

マリン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 95

海技協会報

ページ

01 巻頭言

社団法人日本海上起重技術協会 理事 中国支部長
山陽建設株式会社 代表取締役社長 伏見 暁

03 特集

川崎港及び横浜港における新規臨港道路整備事業について
国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所

06 特集……東京国際空港D滑走路建設シリーズ

東京国際空港(羽田空港)D滑走路建設工事の現況報告
—第9回 UFC床版の製作と設置編—
国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

10 協会トピックス

- ・平成22年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験実施計画
- ・平成22年度「海上起重作業管理技士」資格認定試験及び資格者証更新講習会実施計画

15 活動ジャーナル

第68回理事会報告

16 会員寄稿「会員の広場」中国支部・中部支部

「知っていますか？ 漂着ゴミの現状を…」

中国支部 カナツ技建工業株式会社

代表取締役社長

金津 任紀

業務担当者 土木部

仲田 晴彦

「熱海港に大型起重機船が来た！」

中部支部 青木建設株式会社

星合 信行

20 会員作業船紹介[㊟] 北陸支部

16m³級グラブ式浚渫船兼起重機船 第二翠龍号
株式会社谷村建設

24 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」シリーズ[㊟] 東北支部

中田建設株式会社

山田 久則

25 マリーンニュース「事務局だより」

28 インフォメーション「販売図書案内・お知らせコーナー」

巻 頭 言

社団法人日本海上起重技術協会 理事 中国支部長
山陽建設株式会社 代表取締役社長

伏 見 暁



昨年の政権交代以後の状況を「平成維新」と表現する人もいますが、明治維新が、それまでの鎖国と幕藩体制の時代から、近代中央集権国家に大変革したことを思えば、平成維新の変革は、今、入り口に立ったに過ぎず、今後、社会構造の各分野で変革に伴う明暗が鮮明になってくるものと思われま

す。我々建設業界を振り返って見ますと、戦後の荒廃したわが国の復興と繁栄を社会インフラの整備の面から支え、世界でもトップレベルの豊かな国に成長することに貢献してきました。そして、そのことに私たちの存在意義もあったと考えます。

しかし、新政権では「コンクリートから人へ」のキャッチフレーズの下で、政策の大転換が図られており、公共事業については、既存の大型公共工事の中止、新規事業の抑制、更には22年度予算において、過去に例を見ない大幅な率で公共事業費を削減する方針等が表明されています。政権が交代し、これまでの経済財政運営の基本方針や計画が見直されることは当然の帰結ではありますが、このような急激な変化は、

地方経済への影響も大きく、また、長年にわたる建設市場の縮小で既に「不況業種」に転落している建設産業に更なる追い打ちをかけることとなります。

これまでも「社会資本整備の必要性」を関係方面に訴えて来た我々ですが、今後もその必要性を訴え続けていかねばと考えています。しかし、時代の歯車は大きな軋みを立てて転回しており、もはや要望するだけでは解決できない大きな壁が立ちはだかっているように思われます。

我々の住む、この地球の長い歴史のなかで、かつてダーウィンは進化論を表しました。その中で、歴史が証明した事は、恐竜のような大きな体を持ち、強力な力を持つ者が絶滅し、哺乳類のような小さな存在が生き延び、やがて人間の時代が到来した事実です。この事は、真の力とは「環境の変化に素早く適応出来る能力」を持っている者だと物語っていると言われます。企業も同じです。大きな会社だから生き延びる保障にはなりません。生き物も企業も根本は同じであって、環境に適応できる柔軟性無くしては生き残る事は

巻頭言

出来ないと言う事ではないでしょうか。

昨年末にNHKから「坂の上の雲」が放映されました。作者の司馬遼太郎は、後書きの中で「楽道家たちは、(中略)前をのみ見つめながら歩く。登っていく坂の上の青い天に、もし一朵の白い雲が輝いているとすれば、それのみを見つめて坂をのぼって行くであろう。」と書き、この物語の題名としたと言われています。私は、彼の言う「楽道家」とは「自分の人生や夢に対して、自分の為すべき事を真摯に探求し愚直に実行する人」だと思っています。

現在の我が国の経済環境は、厳しい現実の中にあり、中でもすさまじい逆風の中にあるのが我々の建設

業界だと感じています。その様な我々業界の未来を切り開く為には、胸中に坂の上に輝く白い雲を抱く素晴らしい「楽道家」が一人でも多くなる事が重要だと思います。

我々建設業界は、いまだ経験した事のない大氷河期の中にあります。絶滅するのか、又は生き延びて次ぎの時代の主役となれるのかは、一人でも多くの業界人が「偉大なる楽道家」となり、「知恵」と「工夫」によって「新しい時代」への「適応能力」を身につけ、環境に順応しなければならないと、強く考えるものであります。



川崎港及び横浜港における 新規臨港道路整備事業について

国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所

1. はじめに

京浜港湾事務所においては、平成21年度より、川崎港において、「川崎港(東扇島～水江町地区)臨港道路整備事業」、横浜港において、「横浜港(南本牧ふ頭～本牧ふ頭地区)臨港道路整備事業」を進めています。本報文では、これら2つの臨港道路整備事業について、所在する港の特徴と動向、事業の概要と必要性、進捗状況などについてご紹介します。

2. 川崎港(東扇島～水江町地区)臨港道路整備事業について

2.1 川崎港の特徴と動向

川崎港は、京浜工業地帯の中核を成す工業港として、またエネルギー供給基地として、首都圏の産業と市民生活を支えてきています。近年は、商業機能の中心である東扇島のロジスティック機能の充実により、国際貿易港としても発展を続けています。

具体的には、東扇島地区において、「川崎港コンテナターミナル」が平成8年4月から供用開始され、「かわさきファズ物流センター」が平成10年4月より開業しました。また、基幹的広域防災拠点(東緑地)が平成20年4月にオープンし、防災機能の面からも着目されてきています。

2.2 事業の概要

1) 事業全体計画

本事業は、川崎港において、今後進展する東扇島地区の物流機能高度化に伴い増大する交通流動に対応するため、新たに東扇島地区と背後を結ぶ臨港道路(橋梁形式)を整備し、交通体系の強化を図るものです。

整備箇所：川崎港東扇島～水江町地区
 整備期間：H21～H28年度(予定)
 総延長：約3.1km(重複区間除く)
 車線数：4車数



図-1 事業の全体図

2.3 事業の必要性

1) 東扇島の物流機能高度化への対応

①東扇島地区では、川崎港で陸揚げされる貨物だけでなく、スーパー中枢港京浜港の全体の物流拠点として、東京港や横浜港からのコンテナ貨物も多く取り扱っています。今後京浜港における取扱貨物量の増加等に伴う交通量の増加に対応した、交通アクセスの強化の必要性が高まっています。

②東扇島総合物流拠点地区の事業展開等による、東扇島地区の物流機能の効率化・高度化へのニーズへの対応が必要となっています。

具体的には、東扇島地区においては、神奈川県内の1/2の量の貯蔵能力を持つ冷蔵・冷凍倉庫等が立地しています。さらに、東扇島西側の東扇島総合物流拠点地区では、第1期地区(12.6ha)の入居事業者の公募が行われ、既に一部の企業が稼働を開始しています。また、

臨港道路東扇島水江町線 計画縦断面図

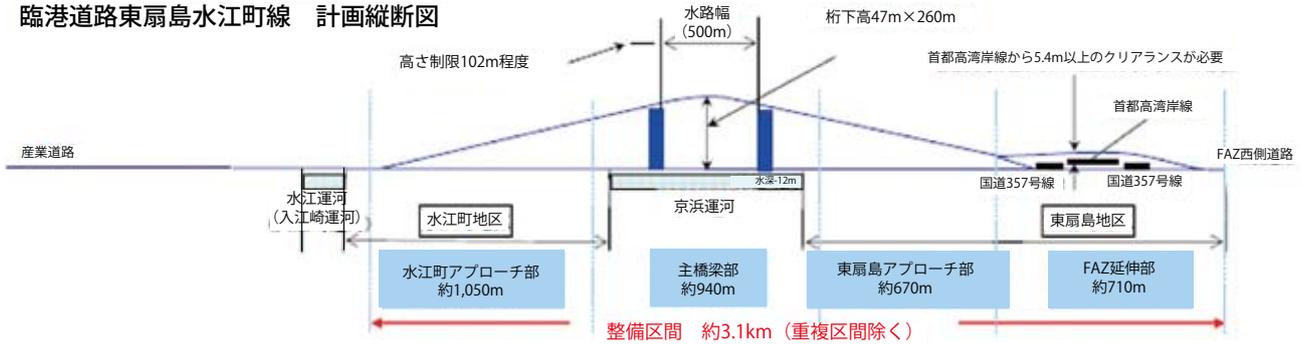


図-2 計画縦断面図

第2期地区(9.5ha)についても、近い将来に事業者の募集を開始する予定となっております。

加えて、東扇島東側の既存の東扇島物流倉庫群では、倉庫の新設・増設が活発化しており、川崎港東扇島地区から発生する交通量の更なる増加が見込まれています。

③現在の東扇島周辺の慢性的な渋滞や通行制限に対応する必要があります。

具体的には、東扇島地区への一般道路からのアクセスは、現状では川崎港海底トンネルのみであり、朝・夕方の通勤ラッシュ時に渋滞が生じております。また、危険物運搬車両については、海底トンネルの通行制限により大きく迂回を余儀なくされています。

2) 首都直下地震発生時のリダンダンシー強化

川崎港東扇島地区において、基幹的広域防災拠点がH20年4月より供用開始されました。

東京湾臨海部の首都圏の人口集中地区の中央に立地するため、海上及び陸上輸送により、大量かつ速やかに首都圏の広範な被災地に発災直後の緊急物資を輸送することが可能となります。特に、「川崎市直下地震」が発生した場合は、直背後の川崎市内中心部へ向けた緊急物資輸送が主となります。従って、陸上交通のリダンダンシーの確保が必要となります。

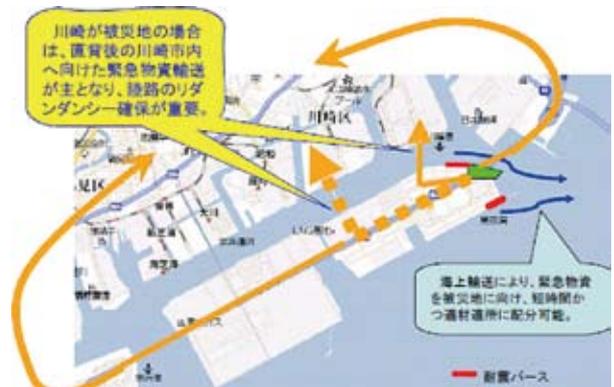


図-3 首都直下地震発生時のリダンダンシー強化の必要性

2.4 現在の進捗状況

平成21年度においては、ボーリング調査、現地測量、沿道企業との調整、線形を決定する概略設計、橋梁部の予備設計などを進めました。

平成22年度においては、更に詳細なボーリング調査と測量、環境アセスメント準備書の作成手続き、アプローチ部の予備設計、橋梁部(下部工)の詳細設計、引き続き沿道企業との調整などを進めていく予定です。

現地着工は平成23年度後半、供用開始は平成29年春を目標としております。

3. 横浜港(南本牧ふ頭～本牧ふ頭地区)臨港道路整備事業について

3.1 横浜港の動向と特徴

横浜港は、1859年に開港しました。それ以来、巨大な消費地である東京とその周辺の広大な背後圏を持つ、わが国を代表する商業港として、臨海部の京浜工業地帯などを拠点とする工業港として発展してきまし

た。

中国をはじめとする東アジア地域の急速な発展に伴い、国際コンテナ航路の拠点をめぐる国際競争が激しさを増しています。平成17年7月に港湾法上の「指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)」に指定された横浜港は、南本牧ふ頭、本牧ふ頭、大黒ふ頭の3地区において、既存ふ頭を再編した次世代高規格コンテナターミナルの整備を推進しています。

3.2 事業の概要

1) 事業全体計画

本事業は、本牧ふ頭・南本牧ふ頭間等を走行する貨物車両の増大に伴う交通流動に対応するため、臨港道路を整備し、交通体系の強化を図るものです。

整備箇所：横浜港(南本牧ふ頭～本牧ふ頭地区)

整備期間：H21～H28年度(予定)

総延長：約6.2km



図-4 事業の概要

3.3 事業の必要性

1) ふ頭間を臨港道路及び国道357号で連絡

南本牧ふ頭や本牧ふ頭において整備中のターミナルの供用により、両ふ頭を発着地とする貨物車両の増加が予想されます。また、両ふ頭と流通業務機能の集積する大黒ふ頭を発着地とするコンテナ車両の増大も見込まれることから、南本牧ふ頭～本牧ふ頭間の湾岸線高架下の現道(市道)の交通負荷の軽減を図ります。

2) 南本牧ふ頭と背後の高速道路ネットワークと直結

南本牧ふ頭においては、3つ目の国際海上コンテナターミナルであるMC-3が供用される予定であり、更に取扱貨物量が増加し、同ふ頭を発着する貨物車量の増加が予想されます。従って、背後の高速道路ネットワークとの直結アクセスを確保し、本牧インターの交通負荷の軽減を図ると共に、東名高速道路横浜町田インターへの乗り入れが可能となります。

3) 南本牧ふ頭の貨物輸送のリダンダンシーの確保

南本牧ふ頭は、物流機能維持のための整備中のMC-3を含め耐震強化岸壁2バースが計画されています。

現状のアクセスは南本牧大橋のみであるため、これらの整備に合わせて、背後の道路ネットワークのリダンダンシーの確保を図ります。

3.4 現在の進捗状況

計画延長6.2kmのうち、現在第1期区間として、南本牧ふ頭～錦町間の約2.9kmについて、整備を先行させることとしています。

平成21年度においては、ボーリング調査、現地測量、沿道企業との調整、陸上高架部と橋梁部の予備設計などを進めました。

平成22年度においては、陸上高架部と橋梁部の詳細設計に加えて、下水道移設工事、道路切り回し工事、地盤改良工事(下部基礎工事)などに着手し、平成28年度の供用を目標として整備を進めて行く予定です。

東京国際空港(羽田空港) D滑走路建設工事の現況報告 —第9回 UFC床版の製作と設置編—

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

1. まえがき

羽田空港D滑走路の栈橋部を構成する198基のジャケットの据付けはH22年1月下旬に完了し、秋の供用開始に向けて引き続き床版設置、舗装等の工事を進めています。(図-1 参照)

ここでは、栈橋部約52万㎡のうち、約20万㎡に使用する超高強度繊維補強コンクリート(Ultra High Strength Fiber Reinforced Concrete、以下UFCと呼ぶ)を用いたUFC床版の工場製作から現地設置までについて報告します。

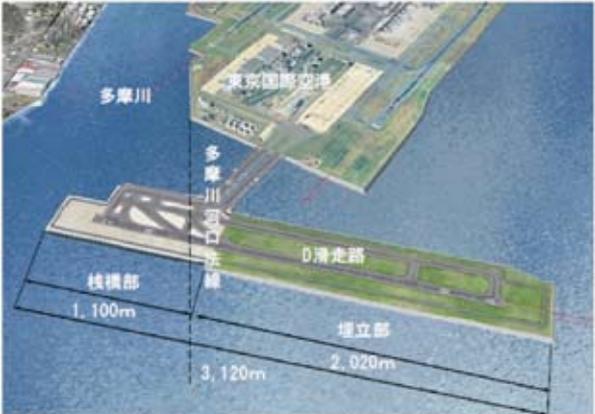


図-1 D滑走路全体図

2. UFC床版の構造

UFC床版は、栈橋部のうち万が一航空機が逸走した場合にのみ航空機が走行する滑走路及び誘導路の外側のエリアの着陸帯B(図-2)に使用します。UFC床版工は、工場製作したUFC床版を海上運搬し、ジャケット鋼製桁上に据付け、UFC床版とUFC床版との間に間詰めコンクリートを打設することにより着陸帯を構成します。UFCは、一般のコンクリートと比較して高い力学的性能および耐久性能を有しています。UFCを栈橋部床版に使用することで床版の軽量化(通

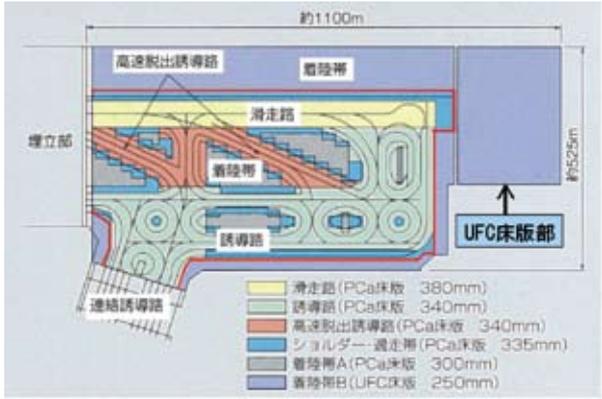


図-2 UFC床版の設置エリア

常コンクリートPC床版より重量で約60%減)が図られています。これにより栈橋ジャケット鋼材量の低減も図られました。今回の工事で製作するUFC床版の全枚数は、6,939枚です。

工場で作成するUFC床版の標準寸法は、図-3に示すように滑走路平行方向に7,820mm、滑走路直角方向に3,610mm、厚さは250mmとなり、その重量は約10tになります。

構造的な特長は次のとおりです。

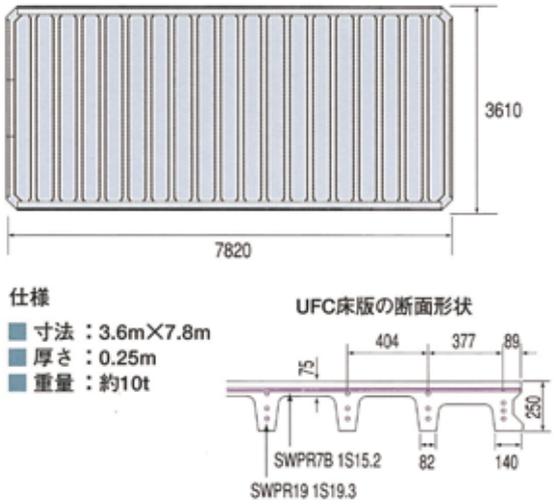
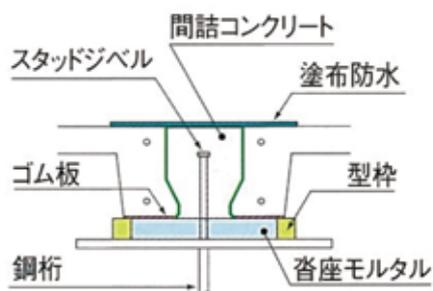


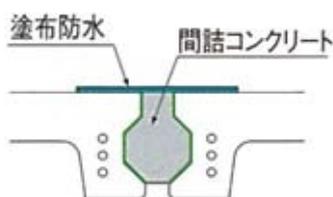
図-3 UFC床版構造図

- ①鋼繊維(長さ15mm、直径0.2mm)を構造部材として評価し、鉄筋を用いない。
- ②高強度で鉄筋不要のため、部材を極端に薄くした中空の櫛型構造として軽量化を図っている。
- ③多数のPC鋼材(主方向PC鋼材60本、横方向PC鋼材24本)が配置された2方向のプレテンション床版である。

図-4に床版目地部(長辺方向目地、短辺方向目地)の構造を示します。UFC床版は、基本的には長辺方向目地部で支持された1方向版であり、この目地において床版に作用する鉛直力を沓座モルタルを介してジャケット主桁に伝達する構造となっています。また、床版上に活荷重が作用した場合に床版が浮き上がらないように、間詰コンクリートは床版を押し上げられるようなくさび型の形状となっています。UFC床版を配置するエリアでは、床版の短辺方向に必ずしも主桁が配置されていないため、短辺方向目地部は床版を主桁で支持する構造ではなく、床版端部に荷重が作用した場合に隣接する床版に荷重を伝達させるようなせん断伝達構造となっています。供用時に床版本体から漏水が発生する危険性は極めて小さいと考えられるため、床版防水は床版目地部だけの部分防水としています。



(長辺方向目地)



(短辺方向目地)

図-4 UFC床版目地部構造図

3. UFC床版の製作

千葉県富津市の岸壁背後にある専用のUFC床版製作工場は、プラントヤード、UFC打設・プレテンションヤード、養生ヤード、仕上げ・検査ヤード及び仮置ヤードに分かれています。

プラントヤードでは、UFCの現地製造を行っています。

UFC打設・プレテンションヤードでは、2ラインで型枠組立、PC鋼線の配置と緊張を行い、プラントヤードで製造されたUFCの打設を行います。一次養生後、脱枠と張力の導入を行います。

主方向PC鋼線は、プレテンションアバットの長手方向に配置し、約100mのPC鋼線を20枚の床版で兼用しています。また、横方向のPC鋼線は、単線用のジャッキにより、PC鋼線1本ずつ緊張しています。

養生ヤードでは、各ラインに3基の養生槽を持ち、1基の養生槽に20枚の床版を配置することができます。この養生槽では、養生槽内に配置した温度センサーにより槽内の温度を感知し、所定の温度となるよう蒸気量を調整し養生します。

仕上げ・検査ヤードでは、剥離材の塗布、出来形確認を行い、製作を完了し仮置きしておきます。

4. UFC床版の運搬・据付

UFC床版製作工場から大型トレーラーで陸上輸送されたUFC床版を富津公共岸壁にてクローラクレー



写真-1 床版運搬状況

ンを使用して床版運搬台船に積み込みを行い、羽田現場まで海上運搬します。海上運搬の際は、富津航路を利用する他船舶との調整を行い、君津航路、木更津航路の出入船舶及び中ノ瀬航路からの一般船舶、漁船等に注意して運航を行っています。(写真-1 参照) 羽田現場では、海上運搬したUFC床版をジャケット鋼桁上に据付、間詰コンクリートを打設し、鋼桁とUFC床版とを一体化します。

4-1 据付

栈橋上の物揚場から海上運搬したUFC床版をクローラークレーンで吊上げ(写真-2)、ジャケット上部鋼桁の格子状マス目に合わせてフランジの左右長辺方向に配置した沓座モルタル用型枠(写真-4)の上に据付ます。

栈橋上のクローラークレーンの作業は、A・C滑走路制限表面に留意して、クレーンブームの長さや角度により先端高さを管理して行います。



写真-2 UFC床版架設

UFC床版の吊り上げは、専用吊治具(写真-4)を用いて行います。専用吊治具は、床版側面に埋設したインサートにボルトにて固定します。本専用吊治具には、高さ調整ボルトが組み込まれています。この高さ調節ボルトの突出長さを吊り上げる前に予め調整することで、UFC床版は据付と同時に所定の高さとなります。



写真-3 沓座モルタル用型枠設置



写真-4 専用吊治具

4-2 沓座モルタル工

沓座モルタルの製造は、コンクリートプラント船(CP船)にて行い、CP船から打設場所までの距離に応じてモルタルポンプまたは専用バケットを使用して打設を行います(写真-5)。モルタルの打設は空気溜

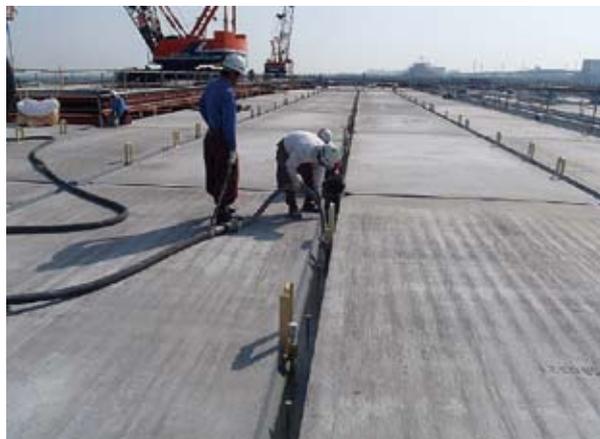


写真-5 沓座モルタル打設

りができないように、杓座天端まで片押しで連続的に注入します。杓座モルタルの強度発現を確認した後、高さ調整ボルトを緩めて専用吊冶具を撤去します。

4-3 目地コンクリート工

UFC床版の短辺方向目地部には、底型枠と妻型枠を設置します。短辺方向目地部は、コンクリートに空隙ができないよう振動パイプレータを用いて十分に締固めを行います。コンクリート打設完了後、仕上げ補助剤兼皮膜養生剤をコンクリート表面に塗布し、所定の高さに均し、金ゴテで上面を仕上げをします。コンクリート表面を荒らさずに作業できる程度にコンクリートが硬化した後、コンクリート露出面を保水させた養生マットで覆い、湿潤状態に保ちます。

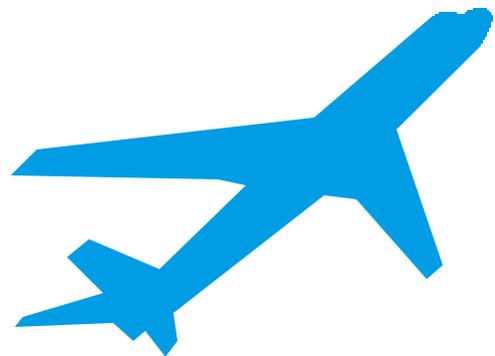
UFC床版の長辺方向目地部においても、短辺方向目地部と同様の方法でコンクリートの打設ならびに養生を行います。また、長辺方向目地中間部及び短辺方向目地との境界部に施工目地(塩化ビニール製)を設け、クラック制御を行います。(写真-6)



写真-6 目地コンクリート打設

5. おわりに

本報告では、栈橋工事のうち、UFC床版の製作から現地据付までについて述べました。現在、工事は順調に進み2010年3月初旬にUFC床版の工場製作は完了(全6,939枚)し、現地への運搬および架設を残すのみで早期の架設完了を目指しています。



平成22年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験実施計画

1. 講義内容及び試験時間

1) 新規受講

講習(講義及び試験)の免除はありません、全員講習を受けていただきます。

講 義: 第1日目と第2日目の午前

試 験: 第2日目の13時40分～15時10分

大阪会場 平成22年10月28日(木)～29日(金)

(財)大阪科学技術センター 8階(大阪市西区靱本町1-8-4)

東京会場 平成22年11月4日(木)～5日(金)

飯田橋レインボービル2階(東京都新宿区市谷船河原町11)

2) 受講資格

受講資格としては、以下の(1)、(2)各事項の条件を全て満たしていることが必要です。

(1) 次の資格のいずれかを取得している者であること

① (社)日本海上起重技術協会が認定する「海上起重作業管理技士」資格取得者(有効期限内者)

② 建設マスター顕彰者[建設機械運転工(海上工事)、しゅんせつ工に限る]

(2) 次の実務経験を有する者であること

① 資格対象船団に示す作業船の乗組員として乗船し、土木工事又はしゅんせつ工事において、それぞれ10年以上の海上工事に従事した実務経験

② 上記①のうち、作業船団の職長(指揮監督者)として土木工事又はしゅんせつ工事において、それぞれ3年以上の経験

* 資格対象作業船団

起重機船、グラブ浚渫船、杭打船、サンドコンパクション船、サンドドレーン船、深層混合処理船、ケーソン製作用業台船、コンクリートミキサー船、バックホウ及びディッパー浚渫船、揚土船

3) 講義の科目及び時間

日	科 目	内 容	時 間
1日目	事前説明		9時00分～9時10分
	技能一般	海上工事現場における基幹的な役割及び当該役割を担うために必要な技能に関する講義	9時10分～11時40分
	昼 休 み		11時40分～12時40分
	関係法令	海上工事における関係法令に関する講義	12時40分～14時10分
	資材管理 原価管理 品質管理	海上工事における資材管理・原価管理及び品質管理に関する講義	14時20分～16時20分 16時30分～17時30分
2日目	施工管理 工程管理	海上工事における施工管理及び工程管理に関する講義	9時00分～11時00分
	安全管理	海上工事における安全管理に関する講義	11時10分～12時40分

4) 試験科目と問題数等

科 目	内 容	問題数と配点	試験方法
技能一般	基幹的な役割及びそのために必要な技能に関する試験	5問25点	四者択一
関係法令	海上工事における関係法令に関する試験	3問15点	
資材管理 原価管理 品質管理 施工管理 工程管理 安全管理	海上工事における資材管理、原価管理、品質管理、施工管理、工程管理及び安全管理に関する試験	12問60点	
合 計		20問100点	

5) 再受験

試験が不合格となった方は、講義の受講免除措置として、翌々年までかつ2回までに限り再受験することができ、試験に合格した場合は、「登録海上起重基幹技能者」として認定されます。

これに該当する受験者を再受験者と言い、再受験者の試験日程、試験時間は、前記1)記載と同じです。なお、再受験者は様式「海上作業業務経歴」の提出は不要です。

2. 受講費用

区 分	受 講 料	備 考
新規受講	50,000円（消費税含む）	講義、試験
再受験	15,000円（消費税含む）	試験のみ

3. 受験・受講申込書(願書)販売期間

平成22年5月17日(月)～平成22年6月30日(水)

4. 受験・受講申込書(願書)受付期間

平成22年6月1日(火)～平成22年7月15日(木)

5. 合否の通知及び修了証の交付

(1) 合否の通知

平成22年12月下旬に、講習試験受験者には合否の通知をします。

(2) 修了証の交付

合格者は、登録海上起重基幹技能者登録原簿に登録し、修了証を平成23年1月中旬に交付します。

平成22年度「海上起重作業管理技士」資格認定試験 及び資格者証更新講習会実施計画

資格認定試験

講習会・認定試験実施年月日

東京会場 平成22年10月7日(木)～8日(金)
飯田橋レインボービル1階(東京都新宿区市谷船河原町11)
大阪会場 平成22年10月14日(木)～15日(金)
(財)大阪科学技術センター 8階(大阪市西区鞆本町1-8-4)

1. 認定試験

(1) 試験

1) 試験日程・時間

東京会場:平成22年10月 8日(金)(学科試験13時00分～15時30分、
実技試験(口述) 15時30分～)
大阪会場:平成22年10月15日(金)(学科試験13時00分～15時30分、
実技試験(口述) 15時30分～)

2) 受験資格

① 実務経験

対象作業船団に示す作業船の乗組員として乗船し、海上工事の実務経験年数が7年以上必要で、かつ、その内2年以上作業船団の指揮、監督経験が必要です(学歴は問いません)。

② 対象作業船団

起重機船、グラブ浚渫船、杭打船、サンドコンパクション船、サンドドレーン船、深層混合処理船、ケーソン製作作用業台船、コンクリートミキサー船、バックホウ及びディッパー浚渫船、揚土船

3) 試験科目と問題数等

試験区分	科目	区分	内容	問題数と配点
学科試験	海上工事	共通問題	海洋・港湾工事全般に関する試験	6問12点
	作業船	共通問題	①作業船の構造、係留、操船技術、計測等に関する試験	6問12点
			②作業船での海上作業経験に関する記述試験	1問40点
	気象・海象	共通問題	気象・海象等に関する試験	6問12点
	関連法規	共通問題	海上工事の作業に必要な関連法規に関する試験	6問12点
	安全衛生	共通問題	海上工事の作業に必要な安全衛生に関する試験	6問12点
合計				31問100点
実技試験	実技	共通	受験者が乗船する作業船団の指揮、監督業務に関する口述試験	100点

(2)再受験

平成20年度認定試験において、学科試験、実技試験のうちいずれかの試験が不合格となった方は、平成22年度までに、また、平成21年度においていずれかの試験が不合格となった方は、平成23年度までに不合格科目を受験し、合格した場合は、「海上起重作業管理技士」として認定されます。

これに該当する受験者を再受験者といい、再受験者の試験日程は、前記1)の新規受験者と同じです。
なお、学科試験の再受験者は、様式「海上作業業務経歴」の提出は不要です。

2. 講習会

受験者を対象として資格に必要な海上起重技術講習会を、認定試験実施前に行います。

また、再受験者の方も講習を受けることができます。

(1)講習会日程

東京会場 平成22年10月7日(木)～8日(金) 12時00分まで

大阪会場 平成22年10月14日(木)～15日(金) 12時00分まで

(2)講習の科目及び時間

	科 目	内 容	時 間
1日目	事前説明		9時00分～9時10分
	海上工事	海洋・港湾工事全般	9時10分～11時40分
	昼 休 み		11時40分～12時40分
	関連法規	海上工事における関連法規	12時40分～14時10分
	気象・海象	海上工事に関する気象・海象	14時20分～16時20分
	安全衛生	海上工事に関する安全衛生	16時30分～18時00分
2日目	作 業 船	海上起重作業船の構造、係留、操船技術、計測知識等 一般知識（認定資格対象船団を対象）	9時00分～12時00分

3. 受講料

区 分	受 講 料
会員（正・賛助）会社所属者	35,000円（テキスト・消費税含む）
非会員会社所属者	55,000円（テキスト・消費税含む）

4. 受験料

区 分	受 験 料	備 考
新規受験	25,000円（消費税含む）	学科試験及び実技試験
再受験	15,000円（消費税含む）	学科試験・実技試験のいずれか

5. 受験・受講申込書(願書)販売期間

平成22年5月17日(月)～平成22年6月14日(月)

6. 受験・受講申込書(願書)受付期間

平成22年6月1日(火)～平成22年6月30日(水)

7. 合否の通知及び認定証並びに資格者証の交付

(1)合否の通知

平成22年12月下旬に、認定試験受験者には合否の通知をします。

(2)認定証並びに資格者証の交付

合格者は、海上起重作業管理技士登録原簿に登録し、認定証並びに資格者証を平成23年1月中旬に交付します。

資格者証更新講習会

●資格者証更新者に対する海上起重技術講習会(以下「資格者証更新講習会」という)

開催場所	内 容	開催会場
札幌会場	平成22年11月26日(金)	北海道経済センター(札幌市中央区北1条西2丁目)
東京会場	平成22年 9月 4日(土)	家の光会館(東京都新宿区市谷船河原町11)
神戸会場	平成22年 9月10日(金)	兵庫県民会館(神戸市中央区下山手通4-16-3)
福岡会場	平成22年 9月18日(土)	福岡商工会議所(福岡市博多区博多駅前2-9-28)

1. 申込受付期間

平成22年 5月17日(月)～平成22年6月14日(月)

2. 資格者証更新対象者

平成22年度資格者証更新対象者は、下表のとおりです。管理技士の資格者証の有効期限は平成19年度から5年後の12月31日までと有効期間が5年間に短縮になりましたが、22年度の更新対象者は従前の9年間有効の資格者証を所有しており、更新講習は有効期限到来の3年前から受講することができることとなっております。更新講習は毎年1回の実施ですので、有効期限までに受講し「資格者証」を更新して下さい。

資格取得年月日	資格者証有効期限	受講期限
平成13年12月4日	平成22年12月3日	本年度まで
平成14年12月3日	平成23年12月2日	平成23年度まで
平成15年12月2日	平成24年12月1日	平成24年度まで
平成3年12月3日 (平成13年度更新済者)	平成22年12月2日	本年度まで
平成4年12月8日 (平成13年度更新済者)	平成22年12月7日	本年度まで
平成5年12月14日 (平成14年度更新済者)	平成23年12月13日	平成23年度まで
平成6年12月13日 (平成15年度更新済者)	平成24年12月12日	平成24年度まで

注)上記のとおり、平成3年12月3日、平成4年12月8日、平成13年12月4日の取得者は、有効期限が本年度までです。

3. 講習会の内容

講習会は、札幌市、東京都、神戸市、福岡市で開催いたしますので、希望する会場で受講して下さい。

なお、業務等の都合で当初申込した会場を変更されたい場合には、当初申込会場の講習開始日の1ヶ月前までに、協会本部事務局に受講地変更願いを提出し変更して下さい。

科 目	時 間	備 考
事前説明	9時00分～9時10分	講習時間は、各会場共通 受付は、8時30分から ・受講料 会員 20,000円(テキスト代、消費税含む) 非会員 25,000円(テキスト代、消費税含む)
海上工事	9時10分～10時40分	
関連法規	10時50分～12時20分	
昼 休 み	12時20分～13時00分	
安全衛生	13時00分～14時30分	
技術等情報	14時40分～16時10分	

第68回理事会報告

平成22年2月18日(水) 15時から、東京都千代田区「ホテル ルポール麹町」において第68回理事会が開催され、各議案とも事務局提案どおり承認されましたので、その概要を報告いたします。

また、理事会終了後「港湾工事を取り巻く最近の動向」について、国土交通省港湾局 技術企画課 村岡建設企画室長よりご講演をいただきました。

●第1号議案 平成21年度協会活動報告に関する件

平成21年度における協会活動について活動状況報告を行い、特に「本部・支部要望活動」、「登録海上起重基幹技能者制度の活用促進」、「作業船施工実績情報システム構築」、「船員等の斡旋事業」、「優良作業船認定制度(仮称)」、「会員会社社長アンケート調査結果」などについての取組状況報告をしました。

また、平成21年度収支状況報告を併せて報告しました。

●第2号議案 平成22年度暫定予算の件

平成22年度収支予算を平成22年度通常総会において承認を得るまでの間の収支予算について審議願いました。

●第3号議案 「海上起重作業管理技士」海上起重作業技術審査実施規定の一部改正の件

「海上起重作業管理技士」認定試験の透明性・公正性を確保するため、「認定試験受験願書」及び「受講申込書」の一部を改正することについて審議願いました。

●第4号議案 その他議案

1. 会員の新規入会及び脱会に関する件

会員の動向について説明し、承認されました。

2. 平成22年度通常総会(第24回)開催に関する件

第24回通常総会、第69回理事会の日程について報告しました。

3. その他

平成22年度「海上起重作業管理技士資格認定試験・講習会」、「海上起重作業管理技士資格者更新講習会」、「登録海上起重基幹技能者講習」の日程等について報告しました。



『知っていますか？ 漂着ゴミの現状を…』

島根半島沿岸部 漂着ゴミ回収事業に携わって思うこと

カナツ技建工業株式会社 代表取締役社長 金津 任紀
業務担当者 土木部 仲田 晴彦

近年、日本海側沿岸部を中心に外国由来のものを含む漂流・漂着ゴミが問題となっており、全国へ漂着するゴミの量は年間14万トンと推定され、海岸機能の低下や環境・景観の悪化などの深刻化が指摘されています。

島根県においても例外ではなく、「大山隠岐国立公園 島根半島東部地区」を有する松江市では、島根半島沿岸部に漂着し堆積している漂着ゴミの存在が、環境・景観・漁業被害などの問題点として表面化し、対策を求める声が高まっていました。



そこで松江市は平成21年度事業の中で、地方自治体単独事業としては全国的にも珍しい「島根半島沿岸部漂着ゴミ回収事業」として島根半島沿岸部漂着ゴミの実態調査業務と、その一部の回収・処分業務を実施されることとなり、委託業務として当社が受託することになりました。

○委託業務の概要

・漂着ゴミ回収処分業務

指定された3箇所から漂着ゴミを回収し、市処理施設へ搬入(処分 約350m³)する。

・漂着ゴミ調査業務

海上より船舶を使用して、市内島根半島沿岸部への漂着ゴミの多量集積状況を把握する。

・業務委託期間 H21.9/8 ~ H21.11/30

○島根半島の概要

島根半島は、島根県の北東に位置し、日本海に面する半島である。出雲市大社町の日御碕から松江市美保関町の地蔵崎に至る東西65km、南北15 - 20kmの半島である。北岸は日本海の荒波によって浸食された海食崖や沈水海岸が連続し、その中に小湾が続いた地形であり、沿岸漁業が盛んで、風光明媚な景観を擁している。

上記のような地形条件の中で委託業務を実施したわけですが、沿岸部の漂着ゴミのほとんどが陸上から直



ゴミ漂着状況
市指定の3箇所



接回収することが出来ない場所に堆積しており、回収については作業船舶を使用し業務を行う必要がありました。

指定された3箇所の漂着ゴミの堆積量は、遠く陸上から眺めて感じるものとは大きく異なり、初めて現地を調査したときは、あまりの多さに唖然としたことを記憶しています。

担当者として現地に調査に行くまでは、「ただのゴミ拾い」的な感覚もありましたが、その状況を目の当たりにすると、量の多さ、多種にわたるゴミの種類に驚き、そして「一体どの位の労力で回収できるのか…」などという不安が変わって行きました。

回収方法については前述したとおり、陸上からの直接回収は地形上困難である為、作業船舶を使用し回収する計画を立案し、集積場所でのゴミの収集は大型土のうに人力にて詰め込むという原始的ではありますが、確実な方法で実施することにしました。

集積場所は作業員を小型船舶で渡船、収集用の大型土のう等も船舶にて運搬しなければならない場所にあり、海の状況を毎日把握しながら当社の職員が安全に労務輸送、資材管理を行う必要があり、調整に苦労しました。ゴミ回収は毎日7人～10人の編成で、作業場所では危険物の有無を常に現地で監視しながら安全に作業を実施しました。

ゴミの収集の中で特に苦労したのは「流木と魚網」であり、流木は大小様々な大きさがありましたが、処分場の規定もあるため、大きいものはチェーンソーで一定の大きさに切断しながら集積を行いました。

魚網は他のゴミと複雑に絡みついたり、岩礁部に絡まっている状況で、その都度専用のナイフで切断、水中部は潜士により切断するなど手間の掛かる作業になりましたが、作業しながら日々綺麗になっていく海岸で作業員の一人が「大変だけど海岸がきれいになっていくのを見ると気持ちが良いね」という言葉に、更に作業員全員の回収する手に力が入ったと思います。

回収作業状況



収集した漂着ゴミは、当社が所有する起重機船に積み込み、陸揚げ地である最寄の漁港へ運搬し陸揚げしました。

島根半島の沿岸部は入り組んだ地形のうえ、岩礁なども多く、定置網等の魚網の設置場所もある為、事前に起重機船が航行するルート選定を確実にを行い、漁業関係者に工事周知を万全に行った後に船舶作業を実施したことは言うまでもありません。

回収した漂着ゴミは起重機船から専用の大型運搬車に積み込みを行い、松江市のゴミ処分場へ運搬しました。



作業船へゴミを積み込み



作業船へゴミを積み込み完了
(ほんの一部です)

起重機船からの荷上げ作業中に一般の方々から、「何処から回収してきたの?」「いったいどれ位の量があったの?」「大変だろうけど頑張って!」など様々な言葉をかけて頂きました。この回収作業については松江市発行の環境情報誌「エコタウンまつえ」にも掲載され、漂着ゴミの現状を市民に広く周知する取り組みも行っておられます。

漂着ゴミを回収した3箇所の海岸部は見違えるようにきれいになりました。



作業船でゴミを海上運搬



回収ゴミを処分場へ運搬

★漂着ゴミ 回収完了



回収場所A



回収場所B



回収場所C

しかし、併せて行った「漂着ゴミの調査業務」により確認した松江市の島根半島沿岸部に存在する多量漂着ゴミの集積箇所は149箇所にも上り、推定量約4,000㎡という膨大な調査結果になりました。

短い期間ではありましたが、この数ヶ月間の業務を通じて漂着ゴミが及ぼす影響は漁業、景観、地球環境と多岐にわたり非常に大きな問題であることを実感させられました。

個人の方で漂着ゴミを減少させることは困難であり、国・地方公共団体等の行政機関を中心とした対策の実現が今後求められるところではありますが、私は一人の人間として、ポイ捨て禁止、ゴミの分別、再資源化活動への積極的な参加など環境維持へ貢献できるような生活を送り、自分が住む島根半島の環境を守って行こうと思っています。

日本は四方を全て海に囲まれた島国です。きれいな海岸線がいつまでも守り伝えられる国であってほしいと思います。

この投稿をお読みいただいた皆さんも一人でも出来る小さな活動から心掛けて実践してみませんか。



加賀の潜戸
第八管区海上保安本部HPより引用



島根半島の洗濯岩
環境省HPより引用

熱海港に大型起重機船が来た!

青木建設株式会社 星合 信行

平成19年12月23日に熱海港の200m岸壁(-7.5m岸壁)に初の大型船、商船三井客船の**につぼん丸**(21,903ト)全長166.6m)が接岸いたしました。200mの岸壁に166.6mの**につぼん丸**が接岸したときには、物珍しさが先立ち一般見物人も多く見かけられました。

今回、平成22年2月4日静岡県発注、青木建設(株)施工の熱海港内の静穏度を高める為の波除堤のケーソン据付に寄神建設(株)の**神翔**1,600t吊り全旋回式起重機船が回航してきました。

-7.5m岸壁でケーソンを製作していた当初はそのケーソンの大きさに釣り人も驚いていましたが、**神翔**が接岸したときにはさらにその大きさとクレーンの高さにみな驚愕していました。

熱海はご存知の通り海から山に掛けて傾斜地に多くの住宅があり熱海港が見渡せます。**神翔**のクレーンの大きさから、多くの家からすぐ近くにクレーンが立っているかのような錯覚を覚えさせたのは事実です。そのため私のところにも「あれは何だ?」という問合せが数件ありました。一般の人にとって1,430トという重量も然ることながら、それを船で吊るという事が感覚的に理解でき

ないと思います。

また、静岡県内では大型起重機船を使った工事は何件かありましたが、全旋回式起重機船のこのクラスでの工事は珍しく、発注官庁の静岡県の他、熱海市、建設業協会関係者等多くの見学者が訪れました。

2月5日の据付作業当日は冬型の気圧配置になり西の風が強くなり作業中止が懸念されましたが、慎重な作業の結果、何とか夕方には1函目のケーソンが据付できましたが、翌6日は気圧配置から西の風が更に強くなる事が考えられ、作業中止とし、7日に順延としました。

明けて7日は予想通りの晴天で風もそれほど無く作業は順調に進み、正午には無事に据付を完了しました。

終わってみれば良かった、良かったでしたが、その準備・実施には、熱海土木事務所、熱海市、大熱海漁業協同組合、大島航路を持っている東海汽船(株)、初島航路を持っている富士急興業(株)、熱海港釣り施設を管理しているNPO法人 SEA WEB、工程をにらみ**神翔**の手配をしてくださった寄神建設(株)等多くの方々のご協力によるものでした。あらためてお礼を申し上げます。



16m³級グラブ式浚渫船兼起重機船 第二翠龍号

株式会社谷村建設

13m³級グラブ式浚渫船「翠龍号」の老朽化に伴い、新たに作業船を建造し、平成21年3月に「第二翠龍号」を就航しました。

建造に伴い、作業能力を向上させる為、標準グラブ容量と、それに伴うクレーンの吊り上げ能力をアップしました。

また、船体各部には最新の機械設備を備えると共に、乗組員が快適な居住環境を得られるよう計画しました。

当社在籍の8m³級グラブ式浚渫船「第三長門号」と併せ、発注のニーズに適応した配船を実施できるよう、努力してまいりたいと思います。



第二翠龍号 全景

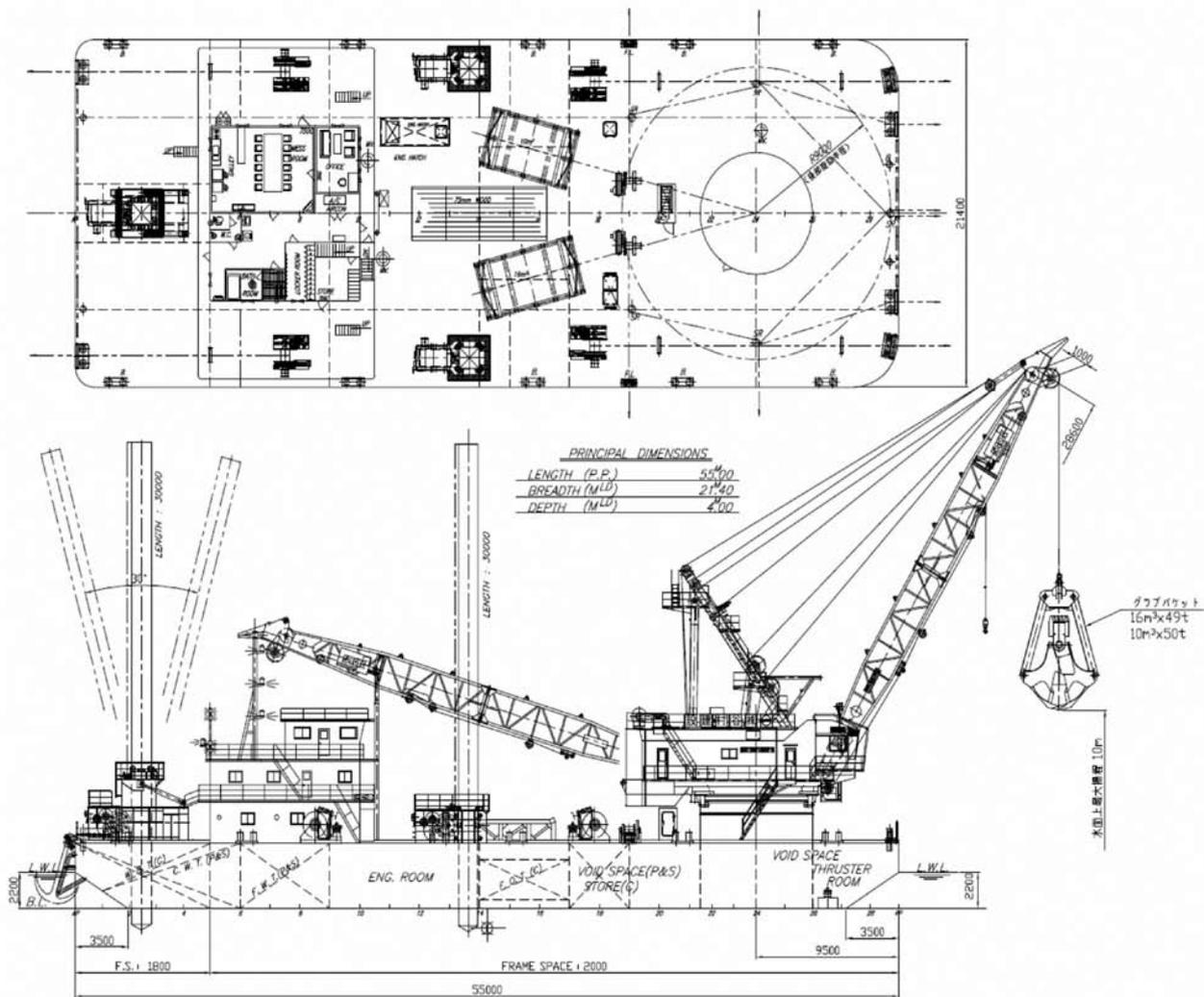
まず、本船の設備について紹介します。

第二翠龍号の特長

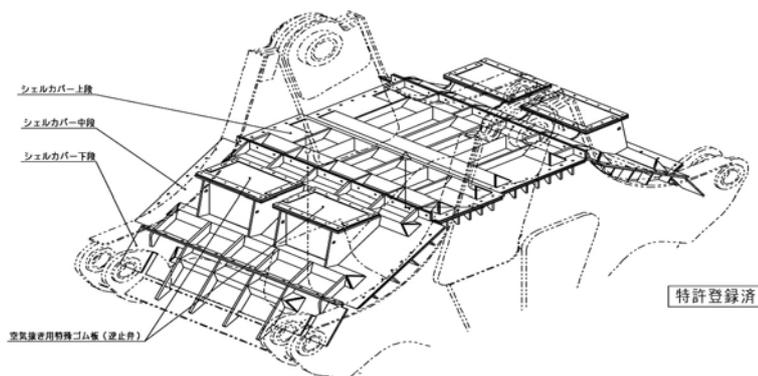
クレーン作業にも対応した多目的浚渫船
起重機は全旋回最大定格総荷重211t吊の作業能力

を有し、グラブバケット仕様時は直巻能力70t、最大深度50mまでの浚渫が可能です。

グラブ標準バケット16m³(49t)には濁り防止に対応した脱着式の密閉シェルカバーを備え、密閉バケットとしての使用も可能となりました。



第二翠龍号一般配置図



キック式歩行スパッドを装備し、アンカレス作業が可能

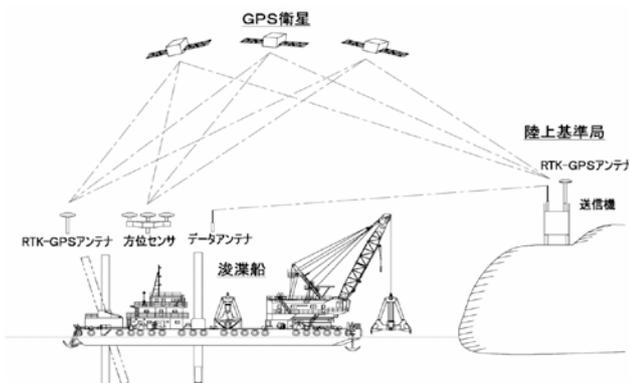
台船部には、左右両舷にピンローラージャッキアップ式固定スパッド2本(L=30.0m)と、船体後部中央にキック式ピンローラージャッキアップ装置1本(L=30.0m)を装備し、キック式スパッドの倒し込みによる前進を行う事で、浚渫作業時の掘進操船が迅速に行えます。

また、アンカレス作業により、狭隘な作業区域や航行船舶の多い航路付近での作業にも対応します。

RTK-GPSを利用したグラブ浚渫施工管理システムを使用

作業進捗管理はグラブ浚渫施工管理システムを採用し、RTK-GPSを利用した高精度な船位を計測します。

クレーンの旋回位置やブームの角度及び浚渫深度をリアルタイムに計測し、操船コントロール室及びクレーン操縦室に設置したモニターを確認しながら、操船コントロール室で一元的に操船しながら掘進管理ができます。



グラブ浚渫施工管理システム



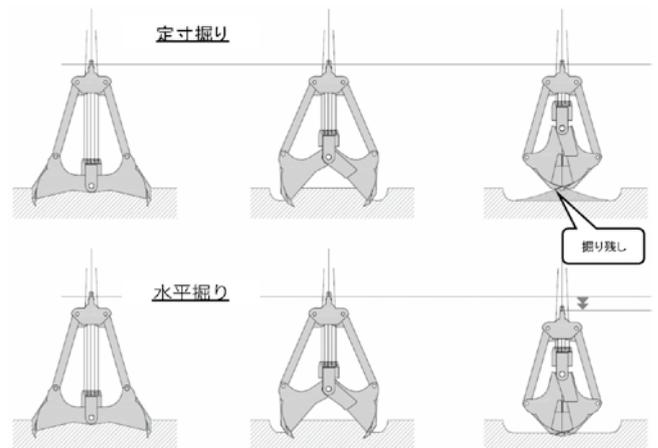
コントロール室からの操船状況

グラブ浚渫作業時には水平掘装置を使用した高精度な浚渫が可能

従来の定寸掘装置では、グラブバケット掴み後の中央部に、山形の堀残しが発生しました。

浚渫作業では、荒掘時には効果的つかみの為の沈みつかみ装置を作動し作業性の向上を計ります。

仕上げ掘りでは水平掘装置を作動させることにより、掘削軌跡を水平に近づけることが可能です。



砕岩浚渫に対応した、中硬土盤仕様のグラブバケットP.L.C.10m³(50t)と砕岩棒(25t)を積載

上記を併用して、岩盤区域の浚渫や、コンクリート構造物の解体(又は破碎)・撤去にも対応します。

環境に配慮した、低排出ガス・低騒音型のエン



第三長門号による砕岩状況

ジンを搭載

主に低排出ガス・低騒音型の300KVA発電機(IMO認証取得)を配置するとともに、夜間や休日等の非作業時は小型の125KVA発電機(低排出ガス・超低騒音型)に切り替えることで、岸壁係船時等の騒音対策に配慮するとともに、燃料の消費量を制限しました。

クレーン部は1,471kW (IMO認証取得)のエンジンを採用し、マフラーも防音対策を施しています。

グラブ式浚渫船を使用する際の利点でもあります、

漁港等の狭隘な区域の浚渫や、航行船舶の往来が頻繁な航路・泊地の維持浚渫、構造物付近等の床掘、岩盤やコンクリート構造物の解体・撤去など、多様な施工を可能にするとともに、クレーン作業についても、大型化する消波ブロック等に対応できる船体に完成したと思います。

新潟港(西港地区)における浚渫作業



航路・泊地埋没浚渫工事



防波堤築造 床掘工事

中田建設株式会社

山田 久則 (平成8年度 海上起重作業管理技士認定者)



プロフィール

● 出身地	秋田県能代市字長崎
● 生年月日	昭和27年9月27日
● 入社年月日	昭和49年6月
● 所属	土木部 重機船舶課
● 職務	船団長
● 船 団	「港栄丸」 150 t 吊り起重機船(兼)クラブ浚渫船 (長さ46m×幅20m×高さ3.5m)
	「おとり」 コンクリートミキサー船 (90m ³ /h) (長さ44m×幅18m×高さ3.5m)
	「うしお丸」 曳船 1300馬力(650×2) 19 t
	「栄進丸」 船外機船

●経歴

昭和49年入社 港湾現場運転工として従事
 昭和51年 移動式クレーン免許取得
 昭和54年 ミキサー船乗組員として乗船
 平成8年 起重機船船長に就任
 海上起重作業管理技士資格者証取得
 平成17年 建設マスター (建設機械運転工)
 平成20年 登録海上起重基幹技能者講習修了証取得
 現在に至る

●現在までの作業実績

当社の船団は、基地港である能代港主体で防波堤延長工事それに伴う蓋コン、上部コンの打設、潜堤工事、航路浚渫等30年近く行ってきました。近年は、コンクリートミキサー船にて能代港、秋田港、酒田港でコンクリート打設作業を行っております。

●主な工事実績

能代港大森地区航路(-14 ~ -15m) (埋没)
 潜堤築造工事
 海岸侵食対策工事 MB12-K1
 重要港湾改修工事 PA13-20
 能代港外港地区防波堤(第二北)築造工事
 秋田港外港地区防波堤(南) (改良) 築造工事
 酒田港北港地区防波堤(北) (第二) 築造工事

●今後について

経済不況の中で、海上工事に従事していくことは、容易ではありませんが、いままでの経験、実績をいかして無事故、無災害を第一の目標として邁進したいと思えます。



おとり



港栄丸

マリーンニュース 事務局だより



本部活動

平成22年1月22日(金)

◇技術認定委員会

1. 試験問題の改善について
2. 開催会場について
3. 試験問題作成時期について
4. その他

平成22年1月25日(月)

◇常任委員会幹事会

1. 協会活動状況について
2. 船員等の斡旋事業について
3. マル適マークについて
4. 社長アンケートについて
5. その他

平成22年1月26日(火)

◇事業委員会

1. 積算・発注に関する要望事項について
2. その他

平成22年1月27日(水)

◇安全対策委員会

1. 船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会への対応について
2. 船舶安全法施行規則改正の見直し要望について
3. 安全パトロールの実施結果について
4. 作業船団の安全運航確保「啓蒙ポスター」について
5. その他

平成22年2月4日(木)

◇広報・事務担当者会議

1. 本部活動について
2. 支部活動について

3. 広報活動について
4. その他

平成22年2月10日(水)

◇常任委員会

1. 理事会提出議案について
2. その他

平成22年3月3日(水)

◇常任委員会幹事会

1. 平成22年度協会の事業活動について
2. その他

平成22年3月16日(火)

◇三者連絡会等推進委員会

1. 平成21年度の活動結果について
2. 平成22年度の活動について

平成22年3月24日(水)

◇港湾局との意見交換会(事業委員会小委員会)

1. 平成21年度港湾局長要望における積算・発注関係に関わる意見交換
2. その他

平成22年3月30日(火)

◇技術委員会

1. 平成22年度技術委員会の活動方針について
2. その他



関東支部

◇関東地方整備局との意見交換会

毎年行われております関東地方整備局との意見交換会を、去る2月5日(金)に行いました。

当局からは、北山港湾空港部長、今事業計画官、

菅原技術審査官、金刺港政調整官、中島地域港湾空港調整官、藤元港湾事業企画課長、戸部港湾整備・補償課長、小山内品質確保室長等に出席頂きました。

意見交換会は

1. 地元中小建設業者への発注について
2. 船舶所有者への総合評価の加点について
3. プロジェクトXについて

短い時間でしたが当局と内容のある意見交換会を持つことができました。

なお、この結果については支部各会員に順次報告していきたいと思っております。

なお、本部からは塩見会長代理と青木専務に出席頂きました。

◇関東地方整備局鹿島港湾空港整備事務所及び茨城県港湾課へのPR活動

毎年行われております鹿島港湾空港整備事務所、茨城県港湾課に対しての海技協のPRを去る3月4日(木)に行いました。幹部の方々には充分理解して頂いたと認識しております。これからも引き続き機会があれば実施したいと思います。なお、本部から青木専務が出席して下さいました。

◇関東支部茨城県内の会員との意見交換会

海技協関東支部茨城県内の会員との意見交換会を去る3月4日(木)に行いました。各会員からの要望及び2月5日に行われた関東地方整備局との意見交換会の報告を行いました。支部からは、来る5月18日(火)の支部通常総会への出席のお願いをいたしました。なお、本部からは青木専務にご出席頂きました。



◇中部地方整備局との意見交換会

中部支部では去る平成22年3月8日(月)中部地方整

備局会議室にて中部地方整備局との意見交換会を開催いたしました。

出席者は中部地方整備局から春日井港湾空港部長ほか6名の出席を戴き、当協会からは塩見会長代理、青木専務理事、佐野中部支部長ほか3名が出席しました。

当協会塩見会長代理、佐野中部支部長、春日井港湾空港部長の挨拶に続いて、青木専務理事より港湾局要望の内容説明を行い、引き続き佐野支部長より中部支部の要望事項を説明しました。これに対し春日井港湾空港部長、鈴木港湾空港企画官から回答があり、それらの事項について意見交換がなされました。

1. 支部要望事項

・港湾予算の確保

- (1) 公共事業予算の確保をお願いしたい。
- (2) 地元中小企業向けの工事量の確保をお願いしたい。

・入札契約等

- (1) 入札時に定められている、最低制限価格を90%以上にしていきたい。
- (2) 改札から落札決定まで時間がかかる場合は理由を通知して戴きたい。

・総合評価方式

- (1) 技術提案についてどのような提案がどの程度評価されたのか、自社分について通知していただきたい。
- (2) 技術提案は評価項目のみの履行として戴きたい。
- (3) 作業船を保有している会社を総合評価落札方式で加点を考えていただきたい。

・設計積算

- (1) 船舶稼働率の見直しをお願いしたい。
- (2) 積算するに当り共通仮設費・現場管理費の適用工種種別を明示して戴きたい。
- (3) 工事費内訳書の金額抜きの内訳書を明示して戴きたい。

2. 出席者

国土交通省中部地方整備局

春日井港湾空港部長、北原総括調整官、鈴木港湾空港企画官、武井事業計画官、堀井技術審査官、林港政調整官、

柴田港湾空港整備・補償課長
 (社)日本海上起重技術協会
 会長代理 塩見雅樹、
 専務理事 青木道雄
 (社)日本海上起重技術協会 中部支部
 支部長 佐野茂樹(青木建設株)、
 副支部長 伊藤定次(高砂建設株)
 副支部長 小島徳明(株小島組)、
 事務局長 星合信行(青木建設株)

3. 下請け実績の適切な評価
 4. 災害協定参加企業の評価の向上
 5. 入札手続期間の短縮
- Ⅲ. 双務性の向上のための資料開示に関する要望
1. 見積参考資料の開示内容の充実
- Ⅳ. 設計変更時の手続きの改善に関する要望
1. 設計変更金額の早期確定
 2. 発注者原因コスト補填の促進
- Ⅴ. 施工体制指導の徹底要望
1. 一括下請の運用と元請への指導
 2. 三者連絡会の活用



◇近畿地方整備局と意見交換会

近畿支部では去る2月25日(木)に近畿地方整備局との意見交換会を実施しました。

日時：平成22年 2月25日(木) 15:30～17:00

場所：国土交通省近畿地方整備局6F局議室

出席者：国土交通省近畿地方整備局

小野副局長、田所港湾空港部長、
 雅楽川総括調整官、東島港湾空港企画官、
 齋藤事業計画官、竹本契約管理官、
 斎木経理調達課長、谷島港湾事業企画課長、
 野田港政調査官

：(社)日本海上起重技術協会

本部 青木専務理事、
 近畿支部 吉田支部長 など9名

今年度は近畿支部会員よりのアンケートによる要望項目をまとめた、下記の項目を中心に意見の交換を行ないました。

出席者の方々の活発な意見をいただき、有意義な時間を過ごすことができました。

- I. 公共事業予算の確保
- II. 受注機会の増加を図るための入札契約制度に関する要望
 1. 地元中堅中小業者への発注工事量の確保
 2. 作業船確保のための公共調達制度の創設

◇四国地方整備局との意見交換会

去る3月15日(月)高松市において、四国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。

1. 出席者

(整備局)：西本次長、小平田港湾空港部長、
 佃総括調整官、酒井港湾空港企画官、
 芳我事業計画官、香川技術審査官、
 槇山港湾事業企画課長、
 松尾品質確保室長、亀岡品質確保室長補佐、
 石井港湾空港整備・補償課長、
 立脇品質検査官、込山海洋環境技術課長、
 松本経理調達課長、福富港政調整官、
 石橋高松港湾・空港整備事務所長

(協会)

本部：塩見会長代理、青木専務理事、
 道厘常任委員

支部：平野支部長以下会員及び技術委員 全11名

2. 要望事項

- (1)平成22年度予算の確保
- (2)入札契約制度に於ける作業船の評価
- (3)技術力・機械力を有する企業が経営できるシステムの構築に向けて

インフォメーション

海技協 販売図書・案内

図書名	概要	体裁	発行年月	販売価格
非航作業船のえい航用 引船馬力の計算指針	作業船をえい航するために必要な引船の能力算出方法を取りまとめた指針	A4版 78ページ	平成 4年3月	会 員1,500円 非会員2,000円 (消費税、送料含)
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (国土交通省港湾局監修)	作業船が運航することによって自ら発生する排水、廃油、排出ガス、船内発生廃棄物、振動、騒音等による環境保全について、難解な関係法令を整理し、対応方策について取りまとめたマニュアル ・「港湾工事共通仕様書」((社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A4版 94ページ	平成18年4月	会 員2,000円 非会員2,500円 (消費税含、送料別)
沿岸域における 海象メカニズム	波のメカニズムを、平易に解説した文献	A4版 32ページ	平成19年3月	会 員 700円 非会員1,000円 (消費税含、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	近年の関係諸法令の改正に対する見直し等及び「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ改訂版を発行 ・「港湾工事共通仕様書」((社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A5版 200ページ	平成20年4月	会 員2,000円 非会員2,500円 (消費税含、送料別)

※購入は「図書名、部数、送付先、担当者、連絡先、請求書あて先」を記入したFAX又はメールで、協会事務局へ申し込んで下さい。

●お知らせコーナー●

1

新刊のご案内(平成20年4月発行)

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)

〈体裁〉A5版 200頁

〈定価〉会員2,000円 非会員2,500円(いずれも消費税を含み。送料は別途申し受けます)

購入については「図書名、部数、担当者、連絡先、請求書宛先」を記入し、FAX又はメールで、当協会事務局へ申し込んで下さい。

本指針は、「港湾工事共通仕様書」(国土交通省港湾局編集(社)日本港湾協会発行)において、請負者は本指針を参考にし、常に工事の安全に留意して事故及び災害の防止に努めることが規定されております。

今般、発行するに至りました改訂版は、近年の関係諸法令の改正に対する見直し等を行うとともに、平成18年8月に発生したクレーン船による超高圧送電線接触事故を契機に、策定した「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ「作業船団安全運航指針(改訂版)」といたしました。

本指針の活用により、危険要因の高い海上工事に従事する作業船の安全が一層確保されますことを祈念するものであります。

発行 社団法人 日本海上起重技術協会
〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8階
TEL:03-5640-2941 FAX:03-5640-9303



2

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

新年度向けに新しいデザインによる「安全ポスター」を作成し、作業員一人一人の意識向上、啓蒙に役立つこと、及び海上起重作業船団の更なる安全運航に寄与することを願うものであります。

会員への配布

「安全ポスター」は、会員には5部配布し、また発注関係官公庁にも配布しております。

なお、部数に余裕がありますので、増配布を希望される会員は協会事務局へ申し出て下さい。無料で配布・送付します。



3

海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項 (10月以降掲載分)

〔関連通達〕

- 下請債権保全支援事業について
- いわゆるゼロ国債工事等に係る金融保証の実施について
- 特定建設資材に係る分別解体等に関する省令及び建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律施行規則の一部改正について

(注)会員専用ページは、随時更新していますのでご利用下さい。
「会員専用ページ」を開くためには「ユーザー名」と「パスワード」が必要です。
当協会事務担当者にお尋ね下さい。

マリン・プロフェッショナル
海技協会報2010.4 VOL.95



禁無断転載

発行日 平成22年4月

発行所 社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス

社団法人 **日本海上起重技術協会**



- | | |
|-------|--|
| 本部 | 〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8F
TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303
URL http://www.kaigikyo.jp/ E-mail honbu@kaigikyo.jp |
| 北海道支部 | 〒060-0061 札幌市中央区南1条西7丁目16-2 岩倉建設(株)内
TEL 011(281)7710 FAX 011(281)7724 |
| 東北支部 | 〒980-3128 仙台市青葉区愛子中央4-4-5 宮城建設(株)仙台支店内
TEL 022(302)9333 FAX 022(302)9334 |
| 関東支部 | 〒104-0044 東京都中央区明石町13-1 (株)古川組内
TEL 03(3541)3601 FAX 03(3541)3695 |
| 北陸支部 | 〒951-8650 新潟市中央区西湊町通三ノ町3300-3 (株)本間組内
TEL 025(229)8475 FAX 025(228)9614 |
| 中部支部 | 〒413-0011 熱海市田原本町9-1 青木建設(株)内
TEL 0557(82)4181 FAX 0557(81)3940 |
| 近畿支部 | 〒671-1116 姫路市広畑区正門通3-6-2 (株)吉田組内
TEL 079(236)1206 FAX 079(237)4800 |
| 中国支部 | 〒723-0016 広島県三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内
TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336 |
| 四国支部 | 〒781-0112 仁井田1625-2 大旺新洋(株)内
TEL 088(847)2112 FAX 088(847)6576 |
| 九州支部 | 〒808-0027 北九州市若松区北湊町3-24 (株)近藤海事内
TEL 093(761)1111 FAX 093(761)1001 |
| 沖縄支部 | 〒901-0145 那覇市高良3-1-1 (株)大米建設内
TEL 098(975)9090 FAX 098(859)8817 |