

海技協会報2012.1
VOL.

102

マリーン・
Japan Marine Construction
Engineering Association
プロフェSSIONAL



CONTENTS

VOL.102

海技協会報

ページ

01 巻頭言

「新春のご挨拶」

会長

寄神 茂之

「新年のはじまりにあたって」

国土交通大臣

前田 武志

07 特集

日本海側拠点港の形成について

国土交通省港湾局振興課

那覇港大型旅客船ターミナル整備事業について

沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所

嵩原 務仁

15 協会活動

平成23年度国土交通省港湾局長要望報告

20 協会活動

- ・平成23年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果について
- ・平成23年度「海上起重作業管理技士」認定試験及び資格者証更新講習結果について

28 協会トピック

「安全対策委員会」

非航式グラブ浚渫船「龍栄」の安全パトロール

30 会員紀行「会員の広場」近畿支部

平清盛と兵庫の港湾工事

株式会社吉田組 本店プロジェクト管理部長 佐竹 輝明

32 会員作業船紹介[㊤] 四国支部

「大型グラブ浚渫船 第58共栄号」

山本建設工業株式会社

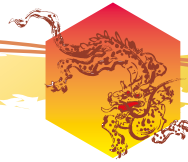
35 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」シリーズ[㊤] 中部支部

青木建設株式会社

尾鷲 勇

36 マリンニュース「事務局だより」

38 インフォメーション「お知らせコーナ・販売図書案内」



新春のご挨拶

社団法人日本海上起重技術協会会長

寄神 茂之

2012年(辰年)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申し上げます。

昨年を振り返りますと、東日本大震災や台風などの自然災害により、多くの命が奪われるなど、国民の安全・安心な暮らしが脅かされましたが、この中で、3月11日の東日本大震災においては、海技協の会員各位が、震災直後から被災者への支援、復旧活動に、積極的にご支援を頂き、皆様のご努力により、各港の啓開作業が進展し、速やかに港湾の供用が図れたことに対し、協会員の皆様に敬意を表します。

さて、私自身も会長就任以来早5度目の新年を迎えましたが、国内外における経済情勢の変化は激しく、デフレ・円高不況が続く中で、政府は「強い経済」を実現するために「新成長戦略」を閣議決定しました。国土交通省港湾局におかれても選択と集中の考えのもと、我が国、港湾の国際競争力の強化のため、「国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)」の推進や、昨年5月には、穀物、鉄鉱石、石炭を対象にバルク貨物輸送船の大型化に対応した「国際バルク戦略港湾」の選定、さらに中国、韓国、ロシアなど、日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の経済成長に取り組むため、昨年11月に日本海側の港湾について、5つの総合拠点港湾と8つの機能別の拠点港を選定しました。

さらに、遠隔離島において海洋資源の開発・利用や海洋調査船等に関する活動を支援するため、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる活動拠点の整備の推進など、新たな事業分野を展開していただきました。しかしながら全国の各地域を拠点としている地元海上工事専門業者にとっては事業量の見通しが、なお不透明の感を持っており社会資本整備重点計画等、中長期の整備計画を早期に取りまとめ示していただくことを切望するところです。

このような状況の中で新年を迎えまして、会員企業を取り巻く環境は益々厳しさを増しておりますが、会員ならびに協会発展のために更なる努力を尽くして参る所存ですので、本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。

昨年の協会活動を振り返ってみますと、まずは、公益事業としての「登録海上起重基幹技能者」及び「海上起重作業管理技士」資格認定事業です。「海上起重作業管理技士」資格認定事業につきましては、今日まで約4,800名もの資格者を認定し、しっかりとした認定制度として定着しています。4年目を迎えました「登録海上起重基幹技能者」資格者も順調に増加しており、今後は両制度の更なる効果的な運用を検討しつつ、現場の第一線でリーダーとして、工事の中心的な役割を果たしている作業船船長が、技術と技能を備えた「海上工事専門技術者」として確固たる地位の確立がなされ、工事实施においても高い技術者評価へと繋がるよう一層の努力をしていく必要があると考えて

おります。特に、「登録海上起重基幹技能者」の資格を有した技能者を工事に配置すれば、工事の施工能力の一環として、配置計画を評価する総合評価落札方式の導入を港湾局に働きかけて行きます。

2つ目は、11月16日に支部長会議を経て行った港湾局長要望活動です。平成19年度より港湾局で進めてこられた「公共調達制度改革」に沿った当協会の要望が前進し、昨年度におきましても「三者連絡会の試行の継続と拡大」、「下請表彰・評価制度の試行」、「作業船・専門技術者の適正評価に資する船舶関連情報のデータベース化」等々の形で推進されることとなりました。23年度は特に、我々、海上工事力を有する優良な作業船保有業者生き残れる一定水準の公共事業費の確保の要望を始め、重点要望として、

- ① 作業船保有業者が評価され受注機会の増大に結びつくよう作業船及び技術者の評価への要望
- ② 下請契約書の確認や三者連絡会の効果的な運用等を図ることにより、「下請価格の適正化」の要望

の2点を重点的に行いました。

今後とも、これら施策の継続と更に充実させるためのフォローアップに努めていく必要があると考えております。

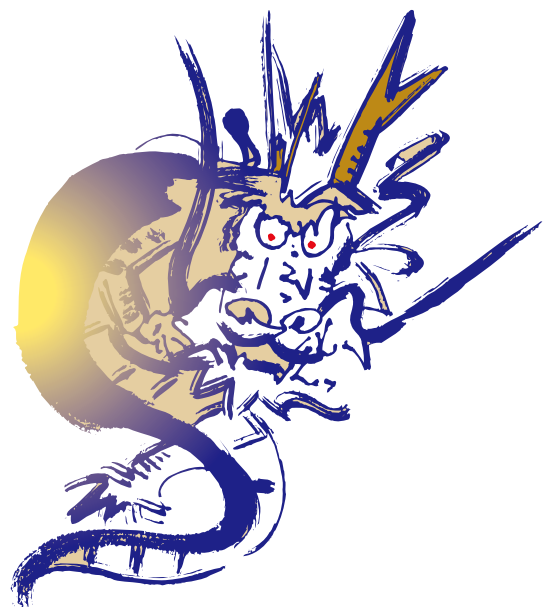
さて、平成24年度の予算も昨年の12月24日に財務省原案が閣議決定されました。財政状況の逼迫により社会資本整備が抑制される中で、国土交通省の公共事業関係予算案は、前年度を下回る4兆1,639億円(3%減)の結果となりました。そうした中でも、港湾関係予算は、対前年度を大きく上回る(10%増)予算を獲得され、安全、安心の確保に向けた施策を強力に進めるとともに、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾など、我が国の成長に資する取組を強化する港湾の整備に取り組むこととされております。

このような状況の中で、必ずしも全国の各地域各港湾の整備の展望が見通せないように感じておりますが、我が国の海上工事力を一手に担っている当協会会員の皆様には、今日まで築いてこられた技術と実績を基に環境の

変化にも対応しつつ、より一層適切な施工と安全の確保を徹底していただき万全の体制で海上工事に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

さらに、昨年の成果を実りあるものにし、引き続き本年度の事業計画を確実に遂行するために、「公共調達制度改革」に関する要望活動や、作業船のPR、船舶作業員の斡旋事業の運用等、協会活動の充実に向けて会員各位のご協力・ご支援を仰ぎつつ本部活動を鋭意進めていく所存であります。

最後に、会員各位のご繁栄ご健勝を祈念するとともに、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。新年の挨拶と致します。





新年のはじまりに あたって

国土交通大臣
前田 武志

平成24年という新しい年を迎え、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

昨年は、1月の霧島山(新燃岳)の噴火や大雪、3月の東日本大震災、8月の新潟・福島豪雨、9月の台風12号、15号と日本列島が大きな自然災害に見舞われた年でした。とりわけ東日本大震災は、多くの方が亡くなられ、今なお住み慣れた故郷を離れ、避難先で厳しい冬を過ごされている数多くの方がおられます。

多くの命と穏やかな故郷での暮らしを奪った大震災の爪痕は、いまだ深く被災地に刻まれたままです。我々は、被災地の1日も早い復旧・復興に取り組まなければなりません。それは単に被害を受けた施設を元に戻すことではなく、生活の再建や社会経済の再生、活力ある日本の再生、ひいては一人一人の人間が災害を乗り越えて豊かな人生を送ることができるようにすることが大切です。

本年も引き続き、将来を見据えた被災地の1日も早い復興を目指して、施策の実施を加速させるとともに、今後、このような惨禍が二度と起こらぬよう、「災害には上限がない」という今回の震災を教訓とし、「何としても国民の命を守る」という考えのもと、災害に強い社会資本整備や交通体系の構築などに全力で取り組んでまいります。

また、震災からの復興に全力で取り組むと同時に、経済成長力を含む日本経済の再生にも足取りを緩めることなく取り組んでまいります。我が国の経済が抱えている諸課題


は、震災の有無にかかわらずそこにあり、人口減少、少子高齢化、財政制約、国際競争の激化に加え、地球環境問題や震災を契機としたエネルギー制約等、これまでにない困難に直面しています。

これらの課題を克服し、我が国の明るい未来を築くため、国土交通省は「持続可能で活力ある国土・地域づくり」に向けた基本方針を作成しました。この基本方針に基づいて、国土交通省が水平的(分野の多様性)にも垂直的(現場業務から制度論まで)にも所掌の広がりをも有する官庁として、省内各部署や他府省とも連携し、その統合力・現場力・即応力を発揮した新しい取り組みを進めてまいります。

1.被災地の復興に向けて

「被災地の復興なくして、日本の再生なし」であり、今年取り組むべき最大かつ最優先の課題は被災地の復興です。まずは、住宅を失った被災者の居住の安定確保のため、地方公共団体が行う災害公営住宅等の整備を支援してまいります。

また、被災市街地の復興に向けたまちづくりについては、被災状況や都市構造の特性、地元の意向等に応じた様々な復興の在り方に対応できるよう、安全性確保のための集団移転、市街地基盤の再整備、復興拠点の整備などを支援するとともに、復興事業による事務負担が増大している中、市町村が能力を最大限発揮できるよう、まちづくり人材バンク



の構築など円滑な復興を進めるために必要な支援を行ってまいります。復興まちづくりに当たっては、被災地における耐震化や、津波対策等を支援するため、インフラの復旧を図るとともに、耐震化・耐浪化等に取り組んでまいります。

さらに、地域の産業再生を早期に図るため、三陸沿岸道路等の太平洋沿岸軸、沿岸部と東北道を結ぶ横断軸の強化について、防災面の効果を適切に評価しつつ、重点的な緊急整備を実施するとともに、国民生活や経済活動を支える被災した鉄道の災害復旧事業を早期に実施してまいります。

2.低炭素・循環型の持続可能な社会の実現

人口減少、少子高齢化が進む中、我々が豊かな社会を享受し続け、かつ、将来世代にも引き継いでいくためには、環境と社会・経済の関係を踏まえ、持続可能な社会を構築していくことが必要です。

例えば、エネルギー問題や少子高齢化といった我が国の中長期的な課題を解決し、持続可能な成長を実現していくためには、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入等の推進、多様な生物の生息・生育環境の形成など持続可能な社会の構築を図るための先導的な取り組みが必要です。

このため、地域社会・国民生活の構成要素となる住宅・建築物、輸送機関、公共施設について、将来スタンダード化されるべき環境性能を先取りして具現化するとともに、これらを組み合わせて、まち・住まい・交通分野等をパッケージにした、まち全体の創蓄省エネ化を進めてまいります。具体的には「ゼロエネルギー住宅」の普及の促進や、認定省エネ住宅(仮称)の促進のための税制優遇措置、木造住宅・木造建築物の普及促進、都市におけるエネルギーの面的利用推進、地中熱利用の検討、公共交通の充実、自動車と家庭・業務の一体的な省エネ管理システムの開発等の支援、まち・交通の太陽光発電・蓄電を行う取組等の支援、電気自動車等の環境対応車の普及促進やエコカー減税等の税制優遇措置、道路交通の円滑化、天然ガス燃料船の普及・実用化や浮体式洋上風力発電の導入、流域圏等における自立分散型エネルギー

システムの構築などに加え、建設産業の振興や人材の確保も図ってまいります。また、健全な水循環の再生、生物多様性の確保とともに、地域活動と一体となって、コウノトリ等の希少生物をはじめとした多様な生物の生息・生育環境となる水環境・緑地等の保全・再生に努めてまいります。さらに、建築物の低炭素化等による低炭素型の都市の実現に向けた法制上の措置を図るなどの取組を通じて、持続可能な「低炭素・循環型社会の構築」を強力に推進してまいります。


また、高齢化が進む地方部において、持続可能な社会を構築するためには、子育て世代が住みやすく、高齢者の健康、安全、快適な暮らしを実現するため、子育て世代や高齢者向けの住宅、公共交通の充実、安全で快適な移動空間の構築を図るなど「医職住」の近接した集約型の安全なまちづくりを目指し、生活・経済機能の強化と集約化を図ってまいります。併せて、現在継続審議となっている交通基本法の早期成立に向けて全力で取り組んでまいります。

こういった先導的な取組、先端的な技術システムの普及強化などの施策を総合的に推進することで、「持続する経済、持続する雇用、持続する国土」の構築に向けた取組を推進してまいります。

3.安全と安心の確保

我が国は、地震・津波や火山災害・風水害・土砂災害・雪害・高潮災害など、自然災害に対して脆弱な国土条件にあります。特に、東日本大震災の経験から、「災害には上限がない」こと、そして、社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」ことにあり、低頻度・大規模災害に対する備えが必要であることを改めて認識したところです。

今後、たとえ被災したとしても人命が失われないことを最重視し、また経済的被害ができるだけ少なくなるような観点から、これまでの防災対策に加え、ハード・ソフト施策の適切な組み合わせによる「減災」対策を一層推進してまいります。具体的には、地震・津波・火山・洪水・地殻変動等の観測体制の強化による適確な防災情報の提供や浸水想定区



域の設定、ハザードマップや避難計画の策定、警戒避難体制の強化といったソフト施策を充実してまいります。また、災害発生時の緊急輸送路の確保に向けた代替性・多重性の確保に向け、陸・海・空の多様なモードが連携し、ネットワーク化を通じたバックアップ体制を強化するとともに、災害時の円滑な物流網の確保に向けた民間物流事業者の能力を最大限活用した支援物資物流システムの構築、BCP（業務継続計画）の策定等被災時に活動を継続させるための対策も図ってまいります。さらに人口や都市機能が集積した地域における災害時の避難者・帰宅困難者対策として、官民が連携したハード・ソフト対策に関する法制上の措置や必要な支援を図ってまいります。

このように、災害への対応力を高める取組みを一層進めるとともに、今後発生すると想定されている首都直下地震、東海・東南海・南海地震等の大規模地震やそれに伴う津波、地球温暖化に伴い激甚化することが懸念される台風等による風水害・土砂災害などに備え、津波防災地域づくりの推進、災害対応体制・危機管理体制の強化、東京圏の中核機能のバックアップに関する基礎的な検討、東北圏をはじめとする各圏域における広域地方計画の総点検などを進め、災害に強い国土・地域づくりを推進してまいります。その際、社会資本整備の維持管理・更新にかかる費用が今後増大すると見込まれていることから、PPP/PFI等民間の知恵・人材・資金の活用も含めた、戦略的な維持管理・更新を行い、真に必要な社会資本整備を進めてまいります。

また、陸・海・空の運輸の安全を確保するため、運輸安全管理の推進や安全監査の実施等を進めるとともに、的確な事故調査により原因究明を徹底して行い、積極的に情報発信することにより事故の防止と被害の軽減を図る一方、公共交通における事故による被害者等への支援の取組みを進めてまいります。

さらに、昨今の国際情勢も踏まえ、海上における主権を確保し、治安と安全を守ることが重要であり、引き続き海賊対策等も進めるほか、海上警察権の充実強化を図るべく、必要な法改正も含めて海上保安庁の体制の整備や海上にお

ける監視・警戒体制の強化を図ってまいります。


4.経済活性化

日本経済が震災の打撃からようやく立ち直りつつある中で、急速な円高の進行、高止まり、さらには欧米経済の停滞感の高まりが、景気を下振れさせる重大なリスクとなっています。また、生産年齢人口が減少する中で、国の活力を維持するためには、高齢者層から子育て層への所得移転等による消費行動の活性化や海外の成長マーケットの取り込み等、需要サイドに着目した施策の展開を図る必要があります。さらに、ファンドの活用を含め具体的なPPP/PFI事業の案件形成や推進、新たな法制度を含めた民間の能力を活用した空港運営の推進を図るなど、広く民間の資金、人材、ノウハウを投入し、経済活性化に繋げていくことが必要です。

具体的には、住宅や都市分野については、住宅エコポイント制度の再開や中古住宅流通・リフォーム市場の拡大、生前贈与等に係る税の減免等による住宅投資の活性化や、機能的で魅力ある都市整備への民間資金の流れの円滑化等を通じ、住宅・不動産市場の活性化を図ることが重要です。内需主導の経済の安定的な成長のために、住宅・不動産市場の活性化等による内需の拡大を図ってまいります。

観光分野については、訪日外国人3000万人時代を見据え、官民連携強化によるオールジャパンの訪日プロモーションの推進、風評被害の払拭、外客受入環境の整備、本年4月に開催予定のWTTC（世界旅行ツーリズム協議会）グローバルサミットに代表されるMICE（国際会議・展示会等）の誘致・開催等を推進し、訪日観光需要の拡大を図ります。また、国内旅行については、官民合同の「国内旅行振興キャンペーン」により旅行機運を醸成するとともに、特に東北地方については「東北観光博」を実施し、旅行需要の回復と新たな観光地域づくりのモデル構築を図ります。加えて、休暇改革などの旅行をしやすい環境整備や交通アクセスの改善を進めてまいります。

また、地域の経済活性化に向けて、地域公共交通の確保・維持・改善、バリアフリー化の推進、全国ミッシングリンク



の整備、整備新幹線の着実な整備、都市鉄道ネットワークの改善、離島等の流通効率化への支援、日本海側港湾の機能別の拠点化、成長基盤の強化等につながる社会資本整備総合交付金の効率的な活用等を進めてまいります。

5.国際競争力と国際プレゼンスの強化

経済がグローバル化する中、世界、特にアジアにおける我が国の存在感が希薄化することが懸念されています。このため、アジアなど海外の成長や活力を日本に取り込み、日本が外国企業にとって魅力ある進出先とする施策を講じることが必要です。大都市は、ヒト・モノ・資本を呼び込む国際ビジネスの拠点として、国全体の成長エンジンとなる一方、地方の中核都市は、世界に門戸を開き特色や強みを活かし、地域経済を活性化する牽引役となることが求められます。

このため、具体的には、国際コンテナ・バルク戦略港湾や大都市拠点空港等の更なる強化、鉄道によるアクセス機能の向上、主要都市間、都市と港湾・空港等を連絡する高規格幹線道路や大都市の環状道路の整備等を行うとともに、オープンスカイの一層の促進やLCC参入促進に関する取組、日本商船隊による外航海運の安定輸送の確保等のソフト施策を併せて推進し、これにより、継ぎ目のないヒト・モノの移動を促進し、国際・国内の交通ネットワークの充実を図ってまいります。また、民間都市開発プロジェクトの支援を通じた大都市の再生を推進することで、国際競争力の強化のための基盤整備を促進してまいります。

また、海洋立国の実現に向けて、海洋権益の保全等を図っていくことは極めて重要であることから、遠隔離島における活動拠点の整備や海洋調査の推進、海洋情報の一元化を通じ、海洋の本格的な利活用を進めるための環境整備を行ってまいります。

また、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が世界市場で大きなプレゼンスを発揮することを目指して、海外展開をすることが重要であり、官民連携による海外プロジェクトの実現に向けて、総合的・戦略的な支援・推進体制を整備するとともに、その基盤づくりとしての国際標

準化も推進することにより、具体的案件の受注を図ってまいります。

また、災害によってインフラが破壊されると、サプライチェーンの寸断などにより、国内外の経済に多大な影響を及ぼすため、今後インフラ整備全体の「選択と集中」を図る中で、災害に強いインフラ整備を図ってまいります。国外の例では、昨年10月に発生したタイの洪水被害は、タイ国内のみならず、サプライチェーンの寸断により、世界中に影響を及ぼしました。国土交通省は、国際緊急援助隊として、高性能で機動力のある排水ポンプ車や官民連携の排水チームを海外に派遣し、排水作業にあたりました。今後は、防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制を含む総合防災システムを提供するなど、事前に災害を予防、被害の軽減を図ることが必要です。このような総合防災システムとその的確な運用を組み合わせた「防災パッケージ」を世界に展開することで、国と国との「絆」を深め、我が国と他国とがともに発展する新たな国際貢献モデルとして、国益の観点から戦略的に防災対策を推進してまいります。

6.最後に

我が国は、長期にわたる経済低迷と財政制約、未曾有の人口減少社会の到来、円高や空洞化などの国際環境への対応といった震災前からの課題に加え、新たに東日本大震災からの復興に取り組んでいかなければなりません。国難とも言うべき現在の危機をチャンスに変えるために、国土交通省及び政府が一丸となって、上述のような方向性に基づく新しい取組を進めてまいります。特に、被災地における復興にあたって、先導的な各種プロジェクトの実施を図るため、必要な検討を進めてまいります。

国民の皆様のご理解をいただきながら、ご期待に応えることができるよう、諸課題に全力で取り組んでまいり所存です。

国民の皆様の一層のご支援、ご協力をお願いするとともに、新しい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より祈念いたします。

日本海側拠点港の形成について

国土交通省 港湾局 振興課

背景

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国は近年著しい経済発展を遂げている。2007年には中国が米国を抜き我が国最大の貿易相手国となり、また、ロシアのWTO加盟が間近に迫るなど、対岸諸国と我が国の経済関係が今後益々深まっていくものと思われる。このような中、太平洋側港湾に比べて地理的に対岸諸国と近接する日本海側港湾では、その特徴を最大限発揮し、対岸諸国との間の人や物の往き来を今後さらに活性化させ、日本海側地域、ひいては国全体の成長につなげていくことが期待される。

また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災(東北地方太平洋沖地震)により、東北地方及び北関東地方の太平洋側港湾が甚大な被害を受けたが、被災地の生活や産業活動の維持のため、日本海側港湾が活用されるなど、日本海側港湾が太平洋側港湾の代替機能を果たした。

日本海側拠点港の形成の目的

このような背景のもと、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を通じて日本海側港湾の必要な港湾機能の強化を図ることにより、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れ、また、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目的として、日本海側拠点港の形成を図ることとした。平成22年11月に「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を設置し、計10回の検討委員会を行い、平成23年11月に日本海側拠点港の選定結果を発表した。(図-1)

	総合的拠点港	日本海側拠点港・拠点化形成促進港						
		国際海上コンテナ	国際フェリー・国際RORO船	国際船舶検査	外航クルーズ(定期クルーズ)	外航クルーズ(寄港観光地クルーズ)	原木	LNG
稚内								
留萌						☆		
石狩湾新							●	
小樽・伏木富山・舞鶴							●	
能代								☆
秋田		●						
酒田								●
新潟	●	●						
直江津・新潟							●	
伏木富山	●	●	●					
七尾						☆		
金沢		●				●		
敦賀			●					
舞鶴		●	●					
境		●				●		
浜田						●		
下関	●							
北九州	●							
北九州・下関		●	●	●	●			
博多	●	●	●	●	●			
唐津						☆		
伊万里		●						
長崎・佐世保				●				
長崎					●			

※ ●: 日本海側拠点港 ☆: 拠点化形成促進港



図-1 日本海側拠点港選定結果

日本海側拠点港の公募

日本海側拠点港の公募は平成23年6月より7月末まで行った。公募の対象とした港湾は、日本海側に存在する国際拠点港湾及び重要港湾(離島港湾は除く)の26港(稚内港～長崎港)であり、対象とした機能は「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」、「国際定期旅客」、「外航クルーズ(定点クルーズ)」、「外航クルーズ(背後観光地クルーズ)」、「原木」、さらに「その他の貨物」として応募者から原木以外の貨物の取扱い機能についても提案を可能とした。ここで、「定点クルーズ」の拠点港とは、一定のコースを定期的に周遊するクルーズの発着拠点となる港のことであり、「背後観光地クルーズ」の拠点港とは、背後に魅力的な観光地を抱え、一定以上のクルーズ船の寄港回数が見込まれる拠点港のことである。

また、複数の港が同一の機能の強化を協同で行う場合に限り、連名での応募を可能とした。これにより、複数の港が連携した取り組みを促すこととしたものである。

日本海側拠点港の形成に向けた計画は、機能ごとに策定するものとし、その内容は、検討委員会で議論した「日本海側港湾のあるべき姿」を2025年までに実現することを目標とした。

例えば、「国際海上コンテナ機能」のあるべき姿とは、日本海側港湾から釜山航路で輸送される外貿コンテナ貨物の約8割が釜山港でトランシップされていることや、2003年から2008年の日本海側港湾の対中国・ロシア向け外貿コンテナ貨物量の平均伸び率が全国平均より高く、今後も伸びが期待されること等を踏まえ、

● 複数港の連携や内陸部とのアクセス向上による集荷力の強化などにより、消費地や生産地を背後に控え

る港湾など一定の取扱量が見込める港湾に対岸諸国との貨物を集約する。当該港湾において、中国・ロシアを中心に対岸諸国との間の今後のダイレクト航路の就航・拡大に必要な港湾機能の強化を図る。その際、基幹航路向け貨物については、国際コンテナ戦略港湾への集約を図る。

とした。ここでいう「ダイレクト航路」とは、目的地まで積み換えをせずに輸送される貨物を運ぶ航路である。

日本海側港湾のあるべき姿をもとに、日本海側拠点港が満たすべき定量的な選定基準は表-1のとおり設定した。

平成23年7月末に公募を締め切り、19港湾管理者から23港、44計画の提案があった。応募は小樽港、伏木富山港、舞鶴港といった地理的に離れた3港による外航クルーズ(背後観光地クルーズ)機能への応募をはじめとする連名応募や、その他の貨物として「リサイクル貨物」、「LNG」、「北洋材」の応募があった。

日本海側拠点港の選定

平成23年8月の検討委員会で各応募者から4日間、延べ19時間に亘ってプレゼンテーションが行われた。その際、港湾管理者の長たる知事や市長が自らプレゼンテーションを行われたり、地元の立地企業の方々も出席されており、港湾管理者と企業が一体となり熱意をもって取り組まれていた。委員からは、対岸諸国との国際海上コンテナや国際フェリーの航路就航や増便に向けた具体的な取り組みに関する質問や、荷主や船社など港湾利用企業とどの程度合意形成がなされているかといった質問が多数あった。

検討委員会は各応募者からの計画書やプレゼンテー

表-1 日本海側拠点港の定量的選定基準

機 能	2015年	2025年
国際海上コンテナ ※国際コンテナ戦略港湾政策との整合性を図ることが前提	<ul style="list-style-type: none"> ●中・露を中心に対岸諸国との間にダイレクト航路の就航 ●中・露を中心に対岸諸国との輸出入コンテナ、2010年の2割増し以上の取扱個数 	<ul style="list-style-type: none"> ●中・露を中心に対岸諸国との間にデイリーのダイレクト航路の就航 ●中・露を中心に対岸諸国との輸出入コンテナ、2010年の2倍以上の取扱個数
国際フェリー・国際RORO船	●対岸諸国との間に定期航路の就航	●対岸諸国との間に週5便以上の航路就航
国際定期旅客	国際フェリー・国際RORO船に準じる	
定点クルーズ	●年間寄港回数25回以上	●年間寄港回数50回以上
背後観光地クルーズ	—	●年間寄港回数12回以上
原木	<ul style="list-style-type: none"> ●年間取扱貨物量30万トン以上 ●3万トン級原木運搬船が満載で入港可能 	

ション等を踏まえ、各計画書の評価(点数付け)を行った。また、新潟港、伏木富山港、下関港、北九州港、博多港の5港については、港湾の規模に鑑み、日本海側拠点港として選定される機能に加え、その他の機能の強化も図ることが望まれる港湾として、「総合的拠点港」とすることを提案した。

検討委員会の結論を踏まえ、国土交通省政務三役会議の議を経て、日本海側拠点港を図-1のとおり選定した。その際、日本海側拠点港の選定から外れた留萌港、能代港、七尾港、唐津港の4港を「拠点化形成促進港」として選定した。拠点化形成促進港に選定された各港湾にはそれぞれ課題が提示され、今後のフォローアップでそれらをクリアしたことが確認されれば、日本海側拠点港として追加選定する可能性も残すこととなった。

おわりに

日本海側拠点港及び拠点化形成促進港については、平成24年度以降、当面年1回程度委員会を行い、計画の進捗状況のフォローアップを行う。日本海側拠点港の機能強化に必要となる国からの予算、税制などの支援については、東日本大震災等の影響で選定スケジュールが後ろ倒しになったため、平成25年度以降に対応していく予定である。

那覇港大型旅客船ターミナル整備事業について

沖縄総合事務局 那覇港湾・空港整備事務所 高原 務仁



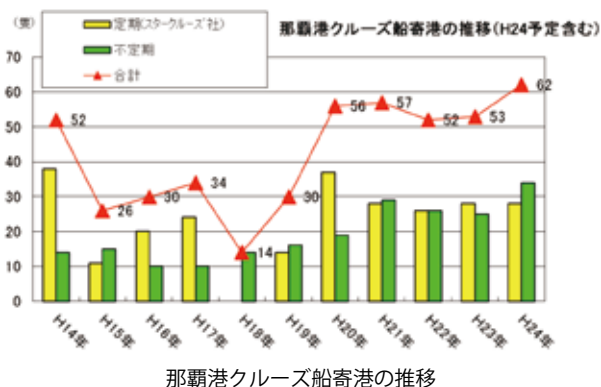
那覇港航空写真

1. 事業の概要

本事業は、市街地や公園、ビーチに近接した場所に大型旅客船ターミナルを耐震強化岸壁として一体的に整備することで、国際交流拠点並びに防災拠点の整備を図ったものであり、岸壁等にジャケット構造及びプレキャスト床版を採用するとともに、利用上最低限必要な施設(港湾施設用地210m×30m、岸壁本体210m×20m、ドルフィン部130m、アクセス道路2系統)を整備するものである。

近年、アジア・太平洋地域は国際クルーズ観光の成長市場として世界から注目されており、沖縄本島にある那覇港においては、東アジアの中心という地理的優位性や豊かな自然環境、独特の芸能・文化を背景に、平成23年は外国クルーズ船が53回寄港するなど、国際クルーズ拠点港の役割を担ってきた。ちなみに平成21年には50回の寄港で全国一位となったこともあるほか、平成24年は62回の寄港を予定している。

本施設整備以前は、増加するクルーズ船寄港に対



して大型クルーズ船対応の係留施設の不足から専用の利用が図れず、コンテナ等が密集する外内貿ターミナルでの対応を余儀なくされ、貨客混在によるリスクの問題や一般船舶の荷役作業効率の低下に加え沖縄のイメージの低下を招いていたことから、大型旅客船ターミナルを早期に整備・供用することが求められていた。

一方、那覇港は背後圏人口67万人を抱える中、災害時における緊急物資輸送のための岸壁不足が課題であり、耐震強化岸壁の早期整備が急務であった。



貨物と旅客の混在状況



完成共用イメージ図

また、岸壁部の色彩は、琉球独自の染型である「紅型」や首里城に用いられる沖縄らしい「ベンガラ色」を基調色とし、舗装パターンは首里を代表する織物である「首里織」や「琉球絣」をモチーフにした格子模様とした。

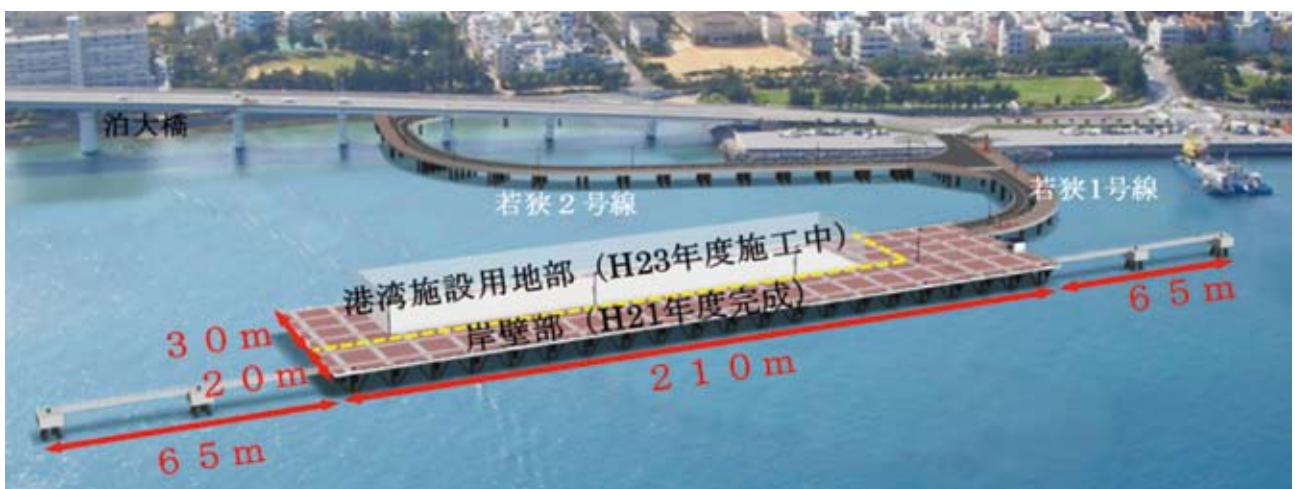
それに加え、ジャケット本体の色彩はダークグレー、上部構造物の外周をホワイトコンクリートにすることで、美しい南国の海に沖縄固有の織物がスッキリと浮かび漂うイメージを表現させるなど、地域の特徴を活かした景観形成によりクルーズ船利用者の満足度向上

並びに寄港地の魅力度向上を図ることで観光支援に寄与している。



船上からの写真

また、本事業箇所はフェリーや漁船等が輻輳する泊航路と那覇西道路若狭ICの護岸に挟まれた狭隘な施工区域のため、航行船舶への安全上の配慮が求められたこと、背後にビーチ、公園、小学校及び一般住宅地が広がっており、工事で発生する騒音・振動等による周辺環境への配慮も求められたことから、施工に際しては、波浪や航跡波による動揺及び施工区域を最小限に止めるため、鋼管杭打設及びジャケット据付には大型起重機船(1,600トン吊)を使用するとともに、隣接する小学校への騒音軽減を図るため、油圧ハンマーへの防音装置を取り付けるなど、周辺への防音壁設置等による騒音対策を行った。



旅客船バース概要

2. 施工方法について

ジャケット製作から据付までの手順を、平成21年度施工の事例を含め以下に示す。



①ジャケット製作状況(北九州工場)



②ジャケット完成状況(北九州工場)



③回航状況(北九州→那覇)



④鋼管杭打設状況



⑤鋼管杭打設完了状況



⑥据付状況





⑦据付完了状況



⑩舗装及びブロック設置状況(H21施工箇所)



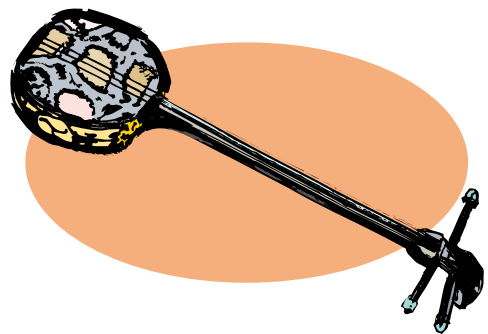
⑧コンクリート床版据付状況(H21施工箇所)



⑪舗装及びブロック設置完了(H21施工箇所)



⑨コンクリート床版据付完了(H21施工箇所)



3. 最後に

大型クルーズ船の寄港により約2,300万円/回(スーパースターリブラ4万2千トン級、1500人で想定)の経済効果があるほか、本施設が整備されたことにより、那覇・国際通りまでの距離が約6kmから約2kmに短縮された。

また、我が国を含むアジア地域のクルーズ船需要は、年率5%以上で拡大し、2020年には238万人に達する見込みも有り、クルーズ観光においてアジア地域は最も成長が期待できる市場として注目されていることから、地域発展の為に今後も早期完成に向けて鋭意整備を行うこととしている。



【参考】本施設に入港する主な船舶



ダイヤモンドプリンセス 115,875t



スーパースターリブラ 42,300t



コスタ アレグラ 28,430t

平成23年度 国土交通省港湾局長要望報告

1. 平成23年度要望趣旨について

平素は、当協会の業務運営に関しまして、格別のご指導とご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

この度の東日本大震災では、広範囲な港湾等において誠に甚大な被害に遭遇されましたことに対して、心よりお見舞いを申し上げます。また、東北地方の市民の生活と産業を支えてきた港湾を一日も早く復興させるため、懸命の努力が傾注されておりますことに深く敬意を表しますと共に、復旧・復興工事が円滑に進みますことをお祈りいたします。

さて、当協会は昭和61年の発足以来、国土交通省ご当局をはじめ関係官公庁、団体等のご指導ご支援により、順調に活動してまいり、この間、海上起重事業の近代化と海上起重技術の向上に努めてまいりました。

中でも、海上工事において品質の確保、安全・安心の確保や工事の円滑な実施を図るための、「海上起重作業管理技士」認定事業、「登録海上起重基幹技能者」認定事業を行ってまいりました。

また、海上起重作業、技術に関する図書として、「作業船団の運航に伴う環境保全マニュアル」、「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」、「作業船団安全運航指針」の発行等を行ってまいりましたが、これら協会の公益事業の執行に対しまして特段のご理解とご支援・ご指導を賜り、深く感謝申し上げます。

さて、当協会会員の、企業活動の中核である公共事業費が長期間に亘り低迷を続けており、海洋国家である我が国の国民生活や産業活動を支える基盤である港湾関係事業の円滑な執行への影響が危惧されております。とりわけ、地方における事業量の減少が多くの会員企業にとっては大変厳しい状況となっております。

この様な情勢の中で、ご当局におかれましては、平成19年度より公共調達制度改革を推進されており、「三者連絡会の継続と拡大」、「下請表彰・評価制度」、「作業船・専門技術者の適切評価に資する船舶関連情報のデータベース化」等々の施策が進展し、着実に対応していただいておりますことに深く感謝申し上げます。

つきましては、昨今の厳しい現状を克服するため当協会会員の懸案事項を要望いたしますので、特段のご理解とご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

2. 要望事項

I 公共事業予算

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や海岸の整備は重要であり、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あります。

しかしながら、公共工事の長期に亘る縮減により作業船の稼働率が低下し、また持続的に必要な作業船の維持経費の負担により、作業船保有業者の経営状況が極度に悪化しております。このまま推移しますと、作業船が激減し海洋国日本を支えるのに必要な海上工事力を確保することが困難となり、日本の海上工事システムに重大な障害が発生することが危惧されます。

この事態を回避するためには、海上工事力を有する優良な作業船保有業者が生き残れる一定水準以上の公共事業の確保が必要であります。

このような状況をご理解いただき、平成23年度3次補正及び平成24年度の港湾関係予算においては、東日本大震災の

復旧工事も含めて、相当規模の予算を確保されますようお願い致します。

Ⅱ 東日本大震災への対応

本協会は、「災害応急対策業務」の協定に基づいて航路・泊地等の啓開作業、港湾施設の早期供用等に貢献してまいりました。被災地域が早期に復興するためには、港湾・海岸施設の復旧が不可欠でありますので、災害復旧工事の早期発注をお願いします。

また、復旧・復興工事の実施にあたっては、作業船を保有し長年蓄積された豊富な海上施工技術と経験を持つ当協会会員の活用をよろしくお願い致します。

Ⅲ 公共調達制度

海上工事力を有する優良な作業船保有業者が生き残れる環境を作るには種々のことが考えられますが、実行性の面から二つの方策があると考えております。一つは作業船保有業者が直接公共工事を受注し工事を行う機会を増やすことです。元請受注により利益率が高まり、作業船の維持経費に充てることができるようになります。かつての入札制度の時代には、作業船保有業者が元請受注する機会がありました。新たな入札制度に移行してからはその機会がほとんどなくなりました。作業船保有業者が元請受注できる入札契約制度が望まれます。

二つ目は下請価格の適正化を図ることです。公共工事の発注量が激減し、また一般競争入札への移行により工事落札率が下降していく中で、元請業者は自社の利益確保を優先するため、下請価格が大幅に低下しています。

この結果、下請業者となった作業船保有業者は作業船の工事原価を捻出するのに精一杯であり厳しい経営を余儀なくされています。作業船の維持・更新コストを回収できる下請価格の設定が可能になる仕組みが不可欠です。

この二つの方策のいずれか、あるいは両方を選択するかは作業船保有業者の問題ですが、公共調達制度としては両面を志向した施策が必要と考えます。

以下に二つの課題についての具体的な施策を述べます。

①作業船を配慮した入札契約制度の整備

現行の入札契約制度では、特別点数において作業船に大きな投資を行い乗組員を常備していることを評価していたくようになりましたが、個別の工事の発注においては作業船がほとんど配慮されておりません。そもそも海上工事を行うには人的資源(配置技術者)とインフラ資源(乗組員を含む作業船)が不可欠なはず。配置技術者については入札参加要件や総合評価で詳細に要求されているにもかかわらず、作業船については何ら規定がありません。その結果、作業船保有業者と非保有業者に差異がないという不平等な状態が発生しています。これでは作業船を保有するメリットはなく、ひいては日本の海上工事システムを維持することが困難になると思われます。

以下に実現していただきたい「作業船の保有」に配慮した施策を列挙しますので、実行可能なものから可及的速やかに実行していただくようお願い致します。施策の具体的内容は文末を参照してください。

- (1)総合評価における作業船の評価
- (2)役割分担型(乙型)JVの導入
- (3)地元中小業者への工事量の確保
- (4)作業船施工実績情報システムの構築
- (5)施工実績の要件緩和
- (6)入札参加業者による作業船下請工事の容認
- (7)登録海上起重基幹技能者の評価

②下請価格の適正化

行き過ぎた下請価格の低下を防止するためには、発注官庁の関与が不可欠です。元請業者が下請業者に大きなしわ寄せを与えることがないように適切な工事落札率を維持するための方策も大事ですが、より大きな問題は元下関係の改善です。この問題は民々の問題として今まで発注官庁は積極的には関与してきませんでした。しかし、業者間に解

決を委ねても結果は何も期待できません。日本の海上工事システムを維持するためには、「建設業法」遵守の徹底をはじめ、以下の施策により発注官庁が業者の指導を行っていただくことが重要と考えています。

- (1) 総下請変更契約書の確認
- (2) 三者連絡会の効果的運用
- (3) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ
- (4) 下請業者表彰制度の拡充及び活用

担当部門との意見交換の場等で、要望の詳細については更に詳しくお聞きいただきたく、また、積算関係の問題については、より実態に即したきめ細かい積算が実施されますよう別途要望したいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

(参考) 施策の具体的内容

(1) 総合評価における作業船の評価

作業船を主体とする工事の総合評価においては、施工能力の評価の一環として使用予定の主作業船(船員を含む)の保有形態、能力及び施工実績((4)の作業船施工実績情報システムの活用を想定している)を評価項目に加えると共に、配置予定技術者の能力と同等の配点を行う。主作業船は入札参加業者が直接所有している場合と作業船保有業者より下請け契約により調達する場合とがある。工事で主体となる作業船を評価することにより、工事の品質及び安全の確保に役立つことが期待できる。

なお、本施策の実施にあたっては、作業船の効率的稼働の妨げにならないように、総合評価で対象とされた主作業船と同等以上の評価点を有する作業船であれば、ペナルティなしで代替使用できるように配慮することが必要になる。

(2) 役割分担型(乙型) JVの導入

主作業船を必要とする工事において、工事全体を施工管理する業者を代表者、作業船保有業者を構成員とする役割分担型(乙型) JVを導入する。これにより、海上工事を実施するために不可欠な作業船を公共調達制度の中に明確に位置づけることができる。

(3) 地元中小業者への工事量の確保

地域経済を支え、緊急時等の応急復旧工事に欠かせない地元作業船保有業者を維持するため、分離・分割発注、発注対象工種の拡大、施工実績の要件緩和、入札から大手業者を外した中小企業対策としてのAランク工事の発注、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などを行うことにより、地元中小業者向けの工事量を確保する。

(4) 作業船施工実績情報システムの構築

作業船保有業者が有する作業船(船員を含む)の機能、能力、施工実績等の海上工事力に関する情報を、CORINSと同様に、一元的に登録し、発注者が利用できる作業船施工実績情報システムを構築する。これにより、工事の入札において発注者は総合評価などにより優良な作業船の評価を行うことが可能になる。また、作業船保有業者の社会的地位の向上にも結びつく。

(5) 施工実績の要件緩和

作業船保有業者は公共工事の入札に参加しようとしても求められる施工実績を有していないことが多く、また元請に限定されている施工実績を新たに獲得することは容易でない。このため、作業船を使用してJVにより参加する工事に関して、競争参加資格としての施工実績の要件の緩和を行う措置を導入する。具体的には、JV代表者に対しては従来通りとするが、構成員については、施工実績の要件だけでなく、指定の作業船及び資格船員(海上起重作業管理技士)を配置し、他工種の海上工事の元請工事実績を有していれば施工実績を有しているのと同程度の要件を追加する(関空方式)。

(6) 入札参加業者による作業船下請工事の容認

現在の入札契約では、作業船の保有が入札参加要件になっていないため、往々にして作業船非保有者や当該工期に使用できる作業船を保有していない業者が落札者となるが、「相指名業者による下請工事の禁止措置」により、工事に予定していた作業船が遊休する一方で、落札者にとっても遠方より作業船を調達せざるを得なくなる事態や、作業船の調達がままならない事態が発生している。

近年の入札契約制度の改革によって、ほとんどの工事が一般競争入札でかつ総合評価方式により落札者の決定が行われており、事前調整の素地を与えない透明で競争的な環境が整備されてきた。よって、指名競争入札が大半であった時代の「相指名業者による下請工事の禁止措置」の運用を見直し、一般競争入札・総合評価落札方式での場合にあっては、入札参加業者による作業船工事の下請けを容認する。

(7) 登録海上起重基幹技能者の評価

当協会では、海上起重作業における十分な経験を有し、海上起重作業の指揮・監督、船団に係わる施工管理・安全管理等に重要な役割を果たす技能者を認定する「登録海上起重基幹技能者制度」を運用している。この登録海上起重基幹技能者の資格を有した技能者を工事に配置すれば、工事の品質及び安全の確保がより高まると考えられる。このため、施工能力の一環として登録海上起重基幹技能者の配置計画を評価する総合評価落札方式を導入する。

(8) 下請変更契約書の確認

工事の執行にあたって、下請金額が記載されている下請契約書の写しを元請業者は発注者(直轄事務所)に提出することが業法で義務づけられているが、下請変更契約書についても準用することを施工業者に徹底し発注者が変更下請金額を確認する。

(9) 三者連絡会の効果的運用

三者連絡会を元下関係の改善に有効な手段と位置づけ、発注者(直轄事務所)は元下間での「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底を指導すると共に、総価契約単価合意による工種単価と施工業者から提出された下請契約書(変更を含む。積算内訳書を添付)によりキャッシュフロー(下請価格)の妥当性の確認を行うなどして、元下関係の適正化に積極的に関与する。

(10) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

低入札価格調査基準価格は今年度に引き上げが再度行われたが、激しい競争の下で実際の入札はこの基準価格に近いところで落札されることが多いため、基準価格が元請業者の経営を圧迫し、さらに極端に低い下請価格が発生する原因の1つになっている。こうした状況を改善するため、低入札価格調査基準価格の更なる引き上げを行う。

(11) 下請業者表彰制度の拡充及び活用

元請業者の表彰制度と合わせて、技術力を駆使して海上工事を実施した作業船保有業者を優良な下請工事専門業者として表彰する制度(使用作業船の特定も含めて)を拡充すると共に、表彰を受けた下請工事専門業者を下請使用する元請業者に対して総合評価において加点する。

3. 要望日時・出席者等

日時:平成23年11月16日(水) 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

福田官房技術参事官、大脇技術企画課長、奥田建設企画室長、魚谷品質確保企画官、和才総務課調整官ほか港湾局担当官

●(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)
〃 北海道支部長	宮崎 英樹 (岩倉建設(株) 代表取締役社長)
〃 東北支部長	宮城 政章 (宮城建設(株) 代表取締役社長)
〃 関東支部長	鳥海 宣隆 ((株)古川組 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)
〃 近畿支部長	吉田 和正 ((株)吉田組 代表取締役社長)
理事 中国支部長	伏見 暁 (山陽建設(株) 代表取締役会長)
〃 四国支部長	平野 正員 (大旺新洋(株) 代表取締役会長)
〃 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 内間 司 ((株)内間土建 代表取締役社長)
常任委員長	塩見 雅樹 (寄神建設(株) 副社長)
事業委員長	三木 享 ((株)吉田組 取締役特別顧問)
技術部長	小谷 拓 (深田サルベージ建設(株) 理事技術部長)
広報委員長	本間 明宏 (岩倉建設(株) 執行役員技術管理部長)
事務局長	尾崎 雄三

4. 要望に対する今後の協会活動等

港湾局からは、「要望事項については、皆様方の意見や現場を尊重して対応していくこととしたい。」旨の回答がありました。なお、当協会の要望事項は、作業船保有業者が評価され、海上工事力を発揮するための公共調達制度の根幹に係わるものであることから、引き続き意見交換しながら進めていただくことをお願いしました。今後、各地方整備局とも意見交換を行ってまいります。

会員の皆様のご期待に添うよう常任委員会をはじめとした協会組織をあげて取り組んでまいりますので、本件に関して協会事務局へ忌憚のないご意見を頂きますよう、よろしくお願い致します。

平成23年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果について

(社)日本海上起重技術協会(会長 寄神茂之)は、建設業法施行規則第18条の3の2の規定に基づき申請し、平成20年9月19日付けで国土交通大臣から「登録海上起重基幹技能者講習実施機関」としての許可登録(国土交通大臣登録番号10番)を受け、昨年(2021)年の10月・11月に平成23年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験を実施しました。

1. 講習試験について

昨年(2021)年の10月・11月に東京、大阪、福岡(表-1)において講習試験を実施し、12月16日(金)開催の講習試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

今年度の合格者は103名で、平成20年度からの認定者は601名となりました。合格者の内訳は、表-3、表-4、表-5のとおり。

表-1 平成23年度講習試験実施会場及び受験者数並びに合格者数

試験会場	実施日	申込者数	受験者数	合格者数
東京会場 (東京都新宿区) 飯田橋レインボービル	H23. 10. 27 (木) ~ 28 (金)	27名	24名	23名
大阪会場 (大阪市西区) 大阪科学技術センター	H23. 11. 10 (木) ~ 11 (金)	48名	46名	44名
福岡会場 (福岡市博多区) 福岡商工会議所	H23. 11. 24 (木) ~ 25 (金)	38名	37名	36名
		113名	107名	103名

表-2 講義科目及び時間並びに講師

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義	2.5時間	成田講師
関係法令	海上工事における関係法令に関する講義	1.5時間	長谷川講師
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義	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義	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義	1.5時間	秋山講師

計10.5時間



東京会場



大阪会場



福岡会場

表一3 登録海上起重基幹技能者会員種別一覧

会員別		2008	2009	2010	2011	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	
正会員	人数	111	131	70	72	384
	会社数	39	44	10	12	105
賛助 会員	人数	0	3	0	0	3
	会社数	0	2	0	0	2
非会員	人数	95	46	42	31	214
	会社数	58	20	13	13	104
合計	人数	206	180	112	103	601
	会社数	97	66	23	25	211

表一4 登録海上起重基幹技能者支部別一覧

支部別		2008	2009	2010	2011	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	
北海道 支部	人数	8	36	2	1	47
	会社数	4	19	0	0	23
東北 支部	人数	21	10	5	0	36
	会社数	12	5	3	0	20
関東 支部	人数	28	29	6	12	75
	会社数	13	4	1	1	19
北陸 支部	人数	17	8	2	1	28
	会社数	9	4	0	0	13
中部 支部	人数	10	6	3	5	24
	会社数	7	3	1	1	12
近畿 支部	人数	51	30	38	37	156
	会社数	10	6	2	4	22
中国 支部	人数	15	10	4	5	34
	会社数	9	4	2	2	17
四国 支部	人数	6	4	8	14	32
	会社数	4	2	2	4	12
九州 支部	人数	48	44	44	19	155
	会社数	27	17	12	8	64
沖縄 支部	人数	2	3	0	9	14
	会社数	2	2	0	5	9
合計	人数	206	180	112	103	601
	会社数	97	66	23	25	211

表一5 平成23年度 登録海上起重基幹技能者 合格者 (103名)

NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名
1	秋成 敏宏	39	新沼 館文雄	77	松江 茂
2	阿比留 富廣	40	末永 一雄	78	松尾 浩行
3	池澤 仁志	41	杉下 剛敏	79	松永 忠俊
4	池水 光典	42	鈴木 智和	80	松長 稔
5	石田 昌孝	43	千賀 要	81	松藤 賢二郎
6	磯 孝幸	44	曾我 一義	82	宮崎 俊次
7	井田 裕己	45	高橋 秀和	83	村枝 洋幸
8	岩川 正志	46	竹村 晃一	84	村上 洋介
9	上野 敬二	47	竹村 孝一	85	村木 勤
10	内山 嘉之	48	竹谷 修	86	村山 賢悟
11	浦田 晴樹	49	田坂 利和	87	本村 國夫
12	大井 久男	50	立谷 藤美	88	森 玄多
13	大浦 洋	51	田中 忠	89	八戸 博徳
14	大川 満安	52	田中 善則	90	八ヶ代 敬
15	大野 信	53	近澤 克昌	91	柳川 好盛
16	笠原 浩美	54	鶴 一男	92	矢野 誠実
17	金子 康孝	55	土肥 清	93	山崎 成司
18	鎌田 実	56	飛田 大介	94	山下 兼司
19	神野 光穂	57	内藤 龍三	95	山下 博司
20	嘉村 正明	58	長嶋 浩美	96	山城 和英
21	川上 克巳	59	仲宗根 秀夫	97	山田 剛士
22	神山 勇人	60	中原 賢次	98	山本 峯史
23	川崎 真範	61	中原 充	99	横井 和夫
24	川添 正和	62	中村 徹	100	横田 治
25	川満 明	63	中村 稔	101	吉岡 忠利
26	木田 敦史	64	西原 政洋	102	吉尾 隆弘
27	久貝 政人	65	西村 有司	103	渡辺 賢
28	具志堅 邦夫	66	則安 孝昭		
29	久保田 任	67	羽地 正		
30	黒瀬 徳嗣	68	濱岡 威仁		
31	小浦 忠明	69	濱先 照義		
32	小松 幸男	70	濱崎 慈範		
33	小宮 量浩	71	浜町 和広		
34	境田 信行	72	平澤 謙介		
35	境屋 聡	73	藤原 保		
36	佐久間 恵史	74	淵脇 影満		
37	佐藤 隆	75	正木 誠久		
38	寫崎 功	76	増本 啓史		

平成23年度 「海上起重作業管理技士」認定試験 及び資格者証更新講習結果について

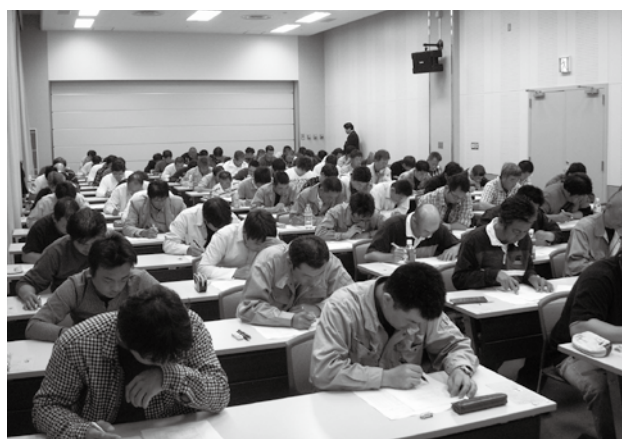
1. 認定試験について

昨年の10月に東京、大阪において講習会及び認定試験を実施し、12月16日(金)開催の認定試験委員会で合格者(表-8)を決定しました。

今年度の合格者は116名で、平成3年度からの海上起重作業管理技士認定者は、4,781名となりました。認定者の内訳は、表-3、表-4、表-5のとおり。



学科試験(東京会場)



学科試験(大阪会場)

表-1 平成23年度認定試験実施会場及び受験者数並びに合格者数

試験会場	実施日	申込者数	受験者数	合格者数
東京会場 (東京都新宿区) 飯田橋レインボービル	H23. 10. 6 (木) ~ 7 (金)	40名	36名	34名
大阪会場 (大阪市西区) (財) 大阪科学技術センター	H23. 10. 13 (木) ~ 14 (金)	89名	87名	82名
		129名	123名	116名

表-2 講義科目及び時間並びに講師

科目	内容	時間	講師
海上工事	港湾・海洋工事全般	2.5時間	成田講師
関連法規	海上工事関連法規	1.5時間	長谷川講師
気象・海象	海上工事に関する気象、海象	2.0時間	入部講師
安全衛生	海上工事安全衛生	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船の操船技術・構造等	3.0時間	木下講師

計10.5時間

表一3 管理技士会員種別一覽

会員別		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	第21回 認定者	
正会員	人数	174	154	133	105	163	266	197	124	105	92	99	107	108	86	74	59	74	55	76	76	58	2327
	会社数	64	30	20	16	21	31	16	3	7	4	3	2	4	2	1	1	3	4	0	0	0	232
賛助 会員	人数	26	15	5	3	2	5	3	7	8	6	0	1	3	1	1	0	0	3	2	0	0	91
	会社数	4	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
非会員	人数	160	101	102	74	95	255	258	136	142	86	126	119	95	84	88	63	56	66	72	69	58	2247
	会社数	36	19	20	18	22	106	84	42	37	23	29	26	17	16	21	18	19	17	11	11	6	581
合計	人数	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	116	4781
	会社数	104	49	41	35	43	138	100	45	45	27	32	28	22	18	22	19	22	21	11	11	6	839

表一4 管理技士支部別一覽

支部別		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	第21回 認定者	
北海道 支部	人数	16	35	43	39	56	78	56	27	22	25	16	13	15	7	5	6	9	9	9	7	1	494
	会社数	6	12	9	8	5	16	10	3	2	4	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	78
東北 支部	人数	38	19	18	10	27	66	26	16	19	8	12	7	11	7	8	6	18	9	4	10	5	344
	会社数	15	4	3	4	4	20	3	2	2	0	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	0	67
関東 支部	人数	109	51	49	30	54	65	50	29	56	45	27	30	18	29	32	14	8	21	26	19	13	775
	会社数	26	6	7	3	5	8	7	1	12	2	4	1	0	2	2	1	0	3	1	1	1	93
北陸 支部	人数	17	15	17	14	50	27	21	15	21	7	24	11	10	9	12	6	7	2	7	9	11	301
	会社数	9	2	5	5	15	7	5	3	4	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	60
中部 支部	人数	31	15	12	4	7	23	33	19	6	20	17	12	12	14	16	11	11	4	5	6	4	282
	会社数	11	3	3	1	1	5	7	4	0	6	3	1	1	2	1	0	1	0	0	1	0	51
近畿 支部	人数	87	75	51	33	25	70	70	49	47	27	16	42	32	21	19	30	14	32	30	20	25	816
	会社数	13	8	5	3	3	8	14	4	5	4	2	6	4	1	3	0	2	4	1	1	1	92
中国 支部	人数	11	14	13	0	7	60	43	26	22	9	22	30	30	10	9	13	13	10	12	11	12	377
	会社数	2	3	4	0	3	17	11	4	4	2	3	7	3	1	1	4	3	3	0	1	2	78
四国 支部	人数	12	8	13	17	15	20	25	14	11	11	22	21	10	11	6	6	12	7	11	13	13	278
	会社数	8	2	5	5	2	6	5	0	2	2	3	0	1	1	0	3	3	2	2	0	0	52
九州 支部	人数	38	38	22	33	18	96	115	63	41	27	56	54	63	62	50	26	35	28	43	48	30	986
	会社数	13	6	2	5	5	40	31	21	14	7	13	12	12	10	11	8	9	7	6	5	2	239
沖縄 支部	人数	1	0	2	2	1	21	19	9	10	4	13	7	5	1	6	4	3	2	3	2	2	117
	会社数	1	0	1	1	0	11	7	3	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	29
合計	人数	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	116	4781
	会社数	104	49	41	35	43	138	100	45	45	27	32	28	22	18	22	19	22	21	11	11	6	839

表一五 管理技士認定資格対象船団別一覧

認定資格対象船団	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	合計
	第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	第21回 認定者	
A. 起重機船団	170	147	147	132	178	358	306	171	172	133	139	152	145	114	112	77	96	92	105	103	84	3133
B. グラブ浚渫船団	70	40	25	9	20	46	53	30	23	17	47	33	14	14	7	12	14	8	13	15	10	520
C. 杭打船団	24	17	9	0	3	19	10	13	5	2	3	3	5	5	4	1	7	11	3	2	9	155
D. サンドパクション船団	31	9	12	11	15	16	11	9	15	4	8	5	2	7	3	3	1	1	5	3	2	173
F. 深層混合処理船団	16	11	0	6	6	7	13	3	8	6	5	4	2	4	9	5	0	1	6	5	2	119
G. ケーソン製作作業船団	19	11	14	10	9	41	27	21	11	3	1	7	8	9	7	5	1	4	4	0	3	212
H. コンクリートミキサー船団	10	17	12	4	8	10	12	10	6	4	8	7	7	3	6	2	1	3	4	1	2	137
I. バックホウ及び ディッパー浚渫船団	0	0	0	0	6	4	4	0	1	1	5	4	3	2	3	1	2	3	4	2	2	45
J. 揚土船団	13	11	19	9	15	25	22	10	14	9	9	12	18	12	12	16	8	0	6	14	2	256
K. サンドドレーン	7	7	2	1	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	26
合計	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	116	4781



実技試験(東京会場)



実技試験(大阪会場)

2. 資格者証更新講習について

平成11年度から始めた海上起重作業管理技士に対する資格者証更新講習会を、表一六に示すとおり昨年9月・11月に実施しました。

今回の更新対象者は、平成14～16年度の資格取得者及び平成5年度～7年度の取得者で平成14～17年までに更新した者並びに平成19年度(有効期限5年)の者で、北海道、関東、近畿、九州の4支部で開催し、248名が資格者証の更新を行いました。

この「資格者証」の有効期限は、19年度からは5年間としており、資格者証更新者に対する講習会は有効期限直前の2年以内のうち、いずれかの年度に講習を受ければ「資格者証」を更新できることとなっておりますので、表一七を参照し受講もれないよう注意願います。

表一六 資格者証更新講習会実施状況

講習会会場	講習会実施日(受講者数)	海上工事	関連法規	安全衛生	新技術等情報
北海道支部 (札幌市)	23.11.18(金) (37名)	(財)港湾空港建設技術サービスセンター北海道支部 企画部長 福岡康宣	(財)日本船舶職員養成協会北海道支部 教員 日高昭弘	太田労働安全コンサルタント事務所 所長 大田勝基	(社)日本海上起重技術協会調査部長 佐藤義博
関東支部 (東京都)	23.9.3(土) (49名)	NPO法人みなとサポート元第二港湾建設局先任港湾工事検査官 岩淵榮一	(社)東京湾海難防止協会航行安全情報管理本部 菅生 賢	建設業労働災害防止協会安全管理士 樋川弘之	〃
近畿支部 (神戸市)	23.9.9(金) (80名)	NPO法人近畿みなの達人 副理事長 門田廣一	(社)神戸海難防止研究会 打田俊夫	(社)建設業労働災害防止協会兵庫県支部 柏木正樹	〃
九州支部 (福岡市)	23.9.17(土) (82名)	那の津会元九州整備局港湾空港部港湾整備課長 正木健一	(社)西部海難防止協会事業部統括支援業務室長 武末治巳	(社)福岡県労働基準協会連合会若松労働基準協会事務局長 三田 宏	〃

表一七 資格者証更新状況及び更新講習受講時期

	認定年度	認定者数	更新者数	未更新者数	資格者証有効期限	講習受講年度
第1回	平成3年度	360	244(99)	145	平成13年12月2日	平成11~13
第2回	4	270	207(90)	117	平成13年12月7日	平成11~13
第3回	5	240	171(68)	103	平成14年12月13日	平成12~14
第4回	6	182	143(31)	112	平成15年12月12日	平成13~15
第5回	7	260	172(26)	146	平成16年12月12日	平成14~16
第6回	8	526	376	150	平成17年12月9日	平成15~17
第7回	9	458	319	319	平成18年12月8日	平成16~18
第8回	10	267	177	90	平成19年12月14日	平成17~19
第9回	11	255	148	107	平成20年12月6日	平成18~20
第10回	12	184	102	82	平成21年12月4日	平成19~21
第11回	13	225	135	90	平成22年12月3日	平成20~22
第12回	14	227	133	94	平成23年12月2日	平成21~23
第13回	15	206	56	150	平成24年12月1日	平成22~24
第14回	16	171	25	146	平成25年12月6日	平成23~25
第15回	17	163			平成26年12月5日	平成24~26
第16回	18	122			平成27年12月6日	平成25~27
第17回	19	130	46		平成24年12月5日	平成23~24
第18回	20	124			平成25年12月31日	平成24~25
第19回	21	150			平成26年12月31日	平成25~26
第20回	22	145			平成27年12月31日	平成26~27
第21回	23	116				
		4,781	2,454(314)			

※更新者数の()書きは、二回目の更新者数で内数

平成23年度 海上起重作業管理技士 合格者 (116名)

NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名
1	赤木 省吾	38	坂下 浩一	75	野口源一郎	112	山田 明
2	浅岡 忠紀	39	坂下 朋勝	76	野田 龍矢	113	山本 潤
3	渥美 儀則	40	坂本 宏	77	則定 栄治	114	山本 勝
4	阿部 仁	41	迫田 正美	78	畑下 順之	115	八本 広之
5	天野 与一	42	佐々木 秀久	79	浜口 勝	116	吉田 英人
6	有上 武	43	佐々木 広和	80	濱之上 恭		
7	有田 広興	44	佐藤 剛士	81	日陰 喜彦		
8	石附 孝	45	塩塚 鉄也	82	久松 定武		
9	石建 壽一	46	島田 昌明	83	平山 博文		
10	伊集院 光博	47	下地 隼人	84	福岡 昭広		
11	板橋 知広	48	庄司 寿樹	85	福壽 俊二		
12	伊藤 常光	49	鈴木 龍弥	86	福田 公明		
13	伊藤 伸樹	50	鈴木 雅晃	87	藤井 和治		
14	伊藤 寿	51	鈴木 通俊	88	藤田 賢司		
15	内田 悠治	52	滝田 春海	89	藤本 好章		
16	梅野 篤	53	竹内 聡	90	平宅 竜一		
17	大先 博之	54	田子 雅樹	91	平間 信夫		
18	大濱 恵司	55	田中 有朋	92	星山 永治		
19	大森 裕次郎	56	谷川 大介	93	真木 忍		
20	岡崎 聡司	57	田端 栄一	94	益田 浩太		
21	小笠原 洋治	58	田村 一也	95	松平 成正		
22	沖 雄二	59	近澤 靖友	96	松本 克也		
23	加藤 義之	60	塚迫 邦弘	97	丸岡 徹		
24	金子 正之	61	釣谷 和吉	98	丸本 和巳		
25	金子 佳正	62	徳田 和也	99	丸山 太一		
26	神野 安正	63	戸崎 豊美	100	光武 靖幸		
27	川上 彰一	64	渡島 章治	101	宮内 健雄		
28	神原 義徳	65	渡真利 忠信	102	村瀬 雄一		
29	北村 正雄	66	友尻 正介	103	松村 浩二		
30	木原 克彦	67	中寫 敬介	104	森 寿之		
31	工藤 弘昭	68	長田 仁	105	安田 勇司		
32	黒澤 直弘	69	長友 栄樹	106	八代 今生		
33	河野 剛	70	奈古 興二	107	山口 一慶		
34	小島 英世	71	新納 利文	108	山口 鉄郎		
35	小袖 知幸	72	西川 克徳	109	山崎 将博		
36	小西 茂智	73	西口 勝彦	110	山下 俊和		
37	小松 栄	74	野口 清貴	111	山下 浩之		

「安全対策委員会」 非航式グラブ浚渫船「龍栄」の安全パトロール



安全対策委員会は、平成23年11月8日(火)午後から関東地方整備局東京港湾事務所の発注工事の「東京港中央防波堤内側地区岸壁(-9m)築造工事」(受注者 東洋・大本特定建設工事共同企業体)において、浚渫工事を実施している非航式グラブ浚渫船「龍栄」(大旺新洋(株)、松浦企業(株)所有)の安全パトロールを実施しましたので、その概要について報告します。

当日は午前中に、本日のパトロールの意義等を周知したのち、協会を出発し、東洋建設(株)大井作業所に向かいました。天候は快晴で、風もなく絶好のパトロール日和となりました。

作業所到着後、スケジュール、工事概要等の説明を伺った後、救命胴衣、ヘルメットを着用し、交通船に乗船し現場に向かいました。

現場までの途中、東京国際空港(羽田空港)近傍を航行しましたが、短い間隔でひっきりなしの飛行機の離発着や中央防波堤外側でのグラブ浚渫船が浚渫工事を実施しているのが見られ、港湾、空港が躍動している感じが感じられました。

交通船が中央防波堤内側の現場で作業中の「龍栄」の接舷し、慎重に乗り移り、サロンにおいて、自己紹介、作業状況等の説明を受けたのち、安全パトロールを開始しました。

甲板上に掲示されている「安全作業手順書」、「緊急連絡体制表」等の確認、ウインチ類、スパッド装置等の状況確認、ボンベ類の保管状況確認、ワイヤー等の分別整理状況等の確認、手すり、階段の状況、安全通路の確認、





連結している押船との連結部の確認など順次目視による点検を行いました。各委員はさすがに手慣れたもので機敏に動かれ、滞りなく終えることができました。

安全パトロール終了後、調査票によるヒアリング及びパトロール結果について、船長、現場責任者及び関係者

と各委員との間で質疑応答(安全面においては浚渫船に土運船が接舷する際の綱取り等には細心の注意を払い作業を行っていること、船員の居住面の快適性確保にも努めているなど等)が行われ、和やかな中にも熱心なやりとりとなりました。

安全パトロール終了後、再び交通船に乗船し、大井作業所作業所係船場に戻り、本年度の安全パトロールを無事終了しました。

終わりに、安全パトロールの実施にあたり交通船の便宜、救命胴衣の提供等行き届いた準備、終始丁寧な対応をして頂いた東洋建設(株)「鈴木所長」様他、龍栄「山崎船長」他の方々には大変お世話になりました。感謝申し上げます。ありがとうございました。

なお参考まで、今回、安全パトロールを実施した「龍栄」は、平成8年に建造され、主要寸法が長さ75m、幅24m、深さ5m、喫水2.4mでグラブ容量20m³、GPS、サイドスラスタを保有する作業船です。



[参加者]

- 委員長 細川英邦(細川産業(株))
- 副委員長 野潟 弘((株)ソイルテクニカ)
- 委員 濱本健治(寄神建設(株))、小林建夫((株)吉田組)、小岩末美(深田サルベージ建設(株))
高田和憲(松浦企業(株))、阿部勝雄((株)近藤組)、山下芳文(大旺新洋(株))、橋本庄治((株)近藤海事)
- 事務局 佐藤

平清盛と兵庫の港湾工事

株式会社吉田組 本店プロジェクト管理部長 佐竹 輝明

平成24年のNHK大河ドラマ“平清盛”と近畿支部事務局のある兵庫県の港湾工事に関する伝承を紹介してみたいと思います。

“兵庫”の名の由来は、天智天皇の治世に兵の武器倉庫の意味である「つわものぐら(兵庫)」があったことから由来しているといわれています。

兵庫県の名は、現在の神戸市兵庫区(兵庫城)に役所が置かれたことに因り、ここにある兵庫港(旧称は大輪田泊、現在の神戸港の一部)が古くから国際貿易港として開港していたためである。

また、一説には安政の五か国条約によって兵庫港開港を約束しながら実際の開港地が神戸に変更されたために、諸外国から条約違反とする非難を避けるために「神戸」ではなく「兵庫」を県名に用いて神戸をその管轄区域に含めてお茶を濁したとする説があります。

この兵庫の港に大変所縁のある人物の一人が、この“平清盛”です。

主人公の平清盛は、過去に数々のドラマにおいて主人公として登場してきましたがアンチヒーローとして描かれることが多かった人物です。

青年期より、瀬戸内海を活動の拠点に置き、貿易こそがこの国の豊かになる道だと志を持っていたと思われる。

織田信長の遥か400年前、坂本龍馬の700年前で、今から約850年前の話です。

兵庫県には平家一門と所縁のある場所が数多くあります。

そのひとつに、当時としては国家的な事業に比類される港湾・埋立工事をおこない、現在の神戸港の礎を築いたと伝えられている事業があります。

その当時の兵庫県内の港湾(摂津・播磨)は、奈良時代の高僧、行基が摂津と播磨の両国のなかで海上

交通の良港として五つの港を定めたと言われます。

いわゆる摂播五泊です。

東より、河尻(尼崎港)、大輪田(兵庫港)、魚住(明石港)、韓(姫路港)、室生(室津港)の五泊です。

大輪田は現在の国際戦略港湾神戸港の西部で、当時は小さな港であったといわれています。

清盛は大型港を築き、瀬戸内航路を開拓し中国(宋)の大型交易船を畿内まで航行できるようにし、交易による経済発展を目指しました。

都に近く、交通の便の良い大輪田(兵庫)の重要性を深く認めた清盛は、南東風による風浪が港湾施設を破壊することが多かったため、湊の前面に人工島を築いて安全な碇泊地を設けようと、私費を投じてその修築工事に着手しました。

「兵庫の築島」はその経ヶ島伝説として、修築工事の困難さを今に伝えています。

◎「兵庫の築島」伝説

山を削り、海を埋め立て拡がる港町神戸。

その礎は清盛の大和田泊の改修工事に始まります。

山から大岩を運び、沈めても沈めても岩は波にさらわれた。

機械の力もない時代です、仕事はなかなか捗りませんでした。

畿内の賦役人夫5万人を動員して、会下山の南にあった塩樋山を切りくずし、その土砂を海へ運び、海面30余町の港湾化を試みましたが、奔流のような潮水に勝てず、土砂が流出してどうすることもできなかったそうです。

この難渋な工事の成就を願って、清盛は、陰陽博士たちを召して卜させたところ、海底に竜神の住処

があるせいで、怒りを鎮めるには30人の人柱と無数の石塊に一切経を刻んで捧げねばならないとの卦がでたと報告を受けました。

清盛はさっそく、生田に関所を設けて、人柱にするために旅人を捕まえ始めました。

捕まえられた人たちや家族の泣き声が、和田の松原に響き渡ったといえます。

清盛には、側仕えの少年が何人かいました。その中のひとり、讃岐国の武将の子、“松王丸”という17歳の少年は、捕えられた人たちの悲しみを見かねて、清盛に言いました。

「人柱などというむごいことは、おやめください。私が30人の身代わりになりましょう。」

はじめ、清盛は聞き入れませんでした。

けれども松王丸はあきらめず、何度も何度もくり返し、清盛に訴えたそうです。

渋る清盛も、殿の慈悲深さに世の人たちは感動し、賦役人夫も身を粉にして働くにちがいないと説得され承諾しました。

そして、千人の僧侶の、読経する声が響く中で、松王丸は石の櫃に入れられ、経石とともに海底に沈んでいきました。

人々は涙を流しながら、お経を書き写した大小さまざまな石を海へ投げ入れたそうです。

さすがの竜神も松王丸の義拳に心打たれたのか工事はその後順調に進み、後に兵庫港と呼ばれる碇泊所が竣工しました。

こうして、波を防ぐための島は「築島(つきしま)」と呼ばれました。たくさんのお経を沈めたので、「経ヶ島(きょうがしま)」とも呼ばれます。

その後清盛が築島の完成を祝ったとき、西にそびえる高取山の山頂からわき上がった紫色の雲が、築島の上をおおい、美しい楽の音とともにたくさんの

仏が現れました。

その中に松王丸の姿もありました。

やがて松王丸の姿は、如意輪観音(救世菩薩)へと変わり、金色の光を放ったといえます。

この「兵庫の築島」はその経ヶ島・築島の名と共に松王丸の伝承を今に伝えています。

兵庫県にはその他にも源平戦いの史跡・名跡、落人伝説など数多く残っています。

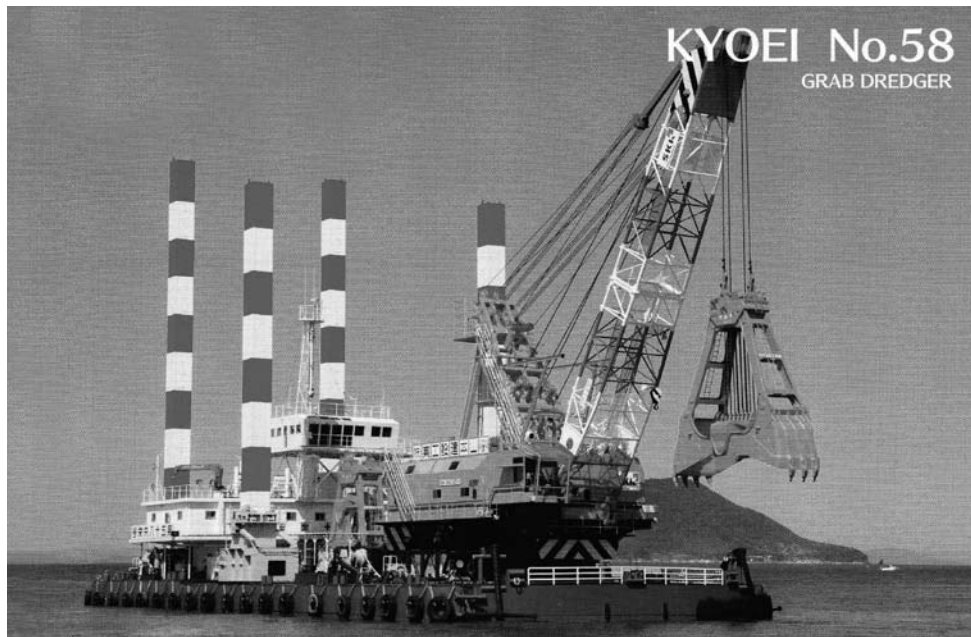
街角の小さな路地にある社・石碑にある思わぬ伝承を見つけてみてはいかがでしょうか。



大型グラブ浚渫船

第58共栄号

山本建設工業株式会社



第58共栄号

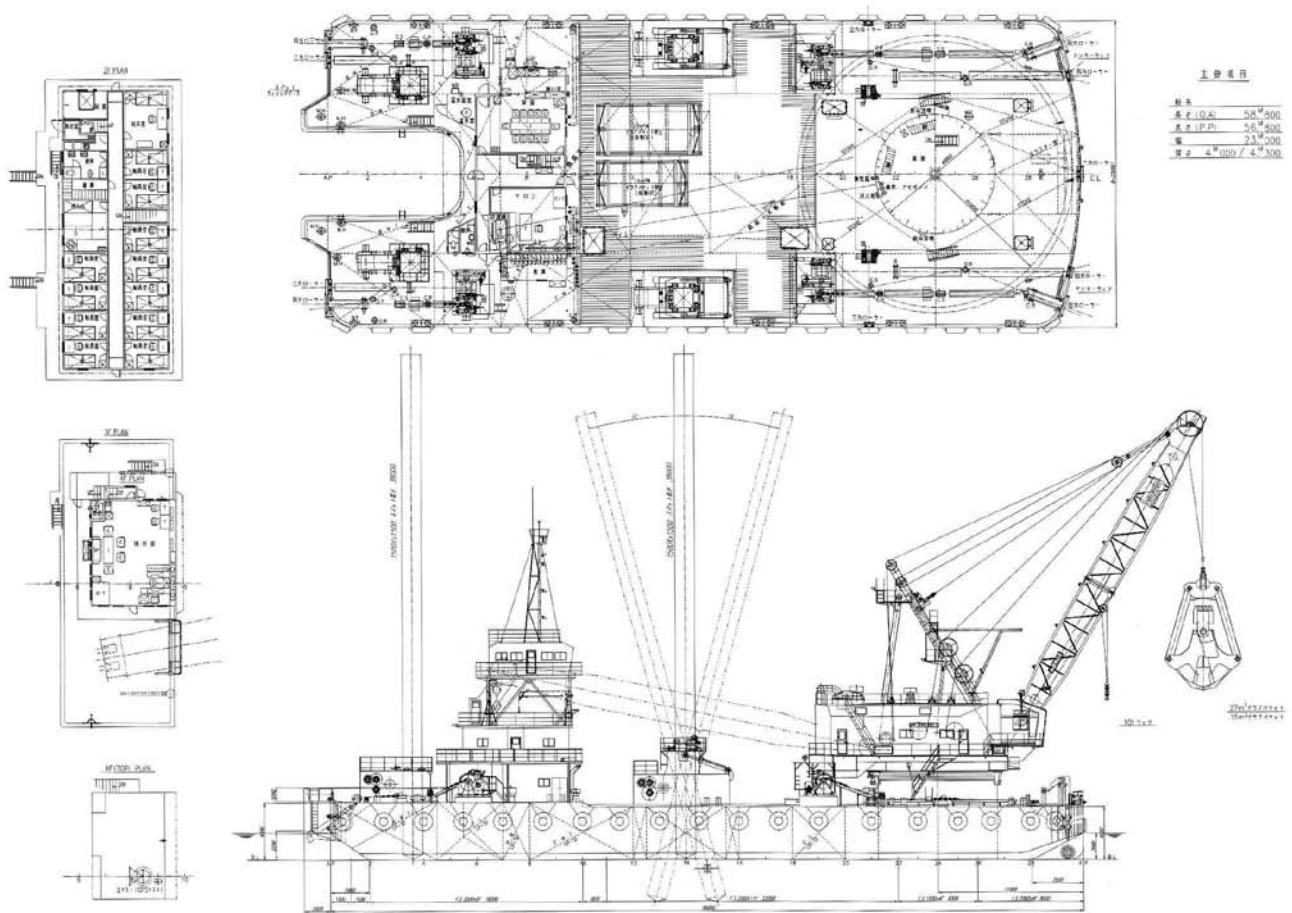
■主要諸元表 MAIN SPECIFICATIONS

船体部		PARTICULARS OF BARGE	
船体関係要目		HULL PART	
船体寸法	DIMENSIONS	L=58.8m B=23.00m D=4.30m d=2.00m	
甲板機械・その他		DECK MACHINES ETC.	
ウィンドラス	WINDLASS	35/7.5t×10/20m/min×4sets	
係船ウィンチ	MOORING WINCH	18/9t×12/24m/min×4sets	
スパッド	SPUD	□1.5m×38m×4sets	
スパッドジャッキアップ装置	SPUD JACK-UP DEVICE	110/55t×2.5/5m/min×4sets	
サイドスラスト	SIDE THRUSTER	THRUST 3t×1set	
錨	ANCHOR	5t×4sets	
錨鎖	ANCHOR CHAIN	φ48mm×350m×4sets	
機関関係要目		MACHINERY PART	
主発電機	MAIN GENERATOR	400kVA×2sets	
補助発電機	AUX. GENERATOR	100kVA×2sets	
浚渫機械部		PARTICULARS OF DREDGING MACHINERY	
浚渫機械要目		DREDGING MACHINERY SPECIFICATIONS	
巻上荷重	HOSTING LOAD	115t	
作業半径	OPERATING RADIUS	15.7~22.2m	
浚渫深度	DREDGING DEPTH	60m (BELOW WATER)	
水面上揚程	HOISTING HEIGHT	6m (ABOVE WATER)	
巻上速度	HOISTING SPEED	0~55/min	
巻下速度	REWINDING SPEED	0~80/min	
旋回速度	SLEWING SPEED	0~1.2rpm	

原動機	PRIME MOVER	2,800ps×750rpm×1set	
グラブ要目	GRAB BUCKET SPECIFICATIONS	(HEAVY)	(MEDIUM)
容量	CAPACITY	15m ³	27m ³
重量	WEIGHT	80t	65t
砕岩要目 BREAKER SPECIFICATIONS			
巻上速度	HOISTING SPEED	60m/min	
砕岩重錘	BREAKER STICK	48~53t	
サイクルタイム	CYCLE TIMES	60sec	
進水年月	COMPLETE	SEP,2009	
船舶電話	TELEPHONE	090-3023-2883	
船舶FAX	FACSIMILE	090-3023-2884	

■起重機性能表 TOTAL RATED LOAD TABLE

ジブ長さ JIB LENGTH	ジブ角度 JIB ANGLE											
		30°	35°	40°	44.6°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	
28m	主巻 MAIN HOIST	定格総荷重 t TOTAL RATED LOAD	—	—	—	65.0	65.5	71.8	80.0			
		作業半径 m WORKING RADIUS	—	—	—	26.1	25.9	24.1	22.2	20.1	17.9	15.7
	補巻 SUB HOIST	定格総荷重 t TOTAL RATED LOAD	9.4									
		作業半径 m WORKING RADIUS	17.1	16.6	16.0	15.3	15.3	14.5	13.7	12.8	11.9	10.9



主要諸元	
総長	58.000
最大D.G.	58.000
最大P.D.	23.000
幅	4.500

製造者/浚渫機・(株)SKK 船体・富士海事工業(株) グラブバケット・(株)光栄鉄工所
一般配置図

はじめに

当社は、1962年創業以来、港湾工事に従事してきました。1972年に初めてのグラブ浚渫船を建造してからは、特に浚渫工事を専門に日本全国で港湾工事に従事してきました。

1985年には、当社として初めてのスパッド式グラブ浚渫船を建造し、1987年には、当時では大型クラスとなる18m³級のグラブ浚渫船を建造しました。

1991年には、スパッド式グラブ浚渫船の船首にスラスタ、船尾にプッシャーボートをセットする現在の当社独特のスタイルである18m³級のグラブ浚渫船を建造しました。

1995年、2006年と3本スパッド式27m³級のグラブ浚渫船を建造し、2009年9月に今までの当社のグラブ浚渫船建造の集大成となる4本スパッド式27m³級

グラブ浚渫船「第58共栄号」を建造しました。

第58共栄号の特長

浚渫機械に(株)SKK製のSKK-30027GDT-Kを搭載しています。この27m³級の最新式クレーンは、自動水平掘装置により浚渫仕上げ面を水平に近づける事が出来ます。普通地盤用として27m³、硬土盤用として15m³のグラブバケット((株)光栄鉄工所製)を保有し、密閉カバーを取り付ければ、密閉バケットとして汚濁防止に配慮出来ます。最大浚渫水深は60mで、80t吊りの起重機作業能力を有し、岩盤用には53tの碎岩棒を使用出来ます。

船体は富士海事工業(株)製で富士海事工業(株)の特許である歩行式ピンローラージャッキアップスパッド2本と固定式ピンローラージャッキアップ

パッド2本の合計4本のスパッドを装備しています。この歩行式スパッド2本を前後にスイングする事により、浚渫作業時の掘進移動を左右にぶれる事無く、まっすぐスピーディに前進する事が出来ます。また、合計4本のスパッドで固定する事により、急潮流や海底の土質に関係無く、今まで以上の係留力を発揮し、浚渫作業が安全・正確に施工出来ます。

施工技術としては最新式のGPS式施工管理システムと音響測深ソナーとの併用により、リアルタイムな施工管理が行え、アンカーレス作業により他船舶の航行の安全確保も出来ます。

おわりに

当社は2008年から2011年まで初めて海外での浚渫工事に従事しました。日本国内とは違う海外での工事経験、また、今までの日本国内での工事経験を生かし、今後もグラブ浚渫の専門業者としてのプライドを持って、作業員の育成、技術の継承を責務に努力していきたいと思えます。また、第58共栄号と同型の4本スパッド式27m³級グラブ浚渫船を2012年8月完成予定で現在建造中でありますので、今後ともよろしくお願い致します。



第58共栄号浚渫状況(関門航路)

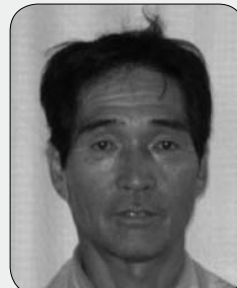


第58共栄号浚渫状況(関門航路)

青木建設株式会社

おわし
尾鷲

いさむ
勇 (平成9年12月9日認定)



プロフィール

- 出身地 静岡県
- 生年月日 昭和26年1月5日
- 入社年月日 平成6年4月21日
- 所属 青木建設(株) 工事局
- 職務 船長
- 船団
 - 第11青雲丸
70t吊自航起重機船 600PS (長さ:25.21m×幅:13m×深さ:2.6m)
 - 第26青雲丸
作業船兼交通船 35PS (長さ:8m×幅:2.6m×深さ:1.09m)
 - 第25青雲丸
作業船兼交通船 25PS (長さ:8m×幅:2.6m×深さ:1.09m)
 - 第28青雲丸
19t交通船兼引船 550PS (長さ:11.98m×幅:4.49m×深さ:2.13m)

●経歴

平成6年	起重機船	第11青雲丸	船長
平成13年	起重機船	第13青雲丸	船長
平成16年	起重機船	第11青雲丸	船長
平成20年2月	起重機船	第13青雲丸	船長
平成20年3月	起重機船	第11青雲丸	船長

●主要工事実績

- ・漁港改修事業八木沢漁港防波堤(B)工事2工区
- ・漁場魚場機能高度化事業小下田漁港船揚場改良工事
- ・網代漁港広域漁港整備(3種係留等)工事(-3.5m耐震岸壁工等)
- ・稲取漁港広域漁港整備(2種)工事(船揚場工)
- ・初島海底送水管防護工事

●今後について

当社の起重機船は70t吊り自航全旋回船のため小回りが利くという利点を活かしながら伊豆半島全域、田子の浦港、清水港、御前崎港、県外では神奈川県西部などの地方港湾、漁港、離島から重要港湾まで幅広い範囲でケーソン・ブロック等の据付、撤去作業を主体とした施工をしております。

近い将来、東海地震が確実に来ると予測されている静岡県においては防災面での港湾、漁港の整備が急務であり、それに携わる私達の工事が市民の生命、財産を守っていくんだという重責を担いながら丁寧でかつ安全で正確な工事に携わっていきたいと思います。



網代港 耐震岸壁工事 ブロック据付工



網代港 耐震岸壁工事 ケーソン据付工

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成23年10月4日(火)

◇常任委員会幹事会

1. 港湾局長等要望
2. 一般社団法人への移行
3. その他

平成23年10月20日(木)

◇常任委員会幹事会

1. 港湾局長等要望
2. 一般社団法人への移行
3. その他

平成23年11月2日(水)

◇常任委員会

1. 港湾局長等要望
2. 一般社団法人への移行
3. その他

平成23年12月1日(木)～2日(金)

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成23年12月9日(金)

◇事業委員会・三者連絡会等推進委員会合同委員会

1. 三者連絡会の対応
2. 積算基準の見直し要望
3. その他

平成23年12月16日(金)

◇認定試験・講習試験委員会

1. 認定試験・講習試験結果による合否判定

平成23年12月20日(火)

◇安全対策委員会

1. 安全パトロールの実施結果
2. 平成24年度安全啓蒙ポスター
3. その他

北陸支部

◇国土交通省北陸地方整備局との意見交換会を開催

北陸支部では、去る12月6日(火)新潟市の新潟グランドホテルにおいて、当面する課題について、全国浚渫業協会日本海支部と合同で北陸地方整備局と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東山次長、長田港湾空港部長など11名の出席をいただき、当協会から寄神会長、本間副会長・北陸支部長、尾崎事務局長、塚田北陸支部運営委員長など13名、全国浚渫業協会から藤野会長など8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、尾崎事務局長から作業船隻数の現状について、港湾関係事業と作業船隻数、作業船隻数の減少傾向、作業船損料などについて説明し、協会員である作業船保有企業の向上について要望しました。

続いて居城北陸支部事務局長が支部提出の課題(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田中港湾空港企画官から提出された課題に対する回答があり、さらに協会と北陸地方整備局と調査基準価格等の契約制度や作業船保有企業の向上などについて意見の交換が行われました。

今回の意見交換会の主な項目は次のとおりです。

【本部提出項目】

1. 公共事業予算
2. 東日本大震災への対応
3. 公共調達制度

【北陸支部提出項目】

1. 公共事業予算の確保
2. 元請下請関係の適正化
3. 作業船保有企業の評価の向上

近畿支部

◇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8日(木)に国土交通省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23年12月8日(木) 15:40～17:10

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小野副局長・菊地港湾空港部長など10名の出席をいただき、当協会からは寄神会長・尾崎事務局長、吉田支部長など12名が出席しました。

今年度は会員アンケートによる要望事項より支部の現状を纏めた、下記の項目を中心に意見の交換を行いました。

出席者の方々の活発な意見をいただき、有意義なものとなりました。

I. 公共事業予算の確保

II. 技術力の継承に関する要望

- 1) 作業船確保のための対策の実施
- 2) 技術者確保のための対策の実施

III. 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

- 1) 地元中堅中小業者への発注工事量の確保
- 2) 入札参加業者による作業船下請工事の容認
- 3) 災害協定参加企業の評価の向上

IV. 施工体制指導の徹底要望

- 1) 元請下請関係の適正化の指導
- 2) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

時30分より、広島市のKKRホテル広島において開催されました。総会では、協会本部より寄神会長、尾崎事務局長にご臨席戴き、会員17社全員出席(内委任状7社)され開催いたしました。

伏見支部長が議長に選出され、議事については原案どおり承認されました。議事終了後、本部活動報告を尾崎事務局長に戴き、また、記念公演として中国地方整備局港湾空港部安部賢港湾空港企画官より講演を戴き、その後、高田港湾空港部長はじめ14名の方と意見交換会を行いました。総会及び意見交換会とも盛会裡に終了いたしました。

I. 総会次第

1. 開会
2. 支部長挨拶 伏見 暁
3. 議事
第1号議案 平成21年度活動報告
第2号議案 平成21年度決算報告
第3号議案 平成22年度活動報告
第4号議案 平成22年度決算報告
第5号議案 平成23年度活動計画
第6号議案 平成23年度収支予算
第7号議案 支部役員の変更・その他
4. 本部活動報告 尾崎事務局長

II. 講演会

中国地方整備局 港湾空港部
港湾空港企画官 安部 賢

中国支部

◇中国支部総会開催

平成23年度中国支部総会を、11月22日(火)午後3



伏見中国支部長挨拶

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压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

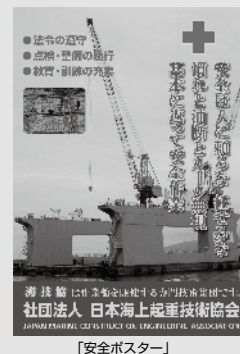
安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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〕

- 現場代理人の常駐義務緩和に関する適切な運用について

(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2012.1 VOL.102



禁無断転載

発行日 平成24年1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