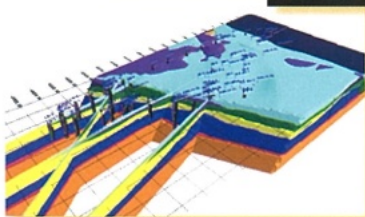
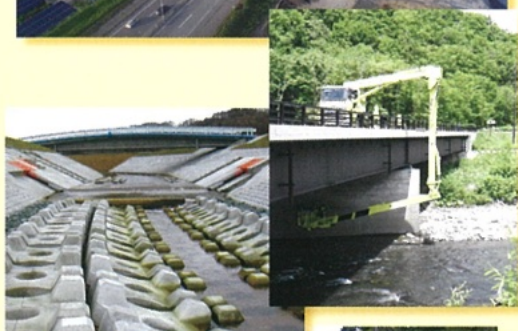


A-TIC PRESS

エーティック広報誌

2018
新春
第4号



あけましておめでとうございます。旧年中は格別のご厚情を賜り心より感謝申し上げます。本年も皆様のご要望に寄り添い、的確なコンサルティングをお届けするべく全力で精進して参ります。益々のご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

さて、

年末の話ですが、毎年恒例の流行語大賞が発表され、「忖度」と「インスタ映え」が大賞を受賞したそうです。

たまたま選考基準を調べてみると、「軽妙に世相を衝いた表現とニュアンスを持って広く大衆の目口耳を賑わせた新語・流行語を選ぶとともに、そのことばに深く関わった人物・団体を毎年顕彰するもの。」とあります。

正直、選ばれた『コトバ』も基準も顕彰対象もどうでも良いのですが、『ことば』はとてつもなく重く、それが一人歩きすると、あらゆる物事の成り行きや当事者の人生をも左右してしまう凶器(狂気?)になりかねないという認識を我々は強く持つべきではないだろうか、と徒然思うのであります。「うわさ」「評判」なるものも然り、ネット社会ではなおさら気をつけたいものです。

また、

イギリスにおける一昨年の流行語は「Post Truth」だったと記憶しております。

選考主体であるオックスフォード大学出版局によるオックスフォード辞書によると、「客観的な事実が重視されず、感情的な訴えが政治的に影響を与える状況」とあります。我が国の喧騒をどうこう言うつもりはありませんが、未だにこちらの方が正確に世相を反映しているな、と思った次第です。様々な政治的、社会的な出来事やそれに伴う論調、そして周囲に蔓延るゴシップに至るまで、このようなニュアンスがより一層色濃くなってきている今日この頃ではないでしょうか。

物事を幅広く客観的に捉え、事実・事象に基づきスピーディーに最適解を導くという基本中の基本を、我々コンサル技術者は忘れてはならないと強く思うと同時に、業界が健全に発展すべく益々努力せねば、と思うのであります。

「Truth(真実)」が「Post(～以降)」に行ってしまうぬよう、真実を正確に見極め、やはり最後は良識が物を言う世の中であってほしいと願うばかりです。

弊社には経営理念や品質方針の他に「業務の基本姿勢十箇条」というものがあります。基本に忠実に、当たり前のことを当たり前、そして知恵と熱意と思いやりを持って…。そんな技術者としてあるべき姿を『言葉』にして社内のあらゆる場所に掲げております。

本年で創立満45周年を迎える弊社ですが、まだまだ発展途上であります。皆様のご意見、ご指摘、叱咤激励が弊社の貴重な財産です。

今後とも、何かお気づきの点があれば率直な『お言葉』を賜りたくお願い申し上げます。

本年も皆様にとって平穏な一年であることをご祈念申し上げて、年頭のご挨拶とさせていただきます。

代表取締役社長 舟田 幸太郎

CONTENTS

- 社内技術発表会特別講演 (文) 菊山浩喜
- 海上の貴婦人 フォース橋を訪ねて (文) 舟田清志
- トンネル人物列伝 第4回 禅海 (文) 岡田正之
- 道内トンネル文献あれこれ
- エーティック業務紹介
- 技術者コラム 第4回 コンサルとは? (文) 濱塚康宏
- 安全大会
- 突撃! ワーキングマザー (文) 藤井エミ
- 初めての現場見学会 (文) 杉本有加里、大沼春花
- 社会貢献活動

平成29年度 第25回 社内技術発表会特別講演

平成29年9月28日に、毎年恒例の社内技術発表会が札幌市生涯学習センター ちえりあにて開催され、社員による技術発表6編の他、お二人の講師に特別講演をしていただきました。

一人目の特別講演は、北海道大学大学院工学研究院教授の蟹江俊仁氏より、「永久凍土地帯の「戻れない明日」：環境変化の最前線を工学的視点で見る」という演題で、環境変化の最前線にある永久凍土地帯の成り立ちと、今そこで起こっていることを工学的視点からお話いただきました。

永久凍土地帯は年間の気温変動が著しく大きく、降水量が少ないという特徴があります。永久凍土地帯の表層にはモス層といわれる土層が厚さ30~70cm程度分布し、この薄い土層が夏期の気温上昇時の凍土の融解深を抑制する重要な役割を果たしており、絶妙な熱収支バランスが得られているそうです。

もしモス層が傷められ、なくなってしまうと、夏場の凍土の融解が加速的に進行し、融解で生じた水が低い場所に集まることでさらに融解を進行させてしまうとともに、水の移動で著しい浸食が起こり(温度侵食)、地形を変化させてしまうそうです。永久凍土地帯のインフラや住宅は、このような凍土の融解の進行で沈下による破損が生じ、放棄されているとのこと。

先生のご講演からは、自然が生活の場とはしばしば切り離された環境にいるため我々は感じにくくなっていますが、自然環境が微妙なバランスの上に成り立っていることを改めて思い知らされました。我々にとって環境変化から生活を守るための工夫は重要ではありますが、それは根本的な解決にはならず、地球環境の微妙なバランスを保つための周辺環境への配慮や、環境保全と開発のルール作りこそが本質的に重要だということを感じさせられるご講演でした。

二人目の特別講演は、弊社関連会社である株式会社J-サーチの上谷誠司氏に「社会資本整備の変遷とコンサルタントの役割」という演題で、講演していただきました。

上谷氏は昨年度まで北海道庁で数々の要職を歴任されてきました。講演ではその経験から、社会資本整備の変遷を振り返り、今後の社会資本整備に求められることが何かという視点から、北海道の課題と建設コンサルタントに求められる役割について、お話いただきました。

北海道では技術職員の減少と低年齢化が進んでいるため、建設コンサルタントには、事業を成功させるため、発注者・施工業者のパートナーとして業務を進める意識と、スペシャリストとしての発注者に対する発案・助言が求められるとのことでした。

業務遂行時の心構えとして、常に意識しなければならないご講演の内容でした。



講演者



蟹江 俊仁氏
北海道大学大学院 工学研究院
北方圏環境政策工学部門
寒冷地建設工学分野 教授



上谷 誠司氏
株式会社J-サーチ
技術顧問

海上の貴婦人フォース橋を訪ねて — 英国ポンド紙幣になった日本人橋梁技術者

取締役会長 舟田 清志



2017年7月。イギリスに行くチャンスに恵まれた。スコットランド〜湖水地方〜コッツウォルズ地方〜ストーンヘンジ〜ロンドンを巡る旅である。

パスポートと航空券、クレジットカードを確認し羽田11:35発NH0211便で空路ロンドンへと向かった。約12時間35分のフライトである。

日本よりマイナス8時間の時差を考慮すると、現地時間で同日16時10分ロンドン、ヒースロー空港到着となる。機内は快適、食事も一流レストラン並みでワインも上等、満足なフライトとなった。

ロンドン経由でエディンバラへ。ここで目的の一つの鉄道橋と出会うことが出来た。

橋名 フォース鉄道橋

英国が誇るフォース鉄道橋は128年前の1890(明治23)年に完成したカンチレバートラス橋で、2015年に世界遺産に登録されている。イギリス・スコットランドのエディンバラ近郊のフォース湾にあり、19世紀に「テイ橋の悲劇」をはじめとして強風による落橋事故が相次いだため、強固な橋として設計された。

「テイ橋の悲劇」

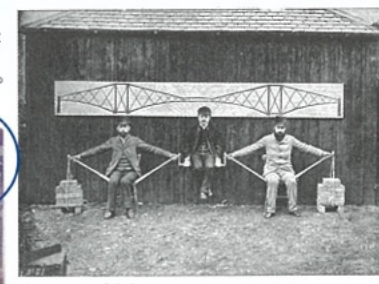
19世紀末イギリスは産業革命により飛躍的な産業発展を遂げ鉄道網が全国に張り巡らされていった。スコットランドのテイ湾に架かるテイ橋は、1878年に開通した橋長3kmのトラス橋である。設計者のトーマス・パウチは、ナイトの称号まで与えられ当代随一の設計者として知られていたが、スコットランドは風が強く、テイ橋は完成した翌年の1879年に強風により崩壊。通過中の列車がテイ湾に落下し、75名の死者を出す大惨事となった。設計段階で強風の影響を軽視していたのと、材料も粘りに欠ける鉄だったことから工事や管理のずさんさが指摘された事故であった。パウチはフォース橋の設計も担当していたが、責任を問われ建設は基礎工事で中止。失意のうちに死去している。

設計を引き継いだのは、ジョン・ファウラーとベンジャミン・ベイカーだった。テイ橋の教訓から強風の影響を考慮して設計されている。3つの菱形をしたカンチレバー(片持ち梁)とそれに挟まれ支えられるガーダー橋、さらに岸から橋梁本体への取り付け部からなっている。支間(フォース橋の場合は2つのカンチレバーの中心間の距離)は521mで、カナダのケベック橋が完成するまでは世界一であった。3つあるカンチレバーの高さは104m、長さ415m、ガーダー橋の長さは106mで、満潮時の海面からの桁下高は46mである。鋼鉄製で、使用鋼重量は51,000t以上。また、接合に用いたリベットは800万個と言われ、巨大な姿は「鋼鉄の怪物」と呼ばれている。そして、このフォース鉄道橋に日本人が関わっていたのである。

その人の名は 渡邊 嘉一(わたなべ かいち)

渡邊はグラスゴー大学留学後にフォース鉄道橋建設工事に監督係として携わっていた。カンチレバー橋の原理を実演している渡邊の写真は有名で、英国スコットランド20ポンド紙幣の図柄の一部に採用されている。

英国スコットランド20ポンド紙幣
右上部分の図柄に使われている。



写真の右からジョン・ファウラー、渡邊嘉一、ベンジャミン・ベイカー。

渡邊嘉一は長野県出身、東大(工部大学校)を卒業後、英国留学時に研修の目的でこの工事に参加し、写真のモデルとなった。その後、石川島播磨重工業、京阪電鉄、京王電鉄、関西ガス等の社長を歴任し日本の造船、建設界に大きな足跡を残した。また彼は、大阪フィルハーモニー交響楽団の設立者で指揮者の故・朝比奈隆さんの父でもある。

見学当日、気持ちの高ぶりを抑え、ホテルからタクシーを飛ばし30分ほどでその姿を見ることが出来た!

エディンバラの日の出は遅い。到着時は朝焼けがとても美しく、「鋼鉄の怪物」とは私には見えなかった。怪物より「海上の貴婦人」の方が相応しいような美しい姿であった。

同じ日本人としてとても誇りに感じ、又この鉄道橋にも大いに親しみを感じた旅となった。

フォース鉄道橋 仕様		着工	1882年
国	イギリス	竣工	1890年
所在地	エディンバラ フォース湾	形式	カンチレバートラス橋
用途	鉄道橋	材料	鋼鉄
管理者	ネットワーク・レール	全長	2,528.7m
設計者	ジョン・ファウラー ベンジャミン・ベイカー	高さ	104m
		桁下高	46m
		最大支間長	521.3m



トンネル 人物列伝 第4回

民衆の命を守るため、
ノミとツチだけでトンネル(青の洞門)を掘り抜いた僧侶

禅海

専務執行役員 岡田 正之

『その時であった。了海の朦朧たる老眼にも、紛れなくそのツチ(槌)に破られたる小さき穴から、月の光に照らされたる山国川の姿が歴々と映ったのである…』

これは菊池寛の小説「恩讐の彼方に」の一場面、江戸時代に洞門開削の大願が成った瞬間です。この了海のモデルとされるのが禅海です。その舞台として一躍有名になった「青の洞門」は、大分県中津市山国川の清流にそそり立つ名勝耶馬溪の断崖絶壁の裾にあります(写真1)。

49歳からの挑戦

禅海は、1687(貞享4)年、越後(新潟)に生まれ、二十代で江戸に出た後、出家して諸国行脚の途中、耶馬溪に通じかかりました。そこで断崖絶壁の通行難所から転落する人や馬の地獄絵を目撃しました。通称「鎖渡し」。人々は中津や羅漢寺へ向かうため鎖を伝い命がけで岸壁を渡っていたのです。

禅海は、一念発起。ノミ(鑿)とツチ(槌)だけで、トンネルを掘るためひとり大岸壁に向かいます。全長342mの素掘りトンネル建設へ、49歳の挑戦が始まりました(写真2)。



写真1 そそり立つ断崖絶壁³⁾

悲願三十年、光は抜けた

左手にノミ、右手にツチ。さすがに、青の断崖にトンネルを掘る大事業は禅海一人の手では果てしないことから、近在で協力者を募りますが、あまりに非現実的な無謀さを笑われる始末。そこで、禅海は南国の炎熱の中、昼は近郷を托鉢して、夜は黙々と固い岩を一人穿ちます。

一日に何cmしか進まない毎日のなか、それでも小さな穴道は年輪のように少しずつ広がり、村人たちの気持ちも、嘲笑から疑心、関心から興味、そして同調から畏敬へと変わってゆくのでした。やがて『痴と笑った者が和尚と共に槌を振るい、狂と誹った者が狂人のあとを追った』(「禅海和尚鑿道碑文」)。中津藩主も動かされ、諸大名への寄付金募集を許可され、禅海はその資金で長州から岸野平右衛門をはじめとする石工を雇います。

そして30年余りの苦闘の末、1764(明和元)年、隧道は完成します(写真3、4)。



写真2 禅海和尚の像³⁾



写真3 秋の青の洞門入口には美しい銀杏の木³⁾



岡田 正之 専務執行役員 技術士(総合技術監理・建設部門)

歴史的トンネルの建設に携わった先人達の偉業や技術への思いを、連載で紹介しします。

エンジニアのほか、土木を志す若者たち、一般市民の方々にも読んで頂ければ幸いです。

〈略歴〉

1953年札幌市生まれ。76年北大工学部土木工学科卒業。同年前田建設工業(株)入社、青函トンネル吉岡工区勤務を経て、本社技術研究所で山岳トンネル工法の研究開発に従事。90年北海道開発コンサルタント(株)(現(株)ドーコン)入社、主に山岳トンネルの設計、施工管理などを担当。2012年(株)エーティック入社現在に至る。土木学会北海道支部 選奨土木遺産選考委員。

土木の原点

牛馬が並んで歩けるほどの隧道は、全長342m(内トンネル部は144m)、明かり窓が4か所穿たれています。完成時、禅海は80歳に近づいていました。その後、洞門の入口に小屋をつくり、通行人から一人4文、牛馬から8文を徴収します。その資金でトンネル断面を拡大し、馬に乗ったまま通れるようにするためです。まさに有料道路のさきがけであったといえます。

民衆が安全に暮らすための社会基盤をつくるということを体現した禅海。青の洞門は私たち現代人に、人々の暮らしを「ひろめる・まもる・ささえる」という土木の原点を伝えてくれているのです。



写真4 青の洞門、奥の窓は明り取り用の窓³⁾



写真5 『豊前 羅漢寺 下道』
「六十余州名所図会」歌川広重より
青の洞門が描かれています。

参考文献

- 1) 緒方英樹:人物で知る日本の国土史、オーム社、2008。
- 2) 菊池寛:恩讐の彼方に・忠直卿行状記他8、岩波書店、1979。
- 3) 中津耶馬溪観光協会HPより
- 4) 記念特集 100年目に考える「土木の原点」、土木学会誌、Vol.99, No.11, pp6-15, 2014。

次回からは、トンネルのほか、道路、河川等幅広い分野の人材にも焦点をあてた新シリーズ【土木技術者列伝】を掲載します。お楽しみに!

道内トンネル文献あれこれ

平成29年7月～平成29年11月において、専門雑誌等に発表された、北海道内のトンネルに関する論文・報文等のリストを紹介し、トンネル関係者の方々へ最新情報を提供いたします。なお、詳細を知りたい方は弊社までお問い合わせ下さい。

■国道・道道他

- ① 亀田徹也, 増岡健太郎, 佐々木博一, 森本匡晶: 動水勾配を管理して高圧湧水帯の地山を掘削一函館江差自動車道 渡島トンネル 木古内工区一, トンネルと地下, Vol.48, No.10, pp15-23, 2017。
- ② 廣瀬康人, 小出啓剛, 中村大希: 擁壁タイプの落石対応巻出工法について, トンネル工学報告集, No.27, pp1-6, 2017。

■新幹線・鉄道

- ③ 明石太郎, 小室仁弘, 浦川博臣, 近藤邦彦, 村山秀幸: 河川直下を小土かぶりで通過するトンネルの対策工の検討と施工, トンネル工学報告集, No.27, pp1-8, 2017。

■その他

- ④ 青柳和平, 名合牧人: 幌延深地層研究センターにおける坑道掘削の情報化施工支援技術の開発, 地盤工学会誌, Vol.65, No.8, pp12-15, 2017。

防災地質グループ

防災地質グループは、単なる地質屋・土質屋の集まりではありません。経験豊富なスタッフが、地質や地盤に関する困りごと、相談ごとのほか、設計や施工に向けたアドバイスや、地質リスクを踏まえたトータルプロデュースで、サポートいたします。特に、①現場作業が多いため“安全第一”で、②様々な部門の基礎となる分野であるため“部門間連携”を大事にし、③トータルプロデュースに向けた“調査・解析技術”の提供を3本柱に取り組み部門です。

① 安全第一 トンネルを始めとする施工現場での調査も多いため、安全面は万全を期しています。

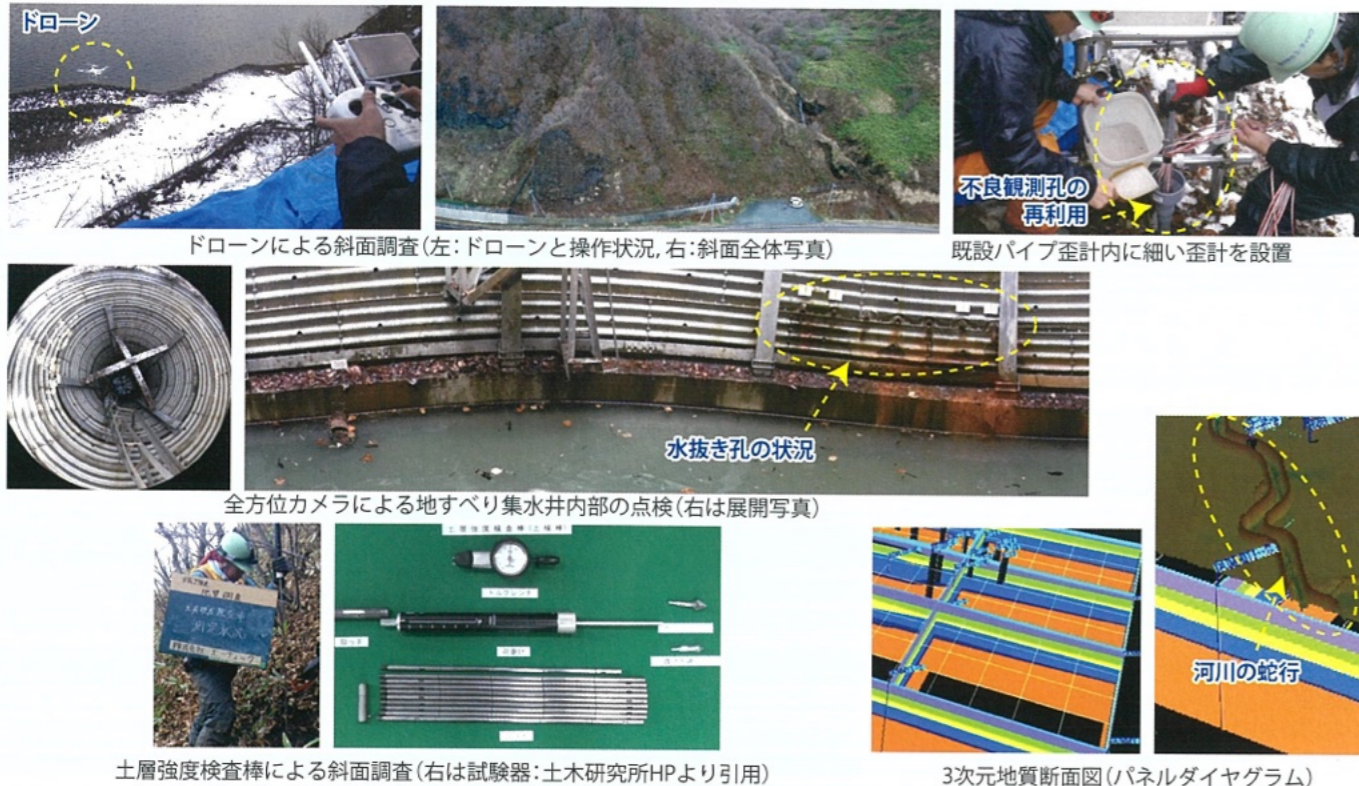
- 送り出し教育 ● KYミーティング ● 安全パトロール ● 始業前点検(持ち込み機械) ● 中止基準など

② 部門間の連携 経験豊富な専門技術者との密な連携・柔軟な対応で、一つ上のサービスを提供します。

- **道路、構造保全、河川・砂防グループとの連携**
設計に必要な調査・解析を行い、軟弱地盤や地すべり対策など、施工条件等を踏まえた細かい設定で、現場との不一致を防ぎます。
- **計測グループとの連携**
計測から始まった会社ならではの、違った角度からの見方を取り入れることで、評価の奥行きを出します。また、応急対応や監視体制に必要な観測システムの構築も行います。
- **環境グループとの連携**
自然環境・生活環境など、施工時を踏まえた提案を取り入れます。
- **技術開発室との連携**
最新技術情報を取り入れ、一歩先の提案を目指します。

③ 調査・解析技術 目的に合った調査計画の立案から、調査・解析・評価まで適切なサービスを提供します。

- **調査** 構造物基礎調査、道路法面・斜面調査、地すべり調査、軟弱地盤調査、土砂災害基礎調査
- **点検** 道路防災点検
- **地質解析** 斜面安定解析、トンネルFEM解析、地盤変形解析、圧密沈下解析、盛土安定解析
- **試験・計測** 室内試験(土質・岩石)、重金属分析、各種原位置試験、各種物理探査・検層、動態観測
- **評価・検討** 基礎地盤総合評価、地すべり・トンネル・軟弱地盤の評価と対策検討



技術者コラム(第4回)・・・コンサルとは?



濱塚 康宏
審査室長
age 65
技術士
(総合技術監理部門/
建設部門-トンネル)

建設コンサルタントを良く知らないまま私はコンサルに就職、橋梁部メタルからスタートした。道路橋示方書を読んでいると「会社は仕事をするとこだ、手を動かせ。勉強なら家でしろ」と。そんな中、曲線飯桁の設計を担当した。文献や参考書をあさったが、どうやったら良いのか訳がわからず1週間ほど手が動かなかった。逆ローゼ桁の設計では、二次放物線の平行線となる箱桁フランジの長さを算出するのに倍精度でプログラムを作り、中心線長が積分計算と一致した時、これだ!と確信。その後他の業務で私の作ったプログラムが使われていた。やったぜ。

20代後半でメタルからトンネルへ。メタルは「座屈、ねじり、振動」以外は調べればわかる、わからないのは勉強不足だと言われる世界。そこから経験工学の分野へ。常にモヤモヤ悩んでいるうちに胃潰瘍で入院。その後NATM理論を勉強するため技術開発部へ。そこで「管理基準値の設定」をテーマに社内論文を

作成。そして1D以下の土砂地山をNATMで設計した。本当に掘れるのか、責任をとる意味で施工管理へ? ドキドキだった。またトンネルFEM解析ではJR総研へ、ある構造物設計では土研へ相談にも行った。

40代前半、新しい会社の力になりたいと考え20年間勤務した会社を辞めた。管理職の立場で若い人への指導を始める。力関係が明確であり言葉使いが荒くなる。

50~60代は昔若かった人との力関係が不明確になり、だんだんとおとなしくなる。

振り返ってみると仕事や周りの人に恵まれていたなど感じる。人間を見極めて大胆に采配を振る上司や、相談・議論のできる先輩や同僚がいた。それと問題に対して結構真面目から取り組んでいたかな、と。時代は変わり、コンサルタントの使命も変化しているかもしれないが、技術者のあるべき姿はそんなに変わらないと思う。

そこでコンサルとは?という問いに、今なら「真剣に悩み納得して解決すること」と答える。いかがか。

安全大会 安全に安全をかさねて

9月28日札幌市生涯学習センター「ちえりあ」にて下期安全大会を開催しました。社員67名及び協力会社22社より総勢約100名が出席しました。

今回は、ミドリ安全北海道(株)札幌支店の小原賢二課長を講師にお招きし、安全教育を実施。弊社の若山技師が従来の胴ベルト型安全帯とハーネス型安全帯の違いを体験しました。従来の胴ベルト型安全帯は、不安定で吊り下がる事が出来ませんが、ハーネス型安全帯を使用した場合では違いが歴然、悠々と吊られていました。

その後、成沢郁夫安全衛生委員長から危機管理マニュアルの改訂について説明があり、最後に参加者代表による安全決意表明が行われ、下期における労働災害および交通事故等の根絶に向けて決意を新たにしました。

労働安全衛生法令では、高さ2メートル以上の作業時には、作業床、柵などを設けることが規定されていますが、その設置が困難な場合は「安全帯の使用」なども認められています。しかし、従来の胴ベルト型安全帯は、墜落時の衝撃による内蔵の損傷、胸部の圧迫といった危険性が指摘され、国内でも胴ベルト型使用に関わる災害が確認されています。一方、国際規格等では、胴ベルト型ではなく、フルハーネス型の保護具が採用されていることから、「墜落時の身体保護の観点から、フルハーネス型保護具を原則とすべき」などとされました。平成29年度から平成30年度にかけて、関係法令等を改正する予定となっています。



ハーネス型安全帯

突撃!ワーキングマザー!!

当社には現在2名の子育てママさんが在職中です! 日頃どのように仕事と子育てを両立させているのかインタビューをしてみました♪

まずは、お二人に質問です。
保育園や幼稚園へのお子さんの送り迎えは大変ではないですか?

斎藤:やはり大変ですけど、子供が5歳になるまでは9~16時の時短で働かせてもらえたのでとても助かりました。
杉本:私の場合は、朝は夫が幼稚園まで送ってくれるので普通に会社に出動できています。ありがたいですね。家族の協力あってのワーキングマザーなんです♪

子育てと仕事の両立はとても大変ですが、なぜお仕事を続けているのでしょうか?

斎藤:それは、仕事が面白いと感じる時があるのと、家庭以外の空間で自分の時間が欲しかったと言うのもありますね。
杉本:私も、やっぱり家事や子育てばかりだと外に出て働きたい!! 感じる瞬間があるんですね。

なるほど、家の中の自分と、社会の中の自分の仕事(気持ち)の切り替えが実は必要なんですね。

そういえば、斎藤さんは広報誌のキャラクター「エーさんとティック君」の生みの親ですが、ストレス解消の趣味がイラストだったり?

斎藤:いえいえ、たまたま浮かんだキャラクターをみんなが喜んで褒めてくれたんです。ストレス解消は最近ではまっている英会話教室ですね。

わーカッコイイですね!
杉本さんは、何かストレス解消のための趣味がありますか?

杉本:金曜の夜、子供が寝た後に、大好きなビールを心置きなく飲むことですね(笑)

お二人とも仕事と子育ての合間にうまく息抜きをしてくださるんですね。これからもワーキングマザーの二人がエーティックの力強い戦力となることを期待しています♪

斎藤志帆さん(右)
CADオペレーター及び社内システム開発に従事5歳児のママ

杉本有加里さん(左)
官公庁の入札・契約など営業業務を担当2歳児のママ

杉本 有加里 大沼 春花 企画部所属

初めての現場見学会

平成29年10月19日(木)に開催された北海道新幹線、後志トンネル落合工区の見学会に行ってきました!

2030年に開通予定の北海道新幹線、新函館北斗と札幌を結ぶトンネルの一部です。工期が6年にも及ぶ大規模工事。開通すると、札幌から鹿児島まで新幹線で移動できることになる、まさに道民の夢の最前線を見学してきました。

車が通るトンネルよりとても大きく、見たことのない重機が並び、大迫力!! ダイナマイトを爆発させるところにも遭遇でき、危険を知らせるサイレンに緊張が走りました。

たくさんの人の力が集まって少しずつ作られていくトンネルは、大変力強く感じました。このトンネルが完成するのは、もう少し先ですが開通後は、札幌から九州まで列車の旅をしてみたいです!(杉本)

トンネルの中はとても広く、たくさんの重機や土砂を運ぶ大きなレール等がありました。普段見ることができない状況なので、少し燥いでしまいました。直接現場に行き、弊社がどのように携わっているのを知ることができて良かったです。

北海道新幹線が通るトンネルという事で、完成前に少しだけですが関わることができ、とても嬉しかったです。(大沼)



杉本&大沼ペア



坑口で、集合写真

社会貢献活動

植樹活動

9月2日道民の森(当別町、月形町)にて植樹ボランティアを実施しました。9年目を迎えたこの取り組みに、今回も社員とその家族など22人が参加。約1時間でハルニシなどの苗木150本を植え込み、週末のひとつとき親子で汗を流しました。



地球はみんなの
たからもの

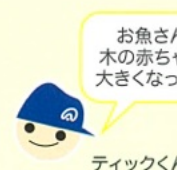
あしりべつ川体験塾

毎年ボランティアとして参加している「あしりべつ川体験塾」。昨年は8月22日に開催されました。

川の生態系や自然の大切さを学ぶこの体験塾で、社員は運営補助や子供たちの魚獲りの手助け、安全監視などを勤めました。



エーさん



ティックくん

お魚さんも木の赤ちゃんも大きくなってね!

株式会社エーティック 会社概要

- 商号 株式会社エーティック
- 代表者 代表取締役社長 舟田 幸太郎
- 所在地 (本社) 札幌市西区二十四軒1条5丁目6番1号
- 創業 昭和48年1月31日
- 資本金 52,500千円
- 従業員 93名
- 事業所 札幌本社 東京支店 道南支店 道央営業所 旭川営業所
- 表彰 平成25年 北海道開発局函館開発建設部 優良工事・業務表彰受賞
空知総合振興局札幌建設管理部 優秀現場代理人・管理技術者表彰受賞
平成28年 北海道開発局札幌開発建設部 優良工事等表彰受賞
平成29年 札幌市建設局土木部所管工事に係る設計等優秀履行者表彰受賞
北海道開発局網走開発建設部 優良工事等表彰受賞

組織図



編集後記

明けましておめでとうございます。おかげさまで第4号の発行にこぎつけることが出来ました。皆様お正月休みは楽しく過ごせましたか。大掃除や長距離運転、子供と一緒に任天堂スイッチで遊んだり正月疲れを感じている方も多いのではないのでしょうか。休み明けで何かと忙しい日々が続きますが、体調管理に気を付けてお過ごしください。今年も「A-PRESS」をよろしく願います。 広報委員会 広報誌部会 エーティック女性社員一同