

暁木会会員 各位

令和 7 年 3 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お礼申し上げます。暁木会ニュース第 52 号では市民工学科・専攻の近況報告、就職状況の報告、卒業生へのメッセージ、瀬谷先生の研究報告、大学生生活の思い出、スタートライン、現役最前線、支部総会報告、同窓会報告および暁木一水会の活動報告を寄稿いただきました。暁木会活動の報告及び令和 6 年度総会の案内とともに、ぜひご一読いただきますようお願いいたします。

市民工学科・専攻の近況報告

市民工学専攻・市民工学科 教授 中山恵介

暁木会の皆様方には、平素より市民工学科・市民工学専攻の運営ならびに学生教育に格別のご高配をいただき心から感謝申し上げます。

定例の暁木会と教室との意見交換会を、7 月 2 日（火）、10 月 17 日（木）、そして 1 月 16 日（木）に開催いたしました。7 月の会では、暁木会から卒業する学生へ入会の勧誘を行ったことが報告されるとともに、学生への進路・就職支援に関する検討がなされました。今年度も、従前の学位授与式当日（3 月末）に加えて、卒業・終了判定結果通達時（2 月末）に入会の勧誘を実施します。10 月の会では、会費会員数の増強に関して検討致しました。12 月 7 日（土）に開催された市民工学科内における学生のフットサル大会においては、優勝チームには暁木会カップを授与しました。授与式には黒澤会長をはじめ幹事の方々にご参加いただき、学生に暁木会のアピールを行うことができました。

毎年いただく助成金も有効に活用させて頂いております。今年度は、上述のフットサル大会の会場使用費に活用させていただきました。今後、暁木会の発展にも寄与し、学生生活を充実したものにするために、どのように助成金を使用すべきかについてアンケートも実施しました。

本年度は、芥川真一教授および森川英典教授の最終年度となります。

芥川教授は、平成 3 年 8 月から平成 4 年 9 月まで名古屋大学で助手として勤務された後、同年 10 月に神戸大学に助手として異動し、平成 9 年 10 月に助教授に昇任され、平成 21 年 1 月からは教授として現在まで勤務されておられます。

森川教授は、平成元年 6 月から神戸大学工学部助手として着任された後、平成 8 年 8 月から助教授、平成 17 年 7 月から教授として勤務されておられます。

長年にわたり学生教育、および市民工学専攻の若手教員の育成にご尽力いただきましたことを、心より感謝申し上げます。これからはますますの活躍をお祈り申し上げます。

教育に関しては、暁木会の皆様を中心としてご協力を得て「プロジェクト・マネジメント」等の科目をご提供いただいております。学生にとっては、現場の方々の生の声を聞くことができる貴重な科目となっています。次年度には「プロジェクト・マネジメント」と

「公共施設工学」を同クォーターでの開催とし、暁木会の協力の下、より実践的な講義を行う予定です。次年度以降も引き続きご協力のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。

本年度は、8年前に始まったクォーター制カリキュラムとセメスター開講の科目を混在させることで、科目の内容に応じた教育を実践できるようになりました。そのような新たな教育システムの下で、より横断的な科目群を学んだ学生が、就職または大学院へ進学します。暁木会の皆様のご指導ご鞭撻のほどを、よろしくお願い申し上げます。

就職支援の体制も大きく変わりつつあります。これまで学科で企業説明会を開催していましたが、大学や民間による就職支援システムが充実してきたことから、学科での企業説明会を取りやめ、KTCの企業説明会に一本化致しました。その一環として、次年度からは、学科としてのインターンシップや学外実習の支援、および就職情報の提供を取りやめます。

最後に、市民工学専攻の教員組織は人間安全工学講座、環境共生工学講座の2講座体制で、各講座に6および5の教育分野が設けられております。人間安全講座の空席は、令和7年4月に埋まる予定です。令和7年度の学科長・専攻長は内山雄介教授、教学委員は橋本国太郎准教授です。現在のM1と3回生の就職担当は竹山智英教授、そして次年度の就職担当は中山が担当する予定です。次年度の工学研究科の研究科長は、藤井稔教授（電気電子工学専攻）、評議員は機械工学専攻の磯野吉正教授です。

次年度におきましても、皆様のご支援を、何卒よろしくお願い申し上げます。

表-1 市民工学科・市民工学専攻の教育研究体制（令和7年2月現在）

講座	教育研究分野	教授	准教授	助教
人間安全工学	構造安全工学	芥川 真一	三木 朋広	
	地盤安全工学	橘 伸也*	高山 裕介*	
	交通システム工学	織田澤 利守	瀬谷 創	
	地盤防災工学	竹山 智英		
	地震減災工学	鋏田 泰子 長尾 毅*		
	流域防災工学			
環境共生工学	環境流体工学	内山 雄介	齋藤 雅彦	
	水圏環境工学	中山 恵介		
	地圏環境工学	大石 哲* 梶川 義幸*（特命）	加藤 正司	
	都市保全工学	森川 英典	橋本 国太郎	
	都市経営工学	小池 淳司	瀬木 俊輔 鶴田 宏樹**	

無印 主配置は工学研究科市民工学専攻

* 主配置は都市安全研究センター

** 主配置はバリュースクール（V.School）

就職状況の報告

令和6年度 就職担当教員 教授 織田澤利守

日頃より学生の就職活動に対して多大なるご支援ならびにご協力を賜り、誠にありがとうございます。昨今の就職・採用環境の変化を受け、教室では学生への支援のあり方の見直しを進めてきました。特に、就職活動の早期化が進む中、進路選択に必要な情報を適切なタイミングで学生に提供する必要があるとの認識から、令和5年度より「学部3年生を対象とした業界説明会」を年度始めの4月に開催することに致しました。説明会の開催に際しましては、暁木会会員の皆様方より格別のお力添えを頂いておりますこと、改めて厚く御礼申し上げます。

下表は、令和7年1月時点における就職内定・進学予定状況のまとめです。お蔭さまで、概ね例年通りの就職内定状況となりました。なお、令和8年4月に就職を目指す学生に対する就職支援は、竹山智英教授が担当致します。引き続き、ご支援・ご協力の程よろしくお願い申し上げます。

業種	学部卒業者		大学院博士前期課程修了者	
	人数	就職内定先・進学予定先	人数	就職内定先・進学予定先
国家公務員	1	国土交通省	1	国土交通省
地方公務員	3	和歌山県, 神戸市, 香川県	0	
独立行政法人	1	都市再生機構	1	鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道	2	大阪市高速電気軌道(株) 西日本旅客鉄道(株)	5	南海電気鉄道(株), 山陽電気鉄道(株), 阪急阪神ホールディング(株), 近畿日本鉄道(株), 東急(株)
道路・運輸	1	西日本高速道路(株)	3	西日本高速道路(株) (2名), 全日本空輸(株)
総合建設業	3	(株)安藤・間, 清水建設(株), (株)大林組	3	鹿島建設(株) (2名), 清水建設(株)
建設コンサルタント	2	協和設計(株) (株)オリエンタルコンサルタンツ	6	(株)日建設計 (2名), (株)小堀鐸二研究所 八千代エンジニアリング(株), 大日本ダイヤコンサルタンツ(株), ID&E ホールディングス (旧日本工営(株))
鉄鋼, 橋梁, プラント, 建材	0		0	
エネルギー	0		10	コスモ石油(株), 電源開発(株), 関西電力(株) (4名), 中部電力(株), 大阪ガス(株) 東京電力ホールディングス(株) 陝西煤業化工集団有限公司
通信	0		0	
IT, メディア	1	(株)NTT データ	2	日本アイ・ビー・エム(株), (株)NTT データ
住宅, 不動産, 商社, 金融 その他	9	神姫バス(株), 三井住友信託銀行(株), 関電不動産(株), 三井住友銀行(株), エムトラスト(株), 積水ハウス(株), 大和ライフネクスト(株), (株)ザイマックス関西 (株)フージャースホールディングス	8	パナソニックリビング中部(株), 日本電気(株), 旭化成グループ(株), フリー(株), シャープ(株), 住友林業(株) 富士通(株), (株)ゆうちょ銀行
進学	38	神戸大学 (35名), 京都大学 兵庫県立大学, 東京科学大学	3	神戸大学 (3名)
その他	3	進学予定 (2名), 不明 (1名)	2	進学予定 (2名)
合計	64名		44名	

卒業生へのメッセージ

市民工学専攻 教授 芥川 真一

卒業・修了される学生の皆さん、おめでとうございます。2025年3月末で退職することとなり、皆さんにメッセージを送る機会を頂きましたので、私の体験を通して感じていることを少しでも紹介させていただきたいと思います。

高校時代に、なんとなく海外にあこがれていた私は、建築か土木のどちらに進むかについていろいろ考えましたが、親のアドバイスもあって神戸大学工学部土木工学科に入学することとなりました。ある時、教科書などを購入しようと立ち寄った学生会館で、「親指一本世界の旅」という本が目にとまりました。ヒッチハイクで世界を旅行した著者の生き生きとした海外体験が描かれており、自分も早く海外を見てみたいと思うようになりました。アルバイトで旅行資金を貯め、2年目の夏休みにヨーロッパ、トルコ、パキスタン、インド、タイの行程で54日間の初めての一人旅&海外旅行を体験しました。貴重な体験となったわけですが、この旅行を終えて、最も反省することとなったのが自分の英語コミュニケーション力の低さでした。

それからは、土木工学科の専門科目の講義も始まり、それらに必死についていくと同時に、独自に英語の勉強に励みました。さらに、構造力学の講義を担当されていた当時の櫻井教授が、自らのアメリカ留学体験なども講義中に紹介され「若い君たちは多に世界に出て活躍しなさい」という旨のメッセージを発信されていて、それが強く心に響きました。後日、櫻井教授の研究室に構造力学の質問をしに行った際、アメリカ留学に関する相談をさせていただき、「大学院に入ってから交換留学制度を使って留学する」という案についてアドバイスを頂きました。アメリカに留学するという決意を固めた私は、その後の約3年間に専門科目の習得や、卒業研究などにも励むとともに、留学のための英語勉強も並行して進めました。そして、神戸大学の大学院修士課程に入学した1年目の秋に、アメリカ合衆国シアトル市にあるワシントン大学の大学院修士課程に入学することができました。すべてが新鮮で、高校生時代からの夢であったアメリカ留学が実現し、ミニ修士論文研究も順調に進んだおかげで、入学後ちょうど1年でMSCE (Master of Science in Civil Engineering) という学位（修士の学位）を習得することができました。その後、帰国してコンサルタント会社で1年程度勤務させていただいたのちに、運よく2回目の留学機会を得ることとなりました。今度は、オーストラリアのブリスベン市にあるクイーンズランド大学の大学院で博士の学位 (Doctor of Philosophy) を得るため、土木工学、鉱山工学の両方の分野にまたがって研究を進め、1991年にPh.D.の学位を得ることができました。オーストラリアにいた約5年間は土木工学の分野で始めた地下構造物の建設プロセスに関する数値シミュレーション技術を鉱山工学の分野でも適用すべく、最後の2年間は資源産業にかかわる人々との交流や鉱山の現地視察（オーストラリア国内、パプアニューギニア、チリ）をする機会に恵まれました。南米のチリにあるアンデス山脈には多くの地下および露天掘りの鉱山があるのですが、そのような現場に行くと驚いたのは巨大なダンプや重機の多くが日本のKOMATSU製だったことです。「こんな遠い国にも日本の技術が展開している」ことを実際

に見て日本人として誇らしく感じたことを覚えています。

1991年夏に帰国し、最初の1年間は名古屋大学で、その翌年の10月から神戸大学に勤務することとなりました。20代の多くの時間をアメリカ、オーストラリアで過ごし、学生の立場から海外の実際を体験した私は、久しぶりに日本で働くこととなったわけです。トンネルや地下構造物の建設過程の数値シミュレーションを主として研究トピックとしていた私は、研究成果を海外で開催される国際会議で発表する機会があれば積極的に参加し、見分を広めるとともに初めて訪れる国で新しい文化に触れる喜びなども感じていました。

2006年度から始めた計測データを即時に現場で可視化するという研究（On-Site Visualization、略称OSV）は、日本のトンネル工事現場で起こった大規模な崩落事故がその背景にあったのですが、この新しい研究を始めたおかげで、日本国内の多くの現場、および海外の現場でもOSVを適用したプロジェクトを実施する機会が生まれるようになりました。その一環で、私の知人（オリエンタルコンサルタンツグローバル、インド、阿部玲子会長）らと作戦会議を開き、JICAの支援を得てニューデリー市の地下鉄建設プロジェクトにおいてOSVのコンセプトに基づくモニタリングを実施する機会を得ることとなりました。このおかげで、2010年には何度もニューデリーに足を運び、日本とは全く異なる食習慣、コミュニケーションのスタイル、仕事の進め方などを見分し、現地で苦勞されている日本人技術者に敬意を表すると同時に、日本の良さを再認識するようになりました。海外でのプロジェクトは翌2011年にインドのバンガロール、2015年にはインドネシアのジャカルタでも実施することとなり、それぞれの都市、地域で日本人技術者が現地の技術者らと協力してプロジェクトを推進してゆく様子に触れることができました。

その後も、ジャカルタメトロのII期線工事でOSVを用いたモニタリングが実施されることになったため、ジャカルタの現場も何度か訪問し、日本人技術者の活躍の様子を見せていただきました。さらに、最近ではシンガポール、マニラ、バングラデッシュ、ミャンマーなどで都市鉄道建設プロジェクトに関わっている日本人技術者に合う機会が増え、皆さんの苦勞話や日本の技術がいかに海外に貢献しているのかということのを再認識する機会が増えて来ました。

これらの体験を通して、若いときは「海外の事をもっと知りたい」という気持ちが大きかった自分の中で、日本の良さ、日本人の良さが改めて再認識されるようになりました。

「Made in Japan」が世界的なブランドになって長い時間が流れていますが、今も、その本質は変わっていないような気がします。日本で暮らしていて当たり前になっていること（水道から飲める水が出る、時間通りに来る電車、どこにでもある自動販売機、ウォシュレットなど）の多くは海外では実現が難しいことも珍しくはありません。また、誠実で真面目な日本人技術者の多くは海外でも大いに頼りにされる人種となっています。

これから、あるいは数年後に社会人になる皆さんの多くは日本で働くことになるでしょう。ただ、想像以上に多くの方が何らかの形で海外での勤務を体験されるのではないかと思います。その際には、非常に素敵な国「日本」で得た体験に自信を持っていただき、日本の素晴らしい文化や技術力で世界に貢献してほしいと思います。皆さんの健闘を祈っています。

卒業生へのメッセージ

市民工学専攻 教授 森川 英典 ③C院 19

卒業・修了生の皆さん、おめでとうございます。就職、進学とそれぞれの進路においてご活躍されることを心から願っております。私もこの春、定年退職を迎え、大学を去ることになりました。高校時代に本州四国連絡橋の一部となる大三島橋、大鳴門橋、因島大橋が着工したということを報道で知り、将来、長大橋建設プロジェクトに携わることを目指して土木工学科に入学し、また第一希望の土木第2講座（土木材料学・橋工学講座）に配属されました。1982年に土木工学科を卒業し、1984年に修士課程を修了した後、川崎重工業（株）に就職し、技術研究所強度研究室に5年2ヶ月所属しました。その中でも最も印象に残っている業務が、「東神戸大橋」の建設プロジェクトに関する構造検討業務でありました。トラス桁格点部の1/2縮尺部分供試体を用いていくつかの組合せ断面力が作用した場合の応力、変形挙動を評価して構造検討するものでありました。高校時代からの夢であった長大橋に関わることができたことはこの上ない喜びであり、達成感が得られました。また、会社においては、橋梁のみならず、海洋構造物、機械や船舶など様々な業務に取り組み、また職場の研究室でも多様な分野の方々と一緒に仕事を行う中で、多様な知識や考え方を得ることができたものと思っており、貴重な期間であったと思っています。その後、1989年6月に工学部土木工学科助手に採用され、それから35年10ヶ月の長きに渡って、神戸大学でお世話になりました。土木工学科第2講座（土木材料学・橋工学講座）に所属し、西村昭教授、宮本文穂助教授、小林秀恵技官と学生で構成された研究室の一員に加えていただきました。当時、研究室では、兵庫県内の撤去予定のコンクリート橋を対象として宮本先生が中心となって、載荷試験など大がかりな現場実験が行われていました。特に現場で実橋梁の破壊試験を行っており、非常にユニークな研究であったと思っています。また泊まりがけの実橋試験は早朝から夜までの作業に追われ、大変でしたが、学生とともに、きじ鍋など普段味わえない食も堪能することができたことも楽しい思い出となっています。西村先生は、「橋梁診断」に関する研究をライフワークにされており、私もその研究に携わることになりました。しかし私の着任の翌年1990年5月に西村昭先生がご逝去され、1992年5月の3回忌に卒業生で協力して西村先生記念出版「橋梁工学フロンティア」を刊行しました。その後の私の研究は、「コンクリート橋の診断・維持管理に関する研究」として、西村先生が示された橋梁診断研究の展望を受け継いで進めていきました。また、1991年から土木第2講座の教授として高田至郎先生が着任された後、高田先生とともに「橋梁の耐震診断に関する研究」にも着手することになりました。研究を始めるにあたっては、1994年に発生した米国ノースリッジ地震、北海道東方沖地震、1995年に発生した兵庫県南部地震の橋梁被害調査を行い、その被害分析を踏まえた上で、橋梁の耐震診断解析モデルの構築について研究を進めました。また1年に2回、金沢大学耐震研究室との合同ゼミがあり、夏のゼミでは、学生とともに金沢に行き、研究交流や親睦を深めることも、学生ともども貴重な経験となりました。また、その間、1995年5月より1年間、カリフォルニア大学アーバイン校のMaria Feng教授のもとに客員研究員として滞在する機会を得、1994年のノースリッジ地震による被害調査の際に関心を持ったカリフォルニア州高速道路の健

全性について、カリフォルニア州運輸局（CALTRANS）との共同研究として調査・検討を行いました。南カリフォルニアは、降雨量が非常に少なく、コンクリートや鋼材の腐食劣化がほとんどなく、橋梁の維持管理対応も日本と全く異なっていました。日本の常識はカリフォルニアでは常識ではなく、国や地域によって大きく異なることを知りました。帰国後は、塩害劣化を有するコンクリート橋の劣化特性、劣化予測、性能評価、構造信頼性解析やアルカリ骨材反応、乾燥収縮、橋梁構造系の耐震診断などの研究に取り組みました。橋梁診断に関する研究が主体でしたが、劣化した構造物の対処法についても問われることが多く、診断の研究のみを行い、その補修・補強等の対策法を示さないことは、社会に対して無責任であるということを感じ、補修・補強・モニタリングに関する研究にも取り組みました。

研究や授業でも、特に旧土木第2講座の伝統である「現場重視」という基本方針に従って理論や実験、解析モデルに現場からの情報を加えることを強く意識しました。現場で厳しい作業も多かったことから、特に学生の皆さんにはご苦勞を強いることもあったかと思いますが、現場で実構造物の情報を得ることは何よりも楽しく、教育・研究上も非常に重要であるということを感じ、一緒に体感してもらえたものと思っています。

また、これまでの研究の中では、なかなか思うような成果が得られないことも多々あり、学生の皆さんもそのような場合には悲観的になることもあったかと思いますが、それであきらめるのではなく、失敗の中に埋もれている重要な知見を拾い上げ、粘り強く取り組むことが重要であることを学んでいただくことができたものと思っています。社会に出てからも、多くの困難に直面することもあるかと思いますが、そのような場合には、学生時代に経験した研究その他の活動の中で身に着けた粘り強さと課題解決能力を持って、道を切りひらいていただきたいと思います。地道に努力していけば必ず道は拓けます。卒業・修了生の皆さんがそれぞれの分野においてご活躍されることを願っておりますし、楽しみにしています。

研究報告

車両軌跡データに基づく交差点付近の車両滞留範囲の特定

市民工学専攻 准教授 瀬谷 創

神戸大学は、2021年に兵庫県警・神戸市と交差点の渋滞緩和策検討のための覚書を締結し、共同研究を実施しました。この検討の神戸大学側の担当者は当方であり、兵庫県警・神戸市の担当者には、暁木会のメンバーがいらっしゃいました。実は本研究は、暁木会の定例会議での名刺交換を一つのきっかけに生まれた共同研究の一つです。そのような一事例として、暁木会ニュースで報告するにはやや狭いテーマではありますが、本研究を報告させていただきます。

本覚書の背景には、西区のとある特定の交差点の渋滞解消がありました。対象交差点は、3つの信号交差点が近接する特殊な形状の五差路交差点であり、神戸市内一般道路55箇所に指定された「主要渋滞箇所」の1つとなっています(図-1)。兵庫県警から主に信号パターン等に関するデータ、神戸市から交通調査や道路構造等に関するデータが提供され、神戸大学が現地ビデオ調査と交通シミュレーションを実施し、交通渋滞を削減するような信号パターンを検討する形で共同研究がスタートしました。研究の中では、兵庫県警が実際に信号パターンやサイクルを変更し、神戸大学がその効果検証を行う、あるいは望ましい信号パターンやサイクルの提案を行う等のやり取りが複数回行われ、ハード対策を含めた検討も実施しました。なお、交通シミュレータとしては、SUMO (Simulation of Urban Mobility) と呼ばれるドイツ航空宇宙センターによって開発されたオープンソースのソフトウェアを用いました。

警察・自治体・大学の3機関が連携して実際に交通渋滞を削減しようと試みるような試みは全国的にも稀有であり、最終的に一つの方向性で一致することができました。また、この共同研究の成果から、1本の学术论文を出版することができました(参考文献参照)。

共同研究の中で、信号パターンを変更したときの効果検証が課題となりました。



図-1 対象地点付近の概要(背景は地理院地図)

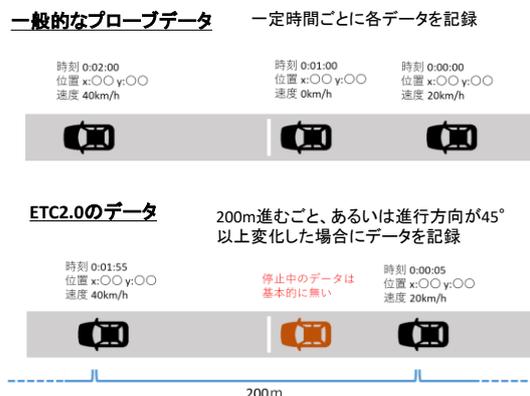


図-2 ETC2.0の情報取得

具体的には、交差点における渋滞長（実際には代理指標として車両の滞留範囲を用いた）をどのように特定するか、ということです。感知器では、特定の道路枝の渋滞状況をあらう理解することはできますが、感知器が設置されていない枝を含めて、渋滞長をすべての枝で空間詳細に把握することはできません。

そこで本研究では、ETC2.0のデータを用いてこれを推定する方法を構築しました。国土交通省によれば、ETC2.0は専用の車載機器で車両の走行履歴等（時刻・緯度・経度、道路種別等）を記録し、その情報がITSスポット及び経路情報収集装置を通過する際にアップリンクされることによりデータを収集する仕組みで、令和6年10月時点で利用率は35.4%となっています。図-2に示す通り、走行履歴データは、主に200m走行ごと、あるいは進行方向が45度変化する際に記録されます。ETC2.0では、車両が停止中はデータが記録されないため、低速時の車両挙動が把握しづらく、滞留の端点の把握が難しいという面があります。本研究では、統計手法やデータ処理上のいくつかのアイデアによりこの問題を解決し、車両軌跡データのみから交差点付近の車両滞留範囲の特定を行う方法論を提案しました。ちなみに、渋滞の定義としては旅行速度20km/h未達が慣習的に用いられている基準ですが、京都市域では15km/hが用いられるなど、必ずしも絶対的な基準ではありません。本研究ではこれをデータから推定する方法も提案しました。その結果、多くの場合20km/h付近となる一方で、もう少し高い値とすべきケースもあることも分かりました。

図-3は、最大滞留範囲の時間推移の推定結果を示しています。8月が信号パターンやサイクルの変更前、9月の調整を経て10月は変更後とみることができます。今回の変更は、時差式のため交差点内に車両が残留する信号パターンの解消による安全性向上も意図されたものでありましたが、渋滞状況を大きく悪化させずに（枝によっては逆に向上させつつ）、安全性の向上を達成することに成功したと評価できます。

今後も、様々な実践研究を行っていきたいと考えています。

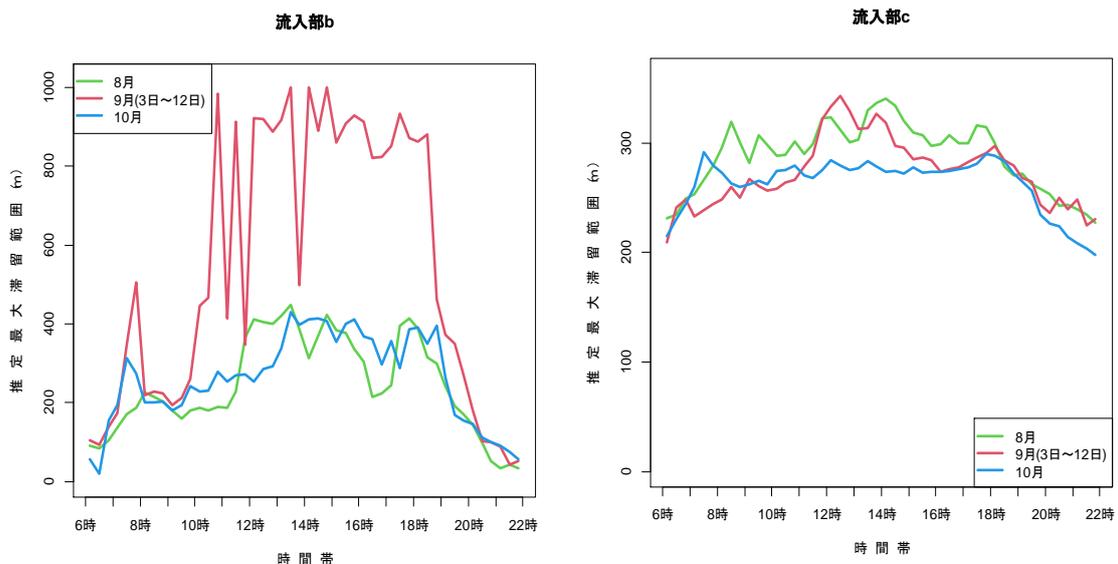


図-3 最大滞留範囲の時間推移の推定結果

参考文献：山本理久，瀬谷創，泊将史，村上大輔，安田昌平：車両軌跡データに基づく交差点付近の車両滞留範囲の特定，土木学会論文集（登載決定）。

大学生活の思い出

B4 東坂 将真（瀬木研究室）

これまでの学生生活の中で、大学生の4年間は1番早く感じたほどに、あっという間に過ぎていきました。この4年間は、勉学、スポーツ、アルバイト等、多くのことを学ぶことができました。まず始めに、その中で携わった方々に感謝を申し上げます。

大学1回生の間は、コロナウイルスの影響により、リモート授業が中心となり、思い描いていた大学生活とは異なりましたが、その中で、先生方や職員の方々のご尽力を賜り、不安なく授業を受け、多くを学ぶことができました。2回生になってから徐々に対面授業が始まり、友達と一緒に授業を受けて課題を行うといった生活を行うことができました。神戸大学の先生方は、授業の内容で分からなかった点を質問すると、理解に至るまで丁寧に指導してくださりました。また1番の難関であった実験の授業では、理解が難しい点があったとしても、先輩方がティーチャーアシスタントとして参加していただいたため、乗り切ることができました。

4年間の大学生活の中で1番印象に残っていることは、4回生の冬に行った、研究室対抗のフットサル大会である「暁木会カップ」です。高校時代にはあった球技大会のようなものを、大学生になってから経験することができ、青春時代に戻ることができた気持ちになりました。フットサル大会の開催にあたり、暁木会の方々に支援をしていただき、感謝しております。ありがとうございました。

大学生活の4年間は、あっという間のものでしたが、学業やフットサル大会といったイベントまで、多くの方々の存在により、過ごすことが出来ていると知り、多くの方々へ感謝の気持ちを持つことの大切さを知ることができました。

最後になりますが、日常生活を支えていただいた家族をはじめ、大学生活の4年間に関わって頂いた方々に感謝を申し上げたいと思います。

今後は、社会人として生活していくこととなりますので、神戸大学で学んだことを活かして参りたいと思います。



暁木会カップでの集合写真

大学生活の思い出

修士2回生 加藤 清顕（橋本研究室）

大学生活の6年間を振り返ると、本当にあつという間にも感じます。入学当初は将来のことを深く考えることもなく、ただ目の前の課題や課外活動に全力で取り組んでいました。1年が終わり、2年次へと差し掛かる頃、新型コロナウイルスの流行により、それまで当たり前だった活動が大きく制限されました。特に、対面授業が急速にオンライン形式へと移行したため、当初は困惑することもありました。しかし、オンラインツールの発達や活用の工夫により、次第に環境に適応し、友人たちと授業外でも積極的にコミュニケーションを取ることができました。その結果、勉学に励むだけでなく、オンライン上での娯楽を通じてリフレッシュする機会も得られ、制約の多い状況下でも有意義な時間を過ごすことができました。

そして、4年生になり研究室に配属されてからは、これまでの講義中心の生活から一変し、プレゼンテーションや論文講読などの研究活動が中心となりました。最初は何もわからず戸惑うことも多かったものの、先輩方や教員のアドバイスを受けながら、少しずつ慣れていくことができました。また、4年次には徐々にコロナ禍の制限が解除されつつあり、対面でのコミュニケーションの機会も増えていきました。そのおかげで、先生、先輩方、同輩と研究について直接議論する機会が増えただけでなく、飲み会などの交流の場も設けていただき、研究面でも生活面でも大変お世話になりました。

これまで、充実した大学生活を送ることができたのは、関わってくださったすべての方々のおかげです。今後も人とのつながりを大切にしながら、社会人としての経験を積み、さまざまなことを学びながら、一人の人間として成長していきたいと考えています。



友人との旅行での写真

スタートライン

女性の施工管理業務の現状

JFE エンジニアリング株式会社
 社会インフラ本部 橋梁事業部 西日本建設部 技術・計画室
 兼) 改築事業部 工事部 第二工事室
 二宮 彩花 C20M22

1. はじめに

私は橋本先生のご指導のもと、2022年に修士課程を修了し、学部生の時から全世界、場所を問わず鋼橋の建設を現地施工管理として関わる仕事がしたいという希望のもとに JFE エンジニアリングに就職しました。

入社後も希望通り、大阪の中国道の桁架替えから床版架設、秋田の国道7号線の新橋の送出し架設(写真-1)、神奈川の中央自動車道のトラス橋の支承取替、和歌山の阪和道の床版取替の施工業務を行いました。3年目後半から、施工から離れてオフィスにて送出し架設の計画業務を行っています。土木業界では女性技師の割合は増加傾向ではありますが、まだ数少ないです。そこで現地施工管理を行った3年間の経験から、仕事のやりがいと、施工管理のライフプラン上のむずかしさとそれに対する企業の取組について私が感じたことを紹介させていただきます。



写真-1 秋田の奈曾川橋の送出し状況

2. 土木業界ではたらく

ひとつ目の仕事のやりがいについてですが、大前提として単に女性だからと言って業務遂行においてデメリットになることは特にありません。私の業務は男性職員であっても施工管理であって、実際に作業するわけではないからです(私は背が低いので橋の中を歩くのがとても楽だったのはメリットでした)。ただ、私ができないことを作業員の方々にしていただくので特に安全に配慮した施工計画を事前に考えることが一番重要な仕事です。そして、それに並ぶ重要な業務は、お客様がいての仕事ですので、構造物の品質管理です。

ただ、どちらの業務においても、私を含めて女性技師はマルチタスクが得意な方が多い印象です。ひとつのプロジェクトで多くの企業・団体とかかわり、かつ同時進行でこなさなければならない業務（洗濯物を回して、その間に料理をしながらテレビを聞いて最近の話題をチェックしつつ、煮込んでいる間に部屋の掃除をするイメージ）が多い施工管理業務では十分に活躍し、会社からも評価していただけています。また、第1章で紹介しましたが、私は3年弱の間に全国各地の現場に配属していただき、同僚に負けたくないという思いで現場の最前線で数多くの工種の業務に取り組みました。また、日常業務で忙しくなることはありますが、プライベートでは自己研鑽として、今取れる資格の取得や受講できる講習には積極的に参加することで、業務に必要な知識と経験を得ることができ、毎日やりがいであふれています。

ふたつ目のライフプランにおける現場施工管理のむずかしさと会社の取り組みについてです。高速道路の拡充、新幹線、飛行機、10年後にはリニアが開業し全国あるいは全世界の行き来がより便利になってきています。一方、コロナもあり世間はリモートワークや在宅勤務が推奨され就職活動でも全国転勤の多い業種は敬遠されていた覚えがあります。しかし、実際に3年間転々と場所を移して施工管理を試みましたが、本人の意思と行動でどうとでもなるという印象を得ました。実際、私は常に600kmの距離を保ったままパートナーと遠距離で過ごし、1年目の終わりに別居婚のスタイルのまま入籍しました。また、同期は家族帯同にして地方で施工管理を行ったり、本社で設計・計画の業務を行ったりと、本人の希望が大方通っています。これは私の会社では年に複数回ある管理職クラスの上司との面談や雑談を通して、その時その時の希望を伝えることができているためだと思います。全国各地に散らばる職員に対してリモートではなく、なるべく足を運んで対面で相談する機会を設ける“現地主義”の業種だからこそその取組です。また、女性ならではの、妊娠・出産・育児においても同様で、上司と相談することで一人一人にあった働き方を模索できています。現に私はこの原稿を執筆時期に妊娠していますが、会社の制度や経営方針など上司と面談することで知りえた情報と私の働き方の希望とのすり合わせを行いました。その結果、私の希望通りなるべく現地施工管理をしつつ、体の負担を考えて時期に合わせて、働き方を見直して今やりたいことと、今できることをこなしている毎日です。以上から、日常業務や上司との会話から会社のことをよく知ったうえで、自分の意志を明確化し上司に伝えられることができれば、やりたい仕事を継続しながらライフワークバランスを整えることができると私は思います。さらに、私が上司となった際には、その時代に合わせた働き方を後輩と考えていきたいと思っています。

3. さいごに

建設技術者が急激に減少傾向の中、各社では新卒採用やキャリア採用においてさまざまな工夫をされているかと思っています。私自身が大学のリクルート担当でもあるので、今の学生に話をきいて、若手技術者獲得にむけて、仕事も！パートナーも！育児も！趣味も！と欲張りに働き続けられるように私なりにより幸せな働き方を模索してまいります。また、暁木会並びに市民工学科の皆様の方々の今後の建設業界発展のためのご健闘を祈念しております。

スタートライン

関西エアポート株式会社
 技術本部 基盤技術部 空港保全グループ
 涌本 真由

1. はじめに

私は、2019年に市民工学科を卒業して関西エアポート株式会社に入社し、今年で6年目になります。本稿では、私が携わった業務内容及びそれらに対して感じたことについて拙文ながら執筆いたします。



2. 業務内容について

関西エアポートグループは、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の3空港を運営する会社です。入社して初めての配属先は大阪国際空港の土木施設の維持管理を担当する伊丹基本施設グループでした。空港の土木施設は、滑走路や駐機場といった空港基本施設と呼ばれる施設の他に駐車場や空港内道路、雨水排水施設等多岐にわたります。私は、伊丹基本施設グループで3年半、空港土木施設の日々の維持管理や滑走路の舗装打替え工事、貨物地区の舗装工事等に関わることができました。ここでは、滑走路の舗装打替え工事での経験について記載します。滑走路は、航空機事故を防ぐために、小さな石が落ちていることも許されない高い安全性を求められます。そのような滑走路で、日中は通常通り運用しながら、夜間に舗装の切削から転圧、標識の設置までを行う必要があります。施工計画について施工者や社内外の関係者と綿密に調整を行ってはいましたが、時間通りに安全に滑走路をオープンできるか、毎日ドキドキしながら朝を迎え、その日の初便が飛び立つとほっとしていたのを思い出します。これらの経験から、土木施設の維持管理に関する知識に加え、空港全体に関する知識を学び、航空機が日々時間通りに離着陸するという空港としての当たり前を守るには、どれほどの人の努力が必要かということを知りました。また、コロナ禍における厳しい経営状況も経験し、民間企業として、施設の機能を維持し安全を確保することはもちろんですが、収益を考慮した維持管理を行う重要性も学びました。



滑走路舗装打替え工事状況



滑走路舗装打替え工事完成

4年目の途中からは、関西国際空港島の沈下管理や護岸の嵩上げ等を担当する空港保全グループに配属されました。空港保全グループでは、主に空港島の沈下に関する業務及び浸水対策工事等を担当しております。関西国際空港は、空港周辺の騒音問題を解決し、24時間運用を実現するため、泉州沖合5kmの海を埋立て建設されました。埋立て工事は、平均水深20mの大水深で且つ大阪湾の軟弱地盤上という悪条件の中実施され、多くの有識者の知見や新技術が投入されました。2001年には米国土木学会から、20世紀を代表する10大事業の一つとして、パナマ運河やゴールデン・ゲート・ブリッジ等と並び、モニュメント・オブ・ザ・ミレニアムを受賞しました。このように建設された空港島は、関西の玄関口である関西国際空港を支え続けながらも、現在も海底地盤の沈下が続いており、その沈下に関するモニタリングや分析、対応を行い続けています。沈下に関する業務は簡単なものではありませんが、埋立て工事に関わられた社員や、有識者、施工者が周囲に多くいらっしゃり、ご助言をいただける恵まれた環境でこのような業務に携わることができています。技術的なことに限らず、当時の思いや業務への取り組み方等に至るまで日々ご指導をいただき、背中を見て感じながら業務に取り組むことができることを大変嬉しく感じながら、引き続き、様々な業務に誠心誠意向き合っていく所存です。

3. おわりに

業務で神戸大学の先生方や先輩方とお会いする機会やご指導をいただく機会が多くあり、その度に改めて素晴らしい環境で大学4年間を過ごすことができたこと、その4年間で他には代え難い人とのつながりを得たことを実感しております。今後も神戸大学の諸先輩方に恥じぬよう、また、立派な技術者として成長できるよう、精進してまいります。皆様におかれましても、ますますのご発展、ご活躍を祈念しております。

現役最前線

兵庫県の日本海側における道路整備について～ある職員の従事記録～

兵庫県 土木部 但馬県民局 新温泉土木事務所 浜坂道路第2課
宮崎 大 C13

1. はじめに

私は2015年に修士課程を修了し、昨年度よりいろいろと注目を集めています兵庫県に入庁しました。今年度で勤続10年目となります。これまでに、出先事務所では河川・砂防・道路事業の工事監督等を、本庁では砂防事業の政策等に従事させていただきました。本稿では、その中でも私の出身地である兵庫県但馬地域に関連のある道路事業を2つ紹介させていただきます。

2. 兵庫県道727号豊岡出石インター線（兵庫県豊岡市）

(一) 豊岡出石インター線は、国土交通省が整備を進めている北近畿豊岡自動車道 豊岡道路の整備にあわせ、豊岡出石ICのアクセス道路として、平成26年から事業着手し、令和6年9月23日に開通しました。本事業箇所では、令和2年度に、幅：約100m、斜面長：約120m、すべり面深さ：約24mの大規模な地滑りが発生しました。私は、令和3～5年度に地すべり対策を担当し、対策工事を進めていく過程で、発生したブロック内外での現象（小規模崩壊や施工構造物の損傷等）に何度も頭を抱えましたが、有識者、県庁職員、施工業者やコンサルタントの方と幾重にも協議を重ね、なんとか地すべり活動を小乗化することができました。本業務では、自然の恐ろしさを再認識しました。



写真-1 地すべりにより破損した施工間もない構造物

左：グラウンドアンカー

右：法枠工

3. 山陰近畿自動車道 浜坂道路Ⅱ期について（兵庫県新温泉町）

浜坂道路Ⅱ期は、鳥取県、兵庫県、京都府の日本海側に計画されている山陰近畿自動車道（地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」）の一区間として、平成30年3月に整備区間の指定を受けた自動車専用道路です。この道路は、現在の国道178号のバイパスとして新温泉浜坂IC（新温泉町栃谷）と居組（同町居組）を結び、災害時、積雪時の安全な交通を確保や、救急医療施設へのアクセス時間の短縮、地域の産業や経済活動を支える重

要な道路です。全延長 7.6 km のうち、8割に当たる約 6.0 km がトンネルや橋梁などの構造物が占めています。現時点では、トンネルが 2 本貫通（R7 年 3 月には 3 本目が貫通予定）し、橋梁は 2 橋完成しています。私は、今年度より、本事業に従事しており、主にトンネル工事の監督を担当しています。トンネル工事は火薬を使用したり、トンネルずりを搬出するのにダンプトラックを多数運用するなど、周辺地域へ与える影響が大きいので、施工業者や、地元住民の方と定期的に協議会を開催し、令和 10 年度の供用に向けて慎重に進めています。今後もトンネルや橋梁の施工が続きます。工事の進捗情報等は、facebook 及び instagram にて、定期的に発信していますので、ご興味のある方は下記よりフォローしていただくと大変励みになります。



図-2 浜坂道路Ⅱ期の事業平面図及び横断図

4. おわりに

本稿で紹介させていただいた以外にも、但馬地域では、北近畿豊岡自動車道豊岡道路Ⅱ期、山陰近畿道竹野道路（豊岡市新堂～竹野町林、筆者は R3～5 年度に設計計画に従事、<https://web.pref.hyogo.lg.jp/tjk18/takenodouro.html>）や、城崎道路（高度な技術が必要となる区間であるため、権限代行事業として、国土交通省が整備）がすでに事業化され、着実に整備が進んでいます。いずれの事業も供用に至るまで、長い年月が必要です。暁木会ならびに市民工学科の皆様とはどこかでご縁が出来ましたら幸いです。また、但馬地域は、豊かな自然と、冬は松葉ガニ、夏は白いか（剣先イカ）に代表される海の幸、日本が世界に誇る神戸牛の基となった但馬牛、長い歴史をもつ城崎温泉があります。是非、プライベートでも足を運んでいただければと思います。最後になりましたが、皆様の益々のご発展、ご活躍を祈念しております。



【浜坂道路フェイスブック】
 浜坂道路Ⅱ期の進捗状況や新温泉土木事務所のトピックス等を掲載していますので、ぜひご覧下さい。
<https://www.facebook.com/shinonsen>



兵庫県但馬 3 土木 Instagram
 （豊岡・新温泉・養父）
 但馬地域のインフラ整備や土木施設などに関する情報、但馬地域の魅力などを幅広く発信しています。

現役最前線

ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社

土木設計本部

福田圭祐 C12M14D24

1. はじめに

私は、2014年に博士課程前期課程（指導教官：森川先生）を修了し、ジェイアール西日本コンサルタンツ（株）に就職しました。配属先は、主に RC や PC 構造の鉄道橋および鉄道と交差する道路橋の設計を担う部署でした。入社直後から、北陸新幹線 金沢~敦賀間の延伸事業が本格化したことから、北陸新幹線の高架橋設計業務に約3年間従事しました。

そして、2021年から社会人ドクターとして、博士後期課程に入学し、森川先生の指導のもと、既設高速鉄道 PC 桁の構造信頼性評価に関する研究に取り組みました。そして、研究成果を博士論文としてとりまとめ、2024年に博士後期課程を修了しました。

本稿では、私が設計および施工監理に携わった北陸新幹線の南福井高架橋および社会人ドクターでの研究内容について紹介します。

2. 北陸新幹線 南福井高架橋

北陸新幹線南福井高架橋は、福井駅の南側に位置する南福井駅（貨物駅）に隣接する高架橋で、建設前に在来線設備の支障移転工事が必要になることに加えて、金沢~敦賀間の開業時期が当初予定より3年前倒しになったことを受けて、工期短縮が求められました。そこで、ラーメン高架橋にプレキャスト(以下、PCa)工法である LRV 工法を採用しました。LRV 工法は、建築分野で開発され多くの実績を積んだ PCa 技術であり、柱、梁部材だけでなく両部材の接合部を含めて PCa 化していることが特長であります。鉄道ラーメン高架橋は、構造物が線路方向に水平に連なる点が建築構造と異なるが、柱・梁の構造が連続する点は同様であります。鉄道ラーメン高架橋に LRV 工法を適用した場合の PCa 部材の構成例を図-1に示します。柱部材を設置後、柱梁接合部を柱部材の上方に組み立て、接合部部材の内部に設置したシース管を介して上から柱主鉄筋をあと挿しし、隙間をモルタル充填して接合します。柱・梁部材の接合部は、PCa 部材内に予め設置したモルタルスリーブ継手に隣り合う部材から突出する鉄筋を挿入し、継手内部と両部材の隙間に無収縮モルタルを注入して一体化されます。LRV 工法を適用することによって、現場打ち施工に比べてラーメン高架橋一連あたりの工期を約半分に短縮することができました。LRV 工法によるラーメン高架橋の完成状況を写真-1に示します。

また、ラーメン高架橋以外にも RC 壁式橋脚には、軸方向鉄筋に代えて付着性能に優れた突起付き H 形鋼であるストライプ H と高耐久性埋設型枠である SEED フォームを組み合わせた鉄骨コンクリート形式の橋脚構築工法である REED 工法も採用して、工期短縮を図りました。

当高架橋の施工監理では、在来線設備の支障移転を行いながらの工事であったことから工程遅延が生じないように在来線設備管理部門と施工順序などの調整に苦労しました。

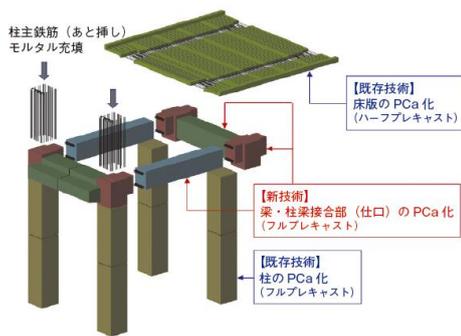


図-1 LRV 工法 概要



写真-1 南福井高架橋

開業前に行われた試乗会に家族で参加させていただきました。楽しそうに新幹線に乗る我が子を見て、新幹線事業に携われたことを誇らしく感じました。

3. 既設高速鉄道 PC 桁の構造信頼性評価に関する研究

既設高速鉄道 PC 桁において、道路橋と同様にグラウト充填不足部における PC 鋼材の腐食が生じており、構造安全性の低下が懸念されています。PC 鋼材が腐食した PC 桁の耐荷性能を評価するうえでは、列車荷重および PC 鋼材の腐食劣化のばらつきを考慮することが重要となります。そこで、実橋での列車通過時のたわみを計測して、現況の実働列車荷重の特性を分析しました。また、既設高速鉄道 PC 桁の主ケーブルに使用されている PC 鋼より線束の腐食劣化性状に関して促進腐食実験を通じて検討しました。

それらの検討結果を用いて、現況の実働列車荷重および主ケーブルである PC 鋼より線束の腐食劣化のばらつきを考慮したモンテカルロシミュレーションによる既設高速鉄道 PC 桁の構造信頼性評価手法を構築しました。そして、評価手法を試行して、主ケーブルの劣化程度と既設高速鉄道 PC 桁の構造信頼性との関係を明らかにするとともに、構造信頼性評価に基づく維持管理手法について提案を行いました。

社会人ドクターの3年間を振り返ると、学部生や修士における研究生活と異なり、実務の経験を踏まえて実務と研究とのつながりを意識しながら研究に取り組めたことで新鮮かつ大変有意義な時間でありました。また、ワールド記念ホールでの学位授与式では、工学研究科を代表して学位記を授与いただいたことが思い出に残っております。



4. 最後に

現在は、主に鉄道と交差する道路橋の補修設計などを担当する部署に所属しております。社会人ドクターでの経験も活かしながら、道路橋の安全性の確保並びに鉄道の安全運行に貢献していきたいと考えております。もし、鉄道と交差する道路橋の維持管理でお困りの方がいらっしゃいましたら、お気軽にお問合せいただければ幸いです。

末筆ながら、この寄稿の機会を頂きましたことに御礼を申し上げますとともに、暁木会および市民工学科・市民工学専攻の皆様のご発展、ご活躍を祈念しております。

現役最前線

デジタルの力で人々の暮らしを豊かに

CalTa 株式会社 鈴木 秀彦 C98、M00

1. はじめに

私は交通工学研究室で黒田先生・竹林先生のご指導のもと 2000 年に修士課程を修了し、JR 東日本に就職しました。JR 東日本では入社以来、東京圏の鉄道建設・改良計画の業務を中心に携わってきたほか、内閣官房に出向して都市再生業務、品川・高輪ゲートウェイの開発計画立案、会社全体の設備投資計画策定等に携わり、2024 年 6 月より JR 東日本から生まれたスタートアップ企業である CalTa (カルタ) 株式会社に出向しています。



本項では、CalTa の概要と取組等をご紹介します。

2. CalTa について

皆さんが普段何気なく利用している日本のインフラ設備は、その多くが高度経済成長期に整備され、50 年以上が経過した設備も多くあります。今後、設備の老朽化の進行が加速度的に進み、維持管理コストも増大すると予想されているのに加えて、近年では自然災害が激甚化・高頻度化しており、災害時の緊急対応も求められます。

一方でインフラを支える労働力の減少は、生産年齢人口の減少や建設業の離職率の高さもあり、年々深刻化しています。インフラを支える仕事の仕方は徐々に変わりつつありますが、まだまだ現場で多くの人手をかけての検査や確認が必要であり、紙の書類も大量に作成しているのが実態でした。これを変えるため、JR 東日本では 3D のデジタルツインを活用し、遠隔地から現場を簡単に確認することを考えましたが、インフラ設備管理で最も大切な「どこの設備か？いつの状態か？」が分かるデジタルツインのツール・ソフトがありませんでした。

それであればデジタルツインソフトウェアを自分たちで作ろうと考え、2021 年に JR 東日本スタートアップと JR 東日本コンサルタンツ、小型ドローンメーカーの Liberaware の合弁会社として設立したのが CalTa です。CalTa は JR 東日本のインフラ建設・メンテナンス技術者（土木、電気、機械等）を中心とした社員 23 名の会社で、特徴の一つが「IT 技術者で作ったスタートアップ企業」ではなく、「大企業の現場で働く人間が自分たちの課題解決に向けて手を挙げて取り組むスタートアップ企業」であることです。

3. デジタルツインプラットフォーム「TRANCITY」について

CalTa の事業の柱の一つが、TRANCITY というデジタルツインソフトウェアの開発と販売です。

TRANCITY は専門知識や高度なトレーニングは必要なく、様々なデバイス（スマホ、カメラ、ドローン、ロボット等）で撮影した動画データをアップロードするだけで、点群データと 3D モデルを生成し、Google 3D 等の地図上への配置や時系列での管理が手軽に行えるソフトウェアです。これらは全て WEB 上で行うことができ、WEB 接続できる環境さ

えあれば、スマホでも、タブレットでも、PCでも端末を選ばず閲覧可能です。

TRANCITY では、1つのアカウントでユーザー数を制限することなく、複数の会社のユーザーで情報を共有することができます。例えば、建設プロジェクト

では1つのプロジェクトに発注者、建設会社、建設コンサルタント、設備会社等の関連会社、と多くの人に関わりますが、1つのアカウントに関係者をユーザー登録することでユーザー間での情報共有が簡単にできます。

建設時の情報共有だけでなく、TRANCITY を利用することで、これまで遠隔地の現地に赴いて計測や確認していたのと比べて、自宅や事務所から TRANCITY 上で距離・面積・体積等の計測はもちろんのこと、3D モデルで 360 度どこからでも設備が確認でき、生産性を大幅に向上させることができます。

元々は鉄道・道路・港湾・電力等インフラの建設やメンテナンスをターゲットとしていた TRANCITY ですが、製造業、不動産業等での活用も広がり、会社設立 3 期目で 60 社局、10,000 人を超えるユーザーの皆様にご利用いただいています。また、2024 年度の CEATEC AWARD では、TRANCITY がデジタル大臣賞を受賞する等の評価もいただいています。

さらに、2024 年からは国土交通省の中小企業イノベーション創出推進事業に採択され、日本全国に広がる鉄道施設をドローンで点検調査する事業にも取り組み始めました。

4. おわりに

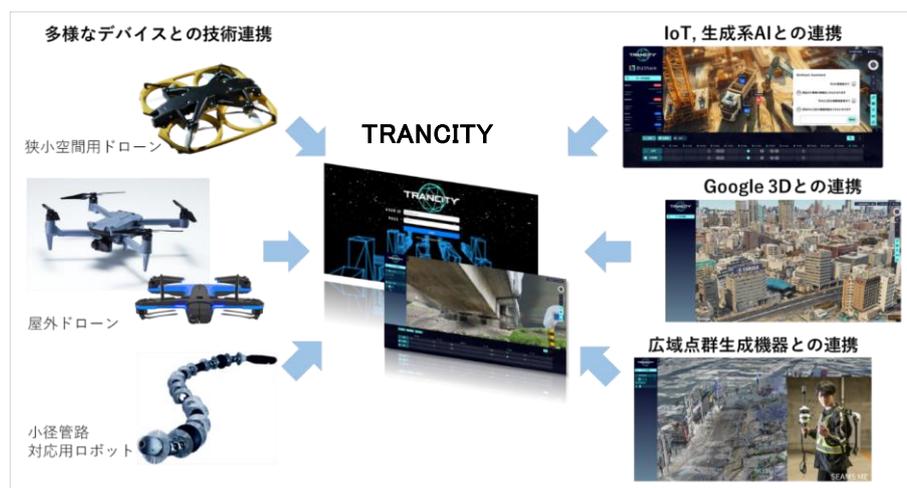
CalTa というスタートアップに出向して、JR 東日本とは異なるダイナミックな（ジェットコースターのような）毎日を過ごしています。日々会社が大きくなっていくことを実感すること、大企業とは異なる意思決定の速さ、一人一人が様々な業務をこなすこと等スタートアップならではの楽しさを感じていますし、最近海外プログラムへの参加や、海外からの引き合いなどもいただき、苦手な英語とも格闘しています。

なお、TRANCITY や CalTa の事業に関連して、鉄道会社はもとより、建設コンサルタント、建設会社、自治体、製造業等様々な場面で暁木会の先輩や後輩の皆さんとご一緒しアドバイスいただく機会も多くあり、大変心強いです。改めてこの場で感謝申し上げます。

一方で、IT の世界は技術の進歩が恐ろしく早く、時代や環境変化に即座に対応し、新技術を貪欲に取り入れないとすぐに淘汰される危機感も感じています。

今後も柔軟な頭を持ち、絶え間ないイノベーションに努め、デジタルの力でインフラを支え、人々の暮らしを豊かにする一助になれるよう頑張っていきたいと思えます。

※ご興味のある方は是非 HP もご覧ください。 <https://calta.co.jp/>



現役最前線

土木技術者が国政を目指す

繁本 護（しげもと まもる） ㊤C97M



1. はじめに

私は1995年に神戸大学工学部土木工学科を卒業しました。当時、神戸大学の土質・第四講座（軽部教授、田中助教授）で卒業に向けた論文執筆作業が佳境を迎えていた私は、1月17日早朝に発生した阪神淡路大震災の被災者のひとりになりました。被災した神戸を目の当たりにし、土木技術者としてこれから何ができるか、何をなすべきかを本当に深く考えさせられました。

その後も神戸大学院で研究生生活を続けるなか、現地で被災した道路や鉄道、神戸港など様々なインフラの復旧スピードに感銘を受けるとともに、インフラ整備の重要性を強く認識しました。田中助教授の勧めもあり、様々なインフラ整備に関わるために国家公務員を志望するきっかけになりました。

2. 霞ヶ関の役人から政治家へ

1997年の春、当時の運輸省に入省し、国（国土交通省、環境省）だけでなく、地方自治体（釧路市）などの立場から運輸行政に携わりました。また、アメリカに留学する機会にも恵まれ、多くの経験を得たことは、私の財産です。特に、霞ヶ関の勤務では港湾などのインフラ整備に係る予算要求、各地の計画づくり、法令や税制の改正など様々な業務を経験しました。釧路市役所での港湾部長の時には、釧路港というインフラを建設、管理・運営する責任者として貴重な経験をさせていただいた。

ただ、正直な話、入省当初から役人として様々な政策を進める上でも、いろいろな状況に理不尽さを感じたり歯がゆさを感じたりしていました。また、役人は、それぞれ持ち場があり、活躍できる場が限られています。国の予算や法律、税制も時代とともに環境の変化に対応していかなくてはなりません。いつしか自分が政治家になって広い視点からこの世の中を変えてやろうと思っていました。

3. 政策秘書から国会議員へ

38歳で国土交通省を退職し、釧路市長から衆議院議員（北海道釧路・根室選出）へと転じた伊東良孝先生（現内閣府特命担当大臣）のもとで学ばせていただきました。伊東事務所では、政策担当の秘書として、選挙区が抱えるさまざまな課題を調査し、代議士と対応を協議。その上で、関係省庁との橋渡しを行い、国会質問の作成、予算・税制・法改正の提案など、政策面



2017年 国会初登院
今は亡き母と

でのサポートに努めました。ここで学んだすべての経験は、国政選挙に自ら挑戦し、当選を果たし、国会議員として活動する上での大きな財産となりました。

衆議院議員としての一期四年間の任期中、インフラ分野にとどまらず、医療・介護・子育てを中心とした社会保障分野にも携わり、貴重な経験を積みました。その働きぶりが評価され、一期生ながら第1次岸田内閣において財務大臣政務官に任命されたことは、大変光栄なことでした。神戸大学土木工学科卒の小田秀樹(㊟)先輩を中心に、暁木会の有志の皆さまが集い、私の政治活動を物心両面で支えてくださったことに、今でも心から感謝しております。



2025年1月@神戸 阪神淡路大震災で被災経験のある平成7年から10年卒業生の同窓会

4. 今後の決意

これまで京都2区で地域に根を張って、多くの支援者に支えられていました。今後は、ホームグラウンドの京都だけではなく、私を育ててくれた姫路、神戸など様々な地域、全国の課題に応えられるよう、新たな政治の舞台を目指すことにしています。職域代表として、人流、物流、観光の課題解決するため、土木技術者としての現場の視点を忘れずに、皆様のお役に立てるように努めてまいります。

次の点を議員活動の柱にしていきます。

① 国土強靱化／安全・安心

在学中に被災者となった経験、神戸大学で学んだ土木の専門性を活かし、安心な国づくりをライフワークとして行きます。世界有数の災害が発生する我が国の災害対応体制の新たなステージに向けて、デジタル技術を活用した国土強靱化の計画を策定します。

② 交通インフラの強化と予算確保

強い日本と豊かな暮らしを実現するためには、交通インフラは、まだまだ不足しており、交通インフラ整備を促進するためには、政治の力が必要です。引き続き、地域の鉄道、港湾、空港などのインフラ整備のための予算確保を図って行きます。また、交通インフラが将来にわたって持続可能な産業として民間投資ができるように、各交通セクターや地域毎に国による中長期計画を策定し、将来の交通インフラの絵姿が見えるようにします。

③ 交通産業の発展

航空、鉄道、バス、タクシーなどの交通サービスやトラックや港湾運送などの物流サービスの経営基盤の強化、魅力ある職場環境を実現させます。

東京支部総会報告

1. 日時 令和6年6月28日(金) 18:00～20:30
2. 会場 神保町 喜山倶楽部 飛鳥の間
3. 出席者

来賓：神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻 大石哲教授
 暁木会本部 黒澤正之会長（新36）
 支部会員 25名

令和6年度暁木会東京支部総会は、25名の支部会員に参加していただき、盛会のうちに終わることができました。

第一部の総会ではご来賓の紹介と渡邊武志支部長(新38)の挨拶に引き続き、支部会則の改訂、会務、会計、監査報告、役員選出、予算案に係る議案について滞りなく承認されました。また、本部より助成金の目録を授与いただきました。

第二部の講演会では、大石先生から大学の近況報告と「防災デジタルツイン自動作成による災害シミュレーション自動実行システムの構築」というテーマでご講演をいただきました。デジタルツインを用いて、仮想空間に現実を再現した都市「デジタルツイン」を構築し、円滑な情報共有を行い、それをもとにした精密なシミュレーションをまちづくりや防災に関する施策に役立てる研究内容をご紹介いただきました。

第三部の懇親会では、大石先生の乾杯発声のあと、令和6年度新入会員の上田大貴氏、大畑萌氏、加藤元帥氏、友近温人氏、二神啓氏からの自己紹介、徳永幸彦氏（新28）の中締めまで、短い時間でしたが歓談し交流を深めることができました。

これからも執行部が一丸となり、支部活動の活性化に努めますので、引き続きご支援、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

報告者：東京支部事務局 西松建設（株） 大谷達彦（新40）



集合写真



大石先生による講演



懇親会

広島支部総会報告

1. 日 時 : 令和 6 年 8 月 2 日 (金) 18 : 00 ~ 20 : 00
2. 会 場 : 広島ガーデンパレス
3. 出席者 : 【来賓】橘 伸也教授 (神戸大学)、永井哲夫副会長 (本部)、
西本 靖支部長 (岡山県支部)、熊城秀輔書記 (岡山県支部)
【支部会員】11 名
4. 議 事 : 令和 5 年度会務報告・会計報告、広島支部役員紹介、
本部活動報告、大学の近況報告

広島支部では、令和 6 年 8 月 2 日に大学より橘先生、本部より永井副会長、岡山県支部より西本支部長、熊城書記をお迎えして、令和 6 年度広島支部総会を開催いたしました。

総会では、橘先生より DX 技術の研究開発や関連市場創出の取り組みについて紹介いただきました。災害リスクの予測を例に、入力情報の取得から結果出力までを自動で行う仕組みを考えたり、既存の解析プログラムが連動するように調整する所で苦労があったことを学ばせていただきました。私も、豊かな創造力を持って、DX 技術などを活用した新しいサービスの提供、より良い社会づくりに貢献できるよう実務に取り組んでいきたいと思いました。

支部会員からは建設業界におけるテレビ CM へのタレント起用に関する話題提供があり、「学生や一般の方々にもっと建設業界の魅力や取り組みを知ってもらうにはどうすればよいか」考えさせられました。出席者の皆さんも活発に意見交換をされ、親睦を深められておりました。

令和 7 年度の広島支部総会も同じ時期(7月下旬~8月上旬)の開催を予定しております。今後とも、ご支援のほど、よろしく願いいたします。

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)

TEL : 050-9002-1742 / E-mail : h-kimura@fukken.co.jp



懇親会の様子

岡山県支部総会報告

1. 日 時 令和6年10月19日（土）
 2. 会 場 ピュアリティまきび
 3. 出席者 来 賓：高山裕介准教授、坪本正彦本部副会長
 支部会員：18名（支部間交流の広島、四国支部会員計4名を含む）

大学から高山先生、本部から坪本副会長をお迎えし、また支部間交流している広島支部から西田宣一幹事及び事務局の木村裕行氏並びに今年度設立された四国支部からも半井真司支部長及び兼田匡章幹事にご参加いただき、支部総会を開催しました。

総会では、西本支部長の挨拶に続き、高山先生から大学の近況等についてご報告をいただき併せて先生の研究内容についてご紹介をいただきました。また、坪本副会長からは本部の活動状況などを織り交ぜたご挨拶をいただきました。

その後、支部役員の新選が行われ、西本支部長・桐野副支部長が共に留任で選出、会計報告も承認され、総会を滞りなく終えました。

総会後は、吉井顧問の乾杯の発声で懇親会が始まり、現在東京や富山など県外に赴任している支部会員も参加しており、お酒や料理が進むにつれて話に花が咲き、楽しく交流を行うことができました。盛況の中、最後は河野氏の一丁締めで懇親会を終了しました。

今後も支部長・副支部長のもと、岡山県支部における暁木会の活動の輪を一層広げていけるよう努めていきたいと思っております。

報告者 岡山県支部事務局 岡山県備前県民局建設部 熊城 秀輔（C03）



四国支部設立の御報告

1. 日 時 令和 6 年 8 月 24 日 (日)
11:15～12:00 設立総会 12:10～14:10 懇親会
2. 会 場 サンポートホール高松 6 階 63 会議室 (設立総会)
JR ホテルクレメント高松 2 階 「雅」の間 (懇親会)
3. 出席者 来賓：工学研究科市民工学専攻 芥川教授、本部 黒澤会長、
東海支部 山縣支部長、岡山県支部 西本支部長、広島支部 小田支部長、
支部会員：18 名
4. 報告内容 四国支部設立に向けた動きと設立総会当日の様子について

(1) 設立に向けた動き

令和 5 年の夏が終わりを告げるかどうかの時期に、私の職場（香川県庁）に突然の訪問者がおいでになりました。（写真 4）で御挨拶いただいている方です。

お話の内容は、四国には神戸大学出身者が比較的多いのに支部がない、現在高知にお住まいの北村名誉教授には四国支部設立にご賛同いただいている、支部を設立して会員相互の親睦を深めてはどうか、県庁内の暁木会会員で席にいたのは私（報告者）だけだったのでここに来た・・・立て板の水が流れてお帰りになる頃には、30 分前の私の警戒心は跡形もなく吹き飛ばされ、代わりに 3 つの使命が与えられていました。会員の募集、発起人決起集会（飲み会です）への出席、当面の事務局です。

先輩方のお力で、一定数の会員確保と数回の飲み会ができ、無事に設立総会も開催されましたので、事務局の初仕事として当日の様子を写真と拙文にて御報告します。

(2) 設立総会当日の様子

雨の中、来賓と大勢の会員の方に御参加いただきました。発起人を代表して半井代表の御挨拶から始まり、来賓の御挨拶をいただいた後、議長の選出、支部会則の制定、役員を選任、事業計画と予算の承認と、予定していた議事が円滑に進行しました。支部の役員は、顧問が北村名誉教授、支部長が四国旅客鉄道株式会社の半井相談役です。

また、本部から支援金も頂きました。



(写真 1 設立総会の様子)



(写真 2 本部から支援金)

この後、支部設立に際して多大なる御支援御協力を頂き、本部では KTC 監事をされている室井様の乾杯の御発声で、懇親会が始まりました。

他の支部からお祝いのお酒をいただき、事務局の仕事を忘れてそのテイスティングに走った私は、懇親会の和やかな雰囲気しか記憶にございませんので、(写真4)にて様子を御報告します。これも先輩に撮っていただいた写真です。申し訳ございません・・・

富田副支部長の中締めで終了し、一升瓶にわずかに残ったお祝いのお酒を土産に持たせていただいて帰途につきました。よほどおいしそうに飲んでいたのでしょいか。

さて、事務局としての次なる仕事は、8月頃の総会開催です。暁木会四国支部も、他の同様な会と同じく、若い方の参加が課題になるだろうと先輩方から言われています。

これまで何度か参加させていただいて感じたことですが、いわゆる偉い人やすごい人の世界を見聞できる場でありながら、同じ大学というだけで、思ったより緊張せず交流できる貴重な場です。このような場に参加してくれる若い方が大勢いる総会の開催に、少しでも貢献したいと考えています。

報告者：四国支部事務局 香川県庁 十河昌司 C42



(写真3 全体写真)



(写真4 懇親会の様子)

東海支部総会報告

1. 日 時 令和6年10月9日（水）18：30～20：30
2. 会 場 PRIVATE DINING 点（ともる） 名駅太閤口店
3. 出席者 来賓：瀬木 俊輔准教授、黒澤 正之本部会長、支部会員：13名
4. 議 事 令和5年度会計報告
令和5年度監査報告 ほか

令和6年度の東海支部総会は、山縣支部長をはじめ13名の会員が参加し開催されました。議事後、来賓としてお越しいただいた瀬木准教授と黒澤会長より、大学の近況や暁木会本部の活動についてご報告いただきました。

総会後の懇親会では、終始リラックスした雰囲気の中、職種や世代を超えて会話が弾み、懇親を深めました。



土木工学科⑫回生 卒業 60 周年会報告

東京オリンピックが開催された昭和 39 年（1964 年）に卒業した⑫回生はパリオリンピックが開催される令和 6 年（2024 年）6 月に卒業 60 周年会を神戸 ANA クラウンプラザホテルで開催した。

入学時 25 名であったが 11 名が鬼籍に入り、現在 18 名と連絡が取れている。体調不良等で 6 名が残念にも参加できず、遠方組 3 名を含め 12 名が集まった。10 周年会を皮切りに 5 年毎に全国各地や韓国で開催してきたが、最後かもしれない今回は神戸で開催した。昔に比べ格段に量が減ったアルコールが入り、近況報告や賑やかな語らいの中、再会できた喜びに満たされた。高度経済成長の中、高速道路、新幹線、本四架橋、大規模住宅開発、ダム、下水道等々活発な公共事業にそれぞれの立場で携わってきた。成長から成熟へと発展してきた時代を駆け抜けることが出来た良き世代であったとしみじみ思う。80 歳を超えなにかの支障を抱えている今、体調維持を願っている。宴会後幹事室に再集合する。学生時代に戻り、新幹線実験区間（小田原）で試乗した修学旅行も思い出す。ホテルからの苦情が出る程盛り上がった。

翌日シティーループバスで美しく整備された都心を駆け抜け、中突堤から神戸港遊覧を楽しむ。潜水艦のみの造船所、大学に変わったコンテナターミナル、観光ゾーンになった波止場などミナト神戸の変貌を感じながら下船し、軽いランチで解散した。

（文責 ⑫池野 誓男）



集合写真

土木工学科②回生 同窓会報告

土木工学科②回生の同窓会を令和6年11月24～25日にかけて1泊2日で有馬温泉の「有馬瑞宝園」において開催しましたので、その概要について報告します。我々の22回生は毎年ゴルフコンペも含め数回の集まりをもっています。今年5月の集まりの際に本年は節目の卒業50周年なので1泊2日で今秋～来春の間で場所は有馬温泉において同窓会を開催することを決定しました。クラス会のメンバーには数案の実施計画案を示し、メールで意向確認と参加希望を募ったところ18名の参加希望がありました。最終参加者は関西のいつものメンバーに東京、静岡からの2名を加えた17名となりました。

当日（24日（日））は工学部前に14時に集合して学内を1時間かけて当時を懐かしみながら見学しました。現在の学内の変容（測量実習をしていた空き地がなくなり、百年記念館をはじめとした建物）に驚いている方も多数おりました。その後予約しておいたマイクロバスで有馬温泉の宿舎に移動しました。有馬温泉は今年の猛暑の影響で紅葉が遅れ紅葉真っ盛りでインバウンドの影響もあり観光客で溢れかえっておりました。我々も宿舎にチェックイン後近くにある「瑞宝寺公園」に出かけ太閤秀吉も愛でたというイロハモミジを鑑賞しました。

同窓会では、最初にこの50年間に亡くなられた方々を偲んで黙祷を捧げたのち、開会挨拶、乾杯に続き、懇談に移りました。懇談では各自に近況報告をお願いしました。報告の内容としては仕事をリタイヤした後のことが多く、健康のためゴルフやテニス、卓球等に打ち込んでいるとか、趣味で絵画をしている方からはこれまでに各種展覧会に応募され入選した作品などのお披露目もありました。また、現在も現役で活躍されている方も数名いらっしゃいました。色々なコメントがありましたがやはり健康に関することが多かったように思います。最後には次回55周年に向けて健康管理に努め再会することを誓いました。

2次会は9時からカラオケルームを貸し切りで各自の喉を競い合い11時まで楽しい時間をすごしました。最後は学生時代にタイムスリップした様に盛り上がりあつという間の2時間でした。翌日は朝食後再会を約束して各自家路につきました。（文責 岩田修三②）



1次会終了後の幹事部屋での様子

暁木会合同同窓会報告

阪神淡路大震災から30年を迎えた令和7年1月18日（土）に、当時神戸大学工学部土木系学科の1～4回生及びM1～M2生であったC43、96、97、98回生の合同同窓会が開催されました。各学年のクラス幹事を中心とした同窓会幹事により企画され、約60名の同窓生が集まりました。また、今年度で退官される芥川先生、森川先生をはじめ、当時ご指導いただいた教官にも参加いただきました。

冒頭に、震災で亡くなった同窓生である神徳史朗様に哀悼の意を表するため、黙祷が捧げられました。その後、その当時のことを懐かしく思い出しながら2時間余りの歓談を楽しみました。会の終わりには、各学年のクラス幹事から指名を受けた方から、退官される先生との懐かしい話や学生時代の思い出、近況のスピーチをいただき、笑い声の絶えない盛大な同窓会となりました。（文責：同窓会幹事一同）



暁木一水会令和6年度活動報告&令和7年度活動予定

【令和6年度の暁木一水会の活動報告】

回	開催日	内容、講師	摘要
169	R6.5.8	【講演会】 兵庫県、神戸市、大阪府の主要施策	兵庫県企業庁 古川 雅一 氏 神戸市都市局 久保 真成 氏 大阪府都市整備部 難波 孝行 氏
170	R6.7.31	【講演会】 「神戸大学出身の初のJリーガーから弁護士への転身」	高槻市副市長、弁護士 八十 祐治 氏
171	R6.11.6	【講演会】 「橋梁診断に関する研究」を追求して	神戸大学大学院工学研究科 教授 森川 英典 氏
172	R7.2.5	【講演会】 「POFセンサシステムのすすめ」	神戸大学大学院工学研究科 教授 芥川 真一 氏

【令和7年度の暁木一水会の活動予定】

回	開催日	内 容	講 師
173	R7.5.14*	【講演会】	兵庫県、神戸市、大阪府の職員
174	R7.8.27*	【講演会】	一般の講師
175	R7.11.5	【見学会】	
176	R8.2.4	【講演会】	母校の先生

*5月及び8月の例会は、会場の都合等により日時を変更しております。お間違いのないようご注意ください。

場 所 楠公会館（湊川神社内）住所：神戸市中央区多聞通 3-1-1 電話：078-371-0005
会 費 5千円* ※昨今の物価高騰に伴い会費を上げております。何卒ご了承ください。
連絡先 暁木一水会代表世話人 油井 洋明☎
 連絡調整役 北田 敬広 C98（神戸市役所） TEL：090-9888-0065

暁木会活動の紹介

暁木会は母校および KTC の発展に寄与するための事業、機関誌や会員名簿など刊行物の発行、ホームページの更新管理、ならびに会員相互の親睦に関する事業を行うために設立された団体です。ここでは、神戸大学イベントの支援活動をご紹介します。

紹介させていただく活動の他に学術振興基金助成金の使途に関して、学生の意向を把握するためにアンケート調査を実施させていただく予定です。助成金の対象として「国内でのフィールドワーク」「卒業論文執筆時の差し入れ」「資格取得費用」など、学生にとって身近な使途も検討しています。

1. 大学3年生への業界説明会および KTC・暁木会のガイダンス

- ・日時： 2024年4月9日（火）14：30～17：00
- ・対象者： 新3年生約65名
- ・場所： 神戸大学工学部 市民工学科内教室（C4-201、C2-201）
- ・内容： KTC・暁木会の勧誘・PR、グループごとの業界説明会

＜業界説明会に参加した暁木会OB＞

グループ	所属組織	出席者①	出席者②	コーディネータ
公務員	兵庫県	松本 昌祥(C17M19)	—	石原 純(C43) (兵庫県)
	神戸市	山崎 大地(C15)	原 崇彰(C15M17)	
民間Ⅰ	関西電力(株)	田村 篤志(C19M21)	大坪 祐介(C07M09)	奥西史伸(C96) (阪神高速道路(株))
	神戸電鉄(株)	高野 晃佑(C06M08)	—	
	南海電鉄(株)	高島 光平(C18M20)	—	
	阪神高速道路(株)	中田 諒(C14M)	—	
民間Ⅱ	(株)熊谷組	能沢 昌和(C43)	原口 穰(C19)	坪本正彦(C39) 協和設計(株)
	中央復建コンサルタンツ(株)	玉井 幸志朗(C22)	—	
	(株)オリエンタルコンサルタンツ	服部 滉也(C22M)	西川 啓二(C99M)	



＜業界説明会実施状況＞

昨年度に引き続き「業界説明会」を実施しました。これまで2回の業界説明を実施しましたが、実施後のアンケート調査結果や神戸大学との意見交換会の結果を踏まえて、2025年度は大学の「プロジェクトマネジメント・公共施設工学」の講義の一環として実施予定です。

2. 第18回神戸大学ホームカミングディへの参画

- ・日 時： 2024年10月26日（土）13：30～15：30
- ・場 所： 神戸大学工学部（工学会館横のスペース）
- ・参加者： 小学3年生～6年生 14組

昨年度に引き続き「橋の学校」と題した親と子の理科工作教室を開催しました。

① 橋の仕組みを学びながら模型を製作



② レンガアーチ体験



③ A4 コピー用紙で強い橋をつくろう



④ ダヴィンチの橋の木製キット組立



3. 神戸大学市民工学科・市民工学研究科 フットサル大会（暁木会カップ）

- ・日 時： 2024年12月7日（土）13：00～16：00
- ・場 所： KOBE UNIVERSITY SPORTS FIELD

昨年度に引き続き、学生主催のフットサル大会（暁木会カップ）が開催されました。

開催に係る経費の一部（コート代、参加賞など）に暁木会の助成金を活用しました。優勝したチームに黒澤暁木会会長より優勝カップが贈呈されました。

チーム名（全8チーム）	研究室名
① DACSAR	TTT 研
② つらこなーず	TTT 研
③ OKK	大石梶川小林 研
④ あくたがわーず	茶川 研
⑤ Bonjour!マリモ	中山 研
⑥ K1	計画系
⑦ K2	計画系
⑧ せぎせや	計画系



令和 6 年度総会のご案内

令和 6 年度総会を下記のとおり開催いたします。多忙の折とは存じますが、何卒ご出席のほどよろしくお願いいたします。

- ・ 日 時： 令和 7 年 3 月 25 日（火） 午後 6 時～午後 7 時 20 分
- ・ 場 所： 湊川神社 楠公会館（URL: <https://www.minatogawajinja.or.jp/nankou/>）
- ・ 懇親会： 総会後に同会館内で開催いたします。午後 7 時 30 分～
あわせてご出席いただきますようお願いいたします。
会費 4,000 円は、当日お支払いいただきます。
- ・ 連絡先： 暁木会常任幹事 谷口文彦 C05（神戸市都市局駅まち推進課）
E-Mail (info@gyoubokukai.jp)

会費納入のお願い

暁木会は、会員の皆さまからいただく会費を主な収入源として運営しています。各界でご活躍の会員の皆さまのお力添え、応援をぜひ暁木会の活動に賜りたく、どうかそれぞれの活動に関心を寄せていただくとともに、この機会に会費納入をご検討いただければ幸いです。ここに、会費納入の方法をご案内いたします。

1. 年会費額：3,000 円

※年会費納入の登録をいただいた会員には、暁木会会員名簿（2年ごとに発行）を送付させていただきます。

2. 会費納入の手続き

会費納入の手続きをご希望される方は、暁木会事務局（info@gyoubokukai.jp 宛）に氏名と連絡先を記載したメールをお送りください。後日暁木会事務局から「預金口座振替依頼書・自動払込利用申込書」と「返信用封筒」を郵送いたします。手続き完了後は、集金代行業務を委託している三菱 UFJ ニコス株式会社にて、ご指定の金融機関から口座振替（自動引落とし）をいたします。登録情報の変更や登録の解除をご希望される場合は、暁木会事務局（info@gyoubokukai.jp 宛）にご連絡ください。会費納入手続きの情報は、ホームページ（URL <http://www.gyoubokukai.jp/nenkaihi/nenkaihi.html>）にも掲載しています。

3. 口座振替の時期：毎年 10 月下旬ごろの予定です。

おわりに

最後になりましたが、暁木会ニュース第52号の発行にあたり、執筆を引き受けていただいた皆さまにはたいへんなご協力をいただきましたことに心から感謝申し上げます。

暁木会ニュースでは、会員の皆さまからの記事を募集しています。会員相互の親睦を深める機会に頼りといたしますのが、皆さまからの情報になります。同窓会などを開催された際には、その様子をぜひ寄稿してください。

暁木会の活動に関して、ご意見、ご要望などございましたら、下記までご連絡くださいますようお願いいたします。

発行者： 暁木会

【E-mail】 info@gyoubokukai.jp

連絡先： 常任幹事広報担当 神吉秀哉 C98

協和設計株式会社

【TEL】 070-2475-1004

【E-mail】 kanki@kyowask.co.jp