

# Mugen

—夢をかたちに—



◆主木風土記◆

愛岐トンネル群

C O N T E N T S

- 土木風土記……………2  
愛岐トンネル群
- 現場最前線……………6  
東海環状自動車道 養老トンネル  
北工事・南工事
- 竣工物件ギャラリー……………8  
IGアリーナ
- 名建築探訪……………10  
名古屋陶磁器会館
- 中部支部活動紹介……………12
- キャンパス訪問……………18  
中部大学
- 再発見！土木遺産  
犬山橋



❖土木風土記❖  
市民の情熱が蘇らせた明治の遺構

# 愛岐トンネル群

延長75mの4号トンネル多治見口。手前の広場には愛知県下最大級の大モミジがある

愛知県春日井市と岐阜県多治見市の県境に位置する「愛岐トンネル群」は、かつての中央本線の一部として、明治時代の日本の近代化を支えた巨大遺産である。1966（昭和41）年の複線電化に伴う廃線後、いつしか忘れ去られていたが、勝川駅のレンガ製プラットホームの撤去工事を契機に旧トンネルの探索が始まり、市民によるナショナルトラスト運動へとつながった。市民の熱意によって「土木遺産」としての輝きを取り戻した、その歴史を振り返る。

### 冊子ネーミングの由来

MUGEN：建設事業の無限性および街づくり・地域づくりに対する夢の源の意。

表紙の写真  
愛岐トンネル群の中で最も短い4号トンネルの春日井口

### 歴史に埋もれたトンネル群

愛岐トンネル群は、1900（明治33）年に開通した旧国鉄中央本線の廃線跡に残る13基のトンネル群であり、かつては名古屋と多治見を結ぶ物流と人流の大動脈であった。建設は1896年から始まり、庄内川の急峻な渓谷沿いでの工事は難航を極め、度重なる崩落事故や出水と闘いながらの掘削だった。特に、地盤の悪い箇所には「インバート（逆アーチ）」と呼ばれる底面補強を施すなど、当

時の高度な土木技術が投入されている。各トンネルの坑門は一つとして同じデザインがなく、当時の設計者の意匠へのこだわりがうかがえる。

特筆すべきは、これらのトンネルや橋梁に使用された赤レンガの数である。その総数は約1800万個とも推計され、東京駅や碓氷峠にある日本最大のレンガ造りアーチ橋を上回る使用量とされている。

日本の近代化を支えたこの路線も、1966（昭和41）年の複線電化による新線切り替えに伴い廃線となり、その後40年余り、深い藪の中で長い眠りにつくこととなる。



発見のきっかけとなった勝川駅のレンガ積みプラットフォームの一部が移築されている



発見当時の3号トンネル。鬱蒼とした藪の中だった

## 忘れられた遺産の再発見

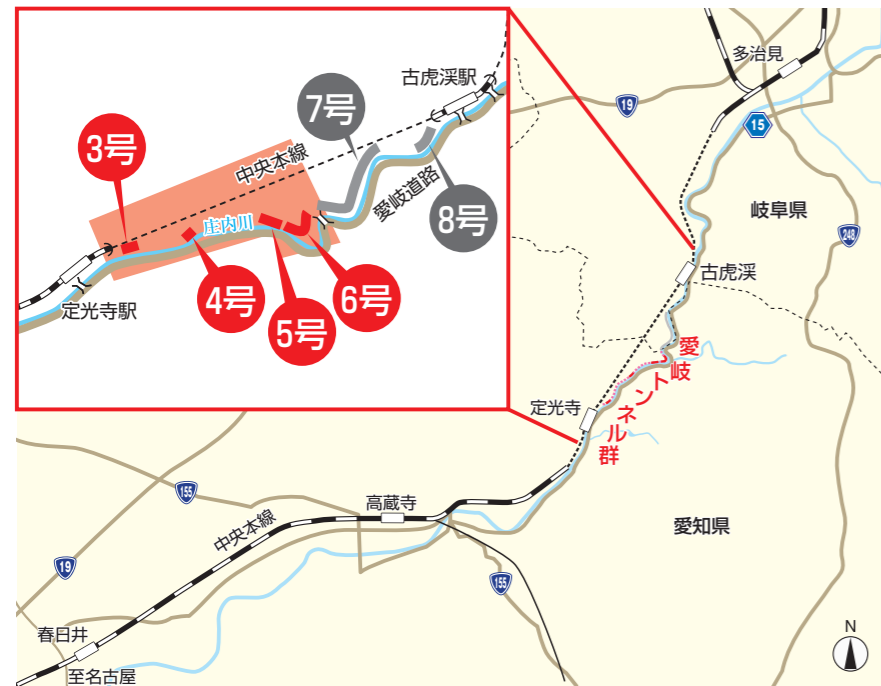
廃線後、人々の記憶からも地図からも消えていたトンネル群に再び光が当たったのは、2005（平成17）年のことであった。きっかけは、JR 中央線勝川駅の高架化工事に伴う、明治時代のレンガ製プラットフォームの撤去作業だった。その保存活動の中で、地元の古老がふと漏らした「定光寺のあたりにレンガのトンネルが残っているかもしれない」という言葉であった。

この証言を頼りに市民有志が探索を開始したが、現場は背丈以上の竹藪や樹木に覆われ、侵入を拒むような密林と化していた。しかし、草木を掻き分け探索を続けた結果、JR 定光寺駅近くでツタに覆われた重厚なレンガ造りの坑門がついに発見された。この劇的な再発見は、単なる廃墟探索にとどまらず、地域に眠る「宝」を市民自らの手で守り、後世に伝えようとする大きな保存再生運動へと発展することとなった。

## 市民の熱意による復元

発見後、2007（平成19）年に結成された「愛岐トンネル群保存再生委員会」は、行政主導の開発を待つのではなく、市民自らが鎌と鍬を手取る道を選ぶ。鬱蒼とした藪を切り開き、堆積した土砂をバケツリレーで運び出すという、まさに手作業による「開拓」が行われた。しかし、最大の課題は土地の所有権であった。廃線跡地は JR や民間企業の所有地となっていたため、恒久的な保存のためには土地を取得する必要がある。

そこで委員会は、英国発祥の環境保全運動にならい、市民からの募金で土地を買い取る「ナショナルトラスト運動」を展開することにした。この呼びかけに1万人を超える市民が応じ、約1500万円の寄付が集まる。その結果、2014年には愛知県側の3号～6号の4基のトンネルを含む敷地の取得に成功し、市民の手による「自立した保存」



整備された遊歩道の下に全国でも唯一、トンネルの底面補強である「インバート」を見ることができる5号トンネル



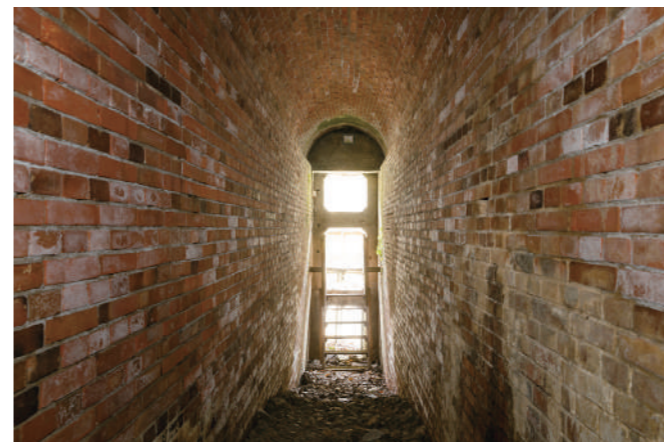
SL 実物大の大幕がかかった3号トンネル

という、全国でも稀有な土木遺産継承のモデルケースとなった。

市民が自らの時間と労力を投じ復元した遺産は、かけがえない資産としても認められ、2009年2月には近代化産業遺産に認定された。また、2016年7月には東海3県下では鉄道トンネルとして初めて国の登録有形文化財に登録された。

## 未来へつなぐフットパス構想

現在、愛岐トンネル群は春と秋の2回、期間限定で一般公開されており、廃線跡に自生した約300本のモミジや新緑を楽しむ散策路として親しまれている。あわせて、イベントなどの開催も活発で、トンネル内でのコンサートやビアホール、妖怪トンネルなどの他、人力で動かすSL 動輪の展示、インバート遺構の公開発掘など、「暗く



廃線路の下を横切るようにつくられた排水用の暗渠

て怖い」イメージを払拭するユニークなイベントが開催されている。一般公開には延べ40万人が訪れる人気スポットとなり、単なる遺産保護にとどまらず、新たな観光資源としての価値を生み出している。

今後の大きな目標は、現在公開されている1.7kmの区間をさらに延伸し、岐阜県側のトンネル群（7号・8号など）を含めた定光寺駅から古虎溪駅までの約3.5kmをつなぐ「フットパス（遊歩道）構想」の実現である。県境を越えたこの道

が完成すれば、明治の土木技術と溪谷の自然美を一体的に体験できる貴重な空間となる。これにより、次世代の「シビックプライド（地域の誇り）」として輝き続けることが期待されている。



夏の週末限定で開催される「森のビアホール」



トンネル坑内の暗さを生かし妖怪のライトアップがされた6号トンネル

# 養老山地を初めて貫く難工事

## 東海環状自動車道 養老トンネル 北工事・南工事

岐阜と三重の県境をつなぐ養老トンネル(仮称)は、養老山地を貫く初めての道路トンネルである。その工事現場は、最大時800トン超という想定外の湧水と脆弱な地質に阻まれた、まさに「自然との闘い」の渦中にある。岐阜県側から掘り進める北工事と、三重県側から掘り進める南工事、どちらも懸命な作業が続いている。東海環状自動車道の広域ネットワーク完成に向けた重要な区間である養老トンネル(仮称)の現状を追った。

### プロジェクト最大の試練

東海環状自動車道 養老トンネル(仮称)は、岐阜県海津市と三重県いなべ市を結び、工事は養老山地南端を貫く大規模プロジェクトである。この区間は東海環状自動車道西回りの未整備区間であり、開通による企業活動の向上、物流の効率化、観光活性化等が期待されている。構造は「本坑」と並行する避難や救助活動に使用するための「避難坑」の2本構成である。避難坑は「先進導坑」としての役割を担っており、断面の小さい避難坑を本坑に先行して掘削することで、複雑かつ脆弱な地質状況の把握や湧水の水抜きが可能となり、本坑掘削の円滑化に寄与している。

地質は美濃帯の付加堆積物で構成され、複雑かつ脆弱な特徴を持つ。また、掘削土に自然由来の重金属含有がないか事前に確認するため、必要に応じてボーリング調査を実施し、基準値を越える掘削土が発生した場合は、処理施設にて適正に処理を行っている。工事



岐阜県側北工事の坑口と増強した湧水処理設備(青い設備)

最大の障壁は、想定を超える大量湧水である。未知の帯水層からの高圧湧水が多発する中、総延長4.7kmのトンネル工事は県境付近で北工事・南工事に分かれ、それぞれ掘削を進めている。

### 「レール工法」を取り入れた北工事

岐阜県海津市側からの「北工事」は、延長約2.7kmで2021(令和3)年8月に着工した。北工事では、断面が本坑の約1/5となる避難坑の施工にあたり、レール工法を採用し、本坑はダンプトラックを用いたタイヤ工法で施工を進めている。レール工法はバッテリー機関車を用いた掘削方式であり、近年のトンネル工事では採用例が限られる中、本工事はその一例となっている。

施工は避難坑を先行させて水抜きを図っているものの、地質は極めて脆弱であり、掘削初期から突発的な湧水と土砂崩落が発生している。湧水への対応としては、水抜きボーリングや



避難坑内に敷かれたレール



土砂の仮置き場を含む環境分析ヤード



三重県側南工事の坑口とすりを選別する作業ヤード

注入工等の補助工法を駆使し、トンネルの掘削面に水を集めないように工夫し施工をしている。また、広大な環境分析ヤードを設置し、基準値を超える掘削土が発生した場合に工程が遅延しないよう備えている。

出水トラブルにより進捗が難航しているため、濁水処理設備を追加するなどして排水能力を1450t/hまで増強し備えている。2024年9月には過去最大となる840t/hの湧水を記録した。湧水対策をしながら掘削しているものの、湧水量が多い時は1日1mも掘削できないことがあるため、安全確保を優先して施工を進めている。

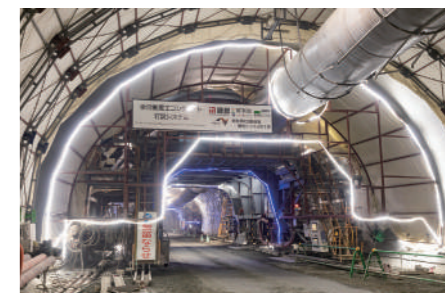
### 「全自動覆工」を導入した南工事

三重県いなべ市側からの「南工事」は延長約2.0kmで、技術的特徴は「全自動トンネル覆工コンクリート打設システム」の導入だ。特筆すべきは、通常の生コンを現場で特殊薬剤と混合して高流動化させる手法の実用化である。これにより、打設の完全自動化と大幅な省人化(通常配置人員を6人から3人に削減)を実現しつつ、高品質な施工を可能にした。

南工事の最大の課題は、坑口から切羽へ向かって下る、下り勾配での掘削である。湧水が切羽に溜まるため、ポンプ排出が欠かせず、止まれば水没するリスクと常に隣り合わせとなる。2024(令和6)年春には処理能力逼迫により避難坑掘



排水ポンプで湧水のくみ上げをしながらの工事



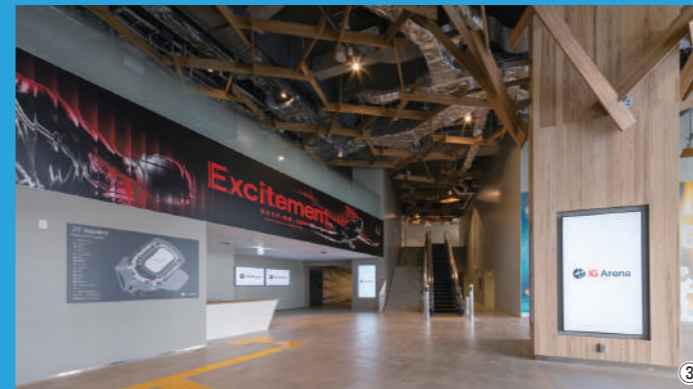
全自動トンネル覆工コンクリート打設システムを導入



削を一時中断し、排水設備を増強した。

本坑の全自動覆工は最盛期を迎え、避難坑先進掘削による本坑周辺地山の水抜き効果に期待しつつ24時間体制で掘削は進められている。開通時期については地山次第であり精査中とされている。

全線開通によるアクセス向上など、沿線地域の期待も大きい広域ネットワークであるため、養老トンネル(仮称)の1日も早い完成が待ち望まれている。



- ① 「樹形アーチ」が360度囲むアリーナ外観
- ② 八面体の大型センターハングビジョンがあるアリーナ面
- ③ エントランスの天井は「木陰」が演出
- ④ ランニングコースを整備し名城公園との一体化を図った外構



## 日本最大級のエンターテインメント空間が誕生

# IG アリーナ

2025（令和7）年春、名古屋城を望む名城公園の北端に、世界水準の複合エンターテインメント施設「IGアリーナ」が完成した。日本初の事業スキームが取り入れられ、さまざまなこだわりが詰まったアリーナは、アジア・アジアパラ競技大会の会場としても注目のスポットである。

しては日本最大級の規模を実現した。環境性能にも配慮し、建築物環境配慮制度（CASBEE 名古屋）でSランクを取得するなど、世界最高レベルの「スマートアリーナ」を目指した。

### 綿密な工程管理で進んだ工事

工事は2021（令和3）年6月の事業開始とともに動き出した。建設予定地は埋蔵文化財の包蔵地であるため、着工前に約1年をかけて慎重な発掘調査が行われた。本格的な杭打ち工事等の建設工事に着手したのは、実施設計が完了した直後の2022年7月である。

2023年2月には地上躯体工事が始まった。工事中盤、深刻な職人不足によりコンクリート打設に遅れが生じる場面もあったが、上部の鉄骨工事を並行して進めるなど工程管理を見直し、遅れを取り戻した。最大の山場となったのは、2024年2月から約半年を費やした大屋根の鉄骨工事である。30mもの高さがある大空間に、複雑な曲線を描く鉄骨を組み上げる作業は、巨大クレーンを駆使して

行われた。

屋根がかかると、内部では仕上げ工事が進められた。最終的に2025年3月末の竣工に向け、ピーク時には1日800人以上の職人が現場で稼働した。さらにサブアリーナの建設やペDESTリアンデッキ、地下鉄連絡通路との接続やランニングコース整備も含めた外構工事などを同時に進めた。こうして難易度の高い課題をクリアし、2025年3月末に愛知県へ引き渡され、同年夏、ついに開業した。

### 特徴的な外観

本アリーナの最大の特徴は、建築家・隈研吾氏のデザインによる「木」の活用である。外観には「樹形（じゅけい）アーチ」と呼ばれる、森の木々を模した鉄骨と腐食防止処理をした国産材の装飾が施され、名城公園の景観との調和が図られた。内装のエントランス付近には「木陰（こかげ）」と称する複雑な木組み天井が広がる。これらはBIM（3Dモデル）を駆使して設計され、職人の手で精密に組み上げられたものである。蜂の巣状（ハニカム）に組むことで震度6クラスの地震にも耐えうる強度を確保した。

アリーナの客席配置はスポーツにも音楽イベントにも対応可能な「ハイブリッド・オーバル型」を採用した。機能面では、国内屈指の音響効果を

備え、コンサート会場としての高いポテンシャルを秘めている。また、バスケットボールやバレーボールに加え、大相撲やテニスコートの設営も可能であり、多種多様な興行に対応する。

収容人数1万7000人という大規模アリーナは、最新の演出設備や通信環境を備える世界最高レベルの「スマートアリーナ」として、国内外から人を呼び込む愛知・名古屋の新たなシンボルとなることが期待されている。



### 新アリーナ建設に向けて

1964（昭和39）年に建設された愛知県体育館は老朽化に加え、規模や機能が国際基準を満たしていないことから、2026（令和8）年のアジア・アジアパラ競技大会開催に向けた国際基準への対応が急務となっていた。そこで始動したのが愛知県新体育館プロジェクトである。本事業は、民間事業者が設計・建設した後に所有権を県へ移転し、運営権を同事業者が担う「BT+コンセッション方式」を国内で初めて採用した事例である。

建設地は名古屋城を望む名城公園の北端で、かつて野球場やプールがあった場所である。建物は高さ41m、最大収容人数1万7000人を誇り、メインアリーナの天井高は30mと、柱のない大空間と

# 陶磁器輸出の栄華を伝える 近代建築

◎名古屋陶磁器会館 愛知県名古屋市

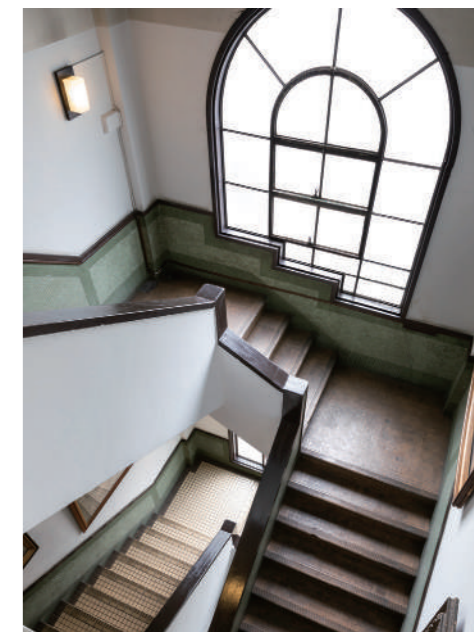


名古屋城の東約2km、江戸から昭和に至る歴史的遺産が多く残る「文化のみち」エリアの一角に名古屋陶磁器会館は建つ。明治から昭和にかけて名古屋の陶磁器輸出が隆盛を極めるなか、名古屋陶磁器貿易商工同業組合の事務所として1932（昭和7）年に建設された。

鉄筋コンクリート造地下1階地上2階（一部3階）建てで、設計者は名古屋近代建築の祖といわれる鈴木禎次の門下、鷹栖一英である。スクラッチタイル張りの豪華な壁面に幾何学的モチーフ、1階北面の大きな半円窓や軒下の装飾帯など、彫塑的で華やかな外観が特徴的で、曲線を大胆に用いた量感豊かな意匠からドイツ表現主義の影響を強く感じさせる。館内は玄関ホールや階段室に敷き詰められた伊奈製陶（当時）のモザイクタイル、入口のステンドグラス、サッシや照明器具などが時代を物語っている。

1946年に鉄骨造の3階が増築され、その後、2011（平成23）年には旧名古屋証券ビルの玄関扉を譲り受けて設置するなど、時代に合わせ保存されてきた。地下はすでになく、現在は会館の事務所や名古屋陶業の歴史を伝える展示室、ギャラリーショップの他、貸事務所となっている。

2008年に国登録有形文化財と名古屋市景観重要建造物に指定された。



大きなアーチ窓や凝った意匠が目を引き吹き抜けの階段室

立体的な装飾と施釉スクラッチタイルが特徴的な外観

## 【中部支部活動紹介】

# 建設業の最先端の魅力を発信する日建連の活動

日本建設業連合会(以下、日建連)中部支部では、建設業の魅力発信のため、最新施工技術の発表研修会、学生への就職アドバイス、災害対策講習会など、さまざまな取り組みを行っている。ここではそれらの取り組みを紹介する。

### ●建設施工技術研修会2025

## 最新のICTを建設現場に導入し建設業の未来を切り拓く

2025(令和7)年9月9日に、愛知県産業労働センター(ウインクあいち)大ホールで、建設施工技術研修会2025が開催された。今年も例年通り会場受講とWeb受講のハイブリッド形式とし、合わせて約500人が参加した。研修会では会員会社社員10人による発表が行われた。その中から2技術(土木1・建築1)を紹介する。

#### 中部地方整備局 第4回中部DX大賞受賞

#### ●コンクリートと土工事向けの効率化技術パッケージ【it-Series】

国土交通省では、建設現場にICT(情報通信技術)を全面的に活用して生産性を向上させる取り組みとしてi-Constructionを推進している。i-Constructionは、ICTを建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、魅力ある建設現場の実現を目指している。

i-Constructionによる現場施工の効率化技術の1つに、生コン情報の一元化システム【it-Concrete】がある。2018年度の国土交通省のPRISM(内閣府官民研究開発投資拡大プログラム)に応募された【it-Concrete】は、全国の多様な発注者・施工者の工事で試行検証を重ねて社会実装を達成した。

2022年度には、【it-Concrete】と土運搬情報一元化システム【it-Trucks】を組み合わせたコンクリートと土工事向けの効率化技術パッケージ【it-Series】として技術提供

を開始した。2023年度には、全国の多様なユーザー要請にこたえるために、【it-Series】に第1回中部DX大賞を受賞した現場管理システム【T-iDigital Field】の基盤技術を移植することで、大幅な機能改善・追加を実現した。今後は、建設現場のオートメーション化に寄与できる「協調技術」として【it-Series】の改良を進めていく。

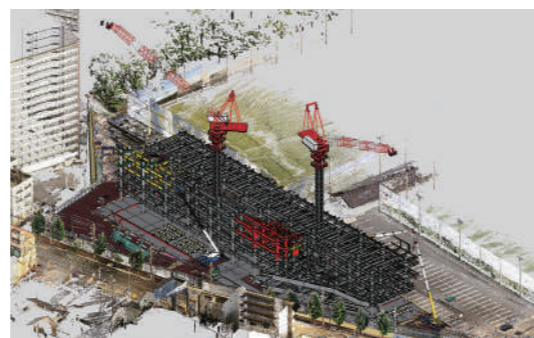


【it-Concrete】と【it-Trucks】のイメージポスター

#### ●BIMの全面採用が広げた建設施工の新しい可能性

BIM(Building Information Modeling)とは、コンピューター上に作成した主に3次元の形状情報に加え、室等の名称・面積、材料・部材の仕様・性能、仕上げ等、建築物の属性情報を併せ持つ建物情報モデルを構築するものである。当該物件は、着工時の建物概要説明動画の作成からBIMを活用し、これにより、施主・設計者・施工者を含め、複雑な形状の建物の理解が促進され、施工における問題点の抽出や情報共有を円滑に進めることができた。その後、BIMを設計図から施工図レベルまで昇華させることで、現地でのARを用いた品質管理や、BIM上での総合仮設計画、基礎躯体工事・地上鉄骨建方・PCa工事計画のシミュレーション、外装カラースキームや内

装仕上げ色分けモデルの作成、現場巡回ロボットとの連動など、さまざまな取り組みを実施した。日本最大規模のスタートアップ支援拠点である当該物件の建設において、BIMは大きな役割を果たすことができた。



周囲の環境を点群で撮影しBIMの工事計画モデルと統合した画像

### ●建設技術フェア2025 in 中部

## 若手社員と学生たちが触れ合う機会を提供

建設技術フェアが2025(令和7)年12月4日、5日の2日間、名古屋市港区の「ポートメッセなごや」で開催され、多くの日建連会員企業が出展し、それぞれが独自の研究技術や実践技術を紹介した。

日建連中部支部は、例年通り「学生交流ひろば」ブースを設け、会員会社から男女16人の若手社員を派遣し、学生たちと意見を交わした。具体的には、ゼネコン社員の一日、これまでの仕事内容や、やりがい、将来の展望などについて、大学生・高校生からの質問に真摯に答えていた。

### 若手技術者から学生の皆様へ

## 建設業の魅力を知ってほしい

東 有紗(8年目技術者 現場勤務)



今回のような「学生交流ひろば」は、現場で働く社員と直接話せる機会があり、とても魅力的だと感じました。実際に学生の皆さんと話していると、「働き方」や「休暇の取り方」など、就職活動している頃の自分とは少し違う視点で疑問を持っていることがわかり、こちらもたくさん学ぶことができました。建設業と聞くと、まだ「きつい」「汚い」「危険」の「3K」や「残業が多い」というイメージがあるようですが、実際に働いてみると働く環境は整っていて、給与も安定しています。何より、職人さんたちと協力しながらものづくりを進める楽しさや、かたちに残る仕事ならではのやりがいは大きく、私はとても前向きなイメージを持っています。とても働きやすい環境に時代とともに変化しています。ただ、SNSやニュースでは後ろ向きの印象が広まってしまうこともあるので、もっと建設業の魅力を伝え、業界を盛り上げていきたいと改めて感じました。学生の皆さんが活躍できるよう応援しています。

## 構造物を完成させた感動は格別です

日永田和真(6年目技術者 現場勤務)



「学生交流ひろば」に参加し、学生の皆さんの率直な不安や疑問に触れることで、建設への前向きな熱意を強く感じました。私自身、皆さんとお話することで、仕事への向き合い方を見直す良い機会になりました。この業界の魅力は、分からないことを学び、準備し、仲間と力を合わせてかたちにするプロセスにあります。特に、チーム全員で1つの目標に向かい、地図に残るような大きな構造物をつくり上げた瞬間の感動は格別です。ともに汗を流した仲間と喜びを分かち合う体験は、他では味わえない一生の財産になります。まずはインターンや現場見学で、その空気に触れてみてください。現場の熱気や人の温かさを肌で感じると、仕事の面白さがぐっと身近になるはずです。たくさん悩み、その選択肢の1つにゼネコンを加えてもらえたらうれしいです。皆さんの活躍を心から応援しています。

### ●災害対策講習会

## 災害時の体制整備の情報を共有し対応力の向上を図る

日建連中部支部は、2025(令和7)年7月11日、災害対策講習会を開催した。講習会には、支部会員会社(68社)から約90人が参加した。

この講習会は、災害対応策の一環として開催し、災害時の迅速な対応に向けた体制整備など関連情報を共有し、非常時の組織的な対応力を高めることを目的として実施している。

当日は、中部支部災害対策部会長から支部の災害体制などを説明した。日建連本部からは最近の災害対策に関

わる国の施策や、能登半島での活躍などを紹介した。名古屋大学減災連携研究センターからは「南海トラフ地震・津波への備え」と題して講演いただいた。



当日の会場風景

## 【けんせつ未来チーム】

# 建設業の課題解決のために多彩な活動を展開中

日建連中部支部では、会員企業から選抜された若手社員による「けんせつ未来チーム」を結成し、建設業におけるさまざまな課題を解決するため会社の垣根を越えた活動を展開しています。その活動の様子を4つのワーキンググループ(WG)ごとに紹介します。

### 学生向けWG

建設業界は、国(計画・発注・管理)・コンサル(調査・設計)・ゼネコン(施工)と大きく3業種に分かれており、それぞれが役割を果たし社会インフラが成立しています。当WGは、新たに建設業の一翼を担う学生に向けて、建設業の全体像や各業種の役割、業務内容、雰囲気を知るインターンシップを中部地方整備局、建設コンサルタント協会中部支部とともに開催しています。



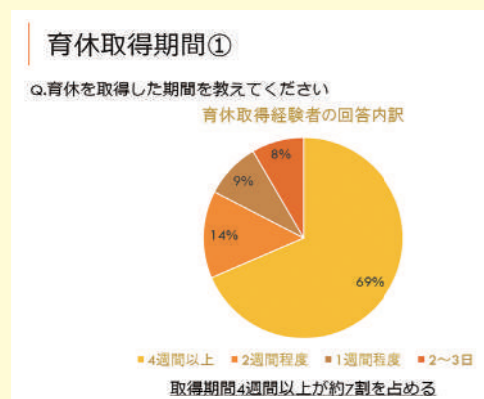
建設業の仕組み紹介



グループワーク発表

### 育休WG

建設業界では、男性社員の育児休業の取得がなかなか浸透していません。当WGでは、育休に関するアンケート調査を実施し、さらに男性育休取得に積極的に取り組んでいる会社へのヒアリングを行い、その結果を会員会社へフィードバックしています。引き続き、建設業に携わるすべての人が働きやすい環境を実現できるように活動していきます！



育休取得状況のアンケート(日建連HPに掲載)

#### 男性の育休取得向上に向けた心得 (上長・同僚編)

※取得した育休は、必ず「育児休業」であることを明記し、所属に応じて育休も承認し、承認後に育休を取得してください。

- あなたの同僚の90%が育休取得を推進していることを理解しましょう。
- 育休を取りやすい風土づくりやダイバーシティ活動の最前線を目指しましょう。
- 育休取得をはじめ、誰もが働きやすい環境を作ることによって部下のモチベーションアップや、部署の生産性向上に繋がります。
- 育休取得は取得対象者の意見を尊重し、担当部署と相談しましょう。
- 早期に取得対象者の希望を把握することで、円滑な引継ぎや周囲の社員の負担軽減を図りましょう。

詳しく知りたい方は、...

育休取得に向けた資料(会員会社社員へ配信)

#### 男性の育休取得向上に向けた心得 (取得対象者編)

※取得した育休は、必ず「育児休業」であることを明記し、所属に応じて育休も承認し、承認後に育休を取得してください。

- 同僚の90%が、あなたに育休を取って欲しいと思っていることを理解しましょう。
- 育休取得の推進は会社の「義務」です。制度を正しく理解し、積極的に取得しましょう。
- 育休取得により、「家族との信頼関係向上」や「仕事のモチベーションアップ」に繋がります。
- 取得日数は現状の業務量に比べ、パートナーの要望を優先しましょう。
- 日頃から仕事は同僚とサポートし合い、自らが育休を取得しやすい環境を作っていきます。

詳しく知りたい方は、...

### 時短WG

近年の建設業界では、2024年の労働基準法改正(三六協定)に伴い、「時短」「業務効率化」「働き方改革」「建設DX」がホットワードとなっています。当WGでは、中部支部内の他委員会と共同制作をした「ノー残業宣言シール」の配布やICTツール活用による業務変化についてのアンケートの実施など、ICT利用に伴う業務変化度の見える化や働きやすい職場推進を図り、働き方改革の先にある「業界全体の働きがい向上」を目指します！



ノー残業宣言シール

## ノー残業宣言シール

ノー残業宣言シールは働き方改革の一環として、長時間労働の削減と生産性、ワークライフバランスの向上を図る為のシールです。

- ノー残業デーを記入して下さい！
- ヘルメットや、パソコンに貼って使用して下さい！

一般社団法人 日本建設業連合会 中部支部  
けんせつ未来チーム  
建築委員会

ノー残業宣言ポスター

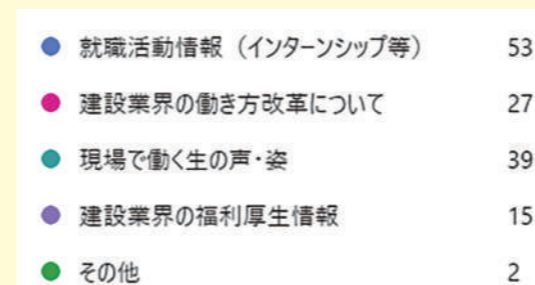
### HP改革WG

インスタグラムにて日建連中部支部やけんせつ未来チームの活動の最新情報を発信し、建設業の魅力UPを目指しています。

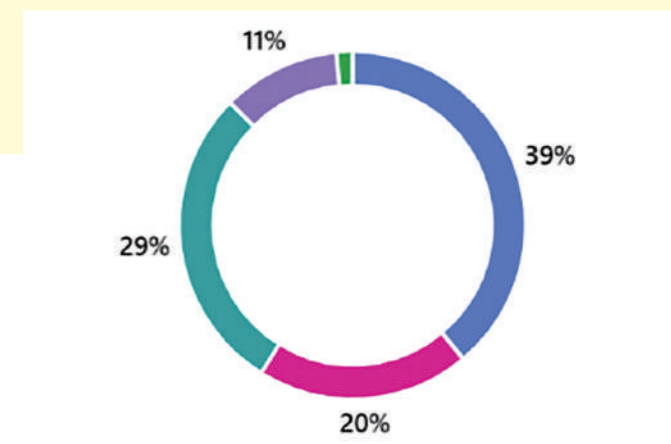
2025年度は連載企画として「若手ゼネコン社員紹介」をスタートさせました！他にも学生向け現場見学会の様子を発信しています。2026年度は、建設技術フェアに会場した学生さんへのアンケート結果をもとに、より充実したコンテンツ拡充を目指します。引き続き、フォローをお願いします。

日建連中部支部  
けんせつ未来チーム  
メンバー紹介

二次元コードから投稿内容を閲覧できます



アンケート結果では、就活情報が最多！



# 見学会レポート

日建連中部支部では年間を通して、一般市民向けの親子建設の現場見学会や建築・土木を学ぶ学生向けの学生現場見学会を開催している。2025年度に行われた見学会の中から親子見学会と、建築と土木それぞれの学生現場見学会の様子を紹介する。

## 親子で見て、体験する建設現場の今〈明和高校校舎等建築工事〉

2025(令和7)年8月7日、愛知県発注の「明和高校校舎等建築工事」現場にて、恒例の「親子建設の現場見学会」を開催した。当日は小学生の親子28人が参加し、複数の校舎の建て替えが順次進む中で音楽棟の建設現場を見学した。はじめに現場事務所で工事概要やこれまでの工事進捗の説明を受けた後、建物へ移動し1階から2階を見学

した。その後、1階ホールにて塗装やレベル測定、小型ドローンの操縦体験のほか、コースターや貯金箱づくりにも挑戦した。

普段は仮囲いにより立ち入ることのできない現場での貴重な体験に、子どもたちが終始目を輝かせて取り組んでいたのが印象的だった。



1階ホールでの記念撮影



レベル測定を体験する親子

### ◇2025年度実施見学会一覧

見学会名	実施日	現場場所	参加人数	見学会団体等
親子建設の現場見学会	2025年8月7日	明和高等学校校舎等建築工事	45人	一般市民
学生現場見学会	2025年6月25日	東海環状自動車道 養老トンネル北工事	76人	岐阜大学
	2025年7月18日	岡崎市阿知和地区工業団地造成事業	30人	大同大学
	2025年10月14日	トヨタスポーツセンター第一体育館改築計画2期(新築工事)	27人	名古屋大学
	2025年10月17日	矢作川総合第二期農地防災事業 北部併設水路(下流)一期建設工事	32人	中部大学
	2025年10月17日	道路建設工事(土工・西知多6-1号)	40人	中部大学
	2025年10月22日	令和5年度東海環状田切川橋PC上部工事	34人	名古屋大学
	2025年10月31日	令和6年度庄内川桜佐排水樋管撤去工事	55人	愛知工業大学
	2025年11月5日	オークマ株式会社 エンジニアリングセンター及びイノベーションセンター建設工事	43人	名古屋市立大学
	2025年11月6日	令和6年度庄内川桜佐排水樋管撤去工事	43人	名城大学
	2025年11月6日	道路建設工事(土工・西知多6-1号)	45人	名城大学
	2025年11月25日	名古屋第4地方合同庁舎整備等事業	87人	名古屋工業大学
	2025年12月10日	名古屋国際会議場1号館等改修事業	22人	三重大学
	2026年1月16日	令和6年度下工公補第1号半田川田第2雨水幹線築造工事	26人	名古屋工業大学
	2026年1月23日	デンソー・善明南新工場計画	31人	豊橋技術科学大学

## 大規模体育館の建設現場で学ぶ〈トヨタスポーツセンター第一体育館改築工事〉

愛知県豊田市で整備が進む「トヨタスポーツセンター第一体育館改築工事」現場で、2025年10月14日、学生現場見学会(建築)を開催した。参加した名古屋大学工学部の3年生22人らは、施工現場で大規模プロジェクトの最前線を学んだ。

最初に現場事務所で、発注者から工事の目的について、続いて施工者からゼネコンの役割や工事概要などが説明された。また、完全週休2日の導入や安全意識を高めるための工夫など、働きやすい職

場環境づくりの取り組みも紹介された。続いて学生たちは、アリーナ建設や内装工事、金属屋根の設置作業を間近で見学した。質疑応答では「工期分割の理由」や「雨風への対策」など、施工に関する質問が相次いだ。教科書だけでは学べない、モノづくりの現場を体感する貴重な機会となった。



体育館の屋根の取り付けをすぐそばで見学



事務所で工事概要の説明を受ける

## トンネル掘削の最前線を見学〈半田川田第2雨水幹線築造工事〉

2026年1月16日、三重県津市が発注する「半田川田第2雨水幹線築造工事」の学生現場見学会(土木)を開催した。名古屋工業大学社会工学科の学生23人らが参加し、豪雨から都市を守る雨水トンネル工事の最前線を見学した。

学生たちは2班にわかれ、立坑から坑内へ降り、シールドマシンによる掘削が延長の半分ほど進んだ最前線までの約220mを徒歩で移動し、施工の様子を間近で見学し

た。また、現場事務所では若手女性技術者による工事概要の説明、事務所外ではセグメントの裏に詰めるモルタルの硬化実験も行われた。学生からは「埋設物が図面と異なる場合の対策」や「シールド径の決定方法」など熱心な質問が相次いだ。豪雨災害から地域を守るインフラ整備の意義を学んだ見学会で、「実際の現場は規模が大きかった」「女性用の休憩スペースなど作業環境を知ることができた」などの意見があった。



発進立坑から坑内へ進む



モルタルの硬化実験に学生も参加

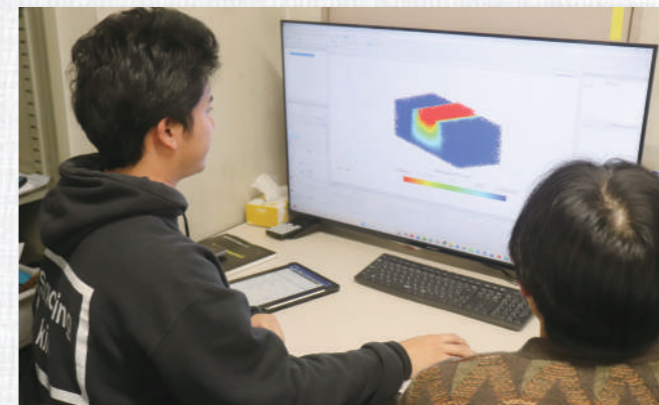
中部大学工学部都市建設工学科は、人々が安心・安全・快適な社会生活を支える都市・社会基盤を創造し、持続可能な地球環境を保全する技術者を育成することを教育理念としている。本学科では、計画・設計・施工・維持管理に関する専門的かつ実務的な知識と技能の修得を目標に、講義、実験、演習、フィールドワークを体系的に組み合わせた実践教育を行っている。専門教育は「建設構造」「建設材料」「都市水工」「地盤防災」「都市環境」の5部門により構成され、各分野の基礎理論と応用技術を段階的に学ぶことで、社会基盤整備に必要な総合的技術力を養成している。また、本学科の教育プログラムは日本技術者

教育認定機構(JABEE)の認定を受けており、技術者に求められる倫理観、課題解決能力、コミュニケーション能力、国際的視野を備えた人材育成を重視している。学修成果の到達目標を明確に設定し、PDCAサイクルに基づく継続的な教育改善を実施している点も特徴である。これにより、専門知識に加えて実社会で活躍するための総合的能力を身に付けた技術者を育成している。

地盤防災部門では、自然災害に起因する地盤災害の軽減と安全な社会基盤の構築に資する教育研究を推進している。杉井俊夫教授は、地盤材料の力学特性の解明と地盤内の浸透挙動に関する研究を行って

り、室内土質試験、模型実験、数値解析を組み合わせた総合的手法により、地盤の透水特性の評価および地盤改良技術の力学的検証に取り組んでいる。余川弘至准教授は、地震時の地盤災害、特に液状化現象とその対策技術に関する研究を行っている。模型実験および数値シミュレーションを活用し、既設住宅地や社会インフラにおける被害発生メカニズムを解明するとともに、排水工法や各種地盤改良工法の効果検証を通じて、実務に直結す

る防災技術の高度化を目指している。都市建設工学科では、これらの教育研究活動を通じて、専門知識と技術のみならず、社会課題を主体的に発見し解決できる実践的技術者の育成を推進している。



パソコンによる解析

## 自然災害に起因する地盤災害を軽減し、安全な社会基盤を構築する。

中部大学は1964(昭和39)年に設立された中部工業大学を前身とし、工科系教育を基盤に発展してきた総合大学である。創設以来、実学を重視した教育と研究を通じて社会を支える人材の育成に取り組んできた。現在は8学部27学科4専攻を擁し、1万人以上の学生が学んでいる。すべての学部学科がワンキャンパスに集う教育環境のもと、分野横断的な学びと交流を通じて、地域社会と産業界に貢献できる人材を育成している。



### YOUNG VIEW



杉森拓斗さん  
大学4年

#### 大きな建造物がつくりたくて土木の道に進むことにしました。

高校の時から建築とか建物に興味があり、大学の進路を決める際にもっと大きな建造物がつくりたいと考えるようになって土木を選びました。3年生になると現場に行く機会が増えて、自分はこういうことがやりたいんだあと改めて実感し、就職先もゼネコンに決めました。就職先のゼネコンはインターンシップでお世話になった先で社内の雰囲気もよかったですので社会人になるのが楽しみです。

#### 東日本大震災の検証番組でインフラの大切さを知りました。

東日本震災があったのは私が小学1年生の時ほとんど記憶がありません。その後、放送されるテレビの検証番組を見て、インフラ整備の大切さを知りました。そのため大学を選ぶ際も、土木関係の学科で防災も学ぶことができる大学だと考えて、中部大学を選びました。卒業後は地元へ本社を置く建設会社に就職をします。将来は地元のインフラ整備の仕事がしたいと考えています。



東海祐衣さん  
大学4年

#### 大学院で学び直したことで土木が面白くなってきました。

学部3年生の頃は進路のイメージがもてなかったため、先生と相談して大学院に進んで将来の方向を決めることにしました。院に進む以上は土木のことを学び直すことにし、いざ勉強をし直すと面白くなってきました。ゼネコンと共同研究をしたり、学会で発表をしたりしたことが転機になりました。卒業後は共同研究をした企業に就職し、将来は研究開発分野に進みたいと考えています。



森悠斗さん  
修士2年

### 日本建設業連合会 中部支部会員

- |            |                |
|------------|----------------|
| R N 建設     | 竹中土木           |
| アイサワ工業     | TSUCHIYA       |
| 青木あすなろ建設   | 鉄建建設           |
| あおみ建設      | 東亜建設工業         |
| 浅沼組        | 東急建設           |
| 新井組        | 東洋建設           |
| 安藤・間       | 徳倉建設           |
| 岩田地崎建設     | 戸田建設           |
| 大林組        | 飛鳥建設           |
| 大林道路       | 西松建設           |
| 大本組        | 日特建設           |
| 奥村組        | NIPPO          |
| オリエンタル白石   | 日本道路           |
| 鹿島建設       | 日本国土開発         |
| 鹿島道路       | ノバック           |
| 株木建設       | ピーエー・コンストラクション |
| 熊谷組        | 福田組            |
| 鴻池組        | フジタ            |
| 五洋建設       | 不動テトラ          |
| 佐藤工業       | 本間組            |
| シーエヌ建設     | 前田建設工業         |
| ジェイアール東海建設 | 前田道路           |
| 清水建設       | 三井住友建設         |
| ショーボンド建設   | みらい建設工業        |
| 西濃建設       | 村本建設           |
| 西武建設       | 名工建設           |
| 銭高組        | 森組             |
| 大旺新洋       | 森本組            |
| 大成建設       | 矢作建設工業         |
| 大成ロテック     | 吉川建設           |
| 大鉄工業       | 吉田組            |
| 大日本土木      | 寄神建設           |
| 大豊建設       | ライト工業          |
| 竹中工務店      | 若築建設           |

(支部会員68社/2026年4月1日現在)

## 再発見! 土木遺産



### いぬ やま はし 犬山橋

(愛知県犬山市～岐阜県各務原市)

名古屋鉄道犬山線の犬山遊園駅と新鵜沼駅の間、木曾川に架かる犬山橋は、鉄道・道路併用橋として1925(大正14)年に完成したオベリスク状の親柱が残る3径間鋼下路曲弦ワーレントラス橋である。橋長223.15m、橋台や橋脚にある支点間の長さを表す支間長は73.15mと、同時代に建設されたトラス橋としては非常に長く、その高い技術力がうかがえる。

鉄道・道路併用橋は全国的にも珍しく、長年にわたり利用されてきたが、自動車交通量の増加により安全確保や列車の定時運行への影響が課題となり、愛知県・岐阜県・名古屋鉄道の協議にて、新たな道路橋の建設と犬山橋の鉄道専用橋化が決定された。

2000(平成12)年に道路橋が開通し、犬山橋は鉄道専用の橋となった。同時に行われた改修では既存構造や材料の改変を極力抑え、電線を桁両端内側へ移設することで景観向上も図られた。この改修と橋梁技術の高さが評価され、2024(令和6)年9月、土木学会選奨土木遺産に認定された。

