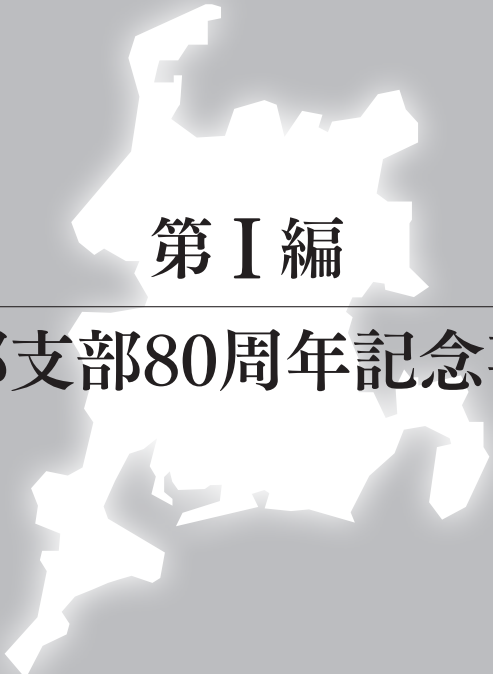




第Ⅰ編

中部支部80周年記念事業

第1章 記念式典・祝賀会

1.1 記念式典

平成30年11月17日（土）14時から16時45分にかけて、土木学会中部支部80周年記念式典・記念講演が、名古屋市千種区吹上にある名古屋市中小企業振興会館7Fメインホールで開催された。土木学会会員および一般の方を合わせて245名の参加であった。

記念式典では、主催者を代表して、80周年記念事業実行委員会実行委員長の名古屋工業大学の梅原秀哲氏の開会の挨拶で始まった。来賓を代表して土木学会会長の小林潔司氏よりご祝辞を賜ったのち、土木学会中部支部選奨土木遺産選考委員会委員の岩下健太郎氏から、平成30年度選奨土木遺産に認定された4施設についての紹介があり、各施設の管理団体代表者へ小林会長から認定証が授与された。

記念講演では、今回の80周年記念事業のテーマである「将来の交通インフラ」に相応しい2つの講演が行われた。東海旅客鉄道株式会社の新美憲一氏からは「リニア中央新幹線と期待される効果」について、名古屋大学の森川高行氏からは「自動運転技術がもたらす地域社会のイノベーション」について、大変貴重な講演を賜った。最後に、平成30年度土木学会中部支部支部長の本田敦氏の閉会の挨拶で幕を閉じた。

（1）開会の挨拶

●実行委員長 梅原 秀哲氏



土木学会中部支部80周年記念事業実行委員会の委員長を仰せつかっております名古屋工業大学の梅原です。本日は、大勢の皆様にご参加いただき、誠にありがとうございます。

土木学会中部支部は、1938年5月29日に設立され、本年5月に80周年を迎えました。

私たちの生活は、道路、鉄道、ダム、港湾、空港、ライフラインなど国土や都市を形成する社会基盤施設によって支えられています。これらの社会基盤施設の整備に土木技術が果たした役割は大きく、中部地域の発展に寄与してきました。特にこの10年間は、地球温暖化による気象変動により、全国的に豪雨災害が毎年のように発生しています。中部地域では、特に三重県や岐阜県で土砂災害など大きな被害を受けていますが、これらの被害を最小限にくい止めるために、土木技術が大いに役立っています。

80周年記念事業の1つとして、本日、市民の皆様に土木技術が市民生活に果たす役割を身近に感じていただくことを目的とし、「将来の交通インフラ」をテーマに、記念講演会を開催することにしました。2027年のリニア中央新幹線開業によって人や物の流れがどのように変わるか、また近いうちに実現するであろう自動車の自動運転によって、中部地域の都市交通がどのように変化するか、将来の夢のある講演を企画しました。新幹線や自動車が創る近未来社会を、ご参加頂いた皆様と一緒に考える場となることを願っています。

講演に先立ちまして、市民の皆様に土木学会の活動を知っていただくために、土木学会選奨土木遺産認定書授与式を行います。歴史的土木建造物の保存を目的に、土木学会では土木遺産の認定を平成12年から行っています。中部支部において今年度も4つの施設が認定されました。

終わりに、本日ご来賓としてお越し頂きました土木学会 小林潔司会長に御礼申し上げますとともに、80周年記念事業の企画、準備と実施を担当された実行委員をはじめとする関係各位のご尽力と、本日ご参加の皆様のご協力に心から感謝して、私の挨拶とさせていただきます。

川町)の施設管理者である中部電力株式会社岐阜水力センター所長の中畑禎氏へ認定証および銘板が授与された。

(5) 記念講演1

●東海旅客鉄道株式会社 新美 憲一氏



ただいま、ご紹介を頂きましたJR東海の新美でございます。

中央新幹線計画は、全国新幹線鉄道整備法、いわゆる「全幹法」に基づき進めております。東京都を起点、大阪市を終点とし、走行方式は、超電導磁気浮上式、いわゆる超電導リニアで、営業最高速度は時速500km、設計最高速度は時速505kmで両都市間を結びます。建設費は、車両費を含めまして、全線で約9兆円、主要な経過地は甲府市附近、南アルプス中南部を経て、名古屋市附近、奈良市附近となっています。この整備計画のうち、品川から名古屋までの約286km が、平成26年10月に国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けた区間です。

中央新幹線の歩みについてご説明します。中央新幹線は国鉄時代の昭和48年に基本計画線に決定され、その後、地形、地質調査などの調査を進めてきました。平成19年12月に当社が品川から名古屋までの自己負担を決定したことで、全幹法の手続きは進み始め、平成20年10月に地形、地質調査の結果を報告しました。同じ年の12月に、残る4項目、供給輸送力等、施設及び車両の技術開発、建設に要する費用、その他必要な事項の調査指示を受け、翌年平成21年12月に国へ報告しました。

これらの報告を受け、開催された交通政策審議会での審議は1年2ヶ月、20回に及び、超電導リニアの技術、環境保全、費用対効果、JR東海の事業遂行能力、そして東日本大震災を踏まえた影響などが審議され、平成23年5月に答申が出されました。この答申を受け、国土交通大臣は平成23年5月のうちに、当社を中央新幹線東京都・大阪市間の営業主体及び建設主体に指名するとともに、整備計画を決定し、当社に対して建設の指示をしました。その後、足かけ4年にわたり環境アセスメントを実施し、土木構造物を中心とした工事実施計画(その1)の

市街地から伊豆の遊覧地へ向かう観光道路の象徴的地点として再建されたバランストタイドアーチの鋼橋でございます。1876年に港橋の名称で架橋された木橋から5代目1912年に御成橋と改名されましてから2代目の橋で、1937年に竣工した橋です。御成橋がまたぐ狩野川は昭和40年に狩野川放水路ができるまでの間、大規模な洪水被害が頻発しており、昭和13年の集中豪雨、昭和33年の狩野川台風による水害などがございましたが、これに耐え、さらに昭和20年の空襲時に爆弾破片が鋼鉄柱にあたる戦災にも耐えた橋でございます。現在も御成橋を中心に数々のイベントが開催されるなど、そのシンボル性を誇っており、地域の人々に愛される橋であり、土木遺産に認定されました。

最後に、上麻生発電所取水堰堤でございます。大正末期以降の濃尾の電力需要に対応して建設された、日本現存最古のローリングゲートを有する美しい発電用取水堰堤でございます。上麻生発電所取水堰堤は鋼ドラムのローリングゲートを有している堰堤としては、現存するもので日本最古のものです。また、長野にある昭和4年竣工の南向発電所、こちらは平成27年に認定された土木遺産ですが、こちらと合わせて国内に数例しかない希少な形式です。左岸側に当時としては貴重な流木路、右岸側送水路には形状が工夫された魚道が設けられるなど、様々な優れた構造を有する美しい発電用取水堰堤であり、土木遺産に認定されました。以上で紹介を終わります。

(4) 認定授与式

●小林会長と受賞者の皆様



認定授与式では、土木学会会長の小林潔司氏より、辰巳用水関連施設群(所在地：石川県金沢市)の施設管理者であるNPO法人辰巳用水に学ぶ会の理事長である玉井信行氏、宇津ノ谷隧道群(所在地：静岡県静岡市、藤枝市)の施設管理者である静岡市建設局局長の伊東正高氏、御成橋(所在地：静岡県沼津市)の施設管理者である静岡県交通基盤部道路局道路整備課課長の青木直己氏、上麻生発電所取水堰堤(所在地：岐阜県加茂郡白

(2) 来賓祝辞

●土木学会会長 小林 潔司氏



本日、土木学会中部支部は80周年をお迎えいただいた。この栄えある記念式典・記念講演に一言ご祝辞を述べさせていただけるご縁をいただきまして、非常に感謝しております。

記念講演会の将来の交通インフラというテーマは、誠に時期を得たテーマであります。このテーマに対して、学会並びに周囲の皆様と日本の国土の将来、またスーパーメガリジョンによる中部地方の将来を一緒に考えていくことは非常に意義の深いことだと思っております。

すでに、リニア新幹線の工事が着々と進展しておりまして、開業後の姿が目浮かぶタイミングになってまいりました。世界の先端都市というのは一つの都市圏だけで成り立つのではない、非常に大きな、総合的な都市圏が高速の新幹線または高速のリニア新幹線でつながる。その最先端の大都市として、この中部地域、名古屋市が躍動する。

その一方で世界のイノベーションをけん引する責務があるかと思います。土木学会もこの重責をしっかりと認識し、土木学会中部支部の会員諸兄あるいは関係者の方々と世界のトップ地域となるための戦略と一緒に考えてまいりたいと思っております。また、最近非常に新しい技術革新、ICT、並びにIoT、AI、非常に勢いで技術革新が進んでおります。今日は、森川先生が自動運転、これもまた世界の競争が非常に厳しい分野の講演をしていただける。わたしも楽しんで聞かせて頂きたいと思っております。今日の記念式典、記念講演、記念祝賀会と是非とも有意義なものにしていきたいと思えます。市民の方々にも、土木学会のこの活動をご理解いただける良い機会だと考えております。土木学会会長として、ご祝辞を申し上げて私の挨拶と代えさせて頂きたいと思えます。今日は本当におめでとうございます。

(3) 選奨土木遺産の紹介

●選考委員会委員 岩下 健太郎氏



平成30年度選奨土木遺産の認定に関しまして、土木学会選奨土木遺産中部支部選考委員会委員を務めております、名城大学の岩下が説明申し上げます。

選奨土木遺産とは、過去の優れたインフラストラクチャーであり、現在のまちや地域が形成されるに至るまでの歴史的な背景を知る手がかりとなり、このような歴史背景が蓄積され、文化競争力を有する施設と位置付けられております。

まずは、辰巳用水関連施設群でございます。辰巳用水は金沢城とその城下を潤す用水として、加賀藩主 前田利常の命で、町人 板屋平四郎によって1632年に建設された施設です。金沢城の辰巳の方角にある犀川上流から、手掘り5km弱のトンネルと6kmほどもある開水路を経て、兼六園の霞が池に貯水、さらに伏せ越し、逆サイフォン構造を意味いたしますが、この構造の水路で金沢城ならびに城下町に水が届けられる構造となっているなど、数多くの優れた点が評価され、土木遺産に認定されました。

次に、宇津ノ谷隧道群でございます。旧東海道の宇津ノ谷峠におきまして、明治、大正、昭和の各時代に建設された3つの隧道でございます。上の写真が明治の宇津ノ谷隧道でございます。旧東海道における宇津ノ谷峠の山越え回避と安倍川への安水橋架橋により失業した川越人足再雇用の必要性から、明治9年に開通し、後に壁面が赤レンガに改修されました。中央の写真の隧道が大正の宇津ノ谷隧道でございます。大正時代に自動車輸送が普及し始めまして、より大きな幅員が必要となり、大正15年に着手されて5年後に開通した隧道でございます。下の写真の隧道が昭和の宇津ノ谷隧道でございます。大正隧道の災害被害や第1次道路整備5か年計画が契機となりまして、昭和34年に開通した隧道でございます。さらに、平成7年には平成の宇津ノ谷隧道が開通しており、明治時代から現在に至る百数十年に渡り地域の重要交通路を担う稀有な土木遺産群であり、土木遺産に認定されました。

次に、御成橋でございます。御成橋は昭和初期に沼津

ステムが前後・左右のいずれかの車両制御を行うことをいいます。典型的には自動ブレーキですね。レベル2はシステムが前後・左右の両方の車両制御をする。自動ブレーキとレーン変更ができる。レベル3は完全にシステムが運転を制御してくれるわけですが、システム側が要求してきたらドライバーが運転しなくてはいけない、常に運転ができるように待機してはいけません。レベル4、レベル5は全く人間が関知しない、システムが全責任を負うのです。レベル4は走行環境が限られている。高速道路だけとかある地域だけとか。レベル5は、どこでも完全にシステムだけで運転してくれる。これは政府が示すスケジュールですが、レベル4までの市場化時期は書かれているが、レベル5はわからないといったところです。

自動運転がもたらす効果のひとつは、交通事故の減少です。いま日本が迎えている超高齢化社会にはとても効果的。次に、移動サービスを高度化していく。たとえば、バスなどの定路線公共交通の高頻度化、ドライバーがいらない過疎地でも提供可能となっていく。そしてオンデマンド化、究極的には運転手がいらないロボタクシーになっていく。また、物流における運転手不足の解消、自家用車に乗っている時のセカンダリータスクが可能となります。それから、道路の効率的利用として、車間距離が縮まる、車線の幅も縮まる。スムーズに運転したり、車間距離が縮まり空気抵抗が減ることで環境負荷が減る。車の保有台数も減少するといわれています。これらは、レベル4や5が普及した場合に効果がでるものです。

ここでCASEがもたらす自動車利用と社会の姿の変化について、ご紹介したいと思います。まず、自動運転車は手動運転車より恐らく高価になります。そうするとOEMによるこれまでのビジネスモデル、個人が車を購入して、保有・専用使用するビジネスモデルは成り立ちにくくなる。一方、現在のバイクシェアなんかもICTのおかげで世界に普及してきたが、車もICTによるつながる化によって、シェアしていく形になる。ここから、我々が産官学で取り組んでいるモビリティ・イノベーションの研究プロジェクトの紹介をしていきたいと思います。

名古屋大学COIというプロジェクトが2013年度から始っています。これは9年間のプロジェクトで文部科学省と民間企業とのマッチングファンドです。全国には18のCOIがあり、そのうちの一つが名古屋大学COIです。私はそこで研究リーダーを務めております。名古屋大学COIのビジョンは、高齢社が元気になるモビリティ社会を作っていこうというものです。人と車と仕組みという3本柱でこのようなモビリティ社会を作ろうと取り組んでいます。

メインとなる「車」からのアプローチは、安心安全に使える車と運転支援になります。実は60年も前から完

明していくとともに、工事の安全・環境の保全に十分配慮し、中央新幹線の実現に向け、推進していきたいと考えております。

最後になりますが、土木学会中部支部が今後益々発展し、90周年、100周年を迎えられることを祈念いたしまして、私のお話を終わらせて頂きたいと思います。

(6) 記念講演2 ●名古屋大学 森川 高行氏



今ご紹介にあずかりました名古屋大学の森川でございます。私は、現在、自動運転を使ったモビリティサービスのプロジェクトに取り組んでおります。これを紹介しながら、自動運転がこの社会をどう変えてくのかお話ししたいと思っております。

現在、4回目の交通革命が起こっていると思っています。第1次の交通革命が、産業革命の時、それまで人の力とか動物の力、風の力に頼っていた移動が、初めて原動機が変わったのが交通革命でありました。第2次の交通革命は自動車というものが初めて大衆化したとき、大量生産によって初めて中産階級まで車が行き渡るようになって、都市とライフスタイルが変わった。そこにITが加わったというのが第3次交通革命で、大体1990年くらいに、Intelligent Transport SystemsということでITが初めて入った。そして、今起ころうとしているのがモビリティ 4.0、車とインフラの知能化ということで、2020年くらいに本格化するのではないかと考えています。

次世代の車のキーワードはCASEです。Cはコネクテッド、Aはオートノマス、Sはサービサイズド、サービス化、Eはエレクトリック、内燃機関だったものが電動化していくということです。

このCASEによって、通信で繋がって、自動運転化された電気自動車を移動サービスとして利用するという形になっていく。1886年にベンツとダイムラーによるガソリン車誕生以来、4回目の交通革命、本格的なイノベーションが起きつつあります。

自動運転にはレベルが5段階あります。レベル1はシ

り、将来の経年劣化や東海地震などの大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければなりません。こうしたことから、中央新幹線の実現により、速やかに大動脈輸送を二重系化することが不可欠であります。

次に、「東海道新幹線の利用可能性の拡大」についてお話します。中央新幹線が全線開業しますと、東京～名古屋～大阪を最速で結ぶ東海道新幹線の「のぞみ」の機能は、相当程度、中央新幹線にシフトします。その結果、東海道新幹線のダイヤには余裕が生まれ、「ひかり」や「こだま」の機能を充実させることが可能となります。これまで停車本数が少なかった駅に、停車する列車を増やすことができ、東海道新幹線の沿線都市から3大都市圏への到達時分を短縮することができます。

最後に、「圧倒的な時間短縮効果とその波及効果」についてお話しします。まず、東京・大阪間の到達時分の歴史を振り返ってみます。東京オリンピックが開催された昭和39年10月に東海道新幹線が開業するまで、東海道本線を走る在来線の特急は、東京～大阪間約500kmを約6.5時間かけて走りました。これが昭和39年に最高速度が時速210kmの東海道新幹線の開業によって、東京～大阪間の所要時間は、概ね半分に短縮されました。昭和62年に当社が発足してからは、車両の開発や線路の改良に積極的に取り組み、平成4年3月に最高速度を時速270kmにアップしました。平成27年3月からは、さらに15kmアップして最高速度は時速285kmになり、現在、東京～新大阪間は最速で2時間22分となっています。そして中央新幹線の開業により、67分まで短縮されることになります。東京・名古屋・大阪の3大都市圏が67分、品川・名古屋間が40分で結ばれることにより、わが国の人口の約半数を超える6,500万人とも言われる人たちが含まれる、ひとつの巨大な都市圏が誕生して、広域的な交流が促進され、ビジネスチャンスが拡大します。中央新幹線がもたらす経済的効果は、全国ベースで、年間8,700億円程度になるという国の試算があります。また、数字では想定し得ない社会的、経済的変革がありうるとも言われています。こうしたなか、国、国交省においても、リニア中央新幹線の時間短縮による波及効果が検討されています。平成27年8月に閣議決定された、第2次国土形成計画においては、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は、いわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される」とされており、併せて、その効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域のかつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行うとされています。現在、国土交通省にスーパー・メガリージョン構想検討会が設置され、検討が重ねられてきております。

現在工事の方も本格化しつつあるところですが、引き続き、沿線の方々にご理解を深めて頂けるよう丁寧に説

認可申請と同じ日の平成26年8月26日に、最終的な環境影響評価書を国土交通大臣に提出しました。平成26年10月には工事実施計画（その1）の認可を受け、その後工事に着手しております。平成30年3月には、電気設備を中心とした工事実施計画（その2）の認可を受けております。このほか、平成30年3月には、首都圏及び中部圏において、鉄道では初となる大深度地下使用の認可申請を行い、同年10月に国土交通大臣の認可を受けました。

技術開発の経緯についてご説明します。超電導リニアの技術開発は東海道新幹線が開業する前の昭和37年から始まり、昭和52年に宮崎の実験線にて走行試験が開始されました。平成元年には、中央新幹線のルート上の山梨県に、本格的な実験線である山梨リニア実験線のうち、先行区間18.4kmの建設が始まり、平成9年4月から走行試験を開始しました。平成25年には、山梨リニア実験線を42.8kmに延伸するとともに、営業線仕様の設備に更新し、新型車両L0系により走行試験が始まりました。平成27年には、1日の走行距離4,064kmを達成し、また、有人走行の鉄道の世界最高速度を時速603kmに更新しました。そして平成30年には累計走行距離が250万kmに到達しました。

リニアモーターを利用した鉄道の比較をご紹介します。ドイツで開発され中国の上海で営業運転されていますトランスラピッドと愛知県内で営業運転されていますリニモが常電導磁石を使用しているのに対し、当社の超電導リニアは、唯一超電導磁石を使用しています。最高速度は、時速500kmで最も速く、浮上高さはトランスラピッド、リニモがそれぞれ1cmと0.8cmであるのに対し、超電導リニアは10cm浮上し、地震に強いなどの優れた特長を持っています。

中央新幹線の構造種別とその割合は、品川から名古屋までの延長約286kmのうち、トンネルが約247kmに及び全体の86%を占めます。残りの地上構造物は、高架橋が23.6kmの8%、橋りょうが 11.3kmの4%、路盤が4.1kmの2%という構成になっています。

名古屋駅を例にターミナル駅についてご説明します。中央新幹線の名古屋駅は、終点の大阪市に向けて東西方向に配置しますので、南北に走る東海道新幹線や在来線と直角に交差します。大規模な地下駅となり、2面4線の構造で、延長は約1km、最大幅約60m、ホーム階の深さは約30mとしています。中央新幹線と東海道新幹線の乗り換えは3分～9分と想定しています。

名古屋駅や品川駅といったターミナル、工期が長期に亘り、難易度が高い南アルプストンネルをはじめとした山岳トンネル、シールドマシンの発進地点となる都市部非常口など、沿線各地で着実に工事を進めております。「中央新幹線の意義と期待される効果」についてご説明します。

最初に、「大動脈輸送の二重系化」についてお話しします。東海道新幹線は、開業から50年以上が経過してお

発表会を行っています。また、本年3月には、自然災害の発生時に連携して対応することを目的として、中部地整、5つの県、3つの市、4つの学会との間で「災害協定」を締結しています。本年7月の岐阜県における豪雨災害では合同調査団による現地調査を8月に実施し、先日11月7日には調査報告会を開催して、今後の減災・防災につなげていく取組を行っています。

本日ご参加の皆様には、今後とも土木学会中部支部の活動に、ご理解・ご支援をいただきますようお願いいたします。まして閉会のご挨拶といたします。本日は誠にありがとうございました。

会のほかプレイベントとして、10月には施設見学会を2回、そして、昨日と今日の2日間、名古屋の「交通インフラの発展」をテーマとした写真展をここ吹上ホールにて開催しました。現在は、80周年の記念誌を発行すべく、鋭意、制作を進めているところです。

土木学会中部支部は、教育・研究機関、行政機関、建設業、建設コンサルタント、エネルギー・鉄道・道路など、多岐にわたる会員で構成されています。支部の活動としては、防災技術や環境保全技術を含め、土木技術や土木事業全般について、世の中の方々のご理解を深めていただくため、11月18日の土木の日の行事、市民を対象とした講座、土木技術者を対象とした講習会や研究

リニアや自動運転 テーマに講演

土木学会中部
80周年記念事業

土木学会中部支部（本
田敦支部長）は17日、支
部設立80周年記念式典・
祝賀会を名古屋市中種区
の中小企業振興会館（吹
上ホール）で開いた。写



真。会員ら約260人が代が来る。その一方、世
参加、学会本部から小林
界のトップとしてイノベ
潔司会長らも駆け付け、
リニア中央新幹線や自動
運転がもたらす将来の交
通インフラについての記
念講演を聞いた。名古屋
交通インフラ発展をテ
マにしたパネル展示も行
われた。

冒頭、梅原秀哲同支部
80周年記念事業実行委員
長（名古屋工大教授）は
「土木技術が市民生活に
果たす役割を身近に感じ
てもらい、近未来社会を
一緒に考える機会にした
い」とあいさつ。来賓の
小林会長は「リニア開業
により世界でトップの人
口、GDPを持つ都市圏
が形成され、名古屋がそ
の中核として躍動する時
だ。

式典では、本年度の同
支部選奨土木遺産の紹介
と認定証授与式が開かれ
た。続いて、新美憲一J
R東海執行役員が「リニ
ア中央新幹線と期待され
る効果」、森川高行名古屋
工大教授が「自動運転技
術がもたらす地域社会の
イノベーション」と題す
る特別講演を行った。講
演後には祝賀会も開かれ

本紙

2018年11月20日 008面 01版 No.10

（日刊建設工業新聞）

ニュータウン版を作り始めています。

最後にまとめますとCASEは次世代モビリティのキーワードになる。究極的には車はいつでもどこでも呼び出すことができ、自動で好きなところへ連れて行ってくれる。ただし、レベル5の完全自動運転車のサービスの時期は本当にいつ来るかはわからない。そのためレベル4による地域限定の移動サービスの方が早いのではないのでしょうか。地域で作り上げるモビリティサービス、例えば我々のやっているモビリティブрендの中でレベル4の自動運転移動サービスを位置付けて実装していくというのが早いのではないかと思っています。

それから、今は運転が楽しい車や道路を作っていますが、自動運転時代にはセカンダリータスクが快適にできる車や道路、酔わない車づくりや道路づくりに変わっていく可能性があります。

同じようにCASEは街と道路の姿を変える。例えば、拡張型のオートバレーパーキングが出来てくると駐車場は場所を選ばなくなってまちづくりが変わってくる。また過疎地でも便利に暮らせる一方、コンパクト化を遅らせる可能性もあるので、インフラ利用料金ということも考えていかななくてはいけないと思っています。我々土木屋としても自動運転時代にやるべきことがたくさんあると感じており、皆様方と色々なチャレンジを一緒にやっていけたらいいなと思っています。どうぞ清聴ありがとうございました。

(7) 閉会の挨拶

●中部支部支部長 本田 敦氏



平成30年度土木学会中部支部長のJR東海の本田です。閉会にあたり、主催者を代表してご挨拶申し上げます。

本日は、土木学会中部支部80周年記念講演に、多数の方々にご参加いただきありがとうございました。また、JR東海新美様、名古屋大学森川様には、「将来の交通インフラ」について、大変興味深いご講演をいただき、ありがとうございました。80周年記念事業は、本日の講演

全自動運転は夢でしたが、まだ実現していない。もちろん、研究開発は大変盛んで、OEMはレベル1、2、3、高速道路から一般道路へと逐次進化する方法で進めようとしている。ところが、GoogleやUberなどのアメリカのIT企業は、いきなりレベル4から始めています。我々名古屋大学COIもレベル4から始めることで、社会の移動イノベーションの一端を社会に見せるべきではないかと考えています。

我々が開発する「ゆっくり自動運転」は、地域限定・低速度だが、無人運転で移動サービスを提供するものです。例えば、ラストマイル交通です。田舎のコミュニティバスのバス停から、高齢者が住んでいる家までの数百メートルをサポートする車、これだったらゆっくりでもいいのではないかと思っています。

それから、バレーパーキングです。このバレー係を自動運転でやってもらうというのがオートバレーパーキングです。これにより、都心部とか観光地とか住宅団地とかの一等地で駐車場を作る必要がなくなる。街づくりが変わってくるという効果があります。

それから、カーシェアリングの自動回送です。今カーシェアリングは非常に普及しています。現在のカーシェアリングはほとんどリターン型で、結構使いにくい。ただ、乗り捨て型にすると便利だが、車の偏在化が課題となってしまう。この偏在化には、ゆっくり自動運転で需要のある所に車を回送することで解消できます。それで、名古屋大学COIではこのゆっくり自動運転の技術開発とサービス構築をしています。

この自動運転をどうサービスインしていくか、今開発しているアプリとか技術を実際の社会に実装していくことがCOIに求めらおり、モデルコミュニティで実装していこうとしています。ひとつは、中山間地域モデルコミュニティ形成プロジェクトで、豊田市足助、旭地区で展開中です。現在COIで開発している技術は、まだ社会実装できないものもありますが、同様の機能を持ち、その時点で導入できる技術をまず実装していくという考えでモデルコミュニティを作っています。

この地区でのモビリティ社会づくりに、2つのコンセプトを入れています。ひとつはモビリティセンター。これは、交通の結節点だけでなく、病院とかスーパーなど目的地施設も持っている拠点です。その小規模版がモビリティスポットで、バス停と集会場やコンビニの組み合わせなどです。もうひとつはモビリティブрендという移動サービス。既存のコミュニティバスやタクシーなどの交通手段と、新規に住民の方と話し合っ

て導入する手段をブрендする。新規の手段は、住民共助の移動サービスです。共助の移動の部分次第に自動運転に置き換えていくことで、自動運転のサービスインが早まっていくと考えています。

このようなモビリティブрендが今、中山間地域で

大方出来上がっています。そして今年度からオール

1.2 祝賀会

記念式典・記念講演の閉会后、17時から18時15分にかけて、祝賀会が同会館9F展望ホールで開催された。祝賀会は、土木学会の賛助会員、法人会員、個人会員の103名の参加であった。

祝賀会では、主催者を代表して、80周年記念事業実行委員長の梅原秀哲氏の開会の挨拶から始まり、来賓を代表して土木学会会長の小林潔司氏と国交省中部地方整備局局長の勢田昌功氏よりご祝辞を賜った。そして、土木学会中部支部支部長の本田敦氏の乾杯で幕を開けた。途中、事務局から80周年記念事業報告があった。

祝賀会の最後は、80周年記念事業実行委員会副委員長の水谷法美氏の閉会の挨拶をもって、盛大のうちに締めくくられた。

(1) 開会の挨拶

●実行委員長 梅原 秀哲氏



土木学会中部支部80周年記念事業実行委員会の委員長を仰せつかっております名古屋工業大学の梅原です。本日は、土木学会中部支部80周年記念祝賀会に多数ご出席いただき、誠にありがとうございます。

土木学会中部支部は、1938年5月29日に設立され、本年5月に80周年を迎えました。これまで中部支部では、設立50周年以降、10年おきに記念事業を行ってきました。

今回の80周年記念事業では、一般市民を対象とした2つの施設見学会（1つは中川運河クルーズとリニア鉄道館、もう1つはトンネル新設工事現場見学です）、そして、先ほど行った「将来の交通インフラ」と題した記念講演会、さらにこの展望ホールで昨日と本日の2日間にわたり名古屋の交通インフラの発展を紹介した写真展を開催しました。

記念講演会では、JR東海執行役員の新美憲一様に「リニア中央新幹線と期待される効果」と題して、2027年の

リニア中央新幹線開業によって人や物の流れがどのように変わるかを、また名古屋大学教授森川高行様には「自動運転技術がもたらす地域社会のイノベーション」と題して、近いうちに実現するであろう自動車の自動運転によって中部地域の都市交通がどのように変化するかを、いずれも将来の夢のある講演を行っていただきました。

写真展では、時系列で名古屋の街の変化、人々の生活の変化を交通インフラの発展とともに写真で紹介し、土木の魅力を伝える構成としました。

以上のように、企画しました80周年記念事業は、成功裡に終了しました。あとは、来年3月に発行予定の80周年記念誌を残すのみです。

終わりに、土木学会 小林潔司会長、国土交通省中部地方整備局 勢田昌功局長をはじめとして、本日ご来賓としてお越し頂きました方々に厚く御礼申し上げますとともに、80周年記念事業の企画、準備と実施を担当された実行委員をはじめとする関係各位のご尽力と、本日ご出席の皆様のご協力に心から感謝して、私の挨拶とさせていただきます。

(2) 来賓祝辞

●土木学会会長 小林 潔司氏



本先ほども挨拶をいたしましたけれども、今日は土木学会中部支部80周年、本当におめでとうございます。土木学会を代表いたしまして心からお祝いを申し上げます。

今日の講演会、面白かったですね。ちょっとついていけないところがありましたけれども、(笑)、この間までガラ携を使っておりまして、スマホに乗り換えたところで、そういうことを考えれば夢のような話でありましたけれども、話聞いているともう目の前に迫ってきているのですね。本当に待たなしのところまで来ているのが実感としてわかりました。

日本を牽引している大きな二つの技術の話、イノベーションの話をしていただきましたが、それがこの中部を引っ張って行っているのだということを、改めて感激して今日は聞いておりました。森川先生の話はあとから反芻しながら理解に努めたいと思いますけれども、今日は過疎地域を救うのだということで高齢化社会を迎える日本にとって何よりも大切な技術だということは理解できました。ますます、加速度を増して技術が進展していますので、土木学会の中部支部の益々のご発展と会員の皆様のご健勝、心からお祈り申し上げます。来賓の挨拶に代えさせていただきますと思います。おめでとうございます。

(3) 来賓祝辞

●国交省中部地方整備局長 勢田 昌功氏



ただ今紹介いただきました中部地方整備局長の勢田でございます。本日、土木学会中部支部80周年記念祝賀会、盛大に行われましたこと、本当にお祝い申し上げます。

国土交通省だけでなく、我が国の大きな過去の課題といたしましては、大きく分けて4つあるのではないかと、一つは国際競争力が激化する中で、国内での物流強化、生産性の向上というのが一つの大きな課題でございます。二つ目としては今年の春いろいろなところで災害が発生しましたが激甚化する災害に対して、さらにはこれから起こるだろうと云われている南海トラフ地震等に対して我が国の防災・減災力をどれだけつないでいくかという議論になろうかと思えます。更に三つ目としましては、今日、自動運転のお話もありましたが人口減少の中で本格的なネットワークということで新たな国土の使い方・形づくりをしていかなければ今の日本では立ちゆかないという危機感の中で様々な分野で取り組んで頂いていると感じています。四つ目ですが、アセットマネジメントに関する老朽化問題です。今後、50年以上も経過しているものが半分以上という形になると思います。如何にこれを長く使うかもしくは如何に効率的にうまく更新していくかという議論があらうかと思えます。

その4つの分野におきまして、土木のより一層な発展というのが必要である。私も、いろいろな産業界の方も来られていますが土木という共通の学術基礎の中で集まれるメンバーで、日本の思いに対応していかなければならないという風に感じています。

特に、中部におきましては道路につきましては 東京と大阪の間に結ばれているものですから、高速道路という意味では早くから整備されておりましたが、最近やっと東京、大阪と並べるようになって環状道路の完成の目処が立ってきました。今後は一般道路の渋滞とか、もしくは物流を更に効率化するため港を結接するというような課題がたくさん残されています。防災につきましては、南海トラフ地震対応ということで、昨

今、この地域では大きな災害は起きておりませんが、いざ起きたときに皆様方の力を総結集してトップの技術でしっかりこの地域を支えていかなければならない日が必ず来ると残念ながら思っています。そういった中部地整の課題を支える中で皆様と一緒に土木学会さらには土木を基礎にいろんな産業界・機関で活躍されている皆様方と協力してやっていきたいと思っています。

もう一つございます。最近新聞で読みましたが、地方自治体の方々がこれからインフラの施設が老朽化していくことを心配されている中で土木職の就職が難航している。なかなかもう土木に来てもらえない。ある部分では土木の技術が無くてよい、もしくは記述テストがなくても良い、面接だけで事務の方が来られても、それを育てていくという厳しい状況にあると新聞にありました。是非我々、土木を習得したものが、これからの日本を支えるのも大事ですが、もう一つ、これからの土木を支えて頂ける方、若手の育成を皆様方と連携して取り組んでいきたいと思っています。

話が長くなりましたが、本日これだけ盛大に祝賀会が行われましたことを改めてお祝い申し上げます。これで私の挨拶にさせていただきます。本日は本当におめでとうございます。

(4) 乾杯の挨拶 ●中部支部支部長 本田 敦氏



土木学会中部支部長のJR東海の本田です。

本日の80周年記念講演、滞りなく行うことができました。ありがとうございました。

小林会長、勢田様はじめご来賓の皆様、ご多用のところ、ご臨席いただき、誠にありがとうございます。

実行委員会 梅原先生、水谷先生はじめ委員会メンバーの皆様、これまでの準備や本日の運営、大変お疲れ様でした。ありがとうございました。

また、本日ご参加いただいている法人会員・賛助会員の皆様、日頃から中部支部の活動に、ご理解・ご協力いただきありがとうございます。今後とも引き続きのご支援をお願いするとともに、周りの関係者へも、ぜひアピールしていただき、賛助会員のさらなる獲得に向

け、ご協力をいただければ、と思います。

それでは、本日、お集まりの皆様のご健勝をご祈念申し上げます。乾杯いたします。

御唱和願います。 「乾杯!!」

(5) 記念事業報告 ●実行委員会委員 圓戸 誠一郎氏



祝賀会の中盤、事務局より80周年記念事業に関する活動報告を行った。

内容は、平成29年6月より準備委員会を立上げ、テーマを「将来の交通インフラ」とし、総務・イベント・記念誌編集の3部会、全23名体制で取組んできた活動の経緯をはじめ、プレイベントとしてこれまでに実施してきた「写真展」、「施設見学会」の当日の様子を写真等で紹介した。併せて、施設見学会の際に一般市民から得た貴重な声をアンケート結果として紹介した他、年度末に発行予定の記念誌に関する現段階での構成(案)もご提示し、祝賀会にお越しいただいた関係者の皆様に情報提供を行った。

(6) 閉会の挨拶 ●実行委員会副委員長 水谷 法美氏



本日は、土木学会中部支部80周年記念事業の記念式典および祝賀会に、週末にもかかわらず多くの方にご参加

いただき、誠にありがとうございました。また、土木学会・小林会長、中部地方整備局・勢田局長を始めご来賓の皆様、講演を賜りましたJR東海執行役員の新美様、名古屋大学環境学研究科の森川先生にもこの場をお借りして改めて御礼申し上げます。

「将来の交通インフラ」をテーマに記念事業を実施しましたが、交通インフラ整備はものづくり中部を支える最重要項目の一つです。日本の今後の更なる発展には、この中部がこれまで以上に元気になることが極めて重要で、そのためにはそれを支える土木工学、その分野でこの地域の核となる土木学会中部支部が果たす役割は非常に大きいと考えています。80周年を一つの区切りに今後90年、100年とさらに発展するよう中部支部が一丸となって取り組んで参りたいと考えています。今後とも中部支部の活動にご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、見学会、写真展を含め一連の記念事業には大変多くの機関のご協力と大変多くの方々のご尽力をいただきました。特に事務局を担当いただいておりますJR東海の方々を始めとする中部支部幹事の皆様には企画から準備・運営にわたり大変ご尽力いただきました。改めて感謝を申し上げ、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

第2章 関連行事

2.1 中川運河クルーズ

土木学会中部支部80周年記念事業として、施設見学会（中川運河クルーズ）が以下のとおり開催された。

(1) 目的

一般の方々に中川運河クルーズの体験により中川運河の歴史、現状と再生計画の取組みについて理解を深める機会を提供し、リニア・鉄道館での係員の説明・見学により、高速鉄道発展の歴史に触れ、土木構造物や交通インフラへの関心を高めていただく。併せて、松重閘門を案内し選奨土木遺産を紹介する。

(2) 開催日

平成30年10月10日（水）

(3) 場所

松重閘門、中川運河クルーズ、リニア・鉄道館

(4) 参加者

一般の方 44名

(5) 募集状況

募集方法は募集案内チラシとポスターを作成し、愛知県内の施設に送付し開架していただいた。

募集案内：チラシ1,000部、ポスター 700部

配布先：愛知県情報センター、名古屋市政情報室、
名古屋市内図書館、生涯学習センター
（応募者：36組、62名）

厳選なる抽選の結果、45名に当選通知を郵送し、当日は44名の参加となった。

(6) 当日の状況

当日は終了時に雨が降ったが、見学中は曇り空であった。参加者は平日ということもあり、40歳代から70歳代の方が多く、小学生・中学生が各1名といった年齢層であった。

各施設での様子は以下のとおりである。

【松重閘門】

松重閘門は、駅と港を結ぶ水運交通の重要な役割を担っていたが、自動車交通の発展により昭和43年に閉

鎖された。現在は、その歴史的な価値と景観の美しさから永久保存が決まり、土木学会選奨土木遺産に登録され、松重閘門公園として市民の憩いの場となっている。

最初に松重閘門について名古屋市の中川土木事務所より堀川と中川運河を結んだ水運発展の歴史、松重閘門の役割について説明を受けた。また、普段公開していない閘塔内の見学もさせていただき、非常に貴重な機会を得ることができた。

続いて、隣接する松重ポンプ所へ移動し、名古屋港管理組合よりポンプ所の歴史や仕様について説明を受けた。松重閘門が使用されている時期は中川運河の水位調整の機能も有していたが、現在は中川運河の水質浄化の役割のみとなっているとのことであった。

参加者は日頃身近な存在である松重閘門について、専門家から興味深い話が聞け、とても勉強になった様子であった。



●松重閘門での説明



●松重ポンプ所での説明

【中川運河クルーズ】

中川運河の再生と、みなとエリアの回遊性を高めることを目的に、平成29年10月よりささしまライブ24地区やガーデンふ頭、金城ふ頭などの拠点をつ結ぶ水上交通の運行をクルーズ船にて行っている。

今回のクルーズでは、ささしまライブから乗船し金城ふ頭までの航路とし、途中、運河周辺の土地利用の変化や中川口通船門のしくみ、名古屋港の国内貿易における位置づけ・役割等について、地元アイドルによる音声案内に加え、随所で名古屋港管理組合より説明を受けた。チャーター便ということもあり、通常ルートにはない松重閘門へ繋がる東支線や、高潮防波堤を視認できる場所まで航路を追加・延伸したことから、通常運行では体験できないといった特別感が得られ、専門家によるユーモアを交えたわかりやすい説明もあり、参加者から非常に好評であった。



●クルーズ船の外観



●クルーズ船内での説明

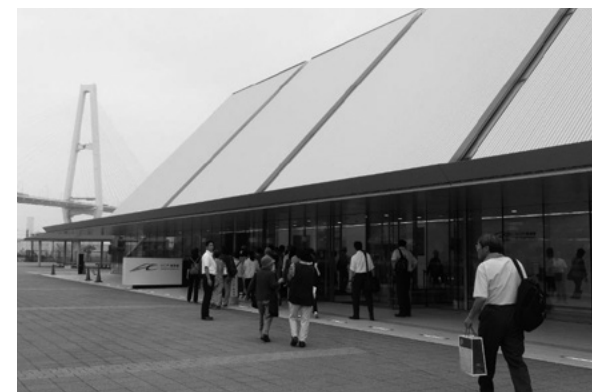
【リニア・鉄道館】

リニア・鉄道館は、東海道新幹線を中心に、在来線から超電導リニアまでの展示を通じて「高速鉄道技術の進歩」を紹介する施設である。実物車両は39両あり、模型やパネル、実物を使っての体験展示を通して、楽しく学習することができる。

前半はリニア・鉄道館のスタッフにより、館内全体

第2章 関連行事

を案内いただき、シンボル展示エリアでの車両の特徴、イベント広場における車両の見せ方など、各車両や展示物のみどころをわかりやすく解説いただき、後半は各自館内を自由に見学した。鉄道ジオラマでは手の込んだ模型を食い入るように見つめ、超電導リニアのミニシアターでは時速500kmの世界を模擬体験し、多くの歓声が聞こえたことが印象的であった。



●リニア・鉄道館の外観



●シンボル展示エリアでの説明

【結び】

当日は概ね天候に恵まれ、また事故・怪我などもなく、無事に終了することができた。

各施設先では、多くの方にご協力をいただいた。ここに、心より感謝の意を表する次第である。

最後に、参加された皆様にご回答いただいたアンケートの一部を記載する。

- ・普段見学できない所を見学でき、詳しい説明が聞けてよかった。
- ・松重閘門はとても興味深かった。
- ・クルーズがゆったりとし、説明も丁寧で分かりやすかった。
- ・リニア・鉄道館は懐かしく楽しい時間が持てた。
- ・期待を裏切らず内容が濃かった。

2.2 三遠南信道路トンネル探検ツアー

土木学会中部支部80周年記念事業として、三遠南信道路トンネル探検ツアーが以下のとおり開催された。

(1) 目的

一般の方々を対象に、三遠南信道路トンネル新設工事現場の見学と、新東名高速道路をはじめとするネットワーク整備状況を紹介し、土木交通インフラへの関心を高めていただく。併せて、鳳来寺山等の見学を通じ、東海地方の歴史にも触れていただく。

(2) 開催日

平成30年10月14日（日）

(3) 場所

三遠道路3号トンネル 東栄地区工事現場，鳳来寺山

(4) 参加者

一般の方 36名

(5) 募集状況

募集方法は募集案内チラシとポスターを作成し、名古屋市内の施設に送付し、配架していただいた。
募集案内：チラシ1,000部，ポスター 700部
配 布 先：愛知県庁，名古屋市役所，名古屋市内図書館，生涯学習センター
(応募件数：70件，応募のべ人数：123名)
厳選なる抽選の結果，40名に当選はがきを返送し，当日は36名の参加となった。

(6) 当日の状況

当日は日曜日であり，10歳未満から60歳以上の方まで幅広い年齢層にご参加いただいた。
各箇所での様子は，以下のとおりである。

【東栄地区トンネル工事現場】

三遠南信道路の概要，本工事現場の状況，施工方法などについて説明を受け，工事現場内を見学した。

三遠南信道路は長野県飯田市と静岡県浜松市を結ぶ約100kmの自動車専用道路で，完成後は東名高速道路と中央自動車道を結び，広域ネットワークを構築する

とともに災害対応機能の確保，救急医療活動や地域活性化支援を目的としている。見学箇所は愛知県内の東栄町から鳳来峡をつなぐ総延長3,566mを両側から掘削しており，東栄地区からは掘削1,789.7mで，NATM工法であること等の説明を受けた。



●工事現場での説明

坑内では工事の進捗状況・施工手順・使用する重機械や設備について説明があり，工事の大変さや，安全への配慮点が理解できた。

またロックボルトの先端に取り付ける防水キャップに，参加者自身がマジックでメッセージを書き，取り付けることも行った。



●坑内見学状況



●防水キャップ取付け

切羽先端ではジャンボドリル等に試乗し，普段見ることのない大きな重機を実感できた。



●切羽・重機試乗状況

切羽からの帰路では，開通後はまず通る機会がない避難坑を通ることで，トンネルに対してより一層の理解が得られた。

【鳳来寺山散策】

鳳来寺山は紅葉の名所として名高く，山全体が国の名勝・天然記念物に指定されている。約1300年前に開山され，中腹には古刹・鳳来寺があり，江戸時代には東照宮が建立された。東海地区の歴史に触れていただくことを目的として付近の散策を行った。紅葉には少し早かったが，参加者には美しい風景などを楽しんでもいただいた。



●鳳来山東照宮

【その他】

バス移動中，車内で高速道路事業の概要や飛驒トンネル施工記録などのDVDを放映し，道路インフラへの理解を深めていただいた。

【結び】

当日朝は雨模様であったが，現場到着の頃には回復し，また事故・怪我などもなく，無事に終了することができた。

本イベントの開催にあたり，国土交通省浜松河川国道事務所・大林組をはじめ，多くの方々にご協力をいただいた。ここに，心より感謝の意を表する次第である。

最後に，参加された皆様にご回答いただいたアンケートの一部を記載する。

- ・普段見ることのないトンネル工事現場に入ることが出来てよかった。案内も親切丁寧だった。
- ・街中では見られないダンプや建設機械が見られ試乗ができてよかった。
- ・トンネル内に自分で描いたものを残すことができ嬉しかった。

- ④ 昭和39年 東海道新幹線の開業
- ⑤ 昭和39年 新幹線岐阜羽島駅の様子
- ⑥ 昭和39年 名神高速一宮～関ヶ原開通式
- ⑦ 昭和44年 名古屋地下鉄東山線延伸
- ⑧ 昭和45年 市電物語
- ⑨ 昭和48年 名古屋空港の管制塔
- ⑩ 昭和51年 さよなら瀬戸電
- ⑪ 昭和54年 なごやの昭和の足取り
- ⑫ 昭和62年 国鉄からJRへ
- ⑬ 昭和63年 建直し前の旧名古屋駅の光景

13本で約40分の構成であるが、多くの方々が全ての映像を通してご覧になられていた。映像に関する声として、学校関係者の来場者からは、「ビデオは、さながら過去に見えるタイムマシーンみたいに感じた。長く見ている方々もそう感じていたのか、皆さん熱心にみていた」と、アンケートにご感想を頂戴した。



●ビデオ上映の様子

(8) 結び

名古屋の発展において「土木」が果たしてきた役割を一般市民にご理解をいただいた今回のプレイベントは、その目的を果たすとともに、参加者に土木に益々の関心をいただくきっかけとなったものと思われる。今回のイベントの開催にあたっては、(株)CBCテレビ、NPO法人名古屋レール・アーカイブス、中部地方整備局、愛知県、名古屋市、市営交通資料センター、名古屋都市センター、名古屋港管理組合、中日本高速道路(株)、名古屋高速道路公社、中部国際空港(株)、大成建設(株)、名古屋鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)、東海旅客鉄道(株)の多くの箇所からご協力をいただいた。ここに、心より感謝の意を表する次第である。

(7) 当日の状況

ご来場された方々は、60歳以上が大半を占める中、10～20歳代の学生も全体の約25%と多く、当時に思いをはせていただくとともに、進化し続ける名古屋の交通と将来像を創造できる機会となった。会場運営にあたっては、写真展パネルの原稿を執筆したスタッフが、自らが手がけた各章の付近で来場者をご案内し、ご質問への対応を行った。ご年配の方からは「多くの思い出の場面があってよかった」また、50歳代会社員の方からは「ホームページ等でも拝見できればありがたい。名古屋のインフラの歴史、なぜいまこうなっているかという理由が良く理解できました。勉強になりました」さらに、学生の方からは「土木技術の発展が、鉄道、地域、経済成長に与える影響と共に歩んできた歴史を一覧できる良い機会だったと思った。大学では知ることのできない各分野の詳細な内容について理解を深めることができる貴重な経験となりました」等の声をいただいた。



●会場の様子

また本写真展では、名古屋が大きく変動していった昭和時代を中心に、懐かしい映像を13本集め常時ご覧いただけるコーナーも設置した。

準備した映像は次のとおりである。

- ① 中村区のあゆみ
- ② 昭和33年 名古屋の横顔
- ③ 昭和37年 国鉄名古屋駅

2.3 写真展

(名古屋の交通インフラの発展)

土木学会中部支部80周年記念事業として、一般の方を対象とした写真展を開催した。名古屋駅を中心とする交通インフラの発展をテーマに、その発展過程を「土木」が果たしてきた役割と共に多数の写真や映像を用いて紹介した。

(1) 目的

一般の方々に「土木」が人や経済活動を支えてきたことや、今後の名古屋の発展にも「土木」が重要な役割を担うことを理解していただく。

(2) 日時

平成30年11月16日(金) 13:00～19:00
平成30年11月17日(土) 9:00～14:00

(3) 場所

名古屋市中心企業振興会館(吹上ホール)
9階「展望ホール」

(4) 来場者

250名

(5) 募集状況

募集方法は募集案内チラシを作成し、名古屋市内の施設に送付し開架していただいた。

募集案内：チラシ1,000部

配布先：名古屋市内図書館(21箇所)
生涯学習センター(16箇所)

上記以外に、名古屋市教育委員会の了承を得て、吹上ホール近隣の小学校(下記)全7校に配布。

【千種区：千石小・千種小・春岡小】

【昭和区：吹上小・鶴舞小・川原小・広路小】

(6) 展示の構成

写真展示は第一章から第七章まで時代を区切り、日本の国土構造を決めた鉄道・道路・港湾・空港の交通モードの変遷をパネルで紹介した。また、当時の写真を添えた各時代の解説以外にも、「なるほど、そうだったのか!! 逸話で語る交通インフラの歴史」と題したトリビアを紹介することで、ご来場された方々に更に関心をもっていただく他、理解を深められるよう配慮した。

写真展パネルの7つの章の構成内容は次のとおりである。

- 第一章 名古屋の誕生(運河による発展、町の形成)
 - ・堀川の開削、基盤割りによる町の形成
- 第二章 駅の誕生(船から鉄道へ)
 - ・鉄道インフラ整備、輸出産業都市への基盤整備
- 第三章 変貌する名古屋(巨大ターミナルの誕生)
 - ・需要増による駅の移転(東洋一の駅舎の誕生)
- 第四章 戦争からの復興・台風からの教訓
 - ・人々を驚かせた100m道路建設、防災機能強化
- 第五章 高速移動の時代へ(新幹線・高速道路整備)
 - ・新幹線開業、物流構造の変化への対応
- 第六章 高機能都市へ
 - ・国際都市名古屋へ、国際拠点空港の開港
- 第七章 新たな飛躍、未来へ
 - ・リニア中央新幹線から始まる更なる発展

