



vol.68
2017.8

一般社団法人 日本補償コンサルタント協会

近畿支部報



一般社団法人 日本補償コンサルタント協会 近畿支部

近畿支部報第 68 号の発行にあたりまして、賛助広告をいただき誠にありがとうございました。

賛 助 広 告 一 覧 表

大 阪 エ ン ジ ニ ア リ ン グ 株 式 会 社

キ タ イ 設 計 株 式 会 社

株 式 会 社 ケ ン セ イ

株 式 会 社 三 輝 設 計 事 務 所

株 式 会 社 産 業 工 学 研 究 所

株 式 会 社 サ ン コ ム

株 式 会 社 三 和 綜 合 コ ン サ ル

正 和 設 計 株 式 会 社

株 式 会 社 タ カ ダ

株 式 会 社 帝 国 コ ン サ ル タ ン ト

テ ク ノ コ ー ポ レ ー シ ョ ン 株 式 会 社

内 外 エ ン ジ ニ ア リ ン グ 株 式 会 社

株 式 会 社 日 新 企 画 設 計

株 式 会 社 N I S S O

株 式 会 社 平 和 I T C

(五十音順)

近畿支部報
Vol.68 2017.8

JCC近畿支部標準補償算定システム

最新のWindows10にも対応！

平成29年度の新基準に対応しました
出力様式・機能もさらに充実！



当近畿支部では平成24年度より「近畿支部標準補償算定システム」を独自開発し、会員の統一ソフトによる運用を開始しております。

さらに官公庁様に対しましては、このシステムを使用した成果品仕様の採用についての要望活動を行い、多くの官公庁様よりシステム活用についての前向きなご意見やご要望と共に採用のご理解を頂きました。

好評につき、近畿支部会員の導入率は毎年UPしています！

システムの主な特徴

CAD連動であらゆる物件の算定が可能です！

- ◆特に、建物算定では精度向上とスピードアップが期待できます！
- ◆再算定による「単価入替」も、僅かな時間で手間いらず！
- ◆面倒な廃材処理も、建物・代価表・工作物も含めて各起業者仕様で詳細に集計！
- ◆補償算定の一連はもちろん、業務に合わせて部分使いが可能なシステムです。
- ◆受注業務・所有者単位でデータを管理し、受け渡しはそのまま送信が可能！
- ◆図面はDXFに、帳票はExcelに変換可能！DXFからの読み込みも可！
- ◆ネット認証の使用ライセンス方式を採用！インストール台数には制限なし！
- ◆社内でも算定仕様の標準化とデータの一元管理ができ、管理者不要です。
- ◆基準・単価変更でも社内でのメンテ作業は手間いらず。人件費も経済的です。
- ◆データの排他制御を搭載！複数の作業員による同時進行も可能です。
- ◆システムの改修は随時提供されますので、常に最新の状態で利用できます。

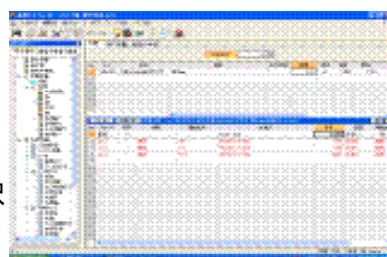
近畿管内における細かな運用にも独自に研究対応したシステムです

＜木造建物CAD＞※ CAD を利用しない方法も可能。

- ◆図面を作成しながら、数量計算式の確認が可能
 - ◆図形の修正に併せて、集計表や数量根拠が自動変更
 - ◆同じ仕上げは、ドラッグアンドドロップで簡単複写
 - ◆建具番号は、同一規格同一番号も含めて自動設定
- ※補償に特化した専用CADだからこそできる機能です
※その他にも多彩な汎用機能で図面作成を支援します

＜木造建物積算＞※数量計算のみの使用でも便利です。

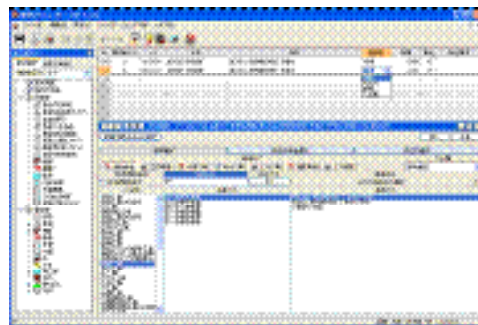
- ◆木造建物CADからの完全連動で、
数値の変更もリアルタイムに処理が可能！
- ◆仕上げ設定は、部位ごとに用意された中から簡単選択
- ◆連動しなくても充実した機能を用意しています。



- ◆ 合成単価（代価表作成）にも対応！

＜非木造建物積算＞

- ◆ 用途・構造等による雛形を利用すれば
入力手を削減！（テンプレート機能）
- ◆ 入力済みの数量を利用すると、
修正の際も同時変更！（参照機能）
- ◆ 煩わしい「廃材運搬・処分費」の算定も
一気に解決！



＜工作物・立木・動産・移転雑費＞

- ◆ 工作物 … 最新の附帯工作物調査算定要領に対応済み！
- ◆ 立 木 … 「調査書・算定書」が調査表入力と同時に作成ができ、作業効率は抜群！
- ◆ 用材林 … 項目区分別に集計が可能。複雑な基準適用や単価入れもスムーズ！
- ◆ 動 産 … 調査エリア別に集計し、体積・重量別に台数の算出が可能！
- ◆ 移転雑費 … 一連のシステムに連動し、基本情報や算定内容は集計表に連動！

サポートサービス

システム研修を実施！

- ◆ 近畿支部主催によるシステム研修会を毎年2回程度行います。実務レベルで使える研修を行います。
- ◆ 導入・使用の問い合わせはシステム開発会社による経験を積んだ専門スタッフが対応します。
- ◆ 年間サポート契約のご締結により、操作等に関するお問い合わせ対応、最新版プログラムの更新やメールによる各種情報のご提供等、充実したサポートサービスが受けられます。



補償実務者のアイデアが生かされた期待のシステムです

「近畿支部標準補償算定システム」は、近畿支部・補償業務委員会・補償理論システム部会により、近畿全府県に対応した実務者による基準運用の研究を重ね、様式の開発とシステムの監修を行った**近畿支部独自の補償システム**です。**建物・工作物はもちろん、立木（庭木・用材林）、移転雑費の算定まで可能なシステムは、物件調査算定を行っている会員の多くが既に導入を済ませて成果品の納入処理を開始しています。また、「成果品の評価も良く、新規導入でもシステムに慣れることによって業務が効率かつ迅速に行えた」との報告がありました。**

近畿支部では会員のシステム研修会を定期的に行う事で、違算等の減少及び業務効率の向上を図って参ります。

本システムは、会員・非会員・官公庁様を問わず導入頂けます

導入の申込みとご相談は、下記までご連絡ください。

（一社）日本補償コンサルタント協会 近畿支部・事務局

TEL 06-6949-0805 FAX 06-6949-0816

近畿支部第41回通常総会及び 創立40周年記念式典

平成29年度 近畿支部第41回通常総会を開催

平成29年度は近畿支部創立40周年に当たることから、近畿支部第41回通常総会は創立40周年記念式典の実施と併せて、5月19日（金）大阪キャッスルホテルにおいて下記次第により開催されました。

（総会次第）

1. 支部長挨拶
2. 議長の選任及び議事録署名人の指名
3. 議事
 - （1）議案第1号 平成28年度近畿支部事業報告承認の件
 - （2）議案第2号 平成28年度近畿支部一般会計収支決算承認の件（監査報告）

（3）議案第3号 平成29年度近畿支部事業計画（案）報告の件

（4）議案第4号 平成29年度近畿支部収支予算（案）報告の件

今年度の通常総会は、近畿支部創立40周年記念式典との同日開催とし、ご来賓には記念式典にご招待をさせて頂いていることから、通常総会は早速、議長の選任、議事録署名人の指名をした後、各議事の審議に入りました。

各議案とも原案どおり可決されました。



近畿支部創立 40 周年記念式典を開催

近畿支部創立 40 周年記念式典は、通常総会終了後の午後 1 時 30 分から同じく大阪キャッスルホテルにおいて開催されました。

(記念式典次第)

1. 開式の辞
2. 式辞
3. 来賓紹介
4. 来賓祝辞
5. 感謝状贈呈
6. 受賞者代表挨拶
7. 祝電披露

記念式典は、来賓として近畿地方整備局から用

地部長 高橋友昭様、用地調整官 岡本和彦様、用地調査官 竹下裕之様、協会本部会長の代理として副会長 麻生敏雄様のご臨席を賜り開催されました。

先ず、松本支部長より『会員の皆様とともに本日めでたく創立 40 周年を迎えることができたのは何よりの喜びであり、近畿地方整備局をはじめ協会本部及びご指導、ご鞭撻を頂いた諸先輩や会員のたゆまぬ努力の賜物であると心から感謝を申し上げる。私たち近畿支部は、今後とも社会に貢献することを使命と心得、より一層の研鑽を積みながら次の 50 年に向かって邁進していかなければならない。』との式辞が述べられました。

近畿支部40周年記念感謝状受賞者

受賞者	会 員 名
役員の部	
今井 信宏	(株) 三和総合コンサル
梶 雅弘	キタイ設計 (株)
佐藤 和夫	(株) 岡本設計
清水 正義	清水不動産鑑定士事務所
瀬尾 武夫	(株) 宮本設計
水上 信也	(株) コム建築コンサルタント
吉岡 敏郎	(株) 帝国コンサルタント
吉田 照夫	(株) アイテクノ

受賞者	会 員 名
委員会委員の部	
岡本 敏彦	(株) 岡本設計
新田 武志	(株) 国土開発センター 大阪支店
東口 信久	(株) エイト日本技術開発 関西支社
山本 俊之	(株) 山本総合補償コンサルタント
研修講師の部	
上田 浩	(株) アイテクノ
濱 晋作	(株) コム建築コンサルタント

(五十音順)



特集 近畿支部第 41 回通常総会及び創立 40 周年記念式典

続いて、近畿地方整備局の用地部長 高橋様からは、創立 40 周年に対するお祝いの言葉とともに『昨今の用地補償業務に関しては、高度化・複雑化する補償案件の増加など、対応すべき様々な課題が山積している。こうした課題に迅速かつ適確に対応するためには、補償業務のプロフェッショナル集団である貴協会のご尽力・ご協力が不可欠であり、私ども起業者と補償コンサルタントが連携して、それぞれの役割を果たしていくことが大変重要であると考えている。引き続き皆様方のご協力、ご尽力を賜りたい。』と、補償コンサルタント協会会員に対する期待と激励を込めたご祝辞を頂戴いたしました。

続いて協会本部の副会長 麻生敏雄様が坂田会長の代理として、近畿支部 40 周年記念式典の開

催に対するお祝いの言葉と連帯のご挨拶を述べられました。

その後、近畿支部の活動に対する顕著な功績を讃えて、役員経験者 8 名、委員会委員 4 名、研修講師 2 名の 14 名の方に支部長から感謝状が贈呈されました。

記念式典後の「40 周年記念講演会」では、東京海洋大学名誉教授の苦瀬博仁先生に「これからの物流と公共事業」とのテーマでご講演をいただき、聴講する会員約 140 名が大きな感銘を受けました。

その後、「記念祝賀会」となり創立 40 周年を振り返るなど交流を深め、和気あいあいのなか閉会となりました。





支部長式辞

(一社) 日本補償コンサルタント協会 近畿支部
支部長 松本 道彦

一般社団法人日本補償コンサルタント協会近畿支部創立 40 周年を会員の皆様とともに迎えることができたのは何よりの喜びであり、関係各位に深く感謝申し上げる次第です。就中、国土交通省近畿地方整備局用地部におかれましては、創立当初より研修会の講師を派遣いただくなど当支部の運営に関し、多岐にわたり多大なご支援を頂いております。本日は、公務で多忙のなか近畿地方整備局用地部部長高橋友昭様、同用地調整官岡本和彦様、同用地調査官竹下裕之様に来賓としてご臨席いただいております。改めて平素のご指導ご鞭撻に感謝申し上げます。本当にありがとうございます。

また、当協会本部より会長代行として麻生敏雄副会長にお越しいただいております。本部の宜し

きご指導があって今日を迎えることができたのであり、深謝いたしております。

さて、当支部が設立されたのは昭和 52 年のことであり、同年 7 月 5 日に設立総会が大阪科学技術センターで開催されました。谷澤潤一初代支部長以下 94 会員でのスタートで、爾来 40 年という記念の年を迎えるに至りました。

記念誌「40 年の歩み」を開くと、多くの方々のご尽力のお蔭で今日を迎えることができたのであり、設立以来ご活躍された方々で鬼籍に入られた方も少なくなく改めて 40 年の重みを実感するところです。

会員数の推移に目を転じますと平成 11 年まで所謂右肩上がりの増加で 195 社を数えるに至りました。しかし、この年をピークに会員数は減少



の一途で 10 年前の創立 30 周年時には 129 社になり、平成 28 年度末には 93 社とこの 10 年で 30 社余の減で、ピーク時の半分となりました。数多くの会員が退会や廃業を余儀なくされた結果であり、この 10 年は、補償コンサルタント業界にとって大変厳しい時代でありました。

会員の減少は支部運営に少なからぬ影響がありますが、見方を変えますと、今現在の会員は厳しい時代を乗り切った補償業務の精鋭であると言えます。苦しい時代であったにもかかわらず、役員として積極的に長きにわたり協会活動に従事いただいた方々、会員の技術研鑽に講師として貢献頂いた諸兄の足跡は次に受け継がれて消えることはありません。

また、委員会活動も大変活発であり、特に若い方の活躍は当支部の未来を明るく照らしております。会員数は少なくなりましたが、山椒は小粒でびりりと辛いと申しますとおり、まさに近畿支部にあっては規模より中身で勝負できる用地補償のスペシャリストの集まりであると言っても過言ではありません。

この 10 年を振り返るとき、東日本大震災を抜きにして語ることはできません。未だ復興は道半ばであり、一日も早い復興を願うばかりですが、復興に際し当支部の多くの会員に復興支援協会を通じ協力いただいております。

また、昨年の熊本地震の復旧・復興にも補償コンサルタントの力が遺憾なく発揮されています。何れも極めて大きな災害でありましたが、復旧・復興を通じて我々補償コンサルタントの社会的認知度が大きく高まりました。

さらに、南海トラフ等大地震の到来が巷間言われていますが、私たち近畿支部は、どのような状況下にあっても社会に貢献することを使命と心得、より一層研鑽を積み、充実した支部活動を行っていかねばなりません。

会員のための協会であることは言を俟ちませんが、会員の皆様の協力があつてこそ充実した支部活動が可能になります。

次の 50 年に向かってより一層のご協力とご支援をお願いいたしまして挨拶と致します。





来賓祝辞

国土交通省 近畿地方整備局
用地部長 高橋 友昭

本日は総会にお招きいただき、有り難うございます。今般、日本補償コンサルタント協会近畿支部創立 40 周年を迎えられたとのこと、誠にめでたうございます。この記念すべき総会の開催に当たり、一言、ご挨拶申し上げます。

日頃より、貴協会及び会員の皆様方には、近畿地方整備局の様々な事業の遂行に際し、多大なるご貢献をいただいておりますことにまずは感謝申し上げます。

また、貴協会は設立以来、40 年の永きにわたり、調査研究や多分野にわたる研修、補償業務管理士資格制度の運用等、多くの事業を展開され、日々、研鑽に励んでおられることに敬意を表する次第です。

さて、昨今の社会資本整備及び用地補償業務を取り巻く動きを概観しますと、まず一つ目に増大する災害リスクへの対応が挙げられます。近畿地方におきましては平成 23 年に紀伊半島大水害による甚大な被害が発生しましたが、全国的にもここ数年、台風等による大規模な水害が相次いでおります。

また、地震災害に目を転じましても、平成 23 年の東日本大震災、昨年の熊本地震による被害は記憶に新しいところですが、近畿地方においても南海トラフ巨大地震の発災に伴う広範囲での被害が懸念されております。

こうした災害リスクの高まりに伴い、人々の生命・財産を守り、強靱な国土を形成していくための社会資本整備の役割は依然として大きいものがあります。

二つ目に我が国を牽引する地域としての近畿地方の活力の維持・増進に向けた取組みが挙げられます。都市基盤の整備や道路ネットワークの整備をはじめ、将来を見据えた新たな動きとしては、

北陸新幹線の延伸ルートの確定やリニア中央新幹線の大阪方面への延伸の前倒し決定などが注目されております。また、2025 年の大阪万博の誘致決定に伴う活動が始まるなど、明るい話題が多く語られているところです。

これらの新たな動きに呼応して近畿地方における社会資本の整備に今後とも光が当たっていかんと存じます。

こうした中、昨今の用地補償業務に関しては、高度化・複雑化する補償案件の増加や権利関係の確定の困難化、具体的には多数共有地や所有者が不明な土地の増加、人々の権利意識の高まり等に伴う困難な場面の発生など、対応すべき様々な課題が山積しております。また、中長期的に用地補償業務を担う若手の人材をどのように安定的に確保・育成していくか、どのようにノウハウを伝承していくかについても課題として挙げられます。

こうした課題に適確に対応し、迅速かつ適正な公共用地の取得のためには、補償業務のプロフェッショナル集団でおられる貴協会、そして会員の皆様方のご尽力・ご協力が今後とも不可欠であり、私も起業者と補償コンサルタントの皆様が連携して、それぞれの役割を果たしていくことが大変重要であると考えているところです。

引き続き皆様方のご協力、ご尽力を賜りますようお願い申し上げますとともに、私も近畿地方整備局としたしましても皆様が仕事をしやすくなるような環境づくりに微力ではありますが努力をして参りたいと考えております。

最後になりましたが、貴協会のますますのご発展と、会員の皆様のご健勝を祈念しまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。



本 部 会 長 祝 辞

(一社) 日本補償コンサルタント協会
副会長 麻生 敏雄
(代読)

近畿支部の創立 40 周年記念式典が、このように盛大に開催されますことを、まずもって、心よりお祝い申し上げます。

さらに、本日は、国土交通省近畿地方整備局用地部長高橋友昭様をはじめご来賓の皆様におかれましては、公務ご多忙の中ご臨席を賜り、厚く御礼を申し上げます。

はじめに、昨年は、熊本地震、台風による洪水被害など今までの予想を超えた災害が起きました。

被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げますとともに一日も早い復旧・復興をお祈り申し上げます。

さて、平成 29 年度の国土交通省の公共事業関係費に関しましては、横ばいながらもますますの水準を維持しており、五年連続で増加傾向に転じております。大幅増とはいかなくとも今後とも続いて欲しいものです。

国家プロジェクトとしてのリニア中央新幹線については、平成28年度二次補正予算及び平成29年度予算で各々1兆5千億円の財投が計上されているところであり、完成時期の前倒しが図られることになるなど、明るい前途が見えてきております。これに向けて補償コンサルタントの力が大いに発揮されることを期待しているところです。

ところで、福島県における原発被災地の中間貯蔵施設の用地取得については進捗の遅れが懸念されておりましたが、事業に参加しておられる会員の皆様のご努力の甲斐もありまして、一年前の進捗から見ますと格段の進展をみたところであります。

近畿支部の会員の皆様のご努力に敬意を表するとともに、復興支援協会と連携して実施する復興支援業務につきまして、引き続きご理解・ご協力

を賜りますようお願い申し上げます。

さて、本年は、本部を始め支部において四十周年記念行事が企画され、節目の年となりますが、これを機に、補償コンサルタント業の将来像について探っていくこととしております。

例えば、ドローンや GPS などの新技術を業務に取り入れていくことはできないかなどであります。

また、東日本大震災時での復興支援のノウハウを将来に伝えておくべき記録をこれを機にまとめたいと考えております。

一方で、平成 28 年度から実施しております補償コンサルタント CPD 制度について一層進捗を図り、補償コンサルタントに対する評価の向上を図って参ります。

私達の使命は、法令を遵守することは勿論のこと、時代が求める企業の社会的責任を自覚して、起業者の信頼と期待に応えることにあります。

そのためには、会員それぞれが常に自己研鑽をし、起業者の皆様の最も信頼できるパートナーとしての専門家集団を目指す必要があります。

倫理観を備えて、誇りと自信を持って新たな時代に即した業務展開に向かって会員の皆様方とともに力を合わせて前進してまいりたいと思います。

近畿支部を始め協会の今日がありますのも、本日もご臨席を賜りました近畿地方整備局をはじめ関係機関の皆様方の私どもに対するご支援の賜でございます。

この場をお借りいたしまして改めて御礼を申し上げますとともに、今後とも変わらぬお力添えをお願い申し上げます次第でございます。

むすびに、ご来賓並びに近畿支部及び会員の皆様の今後の更なるご活躍・ご発展を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。



40年間補償業務に携わって

(株) 三和綜合コンサル

会 長 今井 隆二

(支部役員 平成14年～15年)

このたび、一般社団法人日本補償コンサルタント協会近畿支部が創立 40 周年を迎えられ、盛大な記念式典を挙行され、支部報合併記念特別号を刊行されますことを心からお慶び申し上げます。

本協会は昭和 52 年、補償コンサルタント業を営む個人又は法人所属職員の資質の向上および補償コンサルタント業務の進捗改善を図ることにより、広く社会公共の福祉の増進に寄与することを目的として設立され以降、補償業務管理士制度の発足及び実施、研修活動や調査研究等の活動を通じ用地事務の一翼を担い、その推進に大きな役割を果たしてこられました。また昨年 4 月には新たに補償コンサルタント CPD 制度が創設され、これもひとえに用地事務に対しての熱意と期待に応えられた歴代の支部長、事務局長をはじめ関係者の方々のご指導、さらには本協会の支部委員会活動等にご支援頂きました会員の皆様のご尽力の賜物と心より深く感謝と敬意を表します。

私が補償業務に従事していた頃には国際花と緑の博覧会（花の万博 EXPO' 90）、関西国際空港とそれに関連する公共事業など、まだまだ用地関係の業務は多忙な時期を迎えておりました。その頃の業務案件の遂行はすべてが手作業で、図面や計算書等などの成果品は、文字や線の美しさ、かつ高精度の成果品が求められる時代で手間と時間が非常に掛かっていました。今ではコンピューターの普及により CAD、積算ソフトの開発も進み作業時間が短くなり、計算間違いもかなり減少しましたが、権利者意識は当時から比べると格段に向上してきており、建物等の補償方法が移築工

法、再建工法から再築工法へと変わり、算定方法も評点方式から部位別積み上げ方式、そして統計値方式へと算定方法の簡略化と建物積算精度の向上へと変わってゆきました。このような状況の中、弊社では本支部の研修会に技術社員が積極的に参加し、補償基準や算定要領の改正等の把握や移転工法の検討方法など、弊社の業務遂行において非常に参考にさせて頂きました。また近年では本支部で開発されたソフトを会員や会員以外の企業、そして起業者の中にまで普及していると聞き、時代の移り変わりに沿った事業をされていると思います。

私の一番の驚きは平成 7 年 1 月の阪神淡路大震災です。当時大阪市内に在住しており地震発生時は私の家は強い揺れを感じましたが被害はなく付近を見渡しても同じ状況でしたが、テレビからの映像は阪神高速道路神戸線の橋梁が支柱から折れ曲がり、複数のビルの倒壊等が映し出され、驚きの連続でした。弊社は三宮に事務所を開設しており、建物の倒壊は幸いにしてなかったのですが、棚が倒れ、書類等が散乱し、ライフラインも断たれ、業務の遂行が不可能になり、大阪本社の応援のもと社員の皆様が一丸となって急場をしのぎ、その後の復興支援業務には特別な思いで、いち早く復興することを願い、業務を遂行したことが思い出されます。

最後に次の 50 周年にむけて、一般社団法人日本補償コンサルタント協会近畿支部の一層のご発展と皆様方のご活躍を祈願してお祝いの言葉と致します。



祝 辞

(一社) 日本補償コンサルタント協会近畿支部 設立40周年に寄せて

(株) 関西補償問題研究所

代表取締役社長 武田 政雄

[第六代支部長 (平成 16 年～ 21 年)]

社団法人日本補償コンサルタント協会近畿支部が設立され、無事40周年と云う節目の年を迎えることができましたことを、心よりお慶び申し上げます。

また、設立にあたり大変な御苦労と御努力、御尽力を頂きました(故)谷澤潤一氏をはじめとする先人、諸先輩の方々に心より感謝とお礼を申し上げます。

お陰をもちまして、我々は今日非常に厳しい社会情勢下においても、補償コンサルタント業務を独立した業務として成業させた御功績に対し、深く深く畏敬の念をもって感謝を申し上げます。先人、諸先輩の方々、本当に本当にありがとうございました。

特に設立当初より国土交通省近畿地方整備局をはじめ、多くの起業者の皆様方の御理解と御指導、御鞭撻を頂き、今日が迎えられたものであります。心より感謝を申し上げます。

同時に、近畿支部会員の御理解と御協力、御尽力の賜物であり、支部会員の皆様に心より感謝を申し上げます。

人間で言えば40歳!!

まさに人生で最も元気盛んで分別のある“壮年期”に突入したわけではありますが、支部設立以来40年の永きにわたり、補償に関する調査、研究、研修等の広範な活動を通じ、会員の資質の向上はもちろんのこと、補償に関する制度及び技術の普及・啓発に努力を重ね、我が国では唯一の補償業務の専門家集団としての役割を着実に遂行しております。

今後とも我々近畿支部会員におきましては、過去40年間培ってきた実績を基盤として変化し続ける社会環境と国民の多種多様なニーズに適切に対応すべく、先人、諸先輩の方々の偉業の継承をなし「専門職業家集団」として、今まで以上に業務に精通をなし、専門知識を養い、社会の進展と複雑多様化する補償業務に公正・厳格・中立・守秘の精神に立脚し、信頼される人間性と成果の提供及び人材の育成、技術の伝承を積極的に行っていくようではありませんか。

最後に、近畿支部会員の皆様方のますますのご発展とご健勝を祈念いたしまして、40周年のお祝いの言葉とさせていただきます。





近畿支部の創立40周年を 迎えるにあたって

(一社) 日本補償コンサルタント復興支援協会

会 長 川畑 清夫

(第7代支部長 平成22年～24年)

近畿支部が創立40周年を迎える運びとなりましたこと、誠にありがとうございます。

40周年を迎えるにあたって、私自身が(一社)日本補償コンサルタント協会(以下「補償コン協会」という。)と、どのように関わってきたか振り返ってみたいと思います。

私が初めて補償コン協会と関わったのは、平成16年、近畿支部の役員改選に伴い、6月1日付けで近畿支部の幹事として役員に任命された時であります。勿論、それ以前にも研修会への参加や講師等でもお世話になっておりましたが、支部の役員として関わったのがこの時でした。その時は所属していた会社の初代社長が協会創立前(協議会時)から支部及び本部の役員であったことから、私はもっぱら仕事に専念させられ、協会の活動等についてはまったく無関心でしたが、その後、初代社長が亡くなられてから数年後に、当時の役員の方から、近畿支部の活動に是非参加するようにと声を掛けていただき、平成16年の近畿支部総会にて幹事に任命されたのが、補償コン協会の組織に本格的に関わるスタートでした。

幹事になったの最初の役目は補償業務委員会の副委員長で、翌17年には委員長を任され本部にも顔を出すようになりました。平成20年の役員改正で副支部長に任命され、1期(2年)を務めた後、平成22年に武田政雄支部長の後任として、支部長に就任することになりました。幹事になって6年で支部長という大役を任され、支部長としての責務を果たせるのか不安でしたが、副支部長や幹事の皆さんの協力を得て無事、役目を果たす

ことができました。支部長に就任して2年(1期)が経過した時、突然、本部副会長に任命されたことから、既に支部長を継続することになっていたため、平成24年度は支部長と副会長を兼務することになりましたが、半期(1年)で支部長を辞任し幹事として、残り、本部副会長職に専念することとしました。

また、平成26年4月に、(一社)日本補償コンサルタント復興支援協会(以下「復興支援協会」という。)が設立され、この協会の副会長も兼務する事になりましたが、両協会の役員がすべて同じでは好ましくないとの、関係機関からの指導があり、平成27年度から補償コン協会の副会長を辞任し相談役として残り、復興支援協会の会長に就任し今日に至っております。

補償コン協会時代は協会本部があり、会長、副会長、各支部の支部長、副支部長、幹事というメンバーの中の一人として、与えられた事を遂行すれば一応任務を果たしたという感覚で活動してきました。しかしながら、復興支援協会の会長となつてからは、すべての最終責任は自分にあること、社団法人とは言え運営(経営)方法は一般の民間企業と何ら変わらないことから、健全な経営は勿論のこと、協会の設立目的及び設立目的を達成するために必要な事業の支援および受託を行い、また、380余会員の要望に答えるべく発注者との協議、折衝を行い、且つ、会員の業務遂行状況を日々監視・管理し、発注者からの苦情に対する対応など安閑とする日は殆ど無く、補償コン協会時代とはまったく異質というか、まさに企業マンとして

の毎日であります。勿論、会長として常勤し、国が威信をかけて実施している、東日本大震災による東京電力福島第一原発事故によって放射能で汚染された地域の復興・復旧に必要な「中間貯蔵施設」の設置に伴う用地買収に関する業務で、しかも、通常の公共事業に比べて極めて短期間で実施しようとする業務を復興支援協会で受託、実施している訳ですから当然であると思います。

開始早々は多くの問題が発生しましたが、協会および会員が一致団結して対応した結果、3 年が経過した現在、協会としては、ほぼ、国の計画に沿った対応ができているものと思っており、また、発注者からもそのような言葉をいただいております。

その結果と言えるかわかりませんが、中間貯蔵施設整備事業関係の補償コンサルタント業務に対して、国土交通省の各地方整備局から元請けとして補償コンサルタント業務を受注実施した場合と同等の実績と見なして「業務実績」を評価していただけることになりました。また、福島環境再生事務所から用地関係の3業務を実施している当協会の実績を評価して、優良業務として「補償コンサルタント表彰」を受けることができました。

今後も様々な要望や難題があったとしても、どのような事態に対しても、これまで補償業務に従事した40年余の経験と知識、そして自らの力だけでなく会員の個々の力を引き出す事で対応できるものと思います。

私としても、このような国が威信をかけて、しかも、世界で初めてとされる放射能で汚染された地域の復旧に関する業務に携われたことは非常に有り難い事であり、必ずや発注者に満足していただける結果にしたいと思うと同時に、また、自身の補償業務の総決算と言え大げさですが、そのような気持ちで対応しております。

協会への関わりが、近畿支部の幹事の一人として始まり13年が経過しました。復興支援協会と言えども補償コン協会とは表裏一体の組織であり、支援協会会員は補償コン協会会員であることが条件となっております。

私自身も復興支援協会長としての活動は勿論、補償コン協会の相談役としても、補償コンサルタントの活躍の場が益々拡大できるように、さらなる努力をしていきたいと思いつつ、40年を振り返ってみました。



業務内容

権利者確認調査
土地評価業務
建物等の調査積算
機械・生産設備
立竹木・庭園・墳墓等
営業・特殊補償
予備調査
移転工法案の検討
補償説明
事業確認申請図書作成

○事業損失

建物等の事前事後調査
費用負担額の積算・説明
日陰・電波障害・水枯渇等

○振動・騒音調査、測量、設計

補償コンサルタント
登録(第145号)

登録部門

土地調査
土地評価
物件
機械工作物
営業・特殊補償
事業損失
補償関連

社団法人
日本補償コンサルタント協会会員

おかげさまで
52周年

用地補償総合コンサルタント



sanwa

株式会社 三和綜合コンサル

<http://www.sanwa-sc.co.jp>

大阪本社

〒535-0021 大阪市旭区清水1丁目5番21号
TEL (06) 6951-6211 FAX (06) 6951-6244

神戸支店

〒650-0022 神戸市中央区元町通5丁目2番3号
甲南サンシティ元町508号室
TEL (078) 362-5230 FAX (078) 362-5231

滋賀支店

〒520-0064 大津市追分町16番16-303号
TEL (077) 522-2741 FAX (077) 522-2742

和歌山支店

〒640-8331 和歌山市美園町4丁目36番地
TEL (073) 402-2751 FAX (073) 402-2752

京都支店

〒607-8142 京都市山科区東野中井ノ上町1番25-506号
TEL (075) 583-5730 FAX (075) 583-5731

奈良支店

〒630-8441 奈良市神代町327番2-108号
TEL (0742) 50-1022 FAX (0742) 50-1023

九州支店

〒812-0014 福岡市博多区比恵町2番7号
博多東エースビル5階
TEL (092) 434-7134 FAX (092) 434-7135

近畿支部創立40周年記念講演会 「これからの物流と公共事業」



東京海洋大学

名誉教授 苦瀬 博仁

【冒頭：中村副支部長による講師紹介】

昨今、アマゾンだとか、ネット社会になりましたので、ヤマト運輸との物流とかがうまくいかないというニュースが毎日やっとなりますが、そういうこともありますし、また大阪でも北港やら南港の土地が非常に高い値段で入札が落とされて、物流関係の倉庫になっているという現実があります。本日は物流の第一人者であります、苦瀬先生にお越しいただきまして、「これからの物流と公共事業」というテーマでお話ししていただきたいと思っております。少し、苦瀬先生のご紹介をさせていただきますと思います。苦瀬先生は早稲田大学の大学院で博士号を取られまして、その後、民間のゼネコンにお勤めになった後、東京商船大学に助教授になられました。その後、東京商船大学が東京海洋大学というふうに名前が変わりまして、現在は東京海洋大学の名誉教授ということになっております。また流通経済大学の教授をなさっております。これ以外にも8つの大学の非常勤講師をされておられるということでもあります。また学会では、都市計画学会を始め、土木学会、交通工学学会、それからたくさんの8つの学会の論文査読委員をされておられまして、特に震災復興関連では都市計画学会の震災復興特別研究委員会の部会長をされておられます。きりがないのですけど、もう一つだけ、受賞した賞としましては、第6回世界交通学会論文賞、横浜市賞、日本ロジスティックシステム協会「物流功労賞」、それから日本物流学会「著作賞」、日本都市計画学会

「石川賞」と数々の賞を取られておられます。本日は「これからの物流と公共事業」というテーマで先生にこれから、今3時半ですけれども5時半まで2時間、時間をお取りいただいておりますので途中随時先生の方で休憩を入れていただきますとか、質問コーナーを取っていただきますとかしていただきまして進めさせていただきたいと思っております。それでは、先生、どうぞよろしくお願いいたします。

【はじめに】

ただ今ご紹介をいただきました、苦瀬でございます。今、丁寧に紹介していただいたわけですが、もう少し補足させていただきたいと思えます。まず、私は大学では土木工学科を出て都市計画を勉強して、大学院を出てから、民間の建設会社に5年ほど勤めておりました。大学院の時に、物流のことも多少勉強しておりましたので、東京商船大学というところからお声を掛けていただきました。

お声がかかったときに、質問しました。「私が船の大学で大丈夫ですか。私は土木工学科出身なのですが」と言ったら、「あなた物流の勉強をしたことがあるでしょう」と言われました。「でも、それは陸の物流で、海運のことはわかりません」と言ったら、「今からの時代、うちの大学には陸の物流も必要なのだ」とおっしゃるのです。「海上輸送が専門の者は大学にいる。今までは港と港の間で物を運んでいたけれども、これからは内陸

の工場から港へ運び、港に着いてから内陸のお店に持っていくのだから、内陸のことを解る人がいないと困るのだ」とのこと。「私、船は操船できませんし、船に乗ると酔ってしまうのですけどいいですか」と言ったら「構わない」とのことでした。こういうことから、「東京商船大学の先生だから、船に詳しいでしょう」と聞かれると、「いや、詳しくないです。土木工学科出身ですから」と言っていました。土木の人たちのところへいくと「船の大学にいるから、土木のことは詳しくない」と、言っていました。いつでもどこでも、素人っぽい顔をして、難を逃れていたわけです。

東京商船大学では、昭和 53 年に運送工学科という物流を専門に勉強する学科ができました。同じように、神戸商船大学にも物流の学科ができました。それ以外に、私が今お世話になっている流通経済大学というのが関東の龍ヶ崎市にあるのですが、これは学校法人日通学園ということで日本通運が作った大学でございます。関西の方では、ダイエーがお作りになった流通科学大学というのがあります。私の同僚とか教え子がそこにいるわけでございます。今日も日本物流学会の関西部会がこの時間に会合をやっております、私の教え子がしゃべっているはずですよ。

東京商船大学に入りましたら、「君は、三方って知っているか？」と聞かれました。「いや知りません。何ですか」と聞き返しましたが、「土方、船方、馬方」のことだそうです。「君は土方で大学を卒業して、船方の大学に来て、馬方の勉強をするのか」という話でした。「そういうことだと思います」と応じたのですが、「方」というイメージがもう一つなのですよ。それで、土木学会の会合で飲んでいたときに、田村喜子さんという作家にこぼしたら、「何を言っているの、『方』が付くのは偉いのよ。だって、親方と奥方には頭が上がらないでしょう。あなた、3つも『方』があることは良いことよ」と言われました。以後、その気になりまして、今に至っております。

今、中村さんから「物流の第一人者」と言われて、実はこそばゆいわけでございます。しかし、よく考えてみますと、土木や都市計画を勉強して、それで物流のことを勉強している研究者そのもの

が少ないのです。私が東京商船大学に入った頃、「もともと土木は社会のために仕事するのに、物流なんて民間企業のために仕事するとは何事か」というような風潮がありました。物流は人々の生活を支えている地道な仕事なのですが、当時はそのような雰囲気がありました。そういうことなので、私の年代で土木出身で物流のことを長く研究している人は、非常に少ないのです。もちろん、何人かおられます。関西の同世代ですと、神戸商船大学（現、神戸大学海事科学部）の小谷先生とか、京都大学の谷口先生とかおられるのですが、分野は多少異なります。ライバルが多いと、10 人の中で第一人者になるためには 9 人を追い抜かなければいけないのですが、1 人しかいなければ「トップ兼ビリ」ということでございます。ですから、第一人者だと言っていたとしても、本当はビリかもしれないと勝手に思っているところでございます。

前置きが少し長くなりましたが、今日は、「これからの物流と公共事業」ということでお話しをさせていただきます。途中でご紹介にもありましたように、今物流で非常にホットな話題が出ているかと思えますけれども、もしも宅配の問題どうするのか、ネット通販ってどうなっているのか、そういうことも、時間があればお話しができてと思っています。取りあえず目次の順番に従って、お話ししたいと思います。

あっそうそう、ああ、忘れていました。ごめんなさい。創立 40 周年おめでとうございます。こういう 40 周年のお目出たい席で、こういう話でいいのかどうかよくわかりません。お目出たいときに、下らない話を聞かされるのは辛いなと思う方もおられるかもしれません。そういう方は修業だと諦めていただき、お話しをさせていただきます。

【 1. 歴史に学ぶ物流の知恵 】

1-1 都市の成り立ちと物流

まず、「歴史に学ぶ物流の知恵」ということから、お話しをさせていただきます。物流という言葉が、今すごく流行しているというか、新聞でもテレビでも非常に話題になっているわけござい

ます。しかし、私が大学に移った30年くらい前に、物流という何？輸送？みたいな話で、あまり脚光を浴びていなかったと思います。しかし、歴史を振り返りながら、どんなに物流が重要だったか、ということをお話したいと思います。

このスライドが、「都市の成り立ちと物流」ということでございます。皆さま、風水という言葉をご存じだと思います。昔城下町を作るとき、「地取り、縄張り、普請、作事」という順番がございました。「地取り」というのは城の場所を決めることで、例えば大阪城を台地の端に設けるというような「立地選定」です。次が、「縄張り」です。これは区画割りであり、都市計画でもあります。「普請」というのが土木工事で、「作事」というのが建築工事です。私は「都市計画」という言葉が非常に好きなのですが、最近では「まちづくり」という言葉を皆さんが良く使います。私はほとんど「まちづくり」という言葉は使いません。なぜかというと、「まちづくり」という言葉

には、何言っているのかわからないところがあるからです。「まちづくりって、何やるのですか？」「いや、これから御神輿の寄付集め」とか言ったり、「公園を造ります」と言ったり。そういう「まちづくり」ではなくて、やっぱり昔の手順のように、「『立地選定、都市計画、そして土木工事、建築工事』という順番があるべきだろう」というのが私の理解でございます。

その「地取り」つまり立地選定をするときに、風水の知恵に従ったようです。ここに絵がありますが、「北に山、南に水があって、東に川、西に道がある場所、そういう場所に城下町を作りましょう」と考えていたわけですね。この四つの方向の神様や色は、高松塚古墳もそうですし、大相撲の四隅の色と同じなるわけであります。そういうふうに城下町の立地場所が選ばれていたとき、「東の川って何だったろうか」と思うわけであります。私の理解では、飲み水の確保とそれから物資を運ぶためにその川を必要としたのだらうと思っ



当社は補償業務の総合コンサルタントとして創業以来、数多くの移転補償業務及び事業損失補償業務をハード・ソフトの両面から追求し、補償業務を一貫してお受けできるシステムが当社の大きな特色となっており、事業のスムーズな進歩に尽力し、起業者各位より内容の充実度、立証の正確さの両面で信頼を得ています。それは経験豊富なスペシャリスト集団の自由な発想と即応力を駆使し、さらに最新の技術により、補償業務に積極的に取り組んでいるからです。

あらゆる補償業務を一貫してお受けします。

用地補償総合コンサルタント

特殊物件・営業補償・事業損失・意識調査
環境アセスメント・都市開発総合計画



株式会社 産業工学研究所

本社 大阪市西区立売堀3-1-14
TEL 06-6541-5845 FAX 06-6532-7777

奈良営業所 TEL 0742-30-2105
和歌山営業所 TEL 073-402-1581
京都営業所 TEL 075-353-9515
滋賀営業所 TEL 077-579-6855

兵庫支店 兵庫県姫路市北条永良町251
TEL 079-284-8341 FAX 079-284-9369
阪神事務所 TEL 0797-78-1570

東京支社 神奈川県川崎市多摩区登戸2258
TEL 044-932-9010 FAX 044-932-9088

東京営業所 TEL 03-3572-3676
横浜営業所 TEL 045-909-5270
静岡営業所 TEL 054-272-6635

九州支社 長崎県佐世保市矢峰町90-4
TEL 0956-49-5577 FAX 0956-49-4477

ているわけです。なぜかと言いますと、もちろん大阪もそうですが、世界の大都市をイメージしていただきますと、ほとんどが川辺にあるわけです。ロンドンのテムズ川、パリのセーヌ川、ニューヨークのハドソン川。こちら大阪は淀川、東京の隅田川、韓国のソウルにも川があります。タイもチャオプラヤ川がバンコクにあります。つまり、大都市になるためには、多くの市民に生活物資や食べ物を供給しなければなりません、鉄道とか自動車がない時代に、一番大量に物資を運べたのは船なわけです。ですから、船が着く場所に大都市ができたのだと思います。山のてっぺんに、百万都市なんて作れるわけがない、ということなのだろうと思います。

すみません。私は、大阪に詳しくないので東京の話になってしまいます。江戸を家康が選んだ理由は、船による大量物資の輸送ができて、いずれ百万人の町に発展するための可能な土地だったからと思うわけであります。これは定説ではございません。だいたい少数説です。私もその一人なのですが、他に何人かの先生が、「徳川家康は秀吉に江戸に行けと言われたから行ったのではない」と、「そもそも江戸を目指していたはずだ」ということを言っているわけであります。つまり、物を運ぶということは、町を大きくするときに必然だったと思っているわけです。

城下町を作る仕事っていうのは、兵糧攻めから市民を守るという仕事であり、水と塩と米を運ぶということです。そのために江戸では、八丁堀を始め、運河や堀を造るわけです。八丁堀では、掘り割りを作って、ここに船が着いて物資を供給するのです。この図面で行くと、ここが日本橋でございます。これは外堀で、今は埋められて外堀通りになっています。東京駅は、この辺にあるわけでございます。ですから、鈴木理生さんという歴史家は、「江戸の都市計画というのは、そもそも輸送手段を確保することだった」と書いておられます。今、都市計画だとか、まちづくりというと、きれいなビルを建てることだったり、住宅地を造るのかと思ったりします。確かに私が大学生のころの約40年前は、都市計画の見学という和多摩ニュータウンに行くというパターンでした

から、だから私もそのように育ったのかもしれませんが。しかし、江戸の都市計画は、そうではなく、土木工事や建築工事に先立つ思想として都市計画があったように思います。

この図で、ここの蔵前に、やはり船が入るように埠頭がございました。そしてこの図が、日本橋魚市です。日本橋まで魚を船で運びまして、それを揚げる場所が日本橋の魚河岸になっています。この当時の状況を、作家の童門冬二さんは、「江戸の町は、物は水の道で人は土の道」と書いておられます。これが江戸の絵なのですが、明治時代に開削される荒川放水路は、まだありません。これが隅田川で、これが江戸川です。このように、川に沿って町ができていたということです。これが、小名木川でございます。都市の変遷は、「水辺の都市」、それから「鉄道の都市」、そして「道路の都市」へと、交通機関の変遷に従って変わっていくわけです。今は「鉄道の都市」なのだろうと思いますけれども、この当時は「水辺の都市」だったと思います。

1-2 江戸時代の廻船・舟運・街道

では、江戸時代の長距離輸送はどうなっていたかといいますと、1671年と1672年に河村瑞賢が「廻船航路」を拓きます。この廻船航路とは、「港を整備して潮流や風波を考えて、多少大回りでも目的地に安全に航行できる航路を拓く」というものです。もちろん、江戸時代以前でも北海道の昆布が、関西に来たり、沖縄に行ったりしていますから、交易はあったわけですが、定常的にきちっとしたルートを設けたのが、この時代だったと思うわけです。

廻船航路を開発する理由は、年貢米を集めて大阪や江戸に運ぶということと、開発が遅れていた江戸に物資を輸送するということでした。当時は、皆さんご存じのように、大阪が文化や商業の中心であって、上方から江戸に「下り物」が運ばれました。関東の物は、「下らない物」だったのです。もう一つは、鎖国体制が確立したことによって、航路開拓の必要に迫られました。つまり、鎖国のために大船禁止令として、大きな船を造ってはいけないというお触れが出ます。大きな船を造った

ら、外国に行っちゃうかもしれないとか、密貿易をやるかもしれないと心配したのです。その時、マストは１本だけということにもなりました。この写真は、実物大の菱垣廻船です。残念ながら閉館になってしまった「なにわの海の時空館」という大阪市港湾局の施設にありました。

廻船航路開発と聞くと、「航路だからルートを見つけたのだ」と、思ってしまいます。しかし、実際には、多様なことをしていました。つまり、施設のインフラとして航路を設定したけれども、港も造ったり船を雇いあげたりと、いろいろなことをしていました。技術も高めようとしていました。灯明台というのも設置しました。それから入港税の免除制度や事故の補償制度も設けました。さらには商品管理や物流管理といわれているようなこともやったのです。ですから、廻船航路開発というのは、ルートだけでなく、今流で言う「物流システムを作った」ということだと思います。それでは、今我々こんな全体的に包括的に計画できるかと考えると、やはり昔の人は偉かったなあ、というふうに思うわけです。

次は、川になります。ここでの川は、物を運んでいた川でございます。ちなみに大淀川という川が宮崎県でございますけれども、観音瀬という岩場がありまして、これが右側に見える水路みたいなものが明治時代に掘った跡でございます。江戸時代はさらに左側を掘っているわけです。こういう岩場をくり抜きながら船を通行させるという努力をしていたわけです。

これは、北上運河と貞山運河でして、伊達政宗が造りました。貞山運河の貞山とは、伊達政宗の号でございます。貞山運河は、阿武隈川河口の荒浜から北に向かいます。こちらが北上運河で、北上川の河口に向かう運河です。なぜ運河を造ったかということ、東京の小名木川もそうなのですが、海で沿岸を航行するときは必ず横波を受けるわけです。それでは舟は揺れるし危険ということで、横波を受けないように運河を造るのです。これは東日本大震災の前の貞山運河です。この運河によって何が起きたのかということ、地図を見ていただきますが、現在の福島県中央部の阿武隈川の上流から荒浜というところまで舟で来ます。荒

浜は、東廻りの廻船航路が出発する場所です。その荒浜から、貞山運河を通して仙台に行く。またさらに北上運河を通して北上川に入り、それ上っていきますと盛岡まで行けるわけです。盛岡という場所は、北上川を舟で行くにはここが限界という場所なのです。つまり、伊達政宗は、現在の福島県から岩手県に至る地域を、舟で行き来できる一大流通圏として作り上げたのです。

仙台藩は、運河の開削とともに、河川改修をおこない水田も広げました。米を作り、米を運ぶことに力を入れたのです。東京には仙台堀川というのがあるのですが、仙台堀とは、仙台藩の蔵があったところなのです。仙台藩の米は、当時の米相場を左右するほどだったそうです。つまり、この時代、徳川家康もそうでしょうし、伊達政宗もそうだったと思うのですが、軍事の兵站（ロジスティクス）に長けていた戦国の武將が、その兵站の知恵を活かして戦に勝つとともに、平和な時代になったときには、兵站の知恵を物流に活かして経済を掌握するという図式があったのだと思います。確か、司馬遼太郎さんも「この国のかたち」の「市場」のところで書いていたように思います。言い換えれば、物流を確保することは、経済の源泉を握ることでもあったわけです。

今度は、陸に目を向けてみます。これは「塩の道」です。日本には岩塩がないわけですから、塩は必ず海から内陸へ運ばないといけないので、塩の道が出来上がるのです。実は、全国各地に塩の道があったそうですが、有名なのが信州の塩の道です。この図のように、桑名から笠松あたりまで舟であげてから、その後は陸路であがっていくということになるわけです。日本海側の糸魚川から、陸路で行きました。江戸の方からは高崎の近くの倉賀野まで舟で行って、それから陸路のようでした。長野県に、塩尻という町があります。尻というのは三田尻などと同じで港とか終点という意味があるようです。黒沢尻工業高校は北上川のためとにあるラグビーの強い高校ですが、北上川に黒沢尻という河岸があるからです。塩尻は、塩を運んできた到着地だという説もあるようです。

同じようにブリを運んだり、サバを運んだりということです。関西の方々には馴染みがあると思

いますけれども、サバとかバツテラとか、魚を運ぶとことで名産品が生まれます。ちょっと格好を付けると、「運びは文化だ」と言いたいわけです。

その運びの文化の最高峰が、伊勢神宮にあります。伊勢神宮の式年遷宮では、ご神木を運ぶとき、川曳きと陸曳きがあります。これは20年に1回式年遷宮で使用する材木を川で曳いてくるか、陸で曳いてくるか、ということです。どういうふうにご神木が川から揚がるのか知りたくて、伊勢神宮に電話をかけて聞きました。そしたら、宇治橋の横にスロープがあると教えていただきましたので、何かのチャンスにもう一回写真を撮りに行こうと思い、出かけたのが平成26年11月でございます。前日の11月15日に確か大阪で学会か何か用事があって、その帰りに新幹線で直接東京に帰らずに、この写真を撮るために、わざわざ伊勢をまわったのです。誰も言ってくれないのですが、我ながら「なかなか真面目なところがあるな」と思っております。ここにスロープがあって、ここからご神木が揚がって運ばれていくわけ

です。これをネタに、「伊勢神宮では20年に1回材木をあげるためにスロープを用意している。しかし、最近のビルを見てみなさいと。毎日荷物を運ぶのにスロープもない。実に、ひどい話ではないか」と意地悪を言っているわけです。

10年以上前から、東京都環境局とか関東地方整備局の皆さん方とともに、建築物や路上でも荷物の扱い方に関して勉強してきました。そして、やっと今年3月の29日付で国交省がガイドラインを公表しました。私は座長を仰せつかったのですが、もし荷さばき施設とかトラック用の駐車場とかが気になる方は、国交省のホームページで、「国土交通省、建築、物流」と検索すると、出てまいります。もし良かったら、ご覧になってください。

話は戻りますが、伊勢神宮の運びの最たるものは、式年遷宮の「遷御の儀」、つまり神様のお引っ越しでございます。神様のお引っ越しが、伊勢神宮の最大の神事なのですね。考えてみますと、お祭りも御神輿を担いで神様を一生懸命移動させて

誠実と確かな技術・・・そして社会に貢献

内外エンジニアリング株式会社

代表取締役社長 池田 正

補償コンサルタント登録 補25-第150号

登録部門 土地調査／物件／営業・特殊補償／事業損失

〈所属団体〉

(一社)日本補償コンサルタント協会
(一社)建設コンサルタンツ協会
(一社)橋梁延命化シナリオ研究会
(一社)地理情報システム学会
(一社)土地改良建設協会
(公社)日本下水道協会
(公社)日本水道協会
(一社)農業土木事業協会
(一社)地域環境資源センター
(公社)土地改良測量設計技術協会
(公社)日本測量協会
日本測量者連盟
(公社)街づくり区画整理協会
(公財)日本測量調査技術協会

(公社)土木学会
(公社)農業農村工学会
全国農村振興技術連盟
全国簡易水道協議会
(一社)管路診断コンサルタント協会
(公社)地盤工学会
(一社)日本有機資源協会
(一財)日本水士総合研究所
全国バイオディーゼル燃料利用推進協議会
バイオガス事業推進協議会
環境技術学会
環境経済・政策学会
水文・水資源学会
(一社)農業農村整備・静謐総合センター

本 社 〒 601-8213 京都市南区久世中久世町1-141
TEL (075) 933-5111(代)
本 社 別 館 〒 601-8213 京都市南区久世中久世町2-103
TEL (075) 932-4387(代)
大 阪 支 社 〒 541-0043 大阪市中央区高麗橋1-6-10(豊田日生北浜ビル)
TEL (06) 6221-3081(代)
滋 賀 営 業 所 〒 520-2143 大津市萱野浦24-50(ティアラ大津)
TEL (077) 524-6275
奈 良 営 業 所 〒 630-8121 奈良市三条宮前町4-21(プレステ11 番館)
TEL (0742) 36-3535
神 戸 営 業 所 〒 650-0022 神戸市中央区元町通6-1-8(東栄ビル)
TEL (078) 341-3511
和 歌 山 営 業 所 〒 640-8323 和歌山市太田1-13-1(駅前東ビル)
TEL (073) 473-6117
岡 山 営 業 所 〒 701-1152 岡山市北区津高46-2-206
TEL (086) 250-8028
支 社 東京 福岡
支 店 東北・中部・中国四国・南九州
営 業 所 岩手・埼玉・千葉・船橋・神奈川・北陸・長野
三重・守山・高島・京都北・京丹後・南丹・姫路・但馬
山口・隠岐・徳島・愛媛・佐賀・長崎・宮崎



ホームページ

<http://www.naigai-eng.co.jp>

いるわけでありまして。諏訪大社では、7年に1回御柱祭をやっていて、ここでもご神木を運ぶことが神事になっています。つまり我々の身の回りに「運ぶ文化」はすごく身近に多くあるし、実は「神様さえ運ぶ」ということです。こう思って満足しているのは私だけなのかもしれませんが、「運びは文化」と思っているわけでございます。

1-3 明治時代の殖産興業と鉄道

明治に入りまして、鉄道の時代になります。日本最初の鉄道が、新橋・横浜間ですね、二番目が大阪・神戸間。そして三番目が実は北海道の幌内鉄道なのです。それは、薪で暮らしていた時代から石炭を燃やす時代になったときに、北海道の石炭を本州に持ってこなければならないということで、炭鉱のある幌内から小樽の先の港まで線路を引くということだったのです。この写真は、当時の手宮港の木製栈橋でございます。列車がこうやって入ってきて、最後に貨車の床から石炭を落として船に積む仕組みです。小樽には日本郵船の支店があって、石原裕次郎さんも住んでいたことがあって、今では石原裕次郎記念館もあるわけです。

もう一つの鉄道の話は、申し訳ないのですが、関東の話です。明治から昭和の初期に至るまで、日本の最大の輸出品目は繊維製品でした。1975年に沖縄が祖国復帰を果たすときも、「糸を捨て

て縄を買った」みたいな言い方をされたと思います。繊維交渉と取引をしたと揶揄したのですが、そのぐらい昭和の時代まで繊維は輸出産業だったんですね。そのときに、世界文化遺産にもなった富岡製糸工場というのが明治時代にできるわけです。では、なぜ富岡かということ、繭が確保でき、工場に必要な広い土地が用意でき、水が確保でき、燃料の石炭が近くで採れ、外国人指導の工場建設に地元の同意が得られたということだそうです。では次は、生産した生糸を輸出するときに、どうしたらいいのかということです。最初は利根川から江戸川を経由して、舟で横浜港まで持っていたわけです。ところがそれでは時間もかかり大変だということで、高崎線という鉄道を引きます。荒川に接する川口から作り出してって、高崎まで引くわけです。つまり当時の鉄道は、軍事と産業振興が主目的だったわけです。今でこそ、鉄道は通勤・通学というイメージがありますが、明治時代に高崎から東京まで通勤する人はいなかったはずですから。

この関東地方の鉄道の図面を見ていただくと、気づくことがあると思います。富岡から高崎まで大宮を経由して、赤羽、新宿、品川から横浜に行く。信州からは、八王子を通して、中央線を通ってもいいし横浜線でもよいのですが、やはり横浜に行きます。八高線については、昔、何でこんなところにこんな鉄道があるのかと不思議だったの



- 建設コンサルタント ●測量業 ●地質調査業
- 補償コンサルタント ●一級建築士事務所



正和設計株式会社

代表取締役 田中 英幸

本社 〒520-0806 滋賀県大津市打出浜3番7号
TEL 077(522)3124(代) FAX 077(524)6732

ですが、後で調べてみると軍事目的として、東京を通過しないで兵員を輸送できるバイパスという役割があったようです。それと同時に横浜に運ぶための高崎線のバイパスにもなっていました。そして到着地の横浜港には、シルクセンターがあります。つまりこの時代、「すべての鉄道は横浜に通ず」ということで、「鉄のシルクロード」だったわけです。それが、当時の日本の国策でもあったわけです。何度も繰り返して恐縮ですが、今も昔も物流は、普段はあまり気がつかないけれども、実は生活や産業を支えているということを申し上げたいわけであります。

次の話題は、軽便鉄道です。沖縄ではケービンと読んでいるようですが、一般にケイベンと読みます。軌間は762ミリが多いのですが、要するにトロッコと思っていいと思います。北海道や青森の森林鉄道や、九州の石炭の輸送などに多く使われ、珍しいところでは花巻で温泉に行くための軽便鉄道もありました。軽便鉄道も、原則はやはり産業目的だったと思います。このグラフを見てお分かりのように、明治中期に多くの路線が引かれ、その後だんだん減ってきます。なぜ減ってくるかというと、狭いレールの幅を広くして、国鉄に組み入れたということもありました。また、需要が減って、廃止されたということもありました。

この写真は、汐留駅です。これらの図は、去年出した本の表紙に使わせてもらったのですが、汐留駅です。この汐留駅の図では、客車の手前に鉄道貨車があります。また鉄道貨車の手前には大八車もあります。つまり、大八車から荷物を降ろして鉄道貨車に積むということです。この図を通じて、客車だけでなく貨車もあるよということを見せたくて、この絵を使わせてもらった次第です。汐留駅は、現在こういうビル街になっています。実は、これが大きな問題です。例えば大阪でもそうだと思うのですが、昭和の時代に、運河とか掘りを埋めて道路にすることがあったと思います。「それは、景観を守らず、けしからん」という人達がおられるわけです。しかし、「私からすると船で運んでいた物の輸送を、今度は自動車を運ぶのだとすれば、その分だけ、今までの運河のところに道に造ることも仕方がない」という理屈もある

のだらうと思います。一方で、今まで物のターミナルだった地区をビル街にして、物のことを扱う空間を少なくすることは時代に逆行しているように思います。その象徴が、この汐留などの再開発事業だと思っています。これは当時の国鉄の借金の問題とか、いろいろあるから仕方がなかったのかもかもしれませんけれども、私にすれば非常に残念な話であります。

1-4 太平洋戦争終結までの兵站

次に、日露戦争から太平洋戦争終結までに入ります。これは、日露戦争までの鉄道の路線図です。佐世保、呉、舞鶴、横須賀などの海軍の基地や、仙台などをはじめとする陸軍の駐屯地をつなぐ目的があったわけです。もちろん、どこの国でも産業と軍事の目的で鉄道を引くことは当たり前のことだと思います。ちなみに、これは舞鶴港の写真ですが、このカーブしているのが鉄道の線路なのですね。つまり、岸壁まで鉄道のレールがきていたわけです。そして、これは港までの軍用線の線路を通したトンネルです。

次に、日露戦争の準備の話をしていきます。これは万関瀬戸と言いまして、来るべきロシアとの戦いのために、対馬の東と西を行ったり来たり速やかに移動できるように、掘削したそうです。そういう準備を、明治時代にしていたようです。戦争の準備と言えば、ロジスティクス（兵站）の準備もしてきたわけです。その時代ドイツから陸軍の先生を呼んできて、兵站の重要性、鉄道の重要性など、いろいろなアドバイスを受けるわけです。艦砲射撃を避けるために、鉄道は内陸に通しなさいとアドバイス受けるのですが、資金のこともあって、実際には東海道線を作るわけです。そのような準備をしながら、ご存じの日本海海戦を迎えるのです。

日本海海戦というのは、朝出発してお昼頃の最初の1時間で勝負が決まるような戦闘（Battle）です。私が思うには、戦争（War）というのは、第一次世界大戦以降、総合的な経済力の戦いというような認識が生まれたようです。しかも兵站（Logistics）をやっつけるのは効率的と学ばれます。この背景には、第一次世界大戦でイギ

リスの補給艦が、ドイツのUボード（潜水艦）に沈められていく経験があったわけですね。ですから兵站（Logistics）には、相当な注意を払うことになります。欧米はそういう認識だったのですが、日本はそういうことにはいかず、いや大丈夫だよと、丁字戦法とか何とか戦法でやるとうまく行くぞとか、気合いで行けば大丈夫みたいな話になっていきます。要は日本海海戦というのは、戦争（War）ではなくて戦闘（Battle）ですね。戦争と戦闘は、全然違うわけですが、このときは戦闘が戦争の終結をもたらしたわけですね。そこで、戦闘に勝つことを戦争に勝つことと勘違いをしたのだろーと思います。

日本海海戦をサッカーにたとえていうと、ホームかアウェイかという区分では、ホームの戦いです。朝鮮半島の港から対馬沖に出てくればよいのですから、確実にホームの戦いです。一方のバルチック艦隊は延々と欧州から長旅でやってくるわけですから、アウェイの戦いですね。「短時間で兵站も考えなくてもよい『ホームの戦闘に勝った』」という事実、そのことで「兵站が重要な『アウェイの戦争にも勝てる』」と勘違いをしたのだろーと思います。その結果、アウェイのミッドウェイだとかガダルカナルで食料や物資の補給が間に合わずに負けていったと思っているのです。この根源をたどると、日本海海戦に始まる大艦巨砲主義が、日本の物流感に大きく影響し、兵站軽視のきっかけになったのではないかと考えているのです。これは、海軍兵学校とか海軍大学校の授業科目であります。運用術とか艦砲とか機雷とかそういうのはあるのですが、兵站という言葉はないのです。関連があるとする、海上交通保護ぐらいですかね。つまり、戦術論が大好きだったわけですね。この結果、だから太平洋戦争になって最後は「B29には竹槍で勝て」みたいな話になっていたという感じがするわけですね。

太平洋戦争では、輸送船が襲われて多くの船員がなくなりました。私がお世話になっていた東京商船大学（現東京海洋大学）の出身者が多く亡くなるわけですね。死者そのものは軍人が230万人で、一般の人が80万人、船員が6万人です。ただし、比率でいうと、陸軍は戦

没者が20%で海軍が16%で船員の43%が亡くなります。特に戦没船員がいつ亡くなったかという、昭和19年に42%ですね。20年になると8月までの間に35%です。つまり、太平洋戦争末期になると、護衛がつかずに補給艦が単独で、ひたすら敵の標的にされた時期になるわけですね。

ある博物館に行った時の話です。お客さんが、案内の方に聞いていました。「戦争のときの船乗りで一番大変だったのは誰ですか」と。そしたら案内の方が「それは潜水艦ですよ」と言いました。「狭くて大変なのですよ、息苦しくてね」と。「分かりました、では一番楽だったのは誰ですか」と聞いたら、「それは補給艦ですよ、戦わなくていいのですから」とこう言ったわけですね。ムッとしたわけですが、そんなところで喧嘩しても仕方ないので、すごすごと帰ってきました。よしこれは絶対に本に書いてやろうと思ったものの、でもきつく書くのはまずいので、まあチクリという雰囲気です。書き上げた文章を秘書さんに見てもらったら、「先生、これは品がないから止めたほうがいいですよ」と言うので、削除しました。ですから、ここで話しているわけですね。その「楽と言っている補給艦」は、護衛もつかないまま、武器も持たないまま、ひたすら敵の標的となって沈んでいったのです。

では、戦後、どのようなことが起きたか考えてみたいと思います。先ほどお話ししたように、陸軍の20%の方が亡くなり、海軍の方が16%亡くなったということは、逆に裏返すと、兵站軽視の陸軍の教育を受けた方は80%生き残り、海軍の教育を受けた方は84%生き残ったのです。このように兵站軽視の教育を受けた人が、戦後に民間企業に散っていくのです。軍人時代の知識を活かし、元陸軍軍人が商社で活躍する小説もありましたし、技術将校が新幹線の開発に携わる話もあります。しかし、軍隊で兵站軽視の教育を受けた方が、戦後民間企業に入ったとき、急に兵站を考えるなんてことは無いだろうと思います。だから、戦後の日本の民間企業も兵站軽視を引き継いだのではない、それが現代のロジスティクス軽視に影響しているのではない、と思うのです。

また、オペレーションズリサーチのように、応用数学を用いて解析する方法論ですが、欧米で戦争を境に発展していきます。日本の特攻隊を避ける方法の解析などをするわけで、今で言うところのビッグデータみたいな解析をするわけでございます。そうやっていくわけですが、アメリカもそういうことをやっていたわけですが、日本はそういうことをやっていた部署もあったようですが、実はあんまりそういう意見は採用されなかったようです。気合が重要だったということでしょうか。現在、医療や金融の世界でも統計学など理系の知識が必要な時代になっていますが、日本企業の多くは、「物流は文系の仕事で、コストダウンと下請け叩きで頑張ればよい」という程度の認識だと思います。つまり、戦争中の参謀本部の兵站軽視と同じような感覚なのだろうと思います。

この兵站軽視の考え方については、もちろん反対意見もあることでしょう。例えば、コンビニや宅配便など、日本のロジスティクスがすごいではないかという意見もあるでしょう。もちろん、コンビニや宅配便はすごいのですが、私は「日本人がロジスティクスを重視しているからすごいのではなく、日本人が作業現場での職人気質を発揮して丁寧な仕事をやるということで、結果的に高いレベルを維持できている」と思っています。日本社会が全体として、物流だとかロジスティクスを重要だと認識しているかと聞かれるなら

ば、そんなことはないし、いまだに軽視しているというのが、私の見解です。

作家の司馬遼太郎さんは、「鬼胎」の40年という表現をしています。鬼を宿した40年ということでございます。つまり明治維新から約40年経って日露戦争になる。これが「坂の上の雲」ですね。それから40年経って敗戦を迎え、その後約40年間経ってバブルが崩壊している、というようなことが書いてあるわけです。これを、司馬遼太郎さんがここを言っているわけですね。この時、日露戦争からの40年だけ、日本でなかったようだという話です。この、おかしかった状態は、ちょっとろ覚えであります。「このとき、実は国民全体も意識が高揚しておかしかったのではないか」というようなことを、司馬遼太郎さんも書いておられます。それから、歴史の先生である船曳建夫さんも、詳しく解説されておられます。

これ以降は、拙著「ロジスティクスの歴史物語（白桃書房、p132～p133）」の引用です。

司馬遼太郎は、『この国のかたち、第3回、“雑貨屋”の帝国主義』のなかで、以下のようにまとめている。「調子狂いは、ここからはじまった。…私は（日比谷公園で開かれた全国）大会と暴動は、むこう四十年の魔の季節への出発点ではなかったかと考えている。この大群衆の熱気が多量に一たとえば参謀本部に一蓄電されて、以後の国家的妄動のエネルギーになったように思えてなら

“人”だけでなく“地球”に優しい環境空間の創造

—限りある資源をより良く活かし、次世代に明るい未来を—



建設コンサルタント

キタイ設計(株)

“ISO9001”・“ISO14001”・“ISO27001” 認定取得



本	社	滋賀県近江八幡市安土町上豊浦 1030 番地	TEL	(0748) 46-2336 (代)
京	都	支社 京都府福知山市篠尾新町一丁目 56 番地の 1	TEL	(0773)-22-8866 (代)
大	阪	支社 大阪府高槻市西真上一丁目 27 番 3 号	TEL	(072) 683-0028 (代)
西	日	本支社 兵庫県姫路市西夢前台二丁目 49 番地	TEL	(079) 267-0456 (代)

ない。むしろ、戦争の実相を明かさなかった政府の秘密主義にも原因はある。また煽（あお）るのみで、真実を知ろうとしなかった新聞にも責任はあった。当時の新聞がもし知っていて煽ったとすれば、以後の歴史に対する大きな犯罪だったといっている。」

別の本では、ある文芸評論家が司馬遼太郎さんに、ちょっと意地悪っぽく質問するエピソードを読んだ記憶があります。内容は、「日露戦争以降のことは書かないのですか」というような質問だったと思います。本当は書きたかったのかもしれませんが、明るくは書けなかったのかもしれませんが、ですから、司馬遼太郎さんにチクリと言いたい人は「『坂の上の雲』の後がないじゃないか」みたいなことを書いている人もいるということです。

ここで、歴史の話をまとめておきましょう。江戸時代は、兵糧攻めに備える城と町ということで兵站を重視していた。兵站というのは、「戦略、戦術、兵站」という軍事の三大用語の一つであります。兵站到詳しい先生に教えてもらったのですが、「戦争のプロは戦略を語る」のだそうです。「戦争の素人は戦術を語る」と。そして「本当のプロは兵站を語る」ということだそうです。これで終わるのかと思ったら、「本当の素人は兵器を語ります」ということでした。明治時代に転換点がありました。日本海海戦では、対馬海峡の制海権を確

保して、朝鮮半島への兵站線を守る戦いだったはずでしたが、実際には、「戦術と戦闘」で勝ち、「兵站なんかいらぬ」というような雰囲気になっていきました。兵站軽視と大艦巨砲主義の定着、シーレーンや商船保護の軽視ということになったのでしょう。繰り返しになりますが、「兵站を守る戦いに、戦術・戦闘で勝つこと」により、「戦略・兵站の軽視が決定づけられた」と思います。これが、戦後の兵站軽視や物流軽視につながっていると思うのです。

1-5 戦後のロジスティクスの変遷

では、次に、戦後の日本は、どうなっているかということです。戦後の日本は、「兵」という言葉を忌避することも、兵站軽視に拍車をかけたかもしれません。

実は私が東京商船大学に勤めているときに、ある学会で兵站のことを勉強したいということで、自衛隊の幹部学校の先生をお呼びしたのです。先生は大学に来るまでは背広で来たのですが、大学で着替えて迷彩服で講演するのです。開口一番、最初になんと言ったかというところ「皆さんもご理解いただけるでしょうが、私たちの若い頃に自衛隊員が国立大学に中に入って講演するなんて想像ができませんでした」と言いました。私は、確か当時は副会長だったと思いますが、別に気にもかけずにお呼びしたのですが、昔の学生運動を思い起

■業務内容 ●測量 ●設計 ●地質 ●環境調査 ●建物調査



測量業登録・建設コンサルタント登録・地質調査業登録
補償コンサルタント登録・一級建築士事務所登録

株式会社 日新企画設計

代表取締役 荒川 健治
取締役 長谷川 昭治
取締役 中出 憲治
(坂井支店長)

本社／福井県福井市高木中央2丁目2902 TEL(0776)57-0024
坂井支店／福井県坂井市坂井町上兵庫38-9-4 TEL(0776)72-2300
長野営業所／長野県長野市篠ノ井御幣川877-1 TEL(026)214-6112
E-mail info@nissin-corp.co.jp
U R L http://www.nissin-corp.co.jp

こすと、頷けます。そのような「兵」とか「軍」という言葉に対して忌避する気持ちがあることも、兵站やロジスティクスが定着していない理由の一つかもしれません。

東日本大震災があったときに、国交省でどういうふうに緊急支援物資をどのように供給するかを考えようということで、9月に初めて12月くらいでまとめたと思います。このときお手伝いしたのは、私とあと2人でした。そして、東北地方整備局と関東地方整備局と中部地方整備局と近畿地方整備局、の4箇所ですべて早く緊急支援物資の供給方法の作戦をたてることになりました。私は、たまたま東北と中部の座長をさせてもらいましたが、そのとき委員だけで40～50人くらいでした。防衛省ないし自衛隊をどうするかという話があったので、私は絶対に委員に入ってもらいたいと言いました。結果、制服組の方が委員になってくださいました。心強い思いをしました。

ちなみに、ロジスティクスないし物流を専門とする学科を持っている大学の数ですが、アメリカは185、ドイツは45で、中国では私が一昨知り合いに一回調べてもらったら485でした。特にアメリカでは、ミシガンとかジョージア工科大学とか理系も多いわけです。日本では、物流を専門とするカリキュラムを用意している大学は、4つしかありません。昔の東京商船大学（現東京海洋大学海洋工学部）と神戸商船大学（現神戸大学海事科学部）と流通科学大学と流通経済大学だけです。なんでこれだけ違うかということなのですが、これには日本の会社の採用の考え方が大きいでしょう。「物流は文系がやればいいんだ」とか、「業者を叩けばコストダウンができるので専門の人材は不要、だからアウトソーシング」というような感覚だと思っています。現在、たとえば金融工学というように、またビッグデータやIoTなどのように、他分野では理系と文系の両方を学んだ専門の人材の重要性を認めています。しかし、なぜか、物流やロジスティクスに関しては、そういう理解には至らない。近年、物流やロジスティクスへの関心は高まっていると思いますが、一部の企業を除けば、残念ながら兵站軽視は今も続いていると思います。

【2. 都市の物流システム】

歴史の話、40分のつもりが1時間近くになってしまいましたけれども、言いたかったことは、いつの時代も物流が重要なのだということです。次は、一歩下がって、物流とは、本当はどんなものかということをお話したいと思います。

物流というと、つい輸送と思いがちですが、輸送は物流の一部でしかありません。物流には、輸送、保管、流通加工、包装、荷役などがあります。ですが、解りやすい話からということで、輸送の話から始めます。戦後の貨物輸送は、荷役の機械化や、路線トラックの発展がありました。身近なところでは、昭和50年代に宅配便が始まり、次に温度管理をするクール便ができて、現在では、ネット通販ができて宅配サービスが増えています。現代の日常生活の便利さを支えているのが、物流なのです。

ロジスティクスは、昔の日本語では兵站です。ロジスティクスを簡単に言うと、生産してから消費するまでの間を担います。このとき、「商取引流通」と「物の流通」があります。「これをください」と注文してから「物」が届きます。例えば、「ピザの出前をください」と電話で頼んだら「商取引」で、次にピザを作って家に届けるまでが「物流」で、「商取引の流通」と「物の流通（物的流通）」の二つで、ロジスティクスです。

「物的流通」という用語は、昭和32年、フィジカルデストリビューション（Physical Distribution）という英語を直訳した用語です。一方で「物資流動」という言葉があります。東京都市圏物資流動調査、京阪神物資流動調査など。かたや「物的流通」かたや「物資流動」ですが、両方とも略すと「物流」になるので、物流と言っても「物的流通」と「物資流動」と2種類あるわけです。ただし話しているご本人は、1つしか思い浮かんでいないので、信念を持って語っています。どのように違うかというと、「物的流通」は、輸送・保管・流通加工・包装・荷役などを、全部ひっくるめています。一方で「物資流動」は、輸送だけを考えているのです。ですから、物資流動を考えている交通分野の人は、建物の中に何トンのお米があるのか、10トンあるのか100

トンあるのか、1000トンあるのかは無関心で、トラックで何トン輸送しているのかに興味がないのです。しかし一方の商売をやっている人は、在庫の方が気になるわけです。

私も土木出身なので、自分を責めるということでお許しいただきたいのですが、都市計画や交通計画の本を読んで、「物」のことはほとんど出てきません。2,3ページです。いいとこ、港の平面図とか倉庫が入ってそれで終わりですね。交通計画はほとんどが人の交通計画です。人の場合は、保管とか包装とか荷役という概念がないのです。人間は、「電車にお乗りください」と言えば、勝手に電車に乗ってくれます。ところが、物は違います。「おい、時計君、君、トラックに乗っておいて」と言っても、乗ってくれません。ですから、人の交通からはいると、実は輸送は分かるけど、荷役・流通加工・包装などの概念が、なかなか理解できないのです。そのため、ついつい「輸送」だけを議論してしまい、失敗しがちなのです。

さらに困ったことには、貨物車交通を物流と言うこともあります。例えばテレビで、女性アナウンサーが、「皆さん、今日は高速道路が物流で混みあっています。こんなにトラックが通っています」って言うのです。「えっ、なんで。トラックの中が空っぽで貨物が無くても、物流と言うの?」と言いたくなります。もしも、「バスに乗客が乗っていなければ、『人の交通が多い』とは誰も言わない」ですよね。ところが、トラックは中の物が見えないものですから、「空っぽであろうと物流が多い」と言うわけです。もちろん、道路計画や交通計画をやるとき、一車線当たり何台通るとか、1日あたりの交通量何台とか、台数を単位にします。貨物車の台数や乗用車の台数で計算するのですが、「台数が多いことと、物が動いていることは全然違う」というわけですね。しかし、そのことがなかなか区別されてなのです。これは、兵站軽視というよりも、交通計画や交通工学の教育の問題だと思えます。

たまたま昨日、午前中、本省で総合物流政策大綱の第5回目の会議がありました。私は「物流」という用語のワーディングは気をつけてください、皆さん誤解するといけなから気をつけてく

ださいね」と申し上げました。そしたら昔から親しくしている座長の先生から、「そりゃあ、確かにそうですね。でも、私と先生と2人の間でも物流で議論して相当時間がかかりますよね」と、冷やかされました。要するに、それぐらいの感じなので、言葉の混乱が起きるわけです。しかし、いくら混乱があろうとも、物流と言う言葉がテレビで普通に使われるようになってきていること自体は、歓迎しています。

今度は、サプライチェーンの話になります。サプライチェーンも、いろいろな考え方があるので。つい2週間ぐらい前に、「サプライマネジメント概論」という本を、教科書として出しました。ここでは、サプライチェーンの概念を、農場から工場、センター、店舗、住宅まで、施設を経由して届く場合。もしくは、商売として、調達して生産して卸売業者に行ってから小売業者に行って、販売されるという商取引に着目した場合があります。このとき、施設に着目して、工場とセンターの間では、商取引として発注してから受注する（商取引流通）。その後、物流（物的流通）として、生産してから製品を届けます。この商流と物流の二つで、ロジスティクスが構成されます。

さらに物流のなかの輸送には、配車計画として、貨物、車両、燃料、運転手が必要です。さらに運行計画として、積み込み、経路、道路、渋滞の有無が重要です。ですから、物流を議論するときには、こういう階層構造の中で議論していただきたいのですが、なかなかそういかない場合があります。実際のロジスティクスは、皆さんコンビニでお買い物されれば分かると思いますけれども、実際に物がどこで置いてあるか、その在庫はどのくらいあるか、そしてレジの仕組みなど、商取引や在庫などが重要です。また商品は腐ってないか、そして商品はいつ作ったものか、いつまで販売できるかなどの仕組みができあがっているわけです。もちろん、どのように商品を輸送し、トラックのルートを通るかも重要ですが、あくまでも、輸送は全体の中の一部なのです。

このような仕組みは、技術レベルの違いこそありますが、基本的な考え方は、江戸時代の廻船航路も現代のコンビニでも同じで、物流管理、商品

管理、などという概念でまとめて考えることができます。昔も今も、やり方は違うけれども基本的な仕組みは同じなのだろうと思います。この仕組みを支えるインフラとして鉄道や道路や港湾などの施設があったり、技術があったり、法制度があるということだと思ふんです。

昔、公共事業の評価で、かけたコストに見合った効果があったかどうか、というような議論があったと思いますね。その時にも議論になったのですが、港があれば貨物が来るのだろうか。いや、それは違うだろう。港があったとしても、貨物が来ない場合がある。同じように、道路があっても貨物が来ないときがある。なぜかという、港や道路などの施設は、必要条件ではあるけれども、十分条件ではないということなのです。だから、施設は無ければならないが、港さえあれば貨物が来るということにはならないのです。物流に必要な仕組みが全部整い、しかも需要があるところで、物流が起きるというように考えています。

【3. 都市物流問題の所在と基本的な方向】

建物・施設系の法制度の問題

さあ、次は、今どのような物流問題が起きているかということで、都市の物流問題をお話したいと思います。

都市物流計画における問題の所在ということで、まず一つ目は、建物・施設系の法制度の問題です。例えば、大店立地法というのがございまして、どういう荷物を何時どのように持ってくるのか、そのときトラックの止まる場所はちゃんと用意されているのか、周辺に騒音や振動で迷惑をかけていないか、というようなことをチェックしています。趣旨はいいのですが、開店前には「いやあ、うちはこうやって持っていくから大丈夫です」と言っておいて、実際に開店すると違うみたいなことが時々起きたりします。

駐車場法というのは、大きい建物を建てたら、そこに人が乗って来る乗用車のための駐車場を用意しておくべきという考え方の法律です。このことは確かなのですが、その駐車場法を作ったとき

< 補償コンサルタント > < 不動産鑑定評価 >

確かな技術力、専門能力の向上、問題解決のための高い価値観をもって、社会への貢献を果たします。

★補償コンサルタント

[登録部門]全8部門

- ◆土地調査部門
- ◆土地評価部門
- ◆物件部門
- ◆機械工作物部門
- ◆営業補償・特殊補償部門
- ◆事業損失部門
- ◆補償関連部門
- ◆総合補償部門

★不動産鑑定評価

- ◆一般鑑定評価
- ◆賃料鑑定評価

★その他

- ◆補償理論研修講師



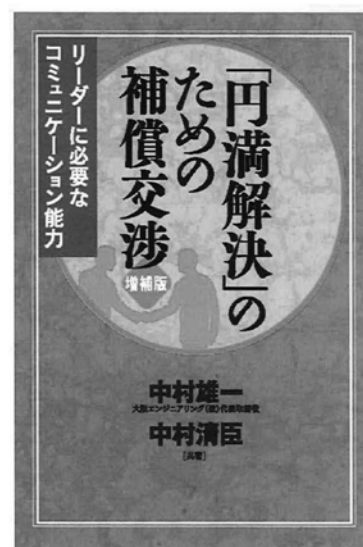
大阪エンジニアリング株式会社

■本社 〒550-0025 大阪市西区九条南2-18-16

TEL:06-6581-2815 FAX:06-6581-4878

支店等

- 京都支店
- 奈良支店
- 兵庫支店
- 滋賀支店
- 和歌山支店
- 静岡支店
- 姫路営業所
- 京都南営業所



↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑↑
B6判 192ページ 定価2,000円(税込)
ご注文は、FAXあるいはE-mail
にてお申し込みください。
FAX:06-6581-4878
E-mail:infooe2815@o-e.co.jp

の昭和 20 年代は、対象の車両に貨物車が抜けていて、乗用車だけを対象にしていました。いろいろな事情があったようです。ところが平成の時代になって、貨物車も必要という話になって、貨物車も対象となります。しかし、自治体が駐車場の条例を作るとき、トラックは最大 10 台でいいと決めてしまうのです。ビルが大きくなると乗用車の駐車場を増やせと決めながら、なぜか貨物車は最大 10 台でいいと決めてしまいました。それがいまだに直っていないのです。

一方で、台数ではないのですが、建築物における貨物車用の駐車荷さばき施設の設計について、この 3 月に国土省がガイドラインを作りました。小生が、座長でした。駐車場法の所管と課が違うものですから、駐車場法には一言も触れずに、建築設計での注意事項などをまとめています。

道路・路上駐車の問題

次は、道路の問題です。まずは、道路構造の問題です。駐車帯を設けた道路が必要だろうということです。つまり商店街があって商店があると、そこには必ず荷物が来るわけですから、必ず駐車して荷おろしします。しかし、トラックを遠くに停めて店には台車で持って来いというのは、無茶な話です。誰だって引っ越しのときは、玄関の前に車を止めたいことと同じことです。それなのに、なぜパーキングメーターというのは乗用車優先なのかということですね。貨物は歩けないのですが、人間は歩けるのだから、乗用車は遠くに停まってもよいはず。これは、イギリスでは、このような思想がありますが、後で紹介いたします。それはそれとして、なぜ日本は、荷さばきに冷たいのか、理解できません。交通指導員が、停車場所もない商店街で、おろししているトラックを駐車違反でつかまえるのは、ずいぶん可哀そうな話です。これも、きっと、日本の兵站軽視の伝統が影響しているのでしょう。

建物の駐車場にトラックが入れないことや、荷おろしを考えていない建築設計の問題も大きいです。オーナーは賃貸する床の採算性は考えても、物流を理解しようとする人が少ない。建築設計者が、デザインを重視して実用性を考えないことも

あります。口の悪い友人が私に向かって、「都市計画屋とか土木計画屋とか建築屋は、だいたい嘘つきだよ」と言うのです。「えっ、何々どうということ。俺たちが嘘つき？」と聞くと、「だいたい、やっていることが商品偽装じゃないか」と言うのです。つまり、「お菓子の箱とかカレーの箱の絵が、中身と違っていたら、商品偽装になる。ところが、土木屋や建築屋が描く完成予想図は、実態とは全く違う。建物の完成予想図で、トラックが停車していることはない。電線も描いてはいない。いつも欧米人みたいなスタイルのいいやつばかりが歩いている」とこういうことでした。最後には「電線もなくトラックもない街を作ってみれば」みたいなことを言うわけですよ。きつい冗談なのでしょうが、われわれにとっては、極めて耳の痛い話でもあります。いつか、困った風潮を変えて、友人から意地悪を言われないようにしたいと思っているわけです。

宅配便と消費者の問題

もう一つ変わるだろうと思うことがあります。それは、荷主の過度な要求です。宅配便で言えば、消費者のわがままもありますが、これから変わると思います。今まで宅配便などは、すべてサービスは向上させなければいけないと、当たり前前に考えていました。ところが、2 月 23 日にヤマト運輸の労組が経営者に「限界だ」と申し入れたニュースが出ました。私は NHK 松山放送局にいて、1 時 45 分からの番組収録の直前にお昼のニュースに「これが出ます」と原稿を見せてもらったので、覚えているのです。その番組のタイトルは確か「“宅配危機”、ネット通販拡大のかげで」でした。今までは「早く持ってきて、夜持ってきて、再配達して」とサービス向上を追求していたのが、サービスを抑制する時代になったと思うのです。もう消費者の方も、我慢してくださいということです。その番組で私は、「需要の少ない地域は、宅配便は毎日来なくてもよいでしょう。月水金とか、火木土とか。地域によって分けてもよいでしょう。注文する人も、月曜、水曜、金曜日に合わせて注文すれば良い」というようなことを発言しました。そういう時代です。ビールを 1

本ずつ、月曜から土曜まで毎日運べと言うほうがおかしいわけですよ。だったら6本をまとめ買いすればよい。私は、その程度のことは、当然消費者も考えるべきだと思います。

それから、待機車両問題というのがあります。皆さん方、お気づきかどうか分かりませんが、待機車両と言って、時間待ちの車両があるのです。港ですと、ターミナルが空くのを待っている待機車両があります。建築現場の側には、コンクリートミキサー車が並びますね。それから出発地で並ぶ代表には、新聞社があります。ある大きな新聞社の前の路上では、夜11時から1時くらいの間に常時20台か30台アイドリングをしながら止まっています。そして、印刷工場からの電話で走って行き新聞を積み込むのです。ところが、その会社の看板には、「環境にやさしく、地域と共生」と書いてあります。配送の途中での待機車両は、コンビニの車があります。まだ東京商船大学に勤めていたころ、正門の前にいつもコンビニの配送車が止まっていたので、「最近コンビニの車が待ち時間調整のために大学の正門の前に止まっていますが、そういうことってあるのですか」と聞いていたら、「いや、絶対にありません。少なくとも、うちは絶対そんなことさせません。他のコ

ンビニならあるかもしれませんが」とのことでした。「いやあ、そうですか」と言いましたが、さすがに「あなたの会社です」とは言えませんでした。今はだいぶ減っていると思います。

オフィスやデパートの問題

オフィスやデパートの問題もあります。つまり、むかしは、港と港の間で貨物を運んでいた時代から、今は都市の中に入り込んできています。どんな製品も、最終的には、消費される場所に届けられます。この最後の場所が、工場や事務所や公共施設、商店、飲食店、オフィスなのです。

一例を申し上げますと、ある政令指定都市の都心部を預かっている宅配便のセンターでは、1日トラックが約500台前後は出入りするとのこと。南関東の店舗への配送を担当している冷凍食品の流通センターでは、1日約250台出入りします。ところが、東京駅の駅前の新丸ビルは1日約650台来ます。つまり宅配のセンターや冷凍食品の流通センターよりも、トラックの台数は多いのです。オフィスで私の計算でいきますと、そのビルは6万人出入りするので、6万人で650台ですから、オフィスビルに100人出入りすると1台という計算です。デパートは、もっ



と多いのです。デパートは50人出入りすると1台トラックが来るという計算です。考えてみますと50人のお客さんが紙袋1個ずつ持ちかえるとすれば、紙袋50個分を運び入れる必要があります。これで1台分ということです。

しかし、多くの人達が、「工場や物流センターだけが、物流の場所だ」と思っているようです。実はとんでもないことで、オフィスにもデパートにも物は集まっているのです。よく考えていただきたいのですが、若い人の行動を見ていただきますと、家で朝起きたら朝飯を食べずに家を出て、会社の近くのコンビニでサンドイッチを買う。昼食は、社員食堂で食べる。夜は、会社の近くで買い物してから、近くの飲み屋で同僚と飲む。そして、家に帰るが、家では何もやってないことになりま。全部、会社のある都心で生活行動をしているようなものです。そのためには、都心に物を運ばなければならないのです。そういうような状況が、今起きているのだということでもあります。

日本の物流政策

ここで、日本の物流政策の変遷をお話いたします。日本で物流政策はどのように考えられてきたかということ、実際始まったのは昭和40年前後です。ここから少し時間があって、昭和48年のオイルショックで、区切りがつかます。このとき、すごい人達がいました。当時の運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）で、都市交通部会の貨物輸送小委員会のことです。そこが報告を出すわけです。ターミナルをちゃんと作れとか、都心にもトラックベイを作れとか、住宅地に共同の荷物の受け場所を作れとか、いろいろなことを報告しているのです。さらには、道路容量と物流の需要量を整合させなさいと書いてある。つまり趣旨は、ビルは8階建を40階建てにできるかもしれないが、道路は1階建を5階建てにはできない。だから、建物の床面積と道路容量のバランスを考えなければならないというようなことを、書いているのです。当時の人たちは、ほんと偉いと思います。極めてシンプルでクリアーな計画思想で、だれも反対できないと思いますが、これを、いまだに越えられませんか、実践もできていないのです。

よく考えてみますと、この運輸政策審議会は、今の交通政策審議会なのです。ここで貨物輸送小委員会という名前を、物流サービス小委員会に変えてみると、なんと実は、私が座長なのです。「当時の人たちは偉くて、今の座長はダメだ」という話になってしまったら、悲しい話です。当時、提案のあったトラックベイは、少しずつ実現していたり、駐車時間規制も少しは導入されていたりしますし、先ほど話したように今年の3月にガイドラインを作ったわけではありますが、力不足を反省するしかないと思う次第です。

このオイルショック以後、十何年か時間が空いてから平成の時代になって。多くの政策が世に出ていきます。これはまだ続いていて、ブームという感じでもあります。皆さん方、あまり感じないのかもしれませんが、兵站軽視ではあるものの、少しずつ物流に対する意識が多少は変化しているように思うのです。

これからの物流の課題（平時と有事）

それで、これからの物流の課題は何かということになります。昨日も総合物流政策大綱の委員会で、もうちょっとメリハリを付けたほうがいいのではないかとことを申し上げたのです。これはどういうことかということ、今この時期、人口増から人口減に変わりました。都市は、拡大から縮小に向かいます。そのように、日本が大きく変わる時期なのです。このとき、私は、平時と有事の物流に分けて考えるべきと思います。もう一つ加えれば、東京では、オリンピックがあります。

平時の物流では、少子高齢化対策に関連する対策が、絶対に必要なだろうと思うわけです。中山間地や大都市での、買い物弱者対策。昨今の宅配問題も、人口減による労働力不足と考えれば、少子高齢化の一側面でもあります。それから、2020年には、大阪まで影響があるかどうか分かりませんが、東京ではオリンピックがあります。

オリンピックも大変です。さっき言いましたように、オフィス6万人で650台のトラックが必要ですが、国立競技場は8万人入ります。オフィスと同じだったら一日800台、親戚の分のお土産まで買うとしてデパート並みになるならば、

1600台です。1600台を夜の10時から朝の6時の8時間の間にさばくとしたら、1時間に200台です。大丈夫でしょうか。とても心配です。

そして、災害です。後で話しますが、東京では30年以内に70%の確率で起きると言われています。言われてから10年くらい経っています。ということは残りの20年に8割ぐらいの確率で起きるのでしょうか。首都直下型地震では被災人口が3000万人くらいになると言われています。東日本大震災で、東北地方の900万人が被災したときでも、東京のお店から物資がなくなりました。では、首都圏で3000万人が被災したときは、どうなるのでしょうか。当然、物資は不足することでしょう。だとすると、その対策を立てなければならぬのです。極端に言えば、東京都民は全員1ヶ月分の備蓄を義務付けるといったようなこともあるでしょう。要は何かしないと間に合わないはずですよ。ところが結構、今でものんびりしている感じがします。時代は大きく変わっており、地震もやってくるのだから、物流政策も変わらなければならないと思っています。今の日本で何が最も

重要かと言えば、災害大国だからこそ、対策が必要だと思っています。

【4. 産業と生活のための都市物流計画(平時)】

4-1 広域物流拠点

これから、平時の計画についてお話いたします。普段の我々の生活の中で物流を考えると、どこからどのように持ってくるか、道路を使うのか鉄道で使うのか、そして環境は守れるのか、というような感じだろうと思います。今日の皆さま方のご興味になるかどうかよくわからないのですが、空港や港湾の整備、道路のネットワークの整備は、これからも必要でしょう。

大阪の状況はよく分かりませんが、東京都市圏の場合、圏央道ができて、その周辺に物流施設ができています。いままで完成した圏央道は、特に西の方で、国道16号と近かったものですから、物流施設が移転にインセンティブが働いたということもあります。また、東北道とか関越道とか東名道とか、貨物の輸送需要の多い地域につながっていました。最近完成した東の方は、あまり

補償コンサルタント業務の必需品

テクノ補償システム

☆ お客様の業務をご支援いたします ☆

社会とシステム、情報と人とのベストパートナーとなる
次代を見つめたコンピュータシステムづくりをめざして！



代表取締役 米崎 司

＜事業内容＞

- ◆ネットワークシステムのコンサルテーション・設計・施工
- ◆ソフトウェアの開発・販売
- ◆ハードウェアの開発・販売
- ◆コンピュータに関するコンサルテーション及び教育
- ◆コンテンツの作成

＜熊本本社＞

〒861-4113 熊本県熊本市南区八幡5丁目17番43号

TEL 096-358-5100/FAX 096-358-5109

URL <http://www.techno-corp.co.jp>

＜東京営業所＞

〒330-0055 埼玉県さいたま市浦和区東高砂町5-8 浦和Aビル3F

TEL 03-3438-2927/FAX 03-3438-2928

需要が多くないかもしれませんが。それよりも大事なものは、大阪もそうかもしれませんが、東京の場合、湾岸エリアで小さい倉庫がいっぱいあるわけです。そこをリニューアルしなきゃいけないわけですね。例えば、東京湾沿岸の冷凍冷蔵倉庫は6割以上が築30年以上ということです。地震がきたら非常に危ない。だからこそ、老朽化対策が必要だと思います。

これも、東京の話で申し訳ないのですが、これが古いタイプの流通団地であります。これ高島平です。つまり、以前は、貯蔵型の倉庫、タテ型でエレベーターを使い、ときおり貨物を出し入れするという話でした。この倉庫が、いま、タテ型からヨコ型に变身し、どの階も車が横付けできるように変わっているわけです。例えば東京のモノレールの流通センター前という駅がありますけど、この周辺では建て替えが始まっています。冷凍倉庫の建て替えは、国交省の市街地整備課の補助制度の第一号だったと思います。みんなで一緒に建て替えるとき、共用施設の建設費を補助するという制度です。一方で、臨港地区の中でも港湾局の補助制度があります。国交省の都市局と港湾局が、震災対策も考慮に入れて、建て替え対策を進めているのです。何年か前からいろいろな議論をしてきて、ここまで来たという感じです。このように建て替え需要が増えてくると、圏央道沿いの需要もさることながら、物流施設は湾岸部への回帰が始まるのではないかと考えています。

4-2 貨物車の優先通行と停車可

次は、皆さま方は直接ご関係がないかもしれませんが、貨物車交通の話です。これは、ロ

ンドンのレッドルートという道路です。交通計画の人達は「駐停車禁止道路」というふうに訳します。しかし、ここを見てください。レッドルートというのは、ノーストッピングであって絶対に止まっちゃいけない。これイギリスって、おもしろいですね。ノーパーキングではなくて、ノーストッピングなのです。駐車どころか、停車してもいけないのです。下の標識は、月曜から金曜の昼間はノーストッピング。その次はおもしろくて、エクセプトローディングと書いてある。要するに荷おろしだったら停まって良いのです。この標識が、私は一番好きなのですが、エクセプトローディングで「荷物を降ろす人は20分ならいいよ、車いすの人は3時間いいよ」ということです。逆に、それ以外は停まってはダメということです。つまり、乗用車はダメっていているわけです。

日本のパーキングメーター見てください。乗用車ばかりでしょう。本質的にイギリスと考え方が違うというのが、私の理解でございます。私は、イギリスのほうが、よっぽど理にかなっていると思っています。これも、日本の兵站軽視の影響だと思っています。

4-3 荷さばき施設計画

荷さばき施設の計画には、どんなものがあるか、ということですが、まずは、路上の駐車施設から行きます。これは福岡でございます。大阪にもあるだろうと思いますけれども、貨物用路上駐車施設で、6時から20時までトラックのみが駐車できます。これはだいぶ増えてきました。これ珍しいのですが、広島の高橋街で、8時から18時はトラックで18時から8時はタクシーが駐車可



です。要するに、昼間は荷おろしのためのトラック、夜は飲み屋帰りのお客さんを拾うタクシーが停まれる。乗用車は、停まってはいけないということです。イギリス風の感覚で、広島警察はすごいですよね。とても粋な感じがします。

次は、地下駐車場に行きます。これも福岡の駐車場なのですが、地下駐車場の一部に荷さばきのためのスペースがあります。台車に貨物を乗せてから、この横の緑のエレベーターで地下一階に上がると、地下商店街の各店舗に配達できるのです。この駐車場の一部には、隣接するビルの地下とトンネルで結んでいます。つまり、それぞれのビルが地下の駐車場までの車路を作るともったいないですし、ウインドウショッピングできなくなってしまう。それじゃいかんというので、地下駐車場から自分のビルまで横に穴をあけて、そこから貨物車を自分のビルに入れているわけですね。この考え方を、いろいろな場所で応用してみたいと思っています。

今度は、高層ビルの配送です。これは、東京ミッドタウンという高層ビルです。ここには、大きなトラックが停まって、こんなにゆとりのある地下駐車場があります。荷物を降ろせて、荷をさばけて、ここで貨物を仕分けして、荷さばき用のエレベーターを管理しています。そして店舗の裏には、物のための動線が用意されています。だから人が動いているところ、ものが動いているところは全く別になっているわけです。これには、「高級なビルを作るのだ」という、不動産会社の気合が感じられます。よく言うのですが、良い住宅には玄関と勝手口があります。高級なホテルは、玄関から食材が入ってこないで、裏から入りますね。同じように、都市の中でも、人の動きと物の動きを分ければ、よい都市ができるはず。そういう工夫を、いくつかお話しします。

これは、品川のインターシティというところでございます。こちらが品川駅で、こちら側は海側です。左が東京駅で、右に行くと大阪です。ここ見てください。入り口からビルの地下に入ります。そうすると地下にトンネルがあります。トンネルには、トラックが入って来ます。何をやっているかということ、それぞれのビルの地下には荷さばき

場があって、そこに行き来ができるようになっていいます。実はこの土地は、もともと品川の貨物駅でした。貨物駅を廃止してオフィス街にしたのですが、本来は貨物のための土地だったのですから、地下にトラックターミナルくらいあっても良かったと思うのです。新宿も汐留もそうですが、少しくらいは物流のために土地を用意してくれても良かったと思うのです。

これは、私がお手伝いしている大丸有でございますけど、大丸有というのは、大手町・丸の内・有楽町のことです。ここが東京駅でこれは有楽町ですね。こういうふうになっています。この辺が大手町でございますが、皇居があります。このエリアをどういうふうにやっているかということ、ビルを建てたときに下に駐車場を作ってその駐車場を結んでいくということです。このトンネルは、丸ビルと新丸ビルを結ぶ地下の通路でございます。今で約20棟の高層ビルが建っています。最初の5棟くらいは間に合わなかったのですが、その6棟目くらいからは、協議会の下で駐車計画を審査しているわけです。もちろん、セキュリティの問題で協力できないビルもありますが、そういうビルを除いて、ビル間で繋がってもらおうということです。そうすると何が起きるかということ、端っここのビルに入ったら、ずっと地下通路を歩き、配送が終わってから地上に出ることができます。この間、地上からトラックの姿は見えません。東京駅の前の新丸ビルには、一日約650台のトラックが来ているわけです。高層ビル一つ一つに500台ずつ来るとしたら、20のビルで一日1万台です。それを何とかして見えないようにして、景観を良くして、しかも荷物をうまく動くように処理しようということです。

我々が一番嫌なのは、不動産のオーナーのなかには、「何で俺たちが儲からない駐車場を造らなければならないのか」と考える人もいます。自分たちが社会に迷惑をかけているという自覚のない人もいます。ところができあがってみると、「いやあこの街はいいですね、トラックの姿が見えなくて、さすがにオーナーさん達の考え方は立派ですね」と褒められるのは彼らなのです。我々には納得できない面もあるのですが、

そういうことをやっているわけでありませう。この
 ような地域のルールは、東京駅の丸の内地区の千
 代田区だけでなく、反対側の中央区の八重洲側で
 もやっています。あと、新宿、渋谷というような
 ところを始めています。要するに、「貨物が集まる
 のだけれども、貨物が見えなくて心地よい」とい
 う都市を作りたいのです。これを、「目立たないた
 めの努力」と言っています。

【 5. 災害に備える都市物流計画（有事）】

5-1 災害対策の考え方

最後に災害の話でございます。災害は、予防・
 応急・復旧の三段階があると思います。この図を
 見ていただくと、予防段階では、耐震耐火をはじ
 め「壊れない、燃えない、途切れない」を考えて、
 しかも災害を回避しようとしませう。しかし、残念
 ながら災害が発生してしまうと、まずは応急段階
 として、「逃げよう、次に誰かを助けよう、そして
 物資を届けよう」ということになります。そして
 復旧段階に入ると、長い時間をかけて復旧・復興
 をしませう。そして再び、予防段階になります。こ
 ういう繰り返しかなあと思うわけだ。

防災といっても、災害の種類でだいぶ異なりま
 す。例えば噴火というのは、相当以前から予兆が
 あるようだ。台風は、3日か4日前にフィリピン
 沖で台風何号ができました、とわかる。ですから
 暴風雨とか洪水は事前にわかることが多いよ

うだ。津波は、遠くの地震では何時間後、近い
 と何分後ですが、かわるにはわかるということだ
 す。ところが地震はわからないのです。そのため、
 地震については事前対策として、倒壊防止だとか
 ライフラインの確保だとか、食料の備蓄などをや
 ろうとするのです。物流のほうからいいますと、
 物資を補給するか備蓄するかしかないのです。つ
 まり戦国時代に「物資を尽きるのを待つ『兵糧攻
 め』」という戦法があったわけだ。この兵糧攻
 めに対抗するのは、補給するか、そこで備蓄して
 ある物資で頑張れというしかないのです。だから
 「地震という名の『兵糧攻め』」に対しては、補
 給するか備蓄するかしかないというのが、私の基本
 的な考え方でございます。

これは国交省が示しているタイムラインです。
 日本地図が逆さまになっています。ここで台風が
 起きたって言って、何時間前、120時間前、72
 時間前と時間が経過して、その時間ごとに、どこ
 で何やるかを決めておくものです。この災害に対
 する考え方を、日本とアメリカで比較してみま
 しょう。これは、ニュージャージー州のハリケー
 ンのタイムラインなんですけど、120時間前に
 持ってこいとか、各機関の防災行動レベルを2だ
 とかいうことをやりだすわけだ。避難所の計
 画と準備をしなさいとかだ。一番大事なのは
 この部分だ。アメリカでは、コーディネーター
 で主担当官庁は三つなのだ。国土安全保障省

技術とまごころで奉仕する 総合建設コンサルタント



株式
会社

帝国コンサルタント

代表取締役 中西 誠一郎

執行役員 吉岡 敏郎

ISO9001 認証
JSAQ No.726

《営業種目》 土木設計、測量、地質調査、
都市計画、補償業務、環境調査

本 社	〒915-0082	福井県越前市国高1-6-1	TEL (0778) 24-0001	FAX (0778) 24-0002
関西支社	〒531-0076	大阪市北区大淀中1-4-16	TEL (06) 6453-0970	FAX (06) 6453-0989

と連邦危機管理庁、フィーマ（FEMA：Federal Emergency Management Agency）、それから連邦調達局です。調達局というのは物資の調達と配分ですね。それが主コーディネーターなのです。支援官庁が国防総省、内務省、運輸省、労働省です。日本には、調達局がないのです。強いて言うなら内閣府なのですが、要するに日本には、調達局がない、つまりロジスティクスがないのです。もちろん防衛省の中には調達部局があります。しかし、全体としてのものがないのです。

これは、強靱化計画です。この強靱化計画のなかで、起きてはならない最悪の事態として、45のトピックスを集めるわけです。これは、内閣府のホームページを探すとすぐ出てきます。そのときにハッチが付いているのは、中でも絶対起きてはいけない事態が15あるということです。たとえば、1-1は何をかというと、「大都市での建物・交通施設の複合的・大規模倒壊や住宅密集地における火災による火災による死傷者の発生」と書いてある。そういうのが15あるわけですね。私の身びいきかもしれませんが、物流に関連するものを引っ張りだしたものが、この6つです。「2-1、被災地での食料・飲料水の生命に関わるような物資供給の長期停止」。それから、「5-1、サプライチェーンの寸断による企業の生産力低下による国際競争力の低下」、「5-8、食料等の安定供給の停滞」、「6-2、上下水道の長期間にわたる供給停止」などを書いてあります。身びいきだとしても、15分の6は多いと思うわけです。にもかかわらず、兵站やロジスティクスを忘れた日本人だからこそ、のんびり構えていられると思うのです。

東日本大震災が起きた年の秋に、産業構造審議会の流通部会があり、議論をしました。首都直下型地震が起きたとしたら、ペットボトルは何日で無くなるかっていう試算をしました。最短で9日、どんなに長くもっても15日という試算だったと思います。これは公表してあるはずですが。ペットボトルは15日で無くなって。では15日目までに水道が復旧するかというと、無理でしょうね。建設コンサルタントの方に計算を依頼しているのですが、「もし首都直下型の地震が起きたら、水道管は何キロ分いるのかとか、給水車は何だい必要

か、水道工事人は何万人必要か、それらは日本全国から集められるか」という計算です。おそらくは、何か月の復旧に時間がかかるとは思うのですが、そうすると15日でペットボトルが無くなって水道が復旧をするまでの間は、どうするのだろうか。やっぱり備蓄しかないのかなあ。と考えるわけです。このような議論が必要なのだろうと私は思っているのです。そして今、そういう議論を、実は青森県の危機管理局に頼まれて、青森県全体の危機管理の勉強をしているのです。しかし、なかなか計画に結び付けていくのは、大変だと思っています。

5-2 応急計画の考え方

それで私はどんなことを考えているかということ、避難計画で待避のシグナルを作れないかと考えています。例えば、ミサイルが来るかもしれないって言ってアラートという合図がありますが、これと同じような感覚です。私が1年間ほどJICAの仕事でフィリピン大学に勤務しましたが、フィリピンではシグナル2というと小学校休みとか自動的に決まるのです。シグナル何となったら、みな同じ解釈をして、行動もできると良いと思うのです。

救援計画でも同じでありまして、「シグナル3、救援のタイプはBの5型」となるとみんなが事前に配布されていた「Bの5型の表」を取り出して、「あっ、いけない、これからトラックに乗ってあそこに行かなきゃ」というように、行動を決めておくのです。そのように事前に行動計画ができないかということです。つまり事前に応急措置をするときのパターンを決めておくべきと思うのです。地震が起きてから「おーい、車ありますか」と言っている時間がもったいないので、そのパターンをいくつかにつけておいて、「シグナル2のA2型」とか「シグナル3のB5型」とか、行動計画を作っておいて、皆さんが合図をもとに、一斉にぱっと行動できる方法はないだろうかと思っています。今、青森県の計画で導入できないかと話し合っているのですが、そこまでできるかどうかちょっとわかりません。自信ありません。

救援のトリアージってというのは、緊急時の優先割り当てですね。誰をどうするか。これも誰かがどこかで判断しなきゃいけない。実は、私、東京海洋大学というところにいたときに、東日本大震災が起きたわけです。当時私、教育担当の副学長をやっていました。その日、私は本部にいて、翌日が大学の入試でした。学長は外出中で、連絡もつきませんでした。ということは、明日の入試をやるかやらないか、私が決めなければならないわけでした。いろんなことを考えて、延期と決めました。帰宅困難者は、二つのキャンパス合わせて約1700人収容したのですが、その時の教室の使い方も考えました。また発災直後は、大学に逃げてきた人は、1階の体育館に居てもらったほうが良いのか、津波を避けるために建物の高いところに行ったほうがいいのか。でも建物の高い研究室で、薬品箱が倒れたら大変なことになるけど大丈夫か、などなどもありました。そのときに思ったのは、やはりどこかで「もうやるしかない。1人で決めなければならない」と開き直す必要があったように思います。しかし、多くの知恵もほしいし、一人で決めることが辛いからこそ、なるべく事前に選択肢を用意しておいたほうが良いと、思った次第です。

補給計画では、補給のシグナルを設けて、補給の拠点を作ることになると思います。国交省では、企業のトラックターミナルや倉庫を使うことにしていますが、それだけでは不足するでしょうから、体育館とか展示場も含めるべきだと思います。実際に、震災では、体育館や展示場や競技場が使われ

るからです。みなさんご存じと思うのですが、洪水のための調整池があります。洪水のときに、あふれる水を一時的に貯める施設ですが、実際の洪水で使用されるのは、1年のうち何日もありません。それ以外の350日くらいはテニスやゲートボールをやっていて良いわけです。だから防災施設と言いながら、地震のないときは毎日サッカーやってもいいのす。逆に言うと、そういうような施設を作っておかないと大変なんじゃないかなと気になっております。洪水用に調整池を造れるのだから、地震用に避難施設や防災拠点があってよいと思います。防災を兼ねた体育館や展示場や競技場であってほしいと思っています。

5-3 補給と備蓄の課題

補給と備蓄の課題であります。これはラストワンマイルとか、避難所への配送などの問題もあります。これらについては、読んでいただくとして、もっとも重要なことは、「大震災では、補給はできない」ということです。小さい地震なら大丈夫です。熊本地震は、補給が可能な範囲でした。被災者約900万人東日本大震災も、問題はあったものの、何とか補給できました。しかし、首都直下型地震では、被災者が約3000万人と予想されています。この規模になってしまうと、補給はできないと思います。物資、トラック、運転手のどれかが被災してしまったら、できないと思えるからです。だとすると、備蓄をしなければならないことになります。

この考え方を図に示したものが、これです。今、



普通の状態で供給量も需要量もちょうどいいところであって、ピタッと整合しているかもしれませんが。しかし、供給量が減って、需要量が増加すると、途端に品切れです。皆さんが全員、1日1回1個のおにぎりを買うという想定で、品切れも品余りも出ないようにコンビニに配送しているとき、震災で、皆さん方が1日3個買おうとなった途端に、3分の1の人しか買えなくなるわけです。急に、3倍の量のおにぎりを生産したり、3倍のトラックを用意したりすることは、大変なことでしょう。よく災害協定で、「うちの区はコンビニさんと協定していますから大丈夫。おにぎりは届きます」と言っていますが、他の区も同じことを考えていれば、無理ですよ。なのに、協定があるからと言って安心してしまうのは、絶対に良くないと思うのです。ですから、備蓄が必要だろうと思うのです。

5-4 災害に備える企業のBCP

最後に、BCPです。これは、本日はあまり関係がないかもしれませんが。要は何をいいたいかと言いますと、細かい表の内容は読んでいただくとして、予防の対策と応急の対策と復旧の対策があるので、その準備をしておきましょうということです。復旧の対策は、実際に被災してから考えるとしても、できれば予防と応急の対策だけは少なくとも立てておこうということです。

そのためには何をするかというと、被害を少なくするための対策です。倒れそうなものを倒れないようにする、ということです。次に、応急措置のための準備をしておこうということです。具体的には、「壊れない、失わないの、途切れないための対策」と、「調べる、逃げる、届けるための対策」です。これらのことを、あらかじめシミュレーションしておく、実際に被災した時の行動が、だいぶ違うように思うわけでございます。

5-5 都市防災計画の確立

それでは最後に、都市防災計画の話しを少しだけして終わりにしたいと思います。皆さま方のお仕事の中でいろいろな計画に関与されるときに、是非考えてほしいことなのです。つまり、今まで

の都市防災計画の大きな流れは、建築基準法での耐震設計や防火対策が、中心だったと思います。要するに、壊れないようにしよう、燃えないようにしよう、ということだったと思います。東京の場合ですと、白髭の防災拠点や公園整備などをやってきたわけです。では、今はどうかというと、相変わらず、どう逃げるか、どこへ避難するか、という議論が多いような気がします。もちろん、それらは大変に重要だし、それをやらなければならないことも理解できます。しかし、今は昔とは違ってだいぶコンクリートの構造物が増えていきます。ですから、耐震、防火、避難に加えて、次の議論が必要だと思っています。

そうだとすると、避難して生き残った人達に、どのように生き延びてもらうか、ということです。つまり、大阪の都心はコンクリート製なので燃えないかもしれないけれども、昼間の人口は多くいるので、彼らが一斉に家に帰ろうとすると混乱してしまう。ならば、何日間か都心のビルの中で籠城をしてもらうことも必要ははずです。そのように、考え方が変わって行くように思います。つまり、都心のビルや公共の施設を、籠城拠点にする方法がいかがですか、と思うわけです。

それから、シェルターですね。スイスは、永世中立国でありながら徴兵制、そして核シェルターは各1戸に1個の設置が義務のようです。日本はというと、シェルターなんて何もないですね。要するに防空壕もないし、何もない。日本の高層マンションの場合、50階まで階段で上がるのは大変です。東京のあるタワーマンションの副理事長さんが、計算したそうです。エレベーターが止まった状態で、居住者全員に食べ物を配るのに階段を使ったらどうなるかを、シミュレーションしたそうです。そうしたら全員に一日分の食料分を運ぶために1.5日かかる結果だったそうです。だから5階ごとに備蓄倉庫を作る。こうして、住んでいる集合住宅そのものを、シェルター化してしまえばよいのです。高層マンションでエレベーターが止まっても、部屋に立て籠もっていればよいと考えるのです。例えばこのホテルで今日、今地震があったとしたら、ここの備蓄で1週間生き残れるね、となればいいわけですね。つまり、住

宅も公民館も、シェルターにしておけばよいということです。

そのために一番下書いてあるのですが、日本都市計画学会では、都市マスタープランの中で防災マスタープランを作ることを提案しています。また、環境アセスメントと同じように、防災アセスメント制度を導入すべきと提案しています。

【 6. おわりに 】

さて、最後のまとめということになります。この図は、日本都市計画学会の創立者の1人の石川栄耀先生のお考えを引用しています。石川先生は、「都市計画には、国・自治体・企業・市民の4つの計画がある」というようなことを書いておられます。しかし、最近、一部で、「まちづくりは、市民が作ることが一番良い」と主張する人が増えています。私は全くそう思っていない。私は、「国家として、自治体として、企業として、市民として」と、それぞれに役割があるだろうと思っているわけです。

例えばライフラインを考えたときに、上下水やエネルギーの確保は、基本的に国家が考えるものだろうと思います。確かに市民が「下水道の容量が不足している」などと主張していることを聞いたことはありません。やはり、市民活動は身近な目に見えるところから始まるからでしょう。もちろん、そのような身近な視点で見ていただくことも、非常に重要だと思います。景観、環境、生態などは、ぜひ市民の意見を取り入れたいものです。そして今までは、国、自治体、企業、市民という図式のなかで、たぶん上手に棲み分けていたのでしょう。しかし、これからは守備範囲が広がっていくように思います。例えば市民も、防災協定をどうするとか、助けてもらうことと助けることの両方を考えるとか。また、ユニバーサルデザインの設計をどうするとか、スマートシティはどうなるか、太陽光発電やるのだと、広がっていくのだろうと思います。つまり、インフラだから国や自治体だけで考えればよいという時代から、国と自治体と企業と市民と一緒に考えないといけない時代になっていくのだと思います。ということは、お互いに発言は認め、しかもお互いの得意不得意

は考えるが、互いの意見も理解できる大人の議論が必要になってくるのでしょうか。

これを物流に当てはめて、建築物での物流のあり方を考えてみたいと思います。建築物をつくる時、現実には、「物流事業者よりも建設会社のほうが強くて、建設会社より設計会社のほうが強くて、設計会社よりビルオーナーの強くて、ビルオーナーよりテナントのほうが強くて、テナントより市民が強い」ということになります。となると、市民が物流を理解してくれば、大きな力になるはず。しかし、市民の方々は、あまり物流に興味はない。あったとしても、「コンビニのおにぎりは好きだが、おにぎりを運ぶトラックは嫌い」というような面があるように思います。ですから、市民の皆様にも、生活を支える物流の重要性を理解してもらえるように、努力していきたいと思います。

最後に申し上げたいことがあります。この絵です。これはある雑誌にコラムを連載しているときに描いてもらった絵です。地上の公園では、当たり前前に水を飲んでいけるけれど、当たり前すぎて感謝することはありません。しかし断水すると、早く何とかしろと怒り出します。そのため、断水しないようにと、地下では、目立たない努力として点検修理をしているのです。

物流も、たぶん水道工事の人と似た存在なのだと思います。昨今の物流の再配達問題で少し脚光を浴びているのですが、やはり物流というのは目立たないほうが良いと思います。災害で物流が目立ったときは、物資が届かないときです。物流がダメだから、おにぎりがないというような話が一番困ります。だからこそ、「物流の本質は、人々の生活を支えるために『目立たないための努力』を重ねること」ではないかと、思っている次第です。その本質を、今後も、少しでも多くの方々に理解していただきたいと願っています。

少しばかり時間が超過してしまいましたけれども、長い間我慢して聞いてくださってありがとうございました。これで終わりにしたいと思います。ご清聴、ありがとうございました。

(以 上)

(一社) 日本補償コンサルタント協会近畿支部 (64) 平成29年5月19日

これからの物流と公共事業

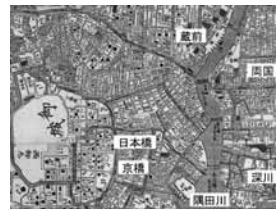
ー 平時と有事の、都市物流計画 ー

1. 歴史に学ぶ物流の知恵
2. 都市の物流システム
3. 都市物流問題の所在と基本的な方向
4. 産業と生活のための都市物流計画 (平時)
5. 災害に備える都市物流計画 (有事)
6. おわりに

苦瀬 博 仁 kuse@rku.ac.jp
流通経済大学 流通情報学部 教授
(東京海洋大学 名誉教授)

1

江戸の城下 (嘉永6年、1853年)



日本橋魚河岸 (江戸名所図会)



江戸と隅田川・江戸川

野田市郷土博物館、
「図録江戸川誕生物語」、
p. 8, 9



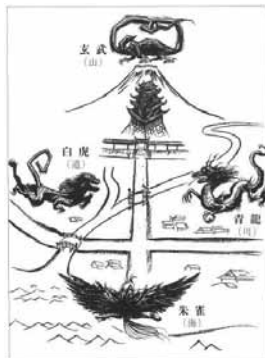
4

1. 歴史に学ぶ物流の知恵

1-1 都市の成り立ちと物流

城下町をつくる時の手順

- ①地取り (場所選び、立地選定)
街の発展と防衛上も有利な場
- ②縄張り (区画割り、都市計画)
防衛と発展のための区画割り
- ③普請 (インフラづくり、土木工事)
水路・運河による物資供給路、
上水の確保、道路の建設
- ④作事 (建物建設、建築工事)
城の建設、街の建設



2

江戸を選んだ理由

- ①江戸時代以前から水運の要衝
- ②利根川の東遷
(洪水対策、食糧供給、水運確保)
- ③100万都市が可能な土地
(埋め立てと河川の付け替え)

1-2 江戸時代の廻船・舟運・街道

廻船航路開発お内容

港を整備し、潮流・風を考慮して、多少大回りでも、目的地へ物資を安全に輸送する方法

廻船航路開発の必要性

- 1) 年貢米の輸送
- 2) 江戸への消費物資の輸送
- 3) 鎖国体制の確立

菱垣廻船

(なにわの海の時空館) (平成14年11月17日撮影)



東廻りと西廻りの廻船航路



河村瑞賢



(平成16年3月28日撮影)

江戸をつくる仕事

- ① 兵糧攻めから市民を守る
- ② 物資供給 (水と塩と米)
水は井戸と水道、
塩は備蓄と輸送路確保
小名木川は、輸送路
道三堀は、江戸城の供給路
- ③ 廻船航路は、幹線交通
河川・運河・水路は、集荷配送

江戸の都市計画 (鈴木理生)

当時唯一の大量輸送手段としての水運と、その基地を確保するためのものであった。

そのため、従来の自然的条件を利用した形の湊 (みなと) を、埋立て・運河・舟入堀といった人工を加えることによって、近世的な湊に再編成する作業をともなった。

八丁堀の舟入堀

鈴木理生、江戸はこうして作られた、
筑摩書房、p. 147、2000



3

江戸期の廻船航路開発での整備内容

① ロジスティクス・システムの整備

- 1) 商品管理 (在庫管理・貨物管理)
数量管理 : 米蔵設置による物資の安定供給と盗難防止
品質管理 : 積み替え数削減と在庫管理による荷傷みの減少
- 2) 物流管理 (作業管理・輸送管理)
優先航行 : 幕府の船舶の優先航行と優先荷役
船番所設置 : 難破船への救援、危険な過積載の監視
嚮導船配置 : 不慣れた航路での水先案内船による安全航行の確保

② 3つのインフラ整備

- 1) 施設インフラ
航路開発 : 潮流や波浪を考慮した安全な航路の開発
寄港地整備 : 寄港地の港湾整備や、物資保管用の蔵の整備
廻船 : 商船の雇い上げによる船舶供給と初期投資削減
- 2) 技術インフラ
船員雇用 : 船員の徴発を廃止し、技術の高い熟練水夫を雇用
灯明台設置 : 灯明台 (灯台) 設置で、危険を回避する航行管理技術
- 3) 制度インフラ
入港税免除 : 寄港を無税にし、悪天候時の避難と安全航行の確保
事故の補償 : 海難遭遇時の物資の精算方法の確立

6

主要な河川舟運

大淀川の観音瀬
(平成17年12月4日撮影)

北上川を航行した平田舟
(平成19年11月25日撮影)

北上運河と貞山運河
(平成16年3月29日撮影)

ブリ街道

(出典: 松本市立博物館編「駒のきた道、越中・飛騨・信州へと続く街道」、オフィスエム、2009、p.28)

サバ街道

(出典: 講談社「週刊 日本の街道1 京都・若狭街道 鯖街道」、講談社、2002、p.33)

(平成21年5月3日撮影)

江戸期の河川舟運での整備内容

- ① ロジスティクス・システムの整備
 - 1) 商品管理（在庫管理・貨物管理）
 - 数量管理 : 極印による積荷の数量管理
 - 品質管理 : 極印による積荷の品質管理
 - 2) 物流管理（輸送管理）
 - 船番所設置 : 難破船への救援、危険な過積載の監視
- ② 3つのインフラ整備
 - 1) 施設インフラ
 - 航路開発 : 河川改修による川幅と推進の改善
 - 寄港地整備 : 河岸や船着場の整備
 - 川舟 : 川船の建造の承認
 - 2) 技術インフラ
 - 船番所設置 : 番所の設置と川舟奉行職の配置による航行管理
 - 3) 制度インフラ
 - 極印 : 偽造防止や盗難防止と、徴税制度の確立
 - 川舟建造 : 有力農民の船主や河岸問屋の誕生

式年遷宮でのお木曳（川曳と陸曳）

(出典: 第62回神宮式年遷宮、記念写真帳、伊勢神宮崇敬会、平成25年12月2日)

川曳の御用材が陸に揚がるスロープ

(平成26年11月16日撮影)

式年遷宮での「遷御の儀」

(高取雅成「昭和四年御遷宮絵巻」の一部、出典: 第62回神宮式年遷宮、記念写真帳、伊勢神宮崇敬会、平成25年12月2日)

(平成26年5月3日撮影)

信州に向かう「塩の道」

(出典: 講談社「週刊 日本の街道 97 糸魚川 千国街道」、講談社、2004、p.27)
(出典: フェルケル博物館「特別展図録 もうひとつの塩の道(富士川舟運)」、フェルケル博物館、2005、p.3)

塩の道、山口関所跡
(牛と牛つなぎ石)。牛方と荷牛
(平成27年8月2日撮影)

1-3 明治時代の殖産興業と鉄道

手宮線の石炭高架栈橋

(1912年)(日本貨物鉄道(株))「写真でみる貨物鉄道三十年」日本貨物鉄道(株)・交通新聞サービス、2007、p.53)

手宮線跡地

(小樽市内)
(平成20年6月9日撮影)

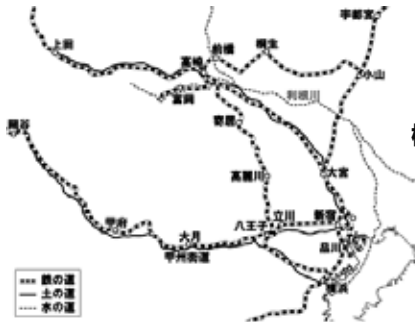
三笠鉄道村 蒸気機関車

(平成22年5月1日撮影)

三菱大夕張鉄道 車両保存地の客車と石炭車

(旧南夕張駅)
(平成22年5月1日撮影)

鉄のシルクロード —すべての鉄道は、横浜に通ず—



富岡製糸工場 (平成22年10月2日撮影)



横浜シルクセンター (平成27年8月22日撮影)



13

1-4 太平洋戦争終結までの兵站

舞鶴港の軍用線跡と 北吸トンネル (平成23年12月18日撮影)



日露戦争直前の鉄道 (参考：竹内正浩, 「鉄道と日本軍」, 筑摩書房, 2010, pp. 144-145)

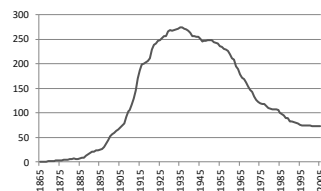


16

花巻電鉄の軽便鉄道 津軽森林鉄道 (車体幅1.6m)(平成19年11月25日撮影) (青森市森林博物館)(平成24年11月11日撮影)



軽便鉄道の路線数の変化



廃線と晴海橋梁 (平成25年6月30日撮影)



14

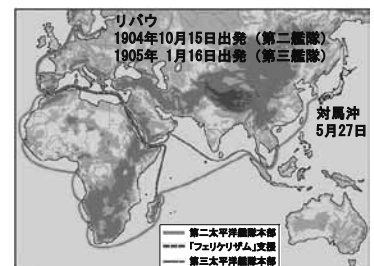
万関瀬戸(対馬) (平成22年2月14日撮影)



東郷平八郎と戦艦 「三笠」(横須賀市) (平成23年2月13日撮影)



バルチック艦隊の大回航 (地図作成協力：国際航業株)



203高地と旅順港 (平成24年7月4日撮影)



汐留貨物駅の変遷

鉄道開業時(明治5年、1872)の
新橋駅(後の汐留貨物駅)



汐留駅(1974年)



汐留駅 (1952年頃)



現在の汐留付近 (2007年)



15

海兵の学術教育科目

項目	内容
運用術	運用、短艇、応急、造船
航海術	航海、気象、海洋、信号、見張
砲術	艦砲、側射、照射、陸戦
水雷術	雷魚、機雷、潜水艦
通信術	
航空術	
機関術	機関、図学
工作術	工作一般、潜水
兵術大要	初級戦術、戦術、戦史など
軍政	軍政、法制、経済、衛生
軍隊統率術	
軍隊教育学	
数学	代数、微分積分、確率論、三角関数
理化学	物理学、化学、力学
精神科学	心理学、論理学、倫理学、哲学概論
歴史	
地理	
国語漢文	
外国語	英語、独語、仏語、支語、露語

海大甲種学生の教授科目、 受講時間数

科目	受講時間数		科目	受講時間数	
	1学年	2学年		1学年	2学年
統帥	20		海上交通保護		40
基本戦略	100		陸上輸送		30
出師準備		60	海戦法規		40
兵用地学	50		港湾防備		60
図上演習	300	600	軍事行政一般		50
課程 宣伝 謀略		40	日本戦史	60	
基本戦術	60		欧州戦史		80
砲戦術	20		米國戦史		80
水雷戦術	20		外交史	20	
潜水艦戦術	30		憲法	40	
航空戦術	40		国際法	60	
通信戦術	10		刑法	20	
兵艦演習	300	200	行政法	60	
機関術	20		経済学概論	40	
陸戦術	30		哲学		60
軍隊衛生	30		心理学	30	
海軍用務		80	外国語		80

外国語は英、独、仏、露、中国のうち1あるいは2を選択

(日本の軍隊—陸海軍のすべてがわかる(別冊歴史読本26), 新人物往来社, 2008, p.70, p.75) 18

太平洋戦争での戦没船員

(出典：宮本三夫、「日本太平洋戦争 戦われた日本船の記録」、成山堂書店、2008。
および「公益社団法人・日本殉職船員顕彰会ホームページ」：<http://www.kenshoukai.jp/>)

戦没者比率、陸軍20%、海軍16%、船員43%
死者数、軍人230万人、一般80万人、船員6.6万人

期間	戦没船員数	割合
昭和16年12月7日以前	1,383人	2.3%
昭和16年12月8日～12月31日	72人	0.1%
昭和17年	2,830人	4.7%
昭和18年	7,610人	12.6%
昭和19年	25,801人	42.6%
昭和20年1月1日～8月15日	21,677人	35.8%
昭和20年8月16日以降	1,172人	1.9%
合計	60,545人	100.0%

(注) 戦没船員数は60,609人である。60,545人との差の64人は、没年月日が不明のため本表に含まれていない。

戦没船員の碑

(横須賀市、観音崎公園内)

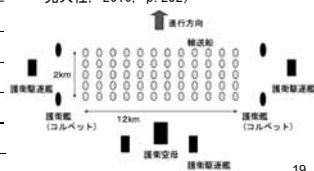
やすらかに
ねむれわが友よ
波静かなれ
とこしえに



(平成23年2月13日撮影)

連合軍輸送船団の隊形

(出典：大内建二、「輸送船入門」、光人社、2010、p.252)



19

1-5 戦後のロジスティクスの変遷

江戸から平成までのロジスティクス

戦国期：兵糧攻めに備える城と城下町、**兵站重視**

江戸期：廻船航路・河川舟運、塩の道

明治期：開国と開港、富国強兵（軍事と産業のための鉄道）

★ 転換点（日本海海戦？）：兵站線を守る戦いに、戦術・戦闘で勝つ

昭和初期：**兵站軽視と大艦巨砲主義の定着**、シーレーン・商船保護の軽視

戦後期：兵站軽視が、物流軽視につながっていないか

「兵」の忌避、専門の学科は日本で数大学（米185大学、独45大学）

平成期：国際化とSCMの意識改善が進む、**ロジスティクス復活の兆し**か？

ロジスティクスの発着地の変遷

P to P (Port to Port)：海外と国内の港（原材料輸入、製品輸出）

L to L (Line to Line)：海外と国内のライン（半製品輸入と国内生産）

C to S (Center to Shop)：流通センターと店舗（商品生産と店舗配送）

D to D (Door to Door)：配送センターと家のドア（通販による宅配）

R to R (Room to Room)：部屋から部屋へ（部屋に届けて使用可能にする）

22

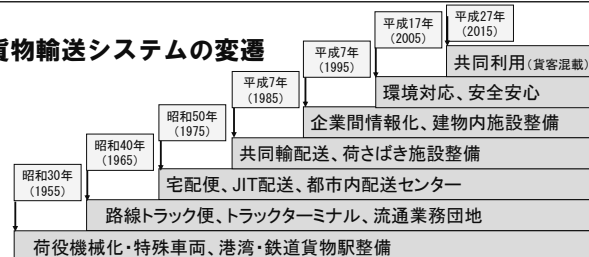
ORの軍事への応用

(出典：飯田耕司、「情報化時代の戦闘の科学、改訂 軍事OR入門」、pp56-p60、三恵社、2004)

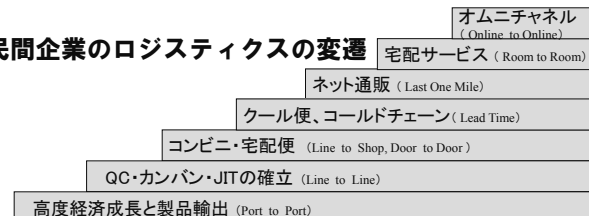
応用される軍事対象	内容
① 防衛力整備計画	軍事技術予測、脅威見積、整備計画のシステム分析、主要装備の機種選定問題、部隊の配置と更新計画の最適化
② 部隊運用計画	防衛作戦、部隊運用のシナリオ分析、部隊の地理的分布、意思決定支援システム、整備運用の効率、補給システムや予備品などの後方支援最適化、日程管理計画
③ 研究開発	主要装備の運用と開発目標、性能試験と性能改善
④ データシステムと評価	演習訓練の評価、防衛に携わる各国のデータ分析、作戦指揮支援システム、戦争・戦闘のシミュレーション
⑤ その他	人事・採用評価、教育プログラム最適化、訓練システム、テロ対策方法・手続方法、防衛システムの費用対効果、海上交通量と日本船隻総数による輸送可能量、有事の輸出入量と経済分析

20

貨物輸送システムの変遷

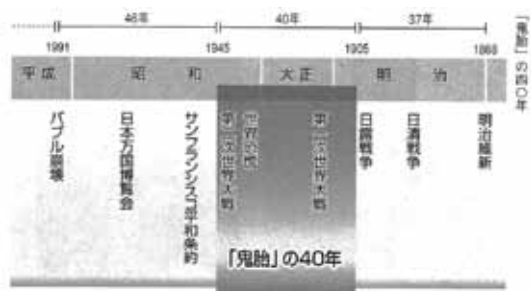


民間企業のロジスティクスの変遷



司馬遼太郎の、「鬼胎」の40年

(船曳建夫、NHK人間講座「日本人論、再考」p39、日本放送出版会、2002)



21

江戸から平成まで ロジスティクスの歴史物語



目次

第1章 江戸の街とロジスティクス

都市の成り立ちと物資供給、日本橋魚河岸の誕生と運河の整備、米蔵・木場・舟河岸の移転、日本橋から始まる現代の都心、河岸と市と広場

第2章 江戸時代の廻船・舟運・陸の道

江戸時代の物流幹線廻船航路、内陸の物流ネットワーク河川舟運、河川舟運が支えた仙台の発展、街道を駆けぬける飛脚と塩の道、文化を運び神を運ぶ

第3章 明治時代の殖産興業と鉄道

文明開化を体現した明治丸、北海道の石炭輸送と横内鉄道、生糸輸出を支えた鉄のシルクロード、物も人も運んだ軽便鉄道、貨物駅その誕生から再開発まで

第4章 太平洋戦争終結までの兵站

富国強兵のための兵站基地と鉄道、兵站をめぐる戦い日露戦争、転換点となった日本海海戦、兵站で敗れた太平洋戦争、兵站を科学した欧米諸国

第5章 戦後から平成までのロジスティクスの変遷

用語の変化(兵站から、物流・ロジスティクス・サプライチェーンへ)、トラック輸送の発展と都市内配送への進化(貨物輸送システムの変遷)、施設整備とともに、システムづくりへ(都市物流計画の変遷)、ビジネス・ロジスティクスの進展(企業のロジスティクスの変遷)

第6章 これからのロジスティクス

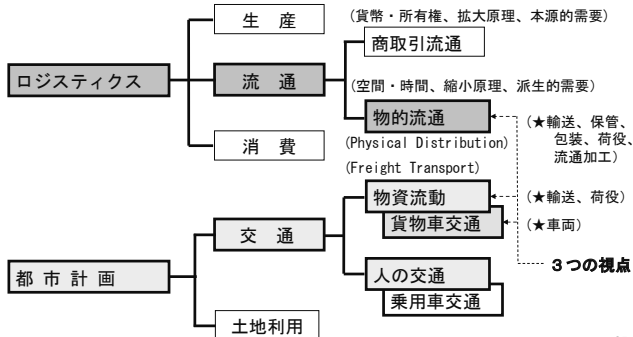
ロジスティクスが直面している課題、ロジスティクス復活へのさざしと期待

24

2. 都市の物流システム

(★：着目点の違い)

ロジスティクスと物流



25

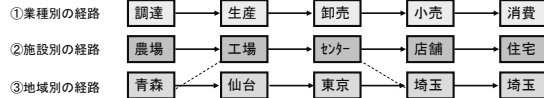
ロジスティクス・インフラ

- 施設インフラ**
 - (リンク＝航路、航空路、道路、鉄道)
 - (モード＝船舶、航空機、トラック、貨車)
 - (ノード＝港湾、空港、ターミナル、操車場)
 - (ソフト・インフラ＝運行方法、料金制度、交通規制など)
- 技術インフラ**
 - 人材：(公共) 行政・手続き遂行、不正防止・公平性、法令遵守など
 - (民間) 品質管理技術、改善意識、機密保持など
 - 管理：輸送管理・貨物管理技術の普及の程度、パレット・コンテナの使用実態、冷蔵・冷凍技術など
 - 情報：情報通信機器、伝票ラベルの統一、管理データの収集管理、データ標準化・規格化・共有化、コード共通化、利用ルール
 - 資源：電力、電話、上下水・工業用水などの利用可能性
- 制度インフラ**
 - 法制度：規制と許可の基準、通関・検査・検疫システム、金融税制、標準化、公平性の担保、市場論理との調整など
 - リスク：損害補償システム、契約不履行、紛争・事故、生活保全など

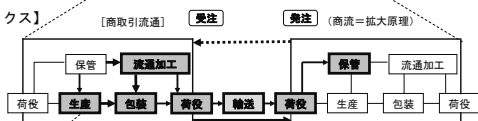
28

サプライチェーンとロジスティクス

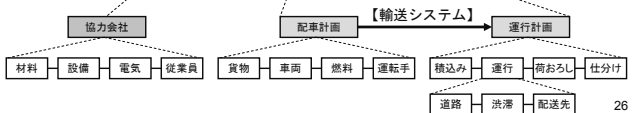
【サプライチェーン】



【ロジスティクス】



【生産システム】



26

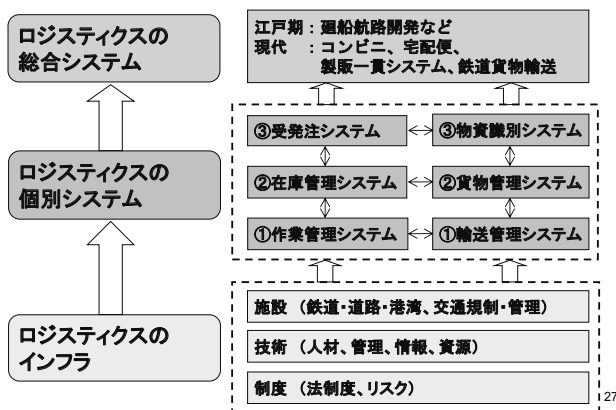
3. 都市物流問題の所在と基本的な方向

都市物流計画における問題の所在

- (1) 建物・施設系の法制度の問題**
 - ① 大店立地法：趣旨はよいが、活かされていない否か。
 - ② 駐車場法：地方自治体の協力不足か。
- (2) 道路建設・交通管理の問題**
 - ① 道路構造：駐車帯を設け道路は必要か。
 - ② パーキングメータ：なぜ乗用車優先が続くのか。
 - ③ 駐車違反：運転手の有無の意味はあるのか。
 - ④ 交通計画者：人の交通しか理解できない限界。
- (3) 建築設計の問題**
 - ① オーナー：採算性は考えても、物流を理解する人は少ない。
 - ② 建築設計者：デザイン重視で、実用性に欠けるのか。
- (4) 荷主の要求、歩行者天国と搬入の矛盾など。**
 - ① 過度な要求：過度な時間指定、多頻度配送。
 - ② 待機車両問題：発地、中継地、着地。下請法違反の可能性は。

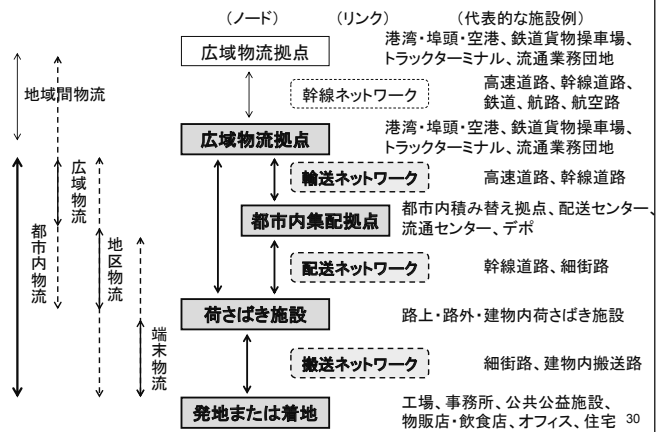
29

ロジスティクスのシステムとインフラ



27

都市の物流システム



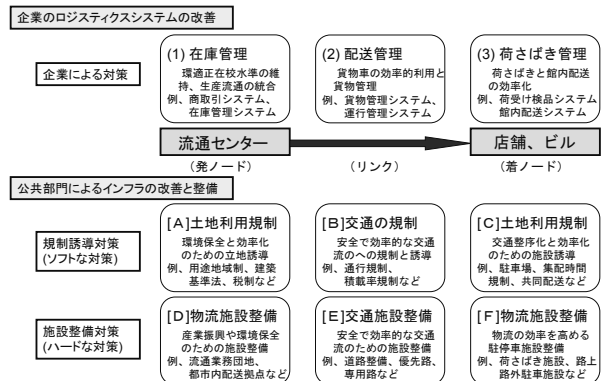
30

日本の物流政策の変遷

- 1963年(昭和38年)：大都市問題懇談会＝流通業務市街地の形成
 1966年(昭和41年)：流通業務市街地の整備に関する法律＝流通業務団地
 1967年(昭和42年)以降：運輸経済懇談会の物流対策の提案＝
 ①ユニットロード、②複合一貫輸送、③複合ターミナル、④流通業務団地
- 1973年(昭和48年)：流通業務団地への疑問(局地的混雑、都市内拠点の必要性)
 1974年(昭和49年)：運輸政策審議会都市交通部会・貨物輸送小委員会報告
 ①ターミナル、トラックベイ、共同配送センターなどの整備、
 ②道路容量と物流需要量の整合、③大都市再開発、④交通規制
- 1992年(平成4年)：都市計画中央審議会＝広域・都市内拠点・端末物流施設
 1993年(平成5年)：流市法の一部改正＝入居基準の緩和
 1994年(平成6年)：駐車場法の一部改正＝荷捌き駐車場の附置義務
 道路審議会＝広域物流拠点の整備
- 2000年(平成12年)：大規模小売店舗立地法＝荷捌き駐車場、荷捌き時間指定
- 2005年(平成17年)：流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律
 2005年(平成17年)：エネルギー使用の合理化に関する法律の改正(改正省エネ法)
 (省エネ計画策定とエネルギー使用量の定期報告が義務付け)
 2006年(平成18年)：道路交通法の一部を改正する法律(平成16年法律第90号)
 (放置車両の取り締まり、道路交通の円滑化や環境対策)

31

流通センターと配送先を結ぶロジスティクス



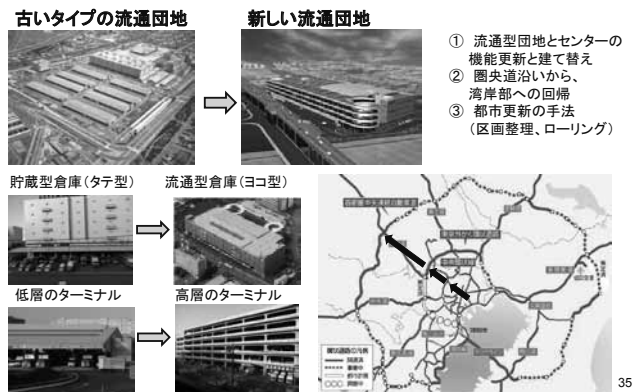
34

これからの都市物流政策

- 【1】少子高齢化対策(平時)
- 買い物弱者対策
 - アクセシビリティ：コミュニティ・バス、買い物バス
 - アベイラビリティ：店舗の設置、移動販売・宅配
 - 交通弱者対策
 - アクセシビリティ：コミュニティ・バス、通院バス、介護タクシーなど
 - アベイラビリティ：往診、医薬品の宅配
- 【2】災害対策(有事)
- 補給(緊急支援物資の輸送)
 - 連携として、国、地方自治体、物流事業者等協議会設置
 - 業務では、燃料確保、緊急車両の通行許可、法制度の運用、情報の共有
 - 備蓄(ローリング・ストック)
 - 家庭内備蓄：ローリングストック(回転備蓄)による1週間程度の備蓄
 - オフィス内備蓄：従業員向けに3日分の備蓄
 - 都市防災計画
 - 公共施設の物資供給拠点として計画・設計
 - 食料や日用品の備蓄の義務化
 - 建築物の、備蓄倉庫、非常用電源装置・非常用給水設備の設置義務
 - 防災マスタープラン、防災アセスメント制度

32

4-1 広域物流拠点の計画



35

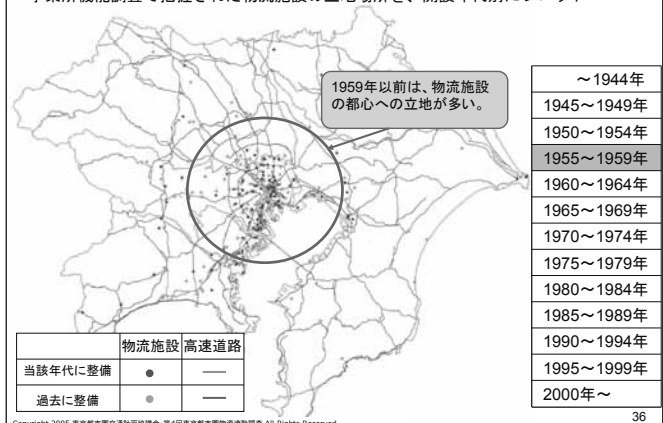
4. 産業と生活のための都市物流計画(平時)

- 広域物流拠点(港湾、空港、流通業務団地)「ノード」
 - 都市物流施設の最適な立地・数・位置・配置・運営(どこに、どのくらいの規模の、どのような施設を設けるべきか)
 - 都市更新の手法(新規施設整備と老朽化対策の手法、流市法・区画整理手法の活用)
- 道路・鉄道・航路ネットワーク論「リンク」
 - 物の交通を「分ける・減らす・換える」(貨物車のためのTDM、モーダルシフト、新交通システムの可能性)
 - 都市内物流の効率化(共同配送の効果と限界、建築設計時の義務化、駐車場法の改正)
- 居住環境整備地区の整備「地域・地区」
 - 貨物車交通を考えた居住環境整備地区の計画手法(通過交通排除と配送車のアクセス、物流的制御と規制による制御)
 - 荷さばき施設を具備する居住環境整備地区(高齢化によるドアツードア物流の増加、街区別の荷さばき附置義務基準)
- 荷さばき施設「ノード」
 - 都心における荷さばき施設整備(高層ビルの附置義務化、駐車場の附置義務基準の改正、駐車場設計基準の改善)
 - 商店・住宅・オフィスなど用途別の施設整備(商店街における駐車場と路上駐車施設利用、時間帯別・表裏別の荷さばき利用)

33

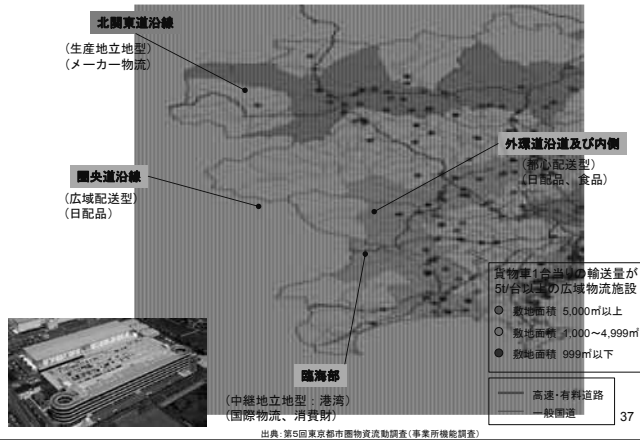
物流施設の年代別立地状況(1950年代)

事業所機能調査で把握された物流施設の立地場所を、開設年代別にプロット



36

東京都市圏の広域物流施設の分布



37

4-3

荷さばき施設計画



40

4-2 貨物車の通行指定と優先通行

駐車禁止道路と荷さばき許可
(レッドルート、ロンドン)

レッドルート (ロンドン)
(赤：レッドルート、青：モーターウェイ)

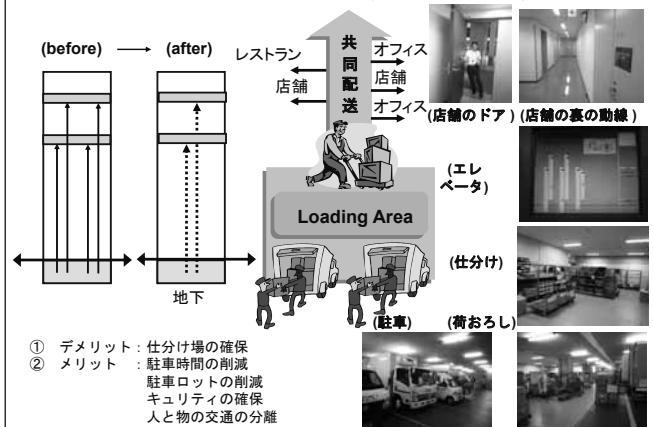


2014年9月23日現在

- ① 貨物車優先と通行指定は、今後必要か。
(大型車通行可能道路整備も重要)
- ② 幹線道路での、秩序ある駐車対策が必要か。
- ③ 貨物の荷さばきを優先する対策。
通行とともに、駐車・荷さばきの誘導。

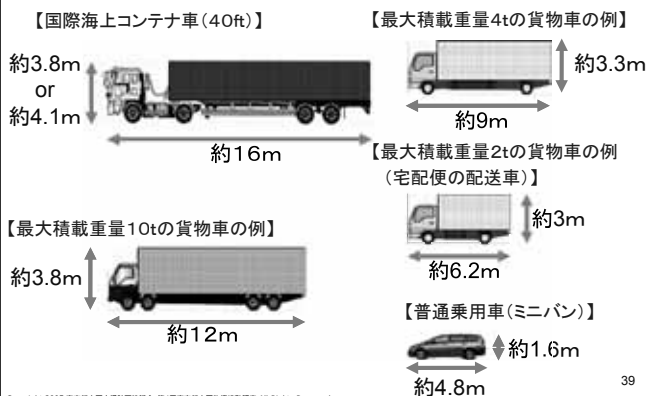
38

高層ビルの館内共同配送 (たて持ち型)



41

大型貨物車の種類と仕様



39

品川インターシティの地下車路



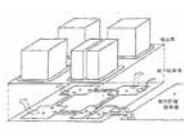
42

都心部におけるエリアマネジメント

地上の風景



地下利用の基本コンセプト



地下のビル間を結ぶ通路



大丸有地区（大手町・丸の内・有楽町）（2010）

皇居



東京駅

43

大規模水災害のタイムライン（防災行動計画）



46

5. 災害に備える都市物流計画（有事）

5-1 災害対策の考え方

予防・応急・復旧の3つの計画

都市計画の役割予防

① 都市計画の主体

- 1) 国家
- 2) 自治
- 3) 企業
- 4) 市民

② 都市計画の基本理念

- 1) 健康で文化的な都市生活
- 2) 機能的な都市活動（住・働・憩・動）
- 3) 適正な制限による合理的な土地利用

③ 防災都市づくり計画（国交省）

- 1) 安全・安心・快適性の配慮
- 2) 都市の施設整備（防災拠点、避難地・避難路）
- 3) 地区の改善（延焼遮断帯、密集市街地改善、防災まちづくり）

予防計画

(耐震、壊れない)

(防火、燃えない)

(生存、途切れない)

復旧計画

(景観・環境、文化・エコづくり)

(交通問題、ネットワークづくり)

(住宅建設、街づくり)

(産業振興、職づくり)

(物資供給、食づくり)

(補給、届ける)

(救援、助ける)

(退避、逃げる)

(応急計画)

44

アメリカにおける災害のロジスティクス

アメリカの
ロジスティクス機関

ニュージャージー州の
ハリケーン用タイムライン

コーディネータ・

主担当官庁

国土安全保障省

連邦危機管理庁

連邦調達局

支援官庁

国防総省、内務省、

運輸省、労働省、商務省、

エネルギー省、農務省、

陸軍工兵隊、復員軍人省、

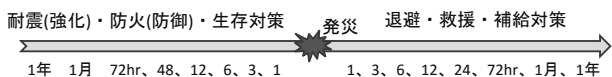
人事局、米国赤十字、

災害ボランティア組織

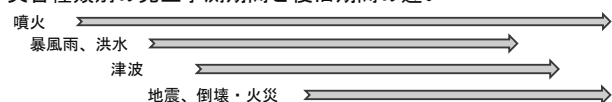
TIME LINE	タイムライン	ACTIVITY (防災行動)	ESF (緊急支援機能)
H-120 (上陸120時間前)		各機関の防災行動レベルを2へ	ALL ESF
H-96		避難所の計画と準備	ESF #6, ESF #7, etc
H-96		住民避難の計画と準備	ESF #6, etc
H-72		州知事による緊急事態宣言	ESF #5 etc
H-48		防災行動レベルを3へ格上げ	ALL ESF
H-48		郡と州の避難所準備	ESF #1, ESF #6
H-36		車による（一方通行）避難の準備	ESF #1, ESF #6
H-36		州知事 避難勧告 発表	ESF #5 etc
H-36		郡と州の避難所開設	ESF #6 etc
H-12		車による（一方通行）避難の開始	ESF #1, ESF #6 etc
H-24		公共輸送機関の停止	ESF #6, ESF #1 etc
H-12		緊急避難	ESF #5 etc
H-0 (0 hour)		警察・消防は、活動停止、避難	ESF #4, ESF #5 etc

47

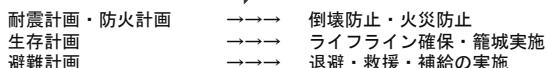
防災の事前準備と行動計画



災害種類別の発生予測期間と復旧期間の違い



地震に必要な事前・事後対策



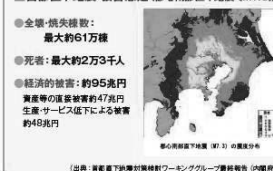
45

国土強靱化計画の考え方

南海トラフ巨大地震 被害想定(断層ケース)



首都直下地震 被害想定(都心南部直下地震 (M7.3))



48

起きてはならない 最悪の事態

(ロジスティクスに関する項目、6/15)

- 2-1 被災地での食料・飲料水等、生命に関わる物資供給の長期停止
- 5-1 サプライチェーンの寸断等による企業の生産力低下による国際競争力の低下
- 5-2 社会経済活動、サプライチェーンの維持に必要なエネルギー供給の停止
- 5-8 食料等の安定供給の停滞
- 6-1 電力供給ネットワーク（発電所、送配電設備）や石油・LPガスサプライチェーンの機能の停止
- 6-2 上水道等の長期間にわたる供給停止

[illegible]

49

5-3 補給と備蓄の課題

(1) 補給の課題：ラストワンマイルの補給

- 1) 避難までの、ラストワンマイルこそが、緊急支援物資供給の要
- 2) 指定避難所への供給
救援者側は、避難所が、どこにあるかは、わかっている。
被災者側は、物資が届けてもらえると考えている。

しかし、避難者のニーズをくみ取れないこともある。
物資はあっても、届けられないこともある。

- 3) 指定外避難所での物資調達
 救援者側は、避難所が、どこにあるかわからない。
 被災者側は、物資集積場所に物資の引き取りに行くことも検討する。

つまり、「自分の避難所は、きっと知らないだろうから、集積場所まで集荷に行く方法しかないかもしれない」、「誰かに引き取りに行ってもらう方法はないか」と検討する。ただし、本人確認がきわめて重要になる。

52

5-2 応急計画の考え方

（１）避難計画（自ら逃げる）

退避のシグナル（合図で、市民や住民が、事前に設定した避難行動を開始する）

- ① 退避のシグナル
 - 1) 退避行動基準（例、消防庁火災出場4段階、比国のシグナル4段階、大学休講基準）
 - 2) 交通の規制基準（例、交通機関の利用と規制、イベント中止基準）
 - 3) 順行と逆行の行動軌跡の整理（例、駅を出るか線路に逃げるか）
- ② 行動の例（震度6.5津波3mのとシグナル4が発信されると、市民は高台へ自主退避）

(2) 救援計画 (誰かを助ける)

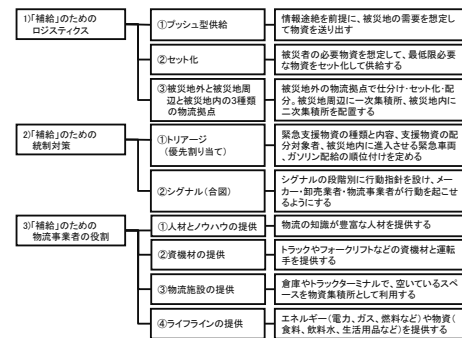
救援のシグナル（合図で、自治体や救援者が、事前に設定した救援行動を開始する）

- ① 救援のシグナル
- 1) 救援者の行動開始基準（医者・看護、医薬品、消防、建設会社、資機材の準備など）
 - 2) 救援者の調達基準（食料・日用品、車両・燃料、物資・運転手）
 - 3) 規制緩和の自動的許可（シグナル2で、貨物車では輸送許可、客車で物資輸送可など）
- ② 行動の例（シグナル2で、食料の調達開始、建設会社では建設機械と作業員の派遣開始）

④ 活動の妨げ（ケガ）で、食料の調達困難、建設資材の運送困難や作業員の搬送、
救援のトリアージ（緊急時の優先割当て順位。救急医療では、黒・赤・黄・緑）

- ① 震災時のトリアージ
- 被災者の優先順序（年齢、距離、病状別）、配分先優先順位
 - 輸送ルートと通行進入許可（緊急車両、トラック、給水車、電源車など）
- ② 行動の例（シグナルで、一般乗用車通行禁止、物資輸送車両は事前配布の許可証で可）

生活物資の「補給」対策



53

(3) 補給計画（被災者に届ける）

補給のシグナル（合図で、政府・自治体、メーカー・運送会社が、調達補給を開始する）

- ① 想定した被災状況別のシグナルを事前に設定し、政府・自治体が被災直後に発信
- ② 行動の例（南海トラフ・津波型震度7、輸送先視点自動決定、輸送物資調達・輸送開始）

物資供給拠点(ハード)

- ① 物資供給拠点の画（公団施設の地点化のために、荷重強化や荷さき位置を計画）
 - 1 被災地外の物流拠点（ピッキングサイト、民間のトランクルーや倉庫）
 - 2 被災地内での集積場所（展示場、陸上競技場、体育館、公園、卸売市場など）
 - 3 被災地内の市町村の集積場所（体育館、運動場、公園など）
- ② 物資供給拠点の事前準備
 - 1 公団施設の計画設計基準（品目別在庫入り、施設内動線計画、温度管理）
 - 2 官民の協力定議（民間企業による調達・仕分け・在庫管理・輸送のノウハウ活用）
- ③ 行動の制約（ひととでは、ひきは通常営業中止、運送会社は物流拠点に支向に向かう）

救援物資のプッシュ型補給・セット化(ソフト)

- ① 救護物資の輸送方法 自衛隊では、プッシュは推進追走、プルは請求追走とする。
- ② 補給物資の調達と作業方法の事前準備
- 1) プッシュ型 (必要物資を想定して送り込む。推進追走、消費者ニーズによるプル型)
 - 2) セット化 (必要物資のバック供給、山王用3日4日セット、乳幼児セットなど)
船団輸送 (水・食料など品目別のトラック数台の船団)
- ③ 行動の例 (例 7-2で、水と食料が集まり、セッティングが始まる)
- 51

51

（２）備蓄の課題：市民の意識改革

補給（輸送）対策の困難なケース

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1) 自分に必要な物資は十分にあるか？ | 工場や倉庫に在庫があっても不足。 |
| 2) 道路は、すぐに通行できるか？ | 直ちに通行はできない。 |
| 3) 輸送するトラックは十分にあるか？ | トラック、運転手、燃料が不足。 |
| 4) 物資が届けば仕分けできるか？ | 保管作業の人も場所もない。 |
| 5) 仕分けたりする人は十分にいるか？ | ノウハウを知らないとも混乱だけ。 |
| 6) 危険物取扱者は十分にいるか？ | 他の業務もあり、手が回らない。 |
| 7) 水道で、飲料水は供給されるか？ | インフラの破断で、手に入らない。 |
- (水道の復旧には最低1ヶ月、など)
- つまり、補給(輸送)は、きわめてリスクが高い。

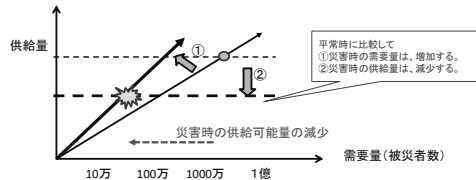
備蓄（在庫）対策の検討方法

- 1) 災害時の物資の需要量＝
平常時の物資の需要量 ＋ 災害による物資必要量の増加
- 2) 平常時に、毎日配送されてくる物資も、備蓄対象
- 3) 備蓄物資は、食料系（食料・飲料水、食器・コンロ・ボンベなど）
生活系（衣類・日用品、リネンなど）
医療系（医薬品、医療器具、医療材料、消毒・洗浄など）
エネルギー系（燃料、非常用電源・電池など）
- 4) 備蓄物資の運営と調達・管理、供給の一括管理が必要

54

需要量・供給量でみた、救援と備蓄の概念

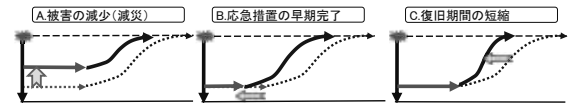
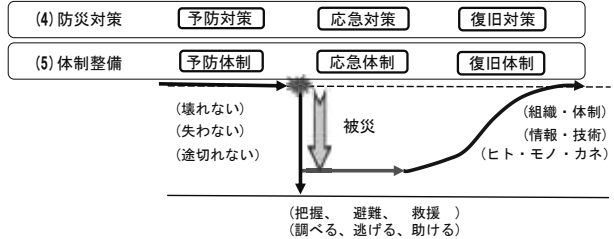
- 1) 平常時の供給量は、需要量に比例する。
- 2) 災害時の需要量は、平常時に比較して増加する。(図の①)
(一日一回おにぎりを食べる人が被災すると、3回おにぎりが必要になる)
(被災により、常備してあった日用品を使えなくなり、需要が増える)
(水道管の破断により、ペットボトルの需要が急増する)
- 3) 災害時の供給量は、平常時に比較して減少する。(図の②)
(運転手やトラックが被災し、燃料が滞るために、供給できなくなる)
(従業員や原材料の不足により、十分に生産できない)
(道路や橋梁の破断、緊急車両の通行により、円滑な輸送ができない)
- 4) これにより、災害時の供給可能量は、極端に減少する可能性がある。



55

事業継続計画（BCP）の 手順と防災対策・体制整備

- (1) 基本方針の策定
- (2) 被災状況の想定と予測
- (3) 重要業務の選定



58

生活物資の「備蓄」対策

1) 家庭における「防災グッズ」	①非常バッグの準備	被災後に火災や津波から避難するとき、すぐに持ち出せる非常バッグを準備する
2) 家庭での備蓄のための「備蓄」	①食料品や生活用品の備蓄 ②ローリングストック	指れや火災や津波が収まった後の生活の維持のために、最低限1週間分の食料品を備蓄する 食料品を買いだめしておき、消費した分だけ新たに購入する
3) オフィスでの備蓄のための「備蓄」	①帰宅困難者対策	自社の従業員だけでなく来訪者も含めて、被災後の3日間程度の生活を維持できるように備蓄する
4) 「備蓄」対策を考慮した都市防災計画	①都市計画での備蓄対策 ②オフィス・学校・住宅のシェルター化 ③公共施設の避難拠点化と物流拠点化 ④自治体の補助と負担	備蓄倉庫や避難所の基準面積を設定し、自治体の条例や法令の基準とする オフィスや学校を「避難できる防災拠点」として物資を備蓄する 被災地内の防災拠点としての利用を想定して展示場や体育館施設を計画する 防災用の備蓄設備の設置に対する自治体補助と、公的な備蓄の費用の自治体負担

56

事業継続計画（BCP）の防災対策

予防対策	壊れない(耐震化) 失われない(分散化) 途切れない(多重化)	生産拠点・在庫拠点の耐震性の確保 荷崩れ防止装置等の設置 調達先・生産拠点、在庫拠点の分散化 原材料・部品の備蓄、製品の在庫増 販売データや在庫データの分散保管 原材料・部品、半製品、製品の、在庫増 生産委託先や輸送委託先の拡大 非常用電源の設置、食料品の備蓄
応急対策	調べる(把握) 逃げる(避難) 助ける(救助)	顧客や従業員の安全確認 自社の事業資産や地域社会の被害状況の確認 顧客や従業員の安全確保 被災した社内顧客への生活物資の供給 緊急支援物資の提供 工場や倉庫、トラック・トラックなどの施設の提供 貨物自動車やフォークリフトなど、人材を含む資機材の提供 エネルギーや食料などのライフラインの提供
復旧対策	復旧が撤退の選択 ヒト・モノ・カネ 情報・技術 組織・体制	再生の場所、規模、時期 撤退(移転、統合など)の場所、規模、時期 被災地外からの応援計画 復旧対策資金の手当て 分散データへのアクセス手順 技術ノウハウの継承ルール・改変方法 災害対策本部の設置 暫定的な組織改編

59

5-4 災害に備える企業のBCP 事業継続計画（BCP）の手順と内容

手順	内容
①基本方針の設定	事業継続計画(BCP)の必要性の整理と、防災対策と体制整備の基本的な考え方の明確化、および従業員、調達先、販売先等への周知
②被害状況の予測	自社、調達先、販売先、地域社会の被災状況の予測と、被災による業務への影響の評価
③重要業務の選定	予測される被害状況のもと、限られた事業資産で優先的に取り組むべき業務を選定し、順位づけること (顧客の優先順位、生産の優先順位、原材料・部品調達の優先順位、サービスレベルの調整)
④防災対策の計画	被災の程度を抑制し、早期に復旧を果たすための対策であり、災害発生前に計画し、事前に可能な対策は実施しておくこと 予防対策(災害の発生前に、被害規模を抑えるための対策) 応急対策(災害の発生後に、応急措置の内容と手順を決める対策) 復旧対策(本格的に事業を災害前の状態に戻していく対策)
⑤体制の整備	災害に対処するための組織編成と、役割分担と責任者の決定 予防体制(災害の発生に備え、予防対策を推進する体制) 応急体制(災害の発生後に、応急措置を推進する体制) 復旧体制(本格的に災害前の状態に戻していくための体制)

57

事業継続計画（BCP）の体制整備

予防体制	壊れない(耐震化) 失われない(分散化) 途切れない(多重化)	生産部門: 工事のための生産の調整 財務部門: 必要な予算の確保 人事部門: 新たな労働力の確保 調達部門: 新たな調達先の確保 生産部門: 委託生産先の拡大 輸送部門: 委託輸送先の拡大
応急体制	調べる(把握) 逃げる(避難) 助ける(救助)	災害対策本部: 顧客や従業員の安全確認 被害状況の確認 災害対策本部: 顧客や従業員の安全確保対策 被災顧客への生活物資の供給 販売部門: 緊急支援物資の提供 生産部門: 工場スペースやライフラインの提供 輸送部門: 貨物自動車などの資機材の提供
復旧体制	復旧が撤退の選択 ヒト・モノ・カネ 情報・技術 組織・体制	復旧対策本部: 企業としての意思決定 (どこで、いつまでに、どのように) 生産部門・人事部門: 応援計画の実行 生産部門: 情報・技術の再生 各部門: 重要業務の継続

60

5-5 都市防災計画の確立

避難場所の籠城拠点化（耐震・防火から籠城へ）

- ① 耐震と防火の計画（従来からの計画）
 - 1) 建築基準法、耐震設計、土木構造物（橋梁、上下水）の耐震強化
 - 2) 広域避難場所（避難広場、白髭防災拠点）、市街地整備（木造密集市街地対策など）
- ② 避難場所の籠城拠点化
 - 1) 避難地・避難場所（学校、公共施設）を、耐震・防火と備蓄で籠城拠点化
 - 2) 発災時にいた場所での籠城（動けば被災者、留まれば救援者）
- ③ 籠城拠点化の事前準備
 - 1) 籠城のシミュレーション（規模と配置、非健常者を含む備蓄量、昼夜人口別避難者）
 - 2) 籠城施設の設計基準（立地選定・配置計画・土木設計・建築設計）

都市施設のシェルター化（都市施設の災害対策）

- ① シェルター化の計画
 - 1) 住む施設（集合住宅のシェルター化、5階ごとの備蓄倉庫など）
 - 2) 働く施設（オフィスを防災拠点化、店舗・倉庫を物流拠点化、工場を生産拠点化）
 - 3) 憩う施設（公園・体育館は、防災備蓄拠点として、荷重・設備を考慮した設計）
 - 4) 動く施設（道路を電気上下水のインフラ回路化、駅・P・A・ターミナルの救援拠点化）
- ② シェルター化の事前準備（要請・条例・補助・規制緩和・設計基準）
 - 1) 防災倉庫や非常用電源施設の計画設計基準（学会による基準設定）
 - 2) 備蓄倉庫設置義務や容積率の算定外・割り増し（自治体の条例、学会による基準）

防災都市計画の確立へ

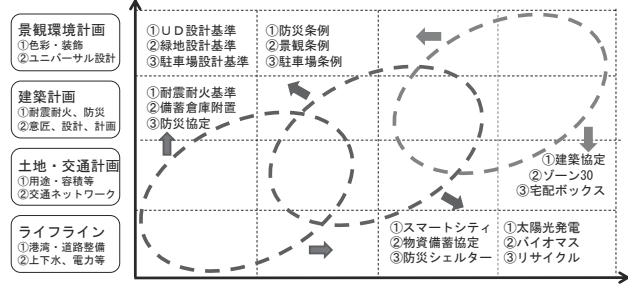
- ① 都市マスタープランにおける防災計画（籠城拠点やシェルターなどを具備したプラン）
- ② 防災アセスメント制度の検討（都市計画と防災基本計画をつなぐ制度、事業法と省令）
- ③ 無駄の排除とゆとりの形成の両立。都合の良い仮定の排除。

61

6. おわりに

計画対象と計画主体の関係

計画対象



- | 国家の計画 | 自治体の計画 | 企業の計画 | 市民の計画 |
|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ① 国家として必要性
② 国家の判断 | ① 市民を支える計画
② 地域振興の計画 | ① 事業成立の計画
② 公民連携の計画 | ① 地域の特性の計画
② 自助・公助・共助 |

計画主体 【石川栄輝（日本都市計画学会の創立者）の4分類】

63

災害に備える都市の施設

- ① 救援物資の拠点（被災地外の、展示場、体育館、倉庫など）
 - 1) 被災地外での、救援物資のセット化
 - 2) 保管・流通加工・梱包のノウハウ
- ② 広域地域間の輸送（長距離大量輸送機関）
 - 1) 重量物輸送（燃料輸送、輸送機器・建設機械の輸送など）
 - 2) 食料・日用品輸送（飲料、食料品・食材、寝具など）
 - 3) 多様な船舶・車両・自動車による輸送（あえて貨物車とは書かない）
- ③ 物資集積場所（被災地内の、卸売市場、展示場、体育館など）
 - 1) 救援物資の物資集積場所での「仕分け・配分」や「配送」
 - 2) 物資集積場所の運営と救援物資の供給・管理・輸送の一括管理
- ④ ライフラインを維持する都市の施設
 - 1) 食糧、飲料水、電気、ガス、上下水、通信、ガソリン・灯油などの確保
 - 2) 施設や設備機器の耐震設計、機器の破損防止、荷崩れ防止、データの保存とバックアップ、コンピュータシステムのバックアップ
 - 3) 庫内作業における包装材の備蓄、従業員の非常用配置

62

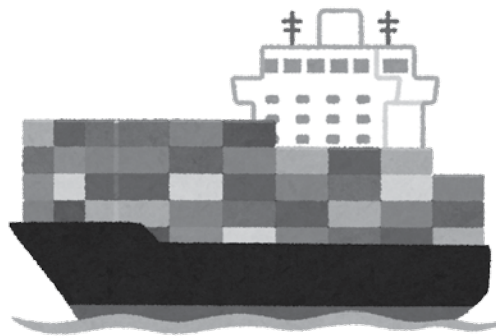
物流から考える、解決すべき課題

- ① 都市・建築計画：人と物の計画バランスに、最低限の規制とルールが必要。
（例、市民>テナント>ビルオーナー>設計会社>建設会社>物流事業者）
- ② 交通計画：アクセシビリティから、アヴェイラビリティへ重視へ。
（例、書店に出向くか本の配送か。少子高齢化は供給の自由も保障したい）
- ③ 運輸事業者：トラック輸送に加え、新たな貨物輸送体系の確立が必要。
（例、「貨物・軍事」→「旅客・貨物」→「旅客」→「貨客混載の時代か？」）
- ④ 消費者・通販業者：「配送サービスが無料」という意識の改革が必要。
（例、「発荷主→物流事業者→着荷主」の3者間の意識差を埋めるためのルール）
- ⑤ 災害対策：「兵站を忘れてきた日本人」には、意識改革が必要。
（例、耐震・避難対策とともに、「災害という名の『兵糧攻め』の対策」が必要。

- 主要文献 ① サプライチェーン・マネジメント概論（白桃書房、2017.4）
 ② ロジスティクスの歴史物語（白桃書房、2016.4）
 ③ みんなの知らないロジスティクスの仕組み（白桃書房、2015.4）
 ④ ロジスティクス概論（白桃書房、2014.3）
 ⑤ 物流からみた道路交通計画（大成出版社、2014.2）
 ⑥ 病院のロジスティクス（白桃書房、2009）
 ⑦ 都市の物流マネジメント（勁草書房、2006）
 ⑧ 明日の都市交通政策（2003）
 ⑨ 付加価値創造のロジスティクス（税務経理協会1999）

ご静聴ありがとうございました。

苦瀬博仁



平成29年度 第1回「近畿支部標準補償算定システム」 操作技術研修会を開催いたしました。

既に恒例となっています、「近畿支部標準補償算定システム」の操作技術研修会が平成29年7月27日～28日の2日間にわたって、補償業務委員会システム部会と研修委員会の合同主催で開催されました。

講師には、このシステムを開発当初から実際の業務に活用されている会員の（株）国土開発センターと（株）コム建築コンサルタントの技術者の方にお願いし、システム会社のテクノコーポレーション（株）にサポートをお願いして実施しました。

今回も会員、非会員、システムの導入、未導入に関わらず参加者を募り、各自でノートパソコンを持ち込み、木造建物をはじめ工作物や立木の算定についてサンプル物件の実際の現場調査の野帳をもとにシステムによって算定を行う一連の作業について、二日間で延べ30名（12会員 29名 非会員 1名）の参加者が講師と共にシステムを操作して操作技術を習得しました。。

（日 時） 平成29年7月27（木）～28（金） 9：00～17：00

（場 所） SOHO Cradle 会議室

（講 師） （株）国土開発センター 大阪支店 上坂 佳伸 氏
（株）コム建築コンサルタント 濱 晋作 氏

（サポート） テクノコーポレーション（株） 中村 稔人 氏

（参 加 者） 7月27日 12会員 16名（未導入 2社）
非会員 1名
7月28日 10会員 13名（未導入 3社）

（研修内容）

① 7 / 27（木） 木造建物 CAD 部・基本研修

これから導入を検討されている方や、担当者の退職や交代などでシステム導入後に活用がなされていない方に対して、システムの CAD 部による作図の一連を研修しました。

初日は平面図入力から内部仕上げ、建具、造作など内部算定に係わる CAD 入力作業について、受講しました。

② 7 / 28 (金) システム積算部全般・基本研修

初日に続き、午前中は CAD 部の設備図などの仕上げの入力を行い、汎用 CAD からの図面を取り込む応用活用、午後は代価表、明細書作成、工作物、立竹木などの積算を行いました。

復習として、70 m²程度の 2 階建住宅を約 2 時間で各自入力して頂きました。殆どの受講者が作図までを完成できました。初めての方でも 70 m²程度の住宅であれば、1 日で積算までできました。

今回は中級編としまして、非木造を含めて汎用 CAD で作図した物件の積算方法や、特殊な算定の場合の手法、応用活用等を考えております。

(研修会場の様子)



参加者には女性の技術者も積極的に参加されていましたが、講師の方の丁寧な指導により参加者全員が同等に算定処理ができました。

受講者からは機能的に高いレベル（仕様）の質問があり、予定した全ての機能の講習には時間が足りない状況でもありましたが、補償業務には欠かせない有用なシステムであると確信頂けた研修会となりました。

近畿支部「補償業務委員会・システム部会」としましては、今後も継続して「近畿支部標準補償算定システム」の操作技術研修会を開催して、補償業務向上のバックアップを図って参ります。

益々進化する「近畿支部標準補償算定システム」は、その仕様については多くの近畿府県・市町村の起業者からご承認いただき、多くの成果書類を提出させて頂いています。

導入の相談については、起業者方・会員・非会員会社を問わず、(一社)日本補償コンサルタント協会・近畿支部事務局までお問い合わせ下さい。

親睦委員会便り

平成29年度上期編

(一社) 日本補償コンサルタント協会 近畿支部

親睦委員会 委員長 吉岡 敏郎

会員の皆様には、近畿支部の親睦委員会事業にご協力頂きありがとうございます。

平成 29 年度の上半期における会員親睦行事として、恒例となっています第 60 回親睦互留歩大会と和歌山港沖でのイサキ釣り大会及び若狭湾でのイカ釣り大会を実施しました。

以下に、それぞれの行事について担当委員から報告させていただきます。

1. 第 60 回互留歩大会

親睦委員会 委員 今中 康生

恒例の春のゴルフコンペは、4 月 5 日（水）にチェリーヒルズゴルフクラブ（三木市）にて開催されました。今年の桜は開花が遅れていたようで、色づきはチラホラ程度でした。昨年のリベンジで早めの日程を押さえたのですが、そう上手くいきませんね～。

さて、平成 3 年からスタートしました親睦互留歩会は、今回で第 60 回の節目を迎えました。たいへん歴史のある大会となりましたが、今更ながら「互留歩って何？」という方がいらっしゃるのではないのでしょうか。元となる意味を調べてみると、

＜近畿支部会員お互いが、ビジネス一途の足を留め、親しくグリーンの上を歩く会＞
という想いが込められているそうです。今でも文字通りのエンジョイゴルフ会ですので、設立当初からの理念がしっかりと受け継がれているように感じます。

コンペの結果は、おそらく日頃の親睦貢献ポイントが（節目なので）反映されたのでしょう。吉岡親睦委員長の初優勝でした！いつもお世話になります！

優 勝 吉岡敏郎氏(帝国コンサルタント)
グロス 96 / ネット73.2
準優勝 三上洋史氏 (平和ITC)
グロス 102 / ネット73.2
第三位 藤本睦之氏(播磨設計コンサルタント)
グロス 96 / ネット74.4

次回は秋頃の開催を予定しております。
どうぞお気軽にご参加ください。



2. 魚釣り大会（和歌山港沖）

親睦委員会 副委員長 山本 俊之

親睦委員会行事のひとつである「魚釣り大会」を平成 29 年 6 月 3 日（土）に行いました。

日 時 平成 29 年 6 月 3 日（土） 4：00～12：00
 参加者 9 名 対象魚 イサギ（イサキ） 天 気 （晴）
 波 少々ほとんど無し

今回の参加者数は、いつも参加される方の都合がつきにくく 9 名と少なめでした。

イサギのポイント日ノ岬沖へあしか丸は進む。

ポイントに着くとすぐに船頭さんから、「タナの水深は 40 m から 45 m で」のかけ声とともに釣り始める。しかし、イサギがいらないのではないかとはいくらか釣れない。約 3 時間同じポイントで粘るが、みなさんほとんど釣れず、イサギが 0～7 匹程度であった。

あまりにも釣果がないため、場所の移動をする。今度は由良沖（水深 50 m～60 m）のアジのポイントである。

場所が変更になってもなかなか釣れなくて、アジが数匹程度であった。

11 時半も過ぎたのでしかたなしに帰港となった。10 年ほど大会を開催しているが、最低の釣果であった。

何故ここまで釣れなかったのか？

例年だと 5 月の連休明け頃からイサギの喰いが活発となり、6 月は最高に釣れるはずであった。しかし、今年の海水温度が異常に低い。昨年まで 5 月、6 月の海水温度を調べてみるなら 20 度以上はあり、高い時では 23 度もあった。それに比べ、今年の海水温度は、5 月はもとより 6 月になっても 18 から 19 度であり 20 度を超えることがほとんど無かった。そのためであろうか、釣り大会以前の釣果もいまひとつの状況であった。イサギが活発に動く水温ではなかったのである。船頭さんが言うには「こんなにイサギの釣れ始めるのが遅いのは初めてのこと」だそうです。

なお、釣果があまりにも少なかったので、おみやげとして船頭さんから全員に釜揚げしらすをいただきました。

釣り大会後、10 日くらい過ぎてから海水温度もあがり釣れ始めました。それが残念でなりません。

世話役としては申し訳ない気持ちでいっぱい釣り大会でありました。次回からはもっと釣果情報を考慮しながら開催日を決めたいと思っています。

また懲りずにご参加ください。みなでリベンジしましょう。



3. 第5回イカ釣り大会の報告

親睦委員会 委員 園田 純也

親睦委員会行事で、今年で5回目になるイカ釣り大会を平成29年7月21日（金）に開催し、今年も「真夏の大人の夜遊び」？をしてきました。

昨年は東舞鶴埠頭から出船しての釣りでしたが、余り釣果に恵まれなかったので、今年は釣れている時に釣れている場所でリベンジをと思い、ネットで情報収集して、福井県おおい町大島に変更し今年こそは5回目の正直！！大漁！！を夢見ての出船計画にしました。

今年の参加者は、浮きスツテ組7名、イカメタル組5名の総勢12名で（集合時間で不手際が有りました事この場をお借りしてお詫び申し上げます。）昨年の2倍もの参加人数で午後5時半過ぎの出港となりました。

30～40分でポイントに到着、当日は海上風が強く船が前後左右に揺れるし、潮流も非常に速くお隣さんと仕掛けがオマツリするはと、非常に釣り難い状況でのスタートとなりました。

漁火も灯り、ボチボチ釣れるであろうと、ただひたすらに竿をしゃくってしゃくって誘うのですが、イカの機嫌が悪く我々の廻りにイカの大群が訪れてくれず、今年もまた、忍耐・忍耐・忍耐・・・ひたすら忍耐・忍耐。

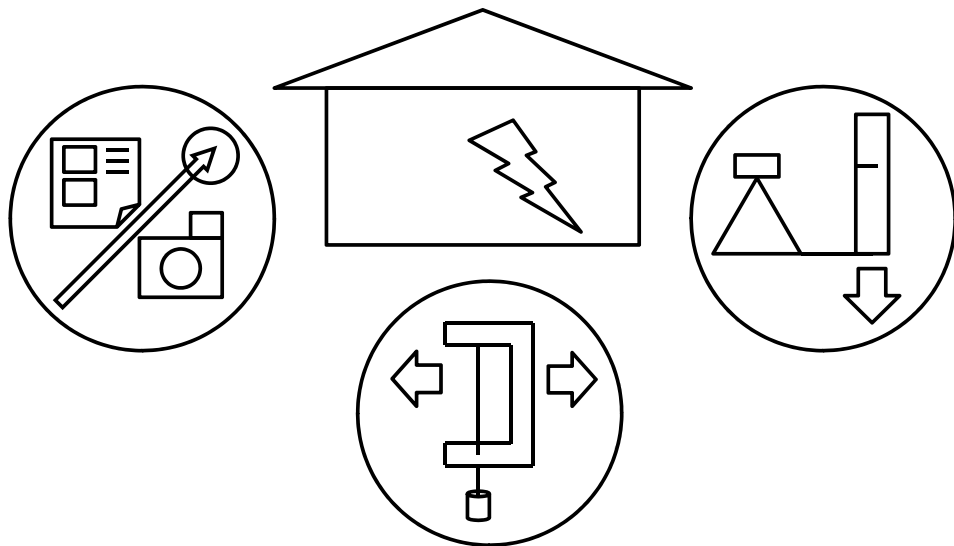
なかなか思うようには釣れませんでした。

釣果としては、多い方で15杯程度を竿頭に、数の少ない方が多数との結果となりました。

今回で5回目のイカ釣り大会でしたが、今年もまた釣果に恵まれることはありませんでした。

来年こそはリベンジとはとの思いがありますが、今回の結果を踏まえて来年の事について、委員会で再考したいと思います。





ケンセイは事業損失調査の専門業者です

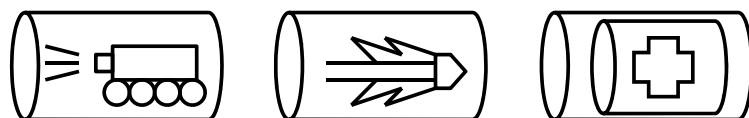
近畿一円で営業しており、公共・民間事業の様々な仕様に対応できます。

工損調査に集中特化することにより、豊富な現場経験を蓄積させ、

それに基づく人材育成・業務改善に日々努めております。

事業近隣の環境調査（騒音振動・井戸水質・交通量など）も扱っておりますので、

まとめてケンセイにお任せください。



下水道管渠の調査・清掃・改築修繕などのメンテナンス事業も営んでおります。

管路の詳細調査や管更生工事などもぜひ当社へお問い合わせください。



株式会社 **ケンセイ**

事業損失部門登録
一級建築士事務所

本 社 〒533-0033 大阪市東淀川区東中島1-18-22 新大阪丸ビル別館

TEL:06-6323-6781 FAX:06-6320-3594

南大阪支店 堺市堺区竜神橋町1-2-16

奈良営業所 香芝市下田東1-88-5

東部大阪支店 大東市灰塚5-1-45

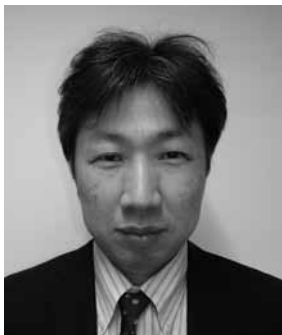
箕面営業所 箕面市栗生新家2-9-25

伊丹支店 伊丹市下河原2-11-15

豊能営業所 豊能郡豊能町牧境山9-6

神奈川支店 川崎市川崎区四谷下町10-4

2017年度国際用地協会（IRWA） 第63回国際教育セミナーに参加して



株式会社タカダ 技術二部

安西 英明

はじめに

2017年度国際用地協会（IRWA）の国際教育セミナーは、米国アラスカ州アンカレッジで開催されました。

IRWA は、アメリカ合衆国に本部を置く非営利団体で、用地取得機関、調査機関、エンジニア、弁護士等の専門家をメンバーとして用地取得等について、啓発、教育、交流活動等を行っているとのこと。日本では一般社団法人日本補償コンサルタント協会が国際協力会員になっており、協会を通して IRWA の参加、交流を行っている。

その交流活動の一環として、国際教育セミナーに参加しており私自身も今回、このセミナーに参加させていただきました。

我々の日程は 6 月 9 日～ 6 月 16 日の 8 日間で、参加者は小笠原団長（一般財団法人公共用地補償機構理事長）、澤野副団長（澤野法律不動産鑑定事務所所長）を含め 10 名でした。

バンクーバー視察

現在はアンカレッジへの直行便が無いため、カナダのバンクーバー経由での移動でしたがカナダに到着して驚いたのは、入国前の税関申告書がタッチパネル式になっており、操作後出てくる用紙とパスポートを持って係官に用紙を提出、滞在日数と渡航目的を答えて入国と混雑することなく空港を出ることができました。

その日（現地 6 月 9 日）はバンクーバーの都市開発（臨海部）等の視察を行いましたが、バスでの移動中、周りのタクシーはほとんどがプリウス α なのに驚きました。

視察は再整備を行ったグランビルアイランド臨海部で、商業施設である市場や生産施設であるビール工場、また、大道芸等が行える広場がありました。施設等は上手く整理されているようでしたが、道路が多少混雑しているようでした。

また、ガイドの方が近年のバンクーバーは、チャイナマネーの流入により不動産価格が高騰しており、中国的な建物の建て方（敷地の大半に建物を建てる）増加してきたとの事でした。

しかし、狭い敷地の日本に住んでいる私にとっては、敷地の大半に建物を建てていることにあまり違和感がありませんでした。

翌日、バンクーバーからアンカレッジの移動でしたが、アメリカへの入国は、厳しい身体検査と入国審査がバンクーバーの空港で行われ、3 時間の空路でようやく到着しました。

国際教育セミナー

6 月 11 日～ 12 日までの 2 日間は、国際教育セミナーへの参加で 2 名の同時通訳の方が付きました。

11 日は午前中に、IRWA の会長や常任理事との名刺交換及び意見交換等の会合を行い、その会

合では、小笠原団長の方から2020年の東京オリンピックの紹介や今回の参加がIRWAに参加して20年の節目になる等の意見を述べられていました。

午後からはオープニングセレモニーが行われ、参加国の紹介や功労者の表彰が行われ、Paul Endress 氏の講演もありました。

講演は、主にコミュニケーション能力の必要性や向上についてで、これはどんなことについて応用できるもので、必要なことだそうです。

12日は各会場で様々なセッションがありましたが、我々が参加するセッションは、次の4つのものを選択しました。

1. 「用地交渉人：いかにアラスカ縦断パイプラインの用地取得をおこなったか」
2. 「法制定から訴訟まで：ミシガン州のThumb Loop 送電線」

3. 「土地公式表示法および境界法の原則の理解」

4. 「直線的プロジェクトの管理」

各セッションについては、2名の担当者が議事録等を作成することになっており、内容については省略します。

各セッションの私個人の感想としては、1.のパイプラインについては、苦労のあとがスライドに映し出されていました。通常、我々が考えるパイプラインは直線的に敷かれるものと思いますが、スライドではパイプラインがコの字になっていたり、カギ型になっていたり、明らかにその土地を除けて設置されているものが結構ありました。

2. サムループ送電線では、土地価格上昇後に以前の地権者に追加補償することに驚かされました。

3. 原則なのかもしれませんが、土地の境界に



については、日本と違い国土が広いことがあるのか、結構いい加減に決めているところがあるものだと思います。

4. の直線的プロジェクトの管理は、建物の施工計画とほとんど同じことを述べているようでした。

アンカレッジ視察

6月13日～14日はアンカレッジの郊外と市内の都市開発の視察を行いました。郊外の方はキナイ半島を視察のため、アンカレッジから車で3時間のスワードまで行き、そこから船で往復6時間の視察です。ガイドの方がスワードまではアラスカ鉄道でも行けるとのことですが、ディーゼルなので4時間以上かかるそうです。キナイ半島は北緯60度くらいでかなり緯度が高いところなのですが、温暖化と空気の乾燥の影響なのかあまり寒さを感じませんでした。

翌日は、バンクーバーへの移動もあり、午前中だけの視察でしたが、地震公園やアラスカ鉄道の駅舎、それとアラスカの歴史を学ぶため、博物館にも立ち寄りました。

そこでは原住民族の暮らし等の展示がありましたが、イヌイト以外にも色々な部族がありそれぞれ独自の展示物がありました。あと、ロシアからアラスカを買った時の調印書（撮影禁止）なども展示されていました。最後にフッド湖水上飛行基地を見学し、アンカレッジ国際空港へと向かいました。

おわりに

今回の研修では、当たり前のことですが、国が変われば補償に対する考え方も違うところが多くあり、それを理解することにより、日本での補償についても多角的に考慮できるようになれば、この国際教育セミナーに参加した意義もあると思います。

また、各支部から参加された方々と、このセミナーを通じて交流できたことは、本当に意義あるものでした。

来年のIRWAの国際教育セミナーは、カナダのエドモントンで開催されるとのことなので興味を持たれた方は是非とも参加していただきたいと思います。





株式会社アトム補償コンサル

代表取締役 友田 治和

弊社は平成23年10月に設立し、今日に至るまで、補償、測量業務を専門とした企業として、公共事業の円滑な遂行の一助となるよう邁進してまいりました。

近年、公共事業予算の縮減傾向に伴い、重点的かつ効率的な事業実施の必要性が増してきており、事業の供用目標を確実に実施していくために、用地取得の円滑化、迅速化が求められております。

公共事業は税金を財源としていることから、用地取得に伴う補償についても説明責任、透明性の確保の観点から、その倫理観が問われていると考えております。

弊社は、常に用地補償のコンサルタント業者としてどうあるべきかを考え、起業者及び権利者から信頼を得るために、社員は日々小さな努力を積み重ね、誠実な対応を心がけており、権利者と起業者と橋渡しをする役割も担っている業務であることを社員は自覚していることから、権利者の対応も後の起業者による交渉が円滑になるよう誠意を持って行っており、積極的に起業者への企画提案を社員一同取り組んでおります。

会社の歴史はまだ浅いですが、日本補償コンサルタント協会としての誇りを持ち、起業者、協会皆様からの信頼を得られるよう、また協会の一層の発展に寄与できるよう努力してまいります。

今後ともご指導ご鞭撻のほど宜しくお願い申し上げます。

【会社概要】

社 名：株式会社アトム補償コンサル

本 社：福井県福井市志比口2-4-1

T E L：0776-50-0170

F A X：0776-50-0171

事 業 所：京都支店 福井営業所

設 立：平成23年10月23日

代 表 者：代表取締役 友田 治和

資 本 金：1,000万円

登 録：補償コンサルタント 補29-4924
測量業者登録(1)-34017

支部だより

(平成 29 年 2 月～平成 29 年 7 月)

支部役員会及び委員会の動き

◎役員会(2月14日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

1) 本部第3回総務委員会(1/25)報告

【議題】

- (1) ワーキンググループ(分科会)の設置について
- (2) 総合補償部門における業務領域拡大方針検討について
- (3) これからの人材確保・育成等の取組について
- (4) 平成 29 年度要望書(案)について
- (5) 研修講師登録台帳について

【その他】

- ・平成 28 年度総務委員会事業実施計画

2. 支部委員会報告

(1) 総務委員会

- ・「新春交礼会」(1/20)の実施報告

(2) 研修委員会

- ・第3回実務研修会(2/9)の開催報告

(3) 補償業務委員会

- ・第6回補償業務委員会+システム部会開催予定について

「第5回用地補償技術研究会」(2/23)の対応について検討

照応建物設計及び算定の運用の問題点についての検討結果について

(4) 広報委員会

- ・支部報 67 号の発行予定について

(5) 親睦委員会

- ・春の親睦互留歩大会の開催予定について

3. その他

- ・平成 29 年度予算(案)について
予算(案)のとおり承認される
- ・平成 28 年度補償業務管理士筆記試験の試験監理員について
- ・第 41 回近畿支部通常総会及び創立 40 周年記念式典について
日時：平成 29 年 5 月 19 日(金)
場所：大阪キャスルホテル
通常総会と記念式典の同日開催について確認し、記念講演会の講師については中村副支部長に選任を任せることを確認
- ・平成 28 年度支部報への寄稿者に対する原稿料の支払いについて

◎役員会(3月14日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

1) 第6回固定資産評価特別委員会(2/20)報告

【議題】

- (1) 沖縄県の固定資産評価業務の発注動向について(沖縄支部)
- (2) 長崎市との協議状況(九州支部)
- (3) 固定資産評価補助業務特別委員会満了に伴う今後の動向について

2) 第2回本部補償業務委員会(2/24)報告

【議題】

- (1) プレハブ住宅要領案の統計値化と見積困難状況の発注者へのアプローチ状況
- (2) 作業計画書(業務計画書)の歩掛調査(九州)

- (3) 曳家・改造工法に関する資料説明(関東)
- (4) 本省・整備局等の各取組状況(本部)
- (5) 平成28年度事業実施報告(案)の作成
- (6) 平成29年度事業実施計画(案)の作成

2. 日本補償コンサルタント復興支援協会からの 情報提供

- (1) 第10回復興支援協会理事会資料の配付

3. 支部委員会報告

- (1) 総務委員会
 - ・特になし
- (2) 研修委員会
 - ・特になし
- (3) 補償業務委員会
 - ・第6回補償業務委員会+システム部会
(2/23)の開催報告
 - ・「第5回用地補償技術研究会」(2/23)の開催報告
- (4) 広報委員会
 - ・第3回広報委員会(2/17)の開催報告
 - ・支部報67号の発行
- (5) 親睦委員会
 - ・第60回春の互留歩大会(4/5)の開催案内について

4. その他

- ・「近畿支部40年のあゆみ」(案)について
- ・創立40周年記念式典の打合せについて
- ・平成29年度各委員会の事業計画の策定について

◎役員会(4月11日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

- 1) 本部第4回総務委員会(3/21)報告

【議題】

- (1) 平成28年度総務委員会事業実施報告(案)及び平成29年度総務委員会事業実施計画(案)について
- (2) 平成28年度補償業務委員会事業実施報告(案)及び平成29年度補償業務委員会事業実施計画(案)について
- (3) 固定資産家屋評価補助業務受託促進に関する特別委員会報告について
- (4) 平成29年度事業計画(案)について
- (5) 平成29年度収支予算(案)について
- (6) 第41回通常総会議長予定者について
- (7) 総合補償部門における業務領域拡大方針検討について
- (8) 平成29年度要望書について
- (9) これからの人材確保・育成等の取組について



補償コンサルタント
株式会社 サンコム

代表取締役 松本道彦

本社 〒679-4003

たつの市揖西町小神162-6

TEL 0791-63-1533 FAX 0791-63-4179

E-mail: info@kk-suncom.co.jp



3つのCOMで社会に貢献します

Communication Computing Combination

ホームページ: <http://www.kk-suncom.co.jp>

支部だより

2) 本部第9回理事会(3 / 22) 報告

【決議事項】

- (1) 入会の承認について
- (2) 平成 28 年度常任委員会及び特別委員会事業実施報告並びに平成 29 年度常任委員会事業実施計画について
- (3) 平成 29 年度事業計画及び収支予算について

【協議事項】

- (1) 第 41 回通常総会の議長について
- (2) 平成 28 年度の経営改善策について

【報告事項】

- (1) 職務執行状況報告について
- (2) CPD 制度の運用について

2. 支部委員会報告

(1) 総務委員会

- ・ 創立 40 周年記念行事検討委員会(3 / 23) の開催報告
- 本省、土地・建設産業局長表彰、本部長表彰候補者の推薦、支部長表彰候補者の選定について(案)を決定

(2) 研修委員会

- ・ 第 1 回研修委員会の開催予定について

(3) 補償業務委員会

- ・ 特になし

(4) 広報委員会

- ・ 特になし

(5) 親睦委員会

- ・ 第 60 回春の互留歩大会(4 / 5) の実施報告

3. その他

- ・ 平成 28 年度復興支援協会の「連絡調整経費」について
- ・ 平成 28 年度収支決算(案)報告
役員会として承認される
- ・ 第 41 回通常総会及び創立 40 周年記念式典の次第、進行役職員について
- ・ その他
H28 補償業務管理士筆記試験の試験監督員への協力依頼
- ・ 3 / 31 付本部人事異動について

◎役員会(5月8日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

期間中開催なし

2. 日本補償コンサルタント復興支援協会からの情報提供



株式会社 平和 ITC

Heiwa International Total Consultant

代表取締役 山本 治見

代表取締役 周 文

代表取締役 三上 洋史

本社／〒918-8026 福井県福井市湊1丁目1704番地 TEL (0776) 36-5267 FAX (0776) 36-6520
大阪支店／〒530-0041 大阪市北区天神橋2丁目5番25号1108 TEL (06) 6354-2386 FAX (06) 6354-2382
東京支店・滋賀営業所・京都営業所・京都北営業所・兵庫営業所・奈良営業所

(1) 第1回復興支援協会理事会資料の配付

2) 本部第1回理事会(5 / 31) 報告

3. 支部委員会報告

(1) 総務委員会

・特になし

(2) 研修委員会

・第1回研修委員会(4 / 18)の開催報告

(3) 補償業務委員会

・照応建物の算定に関する近畿地整からの意向確認について

(4) 広報委員会

・第1回広報委員会(5 / 8)の開催報告
支部報68号のコンテンツ等の決定

(5) 親睦委員会

・和歌山での魚(イサキ)釣り大会の開催案内について

4. その他

- ・第41回支部通常総会及び創立40周年記念式典の進行等についての確認
- ・26・27年度2カ年の会費の未納による会員の資格喪失についての報告
- ・会員の入・退会について

◎役員会(6月19日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

1) 本部第1回総務委員会(5 / 15) 報告

【議 題】

- (1) 平成28年度事業報告(案)及び収支決算(案)について
- (2) 会費及び入会金規程の一部改正(案)について
- (3) 平成29年度要望書(案)について
- (4) 業務領域拡大方針検討について
- (5) これからの人材確保・育成等の取組について

【その他】

- ・平成29年度総務委員会事業実施計画

【決議事項】

- (1) 入会の承認について
- (2) 平成28年度事業報告について
- (3) 平成28年度収支決算について
- (4) 公益目的支出計画実施報告書について
- (5) 会費及び入会金規程の一部改正について
- (6) 第41回通常総会について
- (7) 第41回通常総会における会長表彰について

【協議事項】

- (1) 平成29年度要望書について

【報告事項】

- (1) 会員資格の喪失について
- (2) 会員の状況について
- (3) 職務執行状況報告について
- (4) 平成28年度筆記試験の実施結果について
- (5) 補償コンサルタント登録業者数及び部門別登録数について
- (6) 第41回通常総会の議長について
- (7) CPD制度の運用状況について

2. 日本補償コンサルタント復興支援協会からの情報提供

- ・第1回理事会(5 / 25) 資料の配付
- ・第2回理事会(6 / 13) 資料の配付

3. 支部委員会報告

(1) 総務委員会

・創立40周年記念式典等の実施報告について

(2) 研修委員会

・第1回実務研修の実施予定について

(3) 補償業務委員会

・第1回補償業務委員会+システム部会

(5 / 29) の開催報告

- ・平成 29 年度第 1 回システム操作技術研修会の開催予定について

(4) 広報委員会

- ・本部広報誌「補償コンサルタント」の執筆分担について
広報委員会ではなく「役員会」で決定することを確認

(5) 親睦委員会

- ・第 1 回親睦委員会 (6 / 5) の開催報告
- ・和歌山での魚釣り大会 (6 / 3) の実施報告
- ・イカ釣り大会の開催予定について

4. その他

- ・平成 29 年度近畿支部独自要望書について
今年度も全会員に要望アンケートを実施することを確認
- ・会員の弔事について
(株) KC コンサルタント代表取締役柏木雅和氏に対するご香典について
- ・西日本ブロック会議 (6 / 28、29) の開催について
会議の議題と議題に対する各支部の意見について検討

◎役員会 (7 月 24 日開催)

1. 本部理事会・委員会報告

1) 本部第 2 回理事会 (6 / 20) 報告

【決議事項】

- (1) 入会の承認について
- (2) 職員給与規程の一部改正について

【協議事項】

特になし

【報告事項】

- (1) 会員の状況について
- (2) 第 41 回通常総会懇親会について
- (3) CPD 制度の運用状況について

(4) 職員の任免について

- (5) 第 10 回日韓合同セミナーの開催について

2. 日本補償コンサルタント復興支援協会からの情報提供

- ・特になし

3. 支部委員会報告

(1) 総務委員会

- ・平成 29 年度西日本ブロック会議 (6 / 28・29) の開催報告
各支部議題及び議題に対する各支部の意見や回答の紹介
- ・平成 29 年度近畿支部要望書に対する会員アンケートの集約状況について
- ・平成 28 年度近畿支部要望書の修正項目等について

(2) 研修委員会

- ・第 1 回実務研修の開催案内について
- ・第 2 回研修委員会 (8 / 2) 開催予定について

(3) 補償業務委員会

- ・平成 29 年度システム導入会員の状況報告
- ・第 1 回補償業務委員会＋システム部会 (7 / 27) の開催予定について
- ・第 1 回システム操作技術研修会の開催案内について
- ・照応建物の算定の統一化について

(4) 広報委員会

- ・支部報 68 号 (創立 40 周年記念号) の発行予定について

(5) 親睦委員会

- ・イカ釣り (若狭湾) 大会の実施報告

4. その他

- ・支部事務局の行事予定報告
- ・平成 29 年度近畿支部独自要望書の作成と起業者との日程調整について

講演会・講習会・研修会の開催

会員の資質の向上をめざし、各種研修会・講習会・講演会を開催しています。

〈講演会〉

日 時：平成 29 年 5 月 19 日（火） 15：30 ～ 17：30

会 場：大阪キャッスルホテル 7 階

テ ー マ：「これからの物流と公共事業」

ー 平 時 と 有 事 の 、 都 市 物 流 計 画 ー

講 師：流通経済大学 流通情報学部

教 授 苦 瀬 博 仁 氏（東京海洋大学 名誉教授）

参加人員：53 会員 140 名

〈研修会・講習会〉

1. 平成 29 年度 第一回近畿支部標準補償算定システム操作実技研修会

日 時：平成 29 年 7 月 27 日（火）9：00 ～

平成 29 年 7 月 28 日（火） 17：00

会 場：「SOHO Cradle」会議室

テ ー マ：「木造建物 CAD 部入力及び推定再建築費算定技術研修」

講 師：（株）国土開発センター 大阪支店

上 坂 佳 伸 氏

（株）コム建築コンサルタント

濱 晋 作 氏

サポート：テクノコーポレーション（株）

中 村 稔 人 氏

受 講 者：12 会員 延 29 名 非会員 1 会員 1 名



会 員 親 睦 行 事

会員相互の交流と情報交換を目的に各種親睦行事を企画開催しています。

1. 第 60 回 JCC 互留歩大会

日 時：平成 29 年 4 月 5 日（水）

場 所：兵庫県 チェリーヒルズゴルフクラブ

参 加 者：9 会員 12 名

2. 会員親睦魚（イサキ）釣り大会

日 時：平成 29 年 6 月 3 日（土）

場 所：和歌山県 和歌山港沖

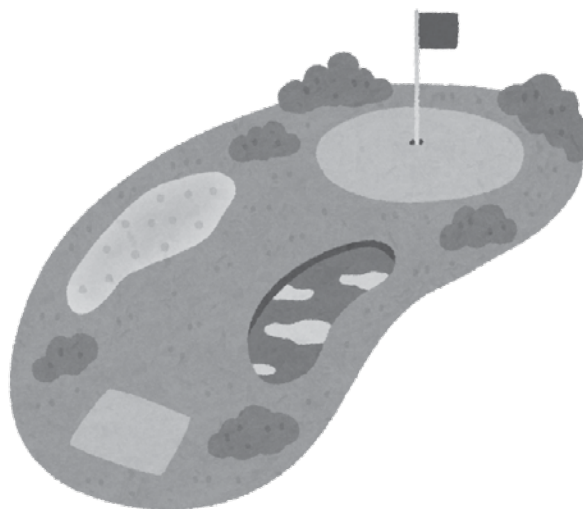
参 加 者：6 会員 9 名

3. 会員親睦魚（イカ）釣り大会

日 時：平成 29 年 7 月 21 日（金）

場 所：福井県 若狭湾

参 加 者：8 会員 12 名



一級建築士事務所 補償コンサルタント 登記測量業



株式
会社

三輝設計事務所

代表取締役社長

森 下 篤 郎

一級建築士 土地家屋調査士 補償業務管理士
構造設計一級建築士 CASBEE建築戸建評価員
不動産コンサルティングマスター 宅地建物取引士

本 社/福井県福井市和田一丁目4-10 〒918-8238

TEL 0776-27-6323(代) FAX 0776-27-6347

URL <http://www.archi3ki.jp> Email info@archi3ki.jp

支店・営業所/東京・大阪・名古屋・仙台・広島・いわき

補償業務管理士資格研修・講習会

(情報提供)

1. 平成 29 年度 補償業務管理士登録更新・講習会が下記日程で開催されます。

日 時：平成 29 年 9 月 28 日（水）

会 場：新梅田研修センター

大阪市福島区福島 6－22－20

(06)4796－3371

カリキュラム：

近 畿 支 部

講習時間	講 習 内 容	講 師
10:30 ～ 12:00	「公共用地業務の現状と課題」	国土交通省 近畿地方整備局 用地部 調 整 中
12:00 ～ 13:00	昼 食 休 憩	
13:00 ～ 13:40	「補償コンサルタントと管理業務」	国土交通省 近畿地方整備局 用地部 調 整 中
13:40 ～ 15:10	「補償基準等の改正等について」 （過去 5 年分）	国土交通省 近畿地方整備局 用地部 調 整 中
15:10 ～ 15:20	休 憩	
15:20 ～ 16:00	「補償コンサルタント業の属性と市場規模等について」	(一社)日本補償コンサルタント協会 調 整 中
16:00 ～ 16:30	修了証書等の交付	

CPD：15 ポイント

2. 平成 29 年度 補償業務管理士共通科目が下記日程で開催されます。

日 時：平成 29 年 11 月 28 日（火）～ 11 月 30 日（木）

会 場：新梅田研修センター

大阪市福島区福島 6－22－20

(06)4796－3371

カリキュラム：未 定

CPD：申請中

会員の動向

(平成29年5月末現在)

《代表者変更》

3-042 (一財)日本不動産研究所
近畿支社
太田 雅美 ⇒ 小川 兵衛

9-047 大和不動産鑑定(株)
八杉 茂樹 ⇒ 渡邊 茂雄

3-088 (株)オオバ 大阪支店
一條 岳 ⇒ 東村 茂久

3-058 (株)ランドコンサルタント
関西支社
塩谷 由紀夫 ⇒ 今尾 憲彦

7-013 (株)エイト日本技術開発
関西支社
新池 亨 ⇒ 高松 重則

5-027 玉野総合コンサルタント(株)
大阪支店
山口 貴康 ⇒ 村雲 由喜

6-177 (株)KCコンサルタント
柏木 雅和 ⇒ 柏木 良一

6-190 (株)日新企画設計
荒川 健治 ⇒ 高橋 一浩

4-087 (株)東洋設計 福井支店
西川 明広 ⇒ 前川 淳

《所在地変更》

6-144 (株)コンサルタント関西
〒672-8021
兵庫県姫路市白浜町字佐崎中 3-1-2
↓
〒671-1154
兵庫県姫路市広畑区吾妻町 1 丁目 35-3

《社名変更》

該当なし

《入会》

6-269 (株)アトム補償コンサル
代表者 友田 治和
〒910-0845
福井県福井市志比口 2-4-1

《退会》

6-166 (株)歌建築設計事務所

6-212 (株)中山総合コンサルタント

6-231 八幡建設測量(株)

妥協のない技術力で確かな信頼を獲得
総合補償コンサルタント



<http://www.takada-gr.co.jp>

◇コンサルタント登録部門

- 補償コンサルタント（全8部門登録）
 - ・土地調査・土地評価・物件・機械工作物
 - ・営業補償特殊補償・事業損失
 - ・補償関連・総合補償
- 測量業
- 一級建築事務所

◇有資格者

補償業務管理士 / 1級建築士 / 2級建築士 / 測量士 / 測量士補 / 1級土木施工管理技士 / 公共用地経験者 / 1級建築施工管理技士 / 建築設備士 / 第3種電気主任技術者 / 下水道技術検定（2種） / 宅地建物取引主任者 / 消防設備士 / 1級管工事施工管理技士 / 第2種電気主任技術者 / 第1種電気工事士 / 行政書士 / 公害防止管理者（水質・大気）

本 社

〒530-0001 大阪市北区梅田 1 丁目 2 番 2 - 1 2 0 0 号

TEL (06) 6344-0540 FAX (06) 6344-0605 E-Mail: osk.honbu@takada-con.jp

支 店 / 東京・中部・九州

営業所 / 京都・滋賀・奈良・和歌山・神戸・尼崎・姫路



会 員 名 簿

(平成 29 年 5 月末現在)

会員番号	(一社) 日本補償コンサルタント近畿支部会員番号
登録番号	「補償コンサルタント登録規定」(国土交通省告示第 1341 号) に基づき国土交通大臣により登録を受けた登録番号
登録部門	「補償コンサルタント登録規定」第 2 条別表に掲げる登録部門

登録部門 凡例	1	土地調査部門	5	営業補償・特殊補償部門
	2	土地評価部門	6	事業損失部門
	3	物件部門	7	補償関連部門
	4	機械工作物部門	8	総合補償部門

大 阪 府

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-014	大手前産業 (株)	補 26 第 684 号	06-6763-2261	○		○			○		
3-042	一般財団法人 日本不動産研究所 近畿支社	補 25 第 19 号	06-6348-2010		○	○	○	○	○	○	
3-119	(株) NISSO 大阪支店	補 25 第 503 号	06-6292-4671	○	○	○	○	○	○	○	○
6-018	(株) タカダ	補 25 第 540 号	06-6344-0540	○	○	○	○	○	○	○	○
9-047	大和不動産鑑定 (株)	補 25 第 176 号	06-6536-0600		○						
6-022	大阪エンジニアリング (株)	補 25 第 445 号	06-6581-2815	○	○	○	○	○	○	○	○
6-023	福田総合コンサルタント (株)	補 25 第 13 号	06-6227-0890	○	○	○	○	○	○	○	○
6-031	(株) 産業工学研究所	補 25 第 514 号	06-6541-5845	○	○	○	○	○	○	○	○
6-032	(株) アイテクノ	補 25 第 475 号	06-6889-4551			○	○	○	○	○	○
6-037	中央復建コンサルタンツ (株)	補 25 第 12 号	06-6160-1121	○		○			○	○	
6-039	(株) 技 研	補 26 第 801 号	06-6356-3666		○	○	○	○	○	○	○
6-070	(株) 谷澤総合鑑定所	補 26 第 600 号	06-6208-3500		○	○		○			
6-073	(株) 三和総合コンサル	補 25 第 145 号	06-6951-6211	○	○	○	○	○	○	○	
3-088	(株) オオバ 大阪支店	補 26 第 558 号	06-6228-1350	○	○	○	○	○	○	○	○
3-058	(株) ランド・コンサルタント 関西支社	補 26 第 566 号	06-6320-5731	○	○	○	○	○	○	○	○
6-103	(一社) 近畿建設協会	補 28 第 1590 号	06-6943-8171		○	○				○	○
7-013	(株) エイト日本技術開発 関西支社	補 26 第 687 号	06-6397-3888	○	○	○	○	○	○	○	○
3-083	(株) 間瀬コンサルタント 大阪支店	補 25 第 492 号	06-6385-0891	○	○	○	○	○	○	○	○
6-132	(株) 日建技術コンサルタント	補 26 第 604 号	06-6766-3900	○		○	○				
6-138	(株) ケンセイ	補 25 第 2448 号	06-6323-6781						○		
6-147	(株) 浜名技術コンサルタント	補 28 第 1132 号	06-6227-0227	○		○	○	○	○	○	○
7-030	(株) ウエスコ 関西支社	補 25 第 547 号	06-6943-1486	○	○	○	○	○	○	○	○
6-159	(株) 地域経済研究所	補 28 第 1076 号	06-6314-6300			○					
6-194	(株) 環境整備研究所	補 28 第 2069 号	072-631-1307			○	○	○	○		
6-201	写測エンジニアリング (株)	補 26 第 1572 号	06-6768-0418	○		○	○		○		

会員名簿

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
3-294	(株) 八州 西日本事業部	補 24 第 1363 号	06-6305-3245	○	○	○	○	○	○	○	
6-206	(株) アスロード	補 26 第 4769 号	06-6343-7688			○					
6-207	(株) 東洋建築設計事務所	補 28 第 1088 号	06-6768-2020			○			○		
4-025	(株) 国土開発センター 大阪支店	補 25 第 458 号	06-4300-5015	○	○	○	○	○	○	○	○
6-216	(株) ニュージェック		06-6374-4901								
6-246	(株) 信栄補償設計	補 27 第 2855 号	06-6947-1130			○	○	○	○	○	○
3-106	(株) UR リンテージ西日本支社	補 25 第 442 号	06-6949-5725	○	○	○	○	○	○	○	
5-103	南海カッマ (株) 関西支社	補 25 第 414 号	06-6632-9750	○		○		○	○		
5-027	玉野総合コンサルタント (株) 大阪支店	補 25 第 262 号	06-6362-3520	○	○	○	○	○	○	○	○
3-529	(株) 中央クリエイト 関西支店	補 28 第 3923 号	06-6889-0015			○	○	○	○	○	○
6-266	(株) ユニオンリサーチ	補 25 第 4697 号	06-6446-1801	○		○	○	○	○	○	
6-267	西日本高速道路ビジネスサポート (株)	補 28 第 4918 号	06-6396-2828	○	○	○				○	○

京 都 府

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-013	内外エンジニアリング (株)	補 25 第 150 号	075-933-5111	○		○		○	○		
6-046	北陽測地 (株)	補 25 第 168 号	075-723-5881	○							
6-113	(株) 吹上技研コンサルタント	補 26 第 902 号	075-332-6111	○		○					
6-153	(株) 伊藤・梅原建築設計事務所	補 25 第 2343 号	0773-42-1039			○					
6-168	(株) 中地コンサルタント	補 28 第 2098 号	0772-72-0268	○							
6-189	(株) 関西総合鑑定所	補 28 第 1616 号	075-252-2367		○						
6-238	塩見測量設計 (株)	補 28 第 1595 号	0773-22-4947	○		○					

兵 庫 県

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-097	(株) 宮本設計	補 28 第 4888 号	0797-71-0431	○		○	○	○	○		
6-105	(株) サンコム	補 25 第 177 号	0791-63-1533	○		○			○		
6-106	阪神測建 (株)	補 25 第 170 号	078-360-8481	○		○		○			
6-107	(株) 西播設計	補 25 第 143 号	0791-63-3796	○	○	○	○	○	○	○	○
6-129	(株) カイヤマガチ	補 25 第 410 号	079-267-1212	○		○		○	○		
6-144	(株) コンサルタント関西	補 24 第 1395 号	079-245-6222	○		○	○	○			
6-167	(株) 播磨設計コンサルタント	補 25 第 1457 号	079-423-5155	○		○	○	○	○		

会員名簿

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-177	(株) KC コンサルタント	補 28 第 2033 号	078-708-8432			○	○	○	○	○	○
6-245	(株) 朝日コンサル	補 27 第 2868 号	0794-63-6491	○							
6-258	(有) 大田建築事務所	補 28 第 3101 号	06-6482-5708			○	○	○	○	○	○
6-263	(株) エンタコンサルタント	補 26 第 665 号	0795-22-2219	○		○					
7-099	アサヒコンサルタント (株) 兵庫支社	補 25 第 1451 号	079-287-6660	○		○	○	○	○	○	

賛助会員

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
0-046	(株) 兵庫不動産鑑定所	補 24 第 4955 号	079-285-3515		○						

福 井 県

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-109	京福コンサルタント (株)	補 25 第 142 号	0770-56-2345	○		○		○	○		
6-116	(株) サンワコン	補 25 第 532 号	0776-36-2790	○		○	○	○	○	○	
6-130	(株) エイコー技術コンサルタント	補 25 第 169 号	0770-25-1222	○	○	○			○		
6-140	丸一調査設計 (株)	補 25 第 270 号	0776-52-8400	○		○	○	○	○		
6-155	(株) 三愛調査事務所	補 25 第 1493 号	0779-65-4175	○		○	○	○			
6-156	(株) 平和 ITC	補 26 第 672 号	0776-36-5267	○	○	○	○	○	○	○	○
6-158	(株) 帝国コンサルタント	補 26 第 815 号	0778-24-0001	○		○			○		
6-180	(株) 若狭開発技術センター	補 28 第 1606 号	0770-53-2883	○		○			○		
6-181	(株) 川上測量コンサルタント	補 24 第 1422 号	0776-35-5566	○		○					
6-187	(株) アスワ測量設計	補 28 第 2051 号	0776-34-1012	○		○			○		
6-190	(株) 日新企画設計	補 28 第 1054 号	0776-57-0024	○					○		
6-208	中央測量設計 (株)	補 26 第 873 号	0776-22-8482	○		○					
6-210	(株) 三輝設計事務所	補 28 第 2054 号	0776-27-6323			○		○	○		
6-211	(株) ワカサコンサル	補 26 第 850 号	0770-56-1175	○		○			○		
6-215	(株) 澤田調査設計	補 26 第 2556 号	0770-56-3456	○		○					
6-219	九頭龍測量 (株)	補 28 第 1130 号	0779-66-1021	○		○	○	○	○		
4-073	(株) 日本海コンサルタント 福井支店	補 26 第 642 号	0776-54-9188	○	○	○	○	○	○	○	○
4-087	(株) 東洋設計 福井支店	補 25 第 1439 号	0776-26-0510	○		○	○	○	○	○	
6-264	(株) キミコン	補 27 第 2709 号	0778-62-7700	○		○	○	○	○	○	
6-269	(株) アトム補償コンサル	補 29 第 4924 号	0776-50-0170	○		○	○	○	○		

滋 賀 県

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-057	キタイ設計（株）	補 26 第 1548 号	0748-46-2336	○		○					
6-111	（株）新 洲	補 25 第 149 号	077-552-2094	○		○		○			
6-150	正和設計（株）	補 26 第 989 号	077-522-3124	○		○					
6-202	（株）鈴鹿設計事務所	補 26 第 654 号	077-573-3223	○		○					
6-249	近畿設計測量（株）	補 26 第 854 号	077-522-1884	○		○					

奈 良 県

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-019	アトラス工営（株）	補 26 第 567 号	0742-45-1055	○		○		○	○		
6-142	（株）関西補償問題研究所	補 28 第 1034 号	0742-49-8439			○		○			
6-161	（株）たかの建築事務所	補 28 第 1342 号	0747-22-3232			○	○	○	○	○	
6-205	太洋エンジニアリング（株）	補 24 第 2264 号	0742-33-6660	○	○	○	○	○	○		
6-233	（株）コム建築コンサルタント	補 27 第 2716 号	0743-76-6644			○	○	○	○		
6-260	（株）倉田総合鑑定	補 27 第 4403 号	0742-30-5520	○	○	○	○	○	○	○	○

和 歌 山 県

会員番号	名 称	登録番号	電 話	登 録 部 門							
				1	2	3	4	5	6	7	8
6-052	清水不動産鑑定士事務所	補 25 第 144 号	073-422-1285		○	○			○	○	
6-164	（株）山本総合補償コンサルタント	補 24 第 1680 号	073-482-2343			○	○	○	○		
6-176	（株）岡本設計	補 28 第 1634 号	073-426-3151			○	○	○	○		
6-204	（株）近畿コンサルタント	補 26 第 956 号	073-436-4932	○		○			○		

住みよい未来都市を実現するパートナー

株式会社N I S S Oは、補償、鑑定、測量分野で培った技術ノウハウ・実績をもとに、用地折衝をはじめとした都市開発の事業を推進いたします。

・NISSOのスタンス

皆様の納得・安心の上に築かれる新しいまちづくりをサポートします。

・サービスの強み

多様な人材とノウハウがサービスの品質を支えます。

・事業基盤

半世紀に亘る実績が当社の信用力の源泉です。

●事業推進

パートナーとして、事業計画の円滑な推進を通じて効率アップ・事業コストの軽減化を実現します。

●用地折衝

補償金の説明だけにとどまらず、関係機関との調整や移転に関わる手続きを支援することで、事業の促進に寄与します。

●事業支援

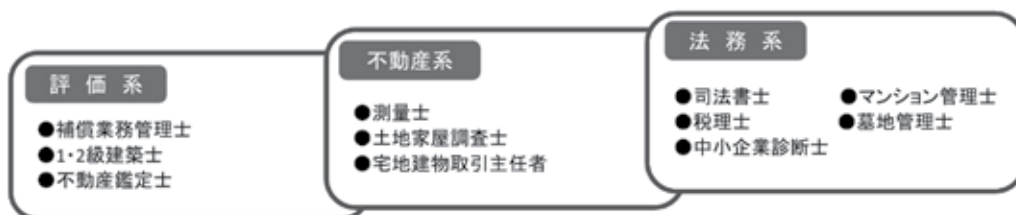
再開発や区画整理など、組合等による街づくり事業の運営に不可欠な管理業務等の支援を行います。



●補償・鑑定・測量

各分野における精度の高い専門業務で半世紀に亘って実績と信用を築いて参りました。弊社の事業の基盤であり、発展の礎として、さらなる充実を目指します。

【NISSOの処理体制】



■本 社

〒101-0025
東京都千代田区神田佐久間町1丁目25番地 秋葉原鴻池ビル
T E L : 03-6859-7515 F A X : 03-6859-7516

■大阪支店

〒531-0072
大阪市北区豊崎2丁目7番9号 豊崎いずみビル
T E L : 06-6292-4671 F A X : 06-6292-4677

 株式会社 NISSO

投稿募集

本誌では下記の要領・テーマで、読者の皆様からの投稿を募集しております。

投 稿 要 領

- ・原 稿 ワード等をお願いします。
- ・締切り 随時
- ・テーマ 自由
- ・原稿料 1 テーマにつき 5,000円
- ・C P Dポイント . . . A4 1 ページにつき 1 単位を付与
- ・送付先 〒540-0026
大阪府中央区内本町1丁目2番6号（パナシアビル4F）
（一社）日本補償コンサルタント協会 近畿支部
広報委員会

広報委員会編集委員

武田正典、梶 雅弘、三上洋史、堀本隆司、溝口 努、今井隆宏、中井正司、野中洋介

編 集 後 記

去る 5/19 に近畿支部設立 40 周年記念式典が開催され、この支部報 68 号は近畿支部設立 40 周年記念号としております。

式典当日は、1977（昭和 52）年の設立当時のご苦勞を諸先輩方から拝聴し、また、協会関係者の皆さんによる当時の思い出をもとに、今号において特集を組ませていただいたところです。様々なご苦勞を糧にしながら、今日における近畿支部の興隆があるのだなと感じ入った次第です。

さて、2017（平成 29）年。現在、建設業界のキーワードとして、「i-Construction」と「働き方改革」があります。

i-Construction とは、国土交通省が先導して、測量から設計、施工、検査、維持管理に至るまで全ての事業プロセスで ICT（情報通信技術）を活用し、建設現場の生産性を飛躍的に向上させることを目指すものです。

IoT（モノのインターネット）や AI（人工知能）といった革新的な技術を建設現場に取り入れることで、国内の生産労働人口が減っていく中でもそれを上回るだけの生産性向上を実現し、経済成長を果たしていく点が主たる目的とされています。

また、働き方改革に向けての課題として、建設業では人手不足に加えて、36 協定の対象外であることから、長時間労働、休日出勤が放置されてきた実態があります。一方で、国内建設産業全体では公共・土木関係で年間約 18 兆円の市場があり、新設が減り維持管理が増えていくものの、今後も総額が極端に減ることはないものと予測されています。

その状況の中で i-Construction に取り組むことで、将来におけるさらなる生産労働人口減少に対応しつつ、働き方改革を実現し、建設業界の健全なる発展に資することが狙いです。

確かに、発注者（起業者）や施工者にとって、i-Construction への取り組みは、働き方改革につながるものだと思います。

しかし、補償コンサルタント等の建設関連産業にとっては状況が異なってきます。我々、補償コンサルタント業にとって i-Construction がどのように位置づけられるのか、さらに、働き方改革にどう反映していくべきかについて考えておかねばならないように思います。

i-Construction が、発注者（起業者）や施工者のみが享受できるイノベーションではなく、補償に関与する技術者がその恩恵を被ることができるよう、技術革新をもとにして新たなイノベーションにつなげ、補償コンサルタント業の技術者の作業の省力化にも資するように、新たな価値を創造していかねばならないのではないかと強く感じます。

近畿支部標準補償算定システムをベースに、UAV、BIM、CIM を新たなツールとして使いこなす中で、公共事業の円滑な遂行と同時に損失の適正な補償の確保へとつながる新たな提案を、補償コン業界を挙げて取り組んでいかねばならない。

今回の 40 周年記念号の編集を振り返るなかで、補償コンサルタント黎明期の一致団結した取り組みを、今の時代の今日的課題に対して向けていかねばならないと感じつつ、厳しい残暑の中、流れゆく雲に秋の気配を感じる今日この頃であります。

（広報委員長：梶 雅弘）

一般社団法人 日本補償コンサルタント協会

近畿支部報

vol.68 2017.8