

第17回「野生生物と交通」研究発表会のご案内

notice

「野生生物」と「交通」に関わる問題は、異分野間にまたがる学際的な研究テーマであるため、その情報交換の機会が極めて少ないのが現状です。「野生生物」と「交通」に関する知識の情報交換の場として、この機会にぜひご活用下さい。多くの方のご参加をお待ちしております。現在、パネル展示、聴講、懇親会の申込を受け付けております。詳しくはホームページ <http://www.wildlife-traffic.jp/> をご覧ください。



「野生生物と交通」ウェブサイト

- ◆開催日：平成30年2月23日(金)
- ◆会場：札幌市教育文化会館(札幌市中央区北1条西13丁目)
- ◆パネル展示：無料[平成30年 1月26日(金)締切]
- ◆聴講：無料[平成30年 2月16日(金)締切]
- ◆講演論文集：2,500円(開催当日発売)[予約:平成30年2月16日(金)締切]
- ◆懇親会：4,000円(予定)[予約:平成30年2月16日(金)締切]
- ◆主催：(一社)北海道開発技術センター
- ◆共催：(一社)エゾシカ協会・(公財)北海道環境財団
(一社)シーニックバイウェイ支援センター
(一社)アニマルパスウェイと野生生物の会、アニマルパスウェイ研究会
- ◆協力：エコ・ネットワーク

※講演論文集は、研究発表会後もエコ・ネットワークにて購入できます。(送料無料)
※講演論文集の購入に関するお問合せは、エコ・ネットワークまでご連絡ください。(TEL 011-737-7841)

お申込み・お問合せ：

(一社)北海道開発技術センター
「野生生物と交通」研究発表会係(担当:向井・野呂)
TEL: 011-738-3363 FAX: 011-738-1890
E-mail: wildlife@decnet.or.jp
ウェブサイト: <http://www.wildlife-traffic.jp/>



会場の様子(第16回)



パネル展示の様子(第16回)

編集後記

新年明けましておめでとうございます。今年もどうぞdecマンスリーにお付き合いいただきますようよろしくお願いいたします。さて、マンスリーに同封させていただきました、弊社主催のセミナーが2月1日(木)に開催されます。「社会の基盤と学校教育」をテーマに、基調講演にはカリスマ校長の新保元康先生、特別講演には京都大学大学院教授(内閣官房参与)の藤井聡先生がご登壇予定。大変貴重な機会となっておりますので、ぜひご参加のほど、どうぞよろしくお願いいたします。(M,K)

dec monthly vol.388

2018年1月1日発行

発行人

山口

登美男

発行所

一般社団法人

北海道開発技術センター

〒001-0011

札幌市北區北11条西2丁目2番17

TEL(011)738-3363

FAX(011)738-1899

URL <http://www.decnet.or.jp/>

E-mail dec_info01@decnet.or.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2018.1.1 vol.388 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

「土木の日」記念講演会 選奨土木遺産認定授与式



新年のごあいさつ >>> 一般社団法人 北海道開発技術センター 会長 本多 満

明けましておめでとうございます。
本年もどうぞ宜しくお願い申し上げます。

今年、平成30年は、本道が「北海道」と命名されてから150年目の節目を迎えます。その年、明治2年に開拓使が設置され、それ以降、特別な開発政策の下、北海道開発が進められてきました。また、戦後、昭和25年に制定された北海道開発法に基づき、現在の計画を含め8期にわたる北海道総合開発計画が策定され、その豊富な資源や広大な国土を利用して国全体の発展に寄与すべく国策として推進されています。当センター(dec)は、第4期北海道総合開発計画(1978～1987)期間中の昭和58年に「寒地開発技術の進歩発展 北海道の発展に寄与」すべく社団法人として発足して35年が経ちます。発足時の80年代は日本経済が高度成長から安定成長へ移行し、国の政策は産業基盤整備から生活基盤整備が重視され、「ふゆトピア」「ニューカントリー」事業などハードからソフト等政策への変化の時期でもありました。当センターはこのような背景を踏まえ、シンクタンクとして、これら政策の変化に対応すべく行政や関係機関等と一体となり、寒地開発技術や地域が抱える様々な課題に対して調査研究を進めてまいりました。今年、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、食・観光などを戦略的産業と位置付ける第8期北海道総合開発計画の3年目を迎えますが、当センターとしてもこの計画の推進のため、また、中・長期的展望を踏まえ、北海道の更なる発展に寄与すべく必要な調査研究を進めて参りたいと考えております。会員の皆様方におかれましては、今年も引き続きご指導・ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。新年のあいさつとさせていただきます。

記念講演 01 土木は「社会の安寧」を支持できているのか

(公社)土木学会会長 大石久和氏



土木学会のみなさんに提起したいのは「土木の立場から、もっと広い領域についてものを言おう」ということです。国民の暮らしの安全、効率、快適を支える土木が十分、機能しなければ社会の安寧をはかることはできません。しかし、日本はここ20年、財政再建至上主義の緊縮路線により公共事業費は削減され、経済成長しない国になりました。

転機は1995年で、生産年齢人口がこの年をピークに下降し始め、同年の村山内閣の財政危機宣言以来、海外諸国と比較しても経済の低迷ぶりは顕著です。例えば95年の日本のGDPの世界シェアは18%でしたが、2015年には6%に。中国は逆に2%から15%と上昇しました。世帯所得が減少し、生活保護世帯が増加。就業人口は増加しましたが、95年の日経連の有期雇用導入の提言を境に非正規雇用が増加。現在、勤労者の約4割が非正規ですが、世界でもこんな国は珍しい。従業員の組織に対する貢献、愛着度の意識調査では、日本は主要国で最低ランクです。

公共事業費のここ20年の削減傾向も先進諸国では日本だけです。一時、補正が組まれてデフレ解消の効果も見られましたが、その後、また逆戻りしています。世界的な異常気象で治水事業が重要になっていますが、欧米諸国が予算を

増強しているのに対し、日本は半減。国土面積に大差のないドイツには高速道路や鉄道ネットワークの充実度で大きな差をつけられています。アジア諸国では巨大インフラ計画が目白押しですが、コンテナ船の大型化による大水深ターミナルの整備で日本はアジアの主要港に大きく水をかけられています。全国総合開発計画が国土形成計画に切り換えられて以降、わが国には金額や期限を示したインフラ整備計画さえなくなりました。これは世界に類のないことで情けないことです。

こうなった大本には関連した財政認識があります。「国の借金1000兆円」と大騒ぎしていますが、そのうち建設国債275兆円を含む560兆円は見合う資産が国内にあり、純債務ではない。しかも公共事業費は建設国債によるので、一般会計を圧迫しません。

現在、私は会長プロジェクトとして①安寧の公共学懇談会、②レジリエンスの確保に関する技術検討委員会、③国土・土木とAI懇談会、で幅広い分野の専門家と議論を進めています。今こそ、土木界には社会とのコミュニケーションを改善する運動が必要で、私たちは土木学の貢献を俯瞰的に見る視座を持つべきです。北海道土木、頑張りましょう。

土木学会北海道支部の創立は1937(昭和12)年。昨年11月、80周年記念事業として「未来の北海道と土木」をテーマに、式典、講演会、祝賀会が恒例の選奨土木遺産認定授与式と併せて札幌で開催されました。講演会と授与式について概要をご紹介します。「2017年11月17日/札幌ガリーデンパレス/主催:公益社団法人土木学会北海道支部」

未来の北海道と土木

土木学会北海道支部創立80周年記念事業



記念講演 02 北海道の未来のために我々がすべきこと

北海道大学大学院工学研究院 准教授 岸邦宏氏



交通計画・土木計画学の立場から着目すべき北海道の課題についてお話します。第一は2016年8月の台風被害で道央と道東を結ぶ道路ネットワークが寸断されたことで、特に国道274号の日勝峠が甚大な被害を受け、当初は復旧そのものが危ぶまれました。旭川紋別自動車道と道東自動車道が代替路線として活用され、高速道路が国土強靱化の面でも有効であることが実感されました。何より被災後約1年で日勝峠の通行止めが解除されたことは土木業界の頑張りや貢献によるもので、もっと発信してよいと思います。

第二は、北海道新幹線の札幌駅問題です。当初は現在の札幌駅にホームを増設する現案案でしたが、その後、東側案、地下案が出て難航しています。対する金沢駅は2015年に北陸新幹線長野・金沢間が開業。その10年前の正式認可前に開業を見込んだ駅周辺整備事業を完成させ、新幹線利用にとっても利便性の高い駅になっています。札幌駅は札幌のみならず全道交通網の一大拠点ですが、長期展望による根本的議論がなされないまま決着が急がれていることに危機感を感じています。

第三は、日本ハムファイターズの球場

移転問題。札幌市と北広島市から提案が出ていますが、そもそも自治体が民間企業の球団に場所を提案しなければならないのか、と疑問に思います。また、実現性はともかく都市計画的な視点で考えるならば、札幌ならば球場の立地は真駒内の自衛隊駐屯地がよく、駐屯地は丘珠空港周辺を災害・救急の拠点とした上でそこに移転すれば、いろいろなメリットがあると思います。

最後は、JR北海道の単独維持困難な線区の問題です。私は道運輸交通審議会の地域公共交通検討会議・鉄道ネットワークワーキングチーム座長として議論を重ね、将来を見据えた鉄道網のあり方についてとりまとめました。ここでは路線の役割別に考え方を整理しましたが、各地域で住民にとって最適な交通機関は何か、駅を中心としたまちづくりを再構築できるのかを考え、客観的データに基づいた議論をしようと呼びかけています。こうした取り組みのなかで交通計画という学問の真価が問われていると痛感しています。新しい北海道をつつていくためには、自ら動く土木技術者が集結し、産官学の連携で取り組む必要があると思います。

文責:dec



選奨土木遺産認定書授与式

18回目となる今年度の認定では全国で23件、道内では2件が選ばれました。これにより道内の選奨土木遺産は計40件となりました。授与式では今尚之選考委員長による認定理由などの報告後、土木学会北海道支部の葺正樹支部長が認定書とプレートを各管理者に授与。受賞者から施設の歴史や概要が報告されました。

滝の上発電所施設群 (北海道企業局)

滝の上発電所は1925(大正14)年、北海道炭礦汽船(株)が炭鉱の電力確保を目的に現在の夕張市に建設。その後、炭鉱閉山に伴い、94年に北海道に譲渡され、以来、道企業局が運営しています。2015年の夕張シューパロダム完成による水量確保に対応して施設を改修・更新し、現在の電力量は当初の2.7倍に増加。既存施設の有効活用により電力安定と地球温暖化防止に寄与しています。



【認定理由】石炭産業の電力化と高圧送電に応え、落差のある岩盤に堅坑を設けた落水方式を採用し、改修を経て地域に貢献し続ける水力発電所として評価。

網走橋 (北海道開発局網走開発建設部)

網走橋は網走市街に1934(昭和9)年、オホーツク地域初の永久橋として架設されました。戦前の北海道では唯一、海上クレーン架設された3径間ゲルバー-飯桁橋で、戦後も国道39号として供用されてきました。74年に交通量増加により両側3.5mの拡幅工事が行われましたが、当初の外観は損なわれず、その後も補修補強により健全性が確認されています。道内現存の道路橋としては旭橋(旭川市)、張碓橋(小樽市)に次ぐ3番目に古い橋です。



【認定理由】街の発展にともない、橋の機能と景観を保った拡幅がなされ、80年以上にわたり国道橋として活躍する、北海道で現存最古のゲルバー-飯桁橋として評価。



表彰の様子

