

マリン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 114

海技協会報

01 巻頭言

「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

「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 大脇 崇

09 特集

「海岸法の一部を改正する法律」について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課

14 協会活動

- ・平成26年国土交通省港湾局長要望報告について
- ・平成26年「登録海上起重基幹技能者」講習について
- ・平成26年「海上起重作業管理技士」講習について
- ・平成26年「登録海上起重基幹技能者」、「海上起重作業管理技士」更新講習について
- ・「安全対策委員会」
大阪港において安全パトロールを実施

26 会員寄稿「会員の広場」中国支部

日本三大酒どころ 東広島の「西条」

洋伸建設株式会社 営業部長 佐々木 博正

28 会員作業船紹介 関東支部

30m級スパッド式グラブ浚渫船兼起重機船 大雅

株式会社大滝工務店

34 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ⑥ 東北支部

株式会社丸本組 三浦 徳康

35 マリーンニュース「事務局だより」

38 インフォメーション「お知らせコーナー・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

2015年（未年）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。

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、24年の12月に誕生した「安倍政権」の推し進める「アベノミクス」により、「新たな風」が吹き始めました。しかしながら、一部の施策では成果が現れてきているものの、我が海上工事建設業界ではまだまだ実感できていないところだと思います。地方の会員が実感できるよう、「地方経済の再生・活性化を」を核とした「アベノミクス」を引き続き、強く推し進めて欲しいものです。

さて、平成27年度の港湾事業は、安倍政権の政策

方針に基づき、26年度に引き続き、「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分野を重点施策として行うこととしていますが、26年度予算の規模が減少することのない予算の確保を切望するところです。

ここ数年、ある一定の予算規模は確保されているものの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、今後の港湾・海岸事業量の見通し等が、なお不透明であります。

このため、個々の企業の積極的な事業展開を躊躇させる原因となっており、作業船の老朽化が進展し代替建造が必要な作業船が急増しております。このまま推移するとわが国の海上工事力の確保が危機に直面していると言わざるを得ません。

中長期の整備計画の一つである、社会資本整備重点計画を早期に取りまとめ、港別の具体的な事業量を提示していただくことを港湾局に強く切望するものです。

ここで、昨年の協会活動を振り返りたいと思います。1つ目は、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5,100名、また、7年目を迎えました「登録海上起重基幹技能者」は約930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、「船団長配置要領」が定めら、

直轄事業にて施工する港湾関係の海上工事においては作業船の船団長として本資格者の配置が義務づけられていることから、本資格制度を推進してきました。

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の船団長が、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。

2つ目は、港湾局長要望活動です。26年度の要望書の作成にあたっては全国の会員の皆様から、日頃、抱えている疑問や要望を、アンケート方式により聴取し、このうち、会員から特に要望の強いものを、「平成26年度港湾局長要望書」にして取り纏め、さる、11月14日に港湾局長に要望を行なったところです。(要望内容の詳細は、後記の平成26年度要望事項参照)

要望は、皆様からの切実な要望を3項目としました。

I 港湾関係予算の確保について

II 入札契約制度の改革について

1. 作業船保有業者に配慮した入札契約制度の整備

2. 下請価格の適正化

III 作業船の保有及び代替建造に対する支援について

また、平成30年度からプッシャーに押されて航行する作業船に対する船舶安全法が本格的に適用にされることになっており、この対応策等の道筋を早く示して欲しいとの要望も行ったところです。

なおより実態に即したきめ細かい積算ができるよう、積算・基準関係について、港湾局担当者と別途、意見交換会を行うこととしていますが、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、ここ数年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。

会員各位のご繁栄ご健勝を祈念するとともに会員ならびに協会の発展のために更なる努力を尽くして参る所存ですので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27年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

昨年末に第3次安倍内閣が成立し、引き続き国土交通大臣を拝命いたしました。本年も皆様のますますのご支援・ご協力をお願いいたします。

去年は、8月に広島で甚大な土砂災害が、9月には御嶽山の噴火が発生するなど、多くの自然災害がございました。これらの災害により犠牲となられた方々とそのご家族に対して謹んで哀悼の意を表しますとともに、被害にあわれた方々に心よりお見舞い申し上げます。

また、東日本大震災については、今なお約23万人の方々が避難生活を続けておられます。

東日本大震災の被災地も含め、被災地の皆様が、1日も早く安全・安心な暮らしを取り戻して頂けるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

この2年、安倍内閣のもとで、株価は倍増し、有効求人倍率は過去20年間で最も高い1.12となり、雇用は100万人以上増加しました。特に、私が担当する観光は、2012年には836万人であった訪日外国人旅行者数が2013年に史上初めて1000万人に達し、去年はさらに増加し、1300万人を超えました。

こうした「経済の好循環」を確かなものとし、継続、発展させるとともに、その成果を全国に広く行き渡らせるよう、引き続き、政府一丸となって、全力を挙げて取り組んでまいります。

安倍内閣は発足以来、「景気・経済の再生」、「被災地の復興加速」、「防災・減災をはじめとする危機管理」を重要課題の三本柱としてきました。さらに、個性を活かし、魅力あふれる元気で豊かな「地方の創生」も内閣の重要課題です。

私は、国土交通行政を預かるものとして、これらの内閣の重要課題について、目に見える形で発展した「未来」をお示しするとともに、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。

「社会資本整備重点計画」の見直しを進めてまいります。その際には、インフラ老朽化、巨大地震、

激甚化する気象災害、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争といった切迫する危機への対応を図ることが重要です。この計画の見直しを通じ、必要となる担い手を確保し、中長期的な見直しを持った計画的な社会資本整備を進めてまいります。

交通の分野では、一昨年秋の臨時国会で成立した「交通政策基本法」に基づき、昨年「交通政策基本計画」の策定に着手いたしました。この計画には、我が国が直面する課題である、日常生活等に必要となる交通手段の確保、国際競争力の強化、大規模災害への対応等について、政府を挙げて長期的な観点から取り組むべき施策を盛り込むこととしており、本年初頭にも決定してまいります。

激化するグローバル競争に勝ち抜くためには、日本再興戦略にもあるとおり、さらなる我が国の国際競争力の向上やその基盤となる社会資本が必要です。

このため、首都圏空港等の国際拠点空港、新幹線・都市鉄道、国際コンテナ・バルク戦略港湾など、国際競争力強化に必要な人流・物流を支える交通ネットワークの整備や機能強化を着実に進めてまいります。

首都圏空港については、羽田空港における飛行経路の見直し等さらなる機能強化の具体化に向けた関係者との協議や、空港アクセスの改善等を進め

てまいります。

国際コンテナ戦略港湾については、「集貨」「創貨」「競争力強化」を三本柱とするハード・ソフト一体となった施策を講じてまいります。

また、民間活力の活用については、平成26年度から平成28年度を集中強化期間に設定しPPP/PFIに係る取組を加速化すると政府全体の方針を踏まえ、コンセッション方式の積極的な活用を進めてまいります。大型案件の第一弾となる関西空港・伊丹空港における活用は、関西の経済活性化に大きく寄与するものと考えております。引き続き、仙台空港の運営委託に向けた準備を着実に推進するほか、その他の国管理空港における活用も推進してまいります。

パナマ運河拡張や北極海航路への対応など、エネルギー輸送ルート多様化への取組、洋上ロジスティックハブシステムなど海洋資源開発のための技術開発、海洋開発人材の確保・育成等海外市場の獲得に向けた取組を進めてまいります。

また、新興国を中心とした今後のインフラ需要は膨大であり、これを我が国の成長に取り込んでいくことが必要です。私自身、昨年はモンゴル、マレーシア、カンボジア、インド等を訪問しました。本年も引き続き、私が先頭に立ってトップセールスを行うとともに、新たに設立した株式会社海外交通・都

市開発事業支援機構を活用して、高速鉄道や都市開発など運営型インフラ海外市場への我が国事業者の参入を省をあげて促進してまいります。

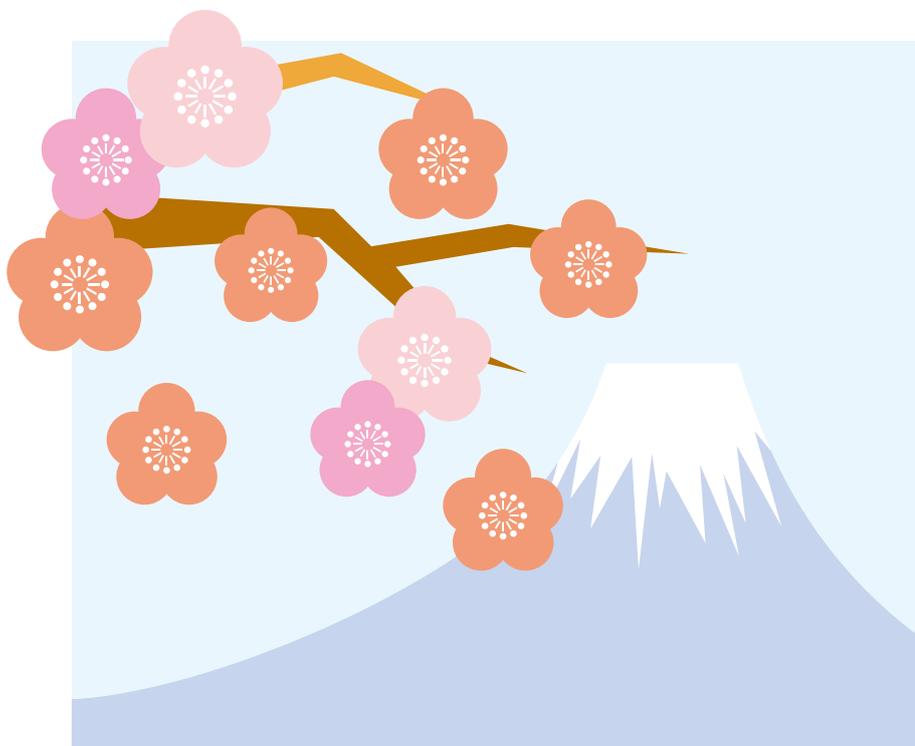
現場力こそが日本の底力です。「技術立国・日本」、「人材立国・日本」の強みを維持していくことが、これからの日本の成長の鍵を握っています。

一昨年、16年ぶりに公共工事の労務単価を引き上げ、あわせて建設業団体へ適正な水準の賃金を支払うよう要請するなど建設現場で働く人の処遇改善

を推進してまいりました。

今後も、建設業・運輸業・造船業など「地域の現場を支える技能人材」を将来にわたって確保・育成していくために、技能労働者の処遇改善や人材育成、女性が活躍できる環境づくり、現場の効率化や生産性向上など、官民一体で総合的な対策を推進してまいります。

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
大脇 崇

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。

安倍政権の継続が決まりましたが、この2年、株価は上昇し、有効求人倍率も上昇するなど、「アベノミクス」の成果が現れてきております。こうした経済の好循環を確かなものとし、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ます。

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、港湾など拠点となる交通・社会基盤を整備し、地域経済を支える産業の活性化やそれを支える物流の安定、効率化を図ることが不可欠と考え

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、高潮、豪雨、地震、火山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。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。

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の進展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、港湾局では、昨年1月に公表した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の「最終とりまとめ」に基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策に取り組んでいるところです。昨年5月には港湾法を改正し、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資を可能とするとともに、戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する無利子貸付制度の拡充を行いました。また、10月には、阪神港において神戸港と大阪港の特例港湾運営会社が経営統合し、「阪神国際港湾株式会社」が設立されました。その後、同社を港湾運営会社として指定し、さらに国からの出資を行ったところです。引き続き、国、港湾管理者、民間が協働したオールジャパンの体制により、国際コンテナ戦略港湾の機能強化・利用促進を通じて、我が国産業の競争力強化及び雇用と所得の維持・創出に強力に取り

組んでまいります。

また、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現を図るため、ハード・ソフト一体となった取組を推進し、輸入拠点となる国際バルク戦略港湾を核とした効率的な海上輸送網の形成を図ってまいります。さらに、地域経済の活性化に寄与するため、地域の基幹産業を支える産業物流の効率化に取り組んでまいります。遠隔離島では、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の施設の整備を推進してまいります。

また、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モデルを活用した面的・広域的な案件形成の推進や、昨年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、計画策定・建設・運営までの一貫した取組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。

加えて、世界のクルーズ人口が急速に増加している中、我が国港湾へのクルーズ船の寄港は地域の活性化に大きく寄与することから、既存施設を有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化への対応を図るとともに、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として「みなとオアシス」の活用を図る等、クルーズ船の受入環境の改善を図るための取組を進めてまいります。

港湾における防災・減災対策および 保安対策の推進

東日本大震災の被災地域の産業・経済の空洞化を防ぎ、地域の復興を実現するため、防波堤等の港湾施設の早期復旧を図り、復興を加速させてまいります。また、切迫する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、ハードソフト一体となった防災・減災対策に取り組んでまいります。具体的には、粘り強い構造の防波堤・防潮堤の整備、水門・陸閘等の安全かつ確実な管理運用の推進、物流施設の再編、耐震強化岸壁を核とした防災拠点の形成、コンビナート港湾の強靱化、広域的な復旧・復興体制や物流の代替性確保等を「国土強靱化基本計画」も踏まえつつ、強力に推進してまいります。

また、今後の港湾における防災の課題として、海岸保全施設の海側に位置する「堤外地」の問題があります。三大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）全体で約31,000haの堤外地が存在し、ここにコンテナターミナルやコンビナートをはじめとする我が国の物流・産業機能を支える重要機能が立地しているにもかかわらず、激化する台風、高潮、津波に対して脆弱性を有しており、その災害対応力の向上に向け港湾の特殊性を考慮した避難対策や事業継続計画等の取組について検討してまいります。

加えて、高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が順次更新時期を迎えようとしている中、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進することも重要で

す。港湾局において、港湾施設については昨年5月に「今後の港湾施設の維持管理等の課題に対する対応方針」をとりまとめ、同年7月には港湾施設の点検方法を示した「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を策定したところです。また、国有港湾施設や港湾管理者所有施設について、「維持管理計画」や「予防保全計画」の策定を進めるとともに、民間所有施設についても維持管理状況を把握し、適切な維持管理がなされるよう取組を推進してまいります。さらに、海岸保全施設についても、同年3月に「海岸保全施設維持管理マニュアル」を予防保全の考え方を取り入れる等の改訂を行いました。同年6月には海岸法を改正し、海岸管理者の海岸保全施設の維持又は修繕の責務の明確化し、同年12月に予防保全の観点からの維持又は修繕の技術的な基準を定めたところです。

これらにより港湾管理者や海岸管理者等による計画的な更新・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。

さらに、テロ対策推進のため出入管理情報システムの本格実施など港湾における保安対策を確実に実施してまいります。

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り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。

また、政府では、本年夏頃をめどに、温暖化の適応計画について閣議決定を目指しており、港湾局においても港湾・海岸分野において必要な施策を位置付けていくよう取組を進めてまいります。

本年は新たな「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」が策定される予定でもあり、今後とも、これらの計画も踏まえながら、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、素晴らしい年となりますことを心より祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

「海岸法の一部を改正する法律」について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課

1. はじめに

「海岸法の一部を改正する法律」(平成26年法律第61号。以下「改正法」という。)は、平成26年6月4日に改正され、同年6月11日に公布されました。改正法は同年12月10日より全て規定が施行されています(一部の規定は同年8月10日に施行。)

今回の改正は、南海トラフの地震等による大規模な津波等に備えるため海岸の防災・減災対策を強化するとともに、高度成長期等に集中的に整備された海岸保全施設の老朽化に対応するため、海岸の適切な維持管理を推進する目的で行われたものです。

2. 改正概要

(1) 海岸保全施設の減災機能の明確化

東日本大震災では、想定を超える津波が海岸保全施設を超え、破壊したことにより、背後地に甚大な被害をもたらしました。これにより、海岸保全施設のみでは背後の人命・資産を完全に守りきることが困難であるということを認識させられました。そのため、今後の津波対策は最大クラスの津波(L2津波)と比較的発生頻度の高い津波(L1津波)を設定し、L2津波に対して

は避難を中心に人命を守り、L1津波に対しては人命・資産の保護、経済活動の安定化等の観点から、海岸保全施設の整備を進めることとなりました。

また、海岸保全施設の整備にあたっては、L1津波に対応した高さを基本としつつも、それを超える津波に対しても、壊れにくくすることで、減災効果を発揮できるいわゆる粘り強い構造とすることが必要となりました。

そのため、改正法では堤防等と一体的に設置される減災機能を有する樹林(いわゆる「緑の防潮堤(図1)」)や根固工を海岸保全施設として明確に位置付けることとし、粘り強い構造の海岸保全施設の整備を推進することとしました。この他、これらの海岸保全施設の整備と避難対策等のソフト対策との連携により沿岸部における効果的な防災・減災対策を進めるため等、関係者が海岸の防災・減災対策を協議するための「協議会」を設置することができる規定を整備しました。

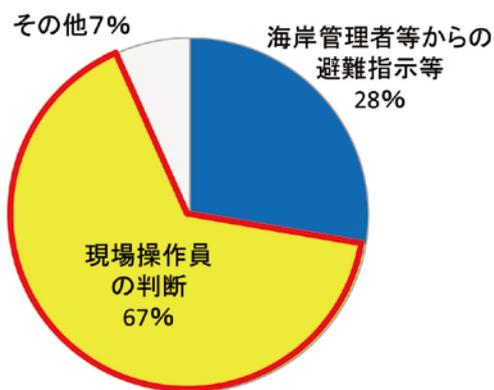
(2) 水門・陸閘等の安全かつ確実な

管理運用体制の確立

東日本大震災においては、消防団員254名が犠牲となり、この中には、水門等の操作に関係していた59名も含まれていました。実際、水門・陸閘等の開閉操作に



図1 緑の防潮堤のイメージ

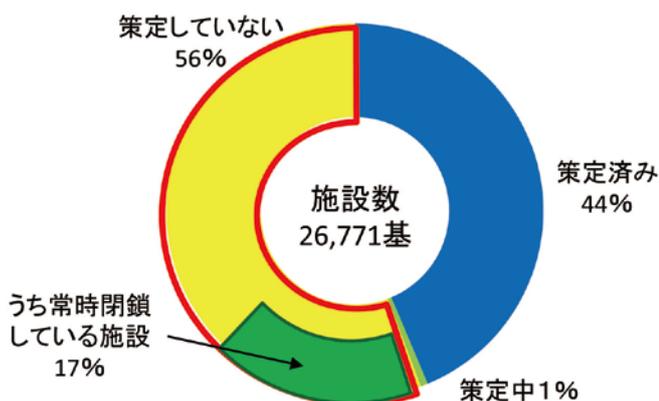


回答数=272
 ※平成25年2月(国土交通省、農林水産省調べ)
 ※岩手県、宮城県、福島県を除く
 ※上記数値は海岸管理者数に対する割合

図2 現場操作員が危険な状態となった場合の対応

については、現場操作員が危険な状態となった場合の対応が現場操作員の判断に任されている場合が多数あり、また、水門・陸閘等の管理・運用に関する規則等が策定されていない施設も多く、緊急時の対応が不明確であったり、現場での判断に任せたりしている状況でした(図2、図3)。

このような状況を踏まえ、改正法では水門・陸閘等について、操作方法や平常時の訓練、現場操作員の安全の確保等に関する操作規則等の策定を義務付けることとし、水門・陸閘等の安全かつ確実な管理運用体制の構築を推進することとしました。この他、災害時の不測の事態にも対応できるよう、災害時の緊急措置の規定を整備しました。



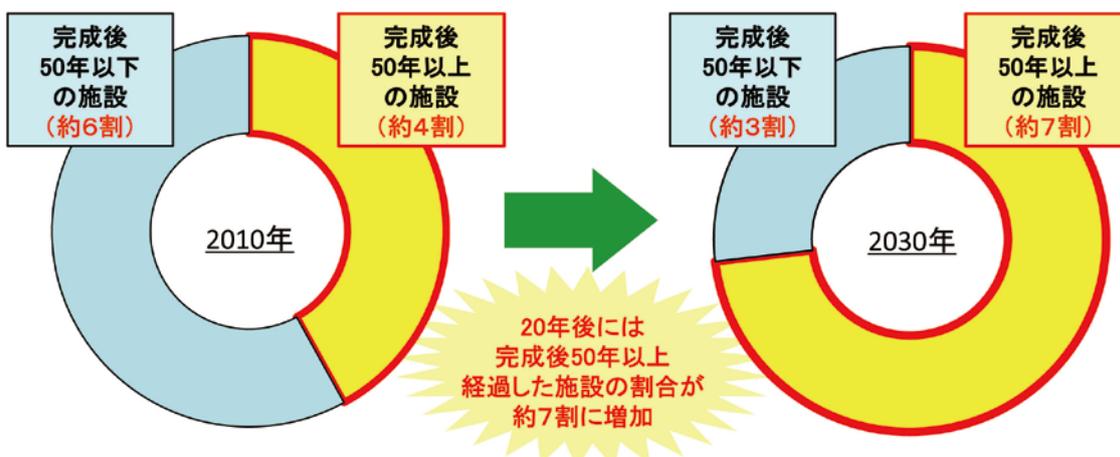
※平成25年11月(国土交通省、農林水産省調べ)
 ※岩手県、宮城県、福島県を除く

図3 水門・陸閘等の管理・運用に関する規則等の策定状況

(3) 海岸の適切な維持管理

全国の海岸保全施設のうち堤防・護岸等は全国に8,500km(岩手県、宮城県、福島県を除く)あり、その多くは高度経済成長期に集中的に整備されたものです。現在、建設後50年以上経過した施設は約4割あり、2030年には約7割に達するなど急速な老朽化が見込まれています(図4)。

このため、改正法では海岸管理者が海岸保全施設を良好な状態に保つよう、維持・修繕すべきことを明確化するとともに、予防保全の観点に立った維持・修繕に関



※平成25年3月 国土交通省、農林水産省調べ
 ※岩手県、宮城県、福島県を除く
 ※完成後50年以上経過した施設には、施工年次不明の施設を含めている

図4 海岸堤防等の老朽化の現状

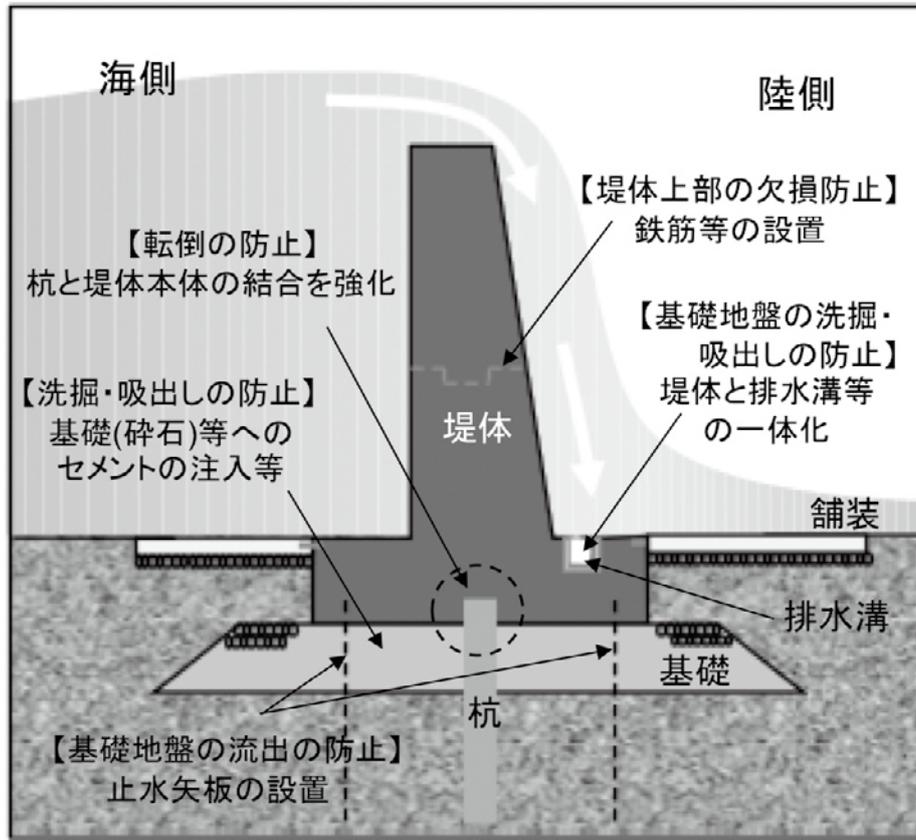


図5 胸壁の粘り強い構造のイメージ

する基準を策定することとし、海岸保全施設の適切な維持管理を推進することとしました。

この他、(a)海岸保全区域内において船舶が座礁し、当該船舶が海岸保全施設を損傷するおそれがある場合等の撤去命令の規定や(b)海岸の清掃、希少動植物の保護等の海岸の維持等を適正かつ確実に行うことができる民間団体等(企業、NPO、ボランティア団体等)を海岸協力団体として指定し、活動を支援するため、海岸法上の許可手続を簡素化や情報提供、助言等を行う規定の整備をしています。

3. 海岸法の改正に伴う 今後の取組について

上述のとおり、南海トラフの地震等による大規模な津波等に備え、防災・減災対策を進めるため、改正法に減災機能を有する粘り強い構造の海岸保全施設が位置付けられました。「緑の防潮堤」は、堤内側の盛り土に設

置した樹林が根を張ることにより、津波が堤防を越流しても破堤する時間を遅らせて避難時間の確保や浸水域の低減を期待することができます。現在、東北地方整備局仙山河川国道事務所が宮城県岩沼市で直轄事業としてモデル的な整備が実施されています。

胸壁についても、平成25年11月にとりまとめた「港湾における防潮堤(胸壁)の耐津波設計ガイドライン」において、粘り強い構造に関する指針が示されています(図5)。

また、水門・陸閘等の現場操作員の安全を確保するために、改正法では操作規則の策定等を義務付けることとしましたが、安全かつ確実な管理運用体制の構築を進めていくためには、災害時に現場での操作が必要な施設を減らしていくことが重要です。現在、水門・陸閘等は全国に約2万7,000基あり、そのうち、常時閉鎖されている施設は約5,200基、自動化・遠隔操作化等された施設は約1,400基で、災害時に現場での操作が必要な施設は約20,000基あります。この約20,000

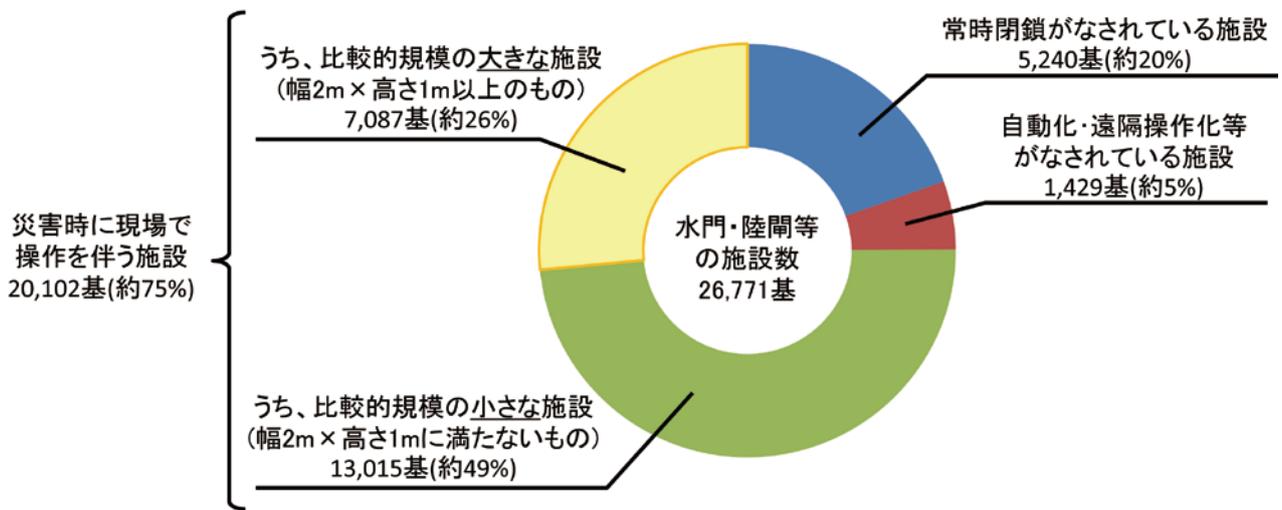


図6 全国の水門・陸閘等の状況

基の施設のうち比較的規模が大きな施設(幅2m×高さ1m以上)に限っても約7,100基あり、実例(開口幅5～10mの陸閘の自動化・遠隔操作化に係る費用0.6～1億円※)を参考に試算すると数千億円程度の事業費を要するため、これらを直ちに自動化・遠隔操作化等を行うことは困難であることが想像できます(図6)。このため、まずは、操作規則等を定め、現場操作員の安全を確保することとしました。なお、自動化・遠隔操作化等の推進を図るため、従前より防災・安全交付金により支援しているところですが、平成26年度からは水門・陸閘等について、統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化等に係る計画を検討するための費用を支援対象に追加し、さらに取り組み推進して参ります。

操作規則等を定めるにあたっては、平成26年11月に公表した「水門・陸閘等の安全かつ適切な管理運用検討委員会 中間とりまとめ」を参考とすることができます。中間とりまとめでは、現場操作員の安全の確保を徹底するため、水門・陸閘等の操作に関しあらかじめ定められた退避時刻に至った場合は、水門・陸閘等の操作状況の如何に関わらず退避すべきことを操作規則に明確化することとしております。また、操作の確実性・迅速性の向上など操作規則の実効性の確保するため、訓練を実施し、その結果を踏まえて操作規則の見直しを行うことを継続的に実施することとしております。中間とりまとめについては、改正法の施行に伴う海岸管

理者の操作規則の策定状況等を踏まえて検討を進め、平成27年3月頃に「水門・陸閘等管理システムガイドライン」を改訂する予定です。

海岸保全施設の適切な維持管理については、法第14条の5に基づく海岸保全施設の維持又は修繕に関する基準等を海岸法施行規則において定め、改正法の維持・修繕の規定と併せて平成26年12月10日に施行されました。海岸保全施設の維持・修繕に関する基準には、予防保全の考え方に基づき、巡視、点検結果等を踏まえた適切な維持管理を徹底することを目的に、海岸保全施設の維持・修繕を計画的に行うことや巡視、定期及び臨時の点検を適切に行うこと、点検等によりひび割れや空洞化等の変状を把握した場合に変状の程度に応じて適切な措置を行うこと、点検又は修繕を行ったときは点検又は修繕の結果等の記録の作成・保存することを定めております。

海岸保全施設の維持・修繕に関する基準に沿った実際の運用については、平成26年3月に改訂した「海岸保全施設維持管理マニュアル」を参考にすることができます。マニュアルでは、必要な対策を計画的に実施するために長寿命化計画の具体の立案方法や巡視・点検の方法について示されています。また、点検等の結果を踏まえ、適切な修繕等が実施されることを促進するため、海岸保全施設の修繕等のあり方についてとりまとめ、修繕等の事例と併せて公表することを予定してお

ります。これらの取組みに加え、海岸保全施設の適切な維持管理を推進していくため、平成26年度より防災・安全交付金により、耐震診断、長寿命化計画の作成費用を支援対象に追加しました。

また、海岸保全施設の適切な維持管理を推進するためには、十分な知識と経験を有する技術者を確保することが重要です。そのため、国土交通省の取組として海岸堤防等のそれぞれの社会資本を対象に点検等に関する民間資格を評価・登録することで、登録された民間資格を保有する技術者を積極的に活用する制度を構築し、来年度より運用を開始する予定です。

この他、海岸保全施設の維持管理にあたっては、部材の更新時期等に地球温暖化に伴う海面上昇を踏まえた改良を行うなど、気候変動に適応していく必要があります。気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第5次報告書においては、地球温暖化により21世紀末までに海面水位が最大0.82m上昇することが指摘されており高潮等の被害の増加が懸念されます(図7)。地球温暖

化については、平成27年夏頃に政府が「適応計画」を閣議決定することを目指しており、海岸分野についても適応策の検討を進めているところです。

上記を踏まえ改正法の施行に伴い防災・減災対策を強化や適切な維持管理が実施され、さらに関連する取組を総合して行われることで、海岸保全施設の防護機能が効率的に確保されることを期待しています。

4. 終わりに

今回の海岸法の改正により、南海トラフの地震等による大規模な津波等の災害や海岸保全施設の老朽化に対して、ハード・ソフト対策を総合して一層の取り組みを進めていただくこととなります。海岸関係省庁は、その内容がより効果的で実効性あるものとしていくために、引き続き、海岸管理者や地域で海岸の管理に携わられている方々の意見を取り入れつつ、各施策の充実を図ってまいります。

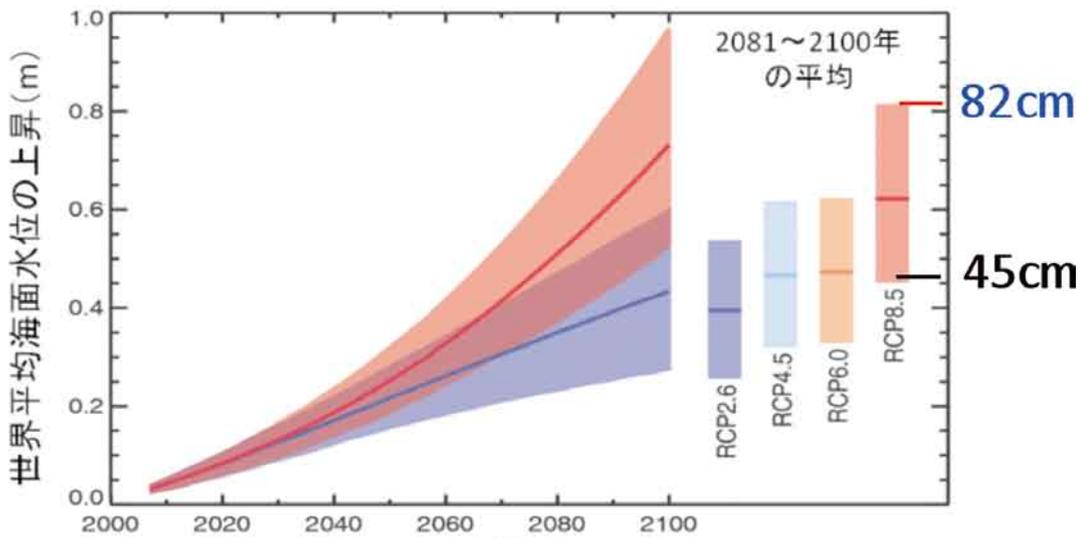


図7 海面水位上昇予測(IPCC第5次評価報告書)

※ 出典:(財務省)平成25年予算執行調査総括調査票 海岸事業(陸間の整備について)より

平成26年度 国土交通省港湾局長要望報告について

1. 平成26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す。

しかしながら、港湾関係予算は一昨年度から縮小の歯止めが掛ったものの、長期に亘る規模縮小により、作業船は大幅に減少しました。その結果、作業船保有業者の経営状態は悪化し、後継者を育成してゆくのが難しい状況になっており、日本の海上工事システムの維持が危うくなっています。

このような事態を打破するためには、まずは一定規模以上の港湾工事量を確保することが必要であります。

このため、平成27年度の港湾関係予算は今年度以上の規模を確保するとともに、作業船が数多く稼働できる工事量の確保をお願い致します。

II. 入札契約制度の改革について

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二つの方策があると考えております。一つ目は、作業船保有業者が直接公共工事を受注できる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大幅に減少しました。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しまいました。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となっているのが実情です。作業船の維持・更新コストの回収が可能な仕組みが必要と考えております。

以下に具体的な施策を述べます。

(1) 作業船保有業者に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、業者のランク付けを行う特別点数では作業船への大きな投資と乗組員の常備の負担を的確に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の位置づけが低いままとなっております。

海上工事を行うには技術者(配置技術者)と作業船(乗組員を含む)が必要です。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ますが、作業船については配置技術者と比較してかなり低い位置づけとなっています。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ほとんど差異がない悪平等が発生しています。これでは作業船を保有するメリットはありません。

このような現状をご理解いただき、以下の施策を可及的速やかに実行していただきますようお願い致します。

① 総合評価制度における作業船及び登録海上起重基幹技能者の評価

総合評価制度の見直しにおいては、「企業の施工能力」の評価項目の一つに「作業船の保有」が考慮に入れられ、大きな前進がありました。しかしながら、配置技術者に係わる評価点は8～16点であるのに対して作業船の評価点は1～2点と少なく、入札結果に影響を与える項目にはなっていません。工事における作業船の重要性を再確認していただき作業船の配点を配置技術者の半分程度まで高くしていただきますようお願い致します。

また、海上工事においては登録海上起重基幹技能者を配置することが工品質及び安全の確保にとって重要であることから、一部の整備局では総合評価の中に取り込んでいただいておりますが、このような取組みを全国的に拡大していただきたく、ご指導をお願いします。

②Aランク中小企業の元請受注の増大

Aランク業者の中には多くの作業船保有業者が含まれております。しかしながら、技術的難易度が高い工事は大手施工業者が独占受注をしている上に、技術的に易しい工事でも規模が発注標準(2.5億円)を超えればAランク工事となり大手施工業者が寡占的に受注しているのが実態です。

Aランク業者は各整備局に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Aランク業者が元請受注できる機会は極めて少ないのが実情です。最近では、震災復旧関連の工事が増加していますが、このような事情は変わっておりません。

このため、中小業者であるAランクの作業船保有業者は、元請受注できず元請施工実績を積み上げることができないため、次世代を担う後継者の育成が困難となっており、技術伝承ができない事態が発生しています。

このような事態を打開するため、Aランク工事(2.5億円以上)で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ランク中小企業」向けの工事発注区分を設定していただき、相当件数の工事を発注していただきますよう、お願いします。

③地元業者の工事量の確保

地域経済を支え、緊急時等の啓開作業や応急復旧工事に欠かせないB、Cランク地元作業船保有業者を確保することが重要であります。このため、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していただきたい。

(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、適切な元請価格が維持でき、適正な下請価格を実現できる施策が重要です。前者については低入札価格調査基準価格の再引き上げや実態に即した設計及び変更の実施などが考えられその施策が展開されてきましたが、後者については民々の問題として発注官庁は積極的に関与してきませんでした。しかし、昨年度には貴省の「建設産業戦略会議」で発注官庁がこの問題に関与することの必要性が打ち出されました。また、この度行われた品確法の改正でもこの問題の重要性が指摘されています。

発注官庁に以下の施策をお願いします。

①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昨春に引き上げられましたが、激しい競争の下では実際の入札はこの基準価格に近いところで落札されているため、基準価格が元請業者の経営を圧迫し極端に低い下請価格を発生させる原因の一つとなっております。このため、低入札価格調査基準価格の更なる引き上げ(予定価格の92%～93%程度まで)をお願いします。

②下請価格の適正化を実現するための発注官庁の関与

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正な下請代金が支払われることが必要です。このため、元請業者から発注官庁への下請変更契約書の提出の義務化、三者連絡会による「建設業法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」などの活用により、発注官庁が下請価格の適正化に向けて直接関与していただきたい。

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悪化しております。また、船齢が20～30年を超えた代替建造が必要な作業船が急増しています。

作業船は、被災時や港湾整備に不可欠な社会的インフラであり、今後とも一定規模を維持して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、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。

積算関係については、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担当部局に要望したいと考えておりますので、よろしくご申し上げます。

2. 要望日時・出席者

日時：平成26年11月14日(金)16：10～17：00

場所：国土交通省10階港湾局会議室

●国土交通省港湾局

菊地大臣官房技術参事官、浅輪技術企画課長、坂井港湾保全政策室長、
宮田品質確保企画官、檜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 代表取締役会長)
〃 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 中国支部長	深山 隆一(山陽建設(株) 代表取締役社長)
〃 九州支部長	近藤 観司(株近藤海事 代表取締役会長)
〃 沖縄支部長	与那嶺恵伸(株國場組 執行役員常務)
専務理事	尾崎 雄三
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) 営業本部理事)
広報委員長	本間 昭宏(岩倉建設(株) 執行役員技術管理部長)

3. 意見交換の概要と今後の協会活動等

要望書の作成にあたっては、会員の皆様の日頃から抱えている問題、課題等を「アンケート方式」により集約し、要望書に取り纏めました。

要望は、平成27年度の港湾関係事業費は、海上工事力を有する当協会の会員である作業船保有業者が生き残れる一定水準(ここ数年は、少し明るい兆しが見えかけているものの完全に「右肩下がり」から、その規模が減少することのないよう平成26年度なみの予算)の確保の要望を始め、「作業船保有業者に配慮した入札契約制度の整備」、「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、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26年度要望事項参照)

国土交通省港湾局におかれては、要望内容について協会会員が置かれている現状に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会等により、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、「地元業者の工事量の確保」については

- ・工事案件毎の特性や発注規模等に応じて、発注方式や評価項目を適切に設定しているところである。
- ・工事の発注に当たっては、地元中小企業の受注機会確保の観点から、各局においては中小企業発注率を一定以上確保するように取り組んでいるところであり、今後も引き続き中小企業の受注機会の確保に努めたい。

また、「下請価格の適正化を実現するための発注官庁の関与」については

- ・改正品確法では受注者の責務として下請契約の適正な代金での契約が明記されたところであり、下請契約の状況を発注者が確認できるような仕組みや方法について、今後検討を進めていきたい。

との、回答を受けました。

その後の、意見交換の場において、会員からは、平成30年度からプッシャーに押されて航行する作業船に対する船舶安全法が本格的に適用にされることになっており、適用に対する課題等、問題点が数多く考えられることから、この対応策等の道筋を早く示して欲しいとの要望も行いました。

当局からは、港湾局、海上工事関係協会とで改めて課題、検討項目等を抽出し検討を進めてまいりたいとの回答がありました。

また、積算や基準関係についても会員の皆様からは数多くの要望、意見が出されており、別途要望書に取り纏め、より実態に即したきめ細かい積算ができるよう要望を行うこととしています。

今後は、各地方の特有固有の要望と併せて地方整備局との意見交換会の実施を始め、会員の皆様のご期待をそうよう常任委員会を中心に協会組織をあげて取り組んでいく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いたします。

末筆となりましたが、本年度の要望書の作成にあたり、会員の皆様方のご協力に対し心より御礼を申し上げます。

平成26年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習について

平成26年度の「登録海上起重基幹技能者」講習を実施し、講習修了者を決定しました。

平成26年度の講習修了者は186名で、平成20年度からの講習修了者は931人となりました。講習修了者は表-3のとおりです。

表-1 平成26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
大阪会場(大阪市西区)(一財)大阪科学技術センター	H26. 10. 23 (木) ~ 24 (金)	114名	107名
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H26. 10. 30 (木) ~ 31 (金)	83名	79名
計		197名	186名

表-2 講習科目・時間、講師

科目	内容	時間	講師
技能一般	海上工事現場における基幹的な役割及び当該役割を担うために必要な技能に関する講習	2.5時間	篠原講師
関係法令	海上工事における関係法令に関する講習	1.5時間	望月講師
資材管理 原価管理 品質管理	海上工事における資材管理・原価管理及び品質管理に関する講習	3.0時間	入部講師
施工管理 工程管理	海上工事における施工管理及び工程管理に関する講習	2.0時間	木下講師
安全管理	海上工事における安全管理に関する講習	1.5時間	秋山講師

計10.5時間

講習



東京会場



大阪会場

表-3 平成26年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験修了者

NO.	氏名								
1	青木 亮	41	小田倉 盛	81	佐藤 昇	121	西村 和幸	161	望月 昭宏
2	阿部 学	42	越智 茂樹	82	佐藤三千男	122	西村 茂樹	162	元田 徳光
3	天野 雅夫	43	小野 英治	83	志賀 昭寛	123	西村 昌之	163	本宮 茂
4	荒井 威	44	小野寺 博	84	渋谷 隆弘	124	二本柳 信義	164	毛登山 浩二
5	荒金 和哉	45	折田 信一	85	清水 稔	125	野崎 勝成	165	初山喜久雄
6	荒木 昇	46	加川 勝昭	86	新福 裕二	126	延足 雄一	166	森崎 豪
7	荒畑 和洋	47	柏木 繁	87	杉田 直樹	127	橋本 和人	167	森崎 政信
8	安藤 俊明	48	柏田 秀雄	88	杉山 淳	128	橋本 和幸	168	森田 寿光
9	飯干 親博	49	金子 正之	89	鈴木 朋成	129	橋本 保久	169	屋嘉比朝正
10	五十嵐 仁	50	金子 洋三	90	須藤 覚	130	畠内 一久	170	安武 寛
11	生田 憲司	51	兼平 英治	91	平良 正美	131	浜口 勝	171	山崎 将博
12	池田 勝幸	52	神野 広志	92	高木 秀樹	132	林 利光	172	山下 一茂
13	池田 清政	53	上別府 豊和	93	高野 政敏	133	林 竜三	173	山田 哲男
14	石塚 英博	54	亀岡 浩一	94	高橋 正治	134	平川 雅之	174	山根 忠治
15	石野 誉人	55	萱野 秀三	95	竹内 敏行	135	平山 邦明	175	山本 栄次郎
16	石橋 佳拓	56	川添 輝正	96	竹島 龍典	136	平山 博文	176	山本 浩司
17	石本 京一	57	川村 稔久	97	竹山 誠一	137	廣瀬 範明	177	山本 尚一
18	出永 文武	58	菊地 和則	98	田中 良次	138	福田 昌文	178	遊佐 正法
19	伊東 研治	59	北原 亨	99	谷川 善吉	139	福谷 哲也	179	吉田 千美
20	伊藤 照明	60	北村 哲男	100	谷川 博智	140	福原 政和	180	芳野 武則
21	稲岡 恒司	61	衣笠 信弘	101	谷口 元三郎	141	藤坂 武志	181	芳野 博文
22	今井 武志	62	金城 司	102	田原 至	142	富士野 哲成	182	吉原 讓治
23	伊良 皆安之	63	久世 弘喜	103	近森 博	143	藤本 政則	183	吉間 芳美
24	岩崎 有弘	64	久保 貴紀	104	露無 忠紀	144	淵田 成章	184	若林 範卓
25	岩崎 敏伸	65	久保田 栄	105	永井 信一	145	古谷 正則	185	若松 實
26	植松 一哉	66	久保田 友和	106	永井 清司	146	平安山 英世	186	和田 祥
27	宇野 寛之	67	桑原 秀義	107	永井 秀雄	147	本多 一成		
28	宇山 貴史	68	古城 政幹	108	中神 勝信	148	本多 圭一		
29	江川 仁史	69	児玉 忠人	109	中島 敏昭	149	本間 浩行		
30	遠藤 光太	70	小西 俊徳	110	長嶋 秀昭	150	牧野 格		
31	大岩 修次	71	小林 和之	111	中村 克也	151	町田 博之		
32	大城 文宏	72	小松 俊彦	112	中村 喜代治	152	松田 京也		
33	大玉 利英	73	斉藤 永次	113	中村 哲哉	153	松館 宏二		
34	大塚 若仁	74	齋藤 幸男	114	中渡瀬 正剛	154	丸本 和巳		
35	大寺 慶幸	75	齊藤 豊	115	成本 政繁	155	水川 稔		
36	大場 司	76	佐伯 智之	116	二階堂 稔彦	156	村上 和樹		
37	大平 好秀	77	坂口 真治	117	西川 知良	157	村越 勝美		
38	大森 真澄美	78	坂部 光治	118	西澤 弘行	158	村崎 裕行		
39	大山 博	79	佐々木 清春	119	西谷 敏雄	159	村瀬 雄一		
40	岡崎 敦也	80	佐々木 朋久	120	仁科 英利	160	村田 順一		

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	2014	合計
正会員	111	131	70	72	32	59	107	582
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	4
非会員	95	46	42	31	14	39	78	345
合計	206	180	112	103	46	98	186	931

平成26年度 「海上起重作業管理技士」 講習について

平成26年度の「海上起重作業管理技士」講習を実施し、認定者を決定しました。

平成26年度の認定者は144名で、平成3年度からの認定者は、5,126名となりました。認定者は、表-3のとおりです。



東京会場



大阪会場

表-1 平成26年度 認定試験会場及び講習者数、認定者数

試験会場	実施日	講習者数	認定者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H26. 10. 3 (金)	64名	64名
大阪会場(大阪市西区)(一財)大阪科学技術センター	H26. 10. 10 (金)	80名	80名
計		144名	144名

表-2 講習科目・時間、講師

科目	内容	時間	講師
気象・海象	海上工事に関する気象、海象	1.5時間	入部講師
安全衛生	海上工事に関する安全衛生	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船の操船技術・構造等	1.5時間	木下講師

計4.5時間

表-3 平成26年度 「海上起重作業管理技士」認定者

NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名
1	阿比留厚喜	41	切無澤武美	81	永田雅樹	121	宮崎尚
2	新垣道也	42	久我臣男	82	中原誠	122	宮原豊
3	荒木博久	43	栗場石孝市	83	仲間貴史	123	村石一城
4	岩間友徳	44	越野匠	84	中村和彦	124	村松宏彰
5	岩脇社社	45	小西健二	85	仲村浩治	125	村本章弘
6	上田和彦	46	小林直人	86	中山耕幸	126	村山真記
7	上原健司	47	小宮健一	87	中山博之	127	室本勝
8	上原隆幸	48	昆野明弘	88	西岡晃大	128	望月寿康
9	内山巧基	49	齋藤照章	89	西川亮太	129	森祐也
10	内山庸介	50	齋藤誠	90	西嶋良平	130	森永禎二
11	浦川一也	51	坂井慎也	91	野際純児	131	山口英士
12	浦崎広樹	52	坂田将洋	92	橋本勝	132	山口龍童
13	江岡秀和	53	坂本盛	93	長谷川祐介	133	山崎和俊
14	江川卓	54	佐々木重彦	94	畑山勝史	134	山下顕
15	江本浩孝	55	汐見繁夫	95	東内原高敏	135	山下宏
16	及川昇次	56	柴本雅彦	96	平田憲康	136	山城秀光
17	大下貴文	57	嶋崎勝義	97	平山次芳	137	山田健治
18	大玉孝治	58	下條輝幸	98	廣崎一志	138	山田航平
19	大玉稔	59	新開正則	99	廣瀬章	139	山田伸次
20	大塚優	60	菅原孝幸	100	廣瀬孝明	140	山本誠司
21	岡田敏美	61	杉本健一	101	廣瀬孝明	141	行合真介
22	小川一喜	62	平裕樹	102	福士恵一	142	与那覇重幸
23	小川裕輝	63	高梨洋介	103	福士一	143	渡邊詔司
24	奥村龍生	64	高橋茂勝	104	船田栄一	144	和野
25	小田利一	65	高橋大	105	古木富行		
26	柏谷薫	66	高橋誠	106	星野敬太		
27	片島浩	67	高橋光明	107	干山浩一		
28	角義貴	68	高松司	108	堀内宣智		
29	加藤貴志	69	竹内康敏	109	真茅幸二		
30	加藤忠義	70	竹重晃	110	牧山高広		
31	金崎伸介	71	竹下宏治	111	牧山智也		
32	金子孝則	72	谷口篤	112	松尾栄		
33	兼重智一	73	田畑満直	113	松下満英		
34	壁下敦	74	玉神哲也	114	松波総司		
35	神山本也	75	坪井和寛	115	松本薫		
36	亀川洋士	76	津村秀仁	116	松本貴博		
37	亀谷宜史	77	寺崎寛十	117	真弓剛		
38	川島長治	78	徳河良治	118	馬渡勝政		
39	川端八	79	豊喜之	119	水野一也		
40	川本智哉	80	中田和久	120	三山純一		

表-4 海上起重作業管理技士年度別、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	2014	合計
正会員	174	154	133	105	163	266	197	124	105	92	99	107	108	86	74	59	74	55	76	76	58	44	48	69	2546
賛助会員	26	15	5	3	2	5	3	7	8	6	0	1	3	1	1	0	0	3	2	0	0	1	0	1	93
非会員	160	101	102	74	95	255	258	136	142	86	126	119	95	84	88	63	56	66	72	69	58	50	58	74	2487
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	144	5126

平成26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26年9月・11月に実施し、更新講習後に試験を行い、試験合格者145名が講習修了証を更新しました。

表-1 講習科目、時間

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

表-2 講習実施日、講師

講義 実施日	講義 1	講義 2	講義 3	備考
札幌会場 H26.11.5(水)	佐藤講師	小林講師	福岡講師 大田講師	
東京会場 H26.9.6(土)	佐藤講師	菅生講師	澤木講師 川田講師	
神戸会場 H26.9.12(金)	佐藤講師	川端講師	木村講師 清水講師	
福岡会場 H26.9.19(金)	佐藤講師	瓜生講師	渡邊講師 三田講師	

2. 「海上起重作業管理技士」更新講習について

「海上起重作業管理技士」の資格者証更新講習を実施し、更新講習受講者407名が資格者証を更新しました。

「安全対策委員会」 大阪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26年10月28日(火)に国土交通省近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所の発注工事「大阪港北港南地区航路(-16m)附帯施設護岸②地盤改良工事」(受注者 若築・みらい・吉田特定建設工事共同企業体)の、地盤改良作業中のサンドコンパクション船「第50光号」(株日本海工所有)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。

作業所において、工事概要等の説明を受けた後、稼働中の「第50光号」に乗船し、安全パトロールを実施しました。

本船は、甲板下部にディーゼル発電機、ポンプ等が、上甲板にはリーダー、ケーシングパイプ、砂箱、ベルトコンベヤー、エアタンク、コンプレッサー、発電機、制御室、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「緊急時連絡体制図」、「作業中止基準」、「地震・津波発生時の体系図」、「緊急時搬送病院」、「船舶からの廃棄物排出基準」掲示用プ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、騒音管理区域における保護具の状況など、順次目視による点検を行いました。

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。



ワイヤー内角立入禁止



はさまれ注意



耳栓着用

安全パトロール終了後、工事担当の現場責任者と各委員との間で、安全意識高揚のための具体的な実施内容、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、海洋環境保全対策用資機材備付け状況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

おわりに、安全パトロールの実施場所を提供して頂いた、国土交通省近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所、ご多忙中にも拘わらず、丁寧な工事説明などをして頂いた若築建設㈱の松下様、田中様及び日本海工㈱の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。

[参加者]

委員長 細川 英邦 (細川産業㈱)

委員

奥田 武志(㈱ソイルテクニカ)、小笠原 昭(㈱近藤組)、木村 岩男(若築建設㈱)、

小岩 末美(小島組㈱)、青木 陽(㈱吉田組)、齋藤裕一(㈱近藤海事)、

高田 和憲(松浦企業㈱)、山下 芳文(大旺新洋㈱)

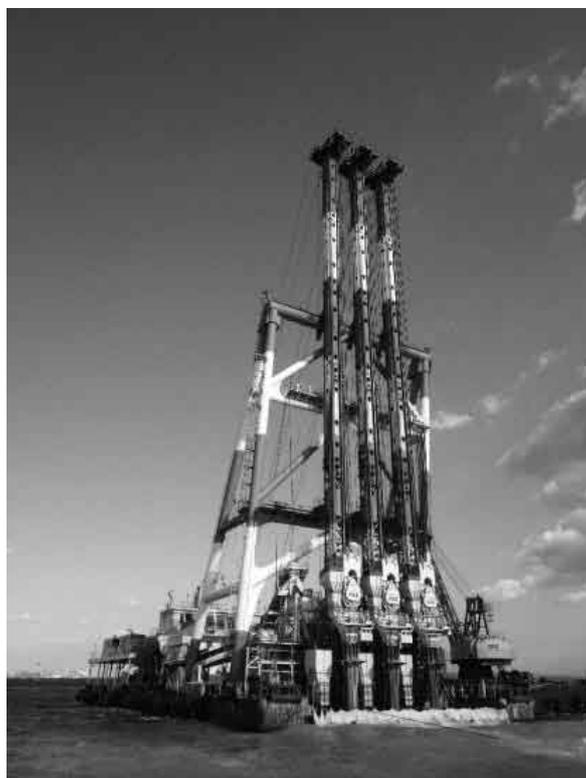
事務局

佐藤



参加者

なお、サンドコンパクション船「第50光号」の主要目等は以下のとおりです。



サンドコンパクション船「第50光号」

建造年	全長	幅	深さ	喫水	砂杭径(最大)	打込深度	連装本数
1993年	61.0m	27.0m	4.0m	2.1m	2.0m	55m	3本

サンドコンパクション船は、軟弱地盤中にケーシングパイプを振動あるいは衝撃荷重を用いて砂を供給しながら圧入し、大径の締固められた砂杭を所定間隔で造成するとともに杭周辺の泥土も圧密し海底地盤の改良を行う作業船です。

日本三大酒どころ 東広島の「西条」

洋伸建設株式会社

営業部長 佐々木 博正

皆様、明けましておめでとうございます。謹んで、新年のお慶びを申し上げます。

昨年7月の土砂災害に於いては、多くのご支援を頂き大変感謝しております。ありがとうございます。

1月は、正月や新年会といった行事があり、お酒を飲む機会が増えます。そこで、東広島の「西条」をご紹介しますと思います。みなさま、日本酒の三大酒どころはご存じでしょうか？

兵庫県の「灘」、京都の「伏見」、広島県の「西条」と言われています。

「灘」は、皆様ご存じのとおり有名な地で、灘の宮水はミネラル分の多い硬水で、この水でお酒を造ると、味わいが辛口の荒々しい舌触りになることから「男酒」と言われています。

「伏見」も有名な地で日本名水百選に選ばれるほどの名水があり、「灘」に比べると軟水で味わいが女性

の肌のようになめらかな舌触りになることから「女酒」と言われています。

そして、東広島の「西条」です。「西条」は広島県のほぼ中央に位置し龍王山の伏流水が井戸水となり水が豊富にあると共に、仕込みの時期の気温が4～5℃になる理想的な環境風土を備えた標高250～300mの盆地に位置しています。

私なりに調べてみますと、「西条」はもともと水に恵まれた土地だったが、その水は軟水であり酒造りに適した水とは言えなかったようです。当時、東広島で酒造りをされていた三浦仙三郎氏が研究に研究を重ねて軟水醸造法を発明し、他の蔵元へ伝えたことから本格的に酒造りが始まった歴史があります。酒造りの熱い情熱と理想的な環境風土が日本を代表する酒どころへと繋がったのだと思います。

私は「西条」の町並みも大好きです。特にJR西条駅



周辺には、昔ながらの白壁やなまこ壁、赤レンガの煙突などが立ち並び独特の景観が広がっています。この一帯は「西条酒蔵通り」と呼ばれています。名前の由来はこの一帯に多くの酒造があるからです。

町並みをみながら、散歩するのも心が癒されます。また、お勧めなのが酒造を巡るコースがあることです。JR西条駅東側には6社の酒蔵が集中しています。

各酒蔵では、酒造りの工程を解説したビデオを上映したりお酒の試飲を行っているところもあります。毎月10日と毎週日曜日は、ボランティアガイドさんが無料で酒蔵通りを案内してくれます。機会がございましたら是非、散歩されてみてはいかがでしょうか？

もう一つお勧めなのが毎年10月に開催される酒まつりです。

「西条」のお酒は勿論、全国47都道府県のお酒が集まり銘柄は1000以上、去年は25回目の節目の酒まつりとなり、来場者は25万人以上と大盛況だったそうです。

私もそうですが、お酒好きには堪らないおまつりです。

最後になりましたが、皆様の今年1年のご健康とご発展を心よりお祈り申し上げます。



30m³級スパッド式グラブ浚渫船兼起重機船 大 雅

株式会社大滝工務店



大雅全景

はじめに

当社は大正10年6月に創業し、国土交通省・東京都・千葉県・福島県・他諸官庁の港湾・漁港・海岸・河川工事等の公共事業に、作業船(主にグラブ式浚渫船)を保有して、施工を行う総合建設業者であります。創業以来、93年余り技術の研鑽と、港湾建設業界の発展に尽力して参りました。

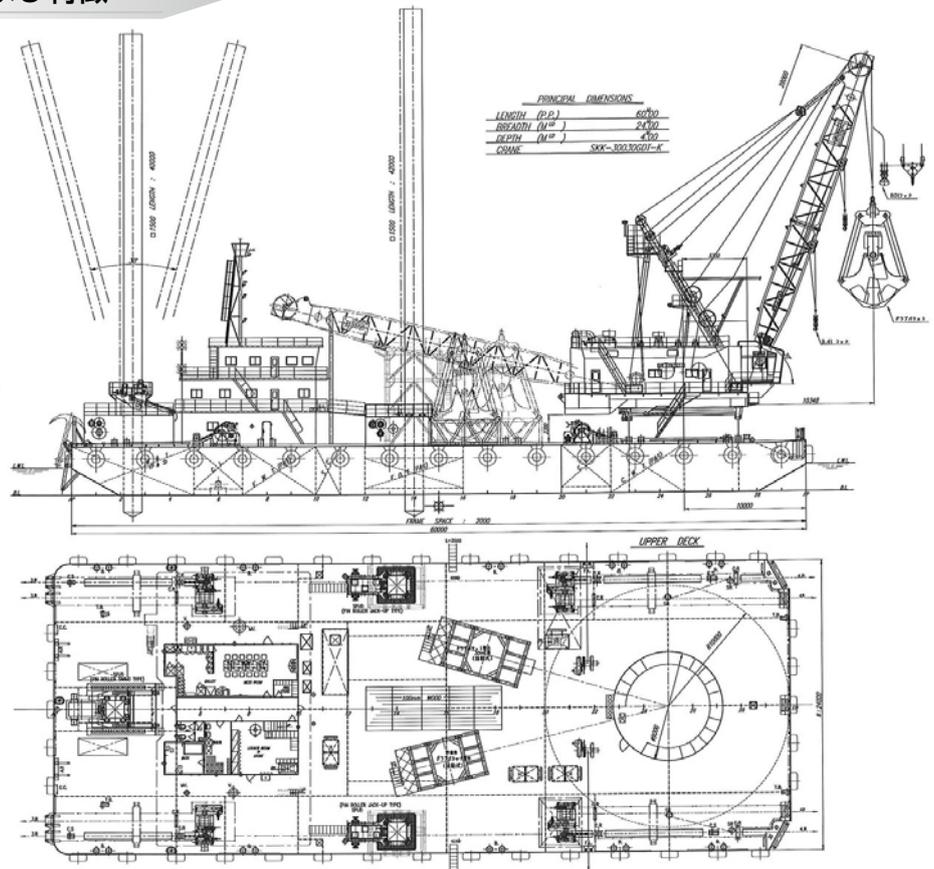
東日本大震災の復興事業や港湾整備事業において、様々な施工条件に対応できる浚渫船が求められており、大気汚染を防止するため、IMO排ガス2次規制の原動機を搭載した高効率・高精度浚渫船「大雅」を建造したので、以下にその概要について紹介します。

1. 船体部主要目、仕様および特徴

1.1 船体部主要目

(1) 船体寸歩

長さ	60.00m
幅	24.00m
深さ	4.00m
計画満載喫水	2.00m



一般配置図



固定式スパッド



歩行式スパッド

(2) 甲板機械

- a. 固定式ピンローラージャッキアップ装置
 スパッド 1500mm角×42m 2本
 油圧能力 110/55t×2.5/5.0m / min
- b. 歩行式ピンローラージャッキアップ装置
 スパッド 1500mm角×40m 1本
 油圧能力 110/55t×2.5/5.0m / min
- c. 操船ウインチドラム 電動油圧 4台
 チェーン能力 35/17.5t×9/18m / min
 ワイヤール能力 18/9t×12/24m / min
- d. 土運船引込ウインチ 電動油圧 2台
 ワイヤール能力 5.0/2.5t×10/20m / min
- e. 曳航索引込ウインチ 電動 1台
 能力 2000kg×15m / min
- f. スパッド固定電動油圧装置 4台
 能力 50 / 21.5Ton ストローク100mm

操作方法 a.b.cは、機側および3F操作室より遠隔操作ができます。

会員作業船紹介

1.2 船体部仕様および特徴

(1) スパッド

スパッド装置は、ワイヤーロープレス方式による、固定式スパッド2本および歩行式スパッド1本を、ピンローラーとラックにより、上昇下降を油圧駆動で、容易にかつ正確に移動させることができます。

固定スパッドが42mと国内最長級の長さを有しており、大深度浚渫にも威力を発揮し、安定した作業ができます。

スパッドが長尺になったため、安定を保持するために、高さ7.85m(甲板より)の櫓を設け、最上部ステージ(6,275×4,575)に設置した油圧装置で固定し、安全性を図りかつ回航作業時の効率化を図っています。



スパッド固定櫓

(2) 操船ウインチ

操船ウインチは、揚錨作業の容易な電動油圧式ウインドラスを搭載しています。



ウインドラス

(3) 施工管理装置

施工管理は、GNSSを用いた高精度測位システムであるRTK方式(特小及び公共基準局対応)を採用しています。

RTK-GPSを搭載し、キネマティック船位測定装置・サテライトコンパス併用で、浚渫位置をリアルタイムに演算処理し、移動位置迄の視覚的・数値データを、操作室と運転室のモニターに表示し、スパッド装置及びバウスラスト装置により、正確かつ効率的移動と位置決めが容易にできます。

超音波式ソナー (BPS-55)と規定深度制御装置などにより、浚渫中の海底状況を視覚的・数値(水深)を、操作室と運転室のモニターでリアルタイムに確認でき、高精度で迅速な施工管理ができます。



施工管理用アンテナ



施工管理装置

2. 機関部主要目、仕様および特徴

2.1 機関部主要目

主発電機	400kVA×200V×60z	1台
補助発電機	125kVA×200V×60z	2台
太陽光発電装置	PV-MGJ250ACF	8枚
バウスラスト装置	19.6kN×257kW	1台
雑用水兼バラストポンプ	80A×5.5kW	1台
清水ポンプ	32A×0.75kW	1台
サニタリーポンプ	40A×1.5kW	1台
燃料移送ポンプ	クレーン、発電機用	2台
クレーン用冷却ポンプ	清水、海水用	2台
ビルジポンプ	50A×1.5kW	1台
甲板機械用油圧ポンプ	45kW	4台
オートテンション及びリモコン用油圧ポンプ	11kW	1台

2.2 機関部仕様および特徴

(1) エンジン

主発電機は、環境への配慮のため、「国際大気汚染防止原動機証書(EIAPP証書)」の交付を受



EIAPP 証書



主発電機 DCA-400LSK

けたエンジンを搭載しています。

(2) バウスラスト装置

本船は、横方向の移動が可能なバウスラスト装置を搭載し、船尾部にてリモコン操作または3階操作室で操作できるようになっています。

(3) 太陽光発電システム

太陽電池モジュールPV-MGJ250ACFより、接続箱及びパワーコンディショナー（発電量表示付）を介して、船内主配電盤に給電し、太陽光発電と船内電源との自動切替装置を経て、各階分電盤に給電され、LED蛍光灯及び白熱灯を点灯しています。



太陽電池モジュール

(4) タンク容量

バラストタンク	船尾部	192m ³ ×2箇所
		170m ³ ×2箇所
清水タンク		115m ³ ×2箇所
燃料タンク	A重油	180m ³ ×1箇所
	軽油	77m ³ ×1箇所
冷却清水タンク		115m ³ ×1箇所

燃料タンクは、海洋汚染防止および安全面への配慮から、二重甲板および二重底構造になっています。

3. 浚渫部主要目、仕様および特徴

3.1 浚渫機部主要目

〈一般仕様〉

ジブ長さ	28m
原動機	6EY26LW 1840kW/750rpm(ヤンマー製)
動力伝達方式	トルクコンバータおよび油圧装置
旋回速度	0～1.2rpm
起伏ロープ速度	0～72m/min
操作制御方式	電子制御による速度制御装置

会員作業船紹介

定寸掘装置	深度自動停止システム
空調設備	操作室冷暖房完備
交信設備	ワイヤレスマイク付き拡声装置
〈浚渫仕様〉	
直巻能力	110t
グラブ使用作業半径	15.7m ~ 22.2m
グラブ巻上速度	0 ~ 55m/min
グラブ巻下速度	標準型 0 ~ 80m/min
	重量型 0 ~ 55m/min
浚渫深度	水面下60m (全揚程66m)
グラブバケット	普通土用(密閉型) 28m ³ /65t
	硬土用 15m ³ /80t
〈起重機仕様〉	
定格荷重×作業半径	80.0t×15.7m ~ 24.1m
第1補巻総荷重×作業半径	9.4t×13.1m ~ 23.0m
フック巻上速度	0 ~ 55m/min
フック巻下速度	0 ~ 80m/min
使用フック	80tロードブロック、9.4t×1車
〈砕岩仕様〉	
砕岩棒(自重50t以下)	砕岩自動ブレーキ装置

巻上装置は、トルクコンバータオメガドライブ装置を介したディーゼルエンジン直結駆動方式に、SKKが開発した電子制御装置を組み込み、荷の軽重にかかわらず巻上げ・巻下げ速度を、オメガコントロールレバーで自由に設定することができます。

旋回および起伏装置は、油圧駆動方式を採用しているため、極めて円滑な起動、速度制御および停止ができます。

ジブ、ガントリ、旋回フレームは、荷重の分散と簡素にした構成になっており、旋回部には保守の容易なマルチプルーラ方式が採用されています。

(1) 操作室

操作室は、ワイドで視界の良好な独立キャビンとし、防振ゴムにより振動を抑えた室内としています。

眩しさを防ぐ着色強化ガラス、ワイヤレスマ

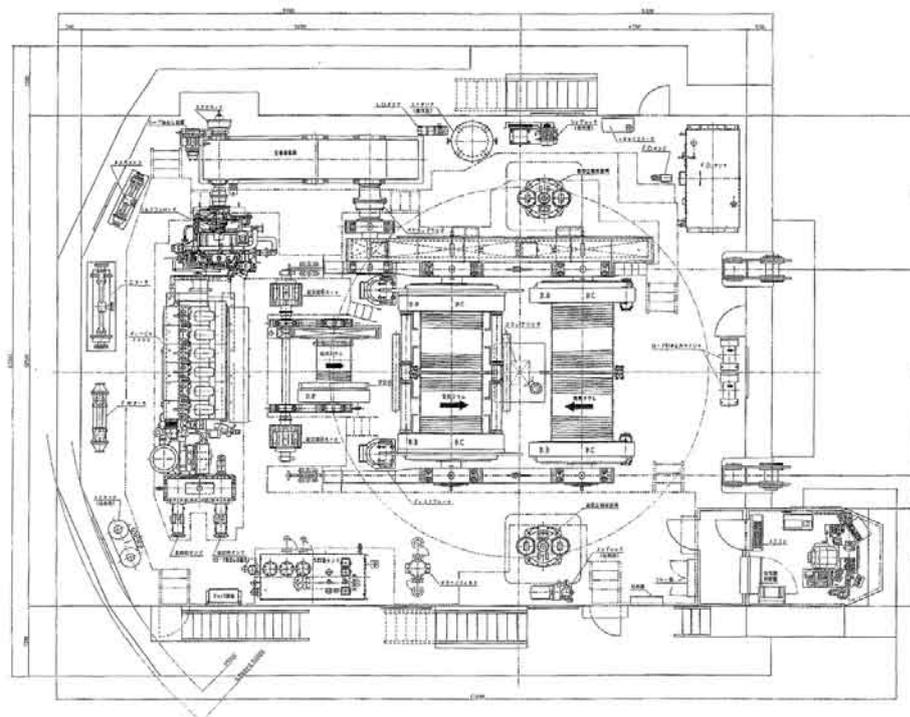


浚渫機操作室

3.2 浚渫機部仕様および特徴

本機は、旋回式クレーン兼浚渫機として、双方の機能が最大限に発揮できるよう工夫されています。

浚渫深度計と荒掘時の効果的つかみのための沈みつかみ装置が装備されており、浚渫作業性の向上が図られています。



浚渫機機構配置図

イク付拡声装置、大容量エアコン、ワイパ及びウインドウオッシャ、床面カーペットを装備し、運転手の快適性を重視した構造となっています。

(2) エンジン

クレーン駆動機関型式6EY26LW「国際大気汚染防止原動機証書(EIAPP証書)」の交付を受けたエンジンの特徴は

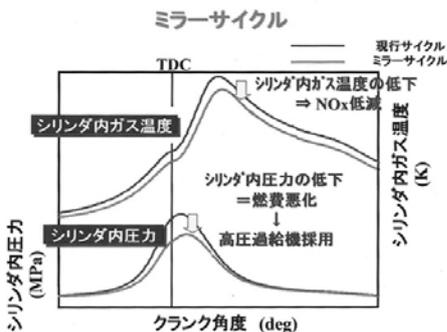
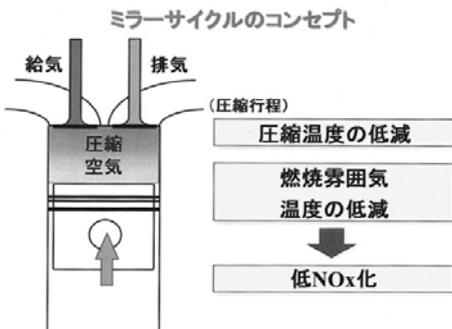
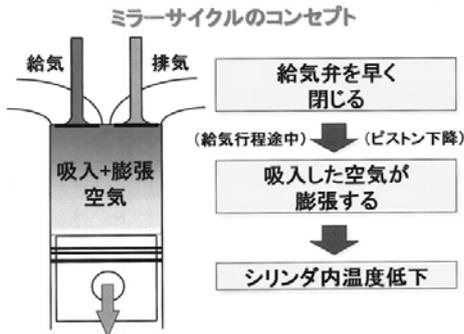
- a. 環境調和
- b. 高効率・高性能
- c. 信頼性・耐久性
- d. メンテナンスの容易化

新技術の採用

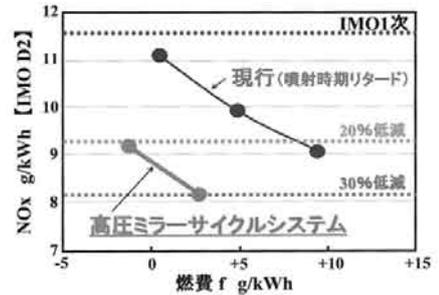
IMO NOx2次規制 クリア
CO2低減 = 燃費低減



- ①ミラーサイクルの採用
- ②高圧型過給機の搭載



高圧ミラーサイクルシステムによるNOx低減効果



新技術の開発によるNoxの低減及び地球環境調和
高圧ミラーサイクルシステムの採用によってNox1次規制値より▲20~30%のNox量の低減。Nox2次規制をクリアした上で燃費節減（排出CO2の低減）を両立。



地球環境に優しいディーゼル機関（環境調和）を実現。



EIAPP 証書

エンジンの排気には、超低騒音マフラ(84dB対応型)を使用しています。

あとがき

これまでに、グラフ浚渫船については紹介されており、同型で性能などが類似しているため、写真をメインに、概要を掲載しましたが、本船がその性能を発揮できることを目指しています。

最後に、安全・品質・環境に配慮し、社会に貢献するよう努めていきます。

株式会社 丸本組

三浦 徳 康 (平成11年度 認定者)



プロフィール

- 出身地 宮城県石巻市
- 生年月日 昭和35年10月 5日
- 入社年月日 平成 3年10月21日
- 職 務 船団長
- 船団名 第62幸丸船団
 - ・第62幸丸(非自航旋回式起重機船 160t吊)
 - ・第63幸丸(押船)
 - ・第57幸丸(揚錨船)

● 経歴

昭和54年3月宮城県水産高等学校を卒業し、遠洋及び近海漁船の乗組員として従事しました。

平成3年10月、(株)丸本組に入社し、当社所有船舶の船長、船団長として勤務しています。

● 主要工事実績

平成15年からガット船の船長として石巻市近郊の港湾・漁港の護岸、防波堤工事や地盤改良砂及び捨石運搬に従事し、平成22年から起重機船団長としてケーソン及び消波ブロック据付等に従事しました。

● 今後について

当社の起重機船団は、石巻市近郊の港湾・漁港の護岸、防波堤及び東日本大震災による災害復旧工事、啓開作業など数多くの工事に携わっています。また、地元自治体、漁業協同組合及び関連会社等と連携し、環境に配慮した工事を心掛けています。

船団員も高齢化が進み、若い世代に魅力のある職場環境の整備と優秀な人材の確保、育成に努めて行きます。



第62幸丸(非自航旋回式起重機船 160t吊)

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成26年10月7日

◇技術委員会

1. 近年の海上工事における課題等の意見交換及び検討
2. その他

平成26年10月8日

◇常任委員会幹事会

1. 港湾局長要望
2. その他

平成26年10月23日

◇常任委員会

1. 港湾局長要望
2. 「品確法」等の改正
3. その他

平成26年11月19日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成26年12月2日

◇試験委員会

1. 試験の結果

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15日(月)、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田所次長、吉永港湾空港部長など16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)、尾崎専務理事、塚田北陸支部運営委員長など13名、全国浚渫業協会から川島会長など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、本田北陸支部事務局長より支部提出の議題(4項目)を提起し、善処を要望しました。

これに対し、北陸地方整備局辻港湾空港企画官から回答があり、さらに自由討議の中で尾崎専務理事から作業船隻数半減の現状、下請価格適正化の実現、地元中小業者向けの工事量確保、登録海上起重基幹技能者の評価、作業船係留についての状況説明とお願いをし、活発な意見交換が行われました。

今回の意見交換会の主な支部提出議題は次のとおりです。

1. 港湾事業予算の確保
2. 低入札価格調査基準価格の更なる引上げ
3. 下請契約の適正
4. 作業船保有企業向けの工事量確保

中部支部

「陸の孤島化」に備え災害時相互応援訓練を実施

(一社)日本海上起重技術協会中部支部は10月31日(金曜日)に静岡県と神奈川県との連携による災害時相互応援訓練に参加しました。

静岡県熱海土木事務所と神奈川県西土木事務所小田原土木センターは、国道135号線など沿岸部の道路寸断による「陸の孤島化」に備え、連携し船舶での要請物資と人員の輸送訓練を実施し、(一社)日本海上起重技術協会中部支部は災害協定に基づき参加しました。青木建設(株)所有の70t吊自航旋回起重機船により、土嚢やビニールシートの積載を想定した2tトラックとパトロール車、静岡県職員を熱海港から乗せ、小田原漁港まで運ぶ訓練を行いました。



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16日(火)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を実施致しました。

日時：平成25年12月16日(火) 15:30～17:00

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池田副局長・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・尾崎専務理事、吉田支部長など11名が出席しました。

当協会近畿支部長および整備局副局長の挨拶に続いて、三木支部長代行より、会員企業における港湾関係事業の受注状況及び、企業の現状と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。

これに対し整備局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、作業船保有業者が新たな設備投資へ向けての対応が出来ない現状の説明などについて、昨年にも増す活発な意見交換が行われました。

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

I. 公共事業予算の確保に対する要望

II. 入札制度改革に対する要望

- 1) 作業船確保のための対策の実施
- 2) 総合評価における作業船及び海上起重基幹技能者の評価

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) 積算基準の見直しと積算の適正化
- 3) 地方公共団体に対する誘導

インフォメーション

海技協 販売図書・案内

図書名	概要	体裁	発行年月	販売価格
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (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」((公社)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2,160円 非会員2,700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 756円 非会員1,080円 (消費税含、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	近年の関係諸法令の改正に対する見直し等及び「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ改訂版を発行 ・「港湾工事共通仕様書」((公社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A5版 200ページ	平成20年4月	会 員2,160円 非会員2,700円 (消費税含、送料別)

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

●お知らせコーナー●

1

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)のお知らせ

〈体裁〉A5版 200頁

〈定価〉会員2,160円 非会員2,700円(いずれも消費税を含み。送料は別途申し受けます)

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。



2

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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

会員への配布

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

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



「安全ポスター」

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〕

- 公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針の一部変更について
- 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
- 「歩切り」の廃止による予定価格の適正な設定について

(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2015.1 VOL.114



禁無断転載

発行日 平成27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

