

海技協会報2018.1
VOL.

126

マリーン・
Japan Marine Construction
Engineering Association
プロフェッショナル



CONTENTS

VOL. 126

海技協会報

01 巻頭言

「新年のご挨拶」

一般社団法人日本海上起重技術協会 会長 寄神 茂之

「新年の挨拶」

国土交通大臣 石井 啓一

「新年のご挨拶」

国土交通省港湾局長 菊地 身智雄

09 特集

高知新港の整備と「三重防護」による地震・津波対策

国土交通省 四国地方整備局 高知港湾・空港整備事務所

14 協会活動

- ・平成29年度国土交通省港湾局長要望報告
- ・平成29年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・平成29年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・平成29年度「登録海上起重基幹技能者」、「海上起重作業管理技士」更新講習結果

24 会員寄稿「会員の広場」 四国支部

「高知の三谷組です」

株式会社 三谷組 代表取締役 三谷 修一

26 会員作業船紹介⁵⁵ 中国支部

グラブ式浚渫船兼起重機船「第28五大」

大新土木株式会社、五洋建設株式会社

30 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⁷³ 関東支部

信幸建設株式会社 佐々木 孝志

31 マリーンニュース「事務局だより」

36 インフォメーション「お知らせコーナー・販売図書案内」

新年のご挨拶



一般社団法人
日本海上起重技術協会 会長
寄神 茂之

2018年の新しい年を迎え、海技協会員の皆様のご清栄を心よりお慶び申し上げますとともに、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。

今年は戌年です。調べてみますと、「戌」は、「滅びる」を意味する「滅」ですが、実際は「まもる」ということです。桃の木や柿の木を思い浮かべてください。花が咲き、実をつけ食べ頃が過ぎた後は、自分の実を落として本体の木を守る、という意味です。決して、滅びてしまう、ことではありません、ご安心ください。また、戌の干支の特徴として、「勤勉で努力家」とあります。周りにこのような方がおりましたら、年男・年女かも知れません。

そして、今年は、スポーツのビッグイベントの年に当たります。2月には、平昌（ピョンチャン）で冬季オリンピック・パラリンピックが開催され、6月には、ロシアでサッカーの世界カップが開催されます。日本選手には、国民を勇気づける一生懸命なプレーを期待し、応

援していきたいと思います。

昨年を振り返ってみます。「商売繁盛の年」と言われる酉年でしたが、日本を代表する有名な企業で、次々に偽装行為が発覚するなど、揺れ動いた年でした。しかし、そのような中でも、経済が安定し株価は上昇を続けています。また、10月には衆議院選挙が行われましたが、与党が過半数を大きく越える議席を確保し、政治の面でも安定している印象があります。引き続き、着実な経済運営を続けていただき、アベノミクスの効果が、会員企業の隅々まで行き渡ることを願う次第です。

昨年にもまた大きな災害が発生した一年でした。九州北部豪雨被害や大型台風をはじめとする種々の災害が発生し、我が国に大きな被害をもたらしています。地球温暖化の影響でしょうか、風雨は確実に激甚化しています。改めて、災害への備えが必要であることを感じさせられました。

次に、私どもの仕事の間である海・港に目を転じてみます。昨年5月に国内で初めてヒアリが発見されました。その後、神戸港を皮切りに、大阪、名古屋、東京、横浜といった主要港のみならず、地方の港湾でもヒアリが発見されました。また、最近、日本海の沿岸に北朝鮮の木造船が大量に漂流・漂着し、住民の方々に不安に陥れています。海洋・港湾は、海技協の会員企業の職員の方々が働く場です。会員の皆さんが、禍に遭わないことを、願わずにはられません。普通、安全対策といえば工事の安全対策ですが、現場はこうした新たなリスク・脅威と隣り合わせにあることを改めて感じさせられました。

さて、いよいよ、協会活動を振り返りたいと思います。

1つ目は、公益事業である資格の認定事業についてです。おかげさまで、昨年は、121名の登録海上起重

基幹技能者と129名の海上起重作業管理技士を新たに認定しました。近年は、安定的に100名を越える方が資格を取得しています。

登録海上起重基幹技能者の資格は、平成20年度に開始して以来、節目となる10回目の講習・試験となりました。これまでに約1,300名が登録され、日本全国の様々な海上工事に従事しています。最近は、総合評価落札方式の中で、加点評価されていることに加え、昨年11月には、登録基幹技能者を主任技術者要件に認定するための制度改正（建設業法施行規則の改正）が行われるなど、その活用の拡大が期待されています。

海上起重作業管理技士の資格は、登録海上起重基幹技能者制度を取り入れたことにより、位置づけの再整理を余儀なくされました。登録海上起重基幹技能者を目指す上で取得すべき資格と整理し、受講要件を引き下げ若い方が受けやすくしてきましたが、定着してきたようです。制度創設以来昨年までに、約5,500名の資格者を認定しました。

公益事業であり、海技協としては、公正さを第一に実施して参ります。

2つめは、要望活動についてです。11月7日に港湾局長要望を行いました（内容については、後記の「平成29年度港湾局長要望報告」を参照してください）。

港湾局長要望では、協会会員が、今後とも作業船を維持・更新できるよう、元請受注できる機会の確保、下請価格の適正化に力点を置いて要望しました。意見交換の中で、副会長から「数年前にも、協会は、作業船の船齢調査を示して問題提起した。これに対し、港湾局からは『重大な危機感を感じております』と仰っていただいたが、われわれも含めて対策がなされなかった。その時よりさらに状況は悪化している。あらためて、一緒になって考えていただきたい。」と、作業船の維持が難しい問題であることを説明し、支援を訴えました。

12月からは、地方整備局と協会支部との意見交換会が始まり、既に4支部で意見交換会を開催しました。私どもは、作業船を保有する事業者として、仕事を受注することで利益を得るとともに実績を積み、作業船

の維持・更新を行っている。そのためには、元請としての受注が一定規模必要であること、適正な価格の下請代金をいただけることが必要である、ということを訴えました。

意見交換会に出席し、海技協の要望を熱心に聞いていただいた港湾局並びに各地方整備局の皆様にご場を借りてお礼申し上げます。

作業船及びそれを操る作業員は、港湾工事はもちろんのこと、災害対応に代表されるように、海洋・港湾における作業に欠かせない存在であり、社会的に必要な「社会的インフラ」です。海技協としては、今後とも、私どもの事情を理解していただくため、意見交換会等で訴えて参ります。

3点目は、プッシャーバージ問題、ほかの課題についてであります。

プッシャーバージ問題については、海技協が国土交通省海事局の担当官と調整を行った結果、「どのような条件でどのような対応が必要か？」概ねの整理ができました。海技協としては、本年8月1日の施行日に向けて、引き続き、会員の疑問に答えるべく海事局との調整に努め、その結果を展開して参ります。

さらには、港湾局において、担い手確保の試行工事、港湾 ICT の活用試行工事が行われています。これらについても、引き続き、情報を取りその内容を展開するとともに会員の意向を確認し、港湾局に対して意見を述べて参りたいと存じます。

ここ数年、公共事業費は回復の兆しが見えてきましたが、依然、将来が見通せない状況が続いております。一方で、働き方改革への対応、港湾 ICT への対応など、港湾工事をとりまく環境は大きく変わりつつあります。変化する時代だからこそ、30年以上続いてきた海技協の信頼感と存在感を活かし、会員ならびに協会の発展のためにさらなる努力をしていく所存です。

最後に、会員各位のご繁栄とご健勝をお祈りするとともに、今後とも、協会運営に対する変わらぬご支援をお願い申し上げます。新年の挨拶といたします。

新年の挨拶



国土交通大臣
石井 啓一

平成30年という新しい年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年11月に第4次安倍内閣が発足し、引き続き、国土交通大臣の任に当たることとなりました。今年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

東日本大震災から今年の3月で7年が経過します。被災地では復興への確かな歩みが見られますが、今もなお多くの方々が避難生活を続けられています。今年は、「復興・創生期間」の3年目ですが、復興のステージが進むにつれて生じる新たな課題や多様なニーズにきめ細やかに対応しつつ、一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き、全力で取り組んでまいります。

国土交通省としては、一昨年を「生産性革命元年」と位置づけ、生産性向上に向けた先進的な取組として20の「生産性革命プロジェクト」を選定し、昨年を生産性革命「前進の年」として、各プロジェクトの具体

化を進めてまいりました。そして、今年は、生産性革命「深化の年」と位置付け、これまで実施してきた個々の取組を更に強化するとともに、生産性革命の基礎にある「小さなインプットでも、できるだけ大きなアウトプットを生み出す」という考え方を国土交通行政のあらゆる分野に浸透させていきます。

被災地からの復旧・復興

東日本大震災からの復興・創生

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。発災当初は約47万人に上った避難者は減少しましたが、昨年11月時点でもなお、約7万9千人の方々が避難生活を続けられています。一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き、国土交通省の所管事業について総力を挙げて取り組んでまいります。

港湾関係では、釜石港及び相馬港の防波堤が今年3月に完成し、主要な港湾施設の復旧は完了する予定です。

国民の安全・安心確保

防災・減災対策

切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対しては、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」に基づき、無電柱化の推進や緊急輸送道路における橋梁、住宅・建築物等の耐震化、密集市街地の改善整備や地盤の強化、道路・航路啓開体制の確保、堤防等のかさ上げ・耐震対策、実践的な訓練の実施等により、大規模地震への対応力の向上を図ります。

インフラ老朽化対策

高度経済成長期以降に整備したインフラが、今後、一斉に老朽化すると見込まれることから、インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく計画的な維持管理・更新に引き続き取り組みます。

生産性の向上及び新需要の創出による経済成長の強化

生産性革命の更なる深化

「生産性革命」については、国土交通省においては一昨年から取組を進めてきておりますが、昨年12月8日に閣議決定された「新しい経済政策パッケージ」の柱となるなど、政府全体において重要な課題になってきているところです。

建設現場の生産性2割向上を目指すi-Constructionについては、平成28年度年度から土工についてICTを導入し、平成29年度からは舗装工、浚渫工への拡大や、「i-Bridge」として橋梁分野への試行を行いました。平成29年度は10月までに土工で約550件、舗装工で約10件、浚渫工で約20件のICT施工を、「i-Bridge」として約30件でCIMの活用を実施しており、このうち、例えば土工については、約3割の時間短縮効果が確認されております。

港湾分野においては、訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて、昨年は、港湾法を改正し、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな制度を創設し、「国際旅客船拠点形成港湾」として6港を指定しました。引き続き、民間による旅客施設等への投資と国や港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせた国際クルーズ拠点の形成を推進してまいります。

航空分野においては、引き続き、羽田空港における飛行経路見直しに必要な施設整備、環境対策、落下物対策等を進めるとともに、説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行います。

ストック効果をも高める社会資本整備

社会資本整備については、厳しい財政制約の下、安

全・安心の確保を前提に、生産性を向上させ、経済の活性化に資するストック効果の高いものに重点的に取り組むことが必要です。

国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾や、地域産業の生産性向上に直結するインフラ等を重点的かつ戦略的に整備し、日本経済の生産性を高めてまいります。また、こうした社会資本整備の効率を高めるため、IoT・AIなどの新技術を総動員してまいります。

民間投資やビジネス機会の拡大

厳しい財政制約の下、経済成長を持続させるためには民間活力の活用が不可欠であり、多様なPPP/PFIを推進することが重要です。コンセッションについては、既に関西空港・伊丹空港、仙台空港、愛知県有料道路において事業が開始され、また、本年は高松空港、神戸空港、浜松市下水道において事業が開始される予定となっております。引き続き、空港、道路、下水道、公営住宅、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE施設といった分野においてコンセッション等の導入を推進してまいります。

「質の高いインフラシステム」の海外展開について、昨年3月に改定した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2017」に基づき、各国ごとの重点プロジェクトに対してトップセールスを含めた戦略的な働きかけ等を行うとともに、同計画の改定も行ってまいります。また、我が国企業の海外進出を強力に推進するため、国土交通省所管の独立行政法人等における海外業務の体制強化も検討してまいります。

結語

国民生活の安全・安心の確保や持続的な経済成長などの実現に向け、国土交通省の強みである現場力を活かして、諸課題に全力で取り組む所存です。国民の皆様の一層の御支援、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。

新年のご挨拶



国土交通省港湾局長
菊地 身智雄

1. はじめに

年頭にあたり、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。また、皆様には平素より、港湾行政の円滑な推進につきまして多大なるご理解とご協力を賜っておりますことに、厚く御礼申し上げます。

安倍内閣の最重要課題の一つである我が国経済の再生を実現するためには、港湾など拠点となる交通・社会基盤を整備し、地域経済を支える産業の活性化やそれを支える物流の安定、効率化を図ることが不可欠です。昨年6月には、「未来投資戦略2017」及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」が、12月には「新しい経済政策パッケージ」が閣議決定され、港湾における施策としては、クルーズ船受入の更なる拡充や国際コンテナ・バルク戦略港湾政策、LNGバンカリング拠点形成等が位置づけられたところです。

さらに、国土交通省港湾局では2030年頃の将来を

見据え、我が国経済・産業の発展や国民生活の質の向上のため、物流、産業、防災、新技術の活用等の様々な観点から港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等について議論を進めております。昨年12月には、港湾の中長期政策「PORT 2030」の中間とりまとめを公表したところで、本年夏の「最終とりまとめ」に向け、更なる内容の充実を図ってまいります。

また、近年は、熊本地震、九州北部豪雨や大型台風をはじめとする種々の災害が発生し、我が国に甚大な被害をもたらしています。自然災害に脆弱な我が国にとって、防災・減災対策は待ったなしの課題です。東日本大震災や熊本地震等の教訓を踏まえ、我が国における港湾・海岸の災害対応力の向上に努めてまいります。

2. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

(1) 「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備

我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数の増加は目を見張るものがあり、昨年一年間のクルーズ船による訪日外国人旅行者数は約250万人にまで増加しました。本年は更にクルーズ船寄港数の増加が予想されます。今後も伸びていくクルーズ需要にしっかりと対応できるよう、既存施設を活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化への対応を図るとともに、国が指定した国際旅客船拠点形成港湾において官民連携による国際クルーズ拠点の形成を進めてまいります。また、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として「みなとオアシス」の活用を積極的に図る等、クルー

ズ船の受入環境の改善を進めてまいります。

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

本年4月から、邦船3社のコンテナ部門が統合した「オーシャン ネットワーク エクスプレス」のサービス開始が予定されているように世界の海運は目まぐるしく変化しております。こうした中、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社及び横浜川崎国際港湾株式会社と協力して国際コンテナ戦略港湾政策を進めております。阪神港においては、神戸港におけるコンテナ貨物取扱量が昨年上半期には震災前も含めて過去最高を記録し、京浜港においては、東日本諸港を結ぶ国際リーダー航路便数が増加するなど着実に成果が出ています。さらに、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナルである「AIターミナル」の実現にも取り組むことにより、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めてまいります。

(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

世界的な資源・エネルギー等の需要の高まりから資源獲得競争が激化しており、輸送効率化の観点からバルク船の大型化が進んでおります。このため、企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を目指した国際バルク戦略港湾政策を進めております。石炭の輸入拠点として、小名浜港及び徳山下松港並びに穀物の輸入拠点として、釧路港、水島港及び志布志港において港湾整備等を進めております。引き続き、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入のため、着実に港湾整備等を推進してまいります。

(4) LNGバンカリング(船舶への燃料供給) 拠点の形成促進

海運業界においては2020年に始まる国際的な排出ガス規制の強化により、LNGを燃料とする船舶の増

加が見込まれています。我が国は、世界最大のLNG輸入国であり、既存のLNG基地が多数立地している優位性を踏まえ、アジアにおけるLNGバンカリング拠点を我が国港湾に戦略的に形成することが可能です。これにより我が国港湾へのコンテナ・クルーズ等航路を維持・拡大し、我が国経済の国際競争力の強化を図ってまいります。このため、来年度予算において、LNGバンカリング拠点として必要となる施設整備に対する支援制度を創設します。また、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めるとともに、LNG燃料船の更なる導入促進やLNG燃料の需要創出を図るため、国有作業船のLNG燃料化を推進してまいります。我が国が率先してアジア地域におけるLNGバンカリング拠点の形成に向け取り組んでまいります。

(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための 港湾整備

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支える重要な役割を担っているため、引き続き、地域の基幹産業を支える産業物流の効率化に取り組むことにより、地域の雇用と所得の維持・創出を推進してまいります。

また、昨年に創設した農水産物輸出促進基盤整備事業を通じて、農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備の整備に対して、引き続き、支援してまいります。

(6) 港湾関連産業の海外展開支援 ~質の高いインフラ輸出~

「インフラシステム輸出戦略」の下、ASEAN地域を始め、アジア、アフリカ、その他地域において、積極的なトップセールスを始めとする、川上から川下まで一貫した取り組みを通じ、港湾インフラシステムの海外展開を推進しています。その中で、去年は、パテインバン港で工事の入札が始まったほか、シハヌーク

ビル港で円借款の E/N、L/A が締結されるなど、新たなプロジェクトも始まっております。

また、昨年4月にはシンガポール海事港湾庁との間で、港湾分野の協力に関する覚書に署名したほか、ロシア極東における港湾の高度化についても、ロシア政府とも協力して進めるなど政府間の枠組みの構築にも努めております。

本年も「海外港湾物流プロジェクト協議会」等の場を活用し、官民一体となった海外展開に取り組んでまいります。

3. 国民の安全・安心の確保

切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震や台風による高潮災害への対応は重要な課題であり、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策に取り組んでまいります。具体的には、粘り強い構造の防波堤・海岸堤防の整備、水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築、耐震強化岸壁を核とした防災拠点の形成、コンビナート港湾の強靱化、高潮浸水被害の低減対策等を強力に推進してまいります。

最大震度7を観測した熊本地震では、熊本港、八代港、別府港等において被害が生じましたが、港湾管理者をはじめとする関係者による速やかな施設の点検・復旧により、被災地の港湾に支援物資を積載した海上自衛隊の輸送艦や海上保安庁の巡視船が入港し、これらの港湾が支援物資、支援部隊の輸送拠点として機能しました。この経験を活かし、昨年7月には、非常災害時に港湾管理者からの要請に基づき国が港湾施設の管理を行うことができる制度を創設しました。同様に、国土交通省港湾局所属船舶による緊急支援物資輸送の体制強化を実施しました。また、豪雨災害等による漂流・漂着流木等に対応するため、災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充を図るとともに、引き続き、海洋環境整備船の広域的ネットワークの活用、関係者との連携体制の強化

を推進してまいります。

また、昨年6月には、特定外来生物である「ヒアリ」が国内で初確認され、昨年末時点では全国10港で確認されております。国土交通省港湾局では、ヒアリの生息国・地域からの定期コンテナ航路を有する全国68の港湾において、コンテナヤードの舗装の隙間を埋める緊急工事を行っているところです。引き続き、環境省をはじめ関係省庁と連携し、ヒアリ対策にしっかりと取り組んでまいります。

一方、高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が順次更新時期を迎えようとしている中、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進することも重要です。港湾管理者や海岸管理者等による計画的な施設の更新・修繕の実施及び費用の縮減と平準化を図りつつ、効率的・戦略的な老朽化対策を推進してまいります。

4. 地球環境問題への対応等

様々な地球環境問題への対策が進む中、港湾においても温室効果ガス排出量の削減や循環型社会の構築の取組が必要です。そのため、IoT等を活用した輸送システムの構築、モーダルシフト等による効率的な物流体系の形成、リサイクルポートを活用した静脈物流ネットワークの構築、「地球温暖化対策計画」における新たな吸収源対策となりうるブルーカーボンの活用について検討を進めてまいります。

また、洋上風力発電の導入の円滑化に向けて、経済産業省と連携して、洋上風力発電設備の技術基準等の策定を進めてまいります。さらに、我が国における海洋再生可能エネルギーの拡大に向け、関係省庁と連携して検討を進めてまいります。

加えて、油流出事故対応や漂流ごみの回収、放置艇対策等に取り組むほか、ビーチ・釣り場、景観等の港湾における資源を活用した港の歴史・文化の発信を通じ、豊かで活力のある地域づくりを推進してまいります。

5. 港湾建設プロセスにおける生産性の向上と働き方改革

調査・設計・施工・維持管理の一連の港湾建設プロセスにおける生産性の向上を図るため、港湾工事においてICTの導入等「i-Construction」の取組を進めており、昨年からの浚渫工を対象として試行工事を実施しているところです。本年は港湾構造物の建設工事にも導入を拡大するなど更に進めてまいります。

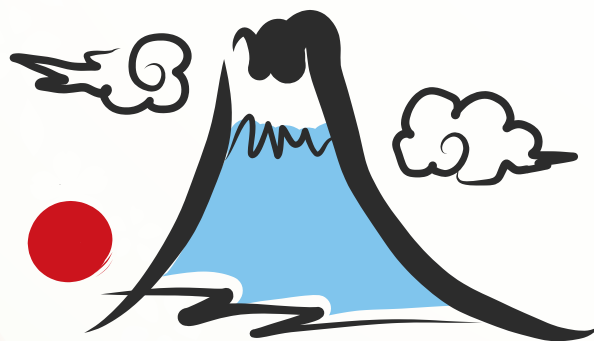
加えて、新技術を活用するために港湾パイロット事業を推進するとともに、インフラの急速な老朽化やICT進展等の時代の変化に対応するため、11年ぶりに港湾の施設の技術上の基準を大幅に改正し、本年4月に施行いたします。

また、働き方改革を実現するため、建設現場における適切な休日の確保や労働環境の改善を目的として、発注者が標準工程表を提示する「工程提示型」、荒天実績に基づき精算を行う「荒天リスク精算型」等の試行工事を引き続き取り組んでまいります。

6. おわりに

本年も、我が国の経済と国民生活の生命線である港湾機能の充実・強化を図り、産業の立地・投資環境を向上させるとともに、雇用と所得の維持・創出に貢献するため、全力で取り組んでまいり所存です。皆様方には一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

本年が皆様方にとりまして、素晴らしい年となりますことを心より祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。



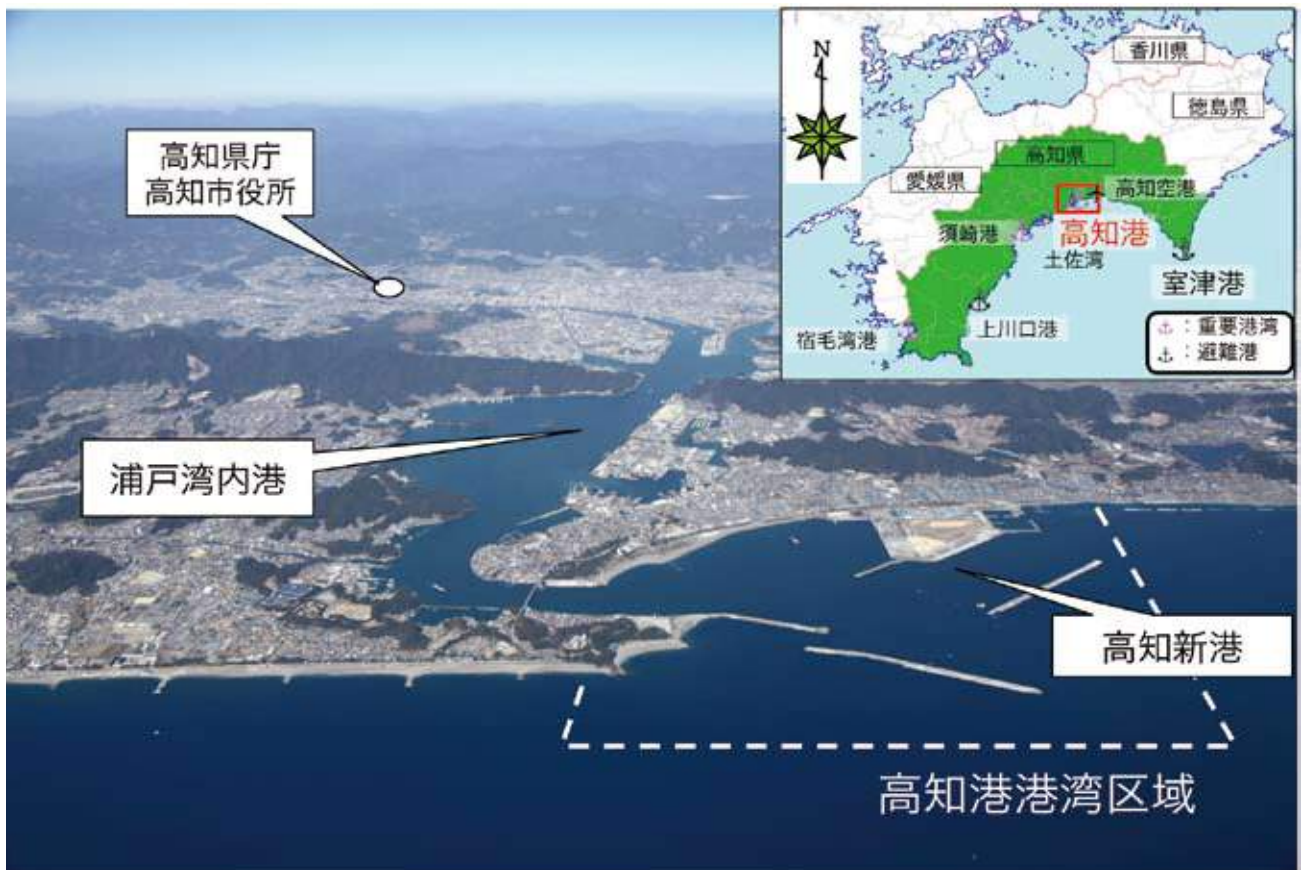
高知新港の整備と 「三重防護」による地震・津波対策

国土交通省 四国地方整備局 高知港湾・空港整備事務所

はじめに

高知港は、太平洋に面した高知県の中央部に位置し、浦戸湾内港と外洋に面した新港からなる重要港湾です。開口部の狭い浦戸湾の背後には七つの河川が流れ込み、その低平地に高知市の市街地が広がっています。更にその背後には、海洋プレー

トの沈み込みに伴い海底堆積物が陸側に付加されて形成された急峻な四国山地がそびえています。この地理的・地形的特徴から、この地域は天然の良港として海上交通をよりどころに発展してきました。同時に、その山地は石灰石等の鉱物資源を生み出し、今でもセメント産業は県の代表的な産業となっています。



高知港位置図

高知港整備の沿革

高知港は1951年に重要港湾に指定され、浦戸湾口部の航路の整備などにより最大5,000t級船舶の入港が可能となりましたが、船舶大型化に伴い、バースおよびヤードの確保が困難となりました。また、1970年には台風10号による高潮被害をきっかけに湾内の埋立計画は大幅に縮小され、新たな物流拠点が必要となりました。

これを受けて1981年には外洋に面した三里地区に高知新港の計画が位置づけられ、1988年には国際物流ターミナルの現地着工となりました。

高知新港は外洋に面しており、静穏度確保に必要な防波堤の整備に長い期間を要するため、港を使いながら防波堤を延伸していく方針のもと整備が進められました。1998年には三里1号岸壁（水深8m）、三里2号岸壁（水深12m）の供用を開始し、2014年には三里3号岸壁（水深12m）、耐震



高知新港の整備状況

の三里4号岸壁（水深11m）の供用を開始しています。

第一線防波堤である防波堤（南）は全延長1,300mの計画で1,000mが完成しており、防

波堤（東第一）は1,100mの計画で1,030mが完成、残る70mのケーソンが今年度据え付けられる予定です。



ケーソンの据付状況

地震・津波対策

一方、高知港では逼迫する巨大地震に備え、「三重防護」による地震・津波対策に取り組んでいます。第1ラインは高知新港の第一線防波堤で、津波のエネルギーを減衰させるとともに被災直後でも倒壊しにくい構造によって必要な静穏度を確保し

ます。第2ラインは浦戸湾内への津波の流入を抑制する海岸堤防と津波防波堤、第3ラインは浦戸湾内で上昇する水位に対応する内部護岸です。これらの整備により、発生頻度の比較的高いL1規模の津波に対しては津波の進入を防ぐ防災を目指し、それを越えるL2規模の津波が発生した場合には避難時間を稼ぐなどの減災を目指します。



「三重防護」による地震・津波対策

第1ラインの対策は東日本大震災の教訓を踏まえた防波堤の粘り強い化で、高知新港では港湾整備事業として既に2013年度より改良が進められています。具体的には、図1に示すとおり、まず防波堤の港内側に腹付石を設置することで、津波が越流した場合でも基礎マウンドや地盤の洗掘をできるだけ防止し防波堤が倒壊しにくい構造とします。併せて、地震後の広域地盤沈下に対応した上部工のかさ上げ、消波ブロックの積み増しを行います。

第2、第3ラインの対策は、2016年度より高知港海岸直轄海岸保全施設整備事業として事業化されました。現在、湾口地区の種崎（外縁）工区のうち高知新港西側の500m区間について海岸保全施設の工事に着手しています。今後、図2のように、護岸等のかさ上げや変位量に応じた地盤改良により整備を進めて参ります。

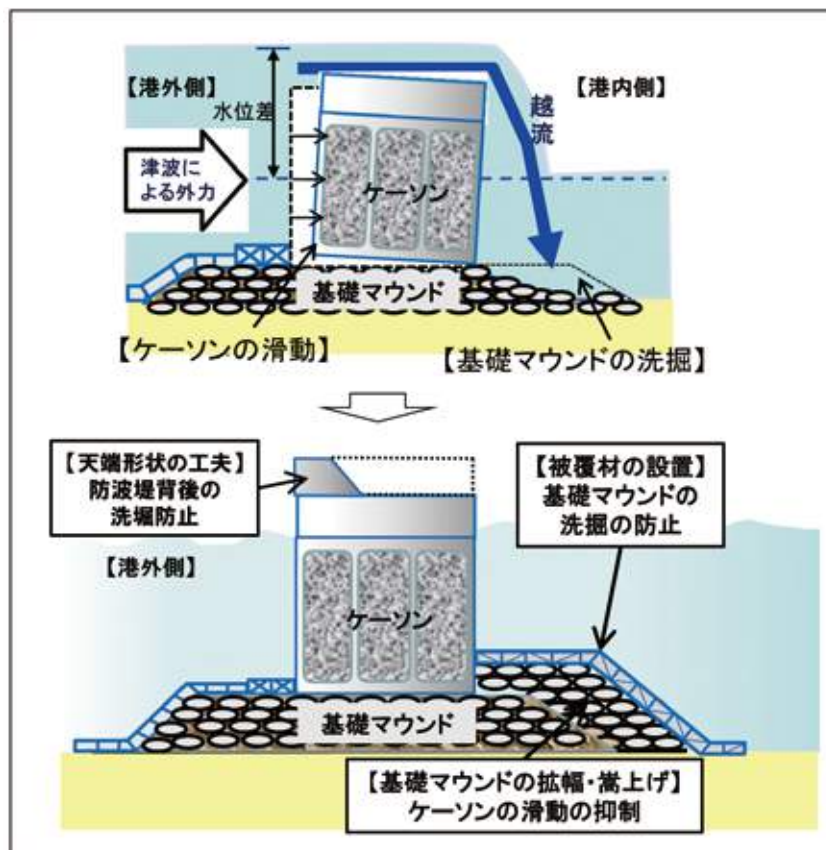


図1 第1ラインの整備(防波堤の粘り強い化)

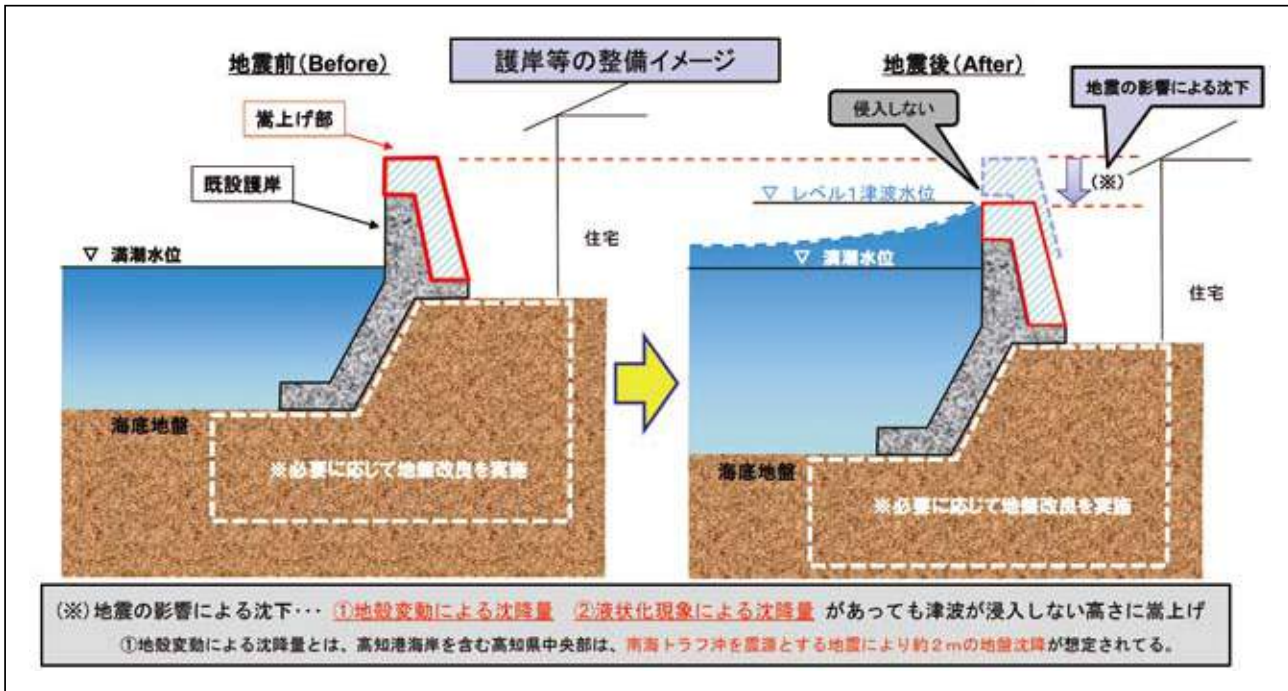


図2 第2、第3ラインの整備

最後に

本年は高知新港開港20年の節目の年にあたります。昨年、高知新港にはクルーズ船の寄港が42回（うち外航クルーズ船34回）あり、来年度まで

には高知県により旅客ターミナルも整備が予定されています。物流のみならずインバウンド受入の拠点としても、地域にとって大きな役割を担っています。三重防護による防災機能の向上に併せて、より使いやすい港となるよう努めて参ります。



クルーズ船の2隻同時接岸状況

平成29年度 国土交通省港湾局長要望報告



港湾局長要望

1. 平成29年度要望事項

I. 港湾関係予算の確保について

四方を海に囲まれた我が国にとって、国民生活や産業活動を支える港湾、海岸の整備や、大規模災害時の啓開作業・応急工事への対応は重要であり、さらに、ご当局において導入促進に向けた施策を展開されている洋上風力発電施設の建設においても作業船を中心とする海上工事システムの維持は不可欠です。

しかしながら、長期に亘る港湾関係予算の規模縮小により、作業船は大幅に減少しました。その結果、作業船従事者は減少し技術力を継承することが難しくなっております。

海上工事システムの維持には、一定規模以上の港湾工事量が必要であります。

このため、平成30年度の港湾関係予算は少なくとも今年度以上の規模を確保するとともに、地域バランスにも配慮していただき地方の作業船が数多く稼働できる工事量の確保をお願い致します。

II. 入札契約制度の改革について

将来に亘り我が国の海上工事システムを維持し工事品質を確保するためには、優良な作業船保有業者が作業船を保持し、更新できる安定した経営環境を整備することが重要です。このためには、次の施策が必要です。

一つ目は作業船保有業者が公共工事を元請受注できる機会を増やすことです。利益率の向上により、作業船への投資が可能になります。

二つ目は下請価格の適正化を図ることです。作業船保有業者は下請工事の割合が大きく、大幅な下請価格の低下が経営を圧迫しています。

このための具体策を以下に提案しますので、よろしくお願い致します。

1. 作業船保有業者が元請受注できる機会の確保

(1) 総合評価における作業船及び登録海上起重基幹技能者の評価

総合評価においては、「作業船の保有」が加点されるようにはなりましたが、配置技術者の評価点(8~16点)に対して作業船の評価点(1~2点)は小さく、入札結果に影響を与えるまでには至っておりません。工事を実施するためには作業船は配置技術者と並んで重要な要素です。作業船の配点を少なくとも配置技術者の半分程度にまで引き上げていただきますようお願い致します。

また、海上工事では登録海上起重基幹技能者を配置することが工物品質及び安全の確保にとって重要であります。一部の整備局で既に取り組みられている加点を全国に拡大していただきますようお願い致します。

(2) Aランク中小企業の元請受注機会の確保

技術的難易度が高い工事は大手施工業者が独占受注をしている上に、技術的に易しい工事でも発注規模が発注標準(2.5億円)を超えればAランク工事となり大手施工業者が寡占的に受注しているのが実情です。

Aランク業者の中には多くの当協会の会員である作業船保有業者が含まれていますが、これらの業者が元請受注できる機会は極めて少ないのが実情です。このため、施工実績を維持できずに工事の入札に参加できない作業船保有業者が続出しています。

このような事態を打開するため、技術的難易度が低いAランク工事に対して、一部の整備局で取り組んでいただいている大手施工業者を外した「Aランク中小企業」向けの工事発注を全国に拡大していただき、相当件数の工事を発注していただきますようお願い致します。

(3) 地元業者向けの工事量の確保

地域経済を支え、また災害時の啓開作業や応急復旧工事を可及的速やかに実施するためにはB、Cランク地元作業船保有業者が重要であると自負しているところであります。

B+C事業の発注額は、ここ5年間をみても20%前後と極めて少ない額となっておりますので、更なる地元業者向けの発注額の増大をお願い致します。

このため、地元作業船保有業者が存続できるように、分離・分割発注、発注対象工種の拡大、施工実績の要件緩和、総合評価における地域精通度に係わる加点の増大、「作業船在场調査」より得られる地場作業船の稼働予定情報に配慮した工事発注をお願い致します。

2. 下請価格の適正化

(1) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

激しい競争の下で適切な元請価格が実現していないことが行き過ぎた下請価格を発生させる原因の一つになっております。低入札価格調査基準価格はまだまだ低い水準にあります。低入札価格調査基準価格の更なる引き上げ(予定価格の92~93%程度)をお願い致します。

(2) 適正な下請価格実現への取り組み

元請業者から下請業者に適正な下請代金が支払われる環境を整備する必要があります。これを民々の問題として位置づける限り解決は望めません。建設業法等の趣旨を踏まえ、以下の取り組みをお願い致します。

- 1) 下請け最低基準価格の設定
- 2) 元請業者から発注官庁への下請変更契約書の提出の義務化
- 3) 「三者連絡会」における「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底

Ⅲ. 作業船の保有及び代替建造に対する支援について

老朽化し代替建造が必要な作業船が急増しています。作業船は、災害時や港湾整備に不可欠な社会的インフラであり、今後とも一定規模を維持していくことが重要と考えられます。

このため、作業船の保有に係わる固定資産税等の軽減及び新たな融資制度を整備していただきますようお願い致します。

Ⅳ. 海上工事における労働環境改善と担い手確保について

海上工事における労働環境の改善は、当協会の会員にとって担い手確保の問題に直結するだけに重要課題と認識しています。

ご当局におかれてはすでに一定の試行工事などを通じて取り組まれており、当協会においても喫緊の課題として積極的に対応を図っていきますので、特段のご配慮、ご指導方お願い致します。

積算関係については、より実態に即したきめ細かい積算に向けて別途要望したいと考えておりますので、よろしくお願ひ致します。

2. 要望日時・出席者

日時：平成29年11月7日(火)16：10～17：00

場所：国土交通省 10階 港湾局会議室

●国土交通省港湾局

菊地港湾局長、稲田技術企画課長、魚谷建設企画室長、藤田港湾保全政策室長、熊野首席港湾工事安全推進官、花田品質確保企画官、岡本総務課調整官ほか港湾局担当官

●(一社)日本海上起重技術協会

会 長	寄神 茂之
副会長	清原 生郎(関門港湾建設(株) 代表取締役社長)
〃 北陸支部長	本間 達郎(株)本間組 代表取締役社長)
〃 中部支部長	佐野 茂樹(青木建設(株) 代表取締役社長)
理 事 北海道副支部長	藤田 幸洋(藤建設(株) 代表取締役社長)
〃 東北支部長	細川 英邦(株)細川産業 代表取締役社長)
〃 近畿支部長	寄神 裕佑(寄神建設(株) 代表取締役常務)
〃 中国支部長	深山 隆一(山陽建設(株) 代表取締役社長)
〃 四国支部長	尾崎 憲祐(大旺新洋(株) 代表取締役社長)
〃 九州支部長	近藤 観司(株)近藤海事 代表取締役会長)
〃 沖縄支部長	与那嶺恵伸(株)國場組 執行役員専務)
協会審議役	野澤 良一
常任委員長	菅沼 史典(寄神建設(株) 建設事業本部技術顧問)
事業委員長	三木 享(株)吉田組 顧問)
技術委員長	小谷 拓(深田サルベージ建設(株) 営業本部理事)
広報委員長	矢本 欽也(岩倉建設(株) 執行役員技術部長)

3. 意見交換の概要と今後の協会活動等

1. 要望内容の説明

要望内容は、菅沼常任委員長が説明しました。

菅沼委員長が特に強調したのは、「下請価格の適正化」についてです。昨年に引き続き、下請契約においても、適正な価格となるよう下請最低基準価格の設定、下請契約が変更された場合には変更契約書の提出を義務付ける、ことを提案しました。また、三者連絡会において、建設業法遵守ガイドラインの徹底を、もう一步踏み込んで促すことを要望しました。

また、担い手確保のため、週休二日制の導入を進められていますが、作業船の労働環境は特殊なので、画一的な対応でなく事情を踏まえた対応をとるよう要望しました。

2. 要望に対する回答(要旨)

要望に対する回答は、稲田技術企画課長が行いました。稲田課長は、冒頭に、「作業船の維持ができるよう、努め

ていきたい。」と、協会の抱える課題に触れた上で、各項目の要望について回答しました。

①港湾予算の確保等

- ・来年度予算は、16%増の概算要求である。必要な予算が確保できるよう、協会からも関係者に訴えていただきたい。
- ・「地域バランスの配慮」に関しては、予算を増やして、できるだけ地方に回るように努めたい。

②総合評価における作業船及び登録海上起重基幹技能者の評価

- ・作業船の評価点は平成28年度より引き上げており、現在は2～4点で運用している。更なる引き上げについては、要望を踏まえ、他の評価項目とのバランス等を考慮した上で検討したい。
- ・登録基幹技能者の加点評価は、評価する地整が増えてきている。現在、評価している地整は、東北、関東、北陸、近畿、中国、九州、北海道、沖縄である(下線は29年度より実施)。

③Aランク中小企業の元請受注機会の確保

- ・中小企業発注率は、地域の事情を踏まえ、今年度においても各地整に対して前年度実績を上回るよう指導しており、各地整からは高めの目標が出されている。今後も目配りをしていきたい。

④地元業者向けの工事量の確保

- ・前項と同様(中小企業発注)であり、努力するよう地整に伝えたい。

⑤低入札価格調査基準価格の再引き上げ

- ・国土交通省全体の課題であり、省内で引き続き検討したい。

⑥適正な下請価格実現への取り組み

- ・3点の要望をいただいたが、まず、3番目の「三者連絡会」における「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底について、三者連絡会は平成27年度より全ての工事で設置をしている。徹底を図らせたい。
- ・「下請最低基準価格の設定」及び「元請業者から発注官庁への下請変更契約書の提出の義務化」は、今後の検討課題と考えている。
- ・三者連絡会等を通じて、「元下関係の適正化」を促すよう、各地整の指導に努めていきたい。

⑦作業船の保有及び代替建造に対する支援について

- ・これまでも税制改正にチャレンジしてきたが、作業船は非自航船より船舶法の適用がなく対象外ということが越えられない壁となり、固定資産税の軽減が実現できていない状況。
- ・融資制度については、日本政策金融公庫の環境エネ対策資金の融資があるので、活用されたい。
- ・作業船の維持・保有は大事な問題と思っている。今後も、協会の皆さんと意見交換を続けていきたい。

⑧海上工事における労働環境改善と担い手確保について

- ・平成28年度より、担い手育成・確保を目的とした荒天リスク精算型などの試行工事を実施している。
- ・海上工事の特殊性から週休2日は難しいと感じており、当面、4週8休の実現を目指したい。
- ・作業船の労働環境の事情は理解しており、貴協会を始め各社どういってお考えをお持ちか伺ってまいりたい。

3. 港湾局との意見交換(●:海技協 ○:港湾局)

意見交換の冒頭に、補正予算についても、額の確保と、地域バランスの配慮を要望し、その後、意見交換に入りました。

【作業船及び乗組員の維持に関する意見交換】

協会からは、以下のように、作業船及び乗組員の維持、そして、その技術を次の世代に伝えていくことの苦勞を訴えました。

- 技術の伝承が必要である。クレーン船の操縦者、潜水士などが高齢化し減少している。海洋国日本の未来が危ない。ケーソンの据付け、ブロックの据付けなど技術の伝承にかかわる工事を国策としてできないか？
- そもそも、作業船を造る会社が1社しかなく、できあがり5年先になる。こんな状態で設備投資の決断は難しい。以前のように事業計画を作ってもらえないか？将来の需要を見通せないと設備投資できない。
- 補足させてもらうと、作業船を造るには10～20億円かかる。また、使用する計画がないと造れない。作業船は1990年代の船が大多数であり20年以上の船齢で修繕費がかさむ。代替建造が必要だが、融資を受ける際に、利用計画を問われるので、事業計画が必要だ。
- 数年前の要望会場で、船齢調査の資料を示して、問題提起した。この問題に対し、港湾局からは、「重大な危機

感を感じております」と言っていたのだが、我々も含めて対策が出せていない。その時よりさらに状況は悪化している。あらためて、一緒になって考えていただきたい。

港湾局からは、事業計画策定が困難な環境にある、との説明がありました。また、継続して意見交換を続けていきたい、とされました。

- 港湾建設を通じて、体制を維持し技術を伝承してもらうのが現状のあり方である。防波堤の粘り強い化などの整備需要はまだある。それをいかに実現するかが、当面必要なことと考える。
- 我々も中期的な事業計画を作りたいが、財政部局の理解が得られる状況ではないため、皆様からも色々なところで声を上げてほしい。当局も職員数が昭和の時代に比べ6割減になるなど、同様な状況である。この課題については引き続き、意見交換をさせていただきたい。

【労働環境改善と担い手確保の施策に関する意見交換】

協会からは、試行工事を注視していきたい、とのスタンスを説明しました。

- 乗船の作業員は、遠隔地に派遣されており、そこで2日休みになっても本音のところうれしいのか疑問。画一的な完全週休2日は困る。
- 当面、4週8休とのコメントもあった。試行工事の結果により新たなステップに入ると思う、引き続き、情報交換させて欲しい。
- 適正利潤がないと休日を増やすことは困難。そのための下請代金の適正化が必要である。適正な利潤が得られて、担い手確保に進むことができる。
- 労務費調査からは設計労務単価アップとなるデータは出ない、例えば他の協会からは「担い手係数」なるアイデアが出されている。

港湾局からは、労務費調査に関する補足説明などがありました。

- 労務費調査には、週休2日の分は盛り込み済みである。設計変更等で実際に計上できるものは、適正に計上していきたい。

【その他】

- 下請の変更契約の件であるが、実態を調べてもらうことはできないか？改善のためには、実態を調べていくことが必要である。
- ICTについて、地整から協会の支部に説明してもらうことができないか？地整にお願いする事項と思うが、この旨、本省から地整にも話して欲しい。
- ICTは本省主導で行っており、浚渫工で始める際には、地整で各業界団体に説明をしている。今後もしっかりと行いたい。

4. 今後の協会活動等

- ①積算関係については、局長要望とは別の機会に、技術企画課の担当補佐等と意見交換をする機会を設けます(3月以降を予定)。実際の業務で起こりました事案等、具体的な改善要望等がありましたら、ご意見をいただきますようお願いいたします。
- ②地方整備局と協会支部との意見交換会を進めます。12月中旬に、東北、北陸、近畿、中国の4支部で意見交換会を行いました。意見交換会開催のため、ご尽力いただきました支部事務局の方々に、紙面を借りて御礼申し上げます。
- ③要望活動以外についても、会員の皆様のご期待に沿うよう、常任委員会を中心に協会組織をあげて取り組んでまいりますので、協会事務局に忌憚のないご意見をいただきますようお願い致します。

5. その他

末筆となりましたが、本年度の要望書の作成にあたり、会員の皆様方にご協力いただきました。心より御礼を申し上げます。なお、12月22日に、平成30年度港湾関係予算は、232,754百万円(対29年度比1.00)で政府案が閣議決定されました。

平成29年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

平成29年10月に東京、福岡(表-1)において講習試験を実施し、12月15日(金)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

平成29年度の合格者は121人で、平成20年度からの合格者は1,319人となりました。合格者は表-3のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試験会場	実施日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H29.10.19(木)～20日(金)	66人	65人
福岡会場(福岡市博多区)福岡商工会議所	H29.10.26(木)～27日(金)	56人	56人
計		122人	121人

表-2 講習科目・時間、講師

科目	内容	時間	講師
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習	2.5時間	篠原講師
関係法令	海上工事における関係法令に関する講習	1.5時間	望月講師
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習	3.0時間	入部講師
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習	2.0時間	木下講師
安全管理	海上工事における安全管理に関する講習	1.5時間	秋山講師

計10.5時間



東京会場



福岡会場

表-3 平成29年度 「登録海上起重基幹技能者」講習試験合格者

NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名
1	阿部 行雄	32	川上 健三	63	高橋 英雄	94	梶井 隆幸
2	荒木 栄次良	33	河野 祥一	64	竹内 功	95	松浦 千春
3	飯田 幸夫	34	菊地 孝幸	65	田中 尚宏	96	松村 直樹
4	五十嵐 一仁	35	北浦 利章	66	田渕 千治	97	松本 洗児
5	池田 隆三	36	北野 巧	67	千葉 哲也	98	丸山 義彦
6	市山 弘継	37	木野 英夫	68	徳山 敬司	99	水岡 義明
7	伊藤 正勝	38	久野 修一	69	中崎 良二	100	村上 伸悟
8	糸瀬 清昭	39	金城 正也	70	長野 佑介	101	村川 司
9	稲垣 俊洋	40	久々 湊 慎	71	永松 弘	102	森下 英正
10	岩崎 正英	41	西條 英樹	72	中村 文人	103	諸岡 雄樹
11	岩永 茂久	42	坂井 毅	73	仲本 成仁	104	安田 勇司
12	岩間 友徳	43	龙海 勝弘	74	中矢 浩	105	谷内 和文
13	内田 昌文	44	坂口 真吾	75	西口 勝彦	106	藪 衛博
14	大石 雄一郎	45	坂田 隆治	76	野原 世次	107	山口 貴博
15	大川 好保	46	坂部 旨治	77	野本 和弘	108	山下 幸一
16	大坂 賢二	47	作野 浩史	78	箱根 伸一	109	山下 忍
17	大重 公岳	48	佐藤 保	79	畠山 涉	110	山下 剛
18	大瀬 良隆好	49	佐野 茂志	80	濱口 雅臣	111	山下 俊和
19	大濱 恵司	50	椎野 雅司	81	濱崎 隆	112	山下 宏
20	大水 義貴	51	芝 宗紀	82	濱屋 勇	113	山田 浩嗣
21	岡本 洋典	52	柴田 徳哉	83	平野 雅之	114	山田 裕二
22	小島 啓史	53	城内 義知	84	廣瀬 雅史	115	山本 優
23	翁長 武史	54	白土 操	85	福原 昭光	116	山本 誠 <small>(海生建設有)</small>
24	鍵屋 豊	55	新村 涉	86	藤田 雅一	117	山本 誠 <small>(スリーテック株)</small>
25	片野 靖	56	菅原 孝幸	87	平安 名 悟	118	吉梅 勝行
26	加藤 省三	57	杉本 秀幸	88	星 宏行	119	寄川 貴博
27	加藤 健徳	58	鈴木 一義	89	細川 幸男	120	渡邊 二夫
28	加藤 雅喜	59	瀬崎 隆朗	90	本間 篤興	121	渡辺 勝
29	加藤 豊	60	是津 慎	91	前 正勝		
30	金森 義徳	61	先崎 功	92	眞榮城 守博		
31	上柳 政信	62	高橋 直之	93	升田 正人		

表-4 登録海上起重基幹技能者 年度別、会員別合格者一覧

(単位：人)

年度 会員別	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	合計
正会員	111	131	70	72	32	59	107	71	60	64	764
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	4
非会員	95	46	42	31	14	39	78	74	62	57	551
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	121	1319

平成29年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

平成29年9月、10月に東京、大阪(表-1)において講習試験を実施し、12月15日(火)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

平成29年度の合格者は129人で、平成3年度からの合格者は5,509人となりました。合格者は表-3のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試験会場	実施日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H29.9.29日(金)	49人	49人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	H29.10.6日(金)	80人	80人
計		129人	129人

表-2 講習科目・時間、講師

科目	内容	時間	講師
気象・海象	海上工事における気象・海象に関する講習	1.5時間	入部講師
安全衛生	海上工事における安全衛生に関する講習	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船における操船技術・構造等に関する講習	1.5時間	木下講師

計4.5時間



東京会場



大阪会場

表-3 平成29年度 「海上起重作業管理技士」講習試験合格者

NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名
1	青山 隆	34	加藤 武幸	67	玉木 理風	100	藤川 雄太
2	青山 博	35	川井 大介	68	堤田 勝次	101	船津 茂
3	赤木 宗高	36	河野 聡	69	寺西 一晃	102	本田 博
4	赤星 章伍	37	川畑 雅浩	70	土居申太郎	103	本田 学
5	荒井 和也	38	川原 公良	71	長尾 一邦	104	前川 大輔
6	有銘 興孝	39	北上 洋人	72	中川 賢一	105	松浦 義信
7	生嶋 真一	40	桐谷 政史	73	中村 一誠	106	松崎 和弘
8	生駒 洋介	41	楠本 勇	74	中村 秀一	107	松永 和道
9	石田 慎太郎	42	恋塚 徳寿	75	夏井 豊信	108	松本 孝文
10	井出 満希夫	43	小袖 直也	76	新岡 重和	109	水口 純一
11	今井 伸嗣	44	古長 大典	77	西尾 幸雄	110	水野 健太
12	岩田 実	45	小林 謙二	78	西野 陽平	111	水野 徳文
13	岩本 勇二	46	小林 聡大	79	西元 靖朗	112	宮崎 茂行
14	上田 伸二	47	小峰 誠	80	二宮 公將	113	明賀 敏彦
15	上原 英功	48	酒井 景	81	野田 貴則	114	村上 健司
16	牛窓 雄介	49	三野 伸行	82	野田 剛	115	村本 治
17	内川 文太	50	塩田 貴章	83	野部 伸也	116	本川 忠宏
18	内山 一見	51	島崎 俊豪	84	橋本 真一	117	森長 巧
19	浦田 清春	52	島崎 太	85	橋本 雅美	118	山口 学
20	浦林 慎司	53	島瀬 誠	86	橋本 康史	119	山崎 修二
21	大島 直樹	54	下岸 敏晴	87	長谷川 剛	120	山崎 勝平
22	大山 茂良	55	菅崎 勇人	88	花城 可朝	121	山下 勝義
23	岡 正佳	56	杉原 伸	89	濱 貴之	122	山根 寛延
24	緒方 敬吾	57	鈴木 章	90	濱川 雄二	123	横原 欣照
25	沖 忠明	58	鈴木 繁	91	濱田 尚也	124	吉川 誠
26	沖殿 淳	59	副田 正臣	92	浜田 裕之	125	吉田 孝男
27	奥野 和也	60	高田 剛	93	林 正実	126	吉本 大樹
28	小田 祐麻	61	高橋 佑二	94	原田 暢弥	127	余田 要
29	小渡 良邦	62	滝吉 清彦	95	比嘉永太郎	128	與那嶺拓也
30	鬼塚 清志	63	竹川 浅寛	96	日高健史朗	129	渡邊 俊之
31	尾原 茂雄	64	橘 幹夫	97	比田勝規男		
32	甲斐 篤	65	田中 好信	98	平田 祐二		
33	戒田 智	66	谷内 慎一	99	福村 真人		

表-4 海上起重作業管理技士 年度別、会員別合格者一覧

年度 会員別	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
正会員	174	154	133	105	163	266	197	124	105	92	99	107	108	86	74
賛助会員	26	15	5	3	2	5	3	7	8	6	0	1	3	1	1
非会員	160	101	102	74	95	255	258	136	142	86	126	119	95	84	88
合計	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163

年度 会員別	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	合計
正会員	59	74	55	76	76	58	44	48	69	63	65	67	2748
賛助会員	0	0	3	2	0	0	1	0	1	1	0	1	95
非会員	63	56	66	72	69	58	50	58	74	76	49	61	2666
合計	122	130	124	150	145	116	95	106	144	140	114	129	5509

平成29年度 「登録海上起重基幹技能者」 「海上起重作業管理技士」 更新講習結果

1. 「登録海上起重基幹技能者」更新講習について

「登録海上起重基幹技能者」の更新講習を、北海道、関東、近畿及び九州の各会場において、平成29年9月、11月に実施し、更新講習後に試験を行い、試験合格者114人が講習修了証を更新しました。

表-1 講習科目、時間

科 目	時 間	備 考
基幹技能一般に関する講習	1時間	講義1
基幹技能関係法令に関する講習	1時間	講義2
海上工事の施工管理、工程管理、資材管理、安全管理その他の技術上の管理に関する講習	2時間	講義3

表-2 講習実施日、講師

講 義 実 施 日	講 義 1	講 義 2	講 義 3	備 考
東京会場 H29.9.2 (土)	佐藤(義)講師	佐藤(肇)講師	澤木講師 川田講師	
神戸会場 H29.9.15 (金)	佐藤(義)講師	望月講師	長池講師 清水講師	
福岡会場 H29.9.22 (金)	佐藤(義)講師	永尾講師	掘 講師 安永講師	
札幌会場 H29.11.2 (木)	佐藤(義)講師	望月講師	大野講師 太田講師	

2. 「海上起重作業管理技士」更新講習について

「海上起重作業管理技士」の資格者証更新講習を実施し、更新講習受講者126人が資格者証を更新しました。

高知の三谷組です

株式会社 三谷組 代表取締役 三谷 修一

① ドカタ3代目

私は建設一家に生まれて3代目になります。母方の祖父も間組の高知営業所長であったので根っからのドカタでしょうか？

創業者である祖父は、香長建設（高知県高知市）の副社長をしていた時に、三谷組の社長となりました。そこから独立し、現在のミタニ建設工業（高知県高知市）があります。この三谷組とは現在の入交建設（高知県高知市）で、偶然にも姓が三谷と同じでしたが、血縁関係はありません。のちに私の父も入交建設の社長を25年間つとめました。

私が社長を務めている、株式会社 三谷組は、数々の再編をいたしました。ミタニ建設工業株式会社の関連会社として株式会社三谷産業として発足し、その後、三谷公家建設→サンコウ建設工業→杉本サンコウ建設→杉本・宮田建設→三谷組、といった具合に再編の度に社名も変更してきました。いつかは、【三谷】とついた社名に

したいと思っており、3年前に三谷組の名前をいただきました。社名変更当時は、とくに、ご年配の方から懐かしがれ、喜ばれました。この社名に恥じぬように精進してまいります。

② 念願の港湾業者へ

実は、港湾業者としての歴史は、平成21年に高知県の東部に基盤を構えておりました、杉本建設の事業を引き継いでからであります。当社は舗装から始まった会社です。土木工事、建築工事と派生し、港湾土木には無縁で、いつも羨ましく港湾業者の事を思っておりました。惜しくも、起重機船は、私どもと一緒になる前に手放しておりましたが。念願の港湾土木の実績を手に入れて、いざ、港湾土木の仕事をやってみると、なかなか奥が深い世界で、戸惑いあり、驚きありの連続で、未だに、その驚きを楽しんでおります。丘の技術者からしたらブロック製作の工事とかは羨ましいばかりですが、いざ、



株式会社 三谷組

据え付けなどの海上作業になると、波・船と困らされる事ばかりです。当社、社内安全パトロールに出向いた際に、晴天なのに、作業ができませんと言われた時には驚いたものです。

念願の港湾業者の仲間入りができ、港湾土木工事の受注も順調に進むのですが、心のどこかに、作業船を所有していないコンプレックスが生じてきました。いつかは船を持ちたいとの野望が芽生えてきたのであります。

③ 漠然たる不安からの転機

建設会社の社長をやっていると、1年1年が勝負で、いわゆる受注産業でありますから、どこか、仕事が取れるも取れないもギャンブルみたいなものを感じていました。この漠然たる不安をどうにかしたいなと、社長就任してからずっと考えておりました。また、当社は100%公共工事の会社であります。おかげさまで、現在の高知県は南海地震の対策工事で予算がついておりますが、5年後10年後、果たして仕事があるか不安でしかたありません。そこで、三谷組も、なにか、公共予算に頼らない、武器?みたいなものが欲しくて、色々模索しておりました。そこで、素晴らしいご縁があり、鳥取県のウオタニと資本業務提携を結ぶ運びとなりました。ウオタニは鳥取県境港市に本社を置く建設会社で、偶然にも、多数の作業船を保有する港湾業者です。私の決め手は、このウオタニが鳥取県から、東北・宮城県でも元請け工事を受注しているガッツと、念願の作業船を保有していたところです。これからの建設業、日本全国仕事があるところに出向く勇気とガッツと馬力がなければ、生き残っていくのが難しくなるのではないのでしょうか?? しかし、日本海と太平洋側、製作するブロックの大きさが違う、当然、作業船の大きさも違う。大きな作業船が欲しい、



筆者

さらなる野望が芽生えてきました。

④ M&Aの三谷組へ

前述したように、当社は幾度の再編を経験しました。企業再編もよし悪しがあり、中でも、社員の融合が一番難しいのではないのでしょうか。しかしながら、偶然にも1度の合併と2度の事業譲渡、また今回のM&A経験したのも何かの運命だと思い、これからはM&Aの三谷組として、日本全国、各都道府県に一つの建設会社を持つ企業体をめざしていこうかと新たな夢を描いております。

⑤ あとがき

現在35歳、子供3人（長男7歳、長女4歳、次女8か月）学生時代はスプリンター、現在、相撲取り。今年こそは痩せると、社長室にマシンを購入計画。趣味、車・靴磨き・少々女性。

最近、鳥取・東北にと出張が増え、県民性の違う現地の方々との出会いが人生の勉強になっています。

現在、高知県建設業協会青年部連合会会長の大役を務めております。【ドカタ塾】というものを開催し、次の世代に引き継げる建設業・また息子に継がしたい建設業にすべく、仲間たちと奮闘中。

Grab式浚渫船兼起重機船 「第28五大」

大新土木株式会社
五洋建設株式会社

1. はじめに

高度な技術力や経済性が求められる港湾整備事業において数多く採用され、海上工事に欠かせないGrab式浚渫船は、様々な施工条件に対応できるよう求められている。これらの背景から「第28五大」は、高精度で効率性の高いGrab式浚渫船兼起重機船である。

以下にこの船の主要諸元および特徴を説明する。

2. 主要目

2.1 船体部

長さ	58.80m
幅	23.00m
深さ	4.00m
喫水	2.00m
燃料タンク	約200m ³
清水タンク	約300m ³



写真-1 「第28五大」全景

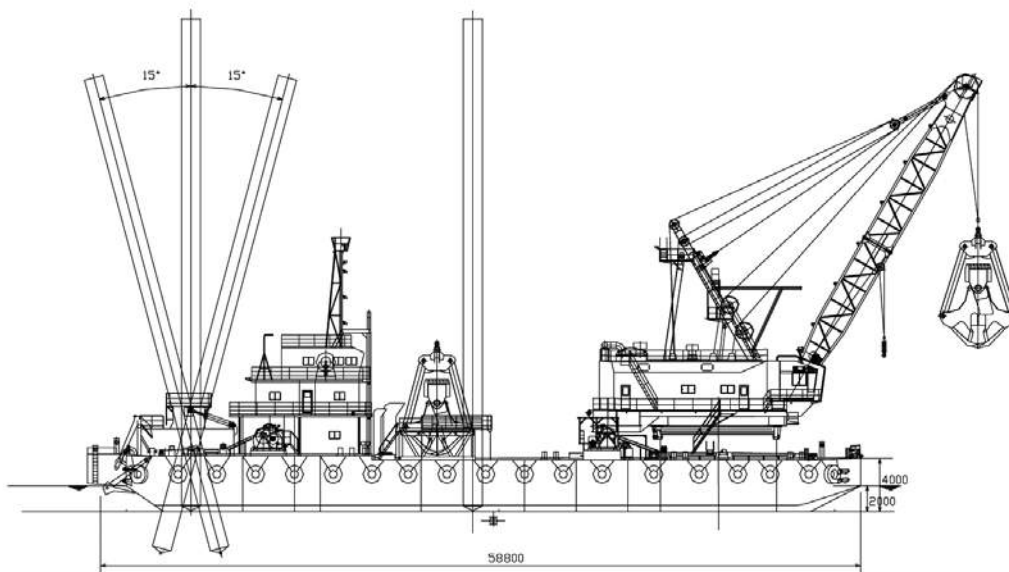
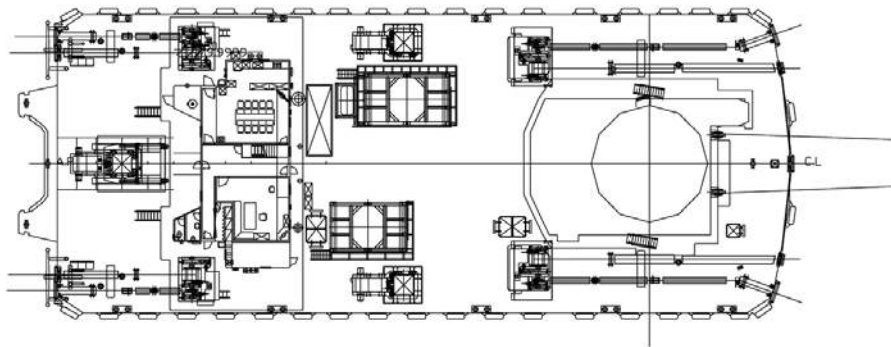


図-1 一般配置図

2.2 甲板機械

固定式スパッド	□1500×38m×2基
キック式スパッド	□1500×38m×1基
操船ウィンチ、ウインドラス	4台
チェーン能力	35 / 7.5T×10 / 20m / min
ワイヤー能力	18 / 9.0T×12 / 24m / min
操作方法	操作室集中方式および機側

2.3 機関部

主発電機 (EIAPP証書交付)	400kVA×220V	×60Hz 346kW 1台
補助発電機	100kVA×220V	×60Hz 91.3kW 2台
ポンプジェット式スラスタ装置	2,000kgf×257kW	1台



写真-2 操船ウィンチ、ウインドラス

2.4 浚渫機兼起重機

ジブ長さ	28.0m
(浚渫仕様)	
直巻能力	110t

会員作業船紹介

巻上ロープ速度	0~55m/min
巻下ロープ速度	0~80m/min
起伏ロープ速度	0~72m/min
旋回速度	0~1.2rpm
作業半径	15.7~22.2m
最大浚渫深度 (起重機仕様)	60m
主巻・最大定格総荷重	80t
作業半径	15.7~30.4m

主機関 (EIAPP証書交付)
1,838kW / 750rpm

3. 本船の特徴

3.1 機動性

スパッド装置はピンローラーとラックを介して、油圧により任意の速度で上昇下降させる。位置決めは前方の固定式スパッド2基で行い、移動には後方のキック式スパッド1基で迅速かつ的確に行うことが可能であり、船首に装備したポンプジェット式スラスターの採用により船体移動補助機能を充実させ、併用することにより正確な位置決め作業等の迅速化・作業効率の向上を図っている。

3.2 操船ウインチ、ウインドラス

荒天時の避泊、施工条件等に対応する自力揚錨可能な油圧式ウインチ、ウインドラスを装備している。



写真-3 キックスパッド

3.3 施工管理システム

RTK-GPS等の位置情報を基に方位、船位、水深およびクレーンから得られる様々なデータを演算処理し、操作室やクレーン室のモニターに船位や掘削軌跡の画面がリアルタイムで表示を可能としている。

また、ソナーによる海底地盤の計測結果を使用し、より高精度で迅速な施工を可能としている。

これらの連携により信頼性の高い施工支援を整えている。

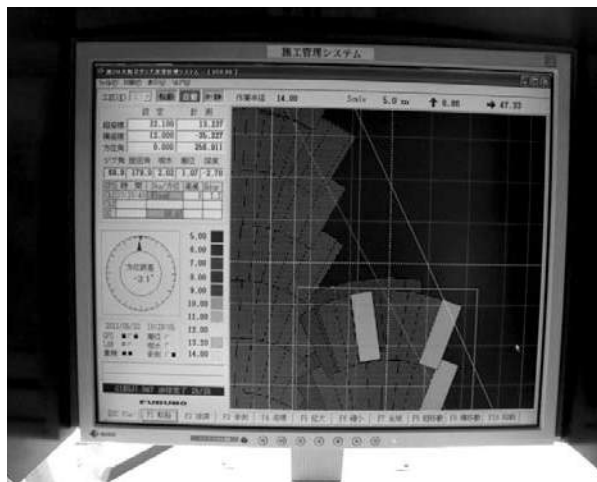


写真-4 施工管理システム



写真-5 集中操作盤

3.4 環境配慮対策

(1) 環境対応型機関

マルポール条約に対応した国際大気汚染防止原動機証書 (EIAPP証書) を取得した原動機を採用している。

(2) 太陽光発電

発電機による発電に加えて、太陽光の自然エネルギーを利用した太陽光発電装置を導入し、居住区及び甲板照明の補助電力として使用している。

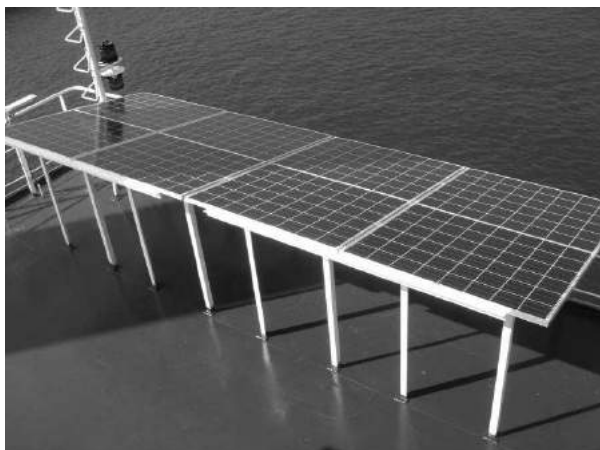


写真-6 ソーラーパネル

(2) LED照明

居住区内の照明全てにLEDを採用し消費電力の低減(CO2削減)を図った。さらに長寿命であることや従来の水銀灯(屋外)に代えての採用により、廃棄時の負荷の低減を図り、太陽光発電と併せ省エネ・エコ化を促進している。



写真-7 LED (室内)



写真-8 LED (屋外)

3.5 安全環境対策

(1) 船体付燃料タンク

海洋汚染防止及び安全面への配慮から、完全二重殻構造を採用している。

(2) 給油警報・停止装置

浚渫機への燃料給油の際、ヒューマンエラー防止対策として、警報・給油停止装置を採用している。

(3) 監視システム

ITV監視装置で居住区後部付近を常時監視が可能とし保安・安全対策を図っている。



写真-9 監視システム

(5) 通信システム

作業時の騒音等による連絡ミスを防止するために双方向無線装置を採用している。

4. おわりに

今後も、高度な技術力や経済性が求められる浚渫工事等において、本船がその性能をいかに発揮するものと期待している。また、導入した環境配慮対策設備等は、今後も、日々改善し新たな技術も導入し、さらなる環境への配慮をする所存である。

関東支部

信幸建設株式会社

佐々木 孝志 (平成21年12月17日認定)



プロフィール

● 出身地	福岡県
● 生年月日	昭和33年6月17日
● 入社年月日	平成7年7月1日
● 所属	船舶工事部 船舶工事課
● 職務	船団長
● 船団	深層混合処理船 黄鶴 長さ70.0m 幅32.0m 深さ4.5m
● 資格	海上起重作業管理技士他

● 経歴

- 平成13年 深層混合処理船 デコム5号 甲板長
- 平成16年 深層混合処理船 デコム8号 船長
- 平成25年 深層混合処理船 黄鶴 船団長兼船長

● 主要工事实績

- 大阪港夢洲トンネル夢州側アプローチ部築造工事
- 広島港港湾環境整備工事(地盤改良工事)
- 南本牧ふ頭第5ブロック廃棄物最終処分場建設工事
- 新海面処分場Dブロック南側護岸地盤改良工事

● 今後について

深層混合処理工法は、軟弱土そのものを現位置で固材とともに攪拌混合・固化させて、軟弱地盤を堅固な地盤に改良する工法です。産業廃棄物の排出がない、無振動であり周辺構造物への影響もないなどの特徴から、陸上・海上問わず、全国で数多くの工事实績があります。

深層混合処理船の施工では、処理機の深度、セメントミルクの吐出量とその硬化状況、船体の係留・傾斜等の施工状況の監視に加えて、発電設備の稼働状況、燃料や飲料水の残量管理など生活インフラの維持も欠かせません。

このため32名(16名×2交代)のクルーには、きめ細かい指示を出して、品質と安全確保に万全を期すよう努めています。また、最近はこれまで培ってきた経験や知識を継承するため、若手社員とも積極的にコミュニケーションをとるよう心掛けています。

デコム5号(改良面積:6.91m²)黄鶴(改良面積:5.47m²)

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成29年10月13日

◇常任委員会幹事会

1. 平成29年度港湾局長要望
2. その他

平成29年10月24日

◇常任委員会

1. 平成29年度港湾局長要望
2. その他

平成29年11月7日

◇支部長会議

1. 平成29年度港湾局長要望
2. その他

平成29年11月21日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成29年12月15日

◇試験委員会

1. 合格者の決定

東北支部

◇東北地方整備局と意見交換会を開催

東北支部では、去る12月4日に東北地方整備局との意見交換会を実施致しました。

日時:29年12月4日 16:30～17:30

場所:東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から岡副局長、中島港湾空港部長をはじめ15名のご出席を頂き、当協会からは寄神会長、野澤審議役、菅沼常任委員長及び細川東北支部長など10名が出席致しました。



東北地方整備局との意見交換会

寄神会長、細川支部長及び岡副局長の挨拶に続いて、支部長が支部会員のアンケートなどによる要望事項の趣旨説明を行い、これに基づいて意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な提出議題は次のとおりです。

1. 工事設計に関する件
2. 作業船保有企業の評価に関する件
(昨年から引き続き)
3. Aランク中小企業、B・Cランク中小企業への受注機会と工事量の確保について
(港湾局長要望とリンク)
4. 港湾におけるICT導入について

意見交換ではこれら議題のほか、その周辺の話題なども取り上げられました。特に、本部からご出席の皆さんからは当協会を取り巻く状況などが説明され、非常に有意義な意見交換会となりました。

北陸支部

◇国土交通省北陸地方整備局と意見交換会を開催

去る12月13日(水)、新潟市の新潟グランドホテルにて、当協会北陸支部と全国浚渫業協会日本海支部の合同で北陸地方整備局との意見交換会を開催しました。

意見交換会には、北陸地方整備局から佐々木次長、小池港湾空港部長など17名の出席をいただき、当協会からは寄神会長、本間副会長(北陸支部長)、菅沼常任委員長、野澤審議役、塚田北陸支部運営委員長など14名、全国浚渫業協会から金澤会長など7名が出席しました。

両協会および北陸地方整備局の挨拶に続いて、本田北陸支部事務局長より支部提出の議題(4項目)を提起

し、善処を要望しました。

これに対し、北陸地方整備局小池港湾空港部長から回答があり、さらに自由討議の中で、北陸の港湾予算、下請けの適正化、作業船の現状、ICTの勉強会開催等々について活発な意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な支部提出議題は次のとおりです。

1. 港湾関係事業予算の確保について
2. 登録海上起重基幹技能者の評価について
3. 低入札価格調査基準について
4. 働き方改革による労務費の改善について



北陸地方整備局との意見交換会

近畿支部

◇近畿支部総会を開催

近畿支部では、去る10月13日(金)に第九回支部総会を開催しました。

日 時:平成29年10月13日(金) 15:30～17:10

場 所:神戸商工貿易センタービル24階 ステラコート

総会は、海技協本部より寄神会長、尾崎専務理事に

ご臨席いただき、会員19社の内15社20名が出席し、議案について原案通り承認されました。

引続き、講演会が開催され、近畿地方整備局副局長、長田 信様から、「近畿の港湾に関する主な動き」についてご講演をしていただき、30名が出席しました。

その後、懇親会を開催、多くの関係者の出席により盛会裡に行われました。

総会次第

一. 開会挨拶 寄神支部長

一. 議 事

1. 議長選出

2. 議 案

第1号議案 平成27・28年度活動報告の件

第2号議案 平成27・28年度収支決算承認の件

第3号議案 平成29・30年度活動計画承認の件

第4号議案 平成29・30年度収支予算承認の件

第5号議案 役員の任期満了に伴う改選の件

一. 報告事項

本部活動報告ほか



近畿支部総会

◇近畿地方整備局港湾工事安全講演会(監督者研修)に講師を派遣

去る10月11日(水)に神戸地方合同庁舎にある近畿地方整備局局議室において、港湾工事安全講演会(監督者研修)が開催されました。

この講演会は、近畿地方整備局の若手技術系職員の資質向上を図ることを目的として行われたもので、当支部には海上工事の安全関係に着目した講義依頼を受けたものです。

当支部以外にも、日本潜水協会の講演も行われました。講演内容及び講師

①『船舶航行の安全基礎講話』

寄神建設(株)船舶部専門部長 矢野 正行

②『海上工事の安全のポイント「私たちはここを見る」』

海技協安全対策委員会委員 能美 正幸

③『「港湾工事と潜水作業」 日本潜水協会講師略

研修員とその他聴講生を含め15名程が参加し、熱心に講演を聴いていました。

できれば作業船に乗り込み直接確認できれば、更に理解が深まると、主催者・講師ともに同様の思いでした。



近畿地方整備局港湾工事安全講習会

◇国土交通省近畿地方整備局と意見交換会を開催

近畿支部では、去る12月12日(火)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を実施致しました。

日 時:平成29年12月12日(火) 15:30～17:00

場 所:国土交通省近畿地方整備局 局議室

国土交通省近畿地方整備局から長田副局長、杉中港湾空港部長など13名の出席をいただき、また当協会は、本部から寄神会長、野澤審議役、三木事業委員長をお招きし、寄神近畿支部長以下支部役員等と併せて13名

が出席しました。

寄神近畿支部長および整備局長田副局長の挨拶に続いて、支部各役員より要望事項の説明を行いました。

これに対し整備局杉中港湾空港部長から要望に対する回答があり、その後の質疑応答では、予算、作業船稼働の工事量の確保、Aランク中小や地元B・C企業の受注機会などの拡大は、海上工事における人材の確保、働く環境整備やインフラツールとしての作業船維持に連動すること、またICTでは勉強会の実施など、活発な意見交換が行われました。

最後は山本副支部長の閉会の挨拶で締めくくり、今回も有意義な意見交換会となりました。

I. 港湾関係予算の確保に対する要望

II. 入札契約制度の改革に対する要望

1. 作業船保持のための施策に関する要望

1) 総合評価における作業船及び海上起重基幹技能者の評価

2) 受注機会の増加を図るための入札契約制度に対する要望

①Aランク中小企業の元請受注機会の確保

②地元業者の工事量の確保

③海上工事チャレンジ型の確保

④中堅中小業者の工事成績評定点の引き上げ

2. 下請け価格の適正化に関する要望

1) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

2) 下請価格の適正化

3) 下請業者の評価の的確化

III. 実態を反映した発注に対する要望

1) 見積参考資料開示の改革

2) 積算基準の見直しと積算の適正化

3) 地方公共団体に対する誘導

IV. 作業船の保有および代替船建造に対する支援について

V. 海上工事における労働環境改善と担い手確保について



近畿地方整備局との意見交換会

中国支部

◇中国支部総会及び中国地方整備局との意見交換会を開催

平成29年度中国支部総会を12月20日(水)ホテルメルパルク広島にて開催いたしました。総会には本部より寄神会長、野澤審議役、菅沼常任委員長にご臨席いただき、中国支部会員20社の内10社出席、委任状10社のもと開催され、深山支部長が議長を務め、議案は全て承認されました。

総会次第

1. 開会挨拶 深山中国支部長
2. 来賓挨拶 寄神会長
3. 議長選出 深山中国支部長を議長に選出
4. 議案
第1号議案 平成27年度活動報告
第2号議案 平成27年度決算報告
第3号議案 平成28年度活動報告
第4号議案 平成28年度決算報告
第5号議案 平成29年度活動計画
第6号議案 平成29年度収支予算
第7号議案 中国支部役員を選出
5. 本部活動報告 野澤審議役

総会終了後、同ホテルにて中国地方整備局との意見交換会を開催いたしました。中国地方整備局からは、水谷副局長ほか18名の出席をいただき、当協会からは寄神会長、野澤審議役、菅沼常任委員長、深山中国支部長ほか27名が出席いたしました。

当協会からは、寄神会長、深山中国支部長の挨拶、中国地方整備局からは水谷副局長が挨拶を行い、続いて鈴木港湾空港部長から中国地方整備局の事業概要説明を行っていただきました。

続いて支部事務局より要望内容の説明を行い、要望に対し高野港湾空港企画官から回答があり、回答内容等に関する意見交換を実施いたしました。

意見交換時には、中国地方整備局と当協会会員から積極的な質問や意見が交わされ、とても貴重な意見交換会の場となりました。

この度の要望内容は次のとおりです。

1. 作業船保有の維持を行うために
 - ・起重機船等を使用する工事量の確保を要望
2. 安全監視船単価の実情について
 - ・実勢単価への見直しを要望
3. ICTの活用について
 - ・業者への負担の少ないICTの実施を要望

4. 回航・えい航費について

- ・適正な回航、えい航費の計上を要望

5. 汚濁防止膜の費用について

- ・グラブ浚渫に用いられる汚濁防止枠に付随するカーテンを実態に合わせ全損要望

6. 若手技術者の雇用の評価基準について

- ・若手技術者等の雇用に関する評価期間の延伸を要望



中国支部総会



中国地方整備局との意見交換会

●お知らせコーナー●

1

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

毎年度「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。



「安全ポスター」

2

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）


〔関係通達〕

- 総合評価落札方式による入札における適切なダンピング対策の実施について(平成29年9月29日)
- 下請事業者への配慮等について(平成29年11月15日)
- 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(平成29年11月20日)
- 下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について(平成29年12月1日)

(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2018.1 VOL.126



禁無断転載

発行日 平成30年1月

発行所 一般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

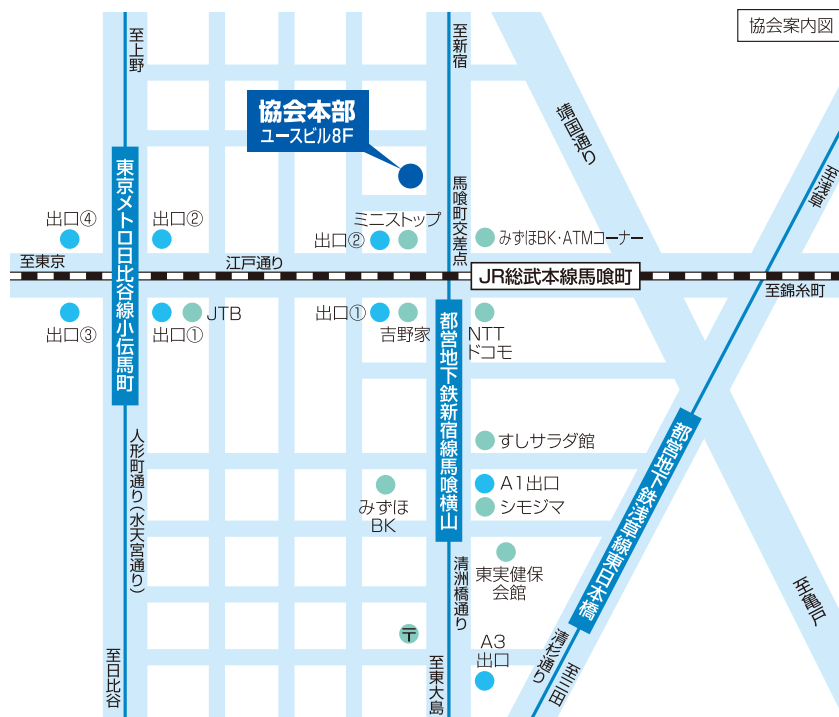
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス

一般社団法人 **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	〒030-0821 青森市勝田2-23-12 (株)細川産業内 TEL 017(723)1451 FAX 017(774)6541
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)8473 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	〒652-0831 神戸市兵庫区七宮町2-1-1 寄神建設(株)内 TEL 078(681)3126 FAX 078(682)8115
中国支部	〒723-0016 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 高知市仁井田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	〒900-8505 那覇市久茂地3-21-1 (株)國場組内 TEL 098(862)3447 FAX 098(861)1042