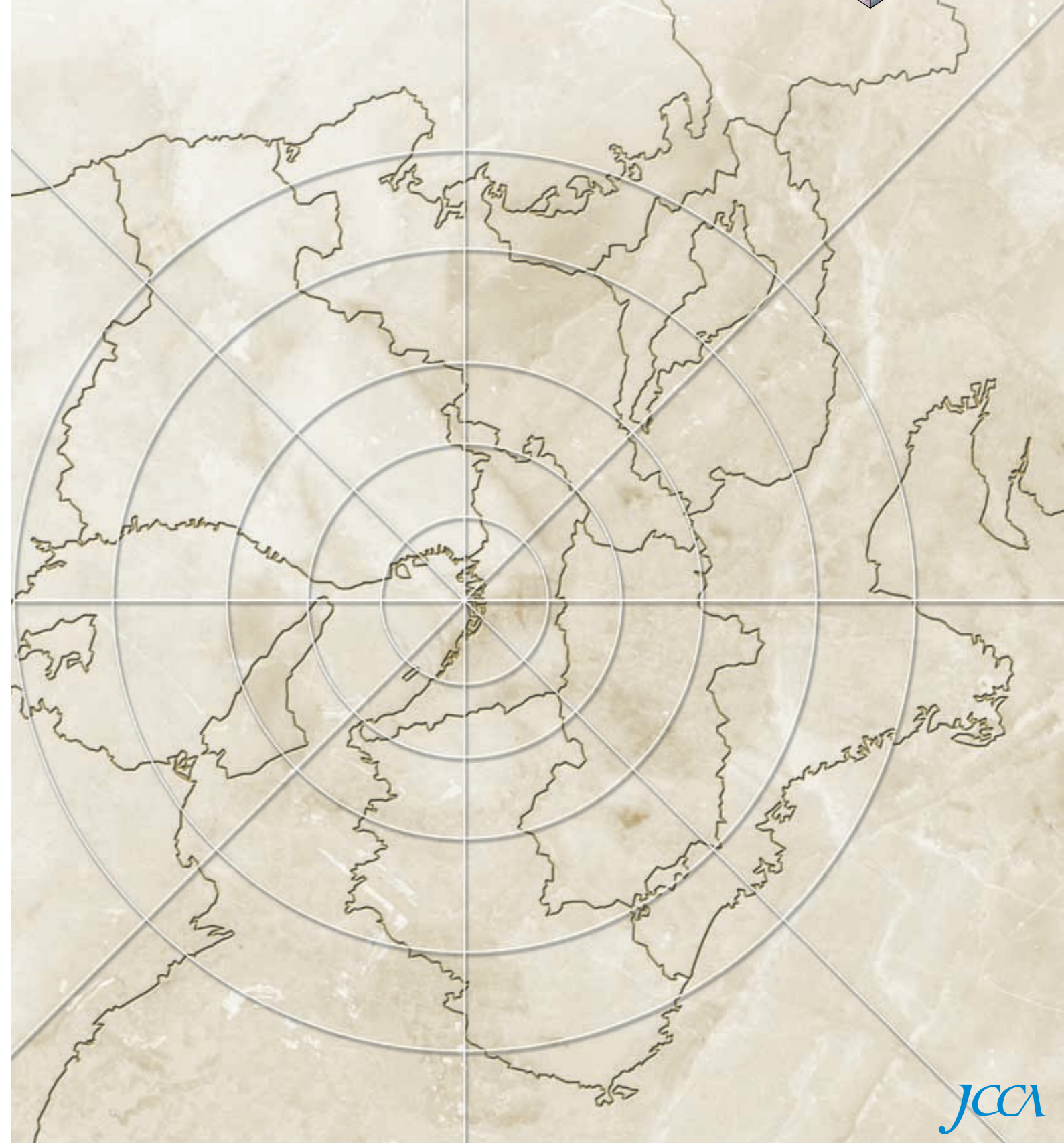


# CREATE KINKI **クリエイト きんき**

〔テーマ〕ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™ と地域開発



**JCCA** Japan Civil Engineering Consultants Association  
社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

**クリエイト きんき** 2001〔創刊号〕

〒540-0005  
大阪市中央区上町A番12号(建設保証ビル6F)  
TEL. 06(6764)5891 FAX. 06(6764)5892  
<http://www.kk.jcca.or.jp>

発行日：2001年8月1日

ご意見、お問い合わせは、[create@kk.jcca.or.jp](mailto:create@kk.jcca.or.jp) まで

## 1 巻頭言

## テーマ 2 ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™と地域開発

## 技術紹介

大阪府 3 ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを核とした周辺地域の再開発

JR 8 桜島線安治川口・桜島間移設工事

阪神高速道路 10 ユニバーサルシティ出口における剛結部の設計・施工について

## 地域紹介

大阪 14 探訪 - みやこじま

和歌山 15 高野・熊野に「心の癒し」を求めて

## 会員交流

16 モータースポーツを始めよう！

ナンカイ!? な人々

大人の昆虫採集

## 支部活動報告

18 近畿支部研究委員会紹介 19 業務研究発表会

## その他

20 会員名簿

社会に開かれた  
コンサルタントを目指して社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部  
支部長 片瀬 貴文

今、日本社会は優れたコンサルタントを求めています。優れたコンサルタントとは、国民が信頼できる専門家ということでしょう。

現在日本では、公共投資部門に対する不信感が少なくありません。この状況は、建設関係者にとって不幸であるばかりでなく、公共資産のユーザーたる国民にとっても不幸であるといえます。

先進諸国でも同じ現象が少なからず存在しており、これは建設部門の抱える構造的な問題なのかもしれません。それゆえ、このような事態を避けようと、欧米ではコンサルタントが重視されてきた経緯があります。

欧米におけるコンサルタントは社会的公正を存在理由の第一義と考え、国民一般からの尊敬と信頼を得たという背景があります。

わが国ではコンサルタントの歴史も浅く、「建設コンサルタント」の存在すら知らない国民が多いのが現状です。これは、われわれ建設コンサルタント自身の怠慢でもあり、これからの在り方を考えるとき、心すべきことであらう。

わが国では、街を歩いているだけでも、できあがった構造物はおろか工事中の構造物でもコンサルタント名が書かれていることはあまりありません。これは欧米では考えられないことです。

今こそ、われわれ建設コンサルタントが社会に向かって門戸を開くべきときです。

われわれ建設コンサルタントでは、政策評価、プロジェクト発掘、資金調達、世論形成、プロジェクト管理などに熟練した人材を鋭意育成しつつあり、過日扇国土交通大臣が関西に来られた折にも人材育成の大切さを強調いたしました。われわれの経営強化に対して、社会のひいては政治の関心を高めて欲しいという思いからです。

建設コンサルタントは、自ら人間や社会に対するしっかりした信念や哲学を持ち、それを社会に発信できなければなりません。

近畿支部では、国民や社会から求められるべき新時代のコンサルタントを目指し、今年度から新理念を掲げて行動を始めました。「クリエイティブ きんき」と名付ける本誌はこのような背景から生まれました。

本誌を通じて、われわれが、新たな社会の要請に応えるべく、新時代の「建設コンサルタント」として活動していく所存であることをご理解いただけるものと思います。

どうぞ、みなさまのご支援賜りますようお願い申し上げます。



Universal Studios Japan™ & © Universal Studios. All rights reserved.

## 技術紹介

# ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™を核とした周辺地域の再開発

大阪市港湾局企画振興部  
企画主幹 西井 格

### はじめに

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを核とする此花西部臨海地域の再開発は、「国際集客都市」をめざす大阪市の中核事業の一環として、テーマパークの整備に加えて、映像・情報産業等の都市型産業を導入するほか、豊かなウォーターフロント空間を活用して、居住空間や旅客船ターミナル、交流拠点、緑地等

の整備を図り、「住・職・遊」の複合したまちづくりを行うものである。同事業は、大阪市のみならず、関西経済圏全域に非常に大きな経済波及効果を及ぼすことが予想されており、関西経済活性化の起爆剤としても大いに期待されているところである。

### 大阪都市圏のベイエリア開発

大阪都市圏は、半径50～80km圏のエリアに人口1,800万人を擁し、東京都市圏と並ぶ日本の二大都市圏を形成している。大阪都市圏は、商工業都市として安定した発展を遂げ、大阪市が大阪都市圏の母都市であることは、地理的優位性のほかに日本を代表する商工業の歴史があったことに起因している。

編構想とともに都市機能の再構築が求められている。

此花西部臨海地区は、大阪の東西軸と湾岸軸が交差する臨海部の中枢に位置し、阪神高速湾岸線やJR桜島線（ゆめ咲線）などの交通基盤が既に整っており、優れた立地条件を有している。

近年の産業構造の変化は、重厚長大産業から多品種少量生産と、量から質への転換へ変化し、戦前から高度経済発展を支えてきた臨海部の重工業地域においても、一部で遊休地や低利用地が生じるなど工場等の移転・集約や新しい産業への転換が余儀なくされる状況の中「大阪市総合計画21」に基づいた国際化施策の具体化の推進として「国際集客都市」をめざし、ベイエリアの特に在来臨海部の再

本地区で「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」の映画をモチーフとした体験型テーマパークを核に、周辺地域に商業、業務、文化等の関連産業の集積を図るなど、約156.2haのエリアを大阪市施行による土地区画整理事業の手法により再開発を行うことで大阪湾ベイエリア開発を先導する大きな変貌を遂げようとしている。

## ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™と地域開発

土木建築の技術の粋を結集し、今、新しい街が生まれました。  
夏休みを迎え、連日大勢の人でにぎわいを見せています。



- ① ジュラシック・パーク・ザ・ライド®
- ② ウォーターワールド™
- ③ ジョーズ®
- ④ スヌーピー・サウンド・ステージ・アドベンチャー™
- ⑤ スヌーピー・プレイランド™
- ⑥ ザ・ワイルド・ワイルド・ワールド・ウエスト・スタント・ショー®
- ⑦ アニマル・アクターズ・ステージ®
- ⑧ ユニバーサル・モンスター・ライブ・ロックンロール・ショー™
- ⑨ テレビ・プロダクション・ツアー®
- ⑩ ユニバーサル・スタジオ・モーション・ピクチャー・マジック™
- ⑪ ステージ22™
- ⑫ E.T. アドベンチャー®
- ⑬ アニメ・セレブレーション®
- ⑭ モンスター・メーキャップ®
- ⑮ ターミネーター2:3D™
- ⑯ バック・トゥ・ザ・フューチャー® ザ・ライド
- ⑰ バックドラフト®
- ⑱ ハリウッド・マジック®



Animal Actors Stage, Animation Celebration, Backdraft, Hollywood Magic, JAWS, Monster Make-up, Television Production Tour, and The Wild, Wild, Wild West Stunt Show ® & © Universal Studios. Back To The Future  
® - The Ride © Universal Studios/U-Drive J.V. E.T. Adventure and Jurassic Park - The Ride ® & © Universal Studios and Amblin. Snoopy's Playland & Snoopy's Sound Stage Adventure™ & © United Feature Syndicate,  
Inc. PEANUTS © United Feature Syndicate, Inc. TERMINATOR 2:3D™ & © Canal+ D.A. All rights reserved. Mel's Drive-In, Stage 22, Universal Monsters Live Rock And Roll Show, WaterWorld, Universal Studios Motion  
Picture Magic Universal elements and Universal Studios Japan™ & © Universal Studios. All rights reserved. CR01-3298

## プロジェクトの概要

基本方針としては、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™を核とし、研究・開発等の都市型産業への転換を図り、21世紀にふさわしい都市機能の更新をめざすとともに、ウォーターフロントの立地を生かした開放感あふれる空間、人々に「やすらぎ」と「ゆとり」を与える空間を創造し、都市型住居やホテル、商業施設などの立地を促進し、「住・職・遊」の複合した都市空間の創出をめざすこととしている。

此花西部臨海地区の約156.2haについては、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを核とするまちづくりを行うため、テーマパークに適した土地の確保や道路公園等のインフラ整備及び各種都市型産業の立地など望ましい土地利用を図る必要から、平成7年3月此花西部臨海地区土地区画整理事業を都市計画決定した。そのうち90.3haについては、オープンスペースや歩行者専用空間の確保の必要から容積率

の緩和を行う再開発地区整備計画を定め、都市計画決定を行いエリアの早期開発を促している。この計画は、一定の公共施設や公開空地を開発者が整備し、その代償措置として容積率の最高限度の緩和措置が受けられる制度で、都市基盤の整備と高度な土地利用を同時に実現し、民間地権者主導でアメニティ豊かな都市空間の形成を図るものである。

ここでの公共施設は、多目的広場、歩行者専用立体通路などがあるが、建築物の壁面の位置の制限（官民境界から4mもしくは2m後退した位置）を指定したり、敷地の細分化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度（2,000m<sup>2</sup>、USJゾーンは10,000m<sup>2</sup>）を定めている。また、建築物等の形態または意匠の誘導を行い、地区全体として一体的で調和した魅力ある街並みの形成を図ることとしている。また、同年4月には、大阪港港湾計画の一部変更を行うなど土地区画整理事業と港湾整備事業とを連携させて進めることとした。

## 概要


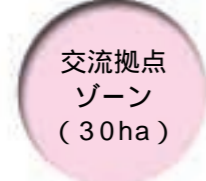
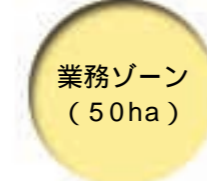
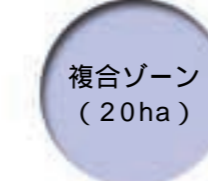
土地区画整理事業 此花西部臨海地区	施行者：大阪市 施行面積：約156.2ha 施行期間：平成7年度～13年度 事業費：約969億円 平均減歩率：約30% 公共施設：都市計画道路此花西部1・2・3号線（幅員27m～30m） 区画道路幅員7～30m 公園（4箇所）緑地（5箇所）
港湾整備事業	旅客船ふ頭：岸壁及び旅客上屋 臨港交通施設：臨港道路2路線（幅員17m～27m） 港湾環境整備施設：緑地（約9ha） 事業費：約140億円
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™	全体面積：54ha パーク面積 39ha 駐車場用地 15ha 施設計画：アトラクション施設 18施設 飲食・物販施設 45施設 予想入場者数：約800万人/年 事業主体：株式会社ユー・エス・ジェイ 資本金：400億円 株主：大阪市、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン社、ランク社、住友金属工業（株）、住友商事（株）、日立造船（株）など46社

## 誘致のあゆみ

- 1980 米国ユニバーサル・スタジオ社（当時MCA社）は、アジアへのテーマパーク事業の展開を図り、日本への進出を計画。
- 1988 大阪市は地元企業とともに、再開発の研究を開始。
- 1990 海遊館を中核施設とする天保山ハーバービレッジの開発に続く、臨海部ひいては大阪全体の活性化につながるような、新プロジェクトを模索。  
  
ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは、映画産業をベースとしたテーマパークであるが、同パークの最先端スタジオ施設を核として、マルチメディアなど最先端の映像・音響や情報・通信に関連する産業などニュービジネスの育成が図られるとともに、映像・情報・エンターテインメントに関連した人材の育成も期待される。  
また、同パークの建設は大阪市の国際集客都市構想にもマッチするプロジェクトであった。本地区は大阪市及び半径200km圏内の日帰り圏に3,500万人のマーケットボリュームを持ちJR桜島線により大阪駅から直通で約10分結ばれるほか、各ターミナルと接続が可能で、阪神高速道路ユニバーサルシティランプにより関西国際空港とも直結しているなどの利点から、誘致に最適な場所としての判断がなされた。
- 1993 大阪市が中心となり、地権者や地元企業により「USJ此花開発研究会」、その後「USJ此花開発協議会」が発足。
- 1994 地元企業に要請を行うとともに、誘致を決定。
- 1994 「大阪ユニバーサル企画株式会社」を設立し、基本計画策定を初め、概算事業費、資金調達、収支計画等の立案を行う。
- 1996 ライセンス関係等の諸条件が整い、ユニバーサルスタジオ社との間で基本合意書に調印。
- 1996 事業主体としての「株式会社ユー・エス・ジェイ」に移行。  
  
資本金は400億円、その内25%の100億円を大阪市が出資。
- 1998 建設工事着工。
- 2001 ユニバーサル・スタジオ・ジャパン開業。

## ゾーニング

此花西部臨海地区のゾーニングについては、USJゾーン、交流拠点ゾーン、業務ゾーン、複合ゾーンの4つのゾーンに分け、これらの4つのゾーンを総合的、一体的に機能させ、快適な都市空間を創造していくための誘導方策として、再開発地区計画を都市計画決定し、より詳細な土地利用の基本方針を定めている。

 <p><b>USJゾーン</b> (54ha)</p>	 <p><b>交流拠点ゾーン</b> (30ha)</p>	 <p><b>業務ゾーン</b> (50ha)</p>	 <p><b>複合ゾーン</b> (20ha)</p>
ユニバーサル・スタジオ・ジャパンのテーマパークのゾーンで地区全体の核となるゾーン。	駅前の賑わいや安治川沿いのウォーターフロントを生かしたホテル、商業施設等の集積を図る。	ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの映像・音響等の先端技術から派生する映像情報産業、その他ニュービジネスの立地を図る。	ウォーターフロントを活かした住宅と緑地等を整備し、アメニティ豊かな居住環境と歩行者空間を実現する。



一方、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの玄関口となるJR桜島線の新駅（ユニバーサルシティ駅）駅前街区の開発についても平行して進められた。大阪市と西日本旅客鉄道（株）の共催による事業提案競技（コンペ）を実施し、その結果、住友商事（株）を代表企業とするグループが事業化することとなり平成11年12月着工された。事業内容として、まず物販・飲食の商業施設（56店舗）駐車場の一部をユニバーサル・スタジオ・ジャパンのオープンに先立つ平成13年3月22日に開業し、ユニバーサルシティウォーク大阪として賑わっている。この後、4月にはNTT西日本が入居する業務施設が稼働し、また7月には「ホテル近鉄ユニバーサルシティ」「ホテル京阪ユニバーサルシティ」が、さらに来春には、JR西日本の用地に「ホテル日航ベイサイド大阪」がオープンすることになっている。

北側の業務ゾーンについては、テーマパークで用いられる映像技術、音響技術、通信技術、その他先端技術がもたらす関連産業の立地が予想され、通信事業者である大阪メディアポート（株）等では、通信インフラとして道路下に光ファイバー網の敷設を進めている。

さらに、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを初めとする此花西部臨海地区の開発地域に熱供給を行うため、関西電力、大阪ガス等で、大阪此花臨海熱供給（株）を設立し、冷水、温水、蒸気を供給するプラントを設置している。

## 交通アクセスの概要



### 鉄道

鉄道によるアクセスは、JR大阪環状線の西九条駅からの枝線となっているJR桜島線（ゆめ咲線）があり、同線終着駅である桜島駅前にユニバーサルシティ駅が新設され、西九条からのシャトル列車や大阪駅からの直通列車で約10分で連絡しているなど大変便利になっている。ユニバーサル・スタジオ・ジャパンのエントランスまで

は、歩行者専用デッキに沿って並ぶユニバーサルシティウォーク大阪™の56店舗の物販・飲食の商業施設を行き帰りに楽しむことができる。



### 道路

道路によるアクセスは、高速道路では、阪神高速湾岸線を利用し、淀川左岸線ユニバーサルシティ出口がテーマパーク駐車場へ最も至近のルートとして車での広域来場の大きな動線として機能している。また、平面道路では、市道福島桜島線（幅員40m・6車線）が都心とのアクセスも容易な幹線となっている。これらのアクセスを利用し、市内主要ターミナルをはじめ全国各方面からのシャトルバスが運行されている。



### 船舶

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™南側の安治川沿いの入堀に海上アクセスターミナルの整備にあたり、国土交通省から管理委託を受けた防災ポンツーンを設置し、小型船の係留施設として利用している。現在、天保山、咲洲、中之島、神戸、淡路、高松等とが、直接結ばれている。また、本ターミナルを設置することにより、既存の天保山ハーバービレッジの海遊館やマーケットプレイス、サントリーミュージアム、南港コスモスクエア地区のWTCやATC、ふれあい港館、さらに海洋博物館「なにわの海の时空館」等の集客施設とも連携することが可能となり、臨海部における回遊性が確保されている。



### 交通対策

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは、年間800万人の来場者を見込んでいるが、その開業当初における万一の場合の自動車交通の集中に備え、大阪府警察本部や道路交通に関する行政機関（近畿地方整備局、近畿運輸局、日本道路公団、阪神高速道路公団、大阪府・大阪市）やユー・エス・ジェイ等が連携した

「ユニバーサルシティ道路交通対策連絡協議会」における検討から広域交通管制をはじめ案内誘導、情報提供、広報等総合的な交通対策が進められた。



## おわりに

本年3月31日にユニバーサル・スタジオ・ジャパンが開業を迎えることができた。これまでの多くの方々支援の賜物と言える。本プロジェクトが、此花西部臨海地区再開発、国際集客都市大阪の中核施設として起爆剤となることを大阪市民はじめ関西圏域の多くの方が期待されている中、今後、残る事業の完成に向けて、引き続き関係者のご協力をお願いするものである。

西日本旅客鉄道株式会社 大阪建設工事事務所  
竹内 紳二 上田 雅則

## 1 はじめに

桜島線は、大阪西部に位置し、明治31年（1898年）に開業以来、港湾からの荷物扱いが直接出来る貨物駅として、また、重化学工業地域の産業を支える輸送手段として人員・物資両面にわたる輸送に携わっている線区である。

しかし、桜島線安治川口・桜島駅間の此花臨海地区は、近年の産業・経済構造の変化に伴い、重化学工業から新しい都市型産業への転換が進行する中で、国際的なアミューズメント施設である「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™」を中核施設とした、「大阪都市計画事業此花西部臨海地区土地区画整理事業」（大阪市施行）が平成7年度より始まった。

この区画整理事業の施行に伴って、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン計画予定地及び道路拡幅予定地に位置する桜島線を機能補償として移設することになった。

## 2 桜島線移設（図-1）

今回の施行は次の2事業を同時にすすめた。  
土地区画整理事業に伴う線路移設等工事

テーマパーク予定地に位置する1.7kmの線路及び桜島駅を南側へ250m移設し、道路拡幅予定地となる安治川口駅舎の橋上化。

桜島線安治川口・桜島間新駅設置工事

テーマパークのエントランス部にあたる安治川口・桜島間に周辺地権者（此花臨海新駅期成同盟会）による請願駅を設置。

上記2事業について、当初計画に際しての前提条件としては、次の項目があった。

- ①事業計画上の鉄道移設費を少なくすること
- ②工期はテーマパークの建設工事を考慮し、開業2年前の1999年春までに移設を完了すること

③鉄道と交差する都市計画道路2ヶ所は、道路を地平、鉄道を地下とすること。

④ユニバーサル・スタジオ・ジャパン会場に隣接する範囲（約700m）は修景上鉄道を地下とし、上部を公園とすること。

よって、全線地下化移設計画となっていた。当初計画は、全線地下化計画のため、大きく次の問題点があった。

工事費が事業計画ベースにおさまらない  
工期が要請時期までにおさまらない

## 3 実施案の確定

平成9年6月大阪市より、部分高架案が提案された。これは、終点側の交差条件を、鉄道を地平、道路を高架にし、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン会場隣接部は大阪市の財産として鉄道を覆う施設（シェルター）を設けるものとなった。

当社としては、この方が地下化移設を基本とした計画よりは、事業費、工期はもとより、施設維持管理費等も含めてよい計画と判断し、工事協定を平成9年10月に締結し移設工事をおこなった。



## 4 駅舎のデザイン計画

JR桜島線は、ウォーターフロントという地域特性から線区イメージを「海」と設定し、桜島駅は「波（ビッグウェーブ）」、ユニバーサルシティ駅は「帆船」、安治川口駅は「船」をコンセプトとして、今後のランドマークとしてふさわしいデザインとなるよう検討を行った。

新駅（ユニバーサルシティ駅）は、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™の玄関口として非日常空間である周辺環境と当社の駅にふさわしいデザインが要求されるため、著名な建築家、安藤忠雄先生に設計を依頼することになった。駅は帆船をイメージしたテントの大屋根が駅舎とホームを一体的に包み込むダイナミックな形態とした。この大屋根は、昼間はテント膜を透過した自然光がコンコース全体を照らし、夜間は逆にライトアップされた屋根が夜空に浮び上がることで遠くからでも認識できるように意図した。

## 5 工事工程

工事工程は、平成9年11月に工事着手し平成11年春に桜島線移設を完了するべく工事を進め、桜島線移設と桜島駅は平成11年4月に、安治川口駅は平成12年4月に、新駅は躯体外装を平成10年度（営業線近接工事関係を桜島線移設まで）に、内装をユニバーサル・スタジオ・ジャパン開業に合わせ施工し、平成13年3月に供用開始した。

## 6 おわりに

駅周辺は引き続き土地区画整理事業や周辺施設の工事が行われている。桜島線は、愛称名「JRゆめ咲線」として、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンや周辺施設を利用する足となる重要な線区であると共に、大阪湾臨海地区を走る魅力ある新しい線区として、未永くお客様に親しまれ利用していただけるよう願っている。



最後に、「JRゆめ咲線」移設工事の完成は関係各位の皆様のご指導とご協力によるものと心より感謝しております。紙面をお借りしてお礼申し上げます。

# ユニバーサルシティ出路における 剛結部の設計・施工について

阪神高速道路公団 大阪建設局 工事計画課  
(元 " 大阪第一改築工事事務所)  
崎谷 淨

## 1. はじめに

本出路の整備された此花臨海地区は、関西国際空港に直結する湾岸線と、大阪臨海部と都市部を結ぶ都市計画道路・桜島守口線とが結節する、都市構造上で重要な位置にある。また、大阪市が行う土地区画整理事業により、将来の土地利用に即した公共施設の整備や宅地利用の増進が図られるとともに、近年の産業・経済構造の変化に伴い、従来の重化学工業地域から都市型ウォータフロント地区への転換が図られている。これに伴い、交通量の増加が予想され、既存の島屋出入口は、最寄りランプとして、交通を円滑に導くために重要な役割を担い、多くの利用が予想されている。

しかし、島屋出口から当地区へは、右折（Uターン）が必要であり、これにより接続街路である桜島守口線や淀川左岸線本線だけでなく湾岸線にも渋滞が及ぶことが予想されている。また、湾岸線は大阪臨海地区の交通需要に寄与するとともに、国道43号線及び3号神戸線沿線の環境改善のための迂回ルートとして、位置づけられており、交通渋滞を避ける必要がある。



図1 位置図

また、当地区には国際的なアミューズメント施設である、「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン™」が誘致され、平成13年3月に開業している。これらのことから、今後予想される利用交通量の増加に対して、湾岸線本線への渋滞緩和、当地区への利便性の向上や周辺道路の交通量負担軽減を目的として本出路が整備された。

なお、本出路の開通（2/26）後、既存の島屋入口料金所における混雑緩和を目的として、島屋東（暫定）入路が供用（3/30）している。

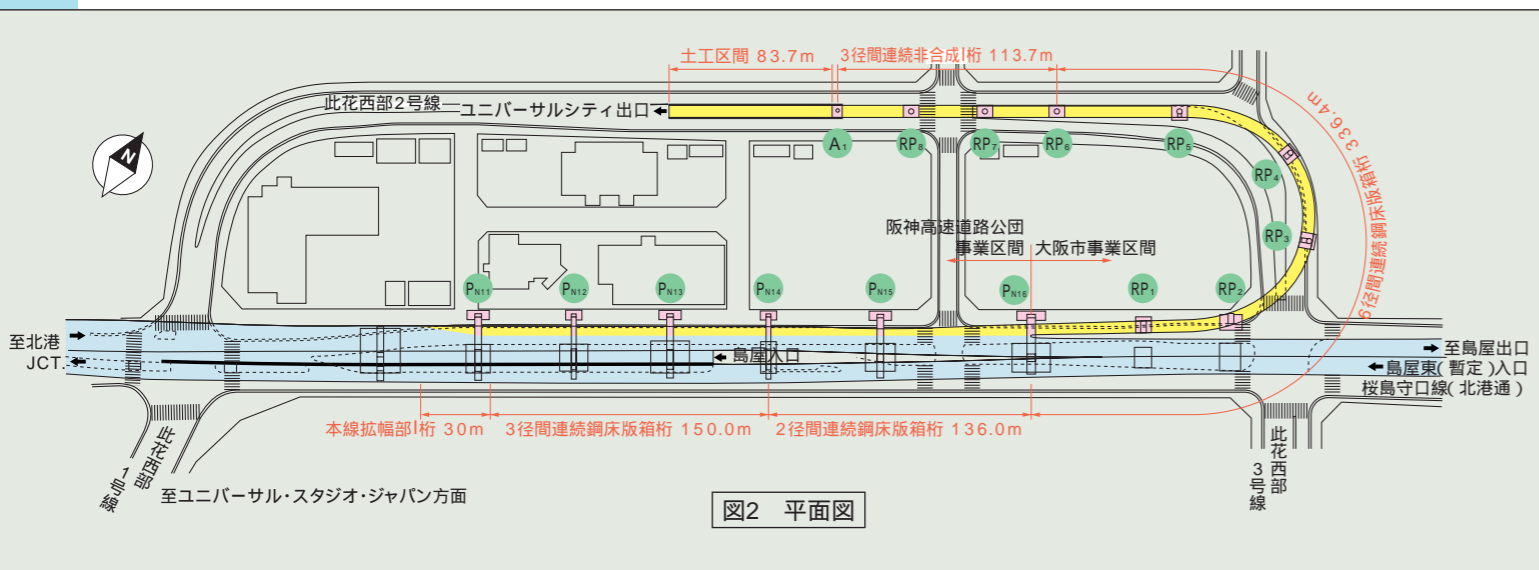


図2 平面図

## 2. 設計概要

本出路は、PN16（淀P16）橋脚で淀川左岸線から分岐し、大阪市道此花西部2号線へと接続する。また、北港ジャンクションから東向きの未供用入路との設置間隔が短いことから、本線部に付加車線が必要となる。そこで、淀P10～PN16にかけて本線部の拡幅を行った。本線拡幅開始地点から出路部の街路取付き部まで延長約850mである。

出路設置に伴う本線拡幅部（淀P10～PN16）は阪神高速道路公団の改良事業、出路部（PN16～此花西部2号線取付き部）は大阪市の街路事業であり、大阪市から出路部の委託を受けて、本線拡幅部及び出路部とも公団が施工を行った。

### 2-1. 本線拡幅部の構造

本線拡幅部においては、工事区間が大阪市道桜島守口線上となるため、用地の制約および現地での施工期間を短縮するため、上部構造および下部構造に全面的に鋼構造を採用し軽量化も図っている。

また、新設橋脚の位置を既設橋脚に合わせ、床版どうしのたわみ差を無くして剛結する一体構造とした。これにより縦方向の伸縮装置がなくなり、車両走行性向上や維持管理の低減を考慮した構造となっている。

新設橋脚においても、偏心荷重により不経済な構造となることを防ぐため、既設と新設橋脚の梁を剛結するラーメン構造とした。

新設橋脚はいずれも鋼製橋脚であり、PN11～PN16の6基を桜島守口線の歩道上に新設し、既設橋脚と結合した。

### 2-2. 出路部の構造

出路部は、淀川左岸線本線東向き車線左側から分岐し、最小半径54.13mで180度カーブし、此花西部2号線に西行きに取付く構造となっている。上部工は、本線分岐点から、順番に6径間連続鋼床版箱桁、3径間連続非合成I桁である。下部工はRP1～RP8までRC単柱橋脚8基が設置され、続いて土工区間となっている。

また、此花西部2号線に配置した単柱橋脚については、周辺の景観に配慮して円形断面を採用している。

## 3. 既設構造物との結合

### 3-1. 上部工の結合方法と施工について

3径間連続鋼床版箱桁（PN11～14）においては、既設がRC床版であるのに対し、新設が鋼床版である。このような場合、RC床版と鋼床版の境界に縦目地を設けた分離構造とするのが一般的である。しかし、将来の維持管理が難しいことと縦目地を車両が通過する際の走行性や騒音などの問題から、縦目地を設けずにRC床版と鋼床版を一体化する剛結構造とした。（図3）

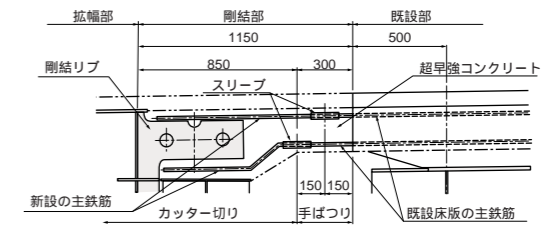
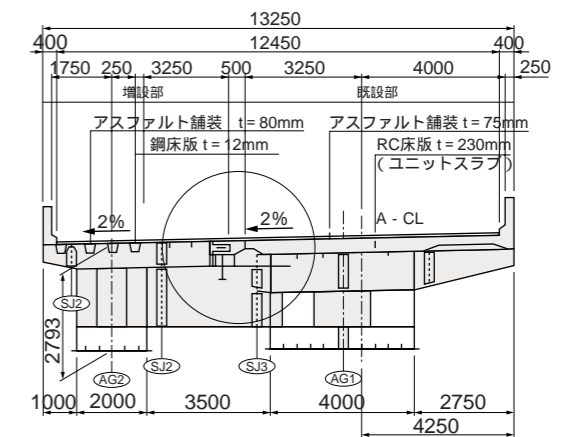


図3 PN11～14剛結構造

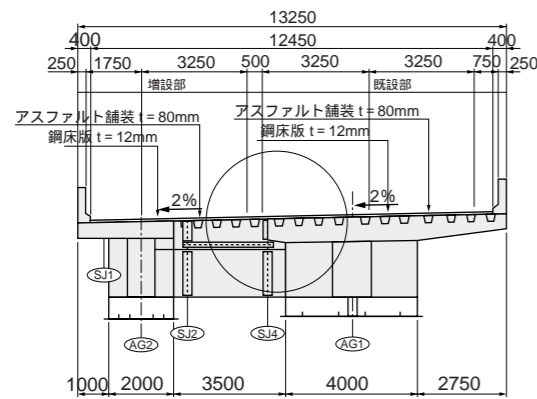


図4 PN14~16剛結構造

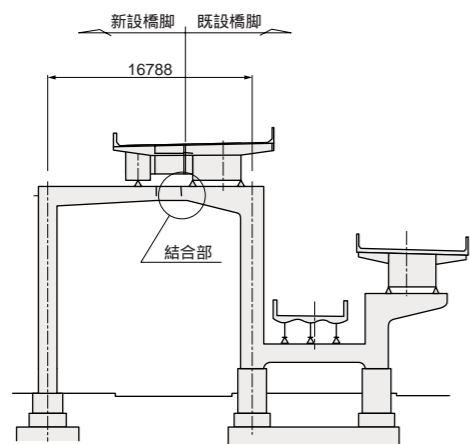


図5 PN11~15橋脚の構造

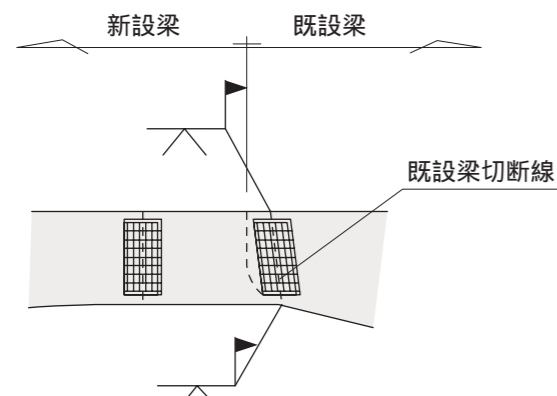


図6 PN11~15橋脚の結合構造

施工方法は、既設床版より主鉄筋を手研りで研り出し、機械継手にて剛結用主鉄筋を圧着したものと、新設鋼床版に取り付けた剛結リブ（鉄筋換算断面積を満足したもの）を重ねた断面に、コンクリートを打設して剛結を行った。このとき、すぐ隣が供用路線であるため交通荷重による養生中のコンクリートへの悪影響を最低限とするため、夜間の交通量の少ない時間帯に、超早強コンクリート（ $3h = 24N/mm^2$ ）を打設した。

この結合方法は、首都高速道路の箱崎ジャンクション<sup>1)</sup>や、一ツ橋出口<sup>2)</sup>において採用されている。

2径間連続鋼床版箱桁（PN14~16）では、既設、新設とも鋼床版であり、ボルト接合構造をとっている。（図4）

### 3-2. 下部工の結合と施工について

PN11~15については、既設鋼製橋脚の梁と新設鋼製橋脚の梁との結合を行った。

施工においては、新設柱を第2節まで架設した後、新設柱と既設柱の離れを計測し、その値を用いて中間梁の長さの決定を行った。

次に、既設鋼製梁の端部を梁横断方向に切断した後、上下フランジ部は現場溶接、腹板部と縦リブは高力ボルトで結合ブロックを取付け、中間梁を落とし込みにより施工し、新設橋脚梁と結合を行った。（図5、6）

PN16橋脚については、既設RC橋脚の梁と、新設鋼製橋脚の梁とを結合した。

本構造の採用にあたっては、ピン結合との比較を行った。

既設と新設の剛度の違いにより、既設梁の付け根に大きな断面力が発生する事が予想された。そこで、ピン結合と剛結合で発生断面力を比較すると、いずれも既設状態に比べ大きな断面力が発生するが差は小さいものであった。いずれにしろ既設梁の抵抗モーメントを超えるために、補強が必要となった。採用方法は、鋼製脚とRC脚の剛性の違いによる地震時挙動の差異に対し耐震安定性の優れることや維持管理性を考慮して、剛結合とした。（図7、8）

剛結方法は、鉄筋をはつり出した既設RC梁にスタッドを内面に配した鋼殻をはめ込み、鋼殻内にコンクリートを充填する複合構造としている。鋼殻内にあらかじめ鉄筋を配置し、既設支承に影響のない範囲ではつり出した既設鉄筋と溶接継手により結合した。コンクリートには施工性からスランプ18cmのコンクリート（最大骨材寸法20mm）を用いた。

新旧梁接合部においては既設梁側の鉄筋を介し、複合構造部のコンクリートへ応力が伝達される。コンクリートに伝達された応力はせん断力についてはスタッドで、曲げモーメントについてはコンクリートの支圧力で鋼殻へと伝達され、新設梁部材へ応力が伝達される構造である。

なお、新旧梁を結合することにより、既設橋脚の梁部材の付根部において、耐力不足が認められた。そこで、外ケーブルによる補強を行っている。（PCケーブル T=500tf 4本採用）

### 4. 現地施工

工事にあたっては、本工事に係る桜島守口線東行き車線の一部区間を通行止めし、此花西部2号線に交通を迂回させて本施工を行った。

ただし、桜島1丁目、桜島1丁目北交差点上においては、夜間規制により桁架設を行っている。

### 5. まとめ

本工事では、平成11年6月~平成13年3月と限られた工期の中で剛結部の詳細検討を行い、施工を行った。そのため上部工に関しては、首都高速道路での施工事例を参考に検討を行い、橋脚に関しては、震災復旧工事の中からアイデアを絞り出した。そのため、実験室レベルでの模型載荷実験等は出来なかったが、そのかわり、PN16橋脚においては梁自重載荷により、PN11~14の床版剛結部においては、20tトラックによる静的載荷により応力伝達の確認試験を行っている。その結果、どちらの計測結果からも特異な応力は計測されておらず、また許容応力との比較でも問題無いことから、剛結部の安全性は確認できたものと考えられる。

ユニバーサルシティ出路における剛結構造が、

これからの出入路増設及び本線拡幅工事の参考になれば幸いである。最後に、本工事に携わった関係各位に感謝の意を表したい。

参考文献  
 1)久保田、松永、深井、石黒、吉川：箱崎JCT付近改良工事の設計・施工、橋梁と基礎、pp.9-15, 1998.11  
 2)坂爪、金子、辛嶋：一ツ橋出口の新設工事 渋滞緩和を目指して一、土木施工40巻5号、pp.36-42, 1999.5

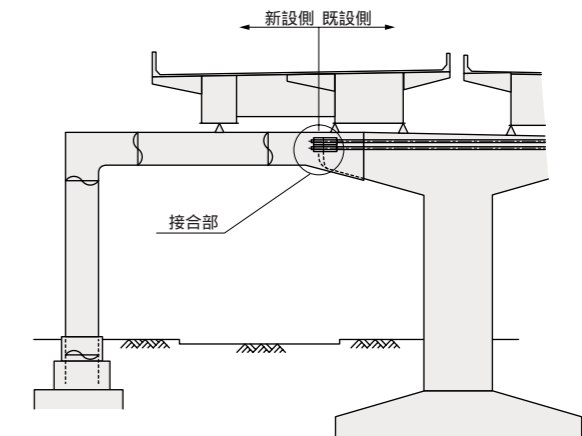


図7 PN16橋脚の構造

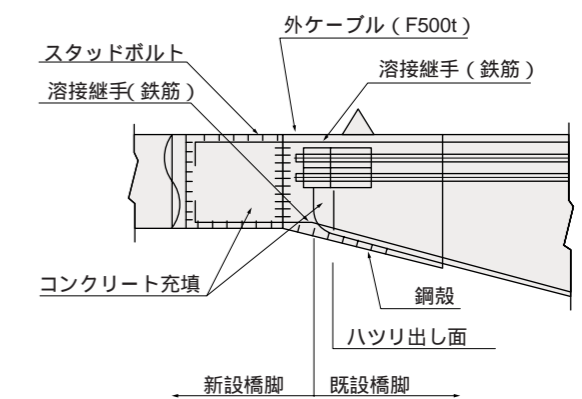


図8 PN16橋脚の結合構造



# 探訪 みやこじま

(株)かんこう  
常務取締役 依光 英夫



大阪の街は、今や新しくオープンとなったユニバーサルスタジオ・ジャパンで騒々しくなっております。元々大阪は騒がしい街ではありますが、それに輪をかけたような昨今であります。

大阪の騒がしさを代表する夏祭の中で唯一は何といっても日本三大祭の一つである天神祭でしょう。この祭の舞台は北区と都島区にはさまれた旧淀川と言われている大川であります。今日はその左岸にあたる都島区を探索したいと思います。

都島区は、むかし、縄文時代のころ摂津、河内をめぐり淀川、大和川の合流する三角州で無人の砂浜であったようです。地名の由来は難波宮のむこうの地と言う意味で 宮古島

と称したという説がありますが真偽の程は判りません。大阪が水の都と言われているとうり当時も池・沼の多い低湿地帯で河川の氾濫も多かった様であります。江戸時代初頭には山城・河内・大和の諸国と難波の地を結ぶ交通の要衝であり、現在は人口十万人弱の中心的存在です。

都島区の中心は京橋であります。由来は大阪城京橋口の正面寝屋川にかかる小さな橋がありますが京都へ通じる橋という事で京橋と名付けられました。JRの京橋から暫く歩くと都島本通へ出ますが、そこには面白いものがあります。皆さんは鶴(ぬえ)をご存知ですか？実は私も昔は鶴と呼ばれておりました。頭がサル、胴がタヌキ、四肢がトラ、尾がヘビ

という事で、いわゆる得体の知れない者への俗称のようです。昔、京の御所にこの怪物が現れ源頼政が矢で仕留めたという怪物であります。その怪物の屍を丸太に乗せて淀川に流したところこの地に漂着したそうです。この鶴の祟りを恐れた村人がほこらを建てて吊ったと言われている鶴塚がこの町にあります。この記事をお読みの貴方！鶴と呼ばれる前に是非一度鶴塚をお訪ね下さい。

他に面白いものが沢山ありますが、土木技術者には必須の場所が都島区には三ヶ所あります。我が国近代治水工事の発祥と言われている新毛馬の閘門・水門があります。防災対策として明治43年に設けられたもので当時の最高技術が駆使されたものだそうです。

都島橋の袂に大阪市水道発祥之地があります。明治28年大阪市最初の上水道がここから送水され、大阪城内配水池から自然流下式で給水されました。その後大正4年に柴島浄水場の完成でここは閉鎖されました。

後一つは、都島北通にある農業用水門です。

この付近はむかし淀川の水に恵まれた田園地帯であり、昭和10年に区画整理事業が完成しそれまでの田園が市街地にかたち作られました。今日の繁栄はこれが基盤となりました。

その名残を長くとどめる為に当時の水門を再現したものであります。

都島区はまだまだ興味深い場所がありますが、読者の方々で一度探索して頂くのも面白いと思います。私も機会があれば次の街を探そうと考えております。

# 高野・熊野に 「心の癒し」を もとめて

(株)パスコ 和歌山支店  
理事 山口 久仁夫



奈良の都や古都京都は、古くから栄えた都市として全国的にもよく知られているが、和歌山県にもそれに匹敵する、古くからの歴史と文化を育んできた聖地、高野山と熊野三山が存在する。

高野山は、816年空海(弘法大師)による金剛峰寺開祖の地で、内外8葉と言われる1000m前後の山々に囲まれた、標高約900mの山上のほぼ5kmに渉る盆地に開ける日本一の宗教都市である。1200年を経た今も金剛峰寺を中心に117の寺院が連なり、他の地域には見られない景観と風格を備えている。開山以来女人禁制が厳しく貫かれ、明治5年の太政官布告により女性の参詣は許したが、明治39年に至るまで山内に居住する事は認めなかった。現在山内には、約4800人が住んでいるが、街の土地はすべて金剛峰寺の所有物で、他の私有地は一筆も存在しない極めて希な

都市形態を保っている。霊場への総門であった仁王門(大門)をくぐり町並みが終る一の橋から、空海御廟所に至る2kmの参詣道の両側に、鬱蒼とそびえる1000年杉の根方には、武田信玄、石田三成、明智光秀、豊臣秀吉、織田信長等々の戦国武将の墓石が所せましと轟めき合う。歩を進めるに従い、暫し人生の空しさ、儂さ、栄枯盛衰、葛藤の哀歌など彷彿とさせられる。そこは、既に人の世から隔絶された冥土で、天皇、貴族、武士、町人、百姓など数十万とも云われる死者の霊魂が、日本の総菩提所と言われたこの地に充滿している。

同じ頃、高野山とは全く別に、熊野の森に熊野の権現、或いは熊野三山が本宮、速玉、那智の三ヶ所に成立、独自の信仰に由来する神々を祭る神社が建てられた。これが神仏習合と言う日本独自の宗教で、日本人

の精神文化の形成に大きな影響を与えた。高野山へは、女人高野の九度山町慈尊院から丹生都比売神社を経る高野山町石道を辿ったが、熊野への参詣者の大半は、都から淀川を下り和歌山、田辺を経て滝尻王子から熊野那智大社に至る熊野古道を歩んだ。熊野詣は、907年宇多法皇の参詣が最初で、その後白河法皇、御白河法皇が夫々34回、後鳥羽上皇が28回参詣された等の記録があり、恰も準国家行事のように競って参詣した。皇室も貴族も阿彌陀如来と千手観音の浄土、極楽浄土を体験したいという気持ちから、「蟻の熊野詣」と言われる程、我も我もと熊野へ靡いたのである。よく知られる道成寺と安珍清姫の物語、湯の峰温泉の小栗判官と照手姫に纏わる話などは、熊野詣に関わる信仰に絡めた教訓話として生まれた様である。

この様に高野と熊野は、真言密教と熊野信仰の二大霊地として崇められ、日本全国各地から更に数多くの人々が参詣に訪れる様になった。またこの頃始まった一番札所が那智の青岸渡寺、最後の三十三番が岐阜県の谷汲山華厳寺で終る西国三十三所観音巡礼は、高野参詣、熊野参詣の思想と同じくする物である。県では、高野、熊野地域を世界遺産に登録する作業を進めている。古くは高野山から那智大社まで難行苦難の道であったが、昭和55年開通した有料道路高野龍神スカイラインを走れば、3時間足らずで行き着く事が出来る。この夏は、日本人の心の故郷、神仏習合と言う独特の宗教観が生まれた、下界より10 涼しい高野、熊野を訪ね、心の「癒し」を体感して頂ければ幸いである。

## モータースポーツを始めよう！

(株)建設技術研究所 大阪支社 技術第三部  
浅野 啓



このタイトルを見て、『何を現実離れしたことを...』と思った方も少なくないだろう。

一般的なモータースポーツのイメージは、お金と時間が浪費し、危険が付き物といった感じでは？

たしかに、競技で頂点に立とうとすれば、まさしくその通りだ。しかし、楽しめるモータースポーツは決してそうでない事を強調する。ここでは、モータースポーツ初心者の私が、誰でも楽しめるお手軽なモータースポーツを紹介しよう。

皆さんは、サーキットが身近なところにあり、マイカーで走行可能であることをご存事だろうか？多くは、ヘルメットとグローブがあれば、1時間5000円程度でフリー走行が楽しむことができる。怖そうなイメージはあるが、普段の公道と比べれば、対向車も歩行者もそして障害物も無い安全な空間だ。まずは、そんなサーキットを見学してみよう！そこには、初心者から上

級者、18～50歳代そして女性の方と人々の層はかなり幅広い。そんな人々に話し掛けてみると、結構親切に教えてくれ、いつのまにかサーキット仲間ができていたりする。サーキットは、情報交換やコミュニケーションの場としても重要だ。そして、いよいよヘルメットを装着して実際に走行してみる。すると、速い車がすぐに迫ってくるが、彼らは上手に抜かしてくれるから心配ない。しばらくして慣れてくると、どうしたら速く走れるかと考える余裕ができ、何時の間にか、車を操る事そのものの奥の深さそしてその魅力を実感できるだろう。

このように、モータースポーツは誰でも楽しめる。また、水泳やサイクリングのように個人で行うため、経験が無くても意外と簡単・気軽に馴染むことができる。半日でも十分楽しむことができるので、余暇時間を利用してモータースポーツを始めてみては。

(株)修成建設コンサルタント  
総合計画部 環境計画課 赤瀬 孝也

今大人たちの間でブームを巻き起こしている？オマケ付たまご型チョコである。

大の大人がスーパー、コンビニを回りチョコを買ってきて、期待を膨らませながら卵を割る。出てきたオマケに一喜一憂し、あそこの店は良い、あのコンビニは同じのがよく出るなど情報交換も欠かさな

## ナンカイ!? なん々

(株)建設企画コンサルタント  
大阪事業本部 総務部 砂場 美幸

わたしの友人の一人にAなる人物がいる。御歳四十とウンオ。自他共に認めるおっさんのようなおばさんである。実はわたしたち、とあるところで密かに「おすぎとピーコ」と呼ばれているらしいのだ。...ま、そんなことはこの際どうでもよいのだが。

さてこのAなる彼女、何を隠そう『ハプニング遭遇率めっちゃ高女』なのである。

某南海電車で通勤している彼女は、殆ど毎日のように興味深い出来事を目撃者となっている。二十余年に及ぶ会社員生活で週に5日、往復2時間を過ごす通勤電車は彼女に多くの貴重なプレゼントをしてくれたようだ。ある時は乗車口で転んだ高野山の僧侶を踏み付けて席の取り合いをする乗客に啞然とし、ある時は車輦の両端の席で携帯でケンカをするバカップルに無然とする。またある時は厚底サンダルの今風ギャルが社内で食べる551の豚まんの香しき匂いに眩暈を覚え、携帯電話



OFF電源を促す社内アナウンスにかぶさる呼び出し音の大合唱にウンザリする。尾籠な話で恐縮だが、スーパーのビニール袋目掛けてお小水をするお爺さんの目撃談には、目のやり場に困るAと袋のやり場に困るお爺さん、という「落ち」までついた。当然のことながら(?)彼女自身も自ら話題を提供している。寝ぼけ眼で気付く降車駅、間一髪で無情にもドアは閉まり次の駅まで素知らぬ顔で立ち尽くすこと数知れず。また疲れ果てて眠り込んだものの息苦しくて目覚めると、見知らぬ男性の二本の指がAの鼻孔に挿入されていた事件などに至っては、爆笑を乗り越して聞く者の涙を誘ったことは言うまでもない。

今頃はまた「南海」で「難解」な人々と通勤ラッシュに耐えながら「ああ今日もまたこれなんかい...」とつぶやいているのだろうか。もしかするとそんな彼女が一番ナンカイな人物なのかもしれないと思ったりする今日この頃である。

今頃はまた「南海」で「難解」な人々と通勤ラッシュに耐えながら「ああ今日もまたこれなんかい...」とつぶやいているのだろうか。もしかするとそんな彼女が一番ナンカイな人物なのかもしれないと思ったりする今日この頃である。

## 大人の昆虫採集

「アカザ」「コブシメ」「ラブカ」? そんな言葉聞いたこともない人も大勢いると思う。実はこれ日本の動物の名前である。こんな見たことも聞いたこともない動物を実物模型とミニ辞典で勉強させてくれるもの(更にチョコまでついてくる)それがチョコエッグである。

い。まるで子供である。しかし僕を含め大人達はそんなやり取りが楽しくて仕方がない。さしずめ大人の昆虫採集といったところである。

現在までに、発売された動物の種類は100種類を超え、更に新しい種類が発売されるとの噂もある。全種類集めるためにチョコを箱ごと(20個入り)買ったりする光景は、ややもするとチョコエッグ界の乱獲かもしれない。またこれらの動物は簡単な組み立て式になっているため、種類が集まると動物同士

パーツを入れ替えてなんとも奇妙な動物を作ることができる。これは遺伝子操作と呼べるかもしれない。う~んなんて奥の深い玩具だろう。動物図鑑から遺伝子操作まで幅広い知識を与えてくれるチョコエッグ。

しかし自然界と同様に、乱獲や遺伝子操作の代償として出費・高カロリー摂取など問題も多く、茶色いタマゴの甘い誘惑に振り回される日々はまだまだ続きそうである。



近畿支部研究委員会紹介

委員会名	概要
斜面安定対策工研究委員会	対象別(盛土斜面、切土斜面、山腹斜面)に、実務的なレベルでの対策工の選定方法、設計方法、調査・解析方法、新しい対策工の適用性、斜面環境の保全および震災後に改定された各種の基準や指針の適用方法などについて検討を行い、「斜面安定対策工の設計・施工の手引き」を作成する計画である。 委員長:(財)建設工学研究所 西 勝、研究期間:平成11年4月～平成14年3月
橋梁維持管理研究委員会	「溶接を含めた補修・補強に関する調査・研究」、「繊維系材料による補修・補強の設計、施工に関する調査・研究」、「維持管理面からみた性能設計の調査・研究」、「点検の目的、項目、評価に対して、より実用的な橋梁点検要領作成のための基礎資料作成」に目的を絞り活動を行う。 委員長:大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻 松井繁之、研究期間:平成11年4月～平成14年3月
景観デザイン手法研究委員会	土木施設を単なる構造物ではなく、人間環境を形成するインフラ・アーキテクチャーとしてとらえ、その景観デザインのあり方や手法を追求することを目的としている。そのため、「次代の土木デザイン」「環境デザインとしての土木」、「美しい風景をつくる土木デザイン」、「人が似合う土木景観デザイン」といった分科会による検討を進めている。 委員長:大阪産業大学工学部環境デザイン学科 榎原和彦、研究期間:平成12年4月～平成15年3月
都市域の地盤防災研究委員会	兵庫県南部地震の教訓とその後の自治体や各事業体の活動を鑑み、災害予測、災害調査といった地震防災のソフト的な内容を検討するグループと地震時の地盤に関する安定性評価法とともに、新設・既設を含めた構造物の対策法というハード面を検討するグループに分かれて活動を行っている。 委員長:神戸大学都市安全研究センター 田中 泰雄、研究期間:平成12年4月～平成15年3月
都市交通とまちづくり研究委員会	バリアフリー、高齢化少子化社会、環境問題(交通渋滞の緩和・解消、CO2削減)等の課題に対し、都市交通の切り口から住民参加を踏まえた"まちづくり"を考えていく。また、住民参加手法について、まちづくりに関して、あり方・手法等をコンサルタントとしての立場から提言をしていく。 委員長:近畿大学理工学部土木工学科 三星昭宏、研究期間:平成12年4月～平成15年3月
鋼・複合橋梁の性能照査型設計法に関する調査研究委員会	道路橋示方書の改定内容を調査するとともに、鋼・複合橋梁に関連した事項について研究を行い、性能照査型設計法に関する諸問題を検討するものである。 委員長:京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻 家村浩和 研究期間:平成13年4月～平成16年3月
複合橋梁形式研究委員会	橋梁建設コストの縮減(ライフサイクルコストの縮減)、省力化という視点から、最近、合成構造・混合構造に代表される複合橋梁が取上げられており、「複合橋梁形式」の研究を進めるための委員会である。 委員長:大阪工業大学工学部土木工学科 栗田章光、研究期間:平成13年4月～平成16年3月
建設業務におけるITの利活用研究委員会	今後、AIT(Applied Information Technology)の観点から、IT(情報通信技術)をコンサルタント業務にどのように利活用するか、ITを使った新しいコンサルタントビジネスを創出できないかを研究課題として検討するものである。 委員長:関西大学工学部土木工学科 三上市蔵、研究期間:平成13年4月～平成16年3月
コンクリート構造物の高性能化研究委員会	コンクリート構造物の高性能化手法とその有効利用法としてのPC技術に着目し、調査研究を行う。また、本研究は今後PC構造に対し性能規定型設計を適用する際の基本資料としても有用と考えられる。 委員長:大阪工業大学工学部土木工学科 小林和夫、研究期間:平成13年4月～平成16年3月
自然共生型水辺空間研究委員会	河川および海域沿岸部における水辺空間の整備・保全ならびに人と自然との共生に資することを目的として検討を行う。 委員長:京都大学大学院工学研究科環境地球工学専攻 禰津家久、研究期間:平成13年4月～平成16年3月
ライフサイクルコスト研究委員会	近年の急激な社会・経済情勢の変化の中で、低成長、コストダウン、性能設計、許容リスク等の観点から構造物のライフサイクルにわたるコスト(LCC; Life Cycle Cost)を合理的に取り扱い、最小化したいというニーズを計画・設計にどのように反映させていくかを具体的な事例を取りあげ、研究課題として取り組むものである。 委員長:関西大学総合情報学部 古田 均、研究期間:平成13年4月～平成16年3月

平成13年現在

第34回(平成13年度)業務研究発表会についてのお知らせ

第34回(平成13年度)業務研究発表会を(社)土木学会関西支部、(社)地盤工学会関西支部の後援により、次のとおり開催することになりました。一般の方も参加は自由ですので、多数ご参加くださいますようお願いいたします。

1.開催日時と会場

日時:平成13年9月4日(火)9時20分～17時

会場:大阪科学技術センター(住所:大阪市西区靱本町1-8-4、電話:06-443-5324)

2.プログラム

開会挨拶:401号室 9:20～9:25(近畿支部長 片瀬貴文)

特別講演:401号室 13:10～14:20(神戸大学経営学部教授 正司健一)

テーマ「これからの社会基盤整備:ネットワーク・インフラを中心に」

第1部会(発表講演):401、403、404、405号室、小ホール、中ホール 9:30～12:20

第2部会(委員会報告):401、403、404号室 14:30～16:30

第3部会(ビデオ):405号室 14:30～16:30

閉会挨拶:401号室 16:35～16:45(近畿支部技術部会長 福田 収)

3.参加申込み

参加料:無料(定員250名)

申込み方法:「はがき」等に氏名・勤務先・連絡先(住所・所属部課名・電話など)をご記入の上、平成13年8月10日までに下記宛お申込み下さい。参加章を送ります。

〒540-0005 大阪市中央区上町A番12号建設保証ビル

(社)建設コンサルタント協会近畿支部業研実行委員会(電話:06-6764-5891)

4.他会場

①鋼・複合斜張橋研究委員会(建設交流会館グリーンホール、平成13年9月7日(金)10:00～16:30)

②建設業務の標準化・高度化研究委員会(関西大学100周年記念会館、平成13年9月11日(金)13:00～17:00)

編集後記

装いも新たに、建設コンサルタント協会近畿支部の会誌『クリエイトきんき』が誕生いたしました。

創刊号のテーマは、今話題のUSJを核とした地域開発としました。記事の内容、デザインなど、皆様はどのように感じられましたでしょうか。

想えば、昨年10月にスタートした、新会誌の編集委員会! 会誌のイメージづくりから始まり、ネーミング、顔となる表紙のデザインなど、時には一杯飲みつつ、編集委員皆で議論を重ねてきました。

時には、編集委員会で提案した会誌のネーミングが日の目を見なかったことや、発行予定日が少し遅れたことなど、いろいろとありましたが、どうにか発行までこぎつけました。

編集委員一同、何分にも不慣れた作業でしたが、行き届かない箇所もあると思いますが、皆様

のご意見を取り入れ、これまでの会誌にはない斬新なものにしていきたいと考えています。皆様の叱咤、激励、ご意見、なんでも結構です、編集委員会までお寄せ下さい。

また、会員の皆様の投稿記事も大歓迎しております。ふるってご応募ください。些少ですが寸志程度のものを用意しております。

最後になりましたが、創刊号の発行にあたり、原稿を執筆いただいた方々には、編集委員一同、心より御礼申し上げます。

『クリエイトきんき』編集委員会一同

Eメール: create@kk.jcca.or.jp

なお、『クリエイトきんき』は、建設コンサルタント協会近畿支部のホームページからもご覧になれます。

