

暁木会会員 各位

平成 28 年 12 月 吉日
 暁 木 会
<http://www.gyoubokukai.jp/>

平素は、暁木会の活動にご支援とご協力を賜りまして厚く御礼申し上げます。

今回の暁木会ニュース第33号では今年度着任されました瀬谷先生の研究報告に加え、学生諸君のインターシップの報告、現役最前線、支部総会の報告、1991年入学生同窓会など幅広く会員様から寄稿して頂いております。ぜひご通読頂けますようお願いいたします。

今後とも大学、学生、会員等の皆様に幅広くニュースをご通読して頂けますよう広報Gも頑張っ参りたいと考えております。皆様にもご協力の程お願いいたします。

研究報告(土木計画分野)

准教授 瀬谷 創

国立環境研究所地球環境研究センター特別研究員、広島大学大学院国際協力研究科助教を経て、2016年4月1日付けで神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻の准教授に着任いたしました瀬谷創と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私は、土木計画学分野で、地理情報システム（GIS）や、位置座標を持つ空間データの統計分析を専門にして研究を行っております。空間データには、距離の近いデータは性質が類似するという『空間的自己相関』と呼ばれる現象が広くみられ、統計分析においてこのような性質を無視すると、推定結果やその統計的解釈にバイアスが生じるため、政策的な含意も必然的に異なってきます。このような問題に対して、『空間計量経済学』と呼ばれる、社会科学（計量地理学や地域科学）から派生した分野と、『地球統計学』と呼ばれる、自然科学（鉱山学や数学）から派生した分野で、様々な対応策が考案されてきました。私は、それらのモデルの改良や、土木計画学分野への応用を行っています。今回はその中から、2つの事例を紹介します。

1. 社会資本整備の便益評価への応用

環境質などの非市場財の価値の計測や、社会資本整備プロジェクトがもたらす便益を計測するために、ヘドニック・アプローチと呼ばれる手法がしばしば用いられます。

いくつかの（強い）仮定の下で、プロジェクトの効果は地価に帰着するため、ヘドニック・アプローチでは、プロジェクト前後の地価変化を予測し、その集計値によって便益額を算出します。地価変化を予測するためには、統計モデルが用いられますが、用いる公示地価は、通常周囲の取引額を参考にして価格付けされるため、空間的自己相関を持ちます。土木学会論文賞を受賞した拙稿『便益計測への空間ヘドニック・アプローチの適用』は、このような地価データの性質を考慮しつつ、2005年に開業したつくばエクスプレス(TX)の便益計測を行うための手法について検討したものです。

そこでは、便益を「最寄り駅が近くなった効果」と、「東京駅が近くなった効果」の和として定義し、その計測を 500m メッシュ単位で試みました。図-1 に、その結果の一部を示します。中央に位置する路線が TX、西に位置する路線は常総線というローカル鉄道です。便益額は、終点のつくば駅付近で高くなっていることが分かります。常総線沿いにも便益が帰着していますが、これは、TX を使って東京に出やすくなったためです。

このような予測結果は、どの程度妥当でしょうか？図-2 は最近、関数データ解析と呼ばれるクラスタリング手法を用いて、事後的な検証を試みたものです。右の折れ線グラフは、2002 年の地価を 1 とした町丁目単位の地価変化の指数を示します。興味深いことに、実際の上昇率をみても、TX 沿いと常総線沿いで高い（下落率が改善する）傾向が見られます。地価で便益を計測する簡便な手法の一定の可能性が見出せたと考えています。

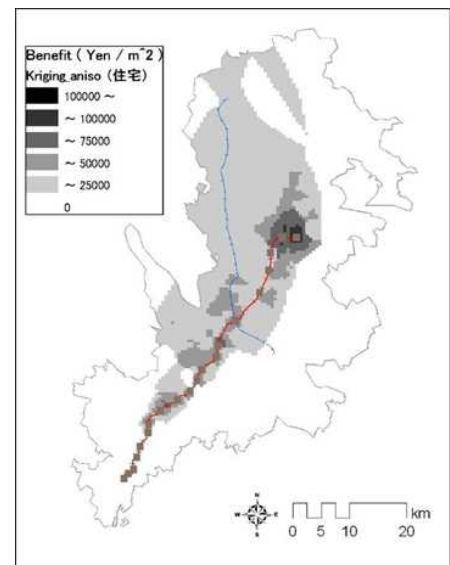


図-1 つくばエクスプレスの便益計測例
(堤・瀬谷 (2010), 土木学会論文集)

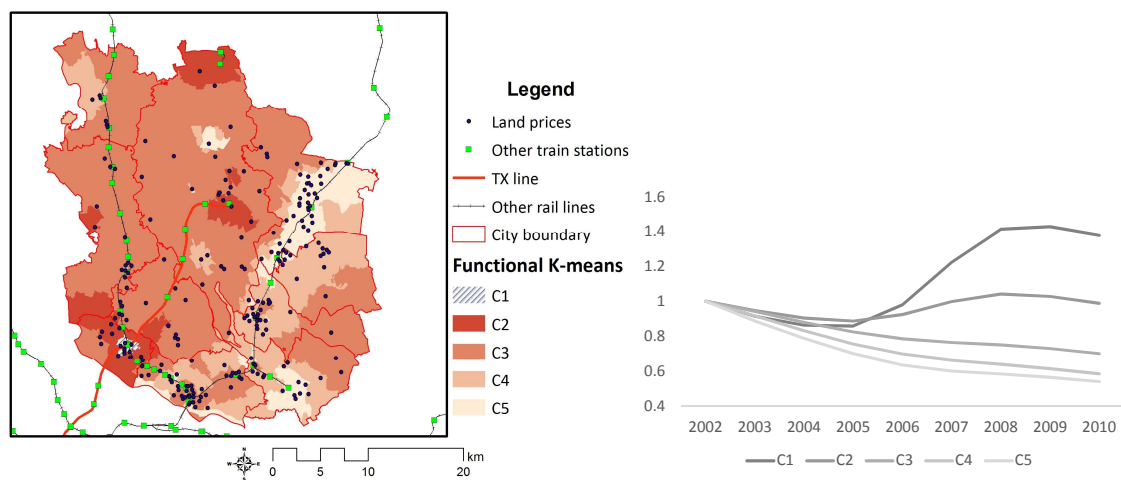


図-2 つくばエクスプレス周辺の地価上昇 (2002-2010)
(Seya et al. (2016), Journal of Transport Geography)

2. ガソリンスタンドの撤退要因の分析

2つ目の事例として、ガソリンスタンドの撤退要因の分析を行った例について紹介します。ガソリンスタンドの数は、1990 年の約 6 万から現在の約 3 万まで、ここ 25 年で半減しています。大きな理由としては、自動車燃費の改善、慢性的な赤字と後継者不足、過当競争（価格の安い大規模店の参入）、消防法の改正による地下貯蔵タンク改修義務化の 4 点が指摘されていますが、撤退したガソリンスタンドに大掛かりなインタビュー調査を行うことは困難であるため、実データを用いた検証例はほとんどありません。

そこで、gogo.gs というガソリン価格比較サイトから入手した図-3 の撤退情報に、GIS を用いて様々な地理情報を結合し、統計的な要因分析を試みました。その結果、周囲のガソリンスタンドの撤退確率が高いと、自身の撤退確率が下がる、ENEOS やノンブラン

ドのガソリンスタンドほど存続している、セルフ形式、24 時間営業のガソリンスタンドほど存続している、高速道路のインターに付設されたガソリンスタンドほど存続しているなどの分析結果が得られました。また、人口密度が非常に少ない地域では、セルフより、フルサービスのスタンドのほうが存続していることが分かりました。今後得られた知見の計画応用を考えていく予定です。

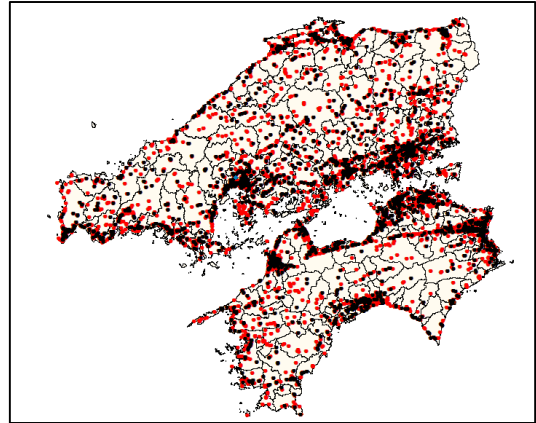


図-3 ガソリンスタンドの撤退
(黒：撤退，赤：存続)

海外インターンシップ° 助成(TML)

B4 玉利 遼

派遣先：TML、ルーベン(ベルギー)

今回私は、ベルギーのルーベンという都市の TML (Transport&Mobility Leuven) という会社に 2 週間インターンシップに行かせていただきました。TML は名前の通り交通についてのプロジェクトをしたり、CGE (Computable General Equilibrium) モデルを使って経済分析をしている会社です。今回海外インターンシップを志望した動機は、実際に現場ではどのようにして経済分析が行われているのかを知りたかったということと、海外で 2 週間も学べるのはとても貴重な経験になると感じたことです。

1 週目は座学で、テキストデータをいただき、それに沿って CGE モデルや GAMS (General Algebraic Modeling System) について自分で学びました。すべて英語のテキストだったので、理解するのに時間がかかったり、理解できない部分もありましたが、わからないことがあれば質問して、簡単なものから徐々に難しいものという風に段階を踏みました。

2 週目は SAM (Social Accounting Matrix) とはどういうものなのかということや、SAM の作り方を学びました。実際に用いられている SAM を見せていただいて、とても膨大なデータ量でとても複雑だと改めて実感しました。一から大きな SAM を作るのはあまりにも難解なタスクであるので、今回は既存の SAM の修正やデータ整理を主にしていきました。

今回のインターンシップが初めての海外だったので、TML に居る時はもちろんルーベンでの生活など、すべてが新鮮で、学ぶことが多く、本当にいい経験をさせていただいたと思っています。この経験を少しでも生かして、卒業研究・卒業論文に励みたいと思います。

最後になりますが、今回資金援助をしていただいた暁木会の皆様、並びにこのような機会を用意してくださった小池先生、TML の皆様に深くお礼申し上げます。



海外インターンシップ 助成（ソウル大学）

M1 荒賀 嗣人

派遣先：ソウル大学校

今回、韓国のソウル大学校に2週間の短期留学をさせていただきました。私はかねてから海外の大学での研究活動に触れてみたいという思いを持っており、私の指導教官である小池先生のご紹介で、このような機会を頂きました。私の修士論文の研究テーマである都市間交通と生産性の関係の解明について、派遣先のソウル大学の先生は異なるアプローチを用いて研究をされているため、私の研究について意見をもらい、ソウル大学の先生が用いているアプローチの特徴について理解を深めるということを留学の目的としました。

最初の1週間は、自らのプレゼンの準備をする傍ら、研究室の他の学生のデータ収集のお手伝いをし、研究室に蓄積された参考文献等に触れ、積極的に研究室の学生と意見交換をするなどして、研究室に馴染むことを心がけました。研究室の学生は、インドネシアから来た留学生や一度社会人を経験したために少し歳の離れた人たちなど、非常に多様なメンバーでしたが、みな非常に親切にして頂きました。2週間目の頭には、ソウル大学の博士課程の授業に参加し、その中で私の研究について発表する機会を頂きました。発表とディスカッションで合わせて1時間もの時間を頂き、担当の先生、ソウル大学の博士課程の学生10数名と私自身の研究について議論を交わすという、大変貴重な経験をさせていただきました。ソウル大学の学生はやはり非常に英語でのコミュニケーション力が高く、また当然ながら研究内容に関する理解も深かったため、どちらも未熟な私にとっては話についていくだけでやっとという感じでした。しかしながら、発表のある部分についてはとても興味深いと言って頂き、また授業後ある学生から、研究の参考にするからこのプレゼンテーションの資料をもらえないか、と尋ねられるなど、非常に嬉しく充実感を感じることができました。

今回の短期留学を通しての私にとっての最も大きな変化は、今後のキャリアに対する考え方の変化です。私の訪問した研究室には、一度働いてから再びドクターコースに進み研究を続けている人、小さな子供を育てながら勉強している学生が当然のようにいました。これまで私は、将来、土木計画学に関係するような仕事ができればいいなと漠然と思っていましたが、自分のなりたい姿に向かって懸命に勉強し、アグレッシブな人生を歩んでいる方々に触れ、自分の中で勝手に可能性を狭めていたことに気付くことが出来ました。そして、今後はよりチャレンジングな選択をしてみようという思いを持つようになりました。最後になりましたが、今回の短期留学に助成金を出して頂いた暁木会の皆様には深く御礼を申し上げます。この経験を活かし、今後の研究活動及び、将来に向けて精進していく所存です。



長期交換留学(タンペレ工科大学)

B4 口井雅之

留学先：タンペレ工科大学、タンペレ(フィンランド)

今回、私はフィンランドのタンペレ工科大学に 10 ヶ月間交換留学をしました。留学期間中は主に大学での授業聴講、個人でのフィールドワークを行いました。授業は土木分野のプロジェクトマネジメントから英語でのコミュニケーション系など、専門にとらわれず幅広く履修しました。Intercultural communication skills という授業では、多様な国籍の人々とのディスカッションやグループワークを通して、文化や価値観から生じる様々な違いを学びました。ディスカッションでは私の意見や論理が理解されない状況を何度もありました。私の中では完璧である論理でも他人には理解されない。論理は普遍でなく、価値観や文化によって違うのだと身をもって体験しました。また Industrial Internet という授業も受けました。ここでは、Industry4.0 や IOT などのこれからの技術がどこに向かおうとしているのかを学びました。グループワークではフィンランドの建設会社からスタディーケース(建物内から収集しているビッグデータの活用方法の提案)をいただき、取り組みました。フィンランドと日本の環境の違いを考慮して新しいサービスを考えようとしたのですが上手くいきませんでした。革新的なアイデアは専門性と知識が土台として必要であると痛感しました。



フィールドワークでは、都市計画やエネルギーに関係する場所をいくつか訪れました。例えば、100%自然エネルギーによってエネルギー需要を賄っているサムソ島を訪問した際には、なぜデンマークのただの小さな島が劇的な成長をとげ世界に注目されるようになったのかを島民やエネルギーアカデミーの関係者にインタビューし、自分なりにコミュニティパワーを調査しました。実際に現地を訪れ調査することで本やテレビではわからなかったことを理解できました。

この留学を通して、多様な文化、考え方に触れ思考の幅を広げることができました。またそのような環境に身を置くことで、日本や自分を新たな視点から見ることができ、確固とした自分軸を形成できたのではないかと思います。今後はこの経験を最大限生かしながら、神戸大学で勉学に励み、いずれは世界で活躍できる人材になりたいと思います。

最後になりますが、今回の留学で、支援援助をしてくださったトビタテ留学 JAPAN 様、市民工学科の先生方、暁木会の皆様に御礼申し上げます。



現役最前線

土木現場における近年の業務経験について

鹿島建設（株）高槻インターチェンジ工事事務所
 藤田 達也 院 27

私は、平成 4 年に大学院を修了し鹿島建設株式会社に入社しました。大阪支店（当時）の設計課に配属となり、設計業務の基本を約 3 年間経験した後に現場業務の道を歩んで来ました。それから現在まで、支店・本社管理部門等の配属もありましたが、ごく最近の現場業務経験についてご紹介したいと思います。

1. 女川原子力発電所防潮堤かさ上げ工事

東北電力女川原子力発電所は、2011 年 3 月に起こった東日本大震災の際、冷温停止した原子力発電所の一つです。再稼働に向けた適合性審査の新基準に対応すべく、現存する防潮堤に対し約 15m かさ上げする工事が発注され、関西支店から 2013 年 7 月に赴任しました。防潮堤の構造は、既設土堰堤の防潮堤背面部に鋼管杭を柱列状に設置して、止水壁とするものです。つまり、巨大な自立式鋼管矢板のイメージで、鋼管杭の前面に矩形の面を作り、津波の作用する面を平面で仕上げるものです。

私の業務は作業構台の構築となりました。既設防潮堤に鋼管杭（φ2.5m）を施工するための機械である全周回転掘削機（削孔径 3m）を設置し、120t クローラークレーンの走行や鋼管杭の仮置き場を確保する為、防潮堤の天端にフラットな作業場を構築するものです。当初設定されていた目標工期に対し、一刻も早く鋼管杭を施工することが求められ、作業構台の完成がその全てを左右するという状況でした。

構築する作業構台は、幅 30m、延長 440m の覆工板仕上げとなります。既設防潮堤の斜面に支持杭（H-400）を打設する必要があり、ダウンザホールハンマーの一種であるノバルハンマー工法により打設しました。既設防潮堤は、発電所建設当時の掘削土（岩ズリ）が使われた盛土であり、地山の岩盤粉碎が得意なハンマーは、粘土混じりレキの盛土岩ズリは緩い反発の為、粉碎・削孔に時間を費やし工程が遅延しました。そこで、鋼管杭の施工順序に合わせた構台の部分構築・優先引渡し区間を決定し、大幅に計画を修正しました。結果、当初予定通りに鋼管杭工着手となり、作業構台の全線構築を 11 ヶ月間で終わりました。その 3 ヶ月後、2014 年 11 月に転勤となりました。

【東北生活】

東京以北では、人生初めての居住となりました。関西とは異なった文化・気質など日本の広さを垣間見る事が出来ました。生活の拠点は石巻市で、毎日社有車で 1 時間の通勤は、朝早くて夜遅い生活で過酷なものでした。石巻での生活は、周辺に飲食チェーン店や大型スーパーもあって、震災復興地域においては非常に恵まれていました。

2. 福島第一原子力発電所凍土壁構築実証実験

女川原子力発電所転勤後、一度帰阪したものの、2015年1月より福島第一原発の山側凍土壁の現場に配属となりました。ご承知の通り、年間被ばく量の上限に到達しない範囲で継続的に業務を遂行するための社員の交代要員となります。約2ヶ月の任務です。業務内容は、凍土壁構築のための削孔・凍結管の建て込みがメイン作業になりますが、計画削孔位置に障害物が無いかを事前に調査する「試掘」が昼間の主要作業となりました。試掘によって障害物があれば、撤去方法の検討などを客先と実施するための情報収集・現況の伝達が主要作業になります。一方、作業員への試掘位置や範囲指示を直接行うため、作業員の班長に近い、まさに現場の追い回しでありました。現場では、盛土や掘削も行いますが、そこでレベルを見る必要が生じます。TVで防護服を見られた方もおられると思いますが、全面マスクは、透明のパネルと目の空間がある中で、パネルにレベルの視準器を押し当てて、かすかに見える小さな穴の奥のスタッフにピントを合わせるといふ、限界的凝視を行って測量しました。レベルの奥のスタッフを捉えるまで、15分以上も費やすこともあり非常なストレスでした。全面マスクで測量が出来るとは思いませんでした、珍しい経験をしました。防護服は内部被ばくを防ぐため、放射性物質の付着したチリを通さない紙で出来ています。一方、放射線を防護することは出来ないため、防護服の上に約8kgの鉛ベストを着用します。それでも、放射線の遮断ではなく減衰させるのみとなり、鉛ベストを通過した放射線量が被ばくした放射線量で、カウンターで管理されます。重量感、フィルターを通した呼吸の息苦しさなど、過酷な環境は想像を絶するものでしたが、慣れてしまう恐ろしさも経験しました。

【福島生活】

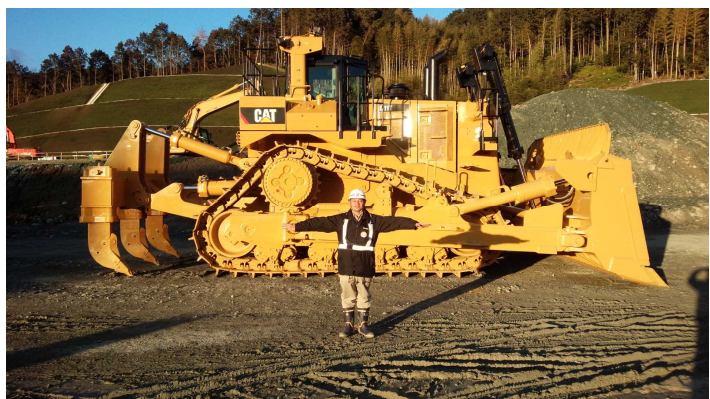
原発周辺部は帰還困難区域となり、全く人がいません。当時の地震で倒れたり壊れたり、あるいは無傷の家屋が4、5年の月日をそのまま時間が止まり、錆びて雑草が覆い茂った状況はまさにゴーストタウンです。人の生活感が全くないこの異様で異質な光景は、非常に考えさせられるものがありました。

<終わりに>

福島第一原発の任務が終わり2015年3月より、新名神高速道路高槻インターチェンジ工事に配属となりました。大規模切盛土工事、二十橋脚以上の下部工工事など、既に5年が経過した現場ですが最盛期を迎え、副所長の立場で構造物工事を担当しています。現在は、橋梁下部工で直径11m、深さ28mの深礎杭工から約40mの橋脚を4橋脚施工するもので、大規模な構造物の施工により新たな経験を積んでいるところです。

最後に、暁木会の更なる発展を祈念すると共に、今後ともご鞭撻をお願い致します。

※写真は、土工現場で一生に一度見れるかという貴重な新車の重機（キャタピラ製D11）です。



現役最前線

山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）

（国） 1 7 8 号 浜坂道路 建設工事現場より

～来年度の開通に向け、最後の橋梁工事中～

兵庫県但馬県民局新温泉土木事務所

梶田 ひろこ C12

平成 26 年 4 月に兵庫県庁に入庁し、新温泉土木事務所に配属になり 3 年目を迎えました。2 年間の河川砂防課担当を経て、現在、浜坂道路第 1 課にて、高規格道路事業に携わっております。そのなかで、私が担当している「桃観大橋」架設工事について紹介させていただきます。

1 事業概要

1. 1 地域高規格道路「山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）」

地域高規格道路は、全国的な高規格幹線道路と一体となって、地域間の「連携」や「交流」、地域と空港・港湾などの地域の拠点との「連結」などの役割を担う道路です。

山陰近畿自動車道※は、平成 6 年に地域高規格道路の計画路線として指定を受けた延長約 120km（うち兵庫県内 49km）の自動車専用道路で、兵庫県内では、香住道路、東浜居組道路、余部道路が開通し、浜坂道路が整備区間として事業に着手しています。

（※地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」は、平成 25 年 1 月より通称名が「山陰近畿自動車道」となりました。）

1. 2 浜坂道路

浜坂道路は、山陰近畿自動車道の一区間として、平成 20 年度に事業着手し、国道 1 7 8 号のバイパスとして、美方郡香美町香住区余部から新温泉町栃谷までを結ぶ、延長 9.8km の自動車専用道路であり、平成 29 年度の開通を目指しています。



【位置図】

2 桃観大橋上部工事

2. 1 工事概要

桃観大橋は浜坂道路の中央付近、国道 1 7 8 号の線形不良区間でもある「桃観峠」に位置する、橋長 108m の P C 3 径間連結バルブ T 桁橋（5 主桁）です。橋梁下部工事は完成しており、平成 28 年 3 月に橋梁上部工事を契約、8 月より現場作業に着手しています。浜坂道路の主な橋梁工事としては最後の工事になります。

2. 2 安全対策

桃観大橋上部工事は、架設桁架設を行い、一部は国道178号の上空での夜間施工となります。迂回路が20km以上となるため、美方警察署をはじめ、関係機関と協議の上、交通量が10台/時間程度の23時～5時の間に限定し、最大15分の断続的な一時通行止として作業を区切りながら行うこととしました。施工業者と交通解放時の桁の確実な固定方法や作業工程について検討を重ねた結果、通行止の間に、ワイヤーやボルト等による桁の固定を解除→桁送り出し→作業中止→桁の再固定→安全確認→交通解放を行い、作業を進めています。この作業サイクルを14回繰り返し、一晩で1本の桁架設が完了します。

夜間施工実施に先立ち、通行規制の予告看板設置や、書面による周辺地区への事前案内を行いました。施工当日には、現地にて警告灯や看板、待ち時間の電光表示に加え、ガードマンによる通過待ちのドライバーへの説明や、消防署からの緊急車両の通行情報提供等の対策も行いながら作業を進めました。

なお、11月末には桁架設が完了し、29年3月には橋梁本体を完成させる予定です。

2. 3 現場見学会

また、土木工事を身近に感じてもらうため、大学生・豊岡総合高校の生徒を対象に見学会も実施しました。参加した生徒からは、「実際に巨大な桁が設置される場面を見て、架設技術の高さに驚いた」との感想をもらいました。見学会を通して、土木の仕事内容やおもしろさを伝えることができたのではないかと思います。



【架設作業状況】



【夜間作業状況】



【現場見学会】

3 終わりに

浜坂道路という大規模事業に携わる中で、まだまだ技術者として未熟な点が多く、分からないことも多いため、浜坂道路課の福井所長補佐（㊶）、射場課長補佐（C96）をはじめとする先輩方に助けていただきながら業務に取り組んでいます。土木工事に加えて、建築、設備、電気工事、地元との協議や調整など苦勞することも多いですが、工事が進むに従い、浜坂道路の完成形が目に見えてくることにやりがいを感じています。

浜坂道路沿線には、温泉・海水浴等のレジャー施設や、ホタルイカやかにななどの美味しい食べ物など、魅力的な観光資源がたくさんあります。浜坂道路が開通した際にはぜひ車で遊びにきていただき、浜坂道路の利便性も併せて感じていただけたらと思います。

広島支部総会報告

1. 日 時 : 平成 28 年 8 月 5 日 (金) 18:00～20:30
2. 会 場 : 広島ガーデンパレス
3. 出席者 : 【来賓】瀬谷創准教授、濱村吉昭本部副会長、桐野眞二岡山副支部長
【支部会員】13 名
4. 議 事 : 平成 27 年度会務報告、平成 27 年度会計報告、
大学の近況報告等、本部総会報告

大学より瀬谷准教授、本部より濱村副会長、岡山支部より桐野副支部長をお迎えして、平成 28 年度暁木会広島支部総会が開催されました。総会では、支部の会務報告・会計報告を行い、その後に大学の近況や本部の活動状況、岡山支部の活動について話題提供をいただきました。

総会後には懇親会を開催し、先輩・後輩の交流を深める姿や、旧交を温める姿が見られました。今年は、広島カープが好調なこともあり、野球の話題で盛り上がることも多く、例年以上に盛会となりました。

報告者：暁木会広島支部事務局 復建調査設計(株) 木村裕行 (08C10M)



集合写真

土木工学科 1991 年入学生同窓会

「♪ 私がおばさんになったら、あなたはおじさんよー

格好いいことばかり言っても、お腹が出てくるのよっ ♪」

森高千里のこんな歌が流行していた時に学生だった土木工学科 1991 年入学生による同窓会を、平成 28 年 4 月 30 日、神戸大学工学部の食堂で行いました。

前回から 8 年ぶり 2 回目、東は東京から、西は広島、愛媛の遠方から 22 名が神戸大学工学部に駆けつけてくれました。

早いもので入学してから 4 半世紀。全員が 40 代になり、お腹も出てきましたが、若々しいハートで仕事にプライベートに頑張る世代です。卒業後はそれぞれ違う人生を歩んでいます。逢えば学生時代に遡り、1 次会、2 次会（居酒屋）、…次会と、思い出話をネタに楽しい時間を過ごしました。異性や TV 番組など遊び話が多かった若い時に比べ、社会や組織、土木技術の話など会話にも「おじさんの深み」を感じるとともに、頑張る同窓生に刺激と元気をもらいました。

神戸大学で過ごした学生時代は遠い昔ですが、キラキラな青春の 1 ページとして残っています。今後もこの「ご縁」を大切に、何年経っても集まれるクラスで有り続けたいと思います。

次は 50 代に突入する 5 年後、卒業 30 周年記念に会いましょう！

(文責 石原 純④)



平成 28 年度の名簿発行について

今年度は、2年に1回の名簿の修正版を発行する年となっております。会員の皆様には改訂した名簿とともに今号の暁木会ニュースをお届けいたします。名簿改訂にあたり、誤記あるいは未更新等不十分な点多々あることと思います。ご容赦をお願いするとともに訂正等ございましたら、大変申し訳ありませんが下記連絡先までご連絡をお願いいたします。

なお、会員の個人情報につきましては、名簿を所有する会員の皆さまで管理徹底していただきますようお願いいたします。

暁木会年会費納入のお願い

平成15年度から現在、1,100余名(会員総数3,600余名)を数える会員の皆様方の会費によって、暁木会の日常活動を進めております。会員の皆様には、暁木会の活動にご支援・ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

しかしながら、暁木会の安定した運営を行うためには、未だ十分な財源が確保できておりません。現在、KTCのメーリングリストや、クラス幹事、各職場の世話人を通じて会費納入の依頼を行っているところです。会費会員へのサービスとしては、暁木会ニュースおよび会員名簿の発行をさせていただいております。会費納入の手続きが未了の会員各位には、手続き関連書類を送付いたしますので、下記の連絡先にご連絡くださいませ。

よろしくお願い致します。

※ 年会費の集金方法につきまして、現在、集金代行業者（三菱UFJニコス株式会社）に委託し、会員の指定金融機関から年1回の自動引落しの制度を採用いたしております。

暁木会からのお知らせ

平成29年2月1日 第140回暁木一水会

平成29年3月24日 暁木会総会

※ 会の詳細は約1ヶ月前からHPでも掲載しますので、ご確認ください。

おわりに

最後になりましたが、業務多忙の折、執筆を引き受けてくださった皆様、名簿改訂にあたりご協力いただきました学年幹事様及び各企業の職場担当の皆様には心からお礼申し上げます。また、会員の皆様から、本ニュースへの新企画、寄稿などを募集しています。特に、同窓会をされた際には、ぜひその様子を寄稿下さいませ。その他、ご意見ご要望等がございましたら、下記連絡先までよろしくお願い致します。

発行者：暁木会

E-mail：info@gyobokukai.jp

連絡先：常任幹事 広報 G 奥村 孝幸 C97

兵庫県淡路県民局洲本土木事務所

TEL：0799-26-3240 FAX：0799-25-2344

E-mail：takayuki_okumura@pref.hyogo.lg.jp