

マリーン・
プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 129

海技協会報

ページ
01 巻頭言

「異常気象」

一般社団法人日本海上起重技術協会 副会長 中部支部長
青木建設株式会社 代表取締役社長 佐野 茂樹

03 特集

**下田港防波堤の整備について
～超大型コンクリートブロックの据付～**

国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所

08 会員寄稿「会員の広場」 東北支部

青森県立美術館

細川産業株式会社 安全環境部長 馬場 信之

10 会員作業船紹介⁵⁹ 北陸支部

20m³級スパッド式グラブ浚渫船 第五長門号
株式会社 谷村建設

14 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」 シリーズ⁷⁶ 九州支部

株式会社 近藤海事 道方 博文

15 マリーンニュース「事務局だより」

**18 インフォメーション「お知らせコーナー・販売図書案内」
安全ポスター**

異常気象

一般社団法人日本海上起重技術協会 副会長 中部支部長
青木建設株式会社 代表取締役社長

佐野 茂樹



「気候は変えられるか?」というタイトルに目を奪われ一冊の本を購入いたしました。テレビ・ラジオでは、毎日のように「異常気象」を連呼しており、最近では「これまでに体験したことのないような…」とか、「命にかかわるような…」とかが頻繁に聞こえて参ります。そこで「異常気象」とはとひと解くと、「数十年1度ぐらいの現象、あるいは一生の間に稀にしか経験しない現象」のこのようです。毎年のように訪れるのであれば、それはもう異常ではなく「平常の気象」であります。

雪が降ればゲリラ豪雪、雨が降ればゲリラ豪雨。そこには日本特有な情緒も色気も全くといってありません。「粉雪まいちる小樽の…」 「雨が小粒の真珠なら…」 など、日本には美しい四季いや梅雨を入れれば五季があり、それぞれに美しく味わい深い表現もあり、世界でもまれな気象現象を持った国でありました。それがどうしたことか、梅雨がなかった北海道で豪雨・浸水・河川氾濫、また九州・中国地方では近年聞かれるようになった、「線状降水帯」や「バックビルディング現象」起因の土砂災害など、これらは地球温暖化による異常気象なのでしょうか?

19世紀中頃からの産業革命以降、温室効果ガス等

によって人為的な地球温暖化が始まったと言われております。この温室効果ガスには、二酸化炭素・メタン・亜酸化窒素・フロンなどがありますが、これらのガスの量はごく僅かで一番多い二酸化炭素でさえ大気中の0.03%にすぎません。しかしこれらのガスは地球を温かく保つという大事な役割もあり、もしこれらのガスや水蒸気が無ければ地球の平均温度は-18℃に下がってしまうとも言われています。また、これらのガスは地球上に自然に発生したもので、それに人為的に加えられた温室効果ガスにより、地球温暖化が進んでいるのだそうです。

それじゃあそのガスを減らそうじゃないかと色々考えますと、自動車の排気ガス、エアコンなどの電気製品による二酸化炭素、森林の環境整備や藻場の育成による二酸化炭素の削減等々、私達に出来る事はたくさんあるんじゃないですか。

我々が生業としている海の話ですが、温度が上昇すると海水に溶け込む酸素の量が少なくなり、冷たい水は沈み温かい水は沈みにくくなる、そして海水温度が上昇すると深海との海洋循環が程よく行われなくなり、溶け込み酸素と植物プランクトンの光合成による酸素を深海へ

運ぶことが出来なくなります。結果、海洋生物は生き残ることが困難になります。藻場は育成等により、二酸化炭素を吸収し酸素を供給するなど、海水の浄化に大きな役割を果たしています。そんな藻場を、約35,000kmある日本の海岸線全域に育成出来たら二酸化炭素削減の一助になるかもしれませんよ。何故なら沿岸の藻場やマングローブなど海の生態系が年間173万トンもの二酸化炭素を吸収しているんです。

打ち水の効果と逆効果のお話をしますと、打ち水によって涼しくなるのは、人間の五感で感じる効果でして、打ち水をして水が気体になる時、まわりから熱を吸収するため地面から熱を奪います、だから一時ですが涼しくなる。

しかし、しかしですその打ち水によって水蒸気が増加します、水蒸気は二酸化炭素よりずっと温室効果が高

い代物で、空中に熱が籠ってしまうことになります。地球の熱は宇宙空間に投げ捨てるに限るそうです。ここで一つの法則「何かの現象が起こる時、エントロピーは必ず増大する、勝手に減少することは無い」皆さん、暑いからと言って打ち水はほどほどにいたしましょう。

地球温暖化が更にこれ以上進むと、地球上の全ての生物に様々な悪い影響を及ぼすことはもはや明白であります。我々は異常でなくなった「異常気象」に対応しなければなりません。世の全ての人間が出来ることからコツコツと、そして地球の環境が少しでも改善できるように、地球の将来のリスクに備え、しっかりとマネジメントしていかなければなりません。勿論その先頭に我々起重機船集団「海技協」の会員の素早い判断と機敏な行動を見ることが出来るでしょう。そして「気候を変えましょう」

最後までお読みいただき、ありがとうございました。



特集

下田港防波堤の整備について

～超大型コンクリートブロックの据付～

国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所

1. はじめに

下田港は伊豆半島南端、石廊崎の東側に位置する天然の良港であり、1854年には黒船来航を経て同地で日米和親条約が締結され、日本最初の開港場として名を残すこととなりました。江戸から遠く、険しい天城山を背後にひかえる地理的条件から、貿易港としての役割はまもなく横浜に移りましたが、当時の面影を残す史跡や観光スポットが多く、情緒ある港町として地域の人々にも観光客にも親しまれるとともに、高級魚「金目鯛」の水揚げ量日本一を誇る漁業基地としても知られています。

一方、下田港周辺海域は複雑な地形条件、激しい気象・海象条件により海難事故が多発する難所でもあります。我が国の沿岸域航行の安全性確保のため、荒天時における小型貨物船舶等の避泊水域として指定された「避難港」は現在、全国に36港ありますが、下田港においては昭和26年に指定され、昭和28年から避難船の避泊地確保のため鵜島防波堤（昭和41年完成）及び東防波堤（昭和48年完成）が相次いで整備されました。

しかし、航行船舶はその後次第に増加・大型化し、これにより避泊水域が徐々に不足するようになってきました。



下田港全景



下田港付近における海難事故



全国の避難港配置



下田港内での避泊状況

2. 事業の概要

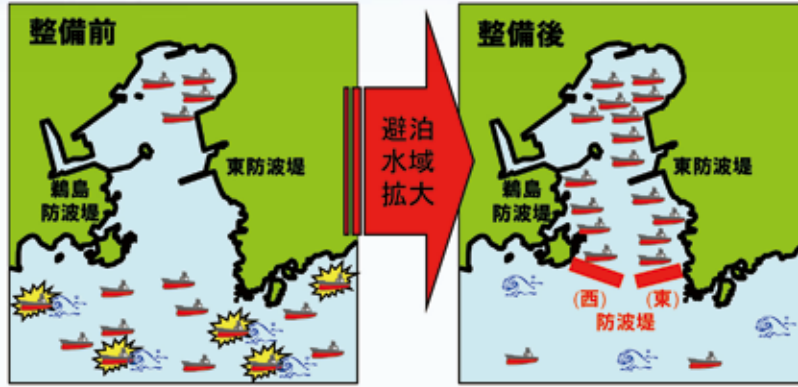
航行船舶を取り巻く前述の情勢変化をふまえ、避泊水域を湾口部まで拡大して避泊船舶の収容能力を向上させることを目的とした「下田港防波堤整備事業」が国の直轄事業として昭和55年に事業化され、全長900mの防波堤（西:500m、東:400m）を湾口部に新たに整備する工事が開始されました。

整備箇所は外海に面しているため波浪条件が厳しい上、最大水深40m以上の大水深である等、難条件であることもあり事業は長期化しておりますが、既に総延長の2/3程度が完成しており、現在は防波堤（東）および（西）の間に位置する開口部を中心に整備が進められています。

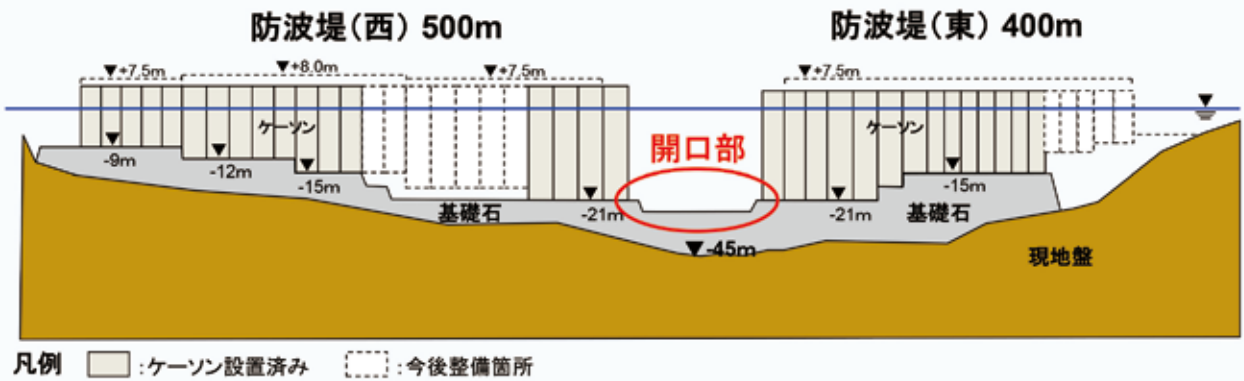
3. 津波に対応した開口部の施工

平成23年3月に発生した東日本大震災では、東北地方の各港湾において津波による大規模な被災が生じましたが、その中には津波で生じた越流により防波堤の基礎部が洗掘・倒壊に至った事例も報告されています。

伊豆半島一帯では、従前より東海地震等の大規模地震発生に伴う巨大津波の来襲が危惧されていますが、津波来襲後も防波堤本来の機能（避泊水域の確保）が維持されるためには、津波に対して所要の対策を講じることが必要であり、特に開口部においては基礎部で想定される強い「流れ」にも耐えられる構造とすることが重要になります。



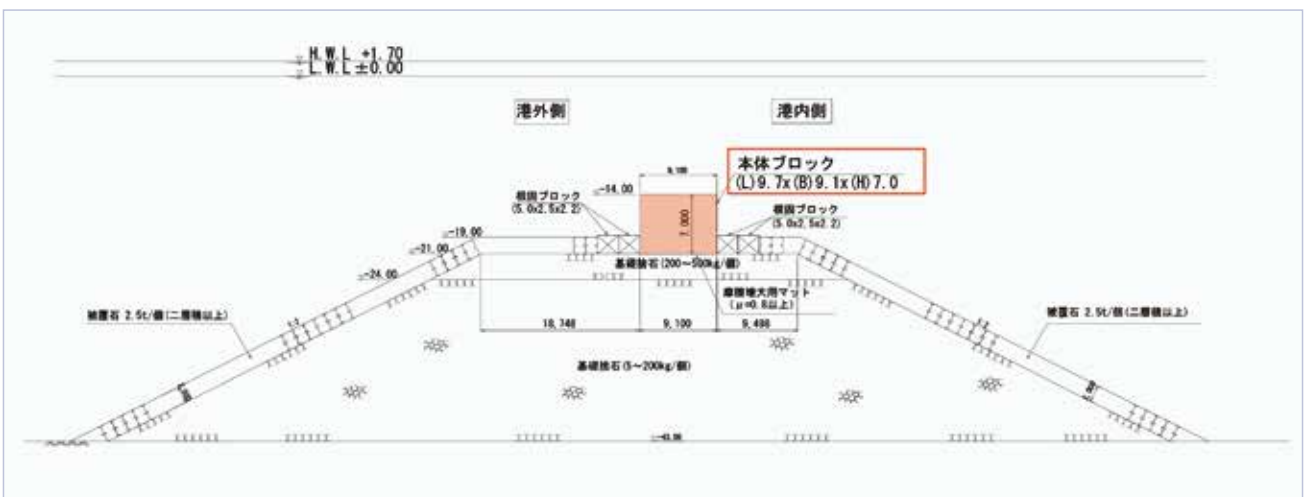
下田港防波堤の整備効果 (イメージ)



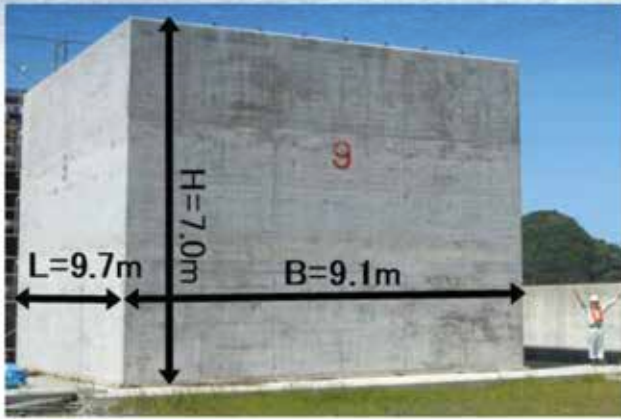
下田港防波堤 投影図 (港外側より)

そこで、開口部の構造・施工方法において「流れによる滑動・洗掘への抵抗力確保」と前述した厳しい波浪条件をふまえ「作業日数・時間の最小化」を念頭に検討を行い、開口部の補強として製作した超大型のコンクリートブロック(約1,400t/基)を主構造(本体ブロック)として、これを起重機船で吊り降ろし据付する施工方法を採用することとしました。

方塊としては破格のサイズ・重量である本体ブロックを水深20m以上の箇所に据え付ける作業にあたっては、潜水作業等の安全確保と出来型確保が課題であり、本事業では水中におけるブロックの位置管理システムや潜水土の作業深度・時間管理システムをはじめとした様々な民間技術も活用しつつ、国内有数の吊上能力を有する大型起重機船を中心とした船団で行い、今年7月に全ての本体ブロックの据付を無事完了しました。



開口部の標準断面図



本体ブロック (約1,400t/基) 全景



本体ブロック製作場所・据付場所



大型起重機船による本体ブロック吊上・海上運搬状況

トータルステーションからの情報

水中カメラからの情報

モニタ画面

起重機船操作室

トータルステーションからの測位データ

LED付水中カメラ映像

本体ブロック据付における出来型管理状況

4. 新たな賑わいの創出

事業の進捗により防波堤周辺では、本来の事業目的以外の様々な波及効果が生まれつつあります。

平成27年9月には、大水深と静穏性を併せ持つ好条件が決め手となりフリーダイビング大会(=ボンベ等の水中呼吸装置無しでの潜水時間・深度等を競う大会)が国内の実海域では初めて開催され、今秋にも同地で2回目の開催が予定されています。

また、平成28年4月には、下田港では初となるクルーズ船の寄港が実現し、豊富な観光資源を有する伊豆半島の更なる活性化に向けて地域の期待が高まっています。



フリーダイビング大会
(H27.9.20開催)

フランスの客船「ル・ソレアル」
(H28.4.4 下田港入港)



5. おわりに

本防波堤の整備事業については、前述した避泊水域の拡大や新たな賑わいの創出のほか、大規模地震による津波襲来時における背後地浸水面積の軽減といった防災面の副次的効果も期待されています。これら整備効果の発現に向け、地元関係者からは早期完成を強く要望されており、更なる事業推進を図る所存ですので、関係者の皆様の一層の御支援をよろしく願いいたします。

最後に、本工事の施工にあたり御指導及び御協力頂きました皆様に、誌面をお借りして厚く御礼申し上げます。

青森県立美術館

細川産業株式会社 安全環境部長 馬場 信之

日本各地には大都市にはない、個性を持った特徴的な芸術を展示する施設があり、それぞれ人気を集めています。今回はそんな中でも青森県が誇る「青森県立美術館」をご紹介します。

青森県立美術館は建物そのものに特徴があり、設計者の建築家・青木淳はその着想を隣接する三内丸山遺跡の発掘現場から得ているそうです。発掘現場を想わせるような地中深く掘り込まれた溝、その上に白い煉瓦壁の塊を複雑に被せることによりできる空間が強烈な個性を生んでいます。

美術館の中心にはアレコホールと呼ばれる四層吹き抜けの大空間があります。

ここには20世紀を代表する画家、マルク・シャガールによるバレエ「アレコ」の背景画が展示されています。こ

の背景画は全4幕からなっていますが、第3幕はフィラデルフィア美術館の厚意により長期借用が認められ、2020年までの予定で特別に全4作品の完全展示がされているそうです。(この貴重な機会に、ぜひご見学を)

さて、皆さんは「あおり犬」をご存じでしょうか。挑むような眼差しを持った子供の絵に代表される、青森県弘前市出身の美術家・奈良美智(なら・よしも)によって制作されたものです。巨大な犬の立体作品で、高さが約8.5メートル、横幅が約6.7メートルあります。季節の移り変わりと共にさまざまな表情を見せ、観る者を包み込む魅力を持った「あおり犬」は美術館のシンボルとして多くの人に親しまれています。また、美術館では170点を超える奈良美智作品を収蔵しているそうです。さらに、美術館南側には奈良美智のデザインに基づいて作



青森県立美術館

られた「八角堂」という建物の中に奈良美智の立体作品、高さ約6メートルのブロンズ像「Miss Forest/森の子」が鎮座しています。

青森県立美術館では棟方志功作品の展示を、青森市内にある棟方志功記念館との連携をもとに構成し、棟方志功展示室において年4回の展示替えを行っているそうです。

私が見学を訪れた日はこれらの他、漫画家・馬場のぼるや写真家・澤田教一、ウルトラマンの特撮などに携わった成田亨（なりた・とし）など青森県出身者の作品が多数展示されていました。

青森へお越しの際は、ぜひ「青森県立美術館」のご見学を！

そして合わせて、三内丸山遺跡・棟方志功記念館もどうぞ。

青森県立美術館 …… 青森市安田字近野185

三内丸山遺跡 …… 青森県立美術館から
徒歩で7分程度

棟方志功記念館 …… 青森市松原2-1-2

*写真など掲載してご紹介いたしたいところですが、手続きが大変なようです。

皆さんにはネットなどで検索して頂き参考になさって下さい。



青森県立美術館外観

20m³級 スパッド式グラブ浚渫船 第五長門号



1. はじめに

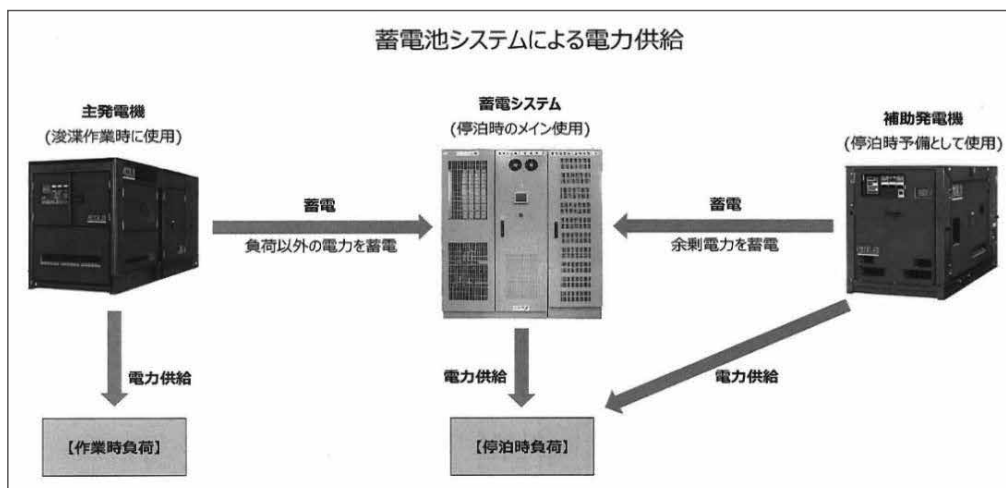
平成30年3月に完成した「第五長門号」は、平成3年に建造した「第三長門号」の後継作業船であり、これまで従事した浚渫工事で培ったノウハウを活かし安全性・施工性・操作性の向上を図り、合わせて国際海事機関(IMO)

のNO_x二次規制をクリアした原動機を搭載する事で環境面にも配慮しました。

更に作業時の余剰電力を蓄電し、夜間停泊時に利用する蓄電池システムを採用し、経済性や夜間の騒音等の環境にも配慮した作業船を完成する事ができました。



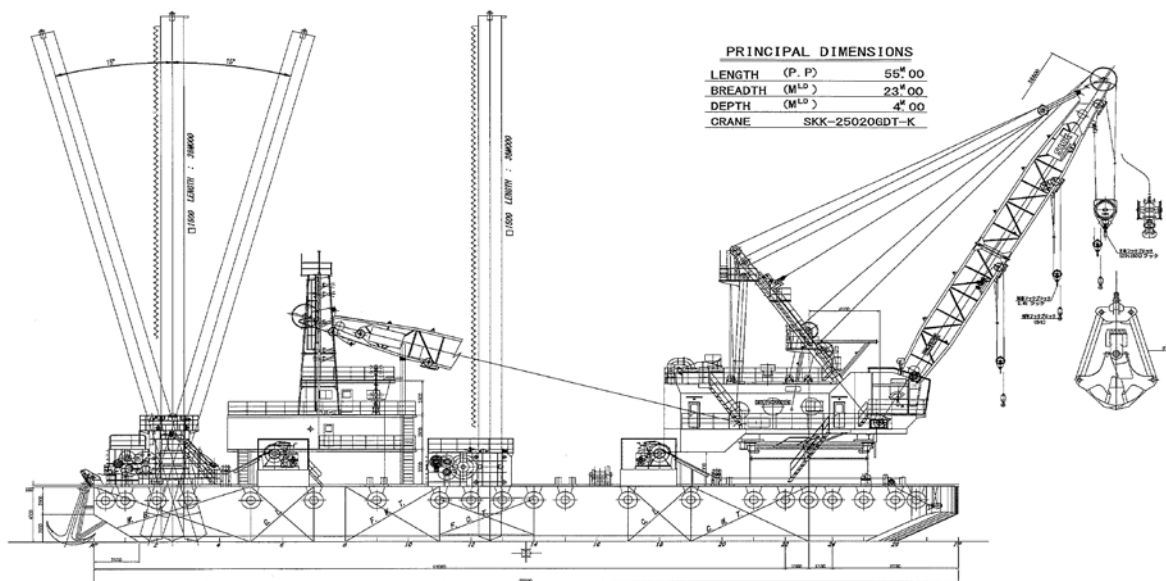
写真-1 第五長門号全景



概要図 蓄電池システム

2. 主要諸元

2.1 起重機部主要諸元	形式	(株)SKK SKK-25020GDT-K
2.2 浚渫仕様	直巻能力	80.0ton
	浚渫深度	水面下50.0m(全揚程60.0m)
	グラブバケット	普通土用 20m ³ / 52.0ton (密閉バケット仕様) 中硬土盤用 10m ³ / 50ton
2.3 砕岩仕様	重垂型砕岩棒	45.0tonまで可
2.4 クレーン仕様	主巻・定格総荷重×作業半径	120.0ton×15.9m ~ 58.5ton×29.2m
	補巻・定格総荷重×作業半径	9.4ton×10.0m ~ 28.0m
2.5 一般仕様	原動機	ヤンマー 6EY26LW 1,840kw/750rpm (IMO NOx 二次認証)
	水平掘装置	ディスクブレーキ制御
2.6 船体部主要諸元	形式	富士海事工業(株) 鋼製箱型非自航船
2.7 船体寸法		長さ 55.0m × 幅 23.0m × 高さ 4.0m
2.8 発電設備	主発電機	400kVA×220V×60Hz 1台 (IMO NOx 二次認証)
	補助発電機	125kVA×220V×60Hz 1台 (蓄電システムアシスト)
	スラスト装置	ポンプジェット式 1台 2,000kgf 254kw (IMO NOx 二次認証)
2.9 甲板機械	固定式スパッド	ピンローラージャッキアップ装置 1.5m角×38.0m×2基
	キック式スパッド	ピンローラージャッキアップ装置 1.5m角×38.0m×1基
	アンカー操船ウインチ	ワイヤー:18.0/9.0ton φ40×500m×4本 チェーン:35.0/17.5ton φ48×350m×4本
2.10 その他		浚渫施工管理システム(古野電気) RTK-GPSを使用した掘進管理、海底地形探知ソナー 蓄電システム 蓄電池容量 200kwh

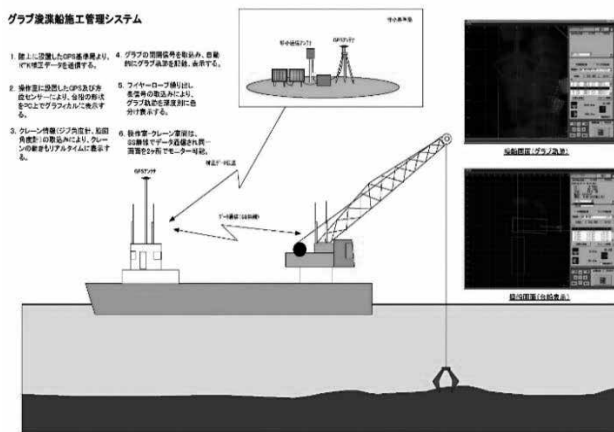


側面図

3. 最新鋭の施工管理システム

3.1 操船・位置管理システム

RTK-GPSを使用した施工管理システム装置により、正確な位置をクレーン運転席及び操作室(3F)で把握でき、ポンプジェット式スラストと固定式スパッド2本及びキック式スパッド1本を併用することで、正確な位置へ迅速に移動することができます。



グラブ浚渫施工管理システム説明図

3.2 浚渫管理システム

自動潮位計等の潮位データを取り込み潮位の補正、船体傾斜やジブ角度・旋回角度等から生じる誤差を補正する「深度補正制御機能」により、バケット位置や掘削深度を自動的に補正し、計画深度までの浚渫を可能としている。さらに、海底地形探知ソナーとの接続により浚渫作業の明確な視覚化が図れ、高効率化を実現、施工管理機能により浚渫データ(実績管理・作業日報・進捗管理など)が自動で記録され、リアルタイムの浚渫データに基づき施工を管理できます。



3F 操船操作室



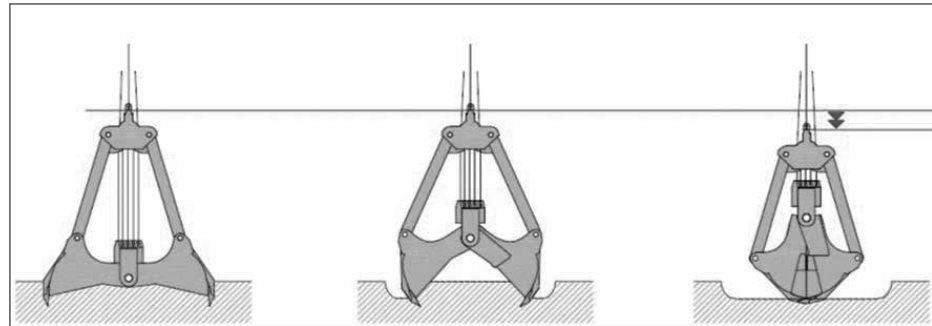
操作室 施工管理システム及びソナー



運転席モニター(ドラム監視モニター設置)

3.3 水平掘装置

バケット刃先の軌跡を水平にする「水平掘機能」を装備し、高精度の薄層浚渫が可能です。



吊ワイヤー自動調整

4. 新時代の省エネ・環境対策

4.1 蓄電システム採用の目的とシステム特徴

本船はCO2の削減、燃料コストの削減、夜間停泊時に船外へ漏れ近隣住民へ与える不快感の削減を目的として、作業船への搭載実績は、まだまだ希少状況であるが「蓄電池システム」を採用しました。

蓄電システムは、発電機運転時に発生する「余剰電力」をリチウムイオン電池に蓄電し、電力の必要な箇所へ必要な量を放電させることで「発電機の代替」を担います。蓄電時間は、主発電機稼働時で最短4時間30分で充電が可能。

蓄電池の連続使用可能時間は、10kwで約20時間。15kwで約13.3時間、20kwで約10時間の電力量を賄えることから、本船の停泊時(待機時)の電力使用量を十分に補えます。

4.2 本船の原動機装備

原動装備は「主発電機1台」「予備兼補助発電機1台」「蓄電池システム1基」とし、これまでと比べ燃料消費量の削減を図りました。また、船内の照明をLED仕様として省エネ・エコ化も図った。これにより、今後の燃料費用及び機械維持管理費用のコスト縮減が期待されます。



蓄電池システム ユニット



システムモニター(WiFi監視装置付き)

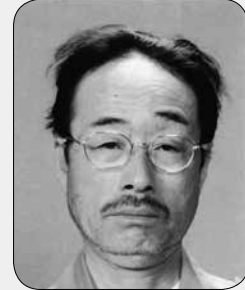
5. おわりに

おかげをもちまして「第五長門号」を完成することができました。今後も安全を最優先にして本船の性能・能力を最大限に発揮させ、各地で皆様方の信頼を得る様努力をして行く所存であります。ご指導のほど宜しくお願い致します。

九州支部

株式会社 近藤海事

みちかた ひろふみ
道方 博文 (平成21年12月17日認定)



プロフィール

- 出身地 広島県
- 生年月日 昭和31年7月20日
- 入社年月日 昭和47年3月25日
- 所属 海事部
- 職責 船団長
- 船団 ジブ式起重機船 不退転 長さ40.0m 幅18.5m、深さ3.0m(150t吊)
ジブ式起重機船 白虎 長さ53.0m、幅20.5m、深さ4.2m(265t吊)
作業艇 よしつね、べんけい、うしわか(いずれも4.9t)
- 経歴 平成7年 起重機船 不退転、白虎 甲板員
平成20年 同 船団長

● 主な工事実績

関門航路沈没貨物船 船骸撤去工事
北九州港 誘導灯ジャケット浜出工事
福島第一原子力発電所 汚染水タンク浜出工事
北九州市響地区 風力発電設備水切工事
北九州市ひびきLNG基地 ローディングアーム据付工事

● 今後について

弊社は明治37年創業以来、サルベージ(海難救助)作業から技術の研鑽を重ね、現在では沿岸荷役作業や臨海土木建設工事など幅広い事業において海上起重技術を生かしております。

今後も「絶対安全作業」の基本方針のもと、職場全員が一致協力し、海とともにわが国の産業の発展に貢献して参る所存です。



ジブ式起重機船「不退転(150t吊)」、「白虎(265t)」サルベージ作業

本部活動

平成30年7月10日

◇広報・事務局長会議

1. 本部活動
2. 支部活動
3. 広報活動
4. その他

平成30年7月18日

◇技術委員会

1. 港湾ICTについて(情報共有)
2. 港湾ICTについて(港湾局担当者との意見交換)
3. その他

平成30年7月25日

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 受講願書の審査

平成30年8月28日～30日

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題(案)の作成

平成29年9月6日

◇認定試験・講習試験委員会

1. 試験問題について
2. 受講願書について

平成30年9月25日

◇常任委員会幹事会

1. 平成30年度港湾局長要望について
2. その他

〔本部人事異動〕

平成30年 7月 1日付け採用

総務部長 鈴木 大吉

平成30年 9月30日付け退職

引地 正隆

中部支部

◇中部支部総会開催

(一社)日本海上起重技術協会中部支部

平成30年度総会概要

平成30年度当中部支部総会については、平成30年9月13日、静岡、愛知、三重の各県から会員22名中21名(委任状6名含む)が出席し、静岡県静岡市で開催された。

総会には、来賓として、国土交通省中部地方整備局から田中知足港湾空港部長、清水港湾事務所から木村俊介所長、(一社)日本海上起重技術協会 菅沼史典常任委員長、野澤良一専務理事をお迎えし開会した。

又、自民党港湾議員連盟会長 衆議院議員望月義夫先生、参議院議員 岩井茂樹先生、参議院議員 阿達雅志先生から祝電を頂いた。

議事に先立ち、佐野茂樹 支部長が挨拶し、続いて、菅沼史典常任委員長、国土交通省中部地方整備局港湾空港部長 田中知足様、からご祝辞をいただいた。

このあと、佐野支部長を議長に下記議案の審議を行った。

第1号議案 平成29年度事業報告について

第2号議案 平成29年度決算書・監査報告について

第3号議案 平成30年度事業計画(案)について

第4号議案 平成30年度予算書(案)について

各議案とも原案どおり可決承認された。

又、野澤良一専務理事より本部報告事項を行って頂き、続いて、記念講演として、木村俊介清水港湾事務所長より「最近の港湾行政について」について講演をいただき無事総会を終了した。

総会、記念講演終了後、参会者一同で懇親会を開催し、3県にまたがる会員同士、諸課題を語り合いながら親睦を深めていただき、和やかなうちに全行事を終了することができた。

今回の総会を通じ、国土交通省の中長期政策「PORT2030」、「働き方改革」の取り組みを認識し、また地域活性化における港湾の重要性、中部地方整備局におけるコンプライアンスの取り組みの重要性を再認識するとともに、会員相互の連携を深めることが出来たのではないかと思います。



中国支部

◇境港湾・空港整備事務所との意見交換会を開催

中国支部では、8月2日(木)に、中国地方整備局境港湾・空港整備事務所(以下、「境港空事務所」と称す。)と意見交換会を開催しました。

境港空事務所は、鳥取県の境港市にあり、鳥取県及び島根県を管轄していることから、鳥取県及び島根県の会員を対象に、受発注者の相互理解の促進を目的に、意見交換会を開催しました。

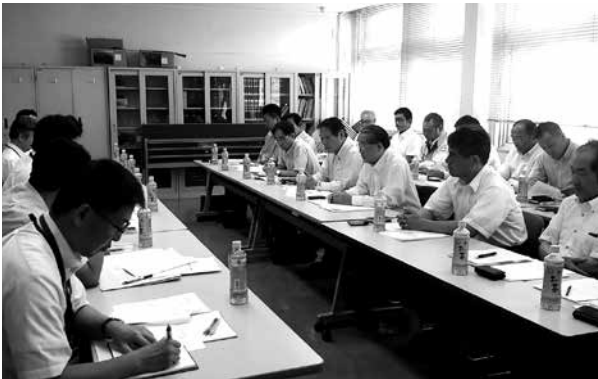
境港空事務所からは、坂本所長をはじめ、3人の副所長、技術職の3人の課長に出席して頂き、中国支部からは、金津理事をはじめ、鳥取県から4会員、島根県から3会員が出席し(良い出席率です)、さらに、島根県港湾漁港建設協会の高橋事務局長にもゲストで出席頂きました。

金津理事、坂本所長の挨拶の後に、山本副所長から事務所の事業概要の説明をいただき、意見交換に入りました。意見交換の議題は、以下の5項目です。なお、回答については書面で頂きました。

1. 中小企業を対象とした工事の発注
2. 地域特性を考慮した適正時期に工事発注
3. 設計変更時の条件明示
4. 回航・えい航費について
5. 休日施工と成績評定の運用(制度の説明を求めた)

意見交換では、要望事項のほかに、「やはり、事業予算があり、工事が発注されるのが最も重要」「港湾ICTに関して、この辺の業者は機械均しの装置を保有しているので活用を」などの意見が出ました。

意見交換会終了後は、場所を街中に移して交流会を行いました。参加した会員からは「良い取り組みだった」との声が聞かれ、相互理解が深まった意見交換会になったと感じています。



沖縄支部

◇**沖縄支部総会開催**

第17回沖縄支部総会が、7月5日(木)ザ・ナハテラス(那覇市)にて開催されました。

総会では、協会本部より野澤専務理事より会長代行来賓挨拶を賜り、本部活動報告を頂きました。

下記、総会次第について与那嶺支部長が議長を務め議案について原案通り承認されました。

人事案件について支部長の留任、監査役について大寛組、丸尾建設を留任とし下記のとおり承認されました。

また、総会終了後の活動報告会においては沖縄総合事務局より、多くのご来賓を賜り、支部会員との意見交換、懇親の機会となりました。

総会次第

開会挨拶 沖縄支部長 与那嶺 恵伸
 来賓挨拶 会長 寄神 茂之

議 案

第1号議案 平成26年度収支決算承認について

第2号議案 平成27年度収支予算(案)について

第3号議案 人事案件について

役員改選

留任：支部長 株式会社 國場組

留任：監 事 丸尾建設 株式会社

〃 株式会社 大寛組

本部活動報告

専務理事 野澤 良一

活動報告会

沖縄総合事務局開発建設部 来賓：10名

(一社)日本海上起重技術協会 会員：38名



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
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	作業船の運航に伴い自らが発生する 排水等の環境阻害要因に対する方策 を取りまとめたマニュアル 海洋汚染防止条約(マルポール条約) の付属書採択に伴う国内法の改正を 反映 「港湾工事共通仕様書」((公社)日本港 湾協会発行)に参考図書として記載	A4版 100ページ	平成30年4月	会 員 2,160円 非会員 2,700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」((公社)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 2,160円 非会員 2,700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

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（7月以降掲載分）

〔関係通達〕

- 「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」改訂について(平成30年7月2日)
- 平成30年7月豪雨に伴う建設資機材の需給の安定について(要請)(平成30年7月11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について(平成30年8月1日)
- 船舶検査心得の一部改正について(平成30年7月31日)
- 公共事業労務費調査(平成30年10月調査)説明会(平成30年7月30日)

〔協会活動〕


- 本部活動報告(7月期)
- 事業委員会活動報告(平成30年7月10日)

〔協会からのお知らせ〕

- 「船舶作業員の斡旋事業」及び「同講習会」への参加のお願い(30年7月6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2018.10 VOL.129



禁無断転載

発行日 平成30年10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

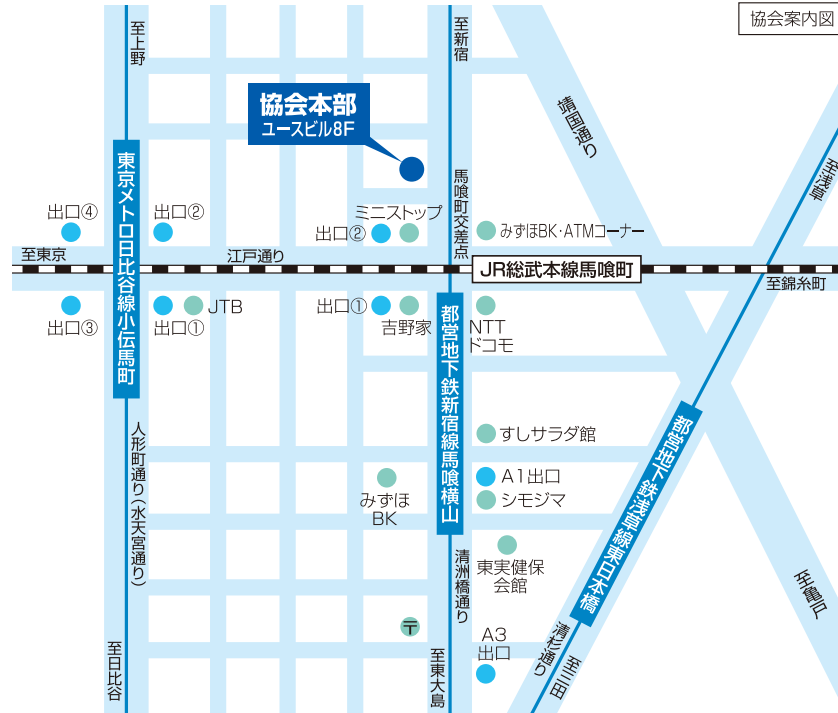
ユースビル8F

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