

先進のプロジェクト現場に見る－事業説明・合意形成・協議検討アプローチ

「6年ほど前、那覇市の中心市街地活性化に向けた企画提案作成のお手伝いをして以来の関係ですが、それまで、沖縄とは全く縁がなかったのです」

「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（中心市街地活性化法）」が施行されたのは98年。都市の発展に付随して無秩序な市街地を形成するスプロール化、あるいは中心市街地の空洞化がもたらす弊害についてつとに指摘されていた。それらへの効果的な対応策が迫られる中で、中心市街地の都市機能と経済活力とを総合的かつ一体的に向上させることで地域の振興を図る－との観点に立つ基盤的な法整備がなされるに至った。

そこでは、各地域の特性や地域住民等の意向を十分反映する狙いから市町村の役割を重視。その上で、「市街地の整備改善」および「商業等の活性化」に関わるさまざまな事業と併せ、民間活力を活用したハード・ソフト両面にわたる施策を推進する、といった考え方が示されている。

同法ではまず、国が「基本方針」を作成、市町村はそれを踏まえて一定条件を満たす区域を「中心市街地」として定め、その活性化に向けた方針、目標、具体的な実施事業などから構成する「基本計画」を作成することとしている。各市町村や民間事業者らはこの「基本計画」に基づきそれぞれの事業を一体的に推進する。一方、関係8府省庁では関連事業を支援するための予算を確保。さらに、相互に緊密な連携を図るために「中心市街地活性化関係府省庁連絡協議会」、関係者への統一窓口となる「中心市街地活性化推進室」を設置するなどの支援体制を取っている。

同制度に基づき国的基本方針に即した基本計画をまとめ、その具体化に向け事業提案を作成するに当たり、那覇市役所の担当者から直接協力依頼を受けたことが自らプロジェクトに

那覇市中心市街地の活性化に向け多様な試み、国 関連する社会資本整備事業を視野に取り組まれた社会

役立つ成果目指しITベースの独自技術開発に力

アジアの交通問題から乗用車専用立体交差も視野

「交通を専門とする土木系の学科としては現在、おそらく国内唯一」と福田敦氏が形容する日本大学の「社会交通工学科」。前身である交通工学科が置かれたのは、わが国高速道路網の建設本格化を控えた61年に遡る。その後の変遷を経て、01年に現在の学科名に改められた。とともに交通技術者の早期育成という時代のニーズを受けて開設された経緯もあり、計画、景観、デザイン、土木など交通工学に

関わる多様な専門領域をカバーする。

その中で交通計画系群に属する「交通システム研究室（福田研究室）」は92年、「システム工学的アプローチ」により「交通システムの分析」を目指そうとの狙いをその名称に込めて設置された。同研究室のスタンスとしてまず、さまざまな数理計画的手法やシミュレーションモデルなどを開発。それらを、とりわけ深刻な交通問題への対策が急務とされる開発途上国向け交通政策や交通プロジェクトの評価・検討に適用することで実際的な貢献に繋げようとの目標を掲げる。

那覇市・国際通りと「トランジットモール社会実験」の実施工アリ



普段の国際通り(一般車両に加えて多くのバス路線が集中、交通混雑の問題も)



第1回社会実験時(国際通りの中央にトランジットバス走行路を設定)

写真は福田研究室 提供



深く関わるきっかけになった、と日本大学理工学部社会交通工学科教授の福田敦氏は振り返る。

経済社会情勢の変化、環境や景観に対する社会的な意識の高まりなどを背景に、社会资本整備に当たり事業の計画あるいはその実施プロセスを通じて地域住民はじめ関係者に向けた情報の公開・共有・説明ニーズが確実に高まっている。一方、そこからもたらされる考え方や要求を事業そのものへフィードバックさせようという流れも広がりつつある。また、効果的・効率的に事業を実現する上で、関係者が出来る限り正確に問題点や状況を把握し、相互に意識の整合を図ることは不可欠だ。そのような際にカギとなるのが、プロジェクトの内包する諸事情に応じた事業説明や合意形成、あるいは協議検討などの手法、先進技術の活用を含む高い説明性を実現するノウハウと言える。そこで、とくにこれらのアプローチで注目される先進的なプロジェクトに対してシリーズでフォーカス。多彩なアングルからそれらの具体的な取り組みに迫る。

本シリーズの第17弾となる2月号では、中心市街地の活性化対策が求められた沖縄県那覇市において他のインフラ整備事業と並行し国際通りへのトランジットモール導入が検討されたのを受け、事前の多面的な調査・検討を目指し重ねられてきた社会実験に焦点を当て、同社会実験が実施されるに至った背景とこれまでの流れ、実験の概要、そこでポイントとなった課題と独自の対応策などについて、アカデミックな視点から実験を支援してきた日本大学教授の福田敦氏に聞いた。

橋梁編纂委員会・編集（ライティング・ソリューションズ）池野隆

際通りへのトランジットモール導入も次年度実施へ 実験を通じ、日大「交通システム研究室」が一貫して支援

「なるべくアジアのことを行なうようにしています」。同研究室の設立に先駆けて、福田敦氏はJICA((独)国際協力機構)の工学系高等教育専門家として89年～91年の2年間にわたりアジア工科大学(タイ)へ派遣され、教鞭を取った経験を持つ。そうした背景もあり、研究は自ずと東南アジアを対象地域とした観点から捉えるもののウェートが高い。また、その分野は鉄道を含め道路交通全般に及んでいる。

橋梁に関連した研究開発ということでは、早くから「乗用車専用立体交差」に着目し、「小型車専用道路の導入効果に関する研究」にも取り組んでいる。

立体交差は、交通渋滞解消策などとしてのメリットに期待が高い。その反面、道路幅員の制約、あるいは現道の慢性的な渋滞、コスト面の問題などからその採用を断念せざるを得ないケースも少なくない。そこで、従来型の立体交差としてではなく、軽量で占有幅の小さい車両のみを対象とする「乗用車専用立体交差」を新たなカテゴリとして創出。その導入を可能にすることで、前述のような課題をクリアできないかとの発想が描かれてきた。

これを受け、福田敦氏はさらにそれが抜本的な渋滞対策にも繋がるのではとの観点からその検証を自らの研究対象に追加。同研究室ではその導入可能性を評価するため、さまざまなシチュエーションや車種によって交通流にかなりの差異が生じることを踏まえ、大型車まで含むケースと小型車に限るケースとに分けて信号制御と車の挙動との関係など



日本大学 理工学部社会交通工学科交通システム研究室
教授 福田 敦氏

をシミュレーション、それぞれの影響分析も試みている。

一方、小型の専用立体交差については、国土交通省でもそれ以前からさまざまな形で検討を進めてきていた。その後、同省が03年に道路構造令を改正。道路は小型自動車等のみが通行可能な「小型道路」と、それ以外の「普通道路」とに区分された。併せて、「普通立体交差」と比べて設計諸元を大幅にコンパクト化し、低コスト化にも繋がる「乗用車専用立体交差」の建設が可能となる道筋ももたらされた。

「実は、タイのバンコクには大型車の流入を昼の間規制する立体交差が複数存在しています」。ただ、福田敦氏自身はこれにも景観や機能面での制約などがあり、本来的な

道路網の整備や公共交通の利用推進などへの繋ぎとなる渋滞緩和・交通安全対策として位置づけられればと見てる。

「交通は人の命に関わるものであり、また現実に世の中で起きていることですから、そのための研究は机上でなく、現場に立ってよく見る必要があります」。その意味で、とくに交通問題が深刻な東南アジアでの経験は大きく影響しており、結果としてその実情を反映した研究に力を入れることとなつた。

しかも、研究した成果自体が実際に社会で役立つものでなければならない。福田敦氏はその具体化に当たって「独自の技術を持つ」ことへの強い思いを説く。そうした姿勢は複数の情報技術（IT）ツールを駆使し、交通の高精度なシミュレーションや分析などにウェートを置く現在の研究スタイルにも現れている。

那覇市で国際通りの活性化計画を模索

福田研究室がトランジットモール導入検討支援へ

「6年ほど前に那覇市（役所）の（担当者の）方が突然研究室を訪ねてこられて、『中心市街地活性化法』に則って活性化案をつくるので協力願いたいというお話をありました」

東南アジアについての研究はともかく、沖縄に関係した仕事はそれまで経験がなかった。ただ、学会関係者からの推薦であることに加え、何より遠路わざわざ担当者が直接協力依頼に訪れたということ、しかもそれまでさまざまな試みがなされながら効果的な活性化策を得るに至つていなかつた事情などから、福田敦氏はその後改めて学生とともに沖縄を訪問。「一緒に研究しながらお手伝いしていく」旨を告げると、まず出かけていったことに対していたく感激されたといふ。

早速、協力して企画提案の作成に着手。並行してさまざまな人々を紹介され、話し合いを進めていく中で地元関係者らの明るくオープンな人柄もあって、交流は一気に深まった。

那覇市の中心市街地は戦後、国際通りを軸として形成されてきた。しかし、全国の他の地方都市と同様、郊外型大規模店舗の進出とともに80年代半ばからは店舗数が減少するなどその勢いに陰りが見え始めた。加えて、国際通りには代替道路がないため、一般的の通過車両や沿道の店舗への搬入車両はもちろん、郊外からのバス路線も集中。周辺地域の慢性的な交通渋滞、それに起因する騒音や排気ガスなど歩行環境の悪化、駐車場不足などの問題が国際通りそのものの求心力低下に拍車をかける格好となっていた。

したがって那覇市、国際通りの各通り会、那覇市商工会議所などではこれらの改善、さらに国際通りの活性化を大きな課題と位置づけ、その解決に向けてさまざまな取り組みを実施してきた。その一環として、那覇市国際通り商店街振

興組合連合会が94年度に「那覇市国際通りショッピングモール事業計画」を策定している。これは、将来のフルモール（歩行者と公共交通のみ通行可能なモール）化を視野に、当面は歩道の拡幅と併せ、バスなどのほか関連車両の交通に制限するセミモール化を目指すというもの。以降、このショッピングモール導入をベースとする検討が重ねられてきた。

こうした流れの中で97年、同連合会内にグレードアップ委員会が発足。そこで検討を受けて、99年からはモールとしての環境整備を図るために電線地中化事業、歩道の拡幅と段差排除・街路樹整備・オーニング（可動式ひさし）設置の3事業からなるリノベーション事業などが進められている。

これに対して那覇市でも99年、第3次那覇市総合計画に基づく「都市計画マスター・プラン」を策定。そのく道路・交通体系の方針の中、「商店街道路のショッピングプロムナード化の推進」が位置づけられた。また同年には、冒頭で触れた「那覇市中心市街地活性化基本計画」もまとめられ、く歩く道路空間としての活用に向けた具体策として「歩行者天国の導入」を挙げている。

もともと歩行者天国の導入についてはホテル組合などから要望が出されていたのに加え、来街者からのニーズも多かった。そこで連合会内に検討委員会を組織、00年に那覇市および商工会議所と共同でその実施を提案。ところが、県警から当該区間への全面的な自動車の乗り入れ禁止は地域交通への影響が大き過ぎるとの指摘があり、導入には至らなかった。

ただ、那覇市ではバスなど公共交通の運行が可能な「トランジットモール」の導入についても提案しており、県警もこれには理解を示した。

このトランジットモール導入を主眼に福田研究室が協力して作成した計画案は、国交省道路局による社会実験の対象として採用された。またその過程で、福田敦氏は実験に関する地元の導入検討委員会から要請を受け、同委幹事会の副代表も務めるに至っている。

「非常に面白い取り組みで、補助金もいただいているのですが、地元の方も含め多くはボランティアによる手作りの実験だったため、学生ともども支援していきましょうということになりました」

トランジットモール導入社会実験で影響など検証

02年1月以降、毎回テーマを変えて4回実施

中心市街地活性化の効果的な手段としてトランジットモール導入への期待は高まった。その一方で、それが実施に移された場合のモール内におけるバス運行の安全性確保、あるいは自動車によるアクセスなどへの影響について事前に検証する必要があった。このような要請の下、社会実験の舞台となった国際通りは延長が約1.6km（ほぼ1マイル）ということで「トランジットマイル」との愛称が冠されている。

まず、第1回目のトランジットモール導入社会実験が02年1月、「プレ実験」として日曜日の一日のみ実施された。モール内を走行するトランジットバスの前後に三輪バイクの誘導員

を配置するなど安全面に配慮。バス走行の安全性確認、通行規制の周辺交通に与える影響、来街者の利用特性などを基本的な情報を収集した。

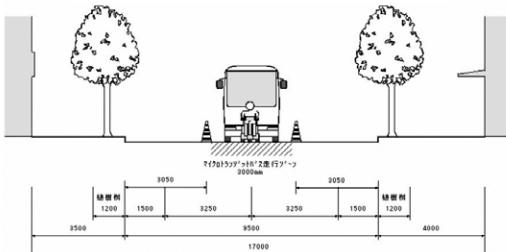
「トランジットモール社会実験」の概要

社会実験	実施日	実施時間	運行バス路線	トランジット走行形式	安全確保策	一般交通対策
第1回 (プレ実験)	2002年 1月27日(日)	12:00~18:00 (12:30~17:30)	トランジット: 3.3km, 2台 外環バス: 5.0km, 2台 料金: 無料	中央相互通行 振舞い場所: むつみ橋 計1箇所	セイフティーコーン: 900 前後三輪バイクによる誘導 誘導員による交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 3箇所
第2回	2002年 8月31日(土) 9月1日(日) 9月7日(土) 9月8日(日)	12:00~18:00 (12:30~17:30)	くもじルート: 2.8km, 1台 おもろまちルート: 5.0km, 3台 ひめゆりルート: 4.6km, 4台 料金: 無料	中央相互通行 振舞い場所: 松尾・むつ み橋・牧志 計3箇所	セイフティーコーン: 400 音楽による警告、誘導員によ る交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 4箇所
第3回	2003年 11月21日(金) 11月22日(土) 11月23日(日)	14:00~20:00 (14:30~19:30)	国際通りルート: 5.5km, 3台 天王ルート: 8.1km, 3台 若狭ルート: 6.2km, 3台 料金: 1乗車100円	片側車線相互通行 振舞い場所: 久茂地・松 尾・むつみ橋・牧志 計4箇所	セイフティーコーン: 380 音楽による警告、誘導員によ る交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 4箇所
第4回 (試行実験)	2005年 3月13日(日)	12:00~18:00 (12:30~17:30)	トランジットバス、小型バス3 台 シャトルバス: 小型バス2台 料金: 1乗車100円	片側車線相互通行 振舞い場所: 久茂地・松 尾・むつみ橋・牧志 計4箇所	セイフティーコーン: 300 音楽による警告、誘導員によ る交通整理	タクシーベイ: 2箇所 横断箇所: 2箇所
第5回 実施計画	2007年 2月11日 ~3月25日 毎週日曜日	12:00~18:00 (12:30~17:30)	トランジットバス	片側車線相互通行	カラーピラ セイフティーコーン プランター	(検討中)

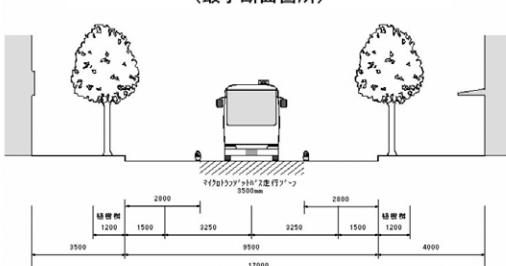
福田研究室 資料を基に作成

各回「トランジットモール社会実験」における
トランジットバス走行路の変遷 福田研究室 資料を基に作成

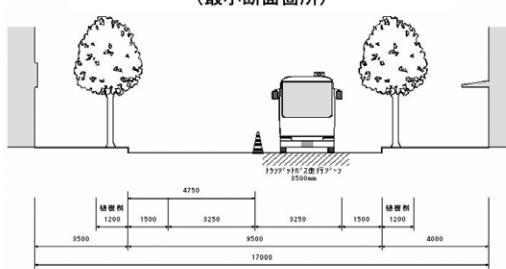
トランジットバス走行断面図 (第1回)
(最小断面箇所)



トランジットバス走行断面図 (第2回)
(最小断面箇所)



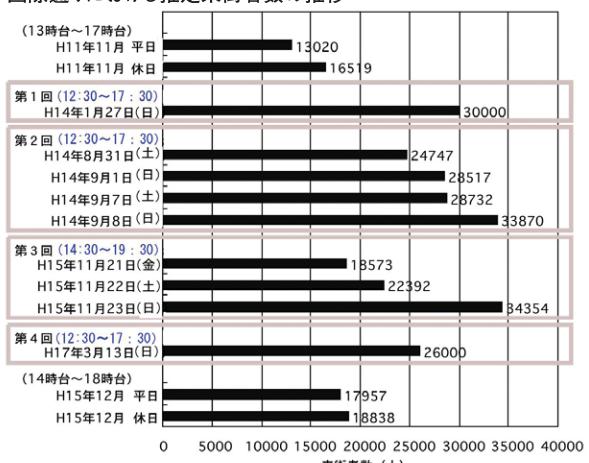
トランジットバス走行断面図 (第3回)
(最小断面箇所)



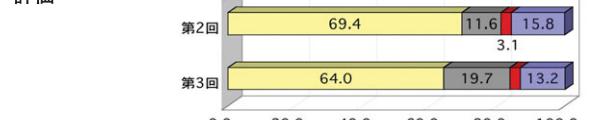
これまでの「トランジットモール社会実験」から得られた分析成果

以下のグラフはすべて福田研究室 資料を基に作成

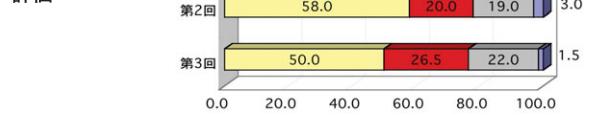
国際通りにおける推定来街者数の推移



トランジットモールに対する来街者の評価



トランジットモールに対する商店主の評価



**那覇市・国際通りでの「トランジットモール社会実験」
シーン**

以下の写真はすべて福田研究室 提供



第1回社会実験時（トランジットバスの前後に三輪バイクが走行）



第3回社会実験時（第3回では夜間の実験も）



第3回社会実験時（第3回からはバスの走行路が片側1車線に）



第3回社会実験時（オープニング）

価、地域交通への影響など多面的に調査。モール内での移動を支援するタウンモビリティ利用実験も行った。

第3回社会実験は翌03年11月、平日を含む3日間（金土日）で実施。他地域との連携強化を視野にトランジットバスの路線見直しと併せ、運行自体をバス会社に委託。バス料金も初めて有料化した。また、自動車によるアクセス性の改善策を探るため、国際通りにおける荷捌きの実態を調査、さらには付近の駐車場を借り上げて荷捌きスペースとしての利用可能性を検証。レンタカー利用者の駐車場への案内誘導も行った。

その後、実験主体の導入検討委員会は「那覇市国際通りトランジットマイル導入委員会」と改称。前回実施から1年置いた05年3月に再度日曜日の1日のみ、トランジットモール本運用を見据え地元独自で第4回社会実験を行っている。そのため、コストや労力を最低限に抑えながら、交通規制区間や実施時間帯、トランジットバス路線、誘導員の配置なども実践的な観点から見直し。他方、千円以上の買い物客へのトランジットバス無料乗車券配布、ワゴンサービスなど販売促進に繋げる試みも取り組まれた。

モール導入の影響検討にVR技術を採用

07年4月からは毎日曜にモールの本格実施へ

福田研究室では社会実験を通じて、地元関係者との勉強会を重ねてきた。また、多様なシミュレーションや分析を重視。それに基づく提案に努めるとともに、実作業にも積極的に参加している。

例えば、この間、トランジットバスについては地域間の連携や既存バス路線との乗り継ぎ、03年に開業したモノレールとの接続などを考慮し、さまざまな路線設定を試行。加えて、トランジットモール内のバスの安全走行を確保するため、毎回テーマに沿って最適な走行路のあり方を模索している。その際、当初は道路中央部のバス走行路の両側にセーフティコーンとコーナーバーを設置。第2回実験では景観に配慮してコーンを最小限に抑え、代わってプランターを使用。第3回実験以降はセーフティコーンに戻す一方、走行路を片側に寄せることで設置するコーン数を半減させた。こうした試行錯誤の背景には安全性や景観上の効果とともに、コーン設置作業を省力化したいという事情もあった。

また、社会実験と連携する形で取り組まれてきたリノベーション事業では、「電線地中化」「歩道の段差排除」「街路樹整備」という一見問題なさそうな事業が並行して進められている。しかしそこにも、「電線を地中化すると街路樹の根が入らない」「歩道の段差を取っても街路樹が障害になってしまう」「街路樹を取ると強い陽射しが避けられない」といった負の連鎖があり、それを断ち切る一つの対策として「オーニング設置」が考案された。

「そうした中で、さらに『まだ整備が完成していない通りでトランジットバスをどう走らせればどのようなイメージになるのか』

「国際通りトランジットモール」景観比較のためのVR・CG画像

以下の画像<VRデータ>はすべて福田研究室 提供



普段の国際通り(電線の地中化は未完成)



バス走行路をセーフティコーンで示したトランジットモールのイメージ



バス走行路をカラー舗装で表示した場合



バス走行路をプランターで示したトランジットモール(第2回社会実験)のイメージ



モノレールと交差する牧志駅付近におけるトランジットモールのイメージ

『設置の大変なコーンに代えてカラー舗装にしたらどうか』といったことをいろいろシミュレーションできればと考えました』

そこで福田研究室では05年にVR(バーチャルリアリティ)技術を導入。3ヵ月ほどかけて作成したデータを06年3月、導入委員会幹事会のメンバーに見てもらった。ただ、その時点ではまだ細かい作り込みなどの完成度は低く、福田敦氏自身も十分ではないという意識があった。その際に指摘された課題などをクリア、修正したデータを07年1月の導入委員会で改めて発表したところ、今度は非常に好評を博した。

今年4月からはいよいよ毎日曜日(当面は12時~18時)、トランジットモールが本格実施されることになった。それを直前

に控え、2月11日~3月25日の毎日曜日には経済産業省の補助金を得て最後の社会実験が実施される。

本格実施されて以降もさまざまな改善や新たな企画提案は継続的に取り組まれる。また、常に地元住民の理解・協力を得られなければせっかくの試みも長続きさせることは難しい。

「今後は、バスの代わりに路面電車を走らせたらどんな感じになるか、あるいは周辺地域の交通への影響といった検討に向けたシミュレーションの作成と併せ、学校はじめ地元説明会用としてもこのVRデータを使えるよう取り組んでいきたいと考えています」

3D・VRシミュレーションコンテスト by UC-win/Road

フォーラムエイトでは、毎年「3D・VRシミュレーションコンテスト by UC-win/Road」を開催しています。このコンテストは、UC-win/Roadが2002年 ソフトウェア・プロダクト・オブ・ザ・イヤーを受賞し、これを機にはじめられたもので、UC-win/Roadの高度活用を図るための技術発表の場として、今までにも数多くの優れた作品が発表されています。

第5回は、規模を拡大して開催、グランプリは大師ジャンクションと大師換気所施工シミュレーション

去る2006年11月27日、5周年にあたる今回は、会場を「東京コンファレンスセンター・品川 大ホール」に移し、ノミネート作品を増やし、規模を拡大して行されました。200名収容の大ホールがほぼ満席となり、また海外からのお客様も多くご参加いただき、おかげさまで盛況のうちに開催することができました。

今回も、応募作品が海外を含め多数にのぼったため、コンテストの本選に先立ち、当社選定委員による予選を行いました。どの作品も素晴らしい、できれば全作品をコンテストでご紹介したいところですが、厳選の上12作品に絞られました。

12作品のうち、5データが海外の作品となりました。昨年に引き続き、中国の4データに加え、今回はU.S.A.アリゾナ州からのデータがノミネートされました。

今回から設定された「エッセンス賞」により、データの規模が小規模なデータでも皆様の評価点が上位であるデータなどもノミネートされ、作品の幅がよりいっそう広がりを見せています。

コンテストでは、各作品15分間のプレゼンテーションを実施。それを受けて、ご来場の方々の投票が70%、当社選考委員（会長 和田忠治、他）の30%の重み付けにより、各賞受賞作品を決定しました。

今回のコンテストの最優秀賞（グランプリ）に輝いたのは、「首都高速道路株式会社 神奈川建設局」の『大師ジャンクションと大師換気所施工シミュレーション』。現在建設中である川崎縦貫線（1期）は、首都圏における業務核都市である川崎市と東京都心や他の核都市との連絡を強化するために計画されており、同ジャンクションは、高架道路、半地下道路が複雑な形態となっています。そこで、この建設に関わる地域住民の皆様、事業関係者の共通認識を深めるために、歩行シミュレーションをはじめとする3DVRが作成されました。工事概要プレゼンテーションに活用することで、よりわかりやすく工事場所の状況を把握していただき、より良い技術提案に結びつく役割を果たしています。

次いで、優秀賞（準グランプリ）を受賞したのは、「東京都建設局 南多摩東部建設事務所／株式会社日本構造橋梁研究所」の『町田市相原鶴間線シミュレーション』。これは、町田市内の都市計画道路整備に先立ち、地域住民への説明用資料としてVRデータおよびVRデータをもとにしたAVI動画を作成したものです。計画されている橋梁周辺の地物については、

現地取材を元に3次元モデルを作成しました。完成了データを用いた日照検討についても、UC-win/Roadのビジュアルオプション・影オプションを用いて検討を行ない、動画をキャプチャ。その動画を元にAVI編集を行い、資料を作成しています。交通流表現等を用いた通常のVRデータとしての活用に加え、ビジュアルオプション等の機能を用いる事で、より効果的なプレゼンテーション用の資料となっています。

アイデア賞は、「中国 上海航道勘察設計研究院」の『雲南省アル海湖濱地区生態回復シミュレーション』が受賞しました。これは、雲南省に位置し、水位の低下、生活排水などの流入により水質汚染が進んでいるアル海湖（日本の琵琶湖に似ている）の生態回復工事をVRデータによりシミュレートしたものです。この工事は環境と生態保護を目的としたモデル事業であり、この工事の概要、効果を説明するために、3DVRを活用しています。データは等高線をベースとして、リアルに当地の地形を再現。様々な視点から、整備の手順をシミュレーションし、オリジナルで作成したモデルテクスチャ、3D樹木、フェイクライズなどで、細かく表現しています。また、環境改善による効果を、魚が泳いでいる様子などを加えて表現し、AVI作成では音楽を挿入、音声による説明も加えています。今後は広報用としても、AVI動画を利用する予定です。

今回から設定されたエッセンス賞には「日本大学理工学部社会交通工学科」の『国際通りトランジット

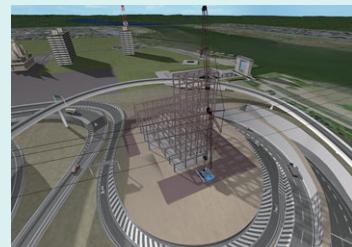
モールの風景比較用VRシミュレーション』が選ばれています。これは、沖縄県那覇市にある国際通りにおいて社会実験が行なわれていたトランジットモールのVRシミュレーションで、トランジットモールは2007年2月から本格的に実施されています。このVRシミュレーションは、トランジットモールの実施時における様々な施策を視覚的に比較・検討すること目的に作られ、本データにより、トランジットバス通行帯の区分方法（カラー舗装、カラーコン、植栽等）や歩道上の庇、街路樹等の比較を行いました。

また、海外部門賞には「中国 上海日浦信息技術有限公司」の『2010年上海万博中心軸シミュレーション』が受賞しました。2010年上海万博に向、万博シンボルのメインストリート街とその地下空間を表現し、関係各機関に対し開催イメージをより具体的に認識してもらうことを目的に、3DVRが活用されています。上海万博の開催テーマ、「Better City Better Life」を表現するため、メインストリートは、傘を開いた形をデザインしたアーケード形状になっており、採光を取り込んだ独特の形になっています。CAD画面を利用してUC-win/Road用のストリートマップを作成し、UC-win/Roadで表現可能な様々な主要機能を用いています。

ますます広がりを見せるUC-win/Roadによる3D・VRシミュレーションの世界。2007年、第6回となる次回も大いに期待していただけるものと思います。

●グランプリ

「大師ジャンクションと大師換気所施工シミュレーション」 首都高速道路株式会社 神奈川建設局





●優秀賞

「町田市相原鶴間線シミュレーション」
東京都建設局 南多摩東部建設事務所／株式会社日本構造橋梁研究所



「雲南省アル海湖濱地区生態回復シミュレーション」
中国 上海航道勘察設計研究院

●アイデア賞



●エッセンス賞

「国際通りトランジットモールの風景比較用VRシミュレーション」
日本大学理工学部社会交通工学科



「2010年上海万博中心軸シミュレーション」
中国 上海日浦信息技术有限公司

●海外部門賞

**橋梁&都市
PROJECT**
FORUM 8

■東京本社 〒153-0051 東京都目黒区上目黒2-1-1 中目黒GTタワー15F Tel:03-5773-1888 Fax:03-5720-5688 E-Mail : f8tokyo@forum8.co.jp

■大阪支社 Tel:06-6882-1888 E-Mail:f8osaka@forum8.co.jp ■名古屋事務所 Tel:052-551-1888 E-Mail:f8nagoya@forum8.co.jp ■福岡営業所 Tel:092-271-1888 E-Mail:f8fuku@forum8.co.jp

■仙台営業所 Tel:022-215-1888 E-Mail:f8sendai@forum8.co.jp ■韓国ソウル Basis soft Inc. Email:jameslsh@basis.co.kr ■NZ FORUM8 NZ Ltd E-Mail:peter@forum8.co.nz

FORUM 8
www.forum8.co.jp
株式会社 フォーラムエイト