



南部 雄二 農業部門（農業土木） e-mail : nanbu@hamc.or.jp

勤務先：財北海道農業近代化技術研究センター札幌支所 TEL：011-746-5391

私は、農業土木の設計技術者として当財団に勤務し、農道、水利施設等の設計に関わりました。その後、用水路の流況解析、畑地かんがい・地下かんがいの効果検証、畑地かんがいほ場技術の確立、ほ場整備・草地整備等に関わる新工法開発などの業務に携わってきました。

近年は、農業分野の IT 化のための GIS によるシステム開発・普及、GPS を活用したほ場調査・設計手法の検討、水田ほ場のリモートセンシングなどにも携わっています。

近年、農業分野の IT 化が話題となっています。農業分野の IT 化のツールとして、GIS・リモートセンシング技術の利用があります。北海道の広大な農地と作物生産の情報を管理し、安全かつ良質な農産物の生産と農業生産性向上を支援するための有効な手段となります。

最近では、高精度 GPS の利用により、リアルタイムで高精度の空間情報が把握でき、農作業機械のナビゲーション、作業機械の制御が可能です。また、精密農業を実践するうえでも重要なツールになります。その一方で、現場での利用を可能とするためのシステム開発（ハード・ソフト）、設備投資などの課題があります。

今後も、北海道における農業分野の IT 化を進めるうえで、研究分野で確立される技術と営農を結びつける役割を担っていきたく考えています。



次号は、細川浩司さん（農業部門）



木村 義彰 農業部門（農業土木）

勤務先：北海道立中央農業試験場

私は、生まれも育ちも北海道ですが、職歴はちょっと変わっていて「from 国家公務員 to 地方公務員」という経歴を持っています。技術士受験のきっかけは、平成 10 年に岩手連合大学院の博士課程修了後、道立根釧農業試験場に採用され、ただ、がむしゃらに仕事をこなすという毎日を過ごし、ちょうど「目標」というモノを持てなかった時期、先だって合格したコンサルの友人に刺激されて挑戦したのが始まりでした。平成 14 年の受験初年目はあえなく撃墜。翌年、解答用紙に文字が書き続けられるように行った漢字の書き取りの成果と持ち前の悪運でなんとか合格させていただきました。あれから、もう 5 年が経過しようとしています。

昨今、温暖化問題に代表されるように地球環境から身近の内部・外部環境も大きく変わってきていますが、ここ数年で、私の内部・外部環境も大きく変化し、勤務地は道東圏から道央圏の中央農業試験場に転勤となり、酪農関係の農業施設・機械から畑作・稲作関係の農業施設・機械関係の仕事に変わりました。また、これらの通常の研究業務に加え、いろいろなワークショップやエネルギービジョンの委員の仕事など、多様な業務経験もさせてもらっています。そんな、こんなで、今年、40 歳を迎え、研究業務として、良いか悪いかは別にして、継続的に同じ分野の事柄を深く追求できているわけではありませんが、業務で、いろいろなことを経験している（させられている？）ことが私の特徴でもあります。これらの経験を、出身地である北海道のため、また、北海道の特質である「寒冷地」という観点で有益な技術開発などを意識しながら、技術士として仕事に努めて行きたいと考えています。



次号は、白旗雅樹さん（農業部門）

エンジニアパーク

Engineer *Ring* Park



東本 靖史 建設部門（道路）

勤務先：日本データサービス株式会社 計画調査部 TEL：011-780-1120

平成20年6月11日(水)の北海道新聞の朝刊一面に、「北海道中央バス 札幌市内9路線廃止」の記事が掲載され、市民を震撼させました。以来、バスに関する問題が連日報道され、バス交通に対する市民意識は最高潮に達しつつあります。

私の専門は交通計画ですが、とりわけ5年ほど前からは研究や業務にて、バス問題に取り組み、『今後、如何にして地域のバス路線を維持していくのか』を主要研究テーマとして掲げております。構造改革の一貫として行われた、平成14年の道路運送法の改正により、路線バス事業は免許制から許可制となり、事業への新規参入や路線撤退等が事実上自由化されました。つまり、この法改正によりバス経営は市場の原理に委ねられ、冒頭の新聞報道のような未曾有の事態が起こった訳です。従来の交通計画は、10年後や20年後を見据えた交通マスタープランを策定し、長期的な視点から地域の交通のあり方を検討するのが一般的でありました。しかし、昨今のバス問題は、路線バスへの補助体制の構築等の喫緊の課題を抱えており、極めて短期的な視点から対応して行かなければなりません。今後、札幌市のバス問題のように市民が抱える社会的な不安を、即座に解決する能力も技術者に求められ、技術士は重い責務を背負うこととなります。私は、技術士一年生ではありますが、蓄積された技術力や諸先輩方の経験、学術的知識などを総合的に取り入れる能力を磨き、種々の交通課題の解決に向けて勇往邁進する次第です。



次号は、山下昌彦さん（建設部門）



湯浅八八老（ユアサ ハヤオ） 上下水道部門（下水道）

勤務先：苫小牧市下水道部西町下水処理センター TEL：0144-73-7528

私は、1971年（昭和49年）に苫小牧市に奉職し、これまで34年にわたり、市内3箇所にある下水処理センターの水質・汚泥等の検査を担当し、維持管理をしてきました。

ここで、「資格取得」のお話をします。新入職員当時、先輩から「仕事にも役立つので公害防止管理者の水質を取得することにしたらいかが？」といわれました。

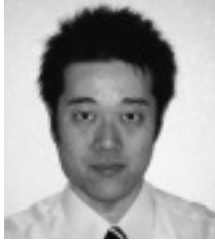
先輩のこの言葉がきっかけになり、いろいろな資格試験を受験することになりました。

技術士への挑戦は、50歳に近くなってからでした。「縁があって、これだけ長く下水道の仕事をしているのだから…」と思いたちました。その頃はちょうど一次試験からのスタート時期であり、さらに「困難だな」と思いながらも何とかつづけました。択一式に慣れている身としては、記述式が相当きつかったことを今でも覚えています。

さて、現在の仕事は、長年の経験もあり同じようなことの繰り返しが多いようですが、下水道事業がより安全で安心なライフラインをめざし、資源としても活用されるようにするため、向上心を旺盛にし、業務に励んでいるところです。また、常に新しいことに挑戦しよう（新しい資格へのチャレンジも含む）と思っています。それで、これらを活用して、少しでも社会に貢献できればよいと考えています。それでは今後ともよろしく願いいたします。



次号は、遠藤清武さん（建設部門／総合技術監理部門）



中山 威尉 水産部門（水産土木）

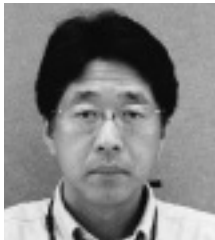
勤務先：北海道立中央水産試験場企画情報室

私は、昭和 51 年に札幌で生まれ、高校卒業まで同市で育ち、大学時代を函館で過ごしました。平成 13 年 3 月に大学院修士課程を修了後、北海道庁に採用となり、余市町にある北海道立中央水産試験場水産工学室勤務となりました。ここでは、干潟や藻場の漁場整備に関する業務を担当し、主に、北海道道東海域にアサリ増殖場として造成された人工干潟の維持・管理のための技術開発に取り組んできました。現在は、同試験場の企画情報室で主に予算編成や実績報告、受託研究、共同研究の契約に関する業務を行っています。

水産試験場には、私が所属していた水産工学室の他に、資源管理、海洋環境、資源増殖、加工利用に関する研究部門があります。企画情報室では、これら全ての研究課題に関する上記の業務を行うので、自分の専門分野だけでなく、他の分野の情報もある程度知っておく必要があります。これまでは、自分の専門に近い分野に視点が偏りがちでしたが、技術士試験の勉強を通じて、国内外の水産情勢の変化や専門以外の分野にも関心を持ち、それらを背景に水産試験場で行う研究課題の位置づけや今後の展望を考えることができるようになってきたと思います。最後に、技術士資格の取得を良いきっかけとして、これからも自己研鑽に励み、水産物の安定供給と水産業の発展に寄与できるよう努力していきたいと思っています。



次号は、谷口史一さん（水産部門）



椿谷 敏雄 建設・総合技術監理部門（都市及び地方計画）

勤務先：北海道立北方建築総合研究所

迫り来る「足切り」の恐怖。「サン、ニイ、イチ！ ハイ、ここまで！ごくろうさま」。「エッ、俺？終わり!?」。そういえば確かに予兆はあった。「〇〇番、終わりです。」と後方でなにやら叫ぶ声。それにしても自分が足切り…。それも 30 km 地点で…。嗚ァ。これは先日開催された北海道マラソン初参戦の結末です。今年初めてフルマラソンで 4 時間を切り、やっと参加資格を得て出場したこの大会は 5 km ごと制限時間が設けられています。20 km で 1 時間 56 分、30 km で 2 時間 52 分…。1 km 換算では 5 分 36 秒ピッチという厳しい制限です。

ところで、マラソンに馴染みのない方は「随分と細いなあ」と思われるでしょうが、この km ごとの秒感覚が極めて重要なのです。なぜか。長時間走るようになると自分なりのペースが体に刻まれてしまうため、例えば「1 km あたり 6 分から 5 分 36 秒に短縮」を目標とすると、1 km ごと 24 秒短縮したピッチ感覚を体に刻み直す訓練が必要となるからです。このたった 24 秒差が実は大きな負担となるのです。しかもそれで短縮できるタイムは 40 km で 960 秒、すなわち約 16 分。つまり、フルマラソンで 16 分記録を短縮するためには、40 km を分解し、1 km ごとに 24 秒速く走り続けるというピッチ感覚を体に「すり込む」訓練が必要になるのです。

はて？ここまでくると、総監部門を受験された方はピンと来るでしょう。そう、品質管理なのです。全ての工程を最小単位の作業に「分解（WBS）」し、工程で「すり込み」でいく。「分解」と「すり込み」。マラソンの記録への挑戦は、まさに品質管理のマネージメント手法そのものなのです。全ては技術士に通ずるのです。



次号は、高島正秀さん（建設部門）

エンジニアパーク

Engineer *Ring* Park



明石 憲宗 農業部門（農村環境）

勤務先：株式会社ズコーシャ 環境評価センター

最近、地球環境のことを考え、車通勤をやめて自転車通勤を始めました。往復で15kmに満たない距離ですが、1日で2リットルほどのガソリン消費が節約できるので、約300円の節約になります。いや違った、約4.6kgの二酸化炭素排出抑制になります。おまけに、とっても爽快です。内緒ですが、朝のすがすがしい空気の中を走っていると、このまま会社に行かないで、どこかに出かけてしまいたくなります。

自転車通勤おすすめです。みなさんもぜひ一度チャレンジしてみてください。

ところで、自転車は基本的に車道を走らなければならないのをご存じでしたか？ 街中で見るママチャリはほとんどが歩道を走っていますが、歩道を走って良いのは、標識で指定されている場合、運転者が児童・幼児などの場合、車道の交通状況からみてやむを得ない場合だけです。しかし、交通ルールを守って実際に車道を走ってみると、怖い思いや不便な思いをすることが多く、日本の道路がいかに車中心に作られているかがよくわかりました。自転車に配慮した道づくりについては、これまでも各方面で取り組みがなされていますが、ヨーロッパなどの先進地と比べるとかなり遅れている状況と言わざるを得ません。

そこで、整備を推進するために、私は何をすべきか考えました。答えは、「一人でも多くの人に自転車通勤を勧め、その爽快さと不便な現状を体験してもらおう」です。いろんな意味で、自転車通勤おすすめです。

次号は、高橋宣之さん（建設／農業／応用理学／総合技術監理部門）



大戸 基史 建設部門（都市及び地方計画）

勤務先：置戸町役場 施設整備課

平成2年、北見工業大学を卒業し隣町の置戸町役場に技師として採用されました。当時はバブル景気真っ只中、6名の技術屋がフル回転で業務をこなしていましたが、時代の波は人口3,500人の町役場にも押し寄せ、今は私一人です…。そのため、道路はもちろんのこと上下水道・面整備・林道・河川・治山・維持修繕などなど、土木と名がつくあらゆる難題に日々悪戦苦闘しています。

また、ふるさと銀河線廃止による鉄道跡地利用計画にも携わっていますが、どちらかと言うと「降って沸いたような土地」の計画であり、面白そうなアイデアは費用対効果に打ちのめされ、なかなか進展しない状況にあり、都市及び地方計画の技術士として腕の見せ所なのですが、力不足を痛感しているところです。今後は、住民との対話に時間をかけると共に、駅周辺だけではなく町全体を見渡しながら計画策定を行っていく予定です（でも、むずかしいなあ…）。

置戸町は高齢化率36%を超え、少子高齢社会の最先端を歩んでいます。小さいからできるまちづくりを役場職員として、そして技術士として創意工夫を図り、住民のみなさんと実践していきたいと考えています。将来、子や孫に「じいちゃん、良い物をつくってくれた！」と言ってもらえるように、努力を惜しまないつもりです。

次号は、佐々木悟さん（農業部門）