



技術力と総合力を発揮し 持続可能な地域社会を支える。

代表取締役社長 坂井 徹

旭調査設計は、1960年の設立以来、鉄道に関わる建設業務を核として街づくりを担ってきた建設コンサルタントです。安全に関わる技術基準が厳しい鉄道インフラに従事したことで培った「技術力」と、測量・地質調査・設計の3部門が連携して設計提案ができる「総合力」を、道路や上下水道などの社会インフラ整備にも応用し、新潟県を中心に近隣県にも事業範囲を拡大してそれぞれの地域に貢献してきました。

今、建設業を取り巻く環境は大きく変化しています。激甚化・頻発化する豪雨災害や老朽化する社会インフラに対応し、さらに、2050年のカーボンニュートラル、建設DXに挑むという重大な使命が課せられているのです。一方、人口減少による担い手不足という問題も深刻化しています。建設生産システムの上流に位置する建設コンサルタントとして、私たちは使命と課題に立ち向かうべく、新たな一歩を踏み出しています。

風通しの良い職場環境を創出し、部署や年次を超えるコミュニケーションの中で培った技術を継承し、新たな視点と広い視野を養うための取り組みを始めています。人と人の交流の中でこそ社会課題の最適解が導かれ、想像力とチャレンジ精神があつてこそ、時代を超えるゆるぎない安全と安心を提供することができると信じているからです。社会の持続的な発展のために、私たちはこれからも人材を育成し、技術の研鑽に努めてまいります。



鉄道インフラの発展を支える。

顧問 富山 豊

鉄道が河川や道路などを横断するための鉄道橋、人や車が線路を横断するための跨線橋や地下道。富山が設計してきたのは、そうした数々の鉄道インフラだ。すべての案件で心がけてきたのは、安全性への挑戦。新技術の適用、現場にマッチする施工法を提案することにより、モノと人の流れを支えてきた。

新技術でコンクリート柱の耐震性能を向上

富山が初めて技術責任者を務めたプロジェクトは、1987年の新潟県三条市・市街地における連続立体高架化工事だ。計画時は耐震基準、技術基準とも現在のように厳しくなかったが、富山は安全性にこだわった。「地盤が軟弱なこともあり、構造物の耐震性能を上げる手法をとりいれ、一旦決めた高架橋の柱の構造を変更しました」。

当時の設計手法は震度法が採用されており、それに變形性能を向上させるため、高架橋を支えるコンクリート柱を太くするのではなく、横方向鉄筋量を増やして靱性を上げるといったもの。内部構造を強化するから、外見上、柱はスリムになる。この方法だと強度や耐震性の向上だけでなく、コンクリート量を減らせるため経済性も上がる。「現在では一般的な方法ですが、当時はまだ鉄道インフラの技術に含まれておらず、当社でも採用実績はありませんでした」。クライアント、大手コンサルタントと連携して、新たな設計図を描き上げた。「社外の技術者との関わりや、いただいた指導は大いに刺激になり、勉強になりました」。この経験をもとに富山は技術士資格を取得し、この後、さらに鉄道インフラ設計に進出した。



三条市の連続立体高架橋

コンクリート×鉄鋼、日本初の試みに挑戦

自然災害後の河川改修の一環として、2002年には新潟県阿賀野市月岡駅近くで山倉川に架かる鉄道橋改築に携わった。施工プロポーザルからの工法提案を受け、「スタンダードから一歩進んでみよう」と考えて採用したのは、部材を三角形につなぎ合わせるトラス構造。安全性と耐久性が確保される上に、美しいフォルムが特徴だ。デザインは一般的だが、素材の組み合わせが大きな挑戦だった。

「鉄道橋においてコンクリートと鉄鋼の複合トラス構造はそれまでに例がなく、大手ゼネコンでの強度実験を踏まえ、妥当性を確かめて設計しました」。実験には大掛かりな装置や人員、期間が必要だが、それまでに信頼関係が築け、相互協力によるものと、富山は振り返る。省力化、工期短縮が図られ、経済的にも有効、着工から11か月後の2003年10月に完工。今も鉄道ネットワークを支えている。



山倉川に架かる鉄道橋

モノができていく感動を分かち合いたい

入社から40年、富山の設計の軌跡は、鉄道インフラの需要拡大を受けて旭調査設計が発展してきた歴史と重なる。「若い頃に設計した跨線橋が点検の時期を迎え始めています。点検の報告を聞き、設計当時の思い出し、技術の進歩を実感しています」。それは、新しい工法や技術の登場、測量や施工のICT化、設計図も手書きからCADへ、そして3DCADへ進化。建設を巡る環境の進歩が加速している。「それでも『設計図から実物のモノができていく感動』は変わりません。若い社員たちにも味わってほしい」と、富山は考えている。



「当社が関わるのは調査と測量、設計ですが、その後の施工も含めると、一つのプロジェクトが完成するまでは相当な時間がかかります。社内外の多くの人たちとの協力が必要です。だから、知識や技術、経験だけでなく、コミュニケーション力を持ち、自主的に動ける人を迎えていきたいですね。これからは社長として人材育成にも力を注いでいくのだと富山は新たな目標を語った。

地域の安心を設計する 鉄道土木のプロフェッショナル



想定以上の安全性と利便性を追求。

土木設計部 大門 勝也

鉄道土木という専門分野を持つ旭調査設計では、設計でも鉄道インフラを多く手掛けてきた。線路上に市道である通路を架ける設計で、大門は、鉄道の設計基準と道路の設計基準の両者を踏まえ、安全性と利便性の両者を追求するという難題をクリア。そのとき、特に悩まされた80cmを巡る攻防とは？

14線＋公道をまたぐ長い自由通路を設計

新潟県鉄道発祥の地・直江津駅改修に当たり、大門は北口と南口を結ぶ自由通路の設計を担当した。直江津駅は歴史上の意義だけでなく、3線乗り入れで1日約3600人が利用し、車両基地としての役割も担うなど、上越地域の交通の中核的な役割も持つ。自由通路は駅構内の14本の線路をまたぎ、南口では公道もまたぐ、全長158mのロングサイズ。そうした規模と豪華客船「飛鳥」をイメージしたデザインを表した概略設計を元に、施工業者がスムーズに着工できるよう、構造設計・意匠設計・設備設計を含む詳細設計に挑んだ。

当時は阪神・淡路大震災後の耐震化見直し時期に当たり、耐震基準は暫定的なものだった。加えて、建設地は軟弱で特殊な地盤であったため、大門は一般的に考えられる基準より一段階上げたレベルで設計することに決めた。「公共的な施設は、誰にとっても、どのような時にも安全でなければ」と考えたからだ。



直江津駅の北口と南口を結ぶ自由通路（側面全景）

発想の転換で難問をクリア

最大の課題は、自由通路を低くしてほしいという要請だった。低くできれば階段の段数を減らすことができ、利便性が高まり、コストも抑えられる。しかし、鉄道インフラの建設基準で線路上に設置する施設の高さ、つまり、線路と自由通路桁下までの距離は定められており、通路そのものを低く建築することはできない。工夫できるのは、通路の舗装路面と橋脚の間だけ。「一般的には断面がI字型の鉄桁（ばんげた）で路面を支えるところを、中が空洞で四角形の箱桁に変更しました。鉄桁の高さー箱桁の高さ＝80cm。低くできただけでなく、強度の向上も叶えられ、結果的には大成功。階段を6段、減らすことができました」。

公共的な施設では、利便性の観点から考えることも重要だ。「一般的にはこうだからと受けれるのではなく、現場を見て『こういうことが考えられる』と自ら様々な条件を出して、『だから、こうすべき』と解決策を考え、その中で最善の提案をしていかなければ。そういう仕事の進め方を学んだ現場でした」と、大門は設計を行った1996年を振り返る。



多くの人に利用される光景に達成感が高まる

鉄道インフラの設計では、鉄道ならではの制約や難題も多い。線路上に通路を建築するには、狭い線路間のどこにどのように足場を組むのか、建設用重機は使えるか、ケーブルや架線は工事の支障とならないか、移動が必要かを確かめ、さらに、市街地の場合は騒音や振動への配慮も欠かせない。工事中も鉄道を走らせる場合は、工事時間は深夜に限られる。そうした制約の中で現実的に施工ができるように考えるのも、詳細設計の役割だ。

詳細設計に1年、工事に2年を費やし、2000年、自由通路の供用開始。工事前も工事中も何十回も訪れた場所は、大型客船にちなんで「あすか通り」と命名され、市民が行き来する場所になった。「高校生が自転車を押しながら通っていく様子を見て、利便性という言葉の意味を実感できました。こういう風景が見られるのはうれしいですね。大門は、多くの人に利用される施設を設計する手ごたえを感じていた。



直江津駅の北口と南口を結ぶ自由通路（通路部）

旭調査設計



測量で「安全」を守る。

測量部 轡田 端午

どんなに堅牢な構造物にも、地震や地滑りなどの自然災害により、また経年劣化により、亀裂や破損、変形などが起る。大規模な被害に対しては復旧工事のための測量を行い、日常の測量ではわずかな兆しも見のがさず安全の維持に貢献する。轡田は入社以来、測量一筋。JRの水力発電ダム管理と災害復旧に力を発揮してきた。

4つのダムをミリ単位で管理

信濃川本流に建設された宮中取水ダムで取水された水は、3つのアースダム、浅河原調整池、山本調整池、山本第二調整池を経由して発電所に運ばれ、東京のJR運行に必要な電力を生み出す。轡田は2001年からこれら4基のダムを担当し、3カ月ごとの測量で、ダムの健全性と堆積土砂量を管理している。担当してすぐ、轡田は一つの疑問を抱いた。「ダムを計測すると、0.1ミリ単位の測量結果にわずかながら変動があり、グラフが波打つんです」。グラフは毎年同じ曲線を描き、平均値は変わらないことから、地盤変動ではないし、測量誤差でもなかった。そもそもコアを持つフィルダムは動かないと言われ測量と検討を繰り返し、轡田はその原因を夏と冬で地下の水分量が変えることによる季節変動だと導き出した。

2004年の中越地震では、浅河原調整池にはダムの亀裂が、山本第二調整池には堤体の歪みが発生。「長年にわたって管理してきたのは私です。修復のための測量を他の人に任せたくない、自分でやり遂げたいと思いました」。療養から復帰したばかりだったが、轡田は測量を志願。蓄積したノウハウを注ぎ込んだ。



山本第二調整池の測量

長野県北部地震の復旧への挑戦

2011年3月、新潟県津南町と長野県栄村を震源とする長野県北部地震が発生。震度6強の地震の被害は甚大で、飯山線も被災。直ちに轡田は現場に向かった。「基礎部分が崩落し、3カ所で線路が宙ぶらりんになっていました。測量しなければ復旧工事ができないので、私たちが真っ先に動きました」。

いち早い復旧のために採用されたのは、補強土工法の原理を用いたRRR工法。土を層にして積み上げていく方法だが、それには日々測量し、翌日の施工のための位置出しをする必要があり、轡田のチームは1カ月間、現地に通った。「現地には宿泊できる場所がなく、通わざるをえなかった上に、土砂崩れで道路は片側通行。さらに現場はまだ雪深い。入社以来、最も困難な現場でした」。それだけに、4月29日に完全復旧した線路を列車が走る様子をニュースで見た時の感動はひととき。「厳しかった分、達成感も大きく、忘れられない現場になりました」。



測量のノウハウを継承していきたい

GNSSや電子基準点の普及、ターゲットがいないノンプリズム・トータルステーションの登場で、測量技術や環境は大きく変化。「けれど、そうした技術以上に、技術者が身に付けなければならないことがあります」と、轡田。それは、段取り力だ。旭調査設計が得意とする鉄道インフラの測量は、電車のスケジュールをぬって作業を行わなければならない。また、ダムの測量は水位を下げる数日間にと完了しなければならない。つまり、仕事は時間との闘いなのだ。限られた時間の中で、測量の正確性と、効率と安全をすべて叶える必要がある。

「これからは、そうした当社にしかできない測量のノウハウを後輩たちへ継承していきたいと思っています」。それに加えて、一人ひとりが能力を発揮でき、互いを認め合い協力できる環境にすることも助めていきたいと言う。「鉄道で鍛えられた当社の専門性は次の世代にも必ず求められることですから」と、轡田は誇らしげにほほ笑んだ。



ドローンを活用して3次元測量を実施



鉄道と道路が交差する「踏切」を設計する。

土木設計部 清水 目 誠

踏切の設計は一筋縄ではいかない。地上では鉄道と道路が交差し、地下には電力や通信のケーブルが走るため、土木と鉄道、その両方の知識や経験に加え、複合的な視点からの考察や判断が求められる。清水目は新潟県内の多くの踏切計画に携わり、これまで数々の難題を解決してきた踏切設計のスペシャリストである。

鉄道と道路、両方に精通する技術者

JR上越線の越後滝谷駅と宮内駅間にある高山踏切は、線路と市道が交わる小規模な踏切だ。通勤通学時に交通量が増えるが、道幅はわずか5.5m。自動車はすれ違えず、また歩道がないため歩行者には危険が迫る。2020年、長年の地域住民からの要望に応じて拡幅工事計画が動き出す。設計を任された清水目はまず現地調査を行った。

安全性を考え道路幅は12.7mに決定。そのためには、電力と通信のケーブル、電柱、線路を横断する水路の移設が必要だった。「踏切改良工事では、道路管理者、鉄道会社、電力や通信企業など多くの機関との協議や連携が必要です。中でも、同じ土木領域とはいえ鉄道と道路では、工法や技術も、また守る基準や制度も異なるため、両方を理解していないと仕事が進められません。事前打ち合わせで双方からの質問に対応し、共通認識を形成しておくことも設計の果たすべきことだと思います」。



改良前の高山踏切



水を制して、踏切を設計する

高山踏切改良工事で、清水目にとっての大きな課題は「水」だった。高山踏切の近くには線路を横断する水路があり、拡幅工事に伴い移設する必要があったのだ。列車を運行させながらの工事になるので、軌道下を開削せずに管路を通す工法として当初は一般的な小口径管推進工法（泥土圧式）想定していたが、軌道へ与える影響が最も小さいPCR推進工法（鋼管タイプ）を選定。この選定した工法は2重ケーシング式推進後に形成する強化プラスチック管が列車荷重に耐えうる構造を確認した上で採用した。水理機能はサイホン構造で確保し、水にも鉄道にも改良工事による影響を与えることのない設計を行った。

それ以外にも地域性と踏切固有の課題解決のための装置を設計に盛り込んだ。雪の多いエリアなので、融雪装置には熱伝導率の高いヒートポンプ式を選び、高架になった国道が隣接しているため、警報機には全方向で警報点滅が見られる全方位型警報機を設置した。さらに、踏切の前後に水たまりができ歩行者が通行しにくいと聞き、清水目は新たに道路排水設備を計画した。すべては安全のため。人と自動車と鉄道が安全に高山踏切を通行できる設計図が完成した。



地域の人々の要望に応える

全国に張り巡らされた鉄道の線路は、利便性をもたらすと同時に踏切事故という危険もはらんでいる。清水目が目指しているのは、人や自動車が踏切内に取り残され、列車と接触する事故をなくすることだ。「新潟県では、踏切が通学路に含まれる場合や高齢者が渡ることも多いので、バリアフリー化の推進や高度化する安全装置の導入が必要です」。高山踏切では踏切内に侵入した車両が一定時間動かないときに反応するループコイル式支障物検知装置を採用した。安全のためにプラスされるものを積極的に取り入れながら踏切改良に挑んでいきたいと、清水目は抱負を語る。

高山踏切の設計で清水目は後輩技術者2名を率いて主担当を務めた。「技術面とマネジメントの両面でこれまでに蓄積されたノウハウを若い人たちに指導していくことも私の役割です」。建設コンサルタントの使命は、自分が造りたいものではなく、地域の人々の要望に応えること——その姿勢も伝えていきたいと清水目はインタビューを締めくくった。



改良後の高山踏切、画面左側に見えるのがループコイル式支障物検知装置





品質方針

我々は常に誠意をもって業務を行い、顧客に信頼され、満足される成果を継続的に提供する。

会社概要

- 社 名 : 旭調査設計株式会社
- 代 表 者 : 代表取締役社長 坂井 徹
- 本 社 所 在 地 : 〒950-0908 新潟県新潟市中央区幸西1-1-11 TEL.025-245-8345 FAX.025-245-8349
- 設 立 : 1960年(昭和35年)3月31日
- 資 本 金 : 22百万円
- 適格請求書(インボイス) : T9110001001085
発行事業者登録番号
- 売 上 高 : 566百万円(2024年(令和5年)5月期実績)
- 認 証 登 録 : ISO 9001:2015 MSA-QS-1413(本社のみ) ※認証範囲の詳細は、MSAホームページ(登録簿)参照
- 役 職 員 数 : 46名(2024年(令和5年)5月現在)
- 事 業 目 的 : 1. 土木、建築、軌道等建設工事の調査、計画、設計、測量並びに管理
2. 土地、建物及びその他建造物の調査測量並びに受託管理
3. 地質及び土質の調査と試験
4. 補償コンサルタント業務並びに環境保全に関する調査測定
5. 前各号に関連する一切の業務
- 事 業 登 録 : 建設コンサルタント登録規程による登録番号 建04第3926号
[登録部門 4部門] ●道路 ●鉄道 ●下水道 ●鋼構造及びコンクリート
測量法による登録番号 第(16)-395号
地質調査業者登録規程による登録番号 質04第844号
補償コンサルタント登録規程による登録番号 補31第562号
[登録部門 1部門] 土地調査
建築士法による登録番号 (カ)第373号
- 営業所所在地 : 秋田営業所 〒010-0001 秋田県秋田市中通4-17-12 TEL.018-884-0025 FAX.018-884-0026
山形営業所 〒990-0023 山形県山形市松波2-6-16 TEL.023-615-7015 FAX.023-615-7016
仙台営業所 〒983-0852 宮城県仙台市宮城野区榴岡1-6-30
ディーグラント仙台ビル4F TEL.022-791-8060 FAX.022-791-8061
上越営業所 〒943-0892 新潟県上越市寺町3-21-23 TEL.025-521-4077 FAX.025-521-4088
- 取 引 銀 行 : 第四北越銀行、北陸銀行、秋田銀行

有資格者

技術士(総合技術監理部門 建設-鋼構造及びコンクリート)	1名	地質調査技士	1名
技術士(建設部門 道路)	2名	1級土木施工管理技士	10名
技術士(建設部門 鉄道)	1名	1級建築士	1名
技術士(建設部門 鋼構造及びコンクリート)	1名	補償業務管理士	3名
技術士(建設部門 土質及び基礎)	1名	コンクリート診断士	3名
技術士(建設部門 施工計画)	1名	コンクリート技士	2名
測量士	15名	JR工事管理者	14名
測量士補	8名	線閉責任者	6名
RCCM	21名		



創業からの歩み

1960年(昭和35年)	3月	資本金 50万円で、新潟市流作場2494番地に設立(現在の新潟市中央区八千代一丁目地内)
1961年(昭和36年)	3月	長野支店、秋田支店を開設
1961年(昭和36年)	6月	資本金を 100万円に増資
1962年(昭和37年)	7月	資本金を 300万円に増資
1962年(昭和37年)	10月	測量法による登録
1967年(昭和42年)	7月	建築士法による一級建築士事務所登録
1972年(昭和47年)	3月	資本金を 700万円に増資
1974年(昭和49年)	4月	山形営業所を開設
1975年(昭和50年)	10月	建設コンサルタント登録規程による登録
1976年(昭和51年)	12月	資本金を 1,100万円に増資
1977年(昭和52年)	12月	地質調査業者登録規程による登録
1985年(昭和60年)	1月	補償コンサルタント登録規程による登録
1992年(平成4年)	1月	資本金を 2,200万円に増資
1995年(平成7年)	4月	本社社屋を「新潟市中央区幸西1-1-11」に新築移転
2001年(平成13年)	12月	ISO9001認証登録(本社のみ)
2004年(平成16年)	8月	長野支店、山形営業所を廃止
2005年(平成17年)	8月	秋田支店を廃止
2010年(平成22年)	11月	秋田、山形、福島、長野、上越営業所を開設
2013年(平成25年)	12月	長野営業所を廃止
2017年(平成29年)	8月	ISO 9001:2015へ移行
2018年(平成30年)	11月	仙台営業所を開設
2022年(令和4年)	12月	福島営業所を廃止



鉄道計画に関連又は付随する施設並びに公共施設についての建設計画や設計等を行っています。

事業内容

鉄道設計



河川改修、道路計画、駅周辺計画等に伴い鉄道との交差、結節点において、多様にわたる交差・施設計画が考えられます。各種条件の中で鉄道路線計画、鉄道構造物・施設計画に取り組んでいます。

- 軌道の計画、設計 ● 鉄道構造物計画、設計（橋梁、地下道等）
- 踏切設計 ● 鉄道施設（駅舎、乗換え跨線橋等）の計画、設計

道路設計



道路整備計画、地域特性等に応じた路線選定から道路計画、道路構造物設計までニーズに応じた技術を提供しています。

- 路線選定、道路計画及び設計 ● 道路構造物設計（擁壁、ボックスカルバート等）
- 道路付帯施設の計画・設計及び交通安全対策検討

橋梁設計



鉄道基準、道路基準等の各種基準に準拠した橋梁をはじめ土木構造物の設計、また、近年は橋梁をはじめとする土木施設の老朽化対策の中で、維持管理を含めた橋梁補修設計を提供しています。

- 鉄道橋及び道路橋の計画、設計（鋼橋、PC橋等） ● 高架橋の計画、設計
- 橋梁及び土木構造物の補修・耐震設計 ● 既設橋梁撤去設計

構造物調査



既設構造物の点検・評価から補修・補強、維持管理計画までの総合技術を提供しています。

- 土木構造物（橋梁、ボックスカルバート等）の調査、点検、分析
- 土木構造物の耐震診断

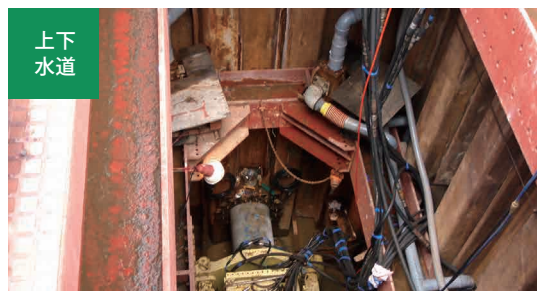
都市計画



都市デザイン（まちづくり）提案をはじめ、特に鉄道駅周辺整備における交通結節点の駅前広場、道路の計画に取り組んでいます。

- 都市計画道路の検討、設計 ● 駅前広場整備
- 都市デザイン（まちづくり）の提案

上下水道



上下水道の施設整備の設計を提供し、維持管理、浸水対策等に取り組んでいます。

- 公共下水道の計画及び設計 ● 上水道、工業用水、農業用水等の施設計画、設計
- 線路下横断管渠の計画、設計



鉄道関連の測量を主体とし、基本測量から一般の工事測量まで、さまざまな調査・測量を行っています。

事業内容



創業当初から鉄道業務に従事しており、その豊富な実績と知識を活かして、安全で安定的な輸送を確保し軌道内作業を行っています。配線計画・設計・工事施工等に必要な調査・測量を実施しデータ提供しています。

- 鉄道線路配線計画及び測量（駅構内等）
- JR管理各調整池等変動測定及び動態観測
- JR管理各調整池等堆積土砂測定
- JR保安業務（線路閉鎖及び工事管理者）
- JR近接工事及び作業の協議申請等



基準点測量は、既知点に基づき、基準点の位置を求め、各種測量等の基準となるデータを取得する作業です。精度及び目的に合わせて各種の基準点測量を行っています。

- 基本測量（三角点改測及び新設等）
- 公共測量に伴う基準点測量（1～2級基準点測量）
- 2～4級基準点設置（GNSS・VRS・TS地上法による）



水準測量は既知点に基づき、水準点（仮BM等）の標高を求める作業です。要求精度に合わせた水準測量を実施して測量・工事施工の基準となるデータを提供しています。

- 基本測量（水準点改測及び新設等）
- 公共測量に伴う水準測量（1～2級水準測量）
- 1～3級水準測量（地盤沈下水準及び工事用BM設置等）



地形測量は基準点に基づいて、現地でトータルステーション、RTK-GPS法を用いて地形、地物等を測定して平面図等を作成する作業です。鉄道配線計画、駅前広場他の設計、道路計画等に必要な基礎平面データを提供しています。

- 平面測量（設計資料作成）



応用測量は鉄道、道路、河川、駅前広場等の計画、調査、実施設計等に用いられる多様な調査・測量を実施し基礎資料データを提供しています。

- 道路中心線測量等
- 河川横断測量（RTK深淺測量）



用地測量は土地及び境界等について調査し、用地取得等に必要な資料及び図面を作成する作業です。道路等の計画、設計、施工等に用いられる用地資料データを提供しています。

- JR用地管理強化測量
- 用地境界測量
- 土地登記簿調査等
- 国土調査



土木や建築構造物の設計や施工を行う際に必要な地下の様子を、さまざまな方法で調べています。

事業内容



鉄道や道路、ビルやパイプラインを計画する際に必要となる、地下の様子を把握するための以下の各調査を行います。

- ボーリング、標準貫入試験、孔内水平載荷試験
- 簡易貫入試験、スウェーデン式サウンディング、オランダ式二重管コーン貫入試験
- 現場透水試験、揚水試験、ルジオン試験、地下水検層、電気検層等



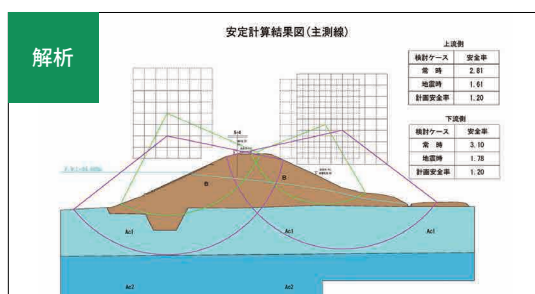
原位置で採取した試料を用いて、その物理的ならびに力学的特性を把握するための以下の各試験を行います。

- 土質試験 (含水比、粒度、一軸圧縮、三軸圧縮、圧密試験等)
- 岩石試験 (圧縮強度、乾湿繰返し試験、超音波伝播速度測定等)



地盤の挙動や強度、地中の空洞や障害物の有無、地下水の賦存状況等を把握するための以下の各計測・探査を行います。

- 地すべり計測 (パイプ歪計、伸縮計、傾斜計等)
- 動態観測 (沈下計、地中変位計、間けき水圧計等)
- 載荷試験 (平板載荷試験、現場CBR試験等)
- 物理探査 (弾性波探査、地中レーダー探査、電気探査等)



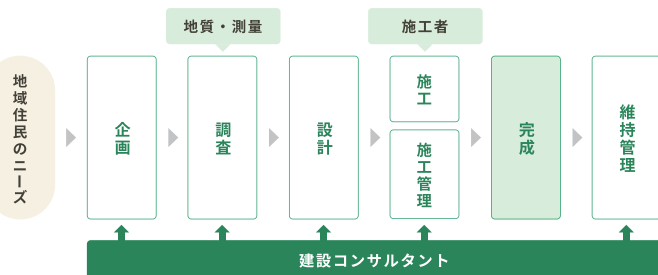
地盤のさまざまな挙動の予測ならびに必要な対策を検討する以下の各解析を行います。

- 軟弱地盤解析 (液状化・地盤破壊・圧密解析、対策工法の選定)
- 地すべり解析 (機構解析、安定解析、対策工法の選定)

駅から広がる、安心安全な街づくり。 それが私たちの使命です。

私たちは、新潟市の中心地に拠点を構える、鉄道インフラに強い建設コンサルタント会社です。
ここで働く仲間たちは、自分の専門性を高め、責任を持って自らの仕事に取り組む一方で、
趣味や家族との時間など、自分のための時間も大切にしています。
残業が少なく、オンオフのメリハリをつけた働き方をしている社員が多いのも特徴です。
地域の建設コンサルタントとして、地域や人との関わりの中で、新たなアイデアを発想し、形にしていく。
そのために、地道に着実に物事に取り組むことができる方をお待ちしています。

建設コンサルタントとは



社会インフラ建設の構想や設計を担う

道路、鉄道、上下水道など、私たちの生活や経済活動を支えるうえでなくてはならない基盤のことを、社会インフラと呼びます。
「建設コンサルタント」は、そんな社会インフラ建設において、プロジェクトの構想や設計を担う仕事です。
基本的に社会インフラ建設では、国や地方自治体が主体となり、建設コンサルタントに構想や設計を、建設会社へ実際の施工を別々に発注します。両者の専門性を活かした連携により、効率的かつ安全なインフラ整備が実現されます。



工事開始前から完成後まで、 社会インフラの安全性と質を守る

建設コンサルタントは、社会インフラ建設の全過程で重要な役割を果たします。
プロジェクト初期の計画・調査・設計から始まり、施工中は計画通りに工事が進むよう建設会社の作業を監督する施工監理を行います。さらに、完成後の維持管理計画策定まで一貫して関与。
工事開始前から完成後まで、専門知識を活かして社会インフラの安全性と質を確保しています。

強み

測量・地質調査・設計をトータルで行う

設計に特化するコンサルタントが多い中、旭調査設計は1社で測量・地質調査・設計の3業務すべてを担う、新潟県で唯一の企業です。だから、計画案全体を把握した上で、それぞれの専門技術者が協議・検討し、ベストな提案を導き出すことができます。
さらに、ワンストップで発注できるので効率化と省コストもかない、クライアントの利便性もアップ。最適プランをスピーディに提案できる総合力に自信があります。



鉄道も含め社会インフラを維持管理する

旭調査設計の出発点は鉄道インフラの設計でした。一般土木とは異なる条件や基準が課される鉄道関連事業で培った技術を、その後、道路や橋梁設計に活かし、守備範囲を拡大してきました。
今、社会インフラの補修や維持管理が急務とされる中で、軌道・踏切・鉄道橋・跨線橋・地下道など鉄道インフラに加え、道路・下水道・橋梁などの社会インフラ全般の維持管理、さらには駅を基点とする街づくりなど、幅広く対応しています。鉄道という専門性も当社の大きな特徴です。



災害に強い安全な地域づくりに貢献

多発する自然災害に加え、一級河川や急峻な山岳地帯、広大な田園などの地域特性、積雪や地滑りという問題を持つ新潟県には、土木的な難題が山積。旭調査設計は災害に強い、安全な地域づくりに貢献してきました。
地質調査部門は、調査やデータ解析により、災害に負けず、被害を軽減できるインフラづくりを支え、また、測量部門は被害現場でいち早く測量を行い、迅速な復旧工事に寄与。地質調査や測量によって得られた情報を次のインフラ作りに活用し、安心を守っていきます。





募集要項

募集職種	1.土木設計技術者、2.測量技術者
募集学部・学科	1.環境都市工学、土木工学、農業土木及び関連する工学系学部・学科の学生 2.全学部・全学科
初任給	大学院了：23.5万円、大卒：22.5万円、高専卒：21.5万円、専門学校卒：20万円
諸手当	役付手当、家族手当、通勤手当、資格手当、住宅手当 など
昇給	年1回（6月）
賞与	年2回（7月・12月）
休日休暇	完全週休2日制（土・日）、祝日、年末年始休日、夏季休日、年間休日125日
福利厚生・社内制度	厚生年金保険、健康保険、介護保険、雇用保険、労働者災害補償保険、退職金支給、慶弔見舞金贈呈、定期健康診断及びインフルエンザ予防接種費用全額補助、社員親睦旅行 など
勤務地	本社（新潟県新潟市）※本社以外への転勤はありません。
勤務時間	8:30～17:30（所定労働時間8時間／休憩60分）
教育制度	新入社員研修、技術職研修、CAD操作研修
提出書類	履歴書（写真貼付）又はエントリーシート、成績証明書、卒業（見込）証明書 など
選考方法	書類審査、面接、適性テスト

採用までの流れ

STEP 1	エントリー	「マイナビ」からのエントリーをお願いします。
STEP 2	会社説明	対面方式又はWEB方式で開催する「会社説明会」にご参加ください。 社長が直接、当社の事業内容や求める人物像について説明します。 先輩社員との情報交換の場も設定します。また、今後の社員採用試験の流れを説明します。
STEP 3	ご応募	「会社説明会」に参加した方を対象に「マイナビ」にて「提出リクエスト」を配信しますので、受験希望者は提出期限までに「エントリーシート」を提出願います。 「エントリーシート」提出時に「成績証明書」「卒業（見込）証明書」を添付してください。 「適性テスト」は「エントリーシート」提出者を対象にWEB方式にて実施します。
STEP 4	採用試験	社長、総務部長及び採用部署長による「面接」を実施します。 ※採用試験受験にかかった交通費実費（公共交通機関のみ）を支給いたします。
STEP 5	内定	試験結果を通知いたします。 「採用試験」から1週間程度をめぐり、採用試験の結果を通知いたします。