

海技協会報2014.1
VOL.

110

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



CONTENTS

VOL. 110

海技協会報

ページ
01 巻頭言

「新春のご挨拶」

会長 寄神 茂之

「新年のはじまりに当たって」

国土交通大臣 太田 昭宏

「新年のご挨拶」

国土交通省港湾局長 山縣 宣彦

09 特集

「港湾の維持管理の取組」

国土交通省 港湾局 技術企画課

14 協会活動

- ・平成25年度国土交通省港湾局長要望報告について
- ・平成25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25年度「海上起重作業管理技士」認定試験結果について
- ・平成25年度「登録海上起重基幹技能者」、「海上起重作業管理技士」更新講習試験等結果について
- ・「関東支部」
平成25年度大規模津波・地震防災訓練
- ・「安全対策委員会」
中城湾港において安全パトロールを実施

31 会員寄稿「会員の広場」 沖縄支部

「八重山よいところ一度はおいで」

丸尾建設株式会社 専務取締役 丸尾 剛

33 会員作業船紹介 ④ 中部支部

250t吊全旋回式クレーン船 第20静和丸

静和工業株式会社

37 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」 シリーズ⑤ 九州支部

門田建設株式会社 大石 義則

38 マリーンニュース「事務局だより」

42 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



一般社団法人 日本海上起重技術協会会長
寄神 茂之

2014年(午年)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、60年に一度の甲午(きのえうま)です。「甲」は、十干のトップバッターでかつて成績評価に使われていました。また、「甲」とは「草木の芽が殻を破って頭を出した象形文字」であり、「旧体制が敗れて革新が始まる」とされています。「午」は陰陽の陽の極地であり、勢いが盛んで目標に向かって一途に突っ走る姿から、十二支の動物では馬のイメージが当てはめられています。

長く厳しい環境の前面に立たされてきた海上工事建設業界も苦しさには耐えながら、これまで復活・再生を信じて取り組んでまいりましたが、一昨年

総選挙により誕生した「安倍政権」の推し進める「アベノミクス」により、「新たな風向き」、「新たな風」が吹き始めた実感しているところですが、更に、経済再生、デフレからの脱却を目指して突っ走って欲しいものです。

さて、安倍内閣は二年目に入りました。平成26年度の予算は、「景気・経済の再生」、「被災地の復興の加速」、「防災・減災をはじめとする危機管理」を三本柱としていますが、そのいずれにも社会資本の整備としての公共事業の整備を着実に図っていくものとしています。

平成26年度の港湾関係の予算は、安倍政権の政策方針に基づき、「復興・防災対策」「成長による富の創出」「暮らしの安心・地域活性化」の3分野を重点として、予算規模は25年度予算の規模が減少することのない予算(対前年度比2%増)が確保されています。

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、平成26年度以降の公共事業費の事業量の見通し等が、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港湾局に切望しているところです。このような状況の中で新年を迎えまして、昨年来より公共事業費の回復の明るい兆しが見えてきたものの、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願い申し上げます。

このような状況の中で、我が国の海上工事力を一手に担っている当協会員の皆様には、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。

昨年の協会活動を振り返ってみますと、公益事業としての「海上起重作業管理技士」及び「登録海上起重基幹技能者」資格認定事業です。「海上起重作業管理技士」資格認定事業は、平成3年度の創設以来、約4,900名、また、6年目を迎えました「登録海上起重基幹技能者」は約740名の資格者を認定してきました。

平成13年4月より「港湾工事共通仕様書」(国土交通省港湾局編集)に、「海上起重作業管理技士」の配置条項(「船団長配置要領」)が定められ、直轄事業にて港湾関係の海上工事において作業船の船団長として本資格者を配置する活用が図られていることから、本資格制度を推進してきました。しかしながら、平成25年度から「船団長配置要領」に規定する船団長の資格者が「登録海上起重基幹技能者」に改正されました。

この「登録海上起重基幹技能者」認定制度は、「海上起重作業管理技士」の認定資格者であることが受講資格の要件となっていることから、併せて、両制度が抱えている問題点、課題等を踏まえ、海上工事技能者の技術の伝承や人材育成、資格者の役割・位置づけを明確化する試験、講習及び更新講習制度を検討してまいりました。今後も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、海上工事の中心的な役割を果たしている作業船船団長が、技術と技能を備えた「海上工事専門技能者」として確固たる地位の確立がなされ、海上工事実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」を配置すれば、海上工事の品質及び安全の確保向上の観点から、配置計画を評価する総合評価落札方式の拡大等を港湾局に働きかけてまいります。

2つ目は、11月12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、これまでに「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」等が推進されることとなりました。本年度は特に、海上工事を有する優良な作業船保有業者が生き残れる一定水準の公共事業費の確保の要望を始め、以下の3点を重点的に行いました。

- 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「作業船保有者の評価」
- ② 低入札価格調査基準価格の再引き上げや、発注官庁による下請契約書の確認等を図ることによる「下請価格の適正化」
- ③ 作業船は、被災時に、また港湾整備に不可欠な社会的インフラであり、今後とも一定規模維持していくことが重要であり、このための作業船の保有に係わる固定資産税等の軽減、代替建造のための買換特例の復活、低利の融資など「作業船保有及び代替建造に対する支援」

なお、税制改正要望において、代替作業船建造の買換特例が26年度から復活することとなりました。

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。

新年のはじまりに当たって



国土交通大臣

太田 昭宏

平成26年の新春を迎え、謹んでご挨拶申し上げます。

第二次安倍内閣は2年目に入りました。この内閣では、「被災地の復興の加速」、「景気・経済の再生」、「防災・減災をはじめとする危機管理」を三本柱としています。そのいずれについても、社会資本や交通体系の整備、国民の安全・安心の確保などを使命としている国土交通省は大きな役割を担っています。本年4月に消費税率の引上げが実施されますが、それに伴う反動減を抑制しながら、成長力を底上げしていかなければなりません。本年も国民の皆様へ前進を「実感」していただけるよう、引き続き総力を挙げて対策を充実してまいります。

なかでも社会資本整備については、新しい角度からの取組を昨年始めたところですが。我が国は災害が頻発する脆弱国土であり、切迫する首都直下地震や南海ト

ラフ巨大地震など大規模災害に絶えず備えていく必要があります。また、高度成長期以降に整備したインフラの老朽化に対して、戦略的に対策を進めていくことも必要です。このため、国民の命を守る公共事業として、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化を日本の政策のメインストリームとして位置付け、国土交通省の総力を挙げて取り組んでまいりました。また、大都市の国際競争力強化や地域の活性化など、我が国の成長に寄与する社会資本の整備も着実に進めていく必要があります。

さらに、我が国の国土を取り巻く状況を見ると、本格的な人口減少、高齢化の進展、切迫する巨大災害、国際的な都市間競争の激化や物流構造の変化によるグローバル化の進展など、極めて大きな変化に直面しています。このため、2050年頃までの長期の視野に立って、日本の国土や都市・地域のあり方をどうすべきか、経済や暮らしをどのように成長・発展させていくかといった観点から、新たな「国土のグランドデザイン」を策定します。地域においては、諸機能が集約したコンパクトな拠点とこれを結ぶネットワークを高度に進化させることにより、人口減少社会においても地域の活力を維持し、安全・安心な社会を構築していくことを目指します。さらに、東京をはじめ大都市は、激しい国際的な都市間競争を勝ち抜いていけるよう、ゲートウェイ機能を強化するとともに、ICTを活用した、高齢化社会にも対応したスマートウェルネス住宅・シティを実現する方向性を示していきたいと考えています。

また、2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応もしっかり進めていく必要があります。大会は、力強い日本の姿を世界に発信する絶好の機会であり、国土交通省としても大会の成功に向けて対応を進めてまいります。その際、2020年がゴールということではなく、2040年、2050年の国土づくりを見据えた上で、その助走期間として捉えていく

べきだと考えます。例えば、国内各地を訪問する外国人がスムーズに移動できるような多言語対応、高齢社会に対応したバリアフリー化などあらゆる人に優しいまちづくり、大きな災害が発生した場合にも万全の対応ができる防災まちづくりなど、目標を明確にして着実に進めていくことが大事です。

このような総合的かつ長期的なビジョンを基本とした上で、施策の前進を「実感」していただけるよう、以下のような各般の施策を展開してまいりますので、本年も皆様のますますのご支援・ご協力をよろしくお願いいたします。

（東日本大震災からの復興）

東日本大震災からの復興の加速については、被災地の方々に復興を早期に実感していただけるよう、総力を挙げて取り組みます。基幹インフラの復旧は順調に進んでおり、引き続き事業を着実に実行してまいります。一方、住宅再建・まちづくりについては更なる加速化が必要であるため、住まいの復興工程表と加速化措置を着実に実施していきます。具体的には、労務単価の柔軟な見直し、人材・資材の確保、用地取得の短縮化などの措置を引き続き講じてまいります。

（防災・減災対策）

我が国は、集中豪雨、台風、地震など自然災害が頻発し、さらに首都直下地震や南海トラフ巨大地震が切迫しています。このため、事前の備えとしての防災・減災対策に万全を期すべく、ハード・ソフトが一体となった総合的な対策に全力を挙げて取り組みます。

具体的には、公共施設や老朽建築物の耐震化、密集市街地の改善、緊急輸送道路の再構築・強化、TEC-FORCEの応急対応能力の強化などを重点的に行ってまいります。水害リスクや複合災害リスクの増大等を踏まえ、大規模水害対策やゲリラ豪雨への対応、大規模土砂災害対策、地下街の浸水対策などを推進しま

す。また、防災気象情報の改善や気象、地震等の監視・予測システムの強化を図るほか、海上保安庁の人命救助や緊急輸送能力の増強等に取り組みます。

（社会資本の戦略的な維持管理・更新、老朽化対策）

高度成長期以降に整備したインフラが今後急速に老朽化することに対し、的確な点検・修繕の実施や予防保全の考え方に立った長寿命化計画の策定など戦略的な維持管理・更新を推進します。国土交通省としては、昨年を「メンテナンス元年」と位置付け、3月に社会資本の維持管理・更新に関する工程表をとりまとめるなど総力を挙げて取り組んできましたが、こうした意識が社会に定着してきました。本年も引き続き総合的・横断的な取組を推進してまいります。政府全体としては、昨年11月に「インフラ長寿命化基本計画」をとりまとめました。この基本計画に基づき、国、地方自治体レベルの行動計画の策定等について、国土交通省が中心的な役割を果たしながら推進してまいります。

さらに、これらの戦略的な維持管理・更新の推進を含む21世紀型の社会資本整備を進めるための基本的な考え方である「社会資本整備の基本方針」を策定します。

（交通政策の総合的な推進）

人口減少、少子高齢化の進展、国際的な都市間競争の激化、切迫する都市災害など、我が国の交通政策に関する喫緊の課題に対し、政府が一丸となって強力に取り組むための体制を構築するものとして、昨年、「交通政策基本法」が成立しました。

今後は、同法に基づき、社会資本整備重点計画と連携を図りつつ「交通政策基本計画」を策定・実行し、関係者の一体的な協力の下で交通政策を総合的に推進することにより、人口減少社会における地域の活力の維持、国際交通の競争力の強化、安全・安心な社会の構築等を進めてまいります。

(公共交通等の安全・安心の確保、暮らしやすい生活環境の実現)

鉄道、自動車、航空、海上交通などの公共交通機関等における安全・安心の確保は、何よりも優先されるべきものです。特に、昨年のJR北海道における一連のトラブルへの対応については、同社に対する特別保安監査等の結果を踏まえ、安全を確保するために必要な指示等を行い、その確実な実行を求めてまいります。また、高速・貸切バスの安全対策などに取り組みます。海上輸送については、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」に基づき、更なる安全の確保を図ってまいります。また、日常生活の安全・安心については、通学路等の安全対策の強化に取り組みます。

高齢者、障害者等誰もが暮らしやすい生活環境等を実現するため、公共交通の充実、公共交通機関等におけるベビーカー利用の円滑化、鉄道駅のホームドア整備、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進、超小型モビリティの導入を促進します。

(空港、港湾などの整備による都市の国際競争力の強化)

成長戦略の実行による日本経済の再生のため、都市再生、大都市拠点空港、国際コンテナ戦略港湾等を重点的に整備することにより、国際競争力を強化し、経済成長と国民の豊かな暮らしの実現を図ってまいります。

まず、成長の基盤となる社会資本整備については、大都市圏環状道路、首都圏空港の更なる機能強化、都心直結線等都市鉄道、整備新幹線などの整備を着実に進めます。社会資本の整備に当たっては、PPP / PFIの活用とともに、官民ファンドの効果的な活用を進めます。

また、経済成長を支えるシステムを構築するため、港を核とした国際コンテナ物流網など物流ネットワー

クの強化、大都市のビジネス・生活環境の整備などを推進します。自動走行システムの構築などによる世界一安全・快適な交通社会の実現を目指します。総合物流施策大綱を踏まえ、物流産業の構造改革を促進してまいります。

(住宅・不動産市場の整備)

住宅の安定的な供給については、消費税率引上げに伴う反動減を抑制するため、住宅ローン減税の大幅な拡充など税制上の措置や、すまい給付金の措置を実施します。

中古住宅流通・リフォームを促進するために、既存住宅のインスペクションの普及や長期優良住宅化の支援、消費者への情報提供の充実、建物評価手法の改善と担保評価への反映を推進します。また、不動産の評価基準などの整備、不動産証券化手法の一層の活用、海外からの不動産投資を促進してまいります。

(建設産業の担い手の確保・育成)

建設産業は、社会資本の整備や維持管理、災害対応などを担っており、安定した事業の見通しを示すとともに、その役割を持続的に果たしていくための環境整備を進めていく必要があります。このため、若者の入職促進など今後の担い手の確保・育成を進めるため、ダンピング防止、適切な賃金水準の確保や社会保険未加入対策など就労環境の改善に努め、地域を自分たちが守るという誇りをもって仕事に打ち込める環境整備を推進します。また、多様な入札契約制度の導入・活用、より適正な予定価格の設定等の入札契約制度の改革にも取り組みます。

(地域の活性化と豊かな暮らしの実現)

人口減少社会において地域の活力を維持・強化するため、歩いて暮らせるまちづくりと地域公共交通についての新たな枠組みの構築を一体的に進めます。また、

道の駅の活用など地域活性化を推進します。さらに、ヘルスケアリゾートの活用推進、スマートウェルネス住宅・シティの実現などに取り組みます。

奄美群島、小笠原諸島の特別措置法の延長・拡充をはじめとして、離島など交通や生活の条件不利地域に対する必要な支援を行ってまいります。



(環境・エネルギー対策の推進)

エネルギー・環境分野を日本最大の成長分野に育てるとともに、低炭素社会・自然共生社会・循環型社会の実現、形成に向けた取組を推進します。

具体的には、エネルギーの面的利用、住宅・建築物の省エネ化、木造住宅・建築物の整備を推進します。また、車体課税の見直し、次世代自動車等の普及促進など交通分野の低炭素化を進めます。さらに、再生可能エネルギーの利活用、海洋資源等の開発・利用、効率的なエネルギー等の海上輸送網の形成を図ってまいります。



(観光立国の推進)

現在、アベノミクスの効果により、株価の上昇、デフレと円高の脱却が進んでおります。昨年初めて達成した訪日外国人旅行者数一千万人は、この成果がここに現れたと考えております。加えて、「富士山の世界文化遺産への登録」、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定」、「和食の無形文化遺産への登録」という世界に向けて発信すべき3つの明るい話題がありました。これらを追い風として、本年は、二千万人の高みを目指すスタートの年としていきます。

我が国には美しい四季、豊かな観光資源に加え、安全で清潔で快適な「まち」、そして「おもてなしの心」など、世界の人々の心に響くすばらしい魅力がたくさんあります。これを世界中の1人でも多くの方に感じていただき、更なる訪日外国人旅行者数の拡大に向け、日本ブランドの作り上げと発信、ビザ要件の緩和等、外

国人旅行者の受入環境の改善、国際会議等の誘致や投資の促進等、あらゆる施策の実施を加速化させていきます。



(インフラシステム輸出の推進)

我が国の成長戦略・国際展開戦略の一環として、インフラシステムの海外展開を強力に推進してまいります。このため、官民一体となったトップセールスの推進、インフラシステム海外展開支援のための新たな枠組みの構築など我が国企業の海外進出に対する支援措置を積極的に講じていきます。また、新興国等の防災機能の向上に寄与するとともに、我が国の防災技術の海外展開を推進します。



(我が国の主権と領土・領海の堅守及び海洋権益の保全)

海洋国家である我が国においては、我が国の主権と領土・領海の堅守及び海洋権益の保全が重要です。

このため、尖閣諸島周辺海域の領海警備に万全を期すため、専従体制の確立に向けた取組を着実に推進するとともに、今後の情勢の変化にも対応し得る体制を確保します。また、排他的経済水域の保全・管理、海洋調査等の推進や海洋産業の振興など海洋権益や海洋フロンティアを支える環境整備を推進します。



本年も皆様のご理解をいただきながら、施策の前進を「実感」していただけるよう全力で取り組んでまいります。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祈念いたします。

新年のご挨拶



国土交通省港湾局長
山縣 宣彦

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、厚くお礼申し上げます。

経済・社会活動のグローバル化がますます進展し、アジア諸国が著しい経済成長を遂げる中で、わが国を取り巻く経済・社会状況は劇的に変化しています。

このような状況下、安倍政権が発足し、いわゆる「アベノミクス」が打ち出されて2年目となる本年、港湾・海岸行政の諸施策の前進を皆様に「実感」していただけるよう、引き続き港湾局の総力を挙げて取り組んでまいり所存です。

その一環として、まずは、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、国土交通省としても港湾など拠点となる交通基盤を整備し、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と考えています。

また、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。昨年も、台風、豪雨、竜巻などの災害が立て続けに発生し、甚大な被害をもたらしました。被害に遭われた方々に心よりお見舞い申し上げます。国土交通省としましては、東日本大震災からの復旧・復興を加速させつつ、その教訓を踏まえ、我が国における港湾の災害対応力の向上に努めてまいります。加えて、老朽化した社会資本の予防的な修繕や計画的な更新を推進するなど、経済活動や暮らしにおける安全・安心の確保に取り組んでまいります。

(我が国の産業競争力の強化と経済再生)

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、港湾を取り巻く情勢が大きく変化する中、基幹航路の我が国への寄港維持・拡大を図ることが喫緊の課題となっています。梶山前副大臣及び野上副大臣を座長として昨年7月から開催している「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」における議論・検討等を踏まえ、本年は、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)政策の加速・深化に取り組んでまいります。

具体的には、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度を平成26年度より創設するとともに、外内コンテナ貨物の積替機能強化のための実証事業を進めてまいります。また、国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援対象を、荷さばき施設に加え、保管・流通加工を行う倉庫にも拡大するとともに、港湾運営会社に対し国の出資を可能とする制度を創設することとし、次期通常国会での港湾法の改正を予定しております。

これら施策の推進にあたっては、オールジャパンでの取組が必要であり、各地の港湾にも一層のご協力をお願いいたします。

また、資源・エネルギー等の物資の安定的かつ安価な輸入の実現を図るため、昨年6月に港湾法を改正し、荷主間の連携による共同輸送の促進に対する支援措置を創設するとともに、法に基づく特定貨物輸入拠点港湾の第1号として12月には小名浜港を石炭輸入拠点と

して指定したところでは、引き続き、国全体として安定的かつ効率的なバルク輸送ネットワークの形成を図ってまいります。さらには、臨海部の産業立地と基礎インフラを一体的に開発した日本の成功経験を活用した面的・広域的な案件形成の推進や、川上から川下までの一貫した取組みへの支援などにより、我が国港湾関連産業の海外展開を積極的に推進してまいります。

遠隔離島では、南鳥島の整備に続いて、昨年4月より沖ノ鳥島の施設整備に着手しました。引き続き、海洋資源の開発・利用など排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留、荷さばき等が可能となる港湾施設の整備を推進してまいります。加えて、アジア地域でクルーズ需要が急速に高まっていることから、クルーズの振興を通じて、観光立国の実現、雇用と所得の創出に資するため、外航クルーズ船の寄港増や大型化への対応など、ソフト・ハード両面から外航クルーズ船の寄港促進のための環境整備に取り組むほか、地域経済を支える産業物流の効率化や、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化、離島等における生活航路の維持・確保などにも引き続き取り組んでまいります。



(東日本大震災で被災した港湾の復旧・復興等安全・安心の確保)

被災地域の産業・経済の空洞化を防ぎ、地域の復興を実現するため、港湾の早期復旧を図り、復興を加速させてまいります。また、南海トラフの巨大地震や首都直下地震等の大規模地震への対応も重要な課題であり、「港湾における災害対応力の強化」、「災害に強い海上輸送ネットワークの構築と広域連携体制の確立」、「地域防災との連携による防災・減災目標の明確化」を柱とし、災害に強い国づくりを強力に推進してまいります。

具体的には、耐震強化岸壁や津波に対しても粘り強く効果を発揮する防波堤の整備、航路沿いの護岸等の耐震改修をはじめとしたコンビナート港湾の強靱化、民間活力を活用した津波等からの避難機能の確保等を推進してまいります。昨年の改正港湾法に基づき、東京湾の開発保全航路に避泊機能を持たせる為の拡大を行ったほか、非常災害時における航路啓開を迅速に行

うための緊急確保航路を三大湾において昨年末に指定しました。更に、老朽化した作業船の買換促進を図り、災害復旧等に必要な作業船団の確保を図ります。

また、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、「国民の命を守る」観点から、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進することが重要です。そのため、国土交通省においては、昨年、大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」を設置し、「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」を取り纏めました。港湾施設についても、今年度中に策定する点検ガイドラインや、施設の点検診断計画等を定める維持管理計画、施設の対応方針及び更新計画等を定める予防保全計画等を活用し、計画的な更新・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。



(地球環境問題への対応等)

温室効果ガス排出量の削減や廃棄物等の適正処理などの地球環境問題に対応するため、荷役機械の省エネ化やモーダルシフトの推進等の効率的な物流体系の形成、風力発電を中心とした再生可能エネルギーの港湾空間への導入、低炭素型静脈物流システムの構築に向けたリサイクルポートの活用、海面処分場の計画的な整備等についても積極的に進めます。また、豊かな海の創造に向け、浚渫土砂を有効活用した干潟の造成・覆砂・深堀跡の埋戻し、港湾における海域のヘドロの除去等を実施し、油流出事故対策や漂流・漂着ゴミの回収等に取り組むとともに、放置艇対策を通じた良好な港湾環境の整備を推進してまいります。



このように、今後とも、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、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ます。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、すば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。

港湾の維持管理の取組

国土交通省港湾局技術企画課

1. はじめに

国土交通省では、「国民の命を守る」観点から、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進することが必要であるため、国土交通大臣を議長とする「老朽化対策会議」を平成25年1月に設置しており、3月には今後、3年間にわたる「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」を取り纏め、社会資本の維持管理等に総合的かつ重点的に取り組むこととしております。

これを踏まえ、国土交通省港湾局においても港湾施設の適切な維持管理に向け、様々な施策に取り組んでおり、本稿ではその内容の主な施策についてご紹介します。

2. 港湾施設の老朽化の現状と課題

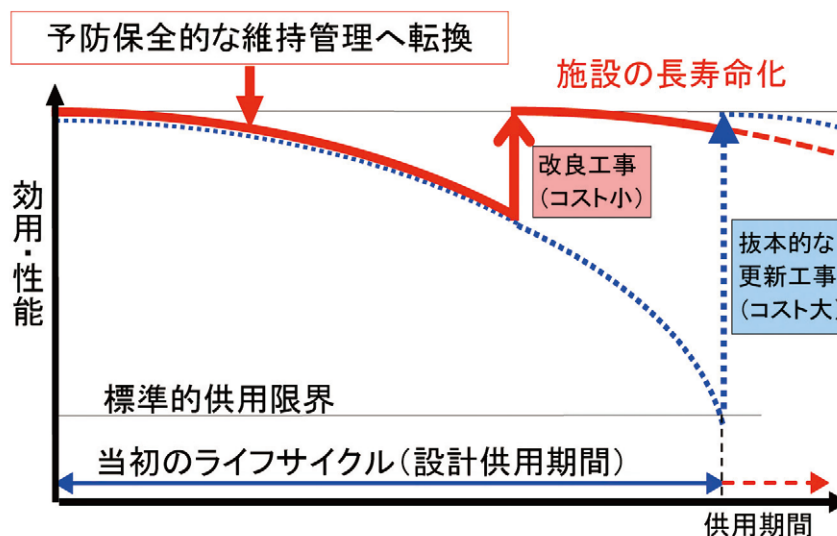
先ず、港湾施設の現状ですが、我が国の港湾施設は、戦後、日本の経済成長と共に整備されてきており、着実にストックを蓄積してきたところですが。特に1970年代～1980年代にその多くが整備され、現在、我が国の経済成長や物流の基盤として重要な役割を担っているところですが。しかしながら、この年代に整備した港湾

施設が、今後一斉に老朽化を迎えることが懸念されており、他の社会資本と同様、その対策を求められています。更に、国や地方の厳しい財政事情、人口減少と少子高齢化等の社会情勢を鑑みれば、従来の老朽化に対する取り組みだけでは十分とはいえず、真に必要な施設整備とのバランスを取りながら、計画的かつ戦略的な取り組みを実施し、施設の延命化やライフサイクルコストの縮減等を実現することが求められています。

3. 戦略的な維持管理のための主要な施策

(1) 法令整備と予防保全型の維持管理

港湾施設の老朽化が今後急速に進行する現状を踏まえると、①港湾施設のライフサイクルコストの増大、②老朽化を起因とした事故等による国民への公共サービスの低下などが懸念され、所要の対策を講じることが必要です。このため、従来の施設の更新時期まで対応措置を実施しないといった事後保全的な維持管理の発想から、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減等を考慮した予防保全的な維持管理の発想へ転換することが必要です。



予防保全型の維持管理イメージ図

(2)法令改正及び基準等の整備

港湾施設を適切に維持管理するため、技術基準省令の改正等により維持管理に係る包括的な法体系を確立しました。一方で防波堤、岸壁等の港湾施設の維持管理にあたっては、必要となる施設点検に関して具体的な頻度や点検の手法等は法律上の基準が定められていなかったため、港湾管理を行う各港湾管理者の判断に委ねられていたところでした。しかし、港湾施設の老朽化対策が喫緊の課題となった今日、効率的で適切な施設点検の実施が必要不可欠であることから、平成25年度に港湾法を改正し、定期的な点検の実施について規定化しました。また「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」において、維持管理計画等には点検に関する事項を

含むこと、定期的又は臨時的な点検及び診断等を適切に行うことを規定するとともに、点検診断結果等の当該施設の維持に必要な事項について、適切に記録及び保存することを規定しております。今後は「技術基準対象施設の維持に関する必要な事項を定める告示」についても点検に関する規定を定めることとしております。

さらに「港湾施設の点検診断及び補修等対策技術に関する総合検討会」を立ち上げ、点検内容や頻度等の考え方を示す新たな「点検診断ガイドライン」の策定を検討しているところです。点検診断ガイドラインについては、先の総点検結果等を踏まえ、安全性を一定のレベル以上で確保し、かつ確実に実行可能な点検内容とする方向で検討を進めております。

港湾法

第56条の2の2

・技術基準対象施設は、必要とされる性能に関して技術上の基準に適合するように、建設し、改良し、又は維持しなければならない。

第56条の2の2 第2項(平成25年6月5日公布)

・技術基準対象施設の維持は、定期的に点検を行うことその他の国土交通省令で定める方法により行わなければならない。

港湾の施設の技術上の基準を定める省令

・第4条(赤字:平成25年12月1日施行)

技術基準対象施設は、供用期間にわたって要求性能を満足するよう、維持管理計画等(点検に関する事項を含む。)に基づき、適切に維持されるものとする。

2 省略

3 技術基準対象施設の維持に当たっては、当該施設の損傷、劣化その他のへんじょうについての定期及び臨時の点検及び診断並びにその結果に基づく当該施設全体の維持に係る総合的な評価を適切に行った上で、必要な維持工事等を適切に行うものとする。

4 技術基準対象施設の維持に当たっては、前項の結果その他の当該施設の適切な維持に必要な事項の記録及び保存を適切に行うものとする。

技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示

【改正検討中】※平成25年12月時点

- ・維持管理計画等には、点検診断の時期、対象とする部位及び方法等を定めること
- ・定期点検は、5年(人命、船舶交通、社会経済活動に重大な影響をおよぼす施設は3年)以内ごとに行うこと
- ・正当な理由がある場合は、点検期間を延長できること
- ・日常点検及び臨時点検を行うこと



技術基準対象施設の点検診断ガイドライン(仮称)

【内容検討中】※平成25年12月時点

- ・日常点検、定期点検、臨時点検等の点検項目及び方法、診断方法、点検診断結果の記録及び保存方法

維持管理に関する法体系

(3) 予防保全計画の導入

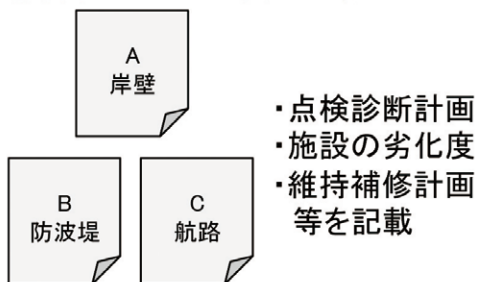
各港湾施設の維持管理計画は、平成20年度からの長寿命化計画策定事業費補助等を活用して作成してきており、港湾管理者はこの計画に基づき適切に施設の維持管理を行ってきているところです。しかしながら、維持管理計画は個々の施設を対象としており、その性格上港全体での事業費縮減や各年度の事業費平準化の検討は考慮されていないため、港単位などの俯瞰的な視点に立った検討が可能な「予防保全計画」を導入しています。

予防保全計画は、港内の港湾施設を対象とし、各施設の老朽化への対応方針とそれに基づく5か年程度の事業概要を定めるものであり、港単位で策定することを基本としています。作成主体は国と港湾管理者であり、両者による十分な調整のうえ作成することを基本としております。当面は、重要港湾以上の国有港湾施設を対象として作成しますが、将来的には全港湾、全施設を対象と

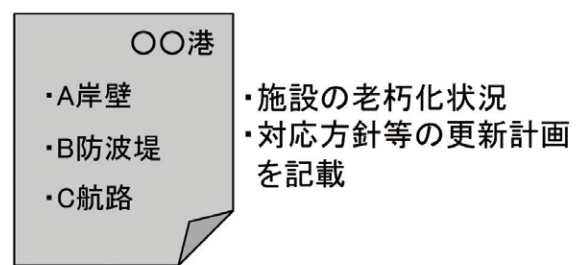
することを目指して取り組んでいるところであります。

予防保全計画の策定では、老朽化対策を積極的に実施していく施設の検討を行うほか、利用転換や廃止する施設についても検討する必要があります。例えば埋立予定地となっているために将来的に廃止する施設、将来的に係留施設として重要な役割を果たせないと考えられる施設等については用途変更し予防保全事業は実施しないこととするなど、港湾施設全体のライフサイクルコスト縮減を意識した合理的な計画となるよう配慮することが重要となります。特に社会的機能が乏しくなった施設等については、全ての施設を維持するのではなく、新たな機能への転換を図ること等により、必要な機能を確保しつつ港湾施設のストック管理と計画的かつ戦略的な老朽化対策を関係者とともに進めていくことが重要となります。

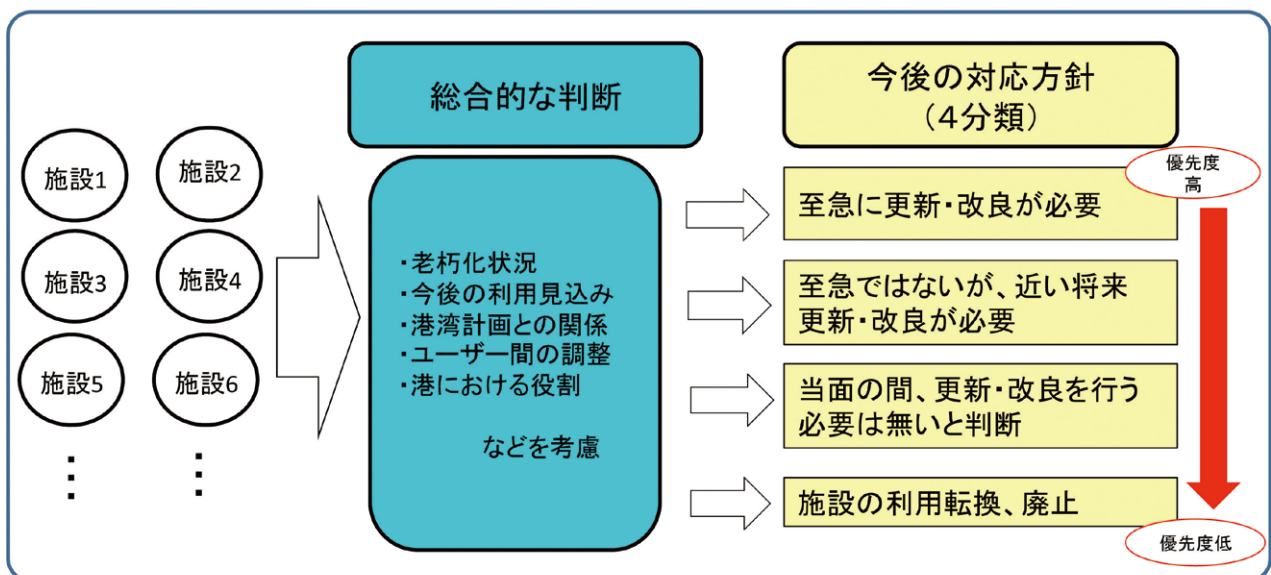
維持管理計画の策定(施設単位)



予防保全計画の策定(港湾単位)



維持管理計画書と予防保全計画



予防保全計画の対応方針概念図

(4) 民有護岸等の適切な維持管理

東日本大震災の教訓を踏まえ、災害対策に当たっては南海トラフ巨大地震等、最悪のシナリオも考慮した上で防災・減災対策に取り組むことが求められておりますが、コンビナート等の民有護岸等の現状については、港湾管理者や国も必ずしも十分把握していない状況であるとともに、事業者自身も棧橋については把握していても、護岸までは十分把握出来ていない可能性もあります。

そこで今般の港湾法改正にて災害時においても港湾内の航路機能を維持するため、航路沿いの民有護岸等について施設管理者に適切な維持管理を促すため、以下の監督措置を導入することとしています。

- ① 非常災害により損壊した場合に船舶の交通に支障を及ぼす恐れがある航路沿いの護岸等を「特定技術基準対象施設」と位置づけ、港湾管理者が、港湾管理者以外の者が管理する施設の維持管理状況について報告徴収や立入検査を行うことができる(港湾法56条の5)。
- ② ①の民有施設が技術基準に適合しなくなり、かつ損壊した場合に船舶の交通に著しい支障をおよぼす恐れがある場合には、改良等の必要な措置を勧告することができる(港湾法56条の2の21)。
- ③ ②の勧告に従わないときは、勧告措置を実施するよう命じ(港湾法56条の2の21)、命令に従わない場

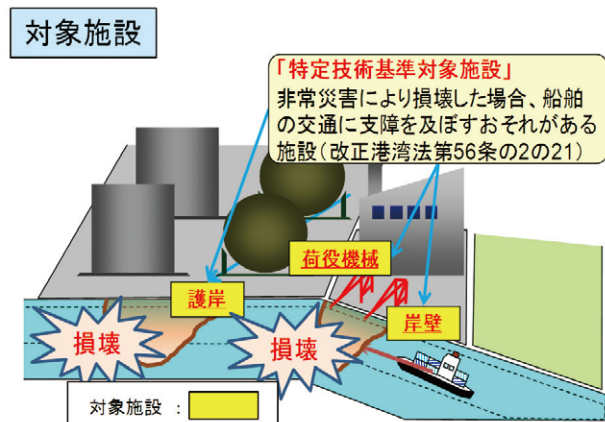
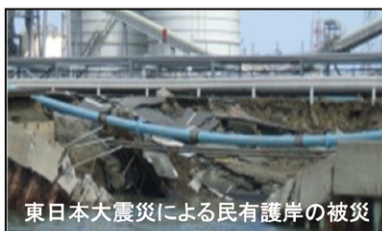
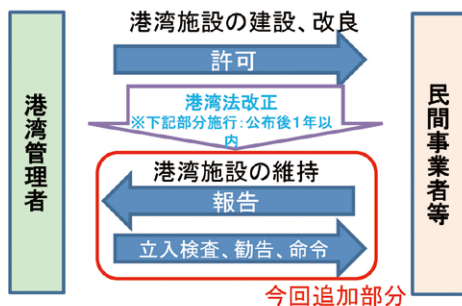
合は港湾管理者が代執行できる。勧告に従わない場合の罰則はないが、報告や立入検査の拒否、妨害、虚偽報告に対しては過料が科せられる(港湾法61条)。

- ④ 国は、①～③の措置の状況も含め、各港湾における特定技術基準対象施設の維持管理状況について、港湾管理者に報告を求め、技術的な援助を行うことができる(港湾法56条の2の22)。

前述の監督措置の実施には、平成26年春の施行を目指し準備を進めています。本制度の対象となる特定技術基準対象施設については、26年1月までに国土交通省令を改正し、航路沿いの護岸や岸壁等を対象として位置づける予定です。また、報告徴収や立入検査等の標準的な手法については、指針となる「立入検査マニュアル(仮称)」を策定し、26年3月までに港湾管理者に通知することとしています。

今回の港湾法改正の目的は、各事業者に対し自らが港湾施設の管理者であり、定期的に点検を実施し、計画的に維持管理を行う責務があることを認識し、それを実践して頂くことにあります。維持管理計画等に基づき、計画的に維持管理を行っている施設については、点検結果等を定期的に報告・更新頂くことで足りるものと考えています。

東日本大震災を踏まえた港湾法の改正



民間施設の維持管理における港湾法改正イメージ

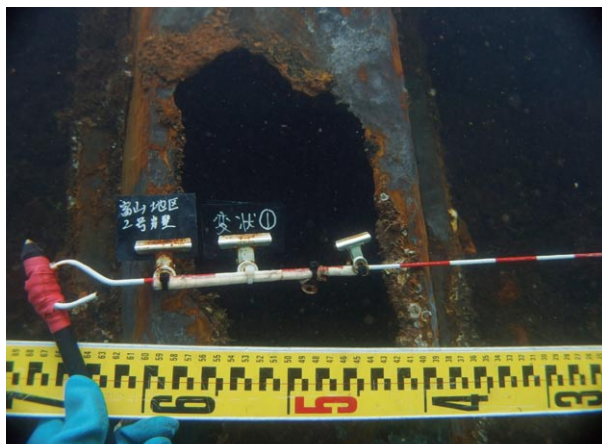
4. 最後に

今回ご紹介したとおり、維持管理の分野については、裾野が広く多岐に亘る取り組みが重要となっています。しかも個々の取り組みを連動的に実施する必要があります。港湾分野においては取り組むべき課題は多く「メン

テナンス元年」と言われているように維持管理の取り組みはこれから大変な時期を迎える事になります。このため、今後国、港湾管理者、民間会社等が連携しながら取り組む必要がありますのでご協力よろしくお願い致します。



港湾施設の点検状況



港湾施設の老朽化状況



対策前



対策後

港湾施設の老朽化対応(対策前と対策後)

平成25年度 国土交通省港湾局長要望報告について

1. 平成25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、港湾関係予算の長期に亘る規模縮小により作業船は大幅に減少してきました。今年度は昨年度の大幅な補正予算により、規模の縮小に歯止めが掛かったものの、今後まだ予断を許さない状況にあります。作業船が今以上に減少すれば海洋国日本を支えるのに必要な海上工事力を維持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。

このような状況をご理解いただき、今年度の補正予算の確保にご配慮をいただきますと共に、平成26年度の港湾関係当初予算は、その規模が減少することのないように、今年度並みの予算を確保されますようお願い致します。

II. 入札契約制度の改革について

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て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。指名競争入札が主体であった時代には、作業船保有業者が元請受注する機会はありませんでしたが、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を強く要望します。

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、また一般競争入札方式への移行により工事落札率が低下したなかで、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。

この二つの方策が組み込まれた入札契約制度の整備をお願いします。

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においては、業者のランク分けを行う特別点数で作業船への大きな投資と乗組員の常備の負担を評価していただいておりますが、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られません。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)が不可欠なはずで、

配置技術者については入札参加要件や総合評価で大々的に評価されているにもかかわらず、作業船についてはほとんど評価されていません。その結果、工事の入札において作業船保有業者と非保有業者に差異がないという悪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考えられます。

このような作業船が置かれている現状をご賢察いただき、入札契約制度における「作業船のあり方」を明確にした上で、文末に実現していただきたい施策を列挙しましたので、実行可能なものから可及的速やかに導入していただきま

すようお願い致します。

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、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適切な元請工事価格を維持できるための施策と元下業者間の関係改善、とりわけ、下請契約における支払の透明性の確保が重要です。後者の問題は今まで民々の問題として発注官庁は積極的には関与してきませんでしたが、貴省の「建設産業戦略会議」ではこの問題に対して発注官庁が関与することの必要性が打ち出されております。

下請価格の適正化を図るためには、発注官庁が以下の施策を行っていただくことが重要と考えています。

- (1) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ
- (2) 発注官庁による下請価格の確認
- (3) 下請業者表彰制度の拡充及び活用

Ⅲ 作業船の保有及び代替建造に対する支援について

作業船の稼働率の低下により、作業船保有業者の経営状況が極度に悪化しております。また船齢が20～30年を超え、代替建造が必要な作業船が急増しています。

作業船は、被災時、また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ゆ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、代替建造のための買換特例の復活、低利の融資などの支援制度を整備していただきますと共に、作業船投資の可否の判断情報となる公共事業の長期計画の提示をお願いします。

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くと共に、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、よろしく願い申し上げます。

(参考) 施策の内容

(1) 総合評価における作業船の評価

昨年度の総合評価の二極化への見直しにより地域貢献度という評価項目の中で作業船の保有が評価されるようになりましたが、配点が少なく入札結果に影響を及ぼす程度には至っておりません。このため、作業船を主体とする工事の総合評価においては、企業の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(後述(5)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っていただきたい。

主作業船は入札参加業者が直接保有している場合と作業船保有業者より下請契約により調達する場合とがあります。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ます。

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、履行ペナルティなしで代替使用できるように配慮をお願いします。

(2) 役割分担型(乙型) JVの導入

大型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を導入していただきたい。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で明確に位置づけることができます。

(3) 作業船保有業者の元請受注

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うえに、技術的に易しい工事でも発注金額が発注標準(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態であります。

Aランク業者は整備局ごとに50～60社程度登録されていますが、現行制度では大手施工業者以外の中下位の作業船保有業者が元請受注できる機会はゼロに等しいのが実態です。

このため、作業船保有業者の次世代を担う後継者は元請施工実績を積み上げることができず、技術の伝承さえも困難な状況が発生しています。

このような事態を打開するため、2.5億円以上の技術的に易しい工事については大手施工業者を外したAランク中下位業者向けの工事として発注していただきますようお願いいたします。

(4) 地元中小業者への工事量の確保

地域経済を支え、大規模災害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、総合評価における地域精通度に係わる加点の増大、「作業船在場調査」より得た地元基地港とする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していただきたい。

(5) 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していただきたい。これにより、工事の入札において発注者が優良な作業船の評価を行うことが可能になります。また、作業船保有業者の社会的地位の向上にも結びつくことが期待できます。

(6) 相指名業者による下請工事の禁止措置の解除

現在の入札契約制度では、作業船の保有が入札参加要件になっていないために、当該工事に使用を予定していた作業船を保有あるいは下請使用を予定していた業者が落札できずに作業船非保有業者や当該工事に配船できない作業船保有業者が落札者となった場合には、「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、落札者が遠方より他の作業船を調達せざるを得なくなるなど作業船の調達がままならない事態が発生しています。

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方式でかつ総合評価方式により落札者が決定されており、事前調整の余地を与えない透明で競争的な環境が整備されてきました。よって、指名競争入札方式が大半であった時代の産物である「相指名業者による下請工事の禁止措置」を解除していただきたい。

(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」を運用しています。この登録海上起重基幹技能者の資格を有した技能者を海上工事に配置すれば、工事の品質及び安全の確保がより高まると考えられます。一部の地方整備局では既に導入されておりますが、全国的にこの「登録海上起重基幹技能者の配置」を評価

する総合評価方式を拡大していただきたい。

現在当協会では、今年度末を目途に登録海上起重基幹技能者及び海上起重作業管理技士の両資格制度の見直し作業を、当局と協議しながら進めています。見直し結果を入札制度や工事の運用制度に反映していただきますようお願いいたします。

(8)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春に再引き上げが行われましたが、激しい競争のもとで入札はこの基準価格に近いところで落札されております。このため、この基準価格が元請業者の経営を圧迫しており、さらに極端に低い下請価格が発生する要因の一つになっております。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お願いします。

(9)発注官庁による下請価格の確認

レベルの高い海上工事力を維持するためには、下請業者である作業船保有業者などの専門工事業者に適切な下請代金が支払われることが重要であります。そのためには、三者連絡会による「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底に加えて、「特定専門工事審査型総合評価落札方式」(近畿地方整備局)を活用して、発注者が下請価格の妥当性を確認し、履行ペナルティなどの実施によりその支払を担保することが、元下問題の効果的な解決策となります。

また、貴省内で検討が進められておりますオープンブック方式の発注についても積極的な対応をお願いします。

(10)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併せて、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で加点していただきたい。

2. 要望日時・出席者

日時:平成25年11月12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

大脇大臣官房技術参事官、下司技術企画課長、田中港湾保全企画室長、
宮田品質確保企画官、浅井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) |
| 〃 北海道支部長 | 宮崎 英樹 | (岩倉建設(株) 代表取締役社長) |
| 理 事 東北支部長 | 細川 英邦 | ((株)細川産業 代表取締役社長) |
| 副会長 関東支部長 | 鳥海 宣隆 | ((株)古川組 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) |
| 〃 近畿支部長 | 吉田 和正 | ((株)吉田組 代表取締役社長) |
| 理 事 四国支部長 | 平野 正員 | (大旺新洋(株) 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) |

| | | |
|---------|-------|-----------------------|
| 中国支部長代理 | 常島 裕司 | (山陽建設(株) 取締役常務) |
| 九州支部長代理 | 齋藤 裕一 | ((株)近藤海事 東京支店長) |
| 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 執行役員) |
| 技術委員長 | 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 昭宏 | (岩倉建設(株) 執行役員技術管理部長) |
| 事務局長 | 尾崎 雄三 | |

3. 要望の概要と今後の協会活動等

今回の要望は、平成26年度の港湾関係事業費において、海上工事力を有する当協会会員である作業船保有業者が生き残れる一定水準(その規模が減少することのないよう、平成25年度並みの予算)の確保の要望を始め、「作業船及び技術者の評価」、「下請価格の適正化」と併せて、作業船は、被災時に、また港湾整備に不可欠な社会的インフラであり、今後とも一定規模維持していくことが重要であり、このため、作業船の保有に係わる固定資産税等の軽減、代替建造のための買換特例の復活、低利の融資など「作業船保有及び代替建造に対する支援」等を要望しました。(要望書の詳細は、前記の1. 平成25年度要望事項参照)

国土交通省港湾局におかれましては、要望内容について協会会員が置かれている現状を真摯に耳を傾けていただき、「貴協会のご指摘のとおり、国民生活や産業活動を支える港湾や海岸の整備の根幹である作業船を中心とした海上工事システムの維持が不可欠であることは十分認識しており、「要望事項」については、協会の皆様との意見交換等により問題点を抽出し、出来るところから改善を図っていきたい」旨の回答がありました。

特に、「作業船保有及び代替建造に対する支援」の要望については

- ・作業船の保有・維持に関して、買換特例については、平成25年度に行った「今後の作業船に関する税制のあり方に関する意見交換会」での議論、及び関係各協会団体からの協力により、平成26年度税制改正要望を行っているところ。
- ・老朽化の深刻化に鑑み、まずは買換特例を優先しているところであり、固定資産税については、作業船の実情等を把握しつつ今後の対応を検討して参りたい。
- ・作業船の保有・維持に関しては、重要な課題の一つとして認識しているところ。

との回答を受け、少し明るい展望も見え始めてまいりました。

なお、平成26年の税制改正において下記の買換特例の復活が認められました。

港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換特例の創設

◎一定の要件に適合する作業船を適用対象に追加(平成26年度から3年間)

→所得税・法人税の圧縮記帳(80 / 100)

今後は、今回の要望と各地方支部固有の要望を併せて地方整備局との意見交換を行い、会員の皆様のご期待にそなう協会組織をあげて取り組む所存でありますので、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。

最後に、本年度の要望書の作成にあたり、会員の皆様方のご協力に対し心より御礼を申し上げる次第です。

平成25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25年10月・11月に東京、福岡(表-1)において講習試験を実施し、12月13日(金)開催の講習試験委員会の判定を受け講習修了者を決定しました。

平成25年度の講習修了者は98名で、平成20年度からの講習修了者は745人となりました。講習修了者は表-3のとおりです。年度別、会員別の内訳は表-4のとおりです。

表-1 平成25年度講習試験会場及び講習者数並びに修了者数

| 試験会場 | 実施日 | 講習者数 | 修了者数 |
|------------------------|----------------------------|------|------|
| 福岡会場(福岡市博多区)福岡商工会議所 | H25. 10. 31 (木) ~ 11.1 (金) | 57名 | 50名 |
| 東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル | H25. 11. 7 (木) ~ 8 (金) | 51名 | 48名 |
| 計 | | 108名 | 98名 |

表-2 講義科目・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義 | 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義 | 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



講義(東京会場)



講義(福岡会場)

表-3 平成25年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験修了者

| NO. | 氏名 | NO. | 氏名 | NO. | 氏名 |
|-----|-------|-----|-------|-----|------|
| 1 | 赤木省吾 | 41 | 小中光裕 | 81 | 丸田清彦 |
| 2 | 阿部優 | 42 | 齋藤正臣 | 82 | 丸道平慎 |
| 3 | 阿部貢 | 43 | 佐久間和彦 | 83 | 宮本隆一 |
| 4 | 綾香敏則 | 44 | 佐藤政彦 | 84 | 村山一太 |
| 5 | 荒町雅幸 | 45 | 島田昌明 | 85 | 森春男 |
| 6 | 石建壽一 | 46 | 清水政広 | 86 | 矢城隆志 |
| 7 | 伊集院光博 | 47 | 白川勇人 | 87 | 安原辰男 |
| 8 | 市村真澄 | 48 | 白水義昭 | 88 | 山川久夫 |
| 9 | 糸瀬正人 | 49 | 新徳利秋 | 89 | 山口英一 |
| 10 | 糸瀬三代喜 | 50 | 末永光男 | 90 | 山崎信昌 |
| 11 | 今津宏司 | 51 | 節田利晴 | 91 | 山下勇二 |
| 12 | 岩渕伸宏 | 52 | 副山正宏 | 92 | 山中孝幸 |
| 13 | 岩本秀夫 | 53 | 高木一真 | 93 | 山本潤一 |
| 14 | 内田進章 | 54 | 高橋貞勝 | 94 | 湯口周清 |
| 15 | 内本哲章 | 55 | 高橋聖一 | 95 | 吉田清久 |
| 16 | 大先博之 | 56 | 谷口幸一 | 96 | 米田聡 |
| 17 | 大塩浩次 | 57 | 谷口陽一 | 97 | 渡辺隆 |
| 18 | 大島恒夫 | 58 | 近澤靖希 | 98 | |
| 19 | 大庭康信 | 59 | 近村太 | | |
| 20 | 近江秀一 | 60 | 鶴野政彦 | | |
| 21 | 岡崎聡司 | 61 | 出口幸一 | | |
| 22 | 緒方和久 | 62 | 富島章夫 | | |
| 23 | 岡部明一 | 63 | 長尾国幸 | | |
| 24 | 岡本伸一 | 64 | 中村幸也 | | |
| 25 | 柏谷寛 | 65 | 野田龍矢 | | |
| 26 | 金井昭二 | 66 | 野田昌幸 | | |
| 27 | 上戸繁隆 | 67 | 濱崎貞男 | | |
| 28 | 上領幸雄 | 68 | 濱田博紀 | | |
| 29 | 川内勝治 | 69 | 林崇仁 | | |
| 30 | 川上秀二 | 70 | 原田大樹 | | |
| 31 | 川邊勝典 | 71 | 比嘉大明 | | |
| 32 | 川本伸司 | 72 | 日影一也 | | |
| 33 | 北岡久勝 | 73 | 平野一惠 | | |
| 34 | 木野下和彦 | 74 | 福田初義 | | |
| 35 | 木下義規 | 75 | 福田安直 | | |
| 36 | 木場田健司 | 76 | 福原良太 | | |
| 37 | 木原克彦 | 77 | 藤澤京一 | | |
| 38 | 窪木隆 | 78 | 本田靖治 | | |
| 39 | 熊谷淳一 | 79 | 松垣生人 | | |
| 40 | 栗山正臣 | 80 | 松本克也 | | |

表-4 登録海上起重基幹技能者年度別、会員別一覧

(単位:人)

| 会員別 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 合計 |
|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 正会員 | 111 | 131 | 70 | 72 | 32 | 59 | 475 |
| 賛助会員 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 非会員 | 95 | 46 | 42 | 31 | 14 | 39 | 267 |
| 合計 | 206 | 180 | 112 | 103 | 46 | 98 | 745 |

平成25年度 「海上起重作業管理技士」 認定試験結果について

認定試験について

平成25年10月に東京、大阪(表-1)において講習会及び認定試験を実施し、12月13日(金)開催の認定試験委員会の判定を受けて認定者を決定しました。

平成25年度の認定者は106名で、平成3年度からの認定者は、4,982名となりました。認定者は、表-3のとおりです。会員別の内訳は表-4、船団別の内訳は表-5のとおりです。



講義(東京会場)



講義(大阪会場)

表-1 平成25年度認定試験会場及び受験者数、認定者数

| 試験会場 | 実施日 | 受験者数 | 認定者数 |
|---------------------------|----------------------|------|------|
| 東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル | H25. 10. 3(木)～4(金) | 46名 | 45名 |
| 大阪会場(大阪市西区)(一財)大阪科学技術センター | H25. 10. 10(木)～11(金) | 63名 | 61名 |
| 計 | | 109名 | 106名 |

表-2 講習科目・時間、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 | 篠原講師 |
| 関連法規 | 海上工事関連法規 | 1.5時間 | 望月講師 |
| 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-3 平成25年度 海上起重作業管理技士 認定者

| NO. | 氏名 | NO. | 氏名 | NO. | 氏名 |
|-----|--------|-----|--------|-----|-------|
| 1 | 麻生 國士 | 41 | 佐々木 良二 | 81 | 藤井 賀章 |
| 2 | 天野 雅夫 | 42 | 佐生 一樹 | 82 | 外園 裕之 |
| 3 | 荒木 栄次良 | 43 | 佐竹 靖彦 | 83 | 堀内 雅彦 |
| 4 | 池亀 静夫 | 44 | 佐藤 三千男 | 84 | 本間 信二 |
| 5 | 池田 隆三 | 45 | 佐藤 洋一 | 85 | 前川 伸人 |
| 6 | 石井 慶治 | 46 | 鮫島 三千穂 | 86 | 牧村 治信 |
| 7 | 磯部 義治 | 47 | 芝 宗紀 | 87 | 馬込 秀徳 |
| 8 | 板倉 勇樹 | 48 | 清水 稔 | 88 | 松屋 優輝 |
| 9 | 入江 祐次 | 49 | 下田 恭史 | 89 | 三浦 敏治 |
| 10 | 岩永 茂久 | 50 | 城内 義知 | 90 | 水岡 義明 |
| 11 | 上嶋 高義 | 51 | 新福 裕二 | 91 | 宮原 博文 |
| 12 | 上田 博之 | 52 | 杉本 利昌 | 92 | 村瀬 浩一 |
| 13 | 魚住 幸久 | 53 | 鈴木 章弘 | 93 | 村山 政之 |
| 14 | 浮島 洋仁 | 54 | 鈴木 直樹 | 94 | 森 知之 |
| 15 | 内山 元史 | 55 | 純浦 昭博 | 95 | 門馬 仁 |
| 16 | 大坪 和彦 | 56 | 関 達也 | 96 | 山下 幸一 |
| 17 | 大水 義貴 | 57 | 相馬 康豊 | 97 | 山田 浩嗣 |
| 18 | 大山 晃朗 | 58 | 竹内 功 | 98 | 山田 義男 |
| 19 | 岡島 賢直 | 59 | 竹中 長人 | 99 | 山本 誠 |
| 20 | 岡田 嘉成 | 60 | 武政 雄二 | 100 | 吉梅 勝行 |
| 21 | 沖井 輝彦 | 61 | 竹山 一博 | 101 | 吉梅 元彦 |
| 22 | 小田 倉盛 | 62 | 竹山 一彌 | 102 | 芳野 武則 |
| 23 | 折田 信一 | 63 | 田崎 安信 | 103 | 芳野 博文 |
| 24 | 加川 勝昭 | 64 | 田中 英明 | 104 | 吉間 芳美 |
| 25 | 金子 祝 | 65 | 田中 正憲 | 105 | 吉村 浩司 |
| 26 | 上柳 政信 | 66 | 田中 政幸 | 106 | 渡部 吉洋 |
| 27 | 川野 正司 | 67 | 田原 至 | | |
| 28 | 河村 祐治 | 68 | 出林 一大 | | |
| 29 | 菊地 照男 | 69 | 寺山 幸良 | | |
| 30 | 岸谷 要 | 70 | 中神 勝信 | | |
| 31 | 木部 達也 | 71 | 中村 守延 | | |
| 32 | 葛島 隆幸 | 72 | 橋本 勝也 | | |
| 33 | 栗林 徹 | 73 | 樋本 剛 | | |
| 34 | 古賀 誠二郎 | 74 | 畠中 頼一 | | |
| 35 | 児玉 真輝 | 75 | 濱田 大介 | | |
| 36 | 小柳 剛丈 | 76 | 原田 佳幸 | | |
| 37 | 佐伯 弘志 | 77 | 彦根 浩司 | | |
| 38 | 坂口 真治 | 78 | 日松 勇希 | | |
| 39 | 坂本 力 | 79 | 平田 良樹 | | |
| 40 | 佐々木 美人 | 80 | 福田 浩二 | | |

表-4 海上起重作業管理技士年度別、会員別会員別一覧

| 会員別 | | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 合計 |
|------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 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 | 44 | 48 | 2477 |
| 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 | 1 | 0 | 92 |
| 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 | 50 | 58 | 2413 |
| 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 | 95 | 106 | 4982 |

表-5 管理技士船団別一覧

| 認定資格対象船団別 | | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 合計 |
|-------------------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 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 | 56 | 79 | 3268 |
| 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 | 13 | 9 | 542 |
| 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 | 9 | 2 | 166 |
| D. サンドコンパクション船団 | | 31 | 9 | 12 | 11 | 15 | 16 | 11 | 9 | 15 | 4 | 8 | 5 | 2 | 7 | 3 | 3 | 1 | 1 | 5 | 3 | 2 | 0 | 0 | 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 | 4 | 2 | 125 |
| 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 | 2 | 4 | 221 |
| 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 | 0 | 3 | 140 |
| 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 | 3 | 2 | 52 |
| 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 | 8 | 5 | 269 |
| 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 | 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 | 95 | 106 | 4982 |



実技試験(東京会場)



実技試験(大阪会場)

平成25年度 「登録海上起重基幹技能者」 「海上起重作業管理技士」 更新講習試験等結果について

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25年9月・11月に実施し、更新講習終了後に試験を行い、試験合格者122名が講習修了証を更新しました。

表－1 講義科目、時間

| 講義科目 | 時間 | 備考 |
|---|-----|-----|
| 基幹技能一般に関する科目 | 1時間 | 講義1 |
| 基幹技能関係法令に関する科目 | 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科目 | 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 |
|---------------------|------|------|---------------|----|
| 札幌会場 25.11.5 (火) | 佐藤講師 | 日高講師 | 福岡講師 大田講師 | |
| 東京会場 25.9.7 (土) | 佐藤講師 | 菅生講師 | 守屋講師 川田講師 | |
| 神戸会場 25.9.13 (金) | 佐藤講師 | 小林講師 | 木村講師 清水講師 | |
| 福岡会場 25.9.20 (金) | 佐藤講師 | 丹谷講師 | 水之浦講師 三田講師 | |



更新講習(札幌会場)



更新講習(東京会場)



更新講習(神戸会場)



更新講習(福岡会場)

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219名が資格者証を更新しました。

平成25年度 大規模津波・地震防災総合訓練

一般社団法人日本海上起重技術協会関東支部

東日本大震災という大規模災害の貴重な教訓を生かし国土交通省や各市町村、消防、自衛隊等の官公庁、当協会を始めとした協会各支部を含む民間協力者が集い、円滑な協力体制を敷くために国の「大規模津波防災総合訓練」と茨城の「平成25年度茨城県・笠間市総合防災訓練」を併せて「大規模津波・地震防災総合訓練」として実施されました。当関東支部は、(一社)日本埋立浚渫協会関東支部と合同で航路啓開訓練に参加しました。

茨城県国営ひたち海浜公園をメイン会場として、三陸沖から房総沖の海溝を震源地とする震度6強の地震が発生し、高さ10.7mの津波の襲来を想定して訓練を行いました。参加人数は5,000人を超える規模で行われ、作業船やヘリコプター、緊急車両等、陸海空の様々な機器機材も導入されての大規模な訓練でした。

午前9時に太田国土交通大臣に開会の挨拶に続き、茨城県知事、ひたちなか市長の挨拶、地元国会議員の紹介を経て訓練は開始されました。訓練は、1. 個人の安全確保訓練 2. 地震・津波情報収集伝達訓練 3. 避難訓練 4. 初動対応訓練 5. 被害状況収集伝達訓練 6. 孤立者救出・救助訓練 7. 会議運営訓練 8. 航路啓開訓練 9. 道路啓開訓練 10. 災害派遣活動拠点設置・運営訓練 11. 倒壊家屋からの被災者の救出・救助訓練 12. 避難所開設・運営訓練 13. 埋没車両からの被災者救出・救助訓練 14. 海上漂流者の救出・救助訓練 15. 支援人員・物資輸送訓練 16. 火災船舶消火訓練 17. ライフライン復旧訓練 18. 流出油排除訓練 19. 内水排除訓練等様々な訓練が実施され、12時30分に国土交通省関東地方整備局長の閉会の挨拶で終了しました。また、災害に備える知識を深めることにより、津波・地震に対する被害を軽減するために、防災展示会や災害対策車両体験コーナーが設けられ、大人から子供まで多くの市民が参加しておりました。

当日は、早朝からかなり冷え込み、寒い中での訓練でしたが、このような総合訓練の重要性を強く感じました。

| | |
|------|---|
| 開催日時 | 平成25年11月9日(土) |
| 時 間 | 9時00分 ～ 12時30分 |
| 場 所 | ひたちなか市(常陸那珂港区) 国営ひたち海浜公園及びひたちなか市内の避難会場 等 |
| 主 催 | 国土交通省、茨城県、ひたちなか市、笠間市 |
| 参加機関 | 1 5 4 機関 |



開会式



国土交通大臣挨拶



避難訓練



航路啓開訓練



「安全対策委員会」 中城湾港において安全パトロールを実施

安全対策委員会は、平成25年12月5日(木)に内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所の発注工事「中城湾港(新港地区)泊地(-11.0m)揚土工事(第二次)(受注者 若築・池畑特定建設工事共同企業体)の、揚土作業中の空気圧送船「国翔」((株)小島組所有)の船上で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。

空気圧送船は土運船により運搬されてきた土砂を搭載のバックホウ等で土砂受けホッパーに揚土・投入し、これを圧縮空気で埋め立て地まで管路輸送する作業船です。

営業所において、スケジュール、工事概要等の説明を受けた後、稼働中の「国翔」に乗船し、安全パトロールを開始しました。

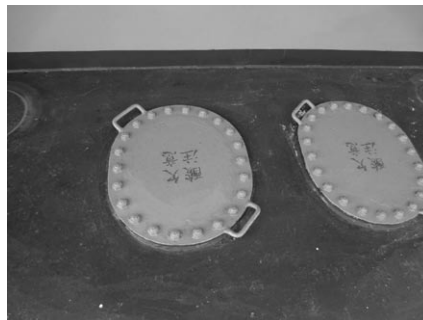
本船は、甲板下部に空気圧縮機3台、発電機等が、上甲板にはバックホウ、ホッパー、搬送機、居住区、係留装置等が配置されています。

各委員は、上甲板に掲示されている安全掲示板内の「緊急時連絡表」、「作業中止基準」、「高潮発生時の連絡体制」、「危険予知活動表」、「救急病院及び搬送経路図」、「船舶発生廃棄物排出基準」掲示用ブラカード等を確認したのち、上甲板のウインチ類、ワイヤー類、マンホール、危険箇所標示版、手すり、階段の状況、通路の確認、アンカー設置状況、甲板上資機材の整理整頓状況、食物くずなどの分別保管状況など、順次目視による点検、また、油記録簿についても備え付けの確認を行いました。

本船には危険箇所等の安全を確保するために、以下のような標示で、作業員に周知を図ることにより、作業中に潜んでいる危険予知を未然に防ぐ手段が取られていました。



段差注意



マンホール(酸欠注意)



耳栓着用

土運船が接舷し、バックホウによる揚土作業状況は以下の写真のとおりです。



土運船からの揚土作業



空気圧送船からの排砂管

安全パトロール終了後、船内のサロンに集合し、工事担当の現場責任者と各委員との間で、沖縄までの回航中の安全対策、台風時の安全対策、作業中におけるヒヤリ・ハット、船内コミュニケーション、安全確認手段などについてのヒアリング及びパトロール結果についての意見交換を行い、作業現場における安全確保についての熱心な質疑を行いました。



意見交換

終わりに、安全パトロールの実施場所を提供して頂いた内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所、ご多忙中にも拘わらず、工事説明など丁寧な対応をして頂いた若築建設(株)の田中様、結城様、大旺新洋(株)、(株)小島組の吉賀様を始め関係者の皆様には大変お世話になりました。この場をかりて御礼を申し上げます。ありがとうございました。

協会活動

[参加者]

委員長 細川英邦 (細川産業(株))

副委員長 野湯 弘 ((株)ソイルテクニカ)

委員

阿部勝雄((株)近藤組)、木村岩男(若築建設(株))、小岩末美(小島組(株))、小林建夫((株)吉田組)、
齋藤裕一((株)近藤組)、高田和憲(松浦企業(株))、山下芳文(大旺新洋(株))

事務局

佐藤



参加者



空気圧送船「国翔」

なお、空気圧送船「国翔」の主要目は以下のとおりです。

| 建造年 | 全長 | 幅 | 深さ | 喫水 | 揚土量 | 排送距離 | 揚土機 |
|-------|-------|-------|------|-------|-----------------------|-------------|------------------------|
| 1996年 | 60.0m | 25.0m | 3.5m | 1.76m | 2000m ³ /h | 3,000m (最大) | バックホウ/12m ³ |

八重山よいとこ一度はおいで。

丸尾建設株式会社

専務取締役 丸尾 剛

みなさま、石垣島や西表島といった島名は耳にしたことがあると思いますが、「八重山(やえやま)」という地域名をご存知ですか？ 八重山には日本最西端の与那国島や日本最南端の有人島である波照間島も含まれます。石垣市、竹富町、与那国町の島々をあわせて「八重山」と呼びます。なかでも竹富町には竹富島、小浜島、黒島、西表島などの島があり、各島で方言、自然、町並に特徴があり、また、ハブがいる島とない島もあります。たくさんの特徴的な島で構成される八重山は多くの来訪者を魅了する観光地です。

八重山のなかでも、経済、生活の中心となるのは石垣島で、沖縄本島からジェット機で約1時間の南西の位置にあります。石垣島は人口48,000人、面積220km²の島です。空の玄関口として、平成25年3月7日に新石垣空港(滑走路2,000m)が開港し、航空会社の増便・使用機材の大型化に伴い、観光客が増えるとともに地元住民の利便性も向上し、賑やかさを増しております。八重山への観光入域客数は、平成18年度に78万人まで到達したあと、減少傾向にありましたが、新石垣空港開港を皮切りに増加をはじめ、平成25年度の観光客は90万人に達する勢いです。

海の玄関口としての石垣港は、日本最南端の重要港湾であり、歴史的にも日本本土、沖縄本島、台湾など諸外国との交流拠点でした。現在では、夏季において台湾からの大型クルーズ船「スタークルーズ」70,000トン級が週に3便、年間40回程度来航しております。台湾からのクルーズ客は年間6万人を越えています。クルーズ船や外貨貨物船の大型化や寄港回数が増加していることから、安全性・利便性確保のため新設バースの設置や航路・泊地の拡大、観光客のレジャースポットとして人工ビーチの計画などを含んだ石垣港港湾計画が改定される予定です。また、石垣島と竹富島、西

表島などの離島を結ぶ生活保全航路の拡張工事も進んでいます。石垣島周辺には「石西礁湖(せきせいしょうこ)」とよばれる珊瑚の浅瀬が存在します。離島間を往来する高速船や漁船は石西礁湖なかの狭い航路を航行します。この航路の一部は浚渫により形成されていますが、ほとんどの部分が自然のままの航路で、直線性がありません。このような狭い航路における操船を経験に頼るだけでなく、確実に安全確保するために、航路を拡幅、増深する工事が必要となっております。



八重山の島々



離島へ向かう高速船

さて、せっかくですので離島観光の紹介をいたします。

石垣島で最も賑わい、活気を感じられるのが、石垣島と竹富島、西表島などの離島を結ぶ石垣港離島ターミナルです。毎日、高速船で約200便の往来があり、観光や生活の足と利用されています。

離島のなかでも人気があるのが西表島、由布島、竹富島です。

西表島は約90%を亜熱帯の森林で覆われ、イリオモテヤマネコ、カンムリワシ、セマルハコガメなどの希少生物が生息しています。西表島の半周道路(一周道路はありません)には「イリオモテヤマネコ飛び出し注意」と記載された看板が多数設置されています。西表島の河口の干潟にはマングローブが生育しています。マングローブは真水と塩水の混じりあう汽水域に生育し、亜熱帯独特の風景をかもし出します。

由布島は、西表島の隣接した小さな有人島で、西表島から水牛車で渡ることができます。水牛を操るおじいさんが奏でる三線と八重山民謡を聴きながらのんびり渡ります。由布島全体が亜熱帯植物園になっており、ブーゲンビリアやハイビスカスが咲き誇ります。また、由布島島内には蝶々園もあり、南国の蝶々を観察できます。なかでも白地に黒斑点の羽をもつオオゴマダラという蝶々がゆっくりと飛び交う姿は優雅です。

竹富島は、昔ながらの赤瓦の家屋、それを囲む石垣、白砂で敷き詰めた道路などが残っており、重要伝統的建造物保存地区に指定されています。町並みを眺めながらの集落散策、星のカタチの砂が採取できるカイジ浜などが有名です。石垣島から高速船で10分程度なので、お気軽に行ける島です。

ほかにもたくさんの魅力的な島々があります。

このように、八重山は豊かな自然環境と文化を保全しながら、観光客を誘致して地域の経済活性化を図っていると同時に、そのための受入れ施設としての港湾・空港などの環境整備を推進しているソフト面とハード面が合致した地域といえます。



由布島へ向かう水牛車



竹富島の町並み

「♪八重山よいとこ一度はおいで～♪さ～ゆいゆい♪」

石垣島にはミシュランで3つ星景勝地として川平湾が認定されました。

元世界チャンピオンの具志堅用高さんや歌手のビギンさん、夏川りみさんなど有名人の出身地でもあります。

日本全国の皆様に八重山へ足をはこんでいただき、八重山の自然・文化に触れていただきたく、紹介させていただきました。

それでは、八重山でお待ちしております。

全旋回式クレーン船(300t吊)

第20静和丸

静和工業株式会社

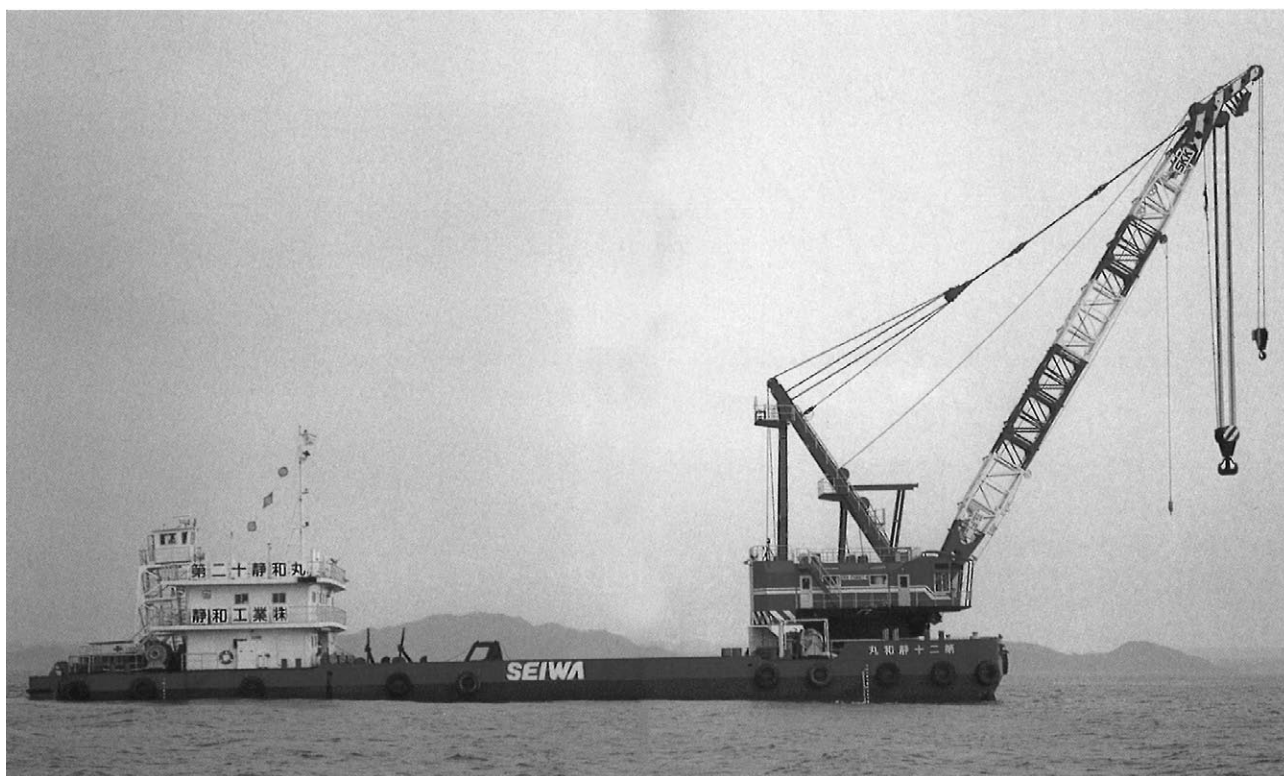
はじめに

私たち静和工業は創業以来「街づくり」「環境づくり」といった公共性の高い業務に携わることで総合建設業者として堅実に歩んでまいりました。

「広く地域社会に貢献し、より豊かで快適な環境の創造と生活文化の向上をめざすこと」これが私たちの使命です。災害時支援や福祉活動などを通じて行う「社会貢献」、地域との調和や環境に配慮した「技術・製品の提供」、”より良い物を・早く安全に”を信条とする「顧客ニーズに合わせた製品づくり」、信頼される企業を支える「人材育成」という4つの方針のもと、時代の要請に合わせた技術を提供しています。

当社の中心的な業務の1つとしての港湾工事。官公庁を主要な取引先とする当社は防波堤や離岸堤工事、大水深コンテナターミナルの建設などを得意としています。海があり、海岸線があり、港がある。そしてそこには豊かな自然と人々の喜びがある。そんな海のあるべき姿を念頭に、海の安全と安心、自然環境の調和を優先しつつ海の工事に邁進しています。

地球規模での環境保護が課題である今世紀、静和工業が届けるのは地域のより豊かな未来のため、100年後そしてさらなる先を見据えて全力を注いでまいります。



第20静和丸全景



焼津漁港 鋼製ジャケット据付工事

第20静和丸

全長 53.00m
 幅 19.00m
 深さ 3.60m
 吃水 2.50m
 載荷重量 1,200t
 載荷面積 440m²
 サブスタ- 出力/280PS
 (僅、鋼) 推力/3.00t
 直径/1.00m
 定員 8名
 船舶電話 030-022-1337(衛星)

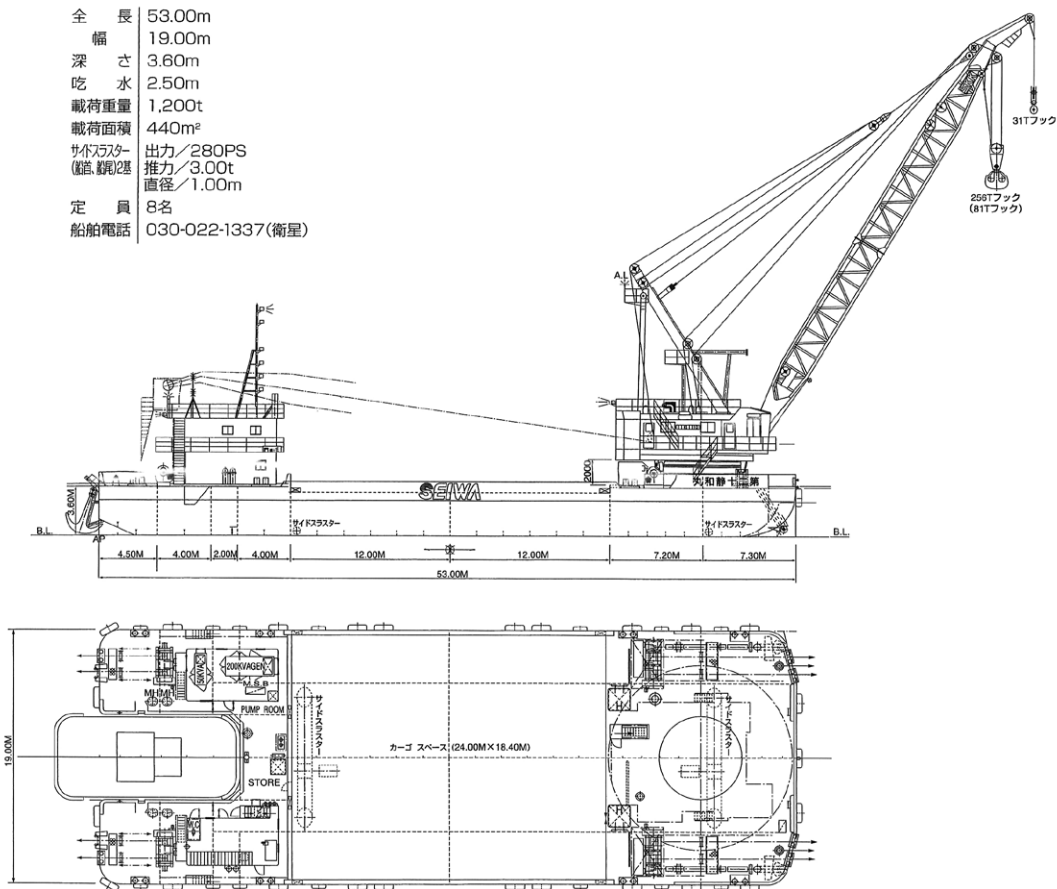


図 -1

起重機仕様

図-1 に第 20 静和丸の概要を示します。また、図-2 にクレーン作業曲線図を、表-1 に定格荷重表を示します。

起重機仕様を以下に示します。

- 1) 最大吊り上げ能力 主巻 : 256t (10m)
補巻 : 31.4t (37.1m)
- 2) 作業半径 主巻 : 10m ~ 33.5m
補巻 : 9.6m ~ 37.1m
- 3) 最大揚程 (水面上) 主巻 : 22m
補巻 : 35m
- 4) 巻上速度 主巻 : 0m ~ 42 m/min
補巻 : 0m ~ 30 m/min
- 5) 巻下速度 主巻 : 0m ~ 42 m/min
補巻 : 0m ~ 30 m/min
- 6) ジブ長さ 主巻 : 基本ジブ 22m
最長ジブ 34m
補巻 : 基本ジブ 26m
最長ジブ 38m
- 7) 旋回速度 0m ~ 1.7rpm
- 8) 使用フック 250t、80t、30t

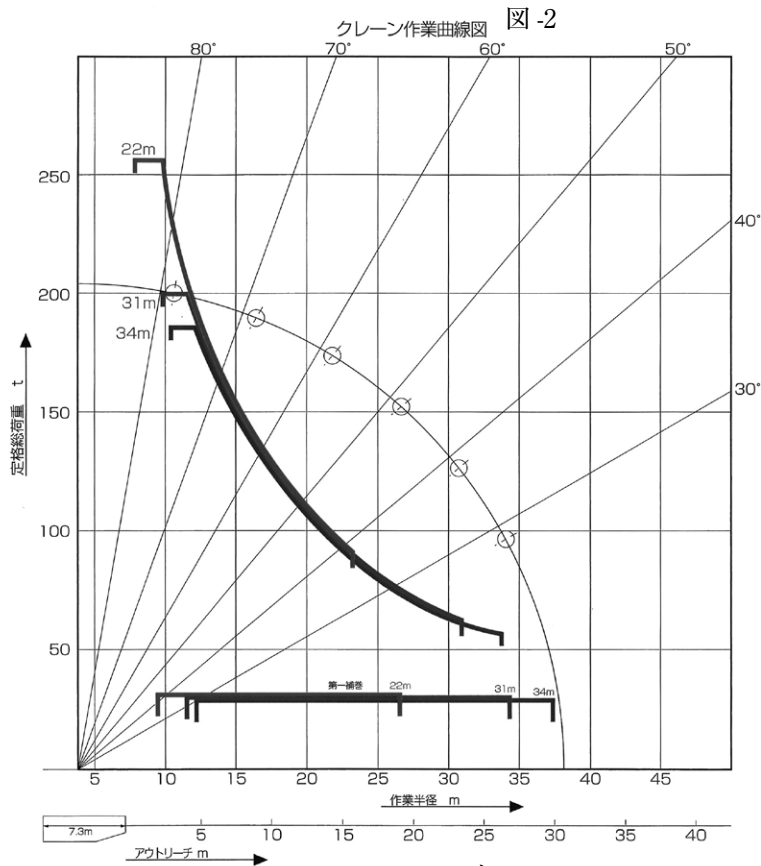


表-1 定格荷重表

| ジブ長さ | ジブ角度 | 30° | 35° | 40° | 45° | 50° | 55° | 60° | 65° | 70° | 75° | 75.3° | 80° |
|-------|--------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 22m | 主巻 | 93.1 | 98.3 | 104.8 | 113.1 | 123.6 | 136.8 | 154.1 | 176.9 | 208.1 | 253.0 | 256.0 | |
| | 作業半径 m | 23.1 | 22.1 | 21.0 | 19.8 | 18.4 | 16.9 | 15.3 | 13.7 | 11.9 | 10.1 | 10.0 | 8.2 |
| 25.5m | 主巻 | 31.4 | | | | | | | | | | | |
| | 補巻 | 26.7 | 25.6 | 24.3 | 22.9 | 21.3 | 19.6 | 17.8 | 15.8 | 13.8 | 11.7 | 11.6 | 9.6 |
| 31m | 主巻 | 63.7 | 67.8 | 73.0 | 79.5 | 87.9 | 98.6 | 112.7 | 131.7 | 158.3 | 197.9 | 200.0 | |
| | 作業半径 m | 30.9 | 29.5 | 27.9 | 26.1 | 24.2 | 22.1 | 19.8 | 17.5 | 15.0 | 12.4 | 12.3 | 9.8 |
| 34.5m | 主巻 | 31.4 | | | | | | | | | | | |
| | 補巻 | 34.5 | 32.9 | 31.2 | 29.2 | 27.1 | 24.7 | 22.3 | 19.6 | 16.9 | 14.0 | 13.9 | 11.1 |
| 34m | 主巻 | 57.0 | 60.8 | 65.7 | 71.8 | 79.6 | 89.7 | 102.9 | 120.9 | 148.2 | 184.1 | 187.0 | |
| | 作業半径 m | 33.5 | 32.0 | 30.2 | 28.3 | 26.1 | 23.8 | 21.3 | 18.7 | 16.0 | 13.2 | 13.0 | 10.3 |
| 37.5m | 主巻 | 31.4 | | | | | | | | | | | |
| | 補巻 | 37.1 | 35.4 | 33.5 | 31.3 | 29.0 | 26.5 | 23.8 | 20.9 | 17.9 | 14.8 | 14.6 | 11.6 |

第20静和丸の特徴

第20静和丸の稼働範囲は田子の浦港から御前崎港と駿河湾の西半分にわたっております。

作業内容もコンクリートブロック等の据付はもちろん、250t吊りという、比較的コンパクトな船体を生かした浅海部や狭隘部の作業に能力を発揮します。

機械的な特徴は、サイドスラスタを前後に2基

装備しており、その位置での180度旋回、船体のスライド移動が可能です。また、これらに係船ウインチ4基を併用したシステムにより、前後左右への移動が1名でコントロールすることが可能で位置決めが迅速に行えます。



おわりに

起重機船はコンクリートブロック等の運搬据付、コンクリートの運搬打設、資材や機械の運搬など港湾工事には欠かせない作業船であることは言うまでもありませんが、所有して行くには色々な問題があります。

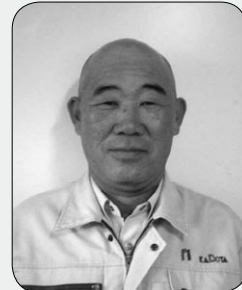
社有船であることのメリットは、備船に比べ急ぎの仕事への対応などフットワークの良さや余分な経費がかからないこと等が挙げられますが、反面、修理や維持管理費に多大な費用がかかるのは作業船を

保有する他の会社ともども共通の認識となっております。工事を受注する場合においても所有していること自体も大きなメリットとはならず、今後とも所有を継続するうえでも大きな課題であると考えています。

このような状況におきましても作業船を有する会社の責務として港湾工事を継続実施し、その実績と信頼を向上させることにより、自然環境を守り、災害時の対応や地域社会の発展に寄与することで作業船を所有するメリットを訴えて行きたいと考えています。

門田建設株式会社

おお いし よし のり
大石 義 則 (平成13年12月4日認定 第13026号)



プロフィール

- 出身地 長崎県
 - 生年月日 昭和36年2月16日
 - 所 属 船舶
 - 職 務 船団長
 - 船 団 第八十八すみよし
- CP船(長さ:38.00m×幅:18m×深さ:3.0m 打設能力:50㎡/H)
 第二十一住吉丸
 曳船800PS(長さ:12.28m×幅:4.60m×深さ:2.10m)
 すみよし7号
 着火船280PS(長さ:6.10m×幅:3.61m×深さ:2.10m)

●経歴

昭和56年 入社
 昭和59年 住吉(CP船) オペレーター
 平成 8 年 第八十八すみよし 船団長

●主要工事实績

- 中部国際空港護岸築造工事(その2)
- 大阪沖埋立処分場護岸築造工事(東護岸本体工その4:
北護岸本体工その6・7:南護岸本体工その8・11)
- 公共関与臨海部新処分場建設工事(第2工区)
- 鳥取港千代地区防波堤(第一)(西)築造工事
- 一般県道鷹島肥前線橋梁整備工事
(3P主塔本体工・基礎工)
- 細島港外港地区港湾工事(第1-1-03号)

●今後について

当社のCP船船団は九州地方をはじめ関西地区及び山陰地区等の港湾建設に於ける防波堤建設等の工事を行ってきました。今後も、いままでの経験を生かし船団長として安全第一に努めて船団員と共に技術向上に、努力していきたいと思えます。また、海上起重作業管理技士の重要性について、より多くの方のご理解をいただけるよう尽力すると共に、若年者の指導・育成に当たり、模範となるよう自己研鑽に励みたいと思えます。



第八十八すみよし

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成25年10月15日

◇常任委員会幹事会

1. 国土交通省港湾局長等要望
2. その他

平成25年10月25日

◇常任委員会

1. 国土交通省港湾局長等要望
2. その他

平成25年11月14日～15日

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成25年12月13日

◇認定試験・講習試験委員会

1. 試験結果による合否判定

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3日(火)、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松原次長、浅輪港湾空港部長など11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)、尾崎事務局長、塚田北陸支部運営委員長など12名、全国浚渫業協会から川島会長など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(5項目)を提起し、善処を要望しました。

これに対し、北陸地方整備局箕作港湾空港企画官から回答があり、さらに自由討議の中で作業船の固定資産税の軽減、作業船減少の現状、作業船の係留場所に関する課題、登録海上起重基幹技能者の活用に関する事等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支部提出議題は次のとおりです。

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

中部支部

◇中部支部総会を開催

平成25年度中部支部総会については、静岡、愛知、三重の各県から会員21名中21名(委任状7名含む)が出席し、静岡県静岡市で開催しました。

総会には、来賓として、国土交通省中部地方整備局から、小谷野港湾空港部長、清水港湾事務所から加賀谷所長、(一社)日本海上起重技術協会寄神会長をお迎えし開会しました。

議事に先立ち、佐野中部支部長が挨拶し、続いて、寄神会長、小谷野港湾空港部長からご祝辞をいただきました。

このあと、佐野支部長を議長に議案の審議を行い、各案件とも原案どおり可決承認された。

続いて、記念講演として、加賀谷清水港湾事務所長より講演をいただき総会を無事終了しました。

今回の総会を通じ、南海トラフ巨大地震に対する地域防災の面での港湾整備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。

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、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25年12月10日(火) 15:40～17:10

場所:国土交通省近畿地方整備局 局務室

国土交通省近畿地方整備局から田邊副局長・成瀬港湾空港部長など13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、吉田近畿支部長など11名が出席しました。

当協会近畿支部長及び田邊副局長の挨拶に続いて、三木支部長代行より、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などについての説明の後、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要望しました。

これに対し北出港湾空港企画官より要望に対する回答があり、さらには質疑応答で、請負形態による工事価格の適正化などについて活発な意見交換が行われました。

最後は寄神会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. 公共事業予算の確保に対する要望
- II. 多様な入札契約方式の実施に対する要望
 - 1) 作業船確保のための対策の実施
 - 2) 施工計画重視型総合評価落札方式の改善
 - 3) 若手技術者等の確保の評価について
- 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) 地元中堅作業船保有業者への発注工事量の確保
- IV. 下請け価格の適正化に関する要望
 - 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
 - 3) 下請業者の評価の的確化
- V. 実態を反映した発注・施工管理に対する要望
 - 1) 見積参考資料開示の改革
 - 2) 地方公共団体に対する指導




中国支部

◇中国支部総会及び国土交通省中国地方整備局との意見交換会を開催

中国支部総会を11月20日広島市のKKRホテル広島で開催しました。

総会は、本部より寄神会長、尾崎事務局長にご出席いただき、会員17社のうち11社出席、委任状6社のもとで開催されました。金津副支部長が議長に選任され議案の審議を行い、各議案とも原案どおり可決承認されました。

総会終了後場所を移し、中国地方整備局との意見交換会を行いました。中国地方整備局からは尾藤副局長、魚住港湾空港部長はじめ11名の出席をいただきました。

事務局から日頃会員が抱えている数多くの問題点や課題の中から、特に要望の強い以下の項目について要望事項として説明しました

1. 港湾関係予算の事業費の確保について
2. 元請下請関係の適正化
3. 入札制度について(作業船保有企業の評価の向上)
4. 積算発注に関わる改善
5. その他

要望事項に対して正岡港湾空港企画官をはじめ幹部から回答を頂き、その後活発な意見交換が行われました。

また、本部の尾崎事務局長から、「登録海上起重基幹技能者の活用」、「中長期事業計画の開示」、「作業船を安心して係留できる場所の確保」についてのお願いをしました。

最後は金津副支部長の挨拶で閉会となりましたが、中国地方整備局の幹部と課題等について共有出来る有意義な場となりました。

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)

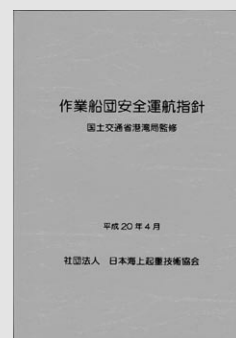
購入については「図書名、部数、担当者、連絡先、請求書宛先」を記入し、FAX又はメールで、当協会事務局へ申し込んで下さい。

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 一般社団法人 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。



「安全ポスター」

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)

〔関係通達〕

- 消費税及び地方消費税の税率の改正に伴う直轄工事等の取扱いについて
- 法定福利費の内訳明示に係る標準見積書の活用等による建設業における社会保険等未加入対策の徹底について
- 技能労働者への適切な賃金水準の確保等に向けた取組について
- 消費税率の引き上げに伴う消費税転嫁対策特別措置法及び建設業法の遵守について
- 親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について
- 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
- 下請代金の決定に当たって公共工事設計労務単価を参考資料として取り扱う場合の留意事項について

(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2014.1 VOL.110



禁無断転載

発行日 平成26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

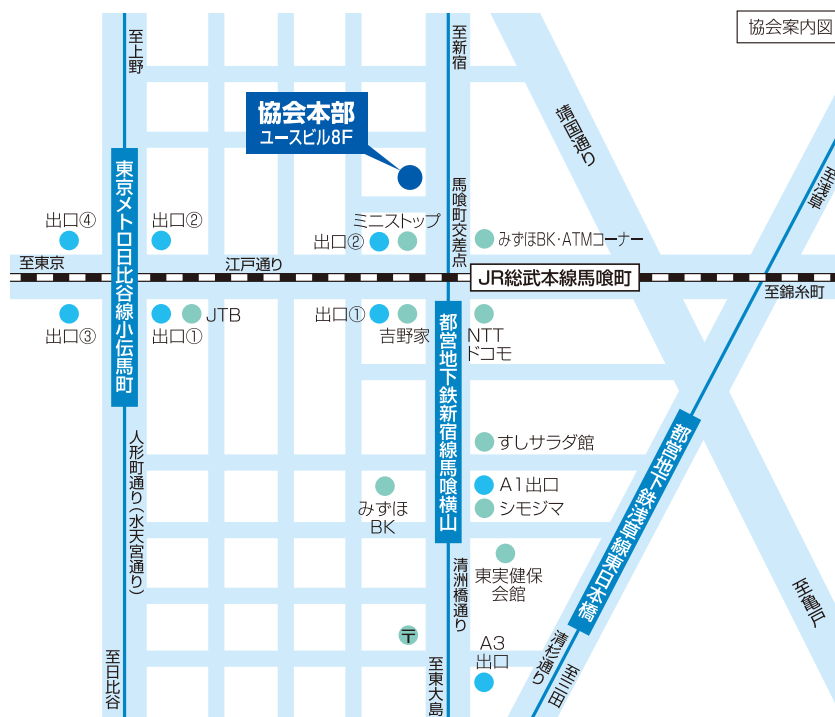
ユースビル8F

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)8475 FAX 025(228)9614 |
| 中部支部 | 〒413-0011 熱海市田原本町9-1 青木建設(株)内 TEL 0557(82)4181 FAX 0557(81)3940 |
| 近畿支部 | 〒671-1116 姫路市広畑区正門通3-6-2 (株)吉田組内 TEL 079(236)1206 FAX 079(237)4800 |
| 中国支部 | 〒723-0016 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 | 〒901-2132 浦添市伊祖2-5-2 (株)内間土建内 TEL 098(879)3481 FAX 098(879)7000 |