

海技協会報2017.1
VOL.

122

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 122

海技協会報

01 卷頭言

「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 石井 啓一

「新年のご挨拶」

国土交通省港湾局長 菊地 身智雄

09 特集

横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業

～日本最大水深のコンテナターミナルである南本牧ふ頭の連絡道路が本年3月開通予定～

国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所

15 協会活動

- ・平成28年度海外海上起重技術調査報告
- ・平成28年度国土交通省港湾局長要望報告
- ・平成28年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果
- ・平成28年度「海上起重作業管理技士」講習試験結果
- ・平成28年度「登録海上起重基幹技能者」、「海上起重作業管理技士」更新講習結果

20 会員寄稿「会員の広場」九州支部

「未知なる国？ブータン」

株式会社 近藤海事 総務部課長 山下 修平

32 会員作業船紹介[㊞]北海道支部

400 t 吊押航式全旋回起重機船「鳳翔号」

株式会社 濱谷建設

36 海の匠「登録海上起重基幹技能者の紹介」シリーズ[㊞]北陸支部

新潟建工株式会社 今井 武志

37 マリーンニュース「事務局だより」

40 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

2017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共に、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。

当協会は昨年、1986年の設立以来30年の節目の年を迎え、総会後には「我が国における海底資源調査の現状」というテーマで、国立研究開発法人海洋研究開発機構の大澤部長様等より、記念講演を頂きその後、会員の皆様をはじめ、日頃から当協会の活動、業務を支えて頂いています、国会議員の先生、港湾局や関係協会の方々をお招きして感謝の集いを開催しました。また、秋には30周年記念行事の総仕上げとして、10年ぶりとなる海外の港湾の視察（オーストラリアのシドニー港とメルボルン港）を行いました。

オーストラリアも日本と同様に財政難の模様で、1990年代後半から、政府機構のスリム化の流れが始まり、港湾の機能の多くを民営化しており、日本では空港や京浜港、阪神港の一部の施設等の民営化が始まりつつあり、先を走っている様です。

シドニー到着時は日曜日ということもあったのか、港の至る所に観光客があふれている状況でした（ご多分に漏れず中国人観光客が数多く見られた）。クルージング船が離着岸する棧橋も狭い所にひしめき合い、ひっきりなしに大小のクルージング船が航行するなか（時には警笛を鳴らしながら）、よくこれで事故が起らないものだと感心させられました。

シドニー港湾局を訪問した際、大型客船対応に力を入れている旨の説明があり、同時に3隻の大型客船が接岸出来る施設が供用中であるが、更に大型客船バースの増設計画があるとのことでした。最近の日本の各港と同様、この収益が大きなウェイトを占めているようです。

また、メルボルン港では大規模な港湾施設の拡張工事が整備中で、一部の施設は国際入札により既に完成し、供用が開始されていました。シドニー港とは違い、工業港、物流港としての機能を持つ日本の港湾にも似ていました。

岸壁から自動車置き場へ走行する車両と一般の車両を分離させるなど安全面に配慮していました。さらには物流機能を良くするために高速道路の建設まで会社が行ったそうです。一部出来上がったヤードは、



自動車の輸入基地として暫定的に使われていますが、現在工事中の施設と合わせてコンテナターミナル（コンテナ取扱量は100万 TEU／年）として使われるそうです。このコンテナターミナルも民営化されており、わずか数名のオペレーターで運営するようで、大変なエネルギーを感じました。

この両港（市）を視察して、オーストラリアは、ここ30年間ほぼ一定の経済成長（3～4％／年）を遂げており人口も増加中で、メルボルンでは、臨海部や街中各所において高層ビルやマンションを建設中でもあり、また、朝夕の大変なラッシュにも遭遇し、かつてのバブル時代の日本を彷彿させられました。

翻って日本では、第2次安倍政権が発足してほぼ丸4年が経過しました。当初は「アベノミクス政策」により景気の回復が期待されましたが、一部の大手企業は史上初の好決算を続けるも、全体としてはデフレからの脱却が中々進まず、マイナス金利政策を導入しても効果が見えない状況です。

我々会員企業の状況のみまして企業活動の中核である公共事業費（港湾整備事業費）は、港湾局のご尽力により、数年続いた「右肩さがり」からの脱皮や、新たな公共調達制度の策定等により少し明るい兆しがみられるものの、作業船保有業者が元請受注できる機会が極めて少ないのが実情です。このため、やむなく作業船の売却や保有している作業船や機材のメンテナンスに大変苦慮している状況となっています。まさに、水道の蛇口を開けても、繋げたホースは詰まっており、

水は出口からちょろちょろとしか出てこない閉塞状態といっても過言ではないと思われます。

公共工事の入札及び契約の適正化法は、「公共工事に対する国民の信頼の確保と、これを請け負う建設業の健全な発達を図ることを目的とする」ことを目的としており、まさに我々会員企業の健全な発達を図るためには、適正かつ正当な利潤が得られるよう、入札制度の改善を、港湾局長、各地方整備局等へ、事ある毎に要望して参りたいと思います。

因みに、平成28年度の局長要望では、

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. 作業船保有業者が元請け受注出来る機会の確保

2. 下請け価格の適正化

III．作業船の保有及び代替建造に対する支援について

の3項目について重点要望を行いました。

最後になりますが、今年の干支は丁酉（ひのと・とり）です。酉の付く年は商売繁盛に繋がると考えられています。会員企業の皆様ならびに協会が、この運氣を取り込めますことを祈念しまして新年のご挨拶とさせていただきます。



新年のはじまりに当たって



国土交通大臣
石井 啓一

平成29年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

今年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬご理解とご協力をお願い申し上げます。

さて、昨年は、4月の熊本地震、8月から9月にかけての北海道や東北への度重なる台風の上陸など、大きな自然災害が発生しました。犠牲となられた方々に対して謹んで哀悼の意を表しますとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。被災地の皆様が、1日も早く元の暮らしを取り戻していただけるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

東日本大震災から3月で6年が経過し、被災地では復興への確かな歩みが見られますが、今なお多くの方々が避難生活を続けておられます。本年は「復興・

創生期間」の2年目に当たります。基幹インフラの復旧・復興や、住まいの確保などに引き続き取り組みながら、被災地の自立につなげ、被災地が地方創生のモデルとなるような復興の実現に未来志向でしっかりと取り組んでまいります。

我が国の人口は2008年の約1億2,800万人をピークに減少が始まっています。少子化は深刻で、高齢化も極めて速いペースで進んでいます。当面、生産年齢人口が減少していくことは、もはや動かしがたい事実です。しかしながら、働き手の減少を上回る生産性の向上により、潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起していくことによって、経済成長を続けていくことは十分可能です。現在、政府はGDP600兆円の実現を目指していますが、ビッグデータやICTといった新技術の活用や既存インフラの徹底活用などの取組を通じて生産性向上を図り、この目標達成に貢献していきたいと思っています。こうした観点から、昨年を「生産性革命元年」と位置付け、生産性向上に向けた先進的な取組として20の「生産性革命プロジェクト」を選定してまいりました。今後は、できるだけスピーディーにこれらのプロジェクトの具体化を進め、本年を生産性革命「前進の年」にしたいと考えています。あわせて、生産性向上の意識を国土交通省の様々な施策分野に浸透させてまいりたいと思っています。

東日本大震災からの復興加速

東日本大震災からの復興について、インフラ復旧、住宅再建・復興まちづくりなどの取組を一段と加速してまいります。



港湾関係では、津波被害の低減に資する大船渡港の湾口防波堤が今年3月に完了する予定であり、残る防波堤の復旧についても引き続き進めてまいります。

国民の安全・安心の確保

●防災・減災対策

今後、気候変動の影響により頻発化・激甚化が懸念される水害・土砂災害、切迫する巨大地震・津波災害や火山噴火等にも備えるため、防災・減災、インフラの老朽化対策をさらに強化する必要があります。

「大災害は必ず発生する」との意識を社会全体で共有し、洪水・地震・土砂災害等の様々な災害に備える「防災意識社会」への転換を図ってまいります。切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対しては、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」に基づき、緊急輸送道路上の橋梁や住宅・建築物の耐震化、道路・航路啓開体制の確保など大規模地震へのさらなる対応力の向上を図ります。

●インフラ老朽化対策

我が国の社会資本は、高度成長期以降に集中的に整備され、今後老朽化対策が必要となる施設が急速に増加すると見込まれています。そこで、戦略的な維持管理・更新を推進するとともに、その基盤となるメンテナンス産業の育成・活性化を図ってまいります。このため、昨年11月に設立された「インフラメンテナンス国民会議」において、産官学民が一体となってインフラメンテナンスの理念の普及や課題の解決を図っていくとともに、優れた取組や技術開発をインフラメンテナンス大賞において表彰してまいります。

●交通分野における安全・安心の確保

厳しい国際競争にさらされている海運分野については、四面を海に囲まれた我が国の経済安全保障を図

る観点から、安定的な国際海上輸送の確保を一層推進してまいります。

世界中で相次いでテロ活動が発生している状況に対応できる保安体制を構築するため、空港におけるボディスキャナー等の先進的な保安検査機器や、港湾における出入管理情報システムの導入を進めてまいります。

観光先進国の実現

昨年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた新たな目標の達成を目指して、「観光先進国の実現」に取り組んでまいります。

具体的には、新幹線、高速道路などの高速交通網の活用による「地方創生回廊」の完備、訪日クルーズ旅客2020年500万人の目標達成に向けたクルーズ船受入のための環境整備、オリ・パラに向けた各地の観光地や交通機関におけるバリアフリー化の推進などに取り組んでまいります。航空の分野では、羽田空港の飛行経路の見直し等により、首都圏空港の機能強化等に取り組みます。このように滑走路の増設などのハード面の取組と飛行経路や管制運用方式の見直しなどのソフト面の取組を組み合わせることで、訪日外国人旅行者の増加に伴う航空交通量の増大に対応します。

持続的な経済成長への貢献

●「生産性革命プロジェクト」の具体化

我が国の持続的な経済成長を支えるため、生産性の向上による成長力を強化するとともに、新たな市場の開拓につながる取組として「生産性革命プロジェクト」の具体化を推進してまいります。

建設現場の生産性向上を図るため、測量・施工・検査等の全てのプロセスでICTを活用するなどi-Constructionの取組を拡大させます。



海事分野においては、2つのプロジェクトからなる海事生産性革命を推進してまいります。1つ目は、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズで先進的なICT技術等を活用して生産性を向上させるi-Shippingの取組、2つ目は、人材育成や技術開発支援等を通じて、今後成長が見込まれる海洋開発市場の獲得を目指すj-Oceanの取組を進めてまいります。

「質の高いインフラシステム」の海外展開について、昨年3月に策定した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」に基づき、各国ごとの重点プロジェクトに対してトップセールスを含めた戦略的な働きかけ等を行うとともに、相手国の課題の解決・提案にも資するような人材育成支援、制度構築支援等の取組を一層強化すべく、同計画の改定も行ってまいります。また、(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)などを活用して、海外市場への我が国事業者の積極的な参入を促進してまいります。

●国際競争力の強化と担い手の確保・育成

我が国産業の国際競争力の強化や民間活力の活用、産業の担い手の確保・育成等を通じて、経済成長

を支える環境を整備してまいります。

新幹線、三大都市圏環状道路、国際コンテナ・バルク戦略港湾、大都市拠点空港など、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・機能強化を推進します。

今後、生産年齢人口が減少する中で日本の経済を支える産業の担い手の確保・育成や働き方改革、生産性の向上は重要な課題です。地域の経済・雇用を支える建設業・運輸業・造船業において、教育訓練の充実強化、若者や女性のさらなる活躍の推進などにより担い手の確保・育成を図ってまいります。さらに、建設業においては、適切な賃金水準の確保や社会保険の加入促進などの処遇の改善、技能労働者の就業履歴が蓄積される建設キャリアアップシステムの構築の推進に取り組みます。

国土交通省はこれらの取組を通じ、持続的な経済成長や豊かな国民生活の実現を目指してまいります。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
菊地 身智雄

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

はじめに、平成28年熊本地震で亡くなられた方々に対して謹んで哀悼の意を表しますとともに、被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げます。

昨年は、熊本地震をはじめとする種々の災害が発生し、我が国に甚大な被害をもたらしました。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。東日本大震災や熊本地震等の教訓を踏まえ、国土交通省港湾局では、我が国における港湾・海岸の災害対応力の向上に努めてまいります。

昨年6月には、日本再興戦略2016及びニッポン一億総活躍プランが閣議決定され、港湾における施策としてはクルーズ船の受入環境の改善や国際コンテナ・バルク戦略港湾政策等が位置づけられました。安倍内閣の最重要課題の一つである我が国経済の再生を実現するためには、地域経済を支える産業の活性化やそれを支える物流の安定、効率化を図ることが不可欠です。経済の好循環が確かなものとなるよう、港湾局の総力を挙げて取り組んでまいります。

1. 被災地の復旧・復興

(1) 熊本地震からの復旧・復興

最大震度7を観測した熊本地震では、熊本港、八代港、別府港等において港湾施設・海岸保全施設に被害が生じました。熊本港ではフェリー及び外貿コンテナ航路の運航ができなくなりましたが、TEC-FORCEによる現地の港湾管理者への技術支援等により、被災後1週間で運航を再開することができました。また、港湾は緊急支援物資・部隊の輸送に加え、被災者支援として給水・入浴・宿泊等の拠点として活用されました。熊本地震の経験を活かし、港湾における災害支援活動を展開するために、引き続き必要な対策の検討を進めてまいります。

(2) 東日本大震災からの復興・創生

東日本大震災からの復旧・復興については、釜石港、大船渡港、相馬港の長大防波堤を除く被災地の主な港湾施設の復旧が完了しており、大船渡港の湾口防



波堤も今年3月に完了する予定です。東日本大震災からの早期復旧・復興のため、現在、残る防波堤の復旧を進めるとともに、被災地9港において復興事業を推進しているところです。今後も被災地の経済復興の礎となる港湾施設及び海岸保全施設の整備を進めてまいります。

2. 生産性向上による成長力の強化

(1) クルーズ船の受入環境の改善

我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数の増加は目を見張るものがあり、昨年一年間のクルーズ船による訪日外国人旅行者数は約200万人にまで増加しました。本年はさらにクルーズ船寄港数の増加が予想されます。今後も伸びていくクルーズ需要にしっかりと対応できるよう、既存施設を活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化への対応を図るとともに、官民連携を通じた我が国港湾における国際クルーズ拠点の形成を進めてまいります。また、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として「みなとオアシス」の活用を積極的に図る等、クルーズ船の受入環境の改善を進めてまいります。

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

コンテナ船の大型化やアライアンスの再編が進展するなど、港湾を取り巻く情勢は目まぐるしく変化しております。こうした中、港湾局では国際基幹航路の維持・拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾政策を進めております。具体的には、「集貨」「創貨」「競争力強化」を3本柱とするハード・ソフト一体となった施策に国を挙げて取り組んでいるところです。

阪神港においては、国も出資した「阪神国際港湾株式会社」が行う集貨事業に対して支援を講じた結果、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路

便数が従前に比べ約4割増加し、平成27年の神戸港におけるコンテナ貨物取扱量が阪神・淡路大震災以降で過去最高を記録したほか、昨年上半期もそれを上回るペースで推移するなど、着実に成果が出始めています。

また、京浜港においても、昨年3月に「横浜川崎国際港湾株式会社」を港湾運営会社として指定するとともに、国からも出資を行い、本格的な集貨事業が開始されました。

さらに平成29年度からは、アジアからの広域集貨にも取り組むことにより、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めてまいります。

(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

世界的な資源・エネルギー等の需要の高まりを受け、バルク船の大型化も進んでいます。これを受け、港湾局では国際バルク戦略港湾政策を進めており、小名浜港、釧路港及び徳山下松港において、バルク船の大型化に対応した石炭、穀物の輸入拠点の整備等を行っているところです。引き続き、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入のため、港湾整備を推進してまいります。

(4) LNG バンカリング（燃料供給）拠点の形成

近年、海運業界においては国際的な排出ガス規制の強化により、LNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれています。こうした背景を踏まえ、港湾局では昨年6月に「横浜港 LNG バンカリング拠点整備方策検討会」を設置し、12月にとりまとめを公表しました。また、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を図るため、9月の日星首脳会談において両国首脳が LNG バンカリング拠点整備に向けた両国間の協力の推進について合意したところです。さらに、10月には LNG バンカリング拠



点の国際ネットワークを構築するため、国土交通省港湾局、シンガポール海事港湾庁を含めた7カ国（8者）でLNGバンカリング促進に関する覚書を締結しました。引き続き、我が国がイニシアチブを取ってアジア地域におけるLNGバンカリング拠点の形成に向け取り組んでまいります。

(5) 港湾関連産業の海外展開支援

昨年5月に開催された日露首脳会談以降、港湾局はロシア極東における港湾の高度化に向けて取り組んでいます。昨年12月のプーチン大統領訪日時には、港湾分野のプロジェクトに関する文書も署名されました。また、昨年8月にケニアで開催された第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）の際には、安倍総理大臣より、ケニア、マダガスカル、コートジボワールへの港湾分野の支援が表明されました。本年もアフリカにおける各プロジェクトを着実に進めてまいります。また、アジアやその他地域において展開中のプロジェクトも含め、引き続き我が国の質の高い港湾インフラの海外展開を積極的に推進してまいります。

3. 国民の安全・安心の確保

切迫する南海トラフ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、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等を強力に推進してまいります。

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、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進することも重要

です。港湾管理者や海岸管理者等による計画的な施設の更新・修繕の実施及び費用の縮減と平準化を図りつつ、効率的・戦略的な老朽化対策を推進してまいります。

4. 地球環境問題への対応等

昨年11月のパリ協定発効を踏まえ、港湾においても温室効果ガス排出量の削減が必要です。そのため、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を進めるとともに、ブルーカーボンの活用についても検討を進めてまいります。

また、港湾における洋上風力発電施設の円滑な導入に向けては、昨年の港湾法の改正により、港湾区域等の占用許可の申請を行うことができる者を公募により決定する占用公募制度を創設しました。引き続き占用公募制度の運用の充実・深化に取り組む等、再生可能エネルギーの円滑な導入を進めてまいります。

さらに、油流出事故対応や漂流ごみの回収、放置艇対策等に取り組み、豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出を図ってまいります。

5. おわりに

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

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

横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業

～日本最大水深のコンテナターミナルである
南本牧ふ頭の連絡道路が本年3月開通予定～

国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所

1. はじめに

横浜港は、首都圏をはじめ広く東日本地域を背後圏とする国際貿易港として発展するとともに、京浜工業地帯を支える工業港としても重要な役割を果たしています。横浜港を含む京浜港(東京港・川崎港・横浜港)は、我が国の外内貿コンテナ貨物量の約4割を扱っており、平成22年8月には「国際コンテナ戦略港湾」に選定され、国際競争力を向上させるための様々な事業を進めてい

ます。

現在、日本最大の水深18mのコンテナターミナルの整備が進む南本牧ふ頭と横浜港内を流動する物流関連車両の交通の円滑化及び背後圏との広域ネットワークの形成のため、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路の整備を進めています。

本稿では、開通を間近に控えた横浜臨港道路Ⅰ期事業(橋梁上部工事)についてご紹介します。



図-1 横浜港航空写真

2. 事業の概要

横浜港の主要なコンテナターミナルと物流拠点は、南本牧ふ頭と本牧ふ頭、大黒ふ頭に分散されており、南本牧ふ頭を発着するコンテナ貨物のうち約5割が本牧・大黒ふ頭を経由しております。このため、ふ頭間の交通軸の整備等により円滑なふ頭間交通を実現し、3つのふ頭機能を一体化することが重要となります。

本事業の整備により、南本牧ふ頭を発着点とした港湾物流車両が、横浜港内のふ頭間及び背後圏と直結することにより、流動する物流関連車両の交通が円滑化し、産業立地環境の向上と物流コストの低減が図られ、首都圏をはじめとする産業の国際競争力が強化されます。併せて、南本牧ふ頭へのアクセス道路が複線化されることで港湾物流関連車両の動線が確保される為、事故や災害等の発生時においても円滑なコンテナターミナルの機能が確保されます。

表-1 道路諸元

整備区間：横浜港南本牧ふ頭～本牧ふ頭
 整備延長：全長6.0km
 幅員：7.7m～18.2m
 道路区分：第4種1級
 設計速度：60km/h
 車線数：2～4車線
 事業化：平成21年度



図-2 計画路線図

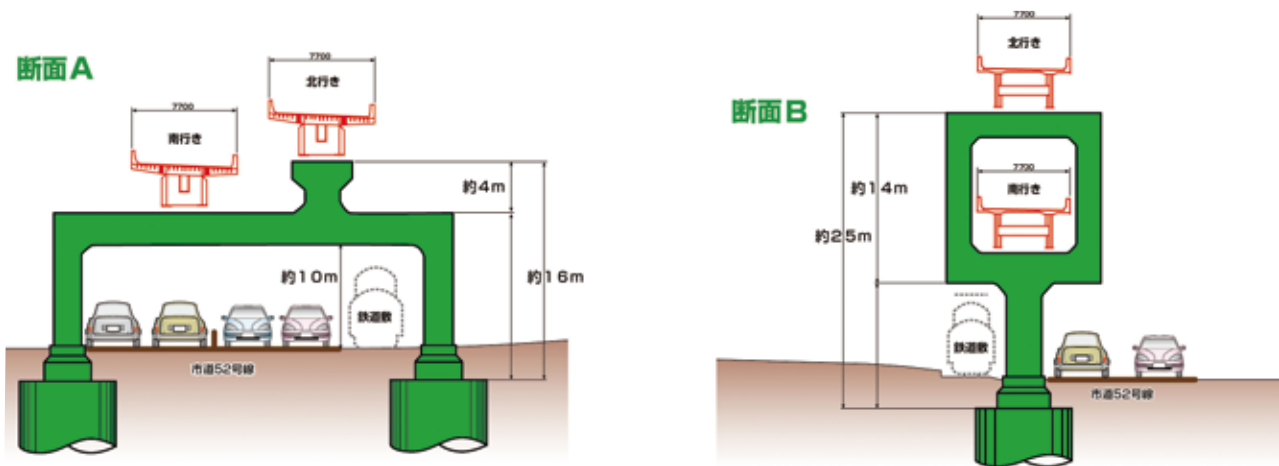


図-3 I期区間(錦町～南本牧)断面図

3. 橋梁上部工事の概要

橋梁上部の形式は、鋼3径間連続鋼床箱桁となっており、橋長約500m、幅員15.5m～14.7m、総重量は約6,160トンあります。これを、箱桁3ブロックに分割しており、工場で製作した部材を作業ヤードで組み

立てて、溶接、塗装を施し3つの大ブロックを築造しました。

その後、台船に積み込み海上輸送により現地まで搬入し、それぞれ大型起重機船で吊り上げて大ブロックを架設する工法を採用しました。

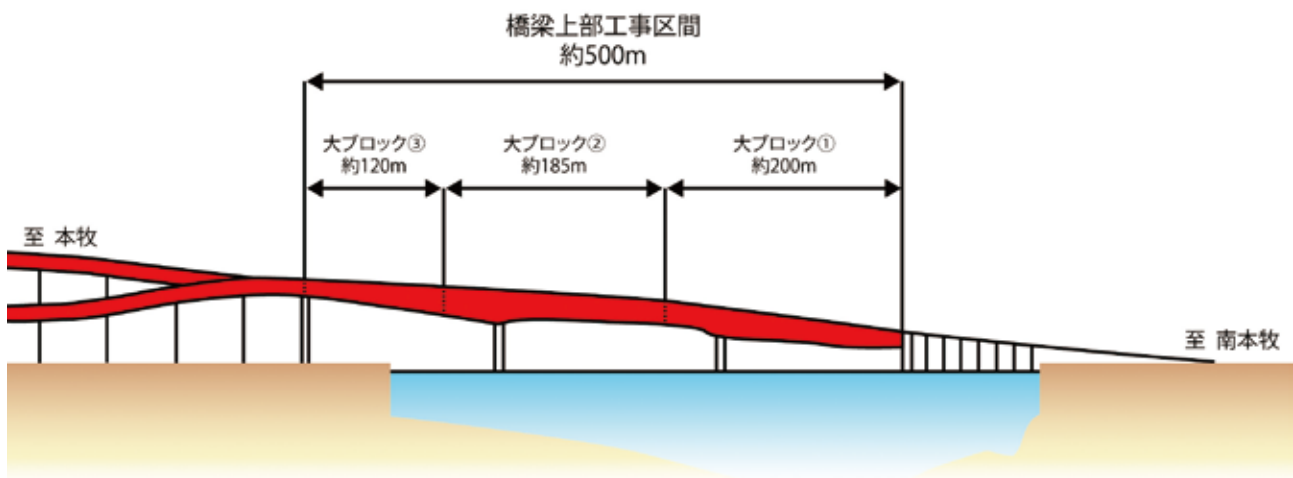


図-4 構造図(橋梁上部工事区間)

表-2 大ブロック諸元

	大ブロック①	大ブロック②	大ブロック③
重量	約2,400t	約2,300t	約1,460t
長さ	約200m	約185m	約120m
幅員	14.7m	14.7m	15.5m
高さ	7m	7m	6m
海面からの高さ	D.L.+9m	D.L.+13m	D.L.+15.5m

4. 箱桁ブロック製作

箱桁ブロックは、広島県(日立造船・向島工場)、香川県(川田工業・四国工場)、富山県(川田工業・富山工場)の3工場で作材を製作し、完成した部材を順次仮組立し出来形を確認しました。同時に単位部材ごとの寸法をもとに、3次元シミュレーション(3次元プロダクトモデル「Symphony」)を実施し高精度な橋梁の全形管理をおこない、施工誤差を最小限にし、架設精度を向上させました。



写真-1 箱桁ブロック部材製作

5. 箱桁ブロック組立て

3工場で作材した部材は、陸上、海上輸送により千葉県袖ケ浦の組立ヤードに運搬され、陸上クレーン(200t級)を用いて大きく3つのブロック(大ブロック①、②、③)にして組み立てました。組み立て後、溶接、塗装を施し大ブロック①、②、③を築造しました。



写真-3 箱桁ブロック製作(組立て状況)



写真-2 箱桁ブロック製作(製作状況)



写真-4 箱桁ブロック製作(組立完了)

6. 大ブロック運搬

大ブロックは、千葉県袖ヶ浦の組立ヤードから、25,000t積級台船および4,000ps級主曳船1隻と補助曳舟2隻により、架設位置近傍まで海上輸送を行いました。なお、大型船舶の航行が多い東京湾を横断するため海上保安部との協議により曳航経路、輸送スケジュールを決定しました。



写真-5 大ブロック運搬状況

7. 大ブロック架設-1

海上輸送された大ブロックは、3,000トン吊起重機船(富士・深田サルベージ建設(株)、船体長105m、幅46m、深さ8m、最大定格荷重3,000t)により架設しました。架設の際、航路付近及び航路上での作業が伴うため、関係者への注意喚起、必要に応じ航路を閉鎖し安全を確保しました。また、航路閉鎖による周囲への影響を最小限に抑えるために、日の出から全体の作業を開始し、日没までの短い時間で作業を完了させました。



写真-6 大ブロック架設状況-1



写真-7 大ブロック架設状況-2

8. 大ブロック架設-2

架設時は、風や波浪等の気象海象条件に大きく影響されるため、十分な調査・予測を行い安全確保に努めました。セッティングビームで架設位置の高さを調整し、橋脚との取り合い部分に設置した平面位置調整設備で横方向の位置を調整し、架設精度と効率の向上を行いました。

高さ、横方向が設計位置に取り合い、橋脚と先行ブロックへの据付の完了により架設完了となります。



写真-8 大ブロック架設状況-3



写真-9 セッティングビーム

9. 架設完了



写真-10 架設完了写真

10. おわりに

本臨港道路のI期区間(約2.5km)については、平成21年から事業着手し、今年度末に開通を迎えることとなりました。これまでは、南本牧ふ頭へのアクセスは一つしかなく、横浜港内の移動においても一般道路を通らざるを得ないことから、渋滞の原因となるなどの課題がありましたが、本臨港道路が開通することにより、今後は、混雑の緩和が期待されます。

また、このI期区間の名称に関しては、市民に愛着をもっていただけるようにと、一般公募により名称を募集しており、現在選考中です。

最後に、横浜臨港道路整備事業に関しましてご指導、ご協力いただきました関係者の皆さまには誌面をお借りして厚くお礼申し上げますとともに、引き続きご支援をお願いいたします。

※バックナンバー (No.104, No.111)でも横浜臨港道路事業の紹介を行っております。

平成28年度 海外海上起重技術調査報告

1. 調査概要

当協会は今年11月に設立30周年の節目の年を迎えました。

この設立30周年事業として、平成28年度海外海上起重技術調査を実施いたしました。

当協会の海外調査は、平成8年に10周年事業として北欧(オランダ、ノルウェー)、平成9年に東南アジア(シンガポール、インドネシア)、平成14年に15周年事業としてヨーロッパ(スペイン、ポルトガル)、平成18年に北米西海岸(カナダ、アメリカ)に続く5回目の調査です。調査の実施につきましては、協会内の「常任委員会」により検討を行ない、今回はオーストラリアを下記により調査を実施しました。

(1)調査場所

オーストラリア

- ・シドニー港
- ・メルボルン港

(2)調査期間

平成28年11月19日(土)～11月26日(土) 8日間

表1-1 調査日程表参照

日次	月日(曜)	地名	現地時間	交通機関	スケジュール
1	11月19日(土)	羽田空港	22:10	NH-879	空路、シドニーへ
2	20日(日)	シドニー	09:45 13:00	専用バス	着後、シドニー市内へ 業務視察(シドニー港)
3	21日(月)	シドニー	09:30 13:30	専用バス 港務艇	公式訪問(シドニー港湾局, 港湾施設視察) 業務視察(シドニー港)
4	22日(火)	シドニー			自由行動
5	23日(水)	シドニー メルボルン	10:00 13:30	VA-830 専用バス	空路、メルボルンへ 公式訪問(メルボルン港湾局, 港湾施設視察)
6	24日(木)	メルボルン	10:00	専用バス	業務視察(メルボルン港等)
7	25日(金)	メルボルン メルボルン シドニー	10:00 17:00 21:30	専用バス VA-867 NH-880	業務視察(メルボルン市内) 空路、シドニーへ 空路、東京へ
8	26日(土)	羽田空港	05:05		

表1-2 参加者名簿

所 属	協会役職	氏 名	会社名・役職等	備 考
本部	会長	寄神 茂之	寄神建設(株) 取締役会長	調査団長
関東支部	副会長・支部長	烏海 宜隆	(株)古川組 会長	調査副団長
〃	事業委員会委員	高橋 宏	三国屋建設(株) 代表取締役会長	
中部支部	副会長・支部長	佐野 茂樹	青木建設(株) 代表取締役社長	調査副団長
〃		重永 俊二	(株)小島組 営業部長	
〃		二村 康文	(株)小島組 管理部長	
近畿支部	理事・支部長	寄神 裕祐	寄神建設(株) 常務取締役	
〃	常任委員長	塩見 雅樹	寄神建設(株) 副社長	
〃	技術委員長	小谷 拓	深田サルベージ建設(株) 営業本部理事	
中国支部		半田 真司	山陽建設(株)取締役 海務部長	
四国支部	常任・安全委員	久保地 望	大旺新洋(株) 港湾土木部長	
〃		片岡 太一	大旺新洋(株) 営業本部	
九州支部		石井 秀夫	(株)近藤海事 代表取締役社長	
賛助会員	試験委員会副委員長	原 隆	(株)不動テトラ 技術部長	
友好団体	試験委員会委員	入部 忠道	(一財)港湾空港総合技術センター 経営企画部公益推進課長	
本部	専務理事	尾崎 雄三		事務局
〃	調査部長	佐藤 義博		〃

2. 調査概要

今調査は、経済成長が著しい成長を遂げているオーストラリアの経済、暮らしを支えている、「シドニー港」、「メルボルン港」の両港湾局を表敬訪問し、港湾をめぐる状況についての意見交換を行い、日豪友好の輪を広げるとともに、臨海部やウォーターフロントの開発や利用状況について視察を行いました。

ここでは、両港湾局への表敬訪問、及び御好意により視察をさせて頂いた港湾施設の状況等について報告します。

(1) NSW港湾公社(Port Authority of New South Wales)

当日は、日本の初夏を思わせるすがすがし快晴で、我々を迎え入れてくれました。

冒頭、グラント・ギルフィラン局長からは、日本を度々訪問し日本に親しみを持っており、今回の視察団も歓迎する旨ご挨拶を頂きました。(同局長は、2013年度～2015年度の2年間国際港湾協会の会長を歴任されていた)

その後、寄神調査団長からお礼の挨拶をした後、約1時間にわたり、キャプテンフリップ・ホリデイ港長から、公社の業務概要、シドニー港の現状と課題について説明頂きました。3年前のコンセッションに簡単ふれられた後、現在の主要な業務であるクルーズターミナルの運営、大型クルージング、港内クルージングやヨット、ディンギー等種々の船舶で混雑しているシドニー港内の航行安全などへの取組みについて説明を受けました。今回、事前に質問の内容をお知らせしていなかったことから、ボタニー港(地区)のコンテナターミナルの現状・課題等についての説明は、お聴きできませんでした。

質疑では、最近の日本ではクルーズ船利用客が急増し約200万人に達しているとの質問に対しては、現在、シドニー

港の旅客船乗降客は80～90万人であるが、毎年10～15%の伸びとなっており、港務局経営上の重要な課題として、ハーバーブリッジの内外で「ホワイト・ベイ」と「サーキュラーキー」の2ターミナルの整備を進めているとのことでした。

概要説明を受けた後、港務艇に乗船し、シドニ湾の港湾施設等をご案内頂きました。船上から見上げたハーバーブリッジ(1932年に供用し、幅約50mは世界記録)には圧倒されました。また上船し、最近改修されたばかりのホワイト・ベイターミナル)を見学することができました。

滞在中毎日、両ターミナルに大型旅客船が停船しており、市内各所からその姿を眺めることができました。オペラハウス、ハーバーブリッジやロックス地区の歴史的な街並みとクルージング船が上手く調和し、美しい港でありました。



プレゼンテーション状況



会長より局長にお土産を贈呈



シドニー港の2大シンボルをバックに



賑わいを見せるウォーターフロント



ホワイト・ベイターミナルに着岸していた大型客船



ホワイト・ベイターミナル

(2)メルボルン港港務局(Port Of Melbourne Corporation)

当日は、小雨混じりの肌寒い曇天で冬に戻ったような気候で、午前中に発ったシドニーとは温度差が15度も有り、まさにオーストラリアの広大さを実感しました。

港務局の表敬訪問は、冒頭、ブレンダン・ボォーク局長からは、「今月の11月1日から従来の組織が民営化となり、リース(コンセッション)を開始したばかりで新しい職務に慣れていないので、皆様がお聞きになりたいことは、この後、有能なスタッフを揃えているのでお聞きなってください」と、ユーモアの入った歓迎の挨拶を受け、寄神調査団長からもユーモアの入ったお礼の挨拶をした後約1時間にわたり、ケイス・ゴードン港営上級部長、ジェイソン・プライス拡張計画上級部長らからウェブドックの新ターミナルプロジェクトなど、各々の担当部門についての説明を受けました。

業務の説明の中で、特に印象を受けたのが、新しい組織の一番重要視しているのが、新ターミナルの拡張にあたっては、新ターミナル計画地とその周辺にある居住区域との大規模な緩衝公園の整備や、港湾貨物を積載した車両の渋滞・騒音対策としての背後道路網の整備等、環境対策や地元住民との協調をコンセプトをおいている計画とのことでした。

質疑では、「この新ターミナル計画の整備手法等について」の質問には、①基本計画を提示し、公募にかけて申し込みのあった法人のうち3社を選定。②この3社から、細部設計から整備、施設管理計画迄一体とした応札額等を審査。③結果は、香港に所在する企業で、請負額は約16億豪ドル。とのことでした。

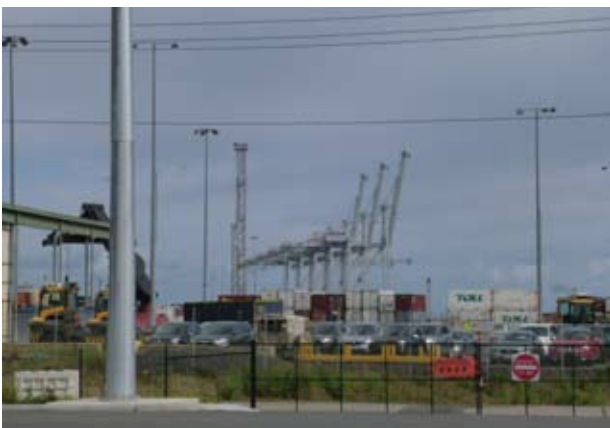
港務局での説明の後、ウェブドック西側に位置し、今年4月にオープンしたばかりのRORO自動車ターミナルを見学しました。当ターミナルは、ワレニウス・ウィルヘルムセン社のグローバル・ネットワークを形成する12ターミナルの一つで、オーストラリアで最大のROROターミナルであり、建設重機なども扱っているが、輸入完成車の取扱は、ビクトリア州の100%で、全国の40%を占めるとのことでした。ターミナルの整備・運営にはここでも環境対策に力を入れていることを強調していました。整備中の岸壁と併せて岸壁総延長約930mで2018年の完成をもって拡張移設プロジェクトを完了するとのことでした。



プレゼンテーション状況



MIRRAT社のオフィス事務所前にて



ウェブドック東地区のコンテナターミナル



ウェブドック西埠頭に着岸している大型RORO船

また、隣接する東側ターミナルでは、STSクレーン3基を望むことができ、新コンテナターミナル(計画100万TEU)が2017年1月から供用開始するとのことでした。コンテナターミナルを直接見ることはできませんでしたが、ヤラ川で隔てられた半島状の突端に位置することから、ヤラ川を渡るウェスト・ゲート橋などアクセス路が限られ、片側4車線の同高速道路はかなり混雑しており、アクセスが課題であるように思われました。



重量物上屋(100m×70m)

3. おわりに

シドニー、メルボルン両港湾局の局長をはじめ幹部の方々には、調査団の表敬訪問を快くお受け頂くとともに、親切丁寧なご説明、さらには港務艇等による港湾施設等の視察をさせて頂き、本海外海上起重技術調査を終えることができました。

両港湾関係者の方々には、紙面をお借りして厚く感謝を申し上げますとともに、両港湾のご繁栄を祈念致します。

平成28年度 国土交通省港湾局長要望報告



港湾局長要望

1. 平成28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、長期に亘る港湾関係予算の規模縮小により、作業船は大幅に減少しました。その結果、作業船従事者は減少し技術力を継承することが難しくなっております。

海上工事システムの維持には一定規模以上の港湾工事量が必要であります。

このため、平成29年度の港湾関係予算は少なくとも今年度以上の規模を確保するとともに、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

我が国の海上工事システムを維持するためには、優良な作業船保有業者が作業船を保持し老朽化した作業船を更新できる環境を整備することが重要です。このためには、次の施策が必要です。

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

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

このための具体策を以下に提案しますので検討のほどよろしく申し上げます。

(1) 作業船保有業者が元請受注できる機会の確保

① 総合評価における作業船及び登録海上起重基幹技能者の評価

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

また、海上工事では登録海上起重基幹技能者を配置することが工事品質及び安全の確保にとって重要であります。一部の整備局で既に取り込まれている加点を全国に拡大していただきたい。

② Aランク中小企業の元請受注機会の確保

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

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

このような事態を打開するため、技術的難易度が低いAランク工事に対して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、お願い致します。

③ 地元業者の工事量の確保

地域経済を支え、また災害時の啓開作業や応急復旧工事を可及的速やかに実施するためにはB、Cランク地元作業船保有業者が重要であります。地元作業船保有業者が存続できるように、分離・分割発注、発注対象工種の拡大、施工実績の要件緩和、総合評価における地域精通度に係わる加点の増大、「作業船在场調査」より得られる地場作業船の稼働予定情報に配慮した工事発注をお願いします。

(2) 下請価格の適正化

① 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

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

② 下請価格への発注官庁の関与

元請業者から下請業者に適正な下請代金が支払われる環境を整備する必要があります。これを民々の問題として位置づける限り解決は望めません。発注官庁の関与を強めていただき、下請け最低価格基準の設定、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「建設業法令遵守ガイドライン」の遵守の徹底をしていただきたい。

Ⅲ. 作業船の保有及び代替建造に対する支援について

老朽化し代替建造が必要な作業船が急増しています。作業船は、災害時や港湾整備に不可欠な社会的インフラであり、今後とも一定規模を維持して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及び新たな融資制度を整備していただきますようお願いします。

積算関係については、より実態に即したきめ細かい積算に向けて別途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28年11月8日(火)16：10～17：00

場所：国土交通省 1階 共用会議室

●国土交通省港湾局

浅輪技術企画課長、魚谷建設企画室長、佐藤港湾保全政策室長、久保首席港湾工事安全推進官、熊野品質確保企画官、得津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㈱ 代表取締役社長)
〃 北海道支部長	宮崎 英樹(岩倉建設㈱ 代表取締役社長)
〃 関東支部長	鳥海 宣隆(株古川組 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㈱ 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)
〃 近畿支部長	寄神 裕佑(寄神建設㈱ 常務取締役)
〃 中国支部長	深山 隆一(山陽建設㈱ 代表取締役社長)
〃 四国支部長	平野 正員(大旺新洋㈱ 相談役)
〃 九州支部長	近藤 観司(株近藤海事 代表取締役会長)
〃 沖縄支部長	与那嶺恵伸(株國場組 執行役員専務)
専務理事	尾崎 雄三
常任委員長	塩見 雅樹(寄神建設㈱ 副社長)
事業委員長	三木 享(株吉田組 顧問)
技術委員長	小谷 拓(深田サルベージ建設㈱ 営業本部理事)
広報委員長	矢本 欽也(岩倉建設㈱ 技術部長)

3. 意見交換の概要と今後の協会活動等

1) 技術企画課長挨拶(港湾局長代理)

- 日頃から、協会の皆様には、あらゆる面でお世話になり大変感謝している。
- 28年度港湾整備事業費等は、早期発注に努力しているところ。
- クルージング船対応の整備など二次補正を要求し成立した。
- 平成29年度予算も引き続き努力していきたい
- 本日以降も協会と情報等の共有に努める。

2) 要望に対する技術企画課長からの回答(抜粋)

- 港湾関係予算の確保について
 - ・財源が非常に厳しい状況であるが、港湾整備事業費の確保に向け努力していく。
 - ・中長期的な事業の見通しについては、各地方整備局より可能な範囲で提示する。
- 作業船保有業者が元請受注できる機会の確保について
 - ・作業船評価は「企業の評価」の項目として設定しており、昨年度より引き上げて2～4点で運用している。
 - ・登録海上起重基幹技能者の加点評価を実施する地整局(北陸(今年度より実施)、近畿、中国、九州)も増えており、評価結果を検証して今後の評価方法を検討していく。

- Aランク中小企業の元請受注機会の確保について
 - ・中小企業向けの発注について一定以上の発生率を確保するよう取り組んでおり、本年においては前年を上回るよう取り組んでいる。
 - ・Aランク中小企業を対象として工事の取組みは一部の地整局で実施しており、今後も地域の実情を踏まえ引き続き取り組む。
- 分離分割発注による受注機会の増大について
 - ・浚渫範囲や土砂処分等の現場条件を考慮して発注計画を設定している。
 - ・発注ロットについて、中小企業への受注機会の確保を考慮し、適切に設定していく。
- 下請価格の適正化について
 - ・低入札調査基準価格は、実情を踏まえ平成28年4月1日以降の入札公告案件より、現場管理費等の算入率を0.8から0.9へ引き上げたところ。
 - ・調査基準価格の引き上げは、国交省全体で足並みを揃えて取り組んでいる。
- 下請価格の発注官庁の関与について
 - ・三者連絡会の開催は、品確法の改正を踏まえ、平成27年度より全ての工事において実施できるようにしている。
 - ・引き続き三者連絡会の積極的な開催を通じて、下請変更契約書の確認等により、元下関係の適正化を促すよう、また、形骸化することがないように、地整局を指導する。さらに施工台帳も良く確認するようにしたい。
- 作業船の保有及び代替建造に対する支援について
 - ・非自航作業船の税制支援は自航船と違って認められないのが現状あるが、意見交換等を通じて、対応策の検討を進めていきたい。
 - ・(株)日本政策金融公庫の融資制度の「環境・エネルギー対策資金<建設機械・特定特殊自動車関連>」があり、活用している事業者もいると聞いている。新たな融資制度についても、意見交換等を通じて検討を進めていきたい。
 - ・固定資産税の軽減については、非自航でもあり壁も高く見通しはないが、協会と相談していきたい。

3) 港湾局との意見交換(●：海技協 ○：港湾局)

- WTO案件のシェアはどの程度か
 - 額のデータは手元にないが、件数で約12%程度である。
- 中小企業社への発注率は政府の目標(55%)に沿うようにしてもらいたい。
- 作業船(浚渫船)の建造には18億円程度かかる。これを銀行に融資してもらう場合には、長期的にどのような工事で作業船の使用見込みがあるのか説明する必要がある。港の長期的な整備計画を教えて欲しい。
- 数年前には国際戦略バルク港の整備が話題になったが、現状どのような状況か。
 - 銀行からの融資時に、使用できないかも知れませんが、現在整備中の事業については、各地整局で公表しているので、活用してほしい。
 - 国際戦略バルク港湾については、現在小名浜と釧路の2港が指定され整備が進んでいるが、両港以外の港湾については、当分の間、整備計画はない
 - 鉄道・運輸機構にて融資制度があるので検討してほしい
- 仕事をしていない時の作業船の係留場所がなくなってきているので、確保をお願いしたい。
 - また、公共岸壁の係船料が高額であり、国からの要請で作業船を確保しているのだが、係船料が負担となっている。
- 作業船の係留については、名古屋港において、管理者と事業の間に入って調整した事例がある。
- 係船料については、管理者が条例に定めているもので、国交省として指導できる立場にはないが、協会と一緒に検討を行って行きたい。

- 二次補正でリニア新幹線に3兆円の財政投融资がなされたが、港湾事業に対してこのような話はないのか。
- 今のところない。

- 11月5日の津波防災訓練においては四国支部として積極的に協力した。
- 南海トラフ地震に対応して、岡山港に係留基地を計画しているが、問題が山積している。
- 具体的になれば、相談してほしい。

4) 今後の協会活動等

- (1) 積算、基準関係についても会員の皆様からは数多くの要望、意見がだされており、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たい。
- (2) 地方整備局との意見交換会の実施を強めていきたい。
- (3) 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行って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したい。

5) その他

末筆となりましたが、本年度の要望書の作成にあたり、会員の皆様方のご協力に対し心より御礼を申し上げます。
なお、平成28年12月24日に、平成29年度港湾整備事業予算は、232,057百万円(28年度比1.001)で政府案が閣議決定されています。

平成28年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果

平成28年10月に東京、大阪(表-1)において講習試験を実施し、12月6日(火)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

平成28年度の合格者は122人で、平成20年度からの合格者は1,198人となりました。合格者は表-3のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試験会場	実施日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H28.10.20(木)～21日(金)	56人	55人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	H28.10.27(木)～28日(金)	68人	67人
計		124人	122人

表-2 講習科目・時間、講師

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

計10.5時間



東京会場



大阪会場

表-3 平成28年度 「登録海上起重基幹技能者」講習試験合格者

NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名
1	阿部 清二	32	川本 武美	63	高橋 峰行	94	福士 恵一
2	阿部 仁	33	岸谷 要	64	橘 智也	95	藤原 恵輔
3	新井 鉄平	34	北村 正雄	65	立和田 芳文	96	船田 栄一
4	有上 武	35	喜納 譲	66	田中 正憲	97	外田 義幸
5	安藤 弘一	36	教学 久純	67	谷本 宗明	98	星野 秀直
6	飯澤 大地	37	熊野 裕久	68	千葉 健	99	細田 博之
7	池村 堅一	38	栗田 靖之	69	辻本 晃	100	本間 博
8	伊藤 常光	39	小西 茂智	70	寺山 幸良	101	本間 裕一
9	岩城 光弘	40	小林 敦	71	富樫 成志	102	増田 昌彦
10	上田 博之	41	坂下 浩一	72	中畷 敬介	103	松尾 恵二
11	上村 克樹	42	坂下 朋勝	73	長田 仁	104	松尾 弘
12	内山 伸幸	43	坂部 和明	74	永沼 文彦	105	松下 和昭
13	梅津 善次	44	佐々木 和洋	75	中村 功	106	松本 重治
14	浦崎 広樹	45	佐々木 繁也	76	中村 一利	107	三浦 敏治
15	大木 一俊	46	笹谷 政和	77	奈須 俊郎	108	水澤 卓也
16	大塚 幸弘	47	佐野 耕造	78	西 義徳	109	三槻 孝弘
17	大山 博愛	48	佐野 博孝	79	西川 克徳	110	宮内 健雄
18	岡西 謙	49	澤田 真	80	西嶋 良平	111	宮城 裕信
19	岡本 正行	50	塩川 保明	81	西田 栄作	112	村井 誠
20	小川 英樹	51	島本 峰	82	野際 純児	113	村上 芳則
21	小野 久実	52	清水 健	83	野村 朋久	114	村山 政之
22	小野 寺竜一	53	下川 秀之	84	野村 裕樹	115	山内 光明
23	加閩山 英二	54	下地 和彦	85	則定 栄治	116	山下 浩之
24	樫本 勝也	55	新川 床芳彦	86	春木 勝美	117	山下 祐次郎
25	柏木 大幹	56	新屋 敷 弘	87	彦根 浩司	118	山田 明
26	片山 清広	57	鈴木 龍弥	88	日高 亮	119	山本 清秀
27	角 義貴	58	鈴木 貢	89	平田 洋己	120	脇 一正
28	加藤 忠義	59	瀬貫 進	90	平野 昌孝	121	渡邊 和寛
29	金子 孝則	60	十河 尊文	91	平山 次芳	122	渡邊 壽
30	川島 一成	61	平 高義	92	広岡 一也		
31	川島 真吉	62	高橋 史敏	93	福岡 良司		

表-4 登録海上起重基幹技能者 年度別、会員別合格者一覧

(単位:人)

年度 会員別	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	合計
正会員	111	131	70	72	32	59	107	71	60	713
賛助会員	0	3	0	0	0	0	1	0	0	4
非会員	95	46	42	31	14	39	78	74	62	481
合計	206	180	112	103	46	98	186	145	122	1198

平成28年度 「海上起重作業管理技士」 講習試験結果

平成28年9月、10月に東京、大阪(表-1)において講習試験を実施し、12月6日(火)開催の試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

平成28年度の合格者は114人で、平成3年度からの合格者は5,380人となりました。合格者は表-3のとおりです。

表-1 講習試験会場及び講習者数並びに合格者数

試験会場	実施日	講習者数	合格者数
東京会場(東京都新宿区)飯田橋レインボービル	H28.9.30日(金)	56人	56人
大阪会場(大阪市西区)大阪科学技術センター	H28.10.7日(金)	58人	58人
計		114人	114人

表-2 講習科目・時間、講師

科目	内容	時間	講師
気象・海象	海上工事における気象・海象に関する講習	1.5時間	入部講師
安全衛生	海上工事における安全衛生に関する講習	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船における操船技術・構造等に関する講習	1.5時間	木下講師
計4.5時間			



東京会場



大阪会場

表-3 平成28年度 「海上起重作業管理技士」講習試験合格者

NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名	NO.	氏名
1	有馬 龍一	32	亀谷 渉	63	滝本 直仁	94	松尾 大輔
2	有村 伸也	33	川上 健三	64	瀧本 典男	95	水上 慎一朗
3	伊勢田 順道	34	川邊 大輔	65	武田 星司	96	水町 祐介
4	井田 享	35	川満 哲洋	66	田中 克浩	97	光瀬 優貴
5	伊藤 爾	36	神田 真明	67	田中 慎起	98	三橋 誠二
6	伊東 知一	37	菅野 大	68	田邊 芳男	99	宮越 一浩
7	伊藤 正勝	38	岸本 正和	69	田渕 千治	100	宮崎 達也
8	井上 典久	39	北方 好智	70	知念 治樹	101	宮崎 浩幸
9	今田 丈史	40	熊野 拓也	71	津崎 靖史	102	宮本 英和
10	岩本 英徳	41	郡司 智英	72	寺田 亮	103	泰江 輝仁
11	上田 慶一	42	郡 文人	73	東度 琢也	104	弥永 宏貴
12	内田 学	43	古謝 昌己	74	徳山 敬司	105	山口 貴裕
13	梅内 匡	44	後藤 国明	75	戸田 憲二郎	106	山口 剛史
14	梅木 勇児	45	小橋 悠矢	76	富濱 賢一	107	山下 修治
15	梅津 武司	46	小林 英明	77	中川 鉄雄	108	山元 孝介
16	梅林 栄	47	西條 英樹	78	中原 主税	109	山本 透
17	大石 雄一郎	48	齊藤 輝彦	79	中村 拓哉	110	山本 智広
18	大江 一昌	49	佐々木 達也	80	夏目 幸嗣	111	吉田 信行
19	大賀 洋一	50	佐藤 桂	81	野並 政也	112	吉永 三紀
20	大澤 悟	51	佐藤 利人	82	橋本 祐也	113	寄川 貴博
21	大底 安則	52	汐見 彰宣	83	濱崎 隆	114	渡邊 寛
22	大西 正泰	53	杉下 勇人	84	濱崎 雅博		
23	岡 純治	54	須山 伸一	85	原井 隆司		
24	奥田 良一	55	平良 昌也	86	比嘉 裕也		
25	小澤 芳実	56	高井 正人	87	東 康宏		
26	小野 浩司	57	高尾 清人	88	福田 乙喜		
27	小野 将司	58	高木 敏広	89	福田 哲広		
28	鍵屋 豊	59	高野 勝豊	90	福田 誠夢		
29	加藤 隆三	60	高橋 英雄	91	福原 昭光		
30	金森 義徳	61	高橋 誠	92	前泊 元気		
31	金田 正幸	62	高橋 勇樹	93	間曾 啓二郎		

表-4 海上起重作業管理技士 年度別、会員別合格者一覧

年度 会員別	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	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	63	65	2674
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	1	0	94
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	76	49	2612
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	140	114	5380

平成28年度 「登録海上起重基幹技能者」 「海上起重作業管理技士」 更新講習結果

1. 「登録海上起重基幹技能者」更新講習について

「登録海上起重基幹技能者」の更新講習を、北海道、関東、近畿及び九州の各会場において、平成28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77人が講習修了証を更新しました。

表-1 講習科目、時間

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

表-2 講習実施日、講師

講義 実施日	講義 1	講義 2	講義 3	備考
札幌会場 H28.11.2 (水)	佐藤講師	望月講師	中内講師 太田講師	
東京会場 H28.9.3 (土)	佐藤講師	佐藤講師	澤木講師 川田講師	
神戸会場 H28.9.15 (木)	佐藤講師	望月講師	木村講師 清水講師	
福岡会場 H28.9.23 (金)	佐藤講師	松本講師	渡邊講師 安永講師	

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136人が資格者証を更新しました。

未知なる国?ブータン

株式会社 近藤海事 総務部課長 山下 修平

下の写真1は、徐々に失われている日本の原風景…。
のようにも見えますが、実はブータンという、あまり
馴染みのない国の写真です。

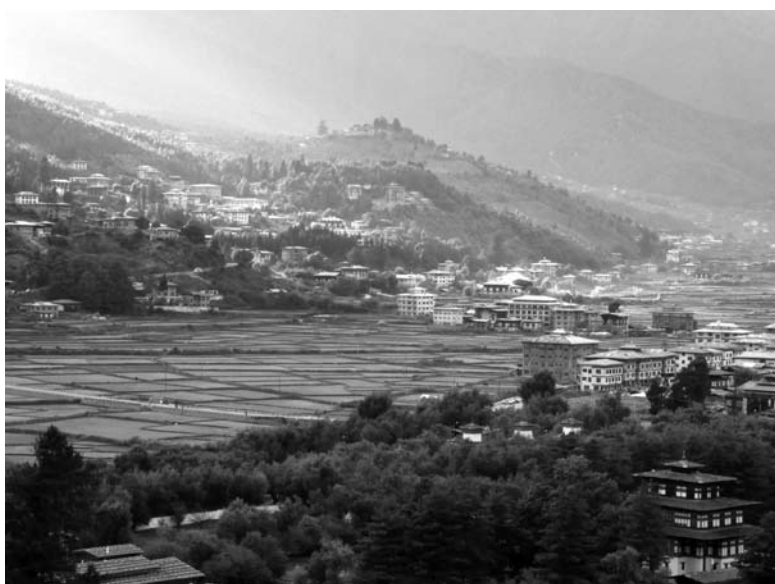


写真1

私は10年ほど前、GNH（Gross National Happiness、国民総幸福）の最大化を国家理念とする姿勢に共感し、その取り組みを少しばかり勉強してきました。本稿をつうじて皆様がブータンという国を多少なりとも知るきっかけになれば幸いです。

ブータンはヒマラヤ山麓に位置し(首都の標高は4,360m)、九州とほぼ同じ38千平方kmの面積に77万人が暮らしています(図1)。人口密度は1平方kmあたり20人(九州は313人、日本は336人)です。一人あたりGDPは2,560米ドルです(2014年)。

憲法で国土の60%以上を森林と定め、現に70%が森林で覆われています。ヒマラヤからの雪解け水をたくわえ、稲作等の農業と水力発電につなげています(他方で深刻な洪水も起きています)。



図1

ブータンも日本と同様、国家主権の危機をきっかけとして主体的に近代化へ舵をきりました。日本は1853年のペリー来航、ブータンは遅れること1世紀、1959年の中国によるチベット動乱が転機となりました。

◎平和的な仏教国

私は2015年11月にブータンを訪れました。印象をひとことで言うと、日本に勝るとも劣らない、平和的な雰囲気のある街や社会でした。犯罪に巻き込まれる心配はまったくといっていいほどありませんでした。まるで日本にいるような田園風景のおかげで精神的にリラックスできました。主食はお米(赤米)で、平地が少ないので棚田が多く、ちょうど稲刈りが終わった田んぼが回り一面に広がっていました。放牧された牛があちこちで田んぼの中を悠然と歩いています。

ブータンの社会を別の言葉で表すと、「仏教の国」です。チベット系の仏教が政治、経済、社会、生活、文化すべてに浸透しています。僧侶は今でも社会的地位が高く尊敬される職業の一つです(写真2)。国旗のオレンジ色は仏教や僧侶の力を象徴しています(図2。ちなみに偶然ですが弊社のコーポレートカラーもオレンジ)。



写真1
写真2



図2

(黄色)

(オレンジ色)

ブータンには犬がたくさんいました。ブータンでも幸せなのは犬のようです。国内唯一の信号(といっても人の手振り信号)がある、首都ティンプーの交差点のど真ん中で四匹が寝転がっていました(写真3)。動物を殺さない仏教の教えが都市化した今でも残っています。

街なかにゴミが少ない秘密が残飯処理にありました。レストランの食べ残しは犬に与えていました。

自分の来世は犬かもしれない。人々が信じている輪廻転生や、文明が発展しても失われない強い道徳心が、平和的な社会につながっていました。

●外交とビジネス

二国間関係はとても親密です。2011年東日本大震災に際し、地震発生翌日にジグミ・ケサル国王陛下主催による祈りの式典がおこなわれ、13日には義捐金100万



写真3

米ドルが寄付されました。全国主要寺院での三日間にわたる一斉法要もおこなわれました。同年11月、福島を訪れ祈りをささげたのも国王・王妃陛下です。

(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/bhutan/visit/jigmel111/fukushima.html>)。

2017年6月には、秋篠宮家の長女眞子さまがブータンを訪問し、花の博覧会開会式への出席を計画しています。

経済分野では、日本政府が供与したODA(政府開発援助)のうち無償資金協力・技術協力の総額は39億円(2014年)で、ブータンへの援助額第1位です(2010年)。日本からの直接投資はないものの(2011年時点)、日本からブータンへの輸出額は17億円で、主要品目は小型掘削機、合金鉄・非合金鋼・鉄製品、および自動車関連部品です。

世界銀行が毎年発表しているビジネスをしやすい国ランキングでは、190か国中ブータンは73位と大健闘しており(ベスト3はニュージーランド、シンガポール、デンマーク。日本は34位)、所得水準が同じ国だけで比べると52か国中堂々の8位(ツートップはアルメニアとモルドバ。モンゴルが4位にランクイン)、南アジア8か国中では何と1位です(ちなみにインドは世界ランク130位)。学校教育が英語でおこなわれていることもビジネスにはプラスです。

ブータンは内陸国ではありますが、将来、インドやバングラデシュの港を經由して他国と交易をおこなう可能性があるかもしれません。また、河川や湖における建設工事も、ブータンの生活や産業にとって不可欠です。私は今後ますます、わが国の技術がブータンに役立つ機会が増えることを期待しています。

400 t 吊押航式全旋回起重機船 「鳳翔号」

株式会社 濱谷建設



写真-1 鳳翔号全景

1. はじめに

鳳翔号の建造は、先に建造し現在も当社の主力作業船として就役している400t吊起重機船翔洋号をモデルにして、進歩が著しい近年の新たな技術と当社の豊富な経験を駆使して完成させたものである。特に「迅速な機動性と安全性の向上」に主力を置くと共に、近年厳しくなっている環境問題並びにコスト縮減にも対応した多目的作業船として建造した。写真-1に全景、図-1に一般配置図および表-1主要諸元を示す。

2. 船体部の概要

2.1 船体部

本船は、箱型縦肋骨構造で船底は単底構造、甲板は載荷部のみ厚板の高張力鋼板を使用して重量物積載に対応している。船首及び側外板と船底外板の取り合いは三次元曲げ加工により曲率を持たせ、推進時の抵抗を減少させると共に燃料消費の軽減を図る構造とした。写真-2に船首部の曲率部を示す。



写真-2 船首曲率部

2.2 甲板機械等

(1) スラスタ装置

本船は、船体を縦横にスライドさせるための装置として船首船底部両舷に、ポンプジェット式スラスタ装置1対を設け、船体移動時の微調整を以前より容易に行え、作業効率の向上を図っている。写真-3にスラスタ装置を示す。

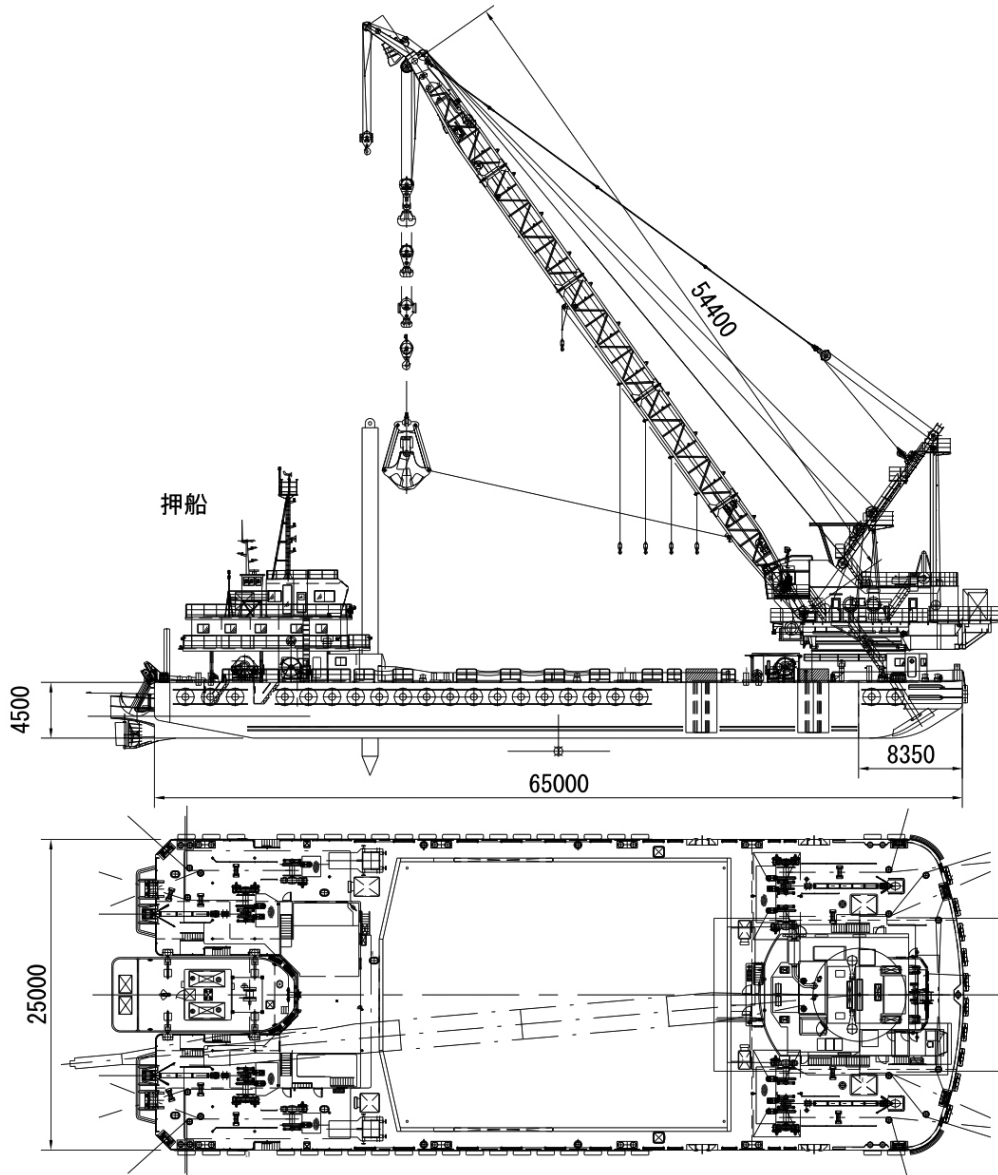


図-1「鳳翔号」一般配置

船体部	主要寸法	長さ 65m	幅 25m	高さ 4.5m	計画喫水 2.4m	
	最大積載トン数	3,000ton		積載スペース	長さ 27.7m 幅 21.4m	
起重機部	形式	SKK-40012GDT-K				
	エンジン	三菱重工業(株) S12R-Y2MPTAW 1,104kW/1,800rpm				
	主巻最大吊上能力	400ton×10m(22mブーム)				
	フックロック	主巻400ton、218ton、120ton 第一補巻45ton、36ton 第二補巻2ton 第三補巻2ton ハンマ吊760ton				
	ブーム長さ	主巻22m、32.8m、43.6m、54.4m				
	巻上ロープ	主巻・補巻	巻上	主巻4.6m/min 第一補巻11.2m/min 第二、第三補巻30m/min		
			巻下	主巻8.3m/min 第一補巻11.2m/min 第二、第三補巻30m/min		
	速度	第3ドラム巻	巻上・下 6.2m/min			
	旋回装置	油圧モータ駆動				
	旋回速度	1.5rpm				
係留設備	係船ウインチ	20ton×9m/min ~ 10ton×18m/min				
		ブレーキ力 50ton				
	ウインチウインドラス	アンカー ストックレス 3ton×4丁 ストック 3ton×2丁				
		20ton×9m/min ~ 10ton×18m/min				
	スバッド	ブレーキ力 50ton				
	スバッド保持力	長さ28m □1,300mm×2本				
主機関	主巻	油圧支持 80ton型				
	補巻	DCA-610SPK 610kVA 488kW 60Hz 220V				
		DCA-99ESJG 99kVA 80kW 60Hz 220V				

表-1 主要諸元

会員作業船紹介

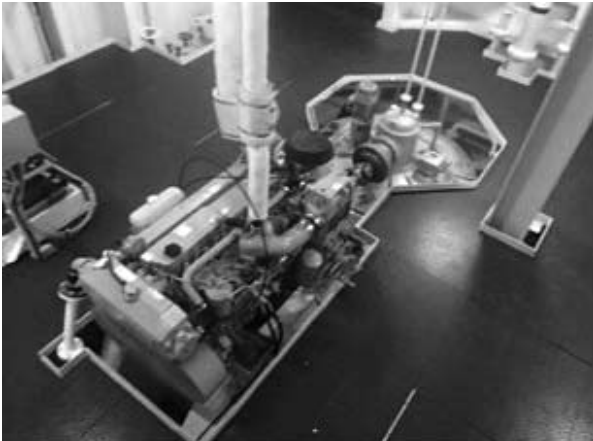


写真-3 スラスタ装置

(2) 操船ならびに係船装置

本船は、船首・船尾の両舷甲板に各々ウインドラス1基、係船ウインチ1基を設けている。操作については、船首および3階監視室での遠隔並びに機側と3カ所での操作を行えるようにしている。遠隔操作については、船首・船尾に設けている監視カメラをもって監視し、安全性を確保している。

また、各々のウインチの巻き上げ速度は無段変速とし、ウインドラスには、ハーフブレーキを装備している。写真-4、5に各々の遠隔操作盤を示す。



写真-4 船首監視室



写真-5 3階監視室操作盤

(3) スパット装置

本船は、船体固定用として1対の80tビンローラ式スパット装置(駆動降下および自由降下併用)を船尾甲板上に設けており、操作についてはウインチ操作と同様に3系統(監視カメラでモニター)で行えるようにしている。

3. 起重機部の概要

クレーン装置の概要は、最大吊り能力400t、最大長さ54.4mのジブを装備し、自然環境に配慮した第3次規制に対応した低公害・低燃費の機関を装備したクレーンを搭載している。

多種多様な海洋構造物工事に対応するために巻き上げドラムは、主巻(支持・開閉)以外に旋回台前部に第1補巻、開閉ドラム前に主巻(雑用)ドラムとジブ内に第2・第3補巻(2t)並びに旋回台下部に2台のタガウインチを備えている。主巻および主巻(雑用)には、バンドブレーキにデスクブレーキを併設して、吊り荷の自然落下等の危険防止を図っている。

また、浚渫用グラブバケットは、軽量型(12m³)、標準型(9m³)、投石用のオレンジバケット(8m³)の3種を備えている。写真-6にクレーン装置を示す。



写真-6 クレーン装置

4. 起重機船用杭打施工装置等

本船は、起重機作業、浚渫作業の他に杭打作業用付属設備脱着式ワイドキーパーを舷側に装着しての杭打作業も可能としている。本装置を使用することによって杭保持用導材が不要となり、併せて広範囲であらゆる位置での保持が出来ることから船の移動回数が大幅な減少となり施工時間の短縮が図られる。

4.1 脱着式ワイドキーパー

脱着式ワイドキーパーは、本船舷側に装着する台船、台船に設けられた縦横移動用レール上を走行するワイドキーパー本体、起重機船に設置される遠隔操作盤から構成されている。

台船は、起重機船の船側に設けられている連結金物2カ所で結合され、起重機船の動揺・傾斜等に対してバラストによる調整機能を持たせている。

ワイドキーパー装置本体は、杭を把持するホルダー部、杭の傾斜調整を行う傾動部、ホルダー部を支えて平面位置を調整するキャッチホーク部、旋回部、横移動部、走行部から構成されている。各々の部は、油圧シリンダー、油圧モータによって駆動され任意の位置、角度に杭を誘導できる機能を有し、遠隔操縦盤で操作可能としている。本装置での杭打ち作業は、斜杭 $\pm 25^\circ$ 、杭径(ホルダー部をアタッチメントとして交換可) ϕ 最大1900mmまでの施工が可能である。写真一七に脱着式ワイドキーパー装置本体を示す。



写真一七 脱着式ワイドキーパー装置本体

4.2 杭打施工管理システム

杭打施工管理システムは、「船体キーパー位置誘導システム」と「遠隔TV監視システム」から構成され、位置および打設杭状態等の誘導・監視を支援している。また、これらの情報は、打設管理者等にリアルタイムで各々の映像情報が共有されていることから、高精度で迅速な作業を可能としている。写真一八に船体キーパー位置誘導システム画面を示す。



写真一八 船体キーパー位置誘導システム画面

4.3 その他の施工支援システム

本船には、安全性および作業効率向上のための施工支援システムを種々搭載している。

(1) 投錨とスパット位置管理システム

施工区域内の本船位置と投錨位置の相關情報をオペレータがリアルタイムに把握できるシステム。

(2) 転落事故救援支援システム

乗組員等の海中転落や体調不良者からのSOS信号を検知し、即座に船内外へ警報を発信するシステム。

5. 終わりに

鳳翔号は、関係各位の協力をいただき平成27年3月に竣工しました。その後、昨年度末までの約1年間は、千葉港からスタートして釧路港まで脱着式ワイドキーパーを用いた杭打ち作業に就役し、本船の能力並びに脱着式ワイドキーパー装置の能力を遺憾なく発揮して、施工時間の短縮はもとより極めて高い施工精度で無事に完成させることが出来ました。

今後は、全国のあらゆる港湾工事に就役することになりますが、安全を最優先にして本船の性能・能力を最大限に発揮して、すばらしい港湾構造物や施設の築造に寄与できるよう努力をして行く所存であります。

北陸支部

新潟建工株式会社

今井 武志



プロフィール	● 出身地	新潟県新潟市
	● 生年月日	昭和50年10月8日
	● 所属	新潟建工株式会社
	● 職務	船団長
	● 船団	コンクリートミキサー船 日本海号II 長さ51.0m×幅21.0m×深さ4.0m、2.0m ³ /b 引船 北翔丸(98t) 揚錨船 第一越後丸(19t)

● 経歴

- 平成6年4月 入社、各作業船に従事し、海上工事の基本的知識を習得する。
- 平成17年 海上起重作業管理技士取得
- 平成25年 日本海号II船長
- 平成26年 登録海上起重基幹技能者取得

- ・ 宮古港震災復興関連工事
- ・ 新潟港(西港地区)航路泊地付帯施設護岸築造工事

● 今後について

安全を最優先とし、高い施工技術、より良い品質についての知識や考え方、取り組み方の向上を図りながら、無事故、無災害で出来るよう取り組んでいきたいと思っています。

● 主要工事实績

- ・ 直江津港沖防波堤築造工事
- ・ 新潟港(西港地区)第二西防波堤上部工事



コンクリートミキサー船 日本海号II

本部活動

平成28年10月11日

◇常任委員会幹事会

1. 平成28年度港湾局長要望
2. その他

平成28年10月17日

◇常任委員会

1. 平成28年度港湾局長要望
2. その他

平成28年10月25日

◇技術委員会

1. 作業船の老朽化対策
2. その他

平成28年11月15日

◇試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成28年12月6日

◇試験委員会

1. 合格者の決定

東北支部

◇東北地方整備局と意見交換会を開催

東北支部では、去る12月20日に東北地方整備局との意見交換会を実施致しました。

日時：28年12月20日 16:30~17:30

場所：東北地方整備局 会議室

東北地方整備局から小谷野副局長、中島港湾空港部長をはじめ17名のご出席を頂き、当協会からは寄神会長、尾崎専務理事、細川東北支部長など10名が出席致しました。

寄神会長、細川支部長及び小谷副局長の挨拶に続いて、支部長が支部会員のアンケートによる要望事項の趣旨説明を行い、これに基づいて意見交換が行われました。また、尾崎専務理事から登録海上起重基幹技能者などについての説明をして頂き、有意義な意見交換会となりました。

今回の意見交換会の主な提出議題は次のとおりです。

1. 元請下請関係の適正化
2. 作業船保有企業の評価の向上
3. 積算発注時における在场調査の徹底
4. その他(海上起重基幹技能者及び週休二日確保型試行に関する件)



東北支部意見交換会

北陸支部

◇北陸地方整備局と意見交換会を開催

去る11月29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長田次長、吉永港湾空港部長など17名の出席をいただき、当協会からは寄神会長、本間副会長(北陸支部長)、尾崎専務理事、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、北陸地方整備局中谷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は現有作業船の減少実態、元請け下請けの適正化、B・Cクラス対象工事の増、登録海上起重基幹技能者の総合評価での加点等を提起し、活発な意見交換が行われました。



北陸支部意見交換会

今回の意見交換会の主な支部提出議題は次のとおりです。

1. 港湾関係事業予算の確保について
2. 低入札価格調査基準の更なる引き上げについて
3. 作業船保有企業への総合評価の配点について
4. 同工事入札参加者の下請けについて

近畿支部

◇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9日(金)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28年12月9日(金) 15:30～17:00

場所：国土交通省近畿地方整備局 局議室

国土交通省近畿地方整備局から田所副局長、稲田港湾空港部長など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、三木事業委員長、寄神近畿支部長など14名が出席しました。

寄神近畿支部長および田所副局長の挨拶に続いて、塩見副支部長より、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と船齢の高齢化状況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。

これに対し平井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、会員企業から下請契約の状況と問題点や、それに対する発注官庁の関与、一般競争入札における相指名の運用、また整備局における新規事業への対応やICTの取り組みの現状などについて、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. 港湾関係予算の確保に対する要望

II. 入札契約制度の改革に対する要望

- 1)作業船保持のための施策に関する要望
- 2)総合評価における作業船および海上基幹技能者の評価

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)低入札調査基準価格の再引き上げ
- 2)下請価格への発注官庁の関与

V. 実態を反映した発注に対する要望

- 1)見積参考資料開示の改革
- 2)積算基準の見直しと積算の適正化
- 3)地方公共団体に対する誘導

VI. 作業船の保有および代替船建造に対する支援について



近畿支部意見交換会

●お知らせコーナー●

1

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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

会員への配布

「安全ポスター」は、会員には5部配布し、また発注関係官公庁にも配布しております。なお、部数に余裕がありますので、増配布を希望される会員は協会事務局へ申し出て下さい。



「安全ポスター」

2

海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項（10月以降掲載分）

〔関係通達〕

- 公共工事の円滑な施工確保について(平成28年10月14日)
- 一括下請の禁止について(平成28年10月14日)
- 港湾工事等における安全確保対策の強化について(平成28年10月20日)
- 工事請負契約書及び履行保証等の当面の取扱いについて(平成28年11月9日)
- 下請負契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について(平成28年12月1日)
- 前払金保証約款の変更について(平成28年12月12日)
- 監理技術者制度運用マニュアルの改正について(平成28年12月19日)

(注)会員専用ページは、随時更新していますのでご利用下さい。

「会員専用ページ」を開くためには「ユーザー名」と「パスワード」が必要です。
当協会事務担当者にお尋ね下さい。

マリーナ・プロフェッショナル
海技協会報2017.1 VOL.122

禁無断転載

発行日 平成29年1月

発行所 一般社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

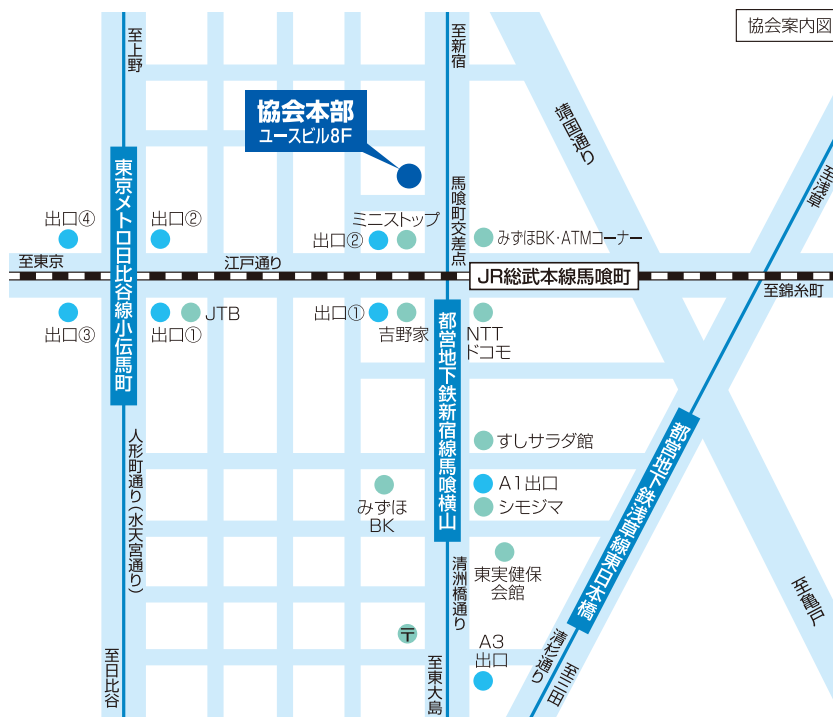
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス

一般社団法人 日本海上起重技術協会



本部	〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8F TEL 03(5640)2941 FAX 03(5640)9303 URL http://www.kaigikyo.jp/ E-mail honbu@kaigikyo.jp
北海道支部	〒060-0061 札幌市中央区南1条西7丁目16-2 岩倉建設(株)内 TEL 011(281)7710 FAX 011(281)7724
東北支部	〒030-0821 青森市勝田2-23-12 (株)細川産業内 TEL 017(723)1451 FAX 017(774)6541
関東支部	〒104-0044 東京都中央区明石町13-1 (株)古川組内 TEL 03(3541)3601 FAX 03(3541)3695
北陸支部	〒951-8650 新潟市中央区西湊町通三ノ町3300-3 (株)本間組内 TEL 025(229)8473 FAX 025(228)9614
中部支部	〒413-0011 熱海市田原本町9-1 青木建設(株)内 TEL 0557(82)4181 FAX 0557(81)3940
近畿支部	〒652-0831 神戸市兵庫区七宮町2-1-1 寄神建設(株)内 TEL 078(681)3126 FAX 078(682)8115
中国支部	〒723-0016 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内 TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336
四国支部	〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内 TEL 088(847)2112 FAX 088(847)6576
九州支部	〒808-0027 北九州市若松区北湊町3-24 (株)近藤海事内 TEL 093(761)1111 FAX 093(761)1001
沖縄支部	〒900-8505 那覇市久茂地3-21-1 (株)國場組内 TEL 098(862)3447 FAX 098(861)1042