

中部国際センター建替工事(建築工事)

大成建設(株)名古屋支店 岡本 浩成



図-1 外観パース

当建物は、名古屋駅の南に隣接する旧貨物駅の跡地で、名古屋市が整備を進める土地区画整理事業地「ささしまライブ 24 地区」に立地する主要施設の一つとなります。この地区は、鉄道に囲まれているという敷地特性があり、あおなみ線からの外観を重視し、線路に沿って緩やかな円弧を描く形状になっています。夜にはガラススクリーンから漏れる光により建物全体が行灯のようにライトアップされ、この建物の存在をアピールします。

建物概要としては、大きく宿泊棟(6階)と交流棟(2階)に分かれています。宿泊棟は海外からの研修員を宿泊させる施設であり、交流棟は一般市民に開放し、市民の国際協力への参加の拠点となる施設になっていて、展示コーナー・セミナールーム等があります。

建物の構造は鉄筋コンクリート造です。宿泊棟と交流棟の取合部分は、宿泊棟の梁の上に支承装置を設置し、その上に交流棟の梁を載せる構造になっています(図-2)。支承は

PTFE材とステンレス板を使用した低摩擦係数($\mu = 0.08$)のすべり支承を利用しています。水平変位量は2階床で $\pm 90\text{mm}$ 、3階床で $\pm 175\text{mm}$ の可動が可能となっています。この工法を採用することにより、無駄な柱を作る必要がなくすっきりした空間とすることができます。

本工事は、平成21年2月の竣工に向けて急ピッチで進められています。躯体工事は10月末にはほぼ完了し、仕上工事がこれから最盛期を迎えます。12月には外部足場を解体し、名古屋には今までにはない斬新な外観がお目見えするようになります。

発注者	独立行政法人 国際協力機構
設計・監理	(株)石本建築事務所
施工	大成建設(株)名古屋支店
構造	鉄筋コンクリート造
階数	地下無し 地上6階
延床面積	5,962 m^2

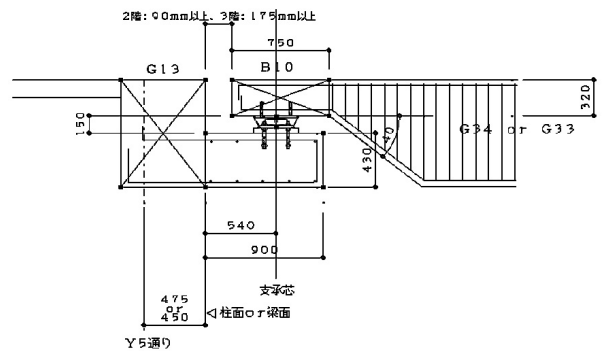


図-3 全 景 (平成20年9月26日撮影)

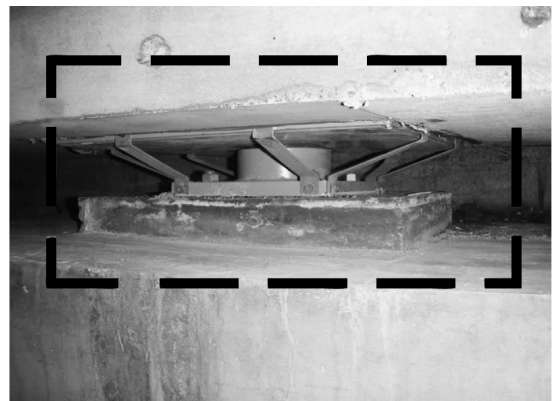


図-2 支承装置

名古屋プライムセントラル

清水建設株式会社 山崎 暢、佐藤 起司、粕本 修広

1.はじめに

本建物は、名古屋市交通局那古野操車場跡地に事業コンペで選出され計画された建物で、総合設計制度を活用し、公開空地を設け、高層の事務所棟・共同住宅棟と市バス操車場を1階に持つ駐車場棟によって構成される複合建築物である。



図-1 外観パース

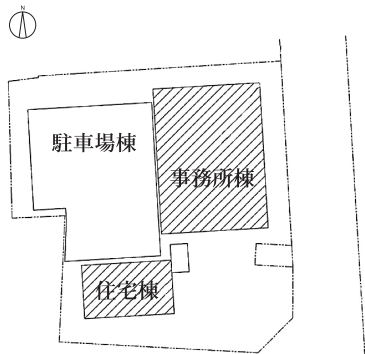


図-2 配置図

2.建物概要

約10,000㎡の敷地南東角に公開空地、南に高層の分譲共同住宅棟、東に高層事務所棟、北西に駐車場棟を配置している。敷地周辺にも通路状の公開空地を設けたほか、駐車場棟屋上の緑化等により周辺環境に寄与する計画としている。

工事名称	(仮称) 旧那古野営業所用地活用事業
建設地	愛知県名古屋市西区名駅二丁目2705番1他
建築主	名駅2丁目開発特定目的会社 東京建物株式会社 丸紅株式会社
設計	清水建設株式会社名古屋支店一級建築士事務所
施工	清水建設株式会社名古屋支店
主要用途	事務所・共同住宅・駐車場
延床面積	83,682.96㎡ (建築面積: 6,052.21㎡)
構造種別	事務所棟・駐車場棟: 鉄骨造 住宅棟: 鉄筋コンクリート造
建物高さ	事務所棟: 99.90m、住宅棟: 96.95m 駐車場棟: 30.65m
階数	事務所棟: 地下1階/地上24階/塔屋3階 住宅棟: 地下1階/地上29階/塔屋3階 駐車場棟: 地下1階/地上8階/塔屋1階
工期	2007年5月～2009年5月

3.構造設計概要(高層棟)

■事務所棟

平面形状38.4m×54.4mの建物で、CFT柱と鉄骨梁によるラーメン構造にオイルダンパーと低降伏点鋼LY225を用いた鋼材ダンパーを採用している。大梁には、フランジ端部拡幅工法を採用し、梁端部のヒンジ発生位置を制御することで塑性変形能力向上を図っている。

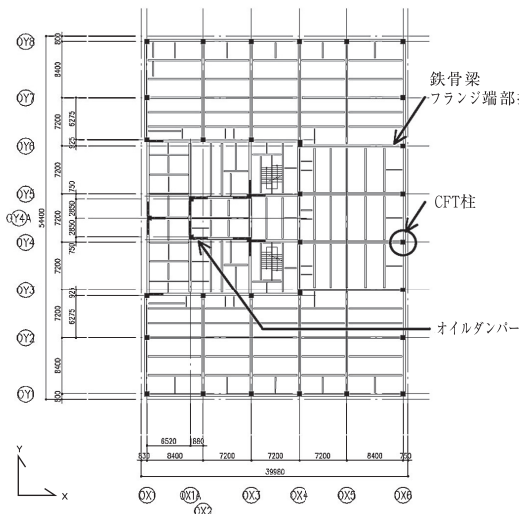
主 架 構	柱700□、梁成: 基準階800mm
制震装置	オイルダンパー: 最大減衰力2000kN X方向: 109基 (3F～18F) Y方向: 100基 (3F～18F) 鋼材ダンパー: 降伏軸力2300kN X方向: 14基 (4F～10F)
基礎構造	マットスラブと基礎梁の併用形式 場所打ちコンクリート拡底杭 軸径2200～2500φ 拡底径3000～4100φ
固有周期	X方向: $T_1=3.27\text{sec}$ 、Y方向: $T_1=3.20\text{sec}$
設計用地震動	告示波 (新潟・関東・ランダム位相) 観測波 (EL CENTRO, TAFT, TOHOKU) 想定新東海地震 (参考波)
耐震目標性能	極めて稀に発生する地震動に対して
地上部	層間変形角 1/125以下、弾性限耐力以下
基礎	弾性限耐力以下

■住宅棟

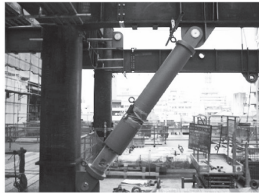
平面形状32.5m×19.0mで、短辺方向のアスペクト比5.2の超高層RC建物である。高強度材料を用いた鉄筋コンクリート造のラーメン架構で短スパン梁にX形配筋、X,Y方向に壁型粘弾性ダンパーを採用している。

主 架 構	柱1000□、梁成: 基準階650～800mm
コンクリート	柱Fc60以下、梁Fc48以下、基礎Fc42、杭Fc30
鉄 筋	柱HD41/SD490, SD685、梁HD41/SD490
制震装置	壁型粘弾性ダンパー X方向: 標準減衰力3000kN/Δ ¹⁷ 13基 (4F～16F) Y方向: 標準減衰力2000kN/Δ ¹⁷ 20基 (4F～13F)
工 業 化	床: ハーフPca床板、バルコニー: ハーフPC 外周柱: PCF、外周梁: ハーフPC
基礎構造	場所打ちコンクリート拡底杭 軸径2500φ 拡底径3100～4100φ
固有周期	X方向: $T_1=1.82\text{sec}$ 、Y方向: $T_1=2.25\text{sec}$
等 級	耐震等級1 耐風等級2
設計用地震動	事務所棟 参照
耐震目標性能	極めて稀に発生する地震動に対して
地上部	層間変形角 1/100以下 部材塑性率4以下 (X形配筋部材は8以下)
基礎	終局強度以下

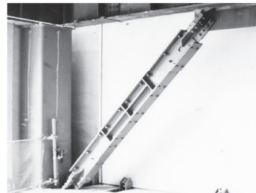
事務所棟



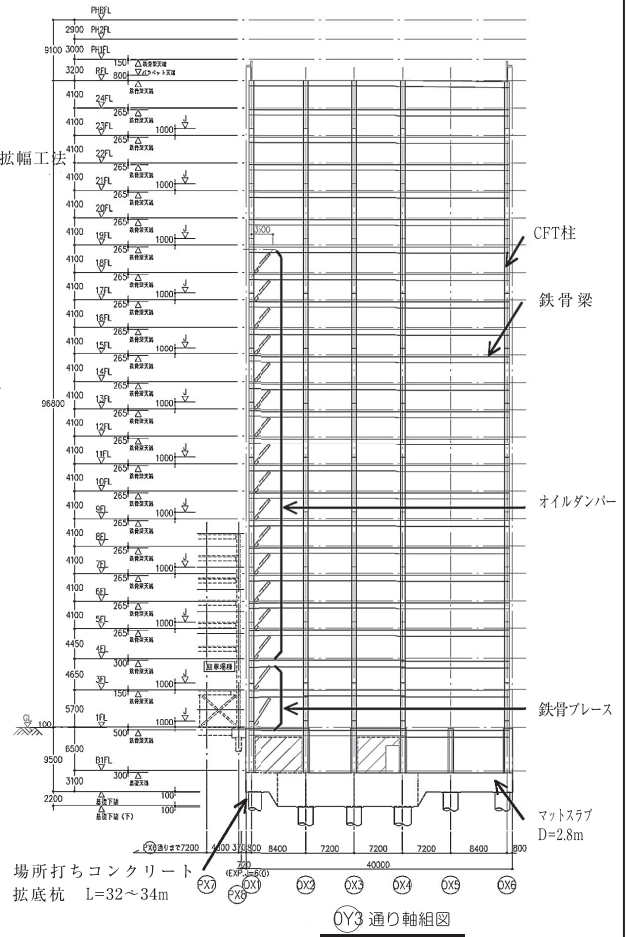
基準階床梁伏図



オイルダンパー



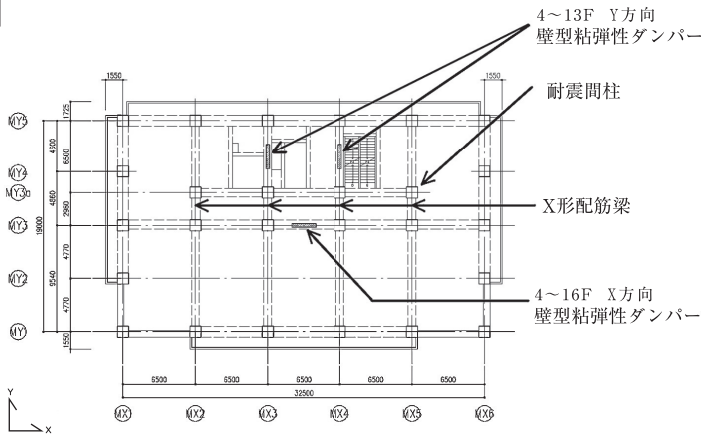
鋼材ダンパー



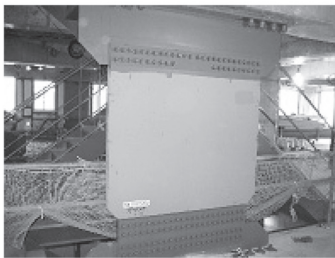
場所打ちコンクリート
拡底杭 L=32~34m

OY3 通り軸組図

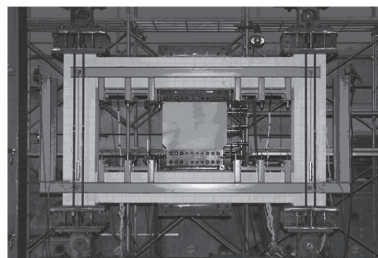
住宅棟



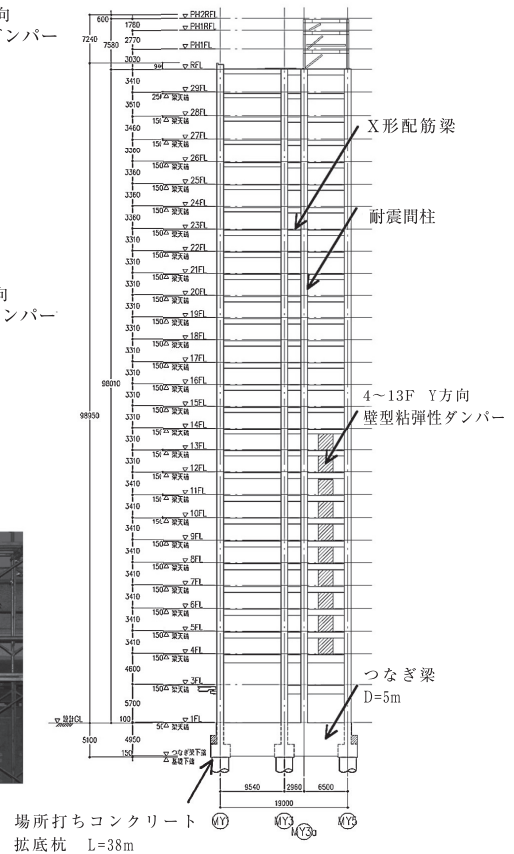
基準階床梁伏図



壁型粘弾性ダンパー



動的加力実験試験体



場所打ちコンクリート
拡底杭 L=38m

MX3 通り軸組図

岐阜部会活動報告 第8回岐阜建築鉄骨技術交流会

中部支部岐阜部会長 多田 昌司

岐阜部会と岐阜県鉄構組合青年部会との合同による岐阜建築鉄骨技術交流会が、平成20年6月14日、岐阜グランパレホテルにて開催され、構造設計者19名、鉄骨ファブrikエーター40名が参加しました。

今回は「超音波探傷検査の基礎知識と最新情報」と題して、超音波探傷検査に関する講義と、テストピースを使っての超音波探傷検査の実地体験を行いました。

第1部の講義は、(有)グローバル検査の佐藤孝二様を講師に迎えて行われました。はじめに日本非破壊検査協会のパソコンソフト「超音波探傷入門」を使って超音波探傷の原理を解説。ついで、今年1月に改正された建築学会の「鋼構造建築溶接部の超音波探傷検査規準・同解説」の解説をしていただきました。当日の講義のなかから超音波探傷検査規準の改正ポイントを紹介しますと、

- ・探傷の対象となる板厚が9mm以上から6mm以上になった。(現状では、6mmは必ず探傷できるとは限らない)
- ・角型鋼管のコーナー部の探傷方法が標準化された。
- ・斜角探触子としてこれまでの70度に加えて65度探触子が加わった。これにより以前より接近限界距離が小さくなった。
- ・固形エンドタブを用いた梁端フランジ溶接始末端部の超音波探傷検査法が新設された。(現状では技術者が少ないのと特殊な探触子を使うため準備段階といえる)

などが新しい内容です。

第2部では、超音波探傷試験の実地体験が行われました。はじめに、会場内に設置したビデオカメラを通して、講師による操作方法の説明を全員で見ました。その後、グループに分かれて、鉄構組合青年部の超音波探傷資格者による指導で、16mmと6mmの鋼板をレ型開先で溶接をしたテストピースを使って、溶接欠陥を探す体験を行いました。このテストピースは、わざと溶接欠陥ができるように鉄構組合の方々が苦勞して(?)作られたものです。超音波探傷装置には、中部クラウドクレーマー販売(株)様の協力で最新型のデジタル探傷器も数台置かれ、従来型の装置との比較もできるようになっていました。

また、各テーブルには外観検査時に問題となる不整ビートやブローホールのサンプル、裏曲げ試験片のサンプルが並べられ、視覚的に溶接欠陥が分かるようになっていました。

構造設計者が超音波探傷装置を直接動かすことは、まずありませんので、珍しい体験に時のたつのを忘れるひとときでした。

なお、当日および過去の岐阜建築鉄骨技術交流会の記録は、インターネットのブログ<http://gifu-tk.cocolog-nifty.com/>に掲載してありますので、ご覧ください。

今後の予定ですが、これまでこの交流会は鉄骨ファブrikエーターと構造設計者のみに参加を呼びかけていましたが、この会で調査、研究した、設計、施工の両面からの鉄骨造の問題点に関するデータが多く集まってきましたので、今後は、幅広く意匠設計なども対象にした発表の場を設けたいと考えています。



第1部 超音波探傷についての講義の様子



第2部 超音波探傷の体験実習の様子

平成20年度行政懇談会の報告

中部支部行政耐震委員長 加藤 工匠

行政懇談会は「建築行政および確認審査機関である愛知県・名古屋市」と「JSCA中部支部」との懇談会で、毎年1回開催しています。

会議の内容は「JSCA中部支部活動報告・行政への協力内容報告・行政からJSCAへの要請事項・その時期の構造的話題・等」であります。

建築確認審査が民間に開放される以前には、設計者と審査側の解釈の相違による申請指摘事項の統一的解釈・設計への実務的運用を見出す場としても活用されていましたが、民間開放されてからはこの必要性が低くなり現在の内容になっています。

昨年度より構造計算適合性判定制度が始まったことから、適合性判定機関である愛知県建築住宅センターにも参加していただいて意見交換をしています。

本年度の行政懇談会は、支部会員の皆様が現在最も困っていると思われる確認審査の迅速化・円滑化を主議題に、以下のように開催しました。

日時	8月5日 15:00~17:00
場所	KKRホテル名古屋 会議室
出席者	愛知県建築指導課 兼氏課長、岡野主幹、川端主幹、西川補佐、砂原主任主査、大西主査、石川技師
	名古屋市建築審査課 辻課長、武長係長、浅井技師
	名古屋市建築指導課 岩崎係長
	愛知県建築住宅センター 西田理事、橋村理事、松久判定員、大野副参事
	JSCA中部支部 大野支部長ほか支部役員

会次第は以下のとおりです。

1. 挨拶

愛知県・名古屋市・愛知県見建築住宅センター・JSCA中部支部

2. 議題

- (1) JSCA中部支部活動報告
- (2) JSCAへの要請事項
愛知県
名古屋市
愛知県建築住宅センター
- (3) 建築確認審査・構造計算適合性判定の迅速化・円滑化への取り組み
愛知県
名古屋市
愛知県建築住宅センター
JSCA

3. 愛知県高層建築物設計指針(案)について

4. その他

以下に懇談会の内容を紹介します。

(2) JSCAへの要請事項

- ・非木造建築物の耐震診断をしてくれるところが無い。
愛知県では今年度より特定建築物の耐震診断・耐震改修の指導を本格化する。また、市町村でもこの普及活動を強化する。したがって、今後は耐震診断・耐震改修設計の業務が増加すると考えられる。しかし、愛知県建築住宅センターでは今年度より原則として耐震診断業務は引き受けなくなった。日本建築防災協会のホームページに公表されている耐震診断員名簿は事務所協会員が中心でJSCA会員少なく、構造設計者の顔が見えないことがある。JSCAで体制を整えてもらいたい。

(3) 迅速化・円滑化への取り組み

- 県：円滑化のため愛知県ルールを定め公表し運用している。
県確認審査の適判対象物件の所要日数は平均的に75日程度である。
構造等の相談を受け付けている。
内容は増築に関するもの、適合性判定の要不要、既存不適格かどうか、等である。
 - 市：愛知県ルールは市内での統一的運用を行っている。
確認審査後の質疑事項に対してはFAXでの対応をして迅速化を図っている。
特殊な申請物件では事前審査を行うケースもある。
確認の所要日数は100日弱である。
 - 住宅センター：適合性判定物件は約180件/月である。
特定行政庁・指定確認機関の平均的な「確認+判定」の所要期間は昨年6月20日以降の適判全物件の平均では100日弱である。
今までの取り組み内容の説明あり。
愛知県へ「さらなる円滑化」の要望書を提出した。
判定内容事例集および判定Q&A集を公表している。
適判対応の図書のまとめ方・補正資料のまとめ方により判定の日数が、より多くかかることがある。
- 懇談：指摘事項に対する設計者からの回答が遅い。
構造設計担当者のレベルにより所要期間に差が出る。
判定員の指摘内容と回答がかみ合わないことがある。
増築の扱いでは、新耐震で設計された建築物を耐震診断することがあり矛盾を感じる。弾力的運用は出来ないか。
等

3. 愛知県高層建築物設計指針(案)について

現在、愛知県では高層建築物設計指針(案)の見直し中であり、JSCA中部支部でも技術委員会が中心となって指針(案)の精査中である。この内容については懇談会では議論の時間が無かったが、指針の主旨(確認機関による指針の取り扱いの統一化)について申し入れをした。

以上、懇談会では活発な議論が行われました。ご参加いただいた皆様に深く感謝いたします。また、来年度に取り上げる議題がありましたら事務局までご連絡ください。

PCを用いたコンクリート系の駐車場

パーキングプロ(株) 伊藤 正

昨今、原油価格の上昇とともに鋼材価格が高騰しています。ここにきて、その影響を受け鉄骨造とコンクリート造の建設費の逆転現象が生じるまでになってきております。

元来、建築物は耐久性、耐火性、防音性といずれもRC造がS造より優れていましたが、わが国においては建設コストの割高と長スパンに対する問題があり、立体駐車場建設ではS造が主体となっていました。

しかし、建設コストがこの様な状況となった現在、RC造の駐車場の需要が急激に増大してきております。

長スパンの問題点は大梁にPCを導入して解決し、広々とした空間を構成しました。

車社会のUSAにおいては鉄骨が高いこともあり、ほとんどの立体駐車場がPCを入れたRC造となっています。

1.PRC造駐車場の特性

- ・17mのロングスパンで中柱が少ない広々とした駐車空間。収容効率が大きく向上する。
大型車の入出庫が容易となる。
駐車場内が明るく、見通しが良好で、安全性が向上する。
- ・コンクリート系で防水性、耐久性、耐火性、防音性にすぐれ維持費が低減されます。
- ・S造駐車場に見られるブレース構造が無くなり、洗練された外観で多様なデザインを演出することができます。
- ・スラブは小梁のないアンボンドスラブ、外周は逆梁とすることで排煙が良好で内部もすっきりしています。

2.PRC造駐車場の事例

【東横イン中部国際空港駐車場】

昨年度にホテル棟とともにオープンしました。ホテルの客室数は1,000室超で、駐車場も客室以上の収容台数が必要ということで、9階建1,066台収容のホテル専用駐車場となりました。建設地は空港島内であり、塩害対策が最重要課題でした。塩害に強い当社独自の「PRC造で収容効率が良い連続傾床式駐車場」を提案し、耐久性と防音性に富み中柱のない広々とした駐車空間を構成したことが認められ採用されました。

また、コスト面においても個別認定を取得して建設費を抑えています。

【施設概要】

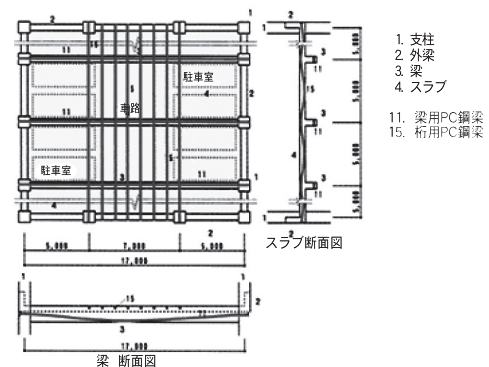
- 建設地： 愛知県常滑市
形式： 9層10段 連続傾床式
構造： PRC造（プレストレストコンクリート）
外装材： コンクリート打放し・アクリル系吹付けタイル
建築面積： 2,543㎡
延床面積： 22,383㎡
収容台数： 1,066台



東横イン中部国際空港駐車場



広々とした場内



駐車場の企画・開発、設計・監理、施工、管理・運営、コンサルティング

パーキングプロ株式会社

本社 名古屋市市中村区名駅南一丁目17番23号 〒450-0003

TEL. 052-583-0855 FAX. 052-586-1410

事業所 東京、名古屋、大阪、福岡、札幌、沖縄

www.spk-web.co.jp

S造認定品

SPK PARKING-K56型	5層6段
SPK PARKING-IV型	4層5段
SPK PARKING-III型	3層4段
SPK PARKING-II型	2層3段
SPK PARKING-I型	1層2段

PRC造

一般建築PRC造
PRC-FBI法
PRC-PCI法

実大水平載荷試験における荷重速度と荷重保持時間の影響

ジャパンパイル株式会社 本間 裕介

杭基礎の水平抵抗に関する設計に用いる水平地盤反力係数 k_h の評価式は、ほとんどが深さ方向に一定の k_h を仮定して杭の静的水平載荷試験で得られた杭頭水平荷重～水平変位の関係に適合するように逆算した結果に基づいている。また静的水平載荷試験は、各段階で荷重を一定時間保持する方法で実施されたものである。したがって、建築基礎構造設計指針等に示されている k_h は杭体や地盤のクリープによる変位を含んだ値となる。

一方、地震時に発生する杭基礎への水平力は極短期間に作用するため、杭基礎の地震時水平抵抗を扱う場合、杭体や地盤のクリープの影響を含まない水平地盤反力係数を用いるほうが望ましい。しかし、このような水平地盤反力係数に関する研究は少なく、現状は指針等で推奨されている値、あるいは道路橋示方書で示されている「地震時=常時の2倍」を採用している。

そこで、同一杭においてクリープ変位の発生を極力抑えた連続載荷（クリープ無しの状態）および杭の水平載荷試験基準に準拠した方法の段階載荷（クリープ有りの状態）の2つの載荷方式で水平載荷実験を行い、クリープ変位の有無により水平地盤反力係数にどの程度の違いが生じるかを検討した。水平載荷実験の概要は文献1)を参照されたい。

段階載荷は、一方向一サイクル段階載荷方式を採用し、荷重速度を約0.08kN/s、荷重保持時間を180秒とした。一方、

連続載荷は、荷重を保持せず、荷重速度 約5 kN/sで増加する一方向一サイクル連続載荷方式とした。

水平載荷実験で得られた荷重変位関係から逆算した水平地盤反力係数 k_h ～変位量 y_G の関係を図-1に示す。同図に示す5つの変位量におけるそれぞれの水平地盤反力係数 k_h を表-1に示す。また、連続載荷と段階載荷との水平地盤反力係数比を図-2に示す。これらの図および表から、水平地盤反力係数比は、変位量が小さいほど大きくなる傾向があり、杭径の1%程度 ($y_G \approx 5.1\text{mm}$) の変位量において水平地盤反力係数比は1.53となることがわかる。このことから、本実験におけるクリープの影響を含まない水平地盤反力係数はクリープの影響を含む水平地盤反力係数の約1.5倍であることが分かった。

実験結果から、杭径の1%程度の変位において、クリープの影響を含まない水平地盤反力係数は、含むものより約1.5倍大きな値となった。

1) 本間・富永：「実大杭の水平連続載荷と段階載荷との比較実験」,日本建築学会大会学術講演梗概集,2004.8,pp.485-486

表-1 各変位量における k_h (KN/m³)

変位量 y_G (mm)	0.7	1.5	2.5	3.5	5.1
段階載荷	78.2	52.4	40.1	31.3	25.4
連続載荷	269.1	115.5	72.6	52.4	38.8

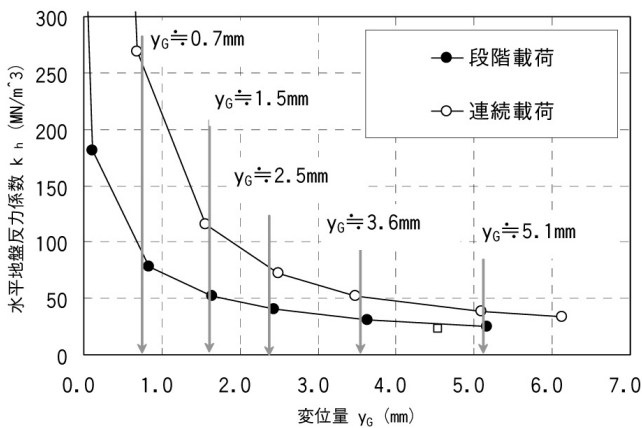


図-1 k_h - y_G 関係

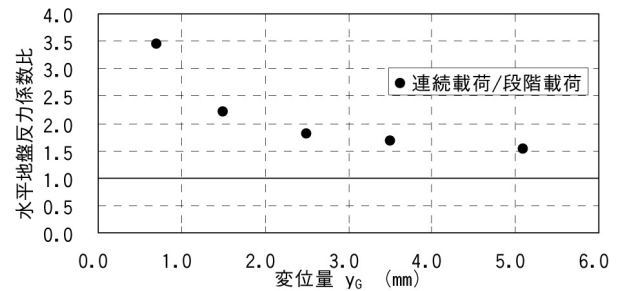


図-2 水平地盤反力係数比

φ ジャパンパイル株式会社 <http://www.japanpile.co.jp>

Hyper-MEGA工法 国土交通大臣認定(平成18年5月15日)
TACP-0210(砂質地盤)・0212(礫質地盤)・0214(粘土質地盤)

「信頼性」と「自由度」を提供する
Hyper-MEGA工法は、
「最新型」にして「最終型」の
プレボーリング系高支持力工法です。

Hyper-MEGA

近年の建築コストアップと工期の短縮に伴い、
材料費削減の必要がますます増大する中、
高品質・高強度・高支持力型プレボーリング工法は、
建設費の多く、かつ高支持力が得られる、
信頼性の高い基礎工法として注目されています。

基礎設計から施工までをサポート
高品質で経済的な建設基礎を提供する
日本最大の総合的な基礎建設会社

φ ジャパンパイル株式会社

本 店：〒103-0007 東京都中央区日本橋浜町2-1-1 TEL.03-5843-4192 FAX.03-5651-0192
 中 部 支 社：〒460-0004 愛知県名古屋市中区新栄町2-4 TEL.052-746-9141 FAX.052-955-0672
 関 東 支 社：〒103-0007 東京都中央区日本橋浜町2-1-1 TEL.03-5843-4191 FAX.03-5651-0191
 関 西 支 社：〒541-0043 大阪府大阪市中央区高麗橋1-6-10 TEL.06-6226-1191 FAX.06-6227-4191
 北 海 道 支 店：〒060-0807 北海道札幌市北区北七条西2-20 TEL.011-747-1191 FAX.011-747-1197
 東 北 支 店：〒980-0802 宮城県仙台市青葉区二日町9-7 TEL.022-393-4191 FAX.022-393-4197
 中 四 国 支 社：〒732-0824 広島県広島市南区的場町1-2-21 TEL.082-261-1191 FAX.082-261-1195
 九 州 支 社：〒812-0016 福岡県福岡市博多区博多駅南1-3-11 TEL.092-707-4191 FAX.092-437-4190

会員紹介

会員のみなさま
PRのページです。
どしどし御応募下さい。

連絡先：大成建設(株) 大島
TEL: (052)562-7553

構造設計なる職業について、38年の歳月が流れました。その間、手計算から始まり電卓そしてコンピュータと目まぐるしく変化している、真っ只中にはまってしまった、いわゆる団塊の世代です。そろそろ、ゆっくりと自分のペースで余生(?)を送りたいと思っています。その為にも、唯一の趣味である社交ダンスは、これからも、続けていきたいと思っています。趣味に生きる小生であります、よろしく、お願い申し上げます。



(有)フレームデザイン
鈴木 和久

大学時代、苦手な構造力学を克服する為に構造系ゼミを選択し、気が付けば構造設計にどっぷりはまってしまいました。JSCA 入会前に北陸部会の勉強会に参加させていただいていましたが、いままですら構造技術のノウハウを習得したいと思入会いたしました。昨年 6/20 以降、我々設計者にとって肉体的・精神的に辛い日々を強いられていますが、少ない休日は、愛車で遠くまでドライブして日頃のストレスを解消しています。



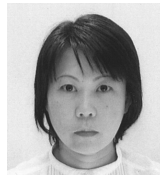
(株)エム環境デザイン
飯倉 正和

設計を職業にしてから 12 年、大阪から名古屋に職場を変えて 3 年になります。日々の業務に忙殺され、あっという間に月日が流れてしまった感じがします。日夜、技術の研鑽に励んでおりますが、最近では、計画の中でその建築に特有のアイデアが沸いたときの快感が忘れられず、さらに業務に忙殺される日々が続いております。休日には愛娘を連れての建築巡礼と食べ歩きを楽しみにしています。よろしくをお願いします。



(株)浦野設計
山内 義章

先日、著名建築家の初期作品にまつわる設計から建物完成までを描いたノンフィクション小説を読みました。建築家のこだわり、施工者の赤字覚悟での真摯な請負。建築が「好き」であるということに満ち溢れていました。私は構造設計に対する「好き」を少し忘れかけているかもしれません。戒めとなる小説との出会いでした。仕事と子育てに忙殺されておりますが、少し心の肥しになるものを見つきたいと思います。



(株)コア設計
鈴木 夕夏

設計事務所に勤務するようになり、7 年ほど経ちました。業務は構造設計・耐震診断・耐震補強設計、時には意匠設計と多岐にわたり、日々悪戦苦闘しています。毎日の業務の中で新しい発見や今まで知り得なかった知識に遭遇する度に一喜一憂しながらも、より多くの知識を身につけたいと考えています。また諸先輩方からご指導いただき、自身の能力向上に努めていきたいと思っています。よろしくお願いたします。



(株)田端隆建築設計
井上 貴智

講演会のお知らせ 平成20年度 まちとすまいの集い 都市を「見る」～歴史・環境・災害～

■概要

日常生活の中では感じる事が少ないが、都市や建物は絶えず鼓動し、変化している。その変化は、地形の変化や都市の拡大・拡散、土地利用・建物用途の変化などのように数百年～数十年のスパンで見ることができるものや、都市を流れる風や気温の季節変動・日変動など1年～1日の間で見られるもの、さらには、強風・大雨や地震時における数時間～数十秒の間に起こる出来事のように、様々な時間長さ・スピードで観測される。ここでは、このような「変化」や「動き」を、写真、地図、CGなどによって可視化することで、日常とは違った観点から都市の歴史や災害、環境について考える。

- 日時 2008年11月22日(土) 13:20～16:30
- 会場 名古屋大学環境総合館1階レクチャーホール
- 参加費 無料
- 定員 100名
- 主催 名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻 建築学教室
- 後援 (社)日本建築学会 東海支部
(社)空気調和・衛生工学会 中部支部
(社)建築設備技術者協会 中部支部
(財)名古屋都市センター
(社)日本建築家協会東海支部
(社)日本建築構造技術者協会 中部支部

■プログラム

- 13:20 主催者挨拶 (建築学教室主任 福和伸夫)
 - 13:30 講演1 西澤泰彦「都市の変化とその記憶」
 - 14:20 講演2 飯塚 悟「都市温熱環境の変遷 - 現在・過去・未来 -」
 - 15:10 休憩
 - 15:20 講演3 飛田 潤「地盤環境から見た都市の災害危険度の変遷」
 - 16:10 質疑応答・ディスカッション
司会：森 保宏
- なお、12:30より各種展示、環境シミュレーションスタジオ、地域防災交流ホール(4階)をご覧になれます。

■お申込み方法

11月13日(木)までに、E-mailまたはFAXにて、氏名、所属、住所、電話、FAXを明記の上、お申し込み下さい。

■お申し込み・お問い合わせ先

名古屋大学建築学教室
まちとすまいの集い事務局 (担当：田村・坂倉)
〒464-8603 名古屋市中種区不老町C2-5 (562)
TEL: 052-789-3587, FAX: 052-789-3773
E-mail: tsudoj@nuac.nagoya-u.ac.jp