

マリン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 91

海技協会報

01 巻頭言

『技術は人に』

(社)日本海上起重技術協会 副会長 北陸支部長

(株)本間組 代表取締役社長 本間 達郎

02 特集……東京国際空港D滑走路建設シリーズ

東京国際空港(羽田空港)D滑走路建設の現況報告 —第5回 埋立/棧橋接続部鋼管矢板井筒護岸編—

国土交通省 関東地方整備局

東京空港整備事務所

北川 俊治

09 特集「東京港臨海道路Ⅱ期事業の現況報告」

東京港臨海道路整備事業とは

国土交通省 関東地方整備局

東京港湾事務所 企画調整課

中村 健雄

11 活動ジャーナル

第66回理事会報告

13 協会トピックス

・平成21年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験実施計画

・平成21年度「海上起重作業管理技士」資格認定試験及び資格者証更新講習会実施計画

19 会員寄稿「会員の広場」北海道支部

小樽港北防波堤を解き明かす

株式会社西村組 執行役員常務 札幌支店長 中村 弘之

21 会員作業船紹介²⁹九州支部

ミキサ一船 第88すみよし・起重機船 第68住吉号(K F-2000)

門田建設株式会社

24 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」シリーズ³⁸中国支部

美保テクノス株式会社 持田 義之

25 マリンニュース「事務局だより」

31 インフォメーション「販売図書案内・お知らせコーナー」

『技術は人に』

(社)日本海上起重技術協会 副会長 北陸支部長
(株)本間組 代表取締役社長

本 間 達 郎



先頃、私は祖父(本間 石太郎)が昭和52年に創立した石善学園 新潟第一中学校・新潟第一高等学校の理事長に就任いたしました。

石善学園は祖父が「企業は人なり」の考えから、「21世紀を担う頼もしい青年を育成すること」を目的に設立した学校で、昭和61年には中学校を開校し中高一貫教育を始めるなど、人生の中で一番成長が著しい時期の学生の学力と人間性を向上させる質の高い教育を目指しています。

こうした教育を通じて地元新潟の発展、向上にお役に立てればと思い理事長職をお引き受けいたしました。

さて、我々建設業界もおお客様の様々なニーズに応えるには幅広い知識と経験を持った人材が必要ですが、最近は建設業界に従事しようとする学生は減少しており、当社も採用に苦労しております。

1997年をピークに、建設業に従事する就業者数は年々減少するとともに、高齢化が進んでおり、優秀な人材を一朝一夕で得る事は容易ではありません。

特に専門技術職・技能職については如何に技術を伝承するかが会社経営にも大きく影響し、近年技能工不足の状況になってきています。

新たな大規模公共事業が減少する中、如何に工事に携わった諸先輩が細心で緻密な働きにより、安全かつ適切な施工を行ってきたかを伝えていく必要があります。

その為にも「技術は人に受け継がれる」ものなのです

で、若い人が参入してこなくては技術の伝承は出来ません。

少子高齢化の時代を迎え、建設業をいかに魅力ある産業にするかが我々に与えられた大きな課題の一つです。

我々建設業界では国土交通省・文部科学省が連携し、建設技術者・技能者確保のために「建設業人材確保・育成モデル事業」を開始し、建設業界と高等学校の連携を促進するなど、業界のイメージアップに努力しております。

その他にも職場環境、労働条件など我々業界サイドの努力による部分と、発注者サイドの協力による工期・元請価格・下請価格の適正化等、様々な解決しなくてはならない問題が山積みですが、知恵を絞り一つ一つ解決していかなくてはなりません。

子供の頃から物造りの喜びを教え、感動して貰える事も大切と考え、これからも学校教育の場を通じ、建設業の素晴らしさを訴えていきたいと考えております。

東京国際空港(羽田空港)D滑走路建設工事の現況報告

－第5回 埋立／棧橋接続部鋼管矢板井筒護岸編－

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所 北川 俊治

1. はじめに

東京国際空港(羽田空港)の4本目の滑走路(D滑走路)建設工事の大きな特徴のひとつが、埋立部と棧橋部を擁するハイブリッド構造の採用である。その根幹となる埋立／棧橋接続部鋼管矢板井筒護岸は、護岸としての性能のみならず、棧橋部との接続、及び構造物基礎として安全性・使用性を確保する必要があるため、以下の主な機能・構造が求められている。

- ① 異種構造物間を安全に航空機が通過可能な、滑走路としての機能
- ② 供用中及び地震時の異種構造物間の相対変位を、安全に吸収できる構造
- ③ 供用中及び地震時の変形や沈下を極力少なくする、埋立護岸及び構造物基礎としての機能
- ④ 100年間の耐久性を確保し、かつ維持管理が可能な構造

本報文は、鋼管矢板打設から鋼管腐食防止コンクリート打設までの「鋼管矢板井筒工」の施工状況を報告するものである。

D滑走路建設工事は平成19年3月30日に現地着工した。埋立／棧橋接続部においては平成19年4月25日に海底地盤の地盤改良に着手し、翌年3月2日から鋼管矢板井筒基礎の鋼管矢板の打設、同年7月7日から継手処理工、10月1日から底盤コンクリート工、10月28日から翌年の平成21年1月24日にかけて鋼管矢板井筒内の水替工を実施した。その間、平成20年12月25日には頂版コンクリート、平成21年2月2日には鋼管腐食防止コンクリートの打設を開始し、現在も施工中である。



図-1 D滑走路全体図・埋立／棧橋接続部構造イメージ図

2. 埋立／栈橋接続部の構造概要

埋立／栈橋接続部は、埋立部と栈橋部の異なる構造を結びつける重要な部位である。

この接続部が有する機能は、前述の通り、護岸背面の埋立土による土圧に抵抗する機能と航空機の鉛直荷重に抵抗する機能である。また、埋立部と栈橋部の間の異なる挙動を吸収する機能も有する。

埋立／栈橋接続部は、鋼管矢板井筒基礎を基本構造としている。鋼管矢板井筒は、滑走路直角方向に外壁となる2列の鋼管矢板を約430m、滑走路平行方向に隔壁となる25列の鋼管矢板を約14mに亘って配し、鋼管矢板頂部に構築する頂版コンクリートを介して一体化した24個の矩形セルで形成されている。また、鋼管矢板井筒の変形を抑制す

るため、接続部前面の海底地盤をサンドコンパクションパイル工法によって地盤改良するとともに、捨石でマウンドを構築する。

海面下にある頂版コンクリートから海面上約12mには、ボックスカルバート状の直立土留壁を構築する。ボックスカルバートの前面側には、コンクリート壁の代わりに円形コンクリート柱をスリット状に配置して消波機能を持たせ、隣接する栈橋部への波浪の反射波による悪影響を抑制している。

また、栈橋部との間にプレストレストコンクリート製の橋桁を渡し、温度変化や地震時による異構造間の変位が生じた際にも航空機が走行可能な伸縮装置で接続する構造である。円形コンクリート柱、プレストレストコンクリート製の桁には工場製作のプレキャスト部材を採用し、現場作業の軽減を図っている。

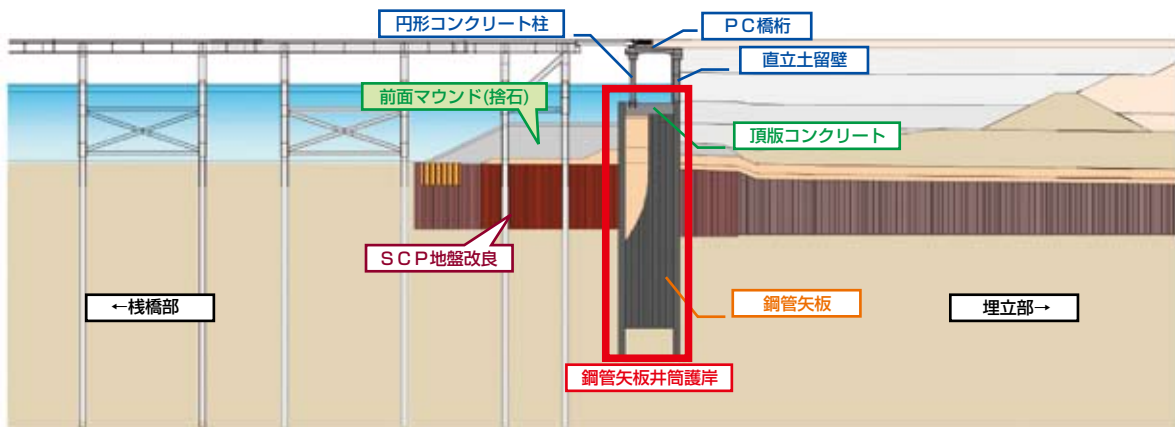


図-2 接続部断面図

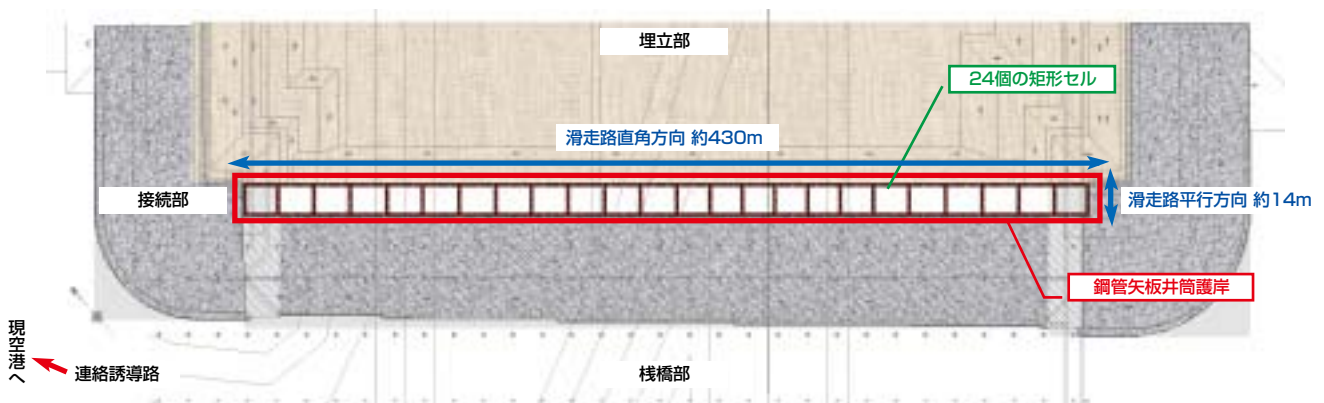


図-3 埋立／栈橋接続部平面図

3. 鋼管矢板井筒工の施工

鋼管矢板井筒工の施工フローを図-4に示す。

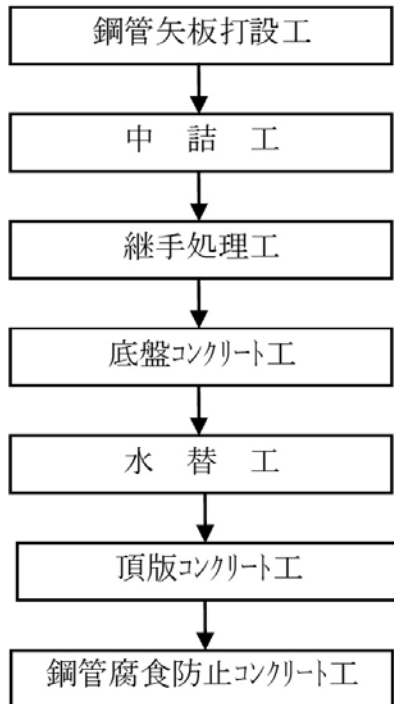


図-4 鋼管矢板井筒工の施工フロー

3-1. 鋼管矢板打設工

鋼管矢板井筒は、滑走路直角方向に2列に打設する外壁部(φ1,600、416本、継杭)、それと直角に滑走路平行方向に打設する隔壁部(φ1,600、175本、うち35本継杭)、及び外壁部と隔壁部の交点に位置する格点部(φ1,600、50本、継杭)から成る。打設には550t吊級全旋回式起重機船を4隻使用した。

(1)格点部の杭打設

鋼管矢板は、先行杭とそれに従属する後行杭とに区別して打設する。先行杭は打設位置の基準となるため打設精度が重要である。本工事では格点部鋼管矢板を先行杭とし、打設精度を確保するために導材台船を使用した。まず導材台船をGPS及びトータルステーションを用いて所定の位置に誘導した後、起重機船で下杭を建て込み、パイプ

ロハンマで杭頭天端がAP+4.1mになるまで打設する。次に、上杭を建て込み、機械式継手による継杭を行う。格点部鋼管矢板の継杭には機械式継手を採用し、継杭作業時間の短縮を図った。継杭完了後、P-P継手のディスタンスピースを溶接し、油圧ハンマを用いて上杭天端がAP+4.5mになるまで打設する。



図-5 格点部の杭打設状況(導材台船)



図-6 杭打設状況(夜間作業)

(2)隔壁部・外壁部の杭打設

隔壁部及び外壁部の鋼管矢板の打設に先立ち、格点部鋼管矢板間にH形鋼を井桁状に連結し後行杭打設用の導材とする。この導材は、鋼管矢板打設後の土留め支保工の腹起しになる。

隔壁部全25列のうち両端2列と中間3列の合計5列は、水替範囲を4分割する仕切壁とするため、外壁部と同じ杭頭天端高さ(AP+4.5m)とする。この杭

は上下に2分割し、現場円周溶接による継杭を行う。一方、それ以外の隔壁部は杭長が短く、杭頭天端が海面下に没するため、ヤットコを用いて打設する。この杭は継杭がない1本杭である。外壁部は、隔壁部の仕切壁同様、上杭と下杭を現場円周溶接継手で継杭する。

3-2. 中詰工

中詰工では、鋼管矢板打設後の井筒内に割栗石(5～50kg/個)をガット船にて直設投入する。中詰の投入範囲は保護砂天端～AP-8.7mである。割栗石投入後、クレーン付台船での荒均し、潜水士による本均しを行う。



図-7 中詰石投入の施工状況①



図-8 中詰石投入の施工状況②

3-3. 継手処理工

継手処理工は、鋼管矢板継手内を掘削・洗浄し、モルタルを充填するもので、水替時の止水が主な目的である。

外壁部の継手には従来型のP-P継手を使用した。一方、隔壁部の継手には本工事で初採用となる形式の継手を使用した。この継手は2対の山形鋼に囲まれた空間(約200mm×約400mm)の内部に異形鉄筋を配した形状で、継手内に高強度モルタル($\sigma_{ck}=60\text{N}/\text{mm}^2$)を充填することで、モルタルと異形鉄筋間のせん断抵抗力により、継手のせん断剛性及び耐力を向上させたものである。掘削洗浄時には、継手形状に合わせた専用の掘削洗浄機を使用した。

通常、継手処理深度が深い場合には、掘削洗浄用のホースやロッド、あるいはモルタル注入用のホースを起重機を用いて挿入・排出する方法が多用されるが、当工事エリアは運用中のC滑走路に近接するため作業高さが制限されており、起重機の代わりにホース等の巻取り装置を備えた槽状の施工機械を使用した。この施工機械は外壁部の鋼管矢板天端に滑走路直角方向に敷設したH鋼のレール上を走行する台車に資機材を搭載したもので、大型作業船を使わずに施工場所を移動出来るほか、作業環境の改善にも貢献した。

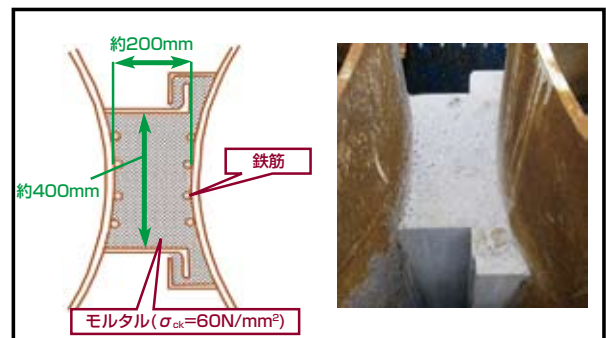


図-9 隔壁部継手詳細図



図-10 継手処理工施工状況

3-4. 底盤コンクリート工

底盤コンクリートは、背面の埋立荷重、地盤変位及び水替時の切梁(水中切梁)として構築する。また、底盤上は水替後の作業基盤となる。

(1)底盤コンクリート工

底盤コンクリート工の施工フローを図-11に示す。

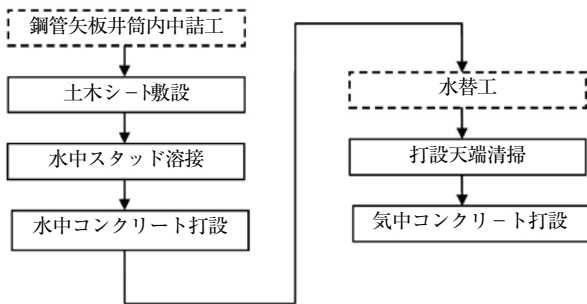


図-11 底盤コンクリート工施工フロー

(2)水中コンクリート打設

鋼管矢板井筒内中詰工の床付完了後、厚さ2.5mの水中コンクリートを打設する。水中コンクリートには不分離材を混入した水中不分離性コンクリートを使用した。

打設に先立ち、水中コンクリートの中詰材内部への漏洩と、中詰材内部に堆積した浮泥の浮き上がりを防止するために、中詰材上に土木シートを敷設した。また、底盤と鋼管矢板の付着を確保し、施工中の鋼管矢板の変動による底盤コンクリート

への悪影響を防ぐため、鋼管矢板表面に頭付スタッドを水中施工した。

水中コンクリートはコンクリートミキサー船でトレミー管を用いて打設し、切梁上からコンクリート天端高さを確認しながら打設位置を移動し、打設完了時には潜水士により天端高さを確認した。

(3)気中コンクリート

水替後、底盤コンクリートの天端を整正するために、厚さ約0.2mの均しコンクリートを打設した。

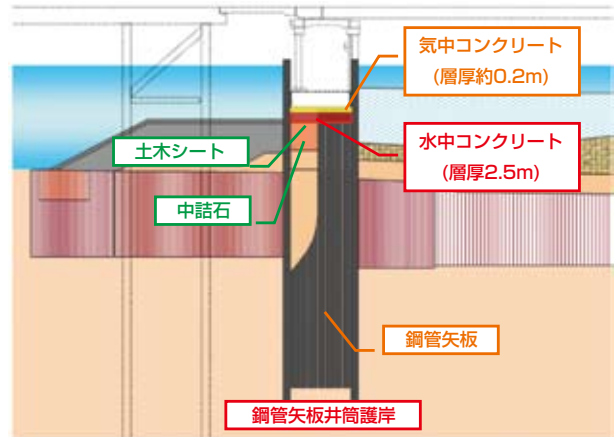


図-12 底盤コンクリート断面図



図-13 底盤コンクリート打設状況

3-5. 水替工(ドライアップ)

水替工では、鋼管矢板井筒延長を隔壁鋼管矢板仕切杭により4区画に分割し、底盤コンクリート上での作業が可能な水位まで水中ポンプで排水する。継手処理工や底盤水中コンクリートによるセメント濁水、及び継手掘削洗浄時の排泥の処理には、排水処理設備を艀装した台船を使用した。

3-6. 頂版コンクリート工

頂版コンクリートは厚さ3.0mのRC構造である。滑走路直角方向全長に亘って鉄筋を連続させ、護岸挙動の一体化を確保している。頂版コンクリートと外壁部鋼管矢板の結合はスタッド鉄筋方式、隔壁部鋼管矢板の結合は鋼管矢板天端を頂版に100mm飲み込ませ、杭頭鉄筋で曲げモーメントを伝達するB結合方式とした。

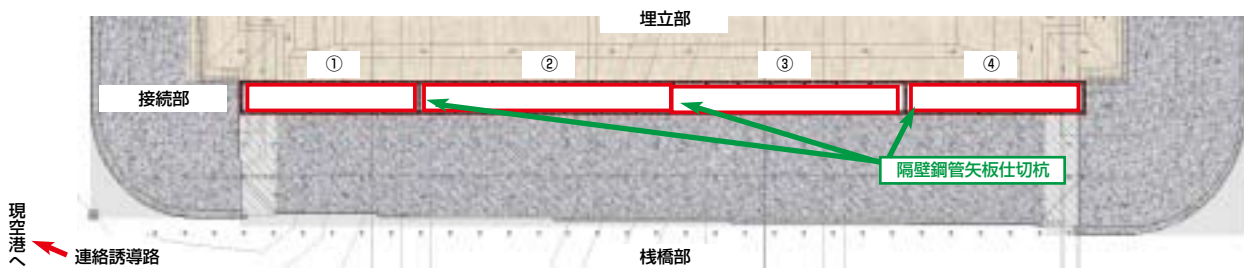


図-14 区画割り平面図



図-15 水替作業前状況図



図-17 頂版構造鉄筋組立状況図



図-16 水替作業完了状況図



図-18 頂版コンクリート打設状況図

3-7. 鋼管腐食防止コンクリート工

埋立土の土留壁としての機能も有する埋立側外壁部の鋼管矢板には、鋼管内部にコンクリートを打設し、剛性の高いコンクリート充填鋼管柱列壁を構築している。この埋立側外壁部の鋼管矢板の腐食を防止するため、ボックスカルバート内側に最小厚300mmの鋼管腐食防止コンクリートを打設する。

4. おわりに

本報文では、埋立／栈橋接続部工事のうち、鋼管矢板打設から鋼管腐食防止コンクリートまでの「鋼管矢板井筒工」を紹介した。現在、頂版コンクリートが全24ブロック中10ブロック、鋼管腐食防止コンクリートが全26ブロック中1ブロックが完了しており、3月下旬以降は、スリット柱、P C桁設置等の「上部工」に着手する予定である。

東京港臨海道路Ⅱ期事業の現況報告

国土交通省 関東地方整備局 東京港湾事務所 企画調整課 中村 健雄

東京港臨海道路整備事業とは

東京港の物流をスムーズに～東京臨海部の激しい道路混雑を緩和～

東京港では、一日あたり約1万個のコンテナが往来し、首都圏4000万人の生活と産業を支えています。東京臨海部の道路は、これらのコンテナを運ぶために港に出入りするトレーラー等の港湾車両が一般の車両と混在して毎日走行しており、慢性的な交通渋滞に見舞われています。

国土交通省東京港湾事務所では、こうした道路混雑を緩和するため、東京港の開港70周年にあたる2011年の開通を目指し、中央防波堤外側埋立地から江東区若洲までのおよそ46kmの幹線臨海道路を整備する『東京港臨海道路Ⅱ期事業』を進めています。(図①赤線部分)

すでにⅠ期事業区間3.4km(図①オレンジ線部分)は1992年に開通しており、Ⅱ期事業区間の開通によって大田区城南島から中央防波堤外側埋立地を經由して、若洲に至る約8kmが一本の道路で結ばれます。

東京港臨海道路の整備効果

東京港臨海道路の全線開通によって、ふ頭間の通過時間の大幅な短縮が図られることとなり、中央防波堤外側埋立地と新木場間の所要時間が従来に比べ約4割短縮されます。これによって、臨海部の物流が円滑となり、渋滞が激しい東京湾岸道路(国道357号)などの交通量を分散

できるため、東京臨海部の交通渋滞が緩和し、このことによる経済的コストも大幅に削減することになります。この経済効果



図①

は、年間300億円にもなると試算しています。また現在、2012年の完成を目指し整備を進めている新国際海上コンテナターミナル・新国内海上物流ターミナルで取り扱われる新たな物流需要にも対応でき、臨海エリアの大きな発展が期待されます。(図②)



図②

特集

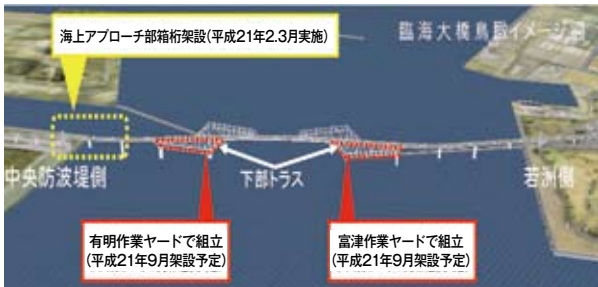
東京港臨海道路Ⅱ期事業の現況

～いよいよ架設が始まった臨海大橋(仮称)～

本事業区間には、東京港第三航路をまたぐ、およそ2.9 km (海上部約1.6 km)の臨海大橋(仮称)が架設されます。この長さは東京駅から浜松町駅までの区間に匹敵します。

また、臨海大橋は、近接している羽田空港の空域制限と船舶が安全に航行するための桁下の高さ制限を受ける立地にあるため(図③)、橋の構造は、高い主塔が必要な吊り橋や斜張橋ではなく、「トラス橋*」を採用しています。

※橋げたの部材をいくつもの三角形につないで組み立てた橋で、構造的に安定性が高いのが特徴です。



図④



写真①



写真② 重さは東京タワー(約4,000トン)を優に上回る6,000トンもある

※下部トラスとは、図④の赤で囲ってある部分。



図③

既に橋脚の整備は完了しており、現在は橋桁の工場製作や、有明(東京都)や富津(千葉県)の作業ヤードで下部トラスの組立て作業を行っています。いよいよ2月から橋桁の海上アプローチ部への架設を開始しました。(図④)

3月には2回目の架設を行ない(写真①)、現在架設箇所では、合わせて約240mにもなる橋げたがかかっています。

今後、9月には主橋梁部において世界最大級の連続トラス(最大支間長440m)の下部トラス部分(写真②)を、大型クレーン船3隻で相吊りし一括架設することを予定しています。(図⑤)

下部トラスは片側だけで長さ約235m、高さ約40m、幅約24m、重さは約6,000トン。また主橋梁部の橋桁の総重量は、約2万トンにもなり、これは東京タワーの約5倍の重さに相当します。

作業が進むにつれて、有明や富津の作業ヤード付近ではその存在感を増してきています。

2011年の開通に向けて、東京港の新たなランドマークがその雄姿を現して参りますので、どうぞご期待ください。



図⑤

第66回理事会報告

平成21年2月18日(水) 15時から、東京都港区「虎ノ門パストラル」において第66回理事会が開催され、各議案とも事務局提案どおり承認されましたので、その概要を報告いたします。

また、引き続き16時から「海上起重事業の近代化方策ならびに会員の経営改善方策」に対する取り組み方について、意見交換会を開催しました。

第1号議案 平成20年度協会活動報告に関する件

平成20年度における協会活動について、活動状況報告を行い、特に「海上起重基幹技能者講習の実施」、「基幹技能者制度推進協議会への参画」、「本部・支部要望活動」、「三者連絡会等推進委員会の設置」についての取組状況報告をしました。

また、本年度は、補正予算を組まないため、平成20年度収支状況報告を併せて報告しました。

第2号議案 平成21年度暫定予算の件

平成21年度収支予算を平成21年度通常総会において承認を得るまでの間の収支予算について審議願いました。

第3号議案 その他の議案

1. 会員の新規入会及び退会に関する件

会員の動向について、説明し承認された。

2. 役員の改選に関する件

第23回通常総会に提案する役員候補者の選定方針についてご審議願ひ、候補者の選定は次回理事会において決定することとされた。

3. 平成21年度通常総会(第23回)開催に関する件

第23回通常総会、第67回理事会の日程について報告しました。

4. その他

(1)平成21年度「海上起重作業管理技士」資格認定事業日程の報告

1)新規試験・講習会

東京会場 平成21年10月9日(金)～10日(土)
(研究社英語センター地下2階)

大阪会場 平成21年10月14日(水)～15日(木)
(大阪科学技術センター 8階)

2)資格者証更新講習会

札幌会場 平成21年11月13日(金)

東京会場 平成21年 9月5日(土)

神戸会場 平成21年 9月11日(金)

福岡会場 平成21年 9月19日(土)

(2)平成21年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験事業日程の報告

1)新規講習試験

札幌会場 平成21年11月26日(木)～27日(金)

(北海道経済センター)

東京会場 平成21年11月 5日(木)～ 6日(金)

(研究社英語センター地下2階)

大阪会場 平成21年10月29日(木)～30日(金)

(大阪科学技術センター 8階)

福岡会場 平成21年11月19日(木)～20日(金)

(福岡商工会議所)

●意見交換会

「海上起重事業の近代化方策ならびに会員の経営改善方策」に対する取り組み方について、意見交換会を開催しました。各理事からは忌憚のないご意見が出され、引き続き常任委員会等で検討を重ねることになりました。



理事会状況



意見交換会状況



懇親会で挨拶する山縣技術企画課長

平成21年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験実施計画

1. 講義内容及び試験時間

1) 新規受講

講習(講義及び試験)の免除はありません、全員講習を受けていただきます。

講 義: 第1日目と第2日目の午前

試 験: 第2日目の13時40分～15時10分

大阪会場 平成21年10月29日(木)～30日(金)

(財)大阪科学技術センター 8階(大阪市西区靱本町1-8-4)

東京会場 平成21年11月5日(木)～6日(金)

研究社英語センター地下2階(東京都新宿区神楽坂1-2)

福岡会場 平成21年11月19日(木)～20日(金)

福岡商工会議所(福岡市博多区博多駅前2-9-28)

札幌会場 平成21年11月26日(木)～27日(金)

北海道経済センター(札幌市中央区北1条西2丁目)

2) 受講資格

受講資格としては、以下の(1)、(2)各事項の条件を全て満たしていることが必要です。

(1) 次の資格のいずれかを取得している者であること

① (社)日本海上起重技術協会が認定する「海上起重作業管理技士」資格取得者(有効期限内者)

② 建設マスター顕彰者

(2) 次の実務経験を有する者であること

① 資格対象船団に示す作業船の乗組員として乗船し、土木工事又はしゅんせつ工事において、それぞれ10年以上の海上工事に従事した実務経験者

② 上記①のうち、作業船団の職長(指揮監督者)として土木工事又はしゅんせつ工事において、それぞれ3年以上の経験者

* 資格対象作業船団

起重機船、クラブ浚渫船、杭打船、サンドコンパクション船、サンドドレーン船、深層混合処理船、ケーソン製作用作業台船、コンクリートミキサー船、バックホウ及びディッパー浚渫船、揚土船

3) 講義の科目及び時間

日	科 目	内 容	時 間
1日目	事前説明		9時00分～9時10分
	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	9時10分～11時40分
	昼 休 み		11時40分～12時40分
	関係法令	海上工事における関係法令に関する講義	12時40分～14時10分
	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	14時20分～16時20分 16時30分～17時30分
2日目	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	9時00分～11時00分
	安全管理	海上工事における安全管理に関する講義	11時10分～12時40分

4) 試験科目と問題数等

科 目	内 容	問題数と配点	試験方法
技能一般	基幹的な役割及びそのために必要な技能に関する試験	5問25点	四者択一
関係法令	海上工事における関係法令に関する試験	3問15点	
資材管理 原価管理 品質管理 施工管理 工程管理 安全管理	海上工事における資材管理、原価管理、品質管理、施工管理、工程管理及び安全管理に関する試験	12問60点	
合 計		20問100点	

5) 再受験

試験が不合格となった方は、講義の受講免除措置として、翌々年までかつ2回までに限り再受験することができ、試験に合格した場合は、「海上起重基幹技能者」として認定されます。

これに該当する受験者を再受験者と言い、再受験者の試験日程、試験時間は、前記1)記載と同じです。なお、再受験者は様式「海上作業業務経歴」の提出は不要です。

2. 受講費用

区 分	受 講 料	備 考
新規受講	50,000円（消費税含む）	講義、試験
再受験	15,000円（消費税含む）	試験のみ

3. 受験・受講申込書(願書)販売期間

平成21年5月18日(月)～平成21年6月30日(火)

4. 受験・受講申込書(願書)受付期間

平成21年6月1日(月)～平成21年7月15日(水)

5. 合否の通知及び修了証の交付

(1) 合否の通知

平成21年12月下旬に、講習試験受験者には合否の通知をします。

(2) 修了証の交付

合格者は、海上起重基幹技能者登録原簿に登録し、修了証を平成22年1月下旬に交付します。

平成21年度「海上起重作業管理技士」資格認定試験 及び資格者証更新講習会実施計画

資格認定試験

講習会・認定試験実施年月日

東京会場 平成21年10月9日(金)～10日(土)

講習試験会場:研究社英語センター地下2F(東京都新宿区神楽坂1-2)

口述試験:研究社英語センター地下1F(東京都新宿区神楽坂1-2)

大阪会場 平成21年10月14日(水)～15日(木)

(財)大阪科学技術センター 8階(大阪市西区鞠本町1-8-4)

1. 認定試験

(1) 試験

1) 試験日程・時間

東京会場:平成21年10月10日(土)(学科試験13時00分～15時30分、

実技試験(口述)15時30分～)

大阪会場:平成21年10月15日(木)(学科試験13時00分～15時30分、

実技試験(口述)15時30分～)

2) 受験資格

① 実務試験

次の作業船に乗船し、海上工事の実務経験年数が7年以上必要で、かつ、その内2年以上作業船団の指揮、監督経験が必要です(学歴は問いません)。

② 対象作業船団

起重機船、グラブ浚渫船、杭打船、サンドコンパクション船、サンドドレーン船、深層混合処理船、ケーソン製作用作業台船、コンクリートミキサー船、バックホウ及びディッパー浚渫船、揚土船

3) 試験科目と問題数等

試験区分	科目	区分	内容	問題数と配点
学科試験	海上工事	共通問題	海洋・港湾工事全般に関する試験	6問12点
	作業船	共通問題	①作業船の構造、係留、操船技術、計測等に関する試験	6問12点
			②作業船での海上作業経験に関する記述試験	1問40点
	気象・海象	共通問題	気象・海象等に関する試験	6問12点
	関連法規	共通問題	海上工事の作業に必要な関連法規に関する試験	6問12点
	安全衛生	共通問題	海上工事の作業に必要な安全衛生に関する試験	6問12点
合計				31問100点
試験実技	実技	共通	受験者が乗船する作業船団の指揮、監督業務に関する口述試験	100点

(2)再受験

平成19年度認定試験において、学科試験、実技試験のうちいずれかの試験が不合格となった方は、平成21年度までに、また、平成20年度においていずれかの試験が不合格となった方は、平成22年度までに不合格科目を受験し、合格した場合は、「海上起重作業管理技士」として認定されます。

これに該当する受験者を再受験者といい、再受験者の試験日程は、前記1)の新規受験者と同じです。

なお、学科試験の再受験者は、様式「海上作業業務経歴」の提出は不要です。

2. 講習会

受験者を対象として資格に必要な海上起重技術講習会を、認定試験実施前に行います。

また、再受験者の方も講習を受けることができます。

(1)講習会日程

東京会場 平成21年10月9日(金)～10日(土) 12時00分まで

大阪会場 平成21年10月14日(水)～15日(木) 12時00分まで

(2)講習の科目及び時間

	科 目	内 容	時 間
1日目	事前説明		9時00分～9時10分
	海上工事	海洋・港湾工事全般	9時10分～11時40分
	昼 休 み		11時40分～12時40分
	関連法規	海上工事における関連法規	12時40分～14時10分
	気象・海象	海上工事に関する気象・海象	14時20分～16時20分
	安全衛生	海上工事に関する安全衛生	16時30分～18時00分
2日目	作 業 船	海上起重作業船の構造、係留、操船技術、計測知識等 一般知識（認定資格対象船団を対象）	9時00分～12時00分

3. 受講料

区 分	受 講 料
会員（正・賛助）会社所属者	35,000円（テキスト・消費税含む）
非会員会社所属者	55,000円（テキスト・消費税含む）

4. 受験料

区 分	受 験 料	備 考
新規受験	25,000円（消費税含む）	学科試験及び実技試験
再受験	15,000円（消費税含む）	学科試験・実技試験のいずれか

5. 受験・受講申込書(願書)販売期間

平成21年5月18日(月)～平成21年6月15日(月)

6. 受験・受講申込書(願書)受付期間

平成21年6月1日(月)～平成21年6月30日(火)

7. 合否の通知及び認定証並びに資格者証の交付

(1)合否の通知

平成21年12月下旬に、認定試験受験者には合否の通知をします。

(2)認定証並びに資格者証の交付

合格者は、海上起重作業管理技士登録原簿に登録し、認定証並びに資格者証を平成22年1月下旬に交付します。

資格者証更新講習会

●資格者証更新者に対する海上起重技術講習会(以下「資格者証更新講習会」という)

開催場所	内 容	開催会場
札幌会場	平成21年11月13日(金)	北海道経済センター(札幌市中央区北1条西2丁目)
東京会場	平成21年 9月5日(土)	フジボウ会館(東京都千代田区富士見2-10-28)
神戸会場	平成21年 9月11日(金)	兵庫県民会館(神戸市中央区下山手通4-16-3)
福岡会場	平成21年 9月19日(土)	福岡商工会議所(福岡市博多区博多駅前2-9-28)

1. 申込受付期間

平成21年5月18日(月)～平成21年6月15日(月)

2. 資格者証更新対象者

平成21年度資格者証更新対象者は、下表のとおりです。管理技士の資格者証の有効期限は平成19年4月から5年に短縮になりましたが、21年度の更新対象者の有効期限は従前の9年で、更新講習は有効期限到来の3年前から受講することができることとなっております。更新講習は毎年1回の実施ですので、有効期限までに受講し「資格者証」を更新して下さい。

資格取得年月日	資格者証有効期限	受講期限
平成12年12月5日	平成21年12月4日	本年度まで
平成13年12月4日	平成22年12月3日	平成22年度まで
平成14年12月3日	平成23年12月2日	平成23年度まで
平成3年12月3日 (平成13年度更新済者)	平成22年12月2日	平成22年度まで
平成4年12月8日 (平成13年度更新済者)	平成22年12月7日	平成22年度まで
平成5年12月14日 (平成14年度更新済者)	平成23年12月13日	平成23年度まで

注)上記のとおり、平成12年12月5日の取得者は、有効期限が本年度までです。

3. 講習会の内容

講習会は、札幌市、東京都、神戸市、福岡市で開催いたしますので、希望する会場で受講して下さい。

なお、業務等の都合で当初申込した会場を変更されたい場合には、当初申込会場の講習開始日の1ヶ月前までに、協会本部事務局に受講地変更願いを提出し変更して下さい。

科 目	時 間	備 考
事前説明	9時00分～9時10分	講習時間は、各会場共通 受付は、8時30分から ・受講料 会員 20,000円(テキスト、消費税含む) 非会員 25,000円(テキスト、消費税含む)
海上工事	9時10分～10時40分	
関連法規	10時50分～12時20分	
昼 休 み	12時20分～13時00分	
安全衛生	13時00分～14時30分	
技術等情報	14時40分～16時10分	

小樽港北防波堤を解き明かす

株式会社西村組 執行役員常務 札幌支店長 中村 弘之

1. はじめに

我が国初の本格的な外洋防波堤である小樽港北防波堤を設計・監督した廣井勇博士は名著「築港」を始め港湾調査報文、築港工事報文など多くの記録資料を遺している。廣井勇博士によって近代港湾建設の科学と技術は我が国に移植された。

北海道開発局小樽港湾事務所では2003年より毎月定期的にゼミナールを開催し、歴史研究家の指導を得て廣井勇博士が遺した記録資料を読み解き、小樽港北防波堤を照合させることによって廣井精神と廣井工学を探究してきた。その成果については平成17年から公表しているところである。本稿では、筆者が関わった1個の斜塊から小樽港北防波堤の丙部における構造が解明された事例について報告する。

2. 北防波堤の構造解明

小樽港湾事務所構内には1972年に北防波堤の切り通し部から引き上げた斜塊1個が展示してある。北防波堤はスローピングブロック・システムによって建設されたが、我が国ではほとんど忘れられた工法であるため、小樽港湾事務所前庭にある斜塊表面に^{くさび}楔用の鉄骨があっても疑問に感ずる者がいなかった。小樽港北防波堤建設の写真には斜塊表面に楔用の溝が見える(写真-1)。この斜塊は図-1 (a)に該当し、小樽報文には次の記述がある。

塊及ヒ場所詰混凝土トノ附着ハ到底充分ナルヲ期スルコト能ハサルニ因リ塊ノ釣孔ニ古軌條ヲ植エ以テ兩者ノ緊結ヲ幫助タラシメ尚ホ伸縮及波力ニ對シ強度ヲ増加スル爲メ縦ニ古軌鐵三條ヲ埋設セリ(「小樽報文」161ページ)

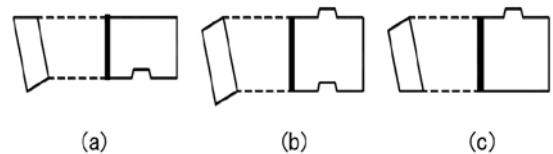
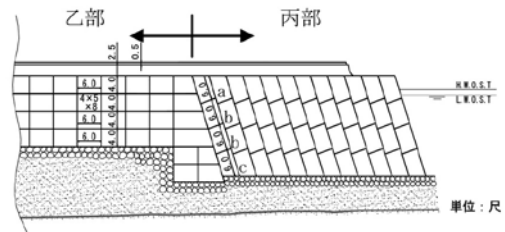


図-1 斜塊の種類

塊の一体性を確保する技術について、上記「小樽報文」と照合しながら確認するため、表面形状およびレーダーによる塊内部の軌鉄形状調査を行った。

斜塊は防波堤より引き上げた当初、健全な状態であったが、長期間の展示によって表面劣化が目立つ状態にある(写真-2)。斜塊の寸法は図-2の通りである。塊中の軌鉄の形状は地中レーダーおよびRCレーダーを用いて解析した。この調査によって、以下の点が確認された。いずれも「小樽報文」の記述とよく一致している。

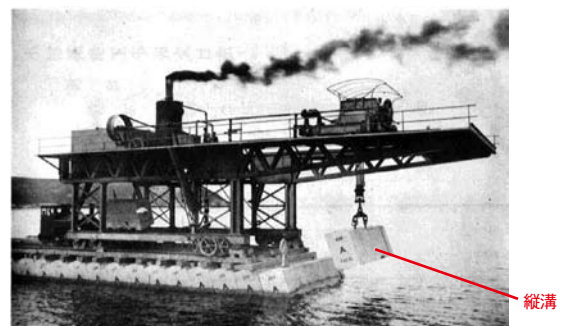


写真-1 据え付けられる斜塊



写真-2 斜塊全景

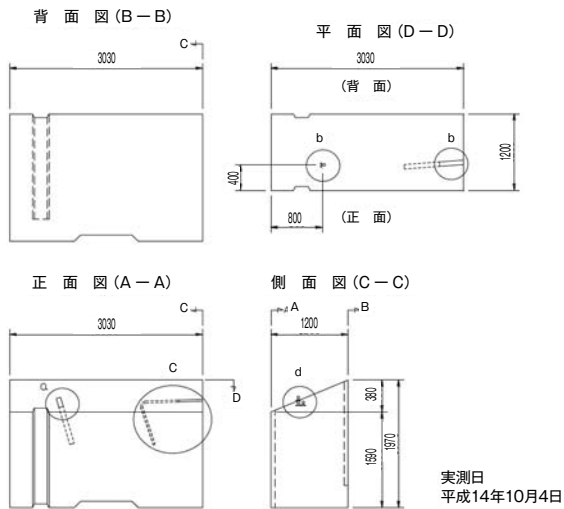
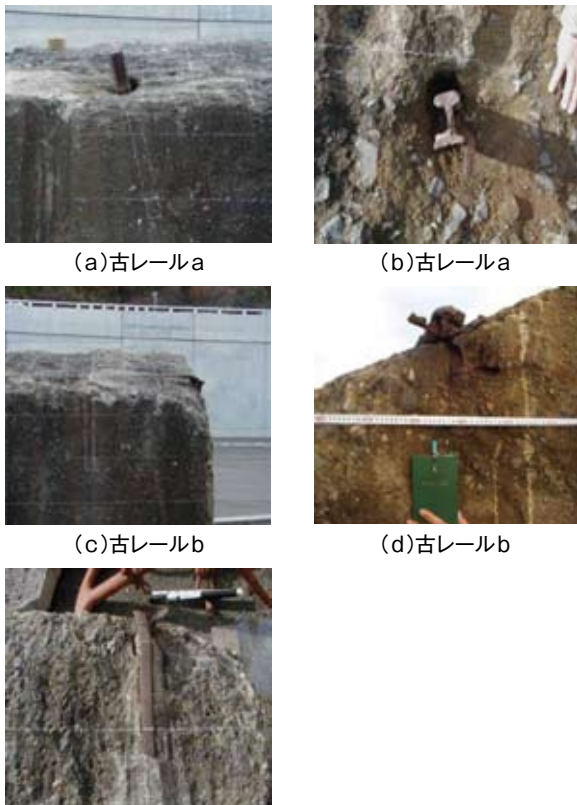


図-2 斜塊実測図



(a)古レールa

(b)古レールa

(c)古レールb

(d)古レールb

(e)古レールb

写真-3 斜塊の釣孔に埋め込まれた古レール

(1) 軌鉄に関して

斜塊の釣孔2個には古レールが埋設されており、一方は上部工である場所詰めコンクリートとの連結に用い、他方は鋸として3条の古レールを折り曲げ隣接する塊との連結に使用している(図-2、写真-3)。鋸は専用の金物ではなく、開拓使幌内鉄道の古レールを用いている。

(2) 縦溝に関して

斜塊前後の表面に設けられた幅約20cm、深さ5.5cmの縦溝は、防波堤法線方向に隣接する塊を接合するために設けられたもので、溝の中に楔として袋詰コンクリートを挿入する。通常の袋詰コンクリートには麻布を袋として用いるが、溝内には麻の繊維は付着しておらず、直接コンクリートを溝に投入して搗き固めたと推定することもできる。

溝の長さは前面が1.60m、背面が1.60mとなっており、図-3から明らかなように、溝の底面はインド大低潮面すなわち基本水準面より上にあり、孔内に打設したコンクリートが海水の影響を受けないように工夫されていた。

それらの発見から北防波堤の構造が明らかになり、写真-4に示す模型を作成できた。

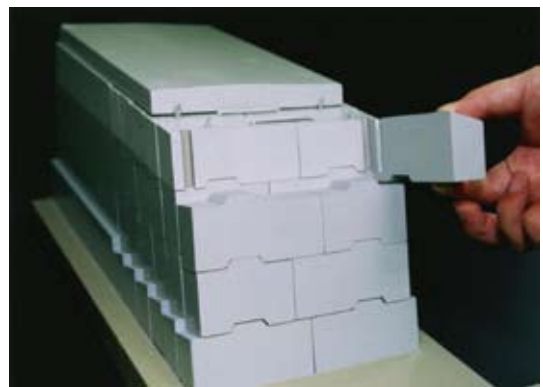


写真-4 北防波堤の模型

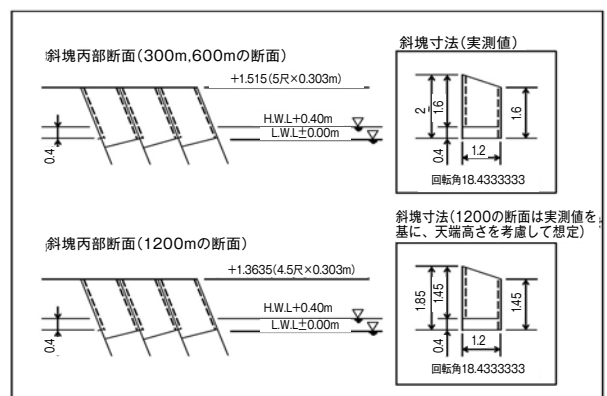


図-3 斜塊の縦溝の位置と水位

ミキサー船 第88すみよし・起重機船 第68住吉号(KF-2000)

門田建設株式会社

はじめに

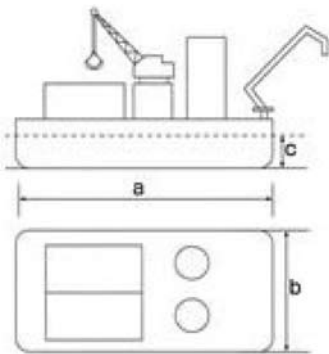
当社は大正6年創業以来、港湾建設業を中心に建設関連事業の発展と共に歩んできた会社です。

より快適・安全な港湾、漁港、漁場造成など長崎県はもとより九州、関西、関東方面の港湾・漁港・空港・

橋梁等の公共施設を手掛けて参りました。

これらの事業展開の中、今回は特に港湾漁港のインフラ整備に活躍中の作業船を紹介させていただきます。

【第88すみよし】



船種	長さ(m)a	幅(m)b	喫水(m)c		積載能力		旋回ブーム
			3.0	60m ³ /h	セメント	160t	
ミキサー船	38.0	18.0	3.0	60m ³ /h	砂	300m ³	20m
					砕石	420m ³	

【第68住吉号】 KF-2000



定格積載t数	ジブ長	吊上荷重		最大喫水
		主巻	補巻	
2000t	34m	205t	20t	3.5m

a	b	c	d	e	f	g	h
43m	17m	20m	9m	7m	20m	10m	400m ²



定格荷重(t)及び作業半径(m)

ジブ長	ジブ角度	30	35	43	54	65	70	75
25m	定格荷重	60.4	64	71.2	91.1	124	149.8	205
	作業半径	26	24	22	18	14	12	9.3
28m	定格荷重	53.6	58	64	80	113.9	135.8	171.4
	作業半径	28	26	24	20	15	13	10
31m	定格荷重	48	53	58	71.2	105.3	124	157.5
	作業半径	30	28	26	22	16	14	11
34m	定格荷重	43.4	48.7	53	64	91.1	113.9	145.4
	作業半径	32	30	28	24	18	15	12



ミキサー船廻航



丸尾漁港ケーソン仮置状況



丸尾漁港ケーソン据付状況



被覆ブロック据付



有川港コンクリート打設状況



肥前鷹島大橋(仮称)コンクリート打設状況

おわりに

お陰様で創業以来まもなく1世紀を迎えようとしています。

これもひとえに各関係方面の皆様の変わらぬ御指導、御鞭撻の賜と感謝致しております。

弊社はこれからも公共事業を通して自然を守り、慈しみ、人と自然を結ぶ架け橋となることを目指して“美しいものは美しいままに伝えたい”を基本コンセプトに21世紀の環境を創造します。

美保テクノス株式会社

持田 義之 (平成12年12月 海上起重作業管理技士認定者)



プロフィール

● 出身地	鳥取県米子市夜見町
● 生年月日	昭和42年2月2日
● 入社年月日	平成4年6月1日
● 所 属	土木工部部 船舶課
● 職 務	船団長
● 船 団	「第三建成」 100 t 吊り起重船(兼)クラブ浚渫船 (長さ41.5m×幅15.5m×高さH3.0m)
	「第八美創」 1000馬力引船
	「第五美創」 350馬力揚錨船(兼)警戒船

● 経歴

平成4年6月入社 新造船(第三建成)建造に伴いウインチマンとして乗船
平成5年2月 一級小型船舶操縦士 資格取得
平成6年 第三建成のクレーンオペレーターとして従事
平成16年 船団長に就任し、漁礁沈設・ブロック据付・浚渫作業を指揮し現在に至る

● 現在までの作業実績

第三建成は、コーミング(容量15m×13m×3m)がボックス型になっており捨石・砂の積込作業時の検収が容易であり浚渫・捨石作業向きの起重機です。作業エリアは、基地港の鳥取県境港を中心に、東は鳥取県賀露港まで西は島根県江津港までの作業実績があります。



ブロック設置作業(米子市富益地先)

● 主な工事実績

米子港(港湾)災害復旧工事
中海大崎沖浄化覆砂工事
皆生海岸富益潜堤工事
境港外港地区防波堤築造工事
鳥取沖地区(青谷工区)広域漁場整備工事

● 今後について

海上工事で一番苦勞することは、気象状況の変化を予測して次の工程を調整することです。

近年、異常気象により海象がめまぐるしく変化し予測が難しくなっていますが、経験を十分に生かし安全第一で作業船団を指揮していく所存です。

公共事業の減少に伴い、海上工事の仕事も少なくなり後継者の育成が難しくなっていく昨今ではありますが、空気の読める後継者を育成し、地域の皆様に喜んで頂けるような船団を目指し努力したいと考えます。



浚渫作業(米子市皆生漁港)

訃報



故 本間茂氏

協会歴 昭和161年5月～平成9年5月 社団法人日本海上起重技術協会 理事 日本海支部長

当協会元理事、株式会社本間組前社長・会長本間茂氏におかれましては、去る1月20日にご逝去されました。享年82歳でした。

本間茂氏は、当協会関係役員を下記のとおりお務め頂くなど協会発展のため多大な貢献をされました。

ご生前のご厚情に深く感謝するとともに慎んでご冥福をお祈り致します。

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成21年1月16日(金)

◇第2回技術認定委員会 講習会講師打合せ

1. 委員・講師について
2. 講習テキストについて
3. 講習について
4. 試験問題について
5. 講習試験の時期と会場について
6. 「海上起重作業管理技士」資格認定制度の改正について
7. その他の問題点等について
8. その他

平成21年1月20日(火)

◇第3回安全対策委員会

1. 安全パトロール実施結果について
2. 安全運航啓蒙ポスターについて
3. 平成21年度業務計画について
5. その他

平成21年1月21日(水)

◇第8回常任委員会幹事会

1. 事業委員会の運営と三者連絡会の対応について
2. その他

平成21年2月10日(火)

◇第9回常任委員会幹事会

◇第3回常任委員会

1. 第66回理事会提出議案について
2. 事業委員会の運営と三者連絡会の対応について
 - ・システム改革推進特別委員会(仮称)の設置について
3. その他
 - ①平成20年度第2次補正予算に係る国土交通省所管事業の執行について
 - ②海上保安部との協議事例集の協力について(回答)
 - ③基幹技能者に係る基幹技能者制度推進委員会の動向
 - ④海上起重作業の技術伝承方策検討報告書

平成21年2月13日(金)

◇第3回広報・事務担当者合同会議

1. 平成21年度協会活動上の課題について
 - ①認定・講習試験
 - ②三者連絡会と「行動隊」
2. 平成20年度支部活動について(各支部)
 - ①三者連絡会
 - ②意見交換会
3. その他
 - ①平成20年度第2次補正予算に係る国土交通省所管事業の執行について
 - ②海上保安部との協議事例集の協力について(回答)
 - ③基幹技能者に係る基幹技能者制度推進委員会の動向

平成21年2月20日(金)

◇第10回常任委員会幹事会

1. 協会運営上の課題について
2. その他

平成21年3月17日(火)

◇第1回三者連絡会等推進委員会

1. 本委員会の設置について
2. 委員の紹介
3. 委員長の互選
4. 活動方針について
 - ①本委員会と支部行動隊の役割
 - ②プロジェクトXに関する活動方針
5. 平成20年度プロジェクトXの実施結果と今後の対応策(各支部からの報告)
6. 平成21年度の活動計画
7. その他
 - ①活動経費
 - ②その他

平成21年3月18日(水)

◇第11回常任委員会幹事会

1. 協会運営上の課題について
2. その他



平成20年12月10日(水)

◇北海道開発局港湾空港部に対する港湾関係7団体による要望会

(出席者)

官 側: 山口港湾空港部長、川合港湾計画課長、敷土港湾建設課長、桑島空港課長、大千里港湾行政課長、間辺水産課長、遠藤港湾保安保全推進官、宮部港湾建設課課長補佐

支 部: 宮崎支部長、藤田副支部長、長山技術積算委員長

関係7団体: (社)日本海上起重技術協会北海道支部、北海道港湾空港建設協会、(社)日本埋立浚渫協会北海道支部、(社)

日本潜水協会札幌支部、全国浚渫業協会北海道支部、(社)北海道建設業協会港湾・漁港部会、全日本漁港建設協会北海道支部

(要望事項)

- (1)平成20年度補正予算(ゼロ国債を含む)について
- (2)平成21年度港湾関係予算の確保について
- (3)技術力を有する業者が生き残れるシステムについて
- (4)実態に合った公平で透明性の高い適正な工事執行システムについて



挨拶する宮崎支部長

関東支部

平成21年2月12日(木)

◇関東地方整備局港湾空港部との意見交換会

去る2月12日(木)、午後から恒例の意見交換会を開催いたしました。

港湾空港部からは、高橋港湾空港部長、今事業計画官、奥田地域港湾空港調整官、菅原技術審査官、三上港湾空港情報管理官、藤元港湾整備・補償課長、仙田港湾事業課長、本多契約管理官、高

谷総務室課長補佐、奈良港湾事業課課長補佐に出席を戴きました。

当支部からは、鳥海支部長、松浦副支部長、栗原副支部長、木股副支部長、本部からは青木専務理事、塩見常任委員長、事務局から吉田事務局長が出席しました。

(意見交換会の議題)

- (1)地元中小建設業会員が直接受注出来る一般競争入札工事を増やしていただきたい。
- (2)分任官発注工事において、主要な作業船を所有している書類の提出義務付けのお願い。
- (3)総合評価項目に「船舶所有」「海上起重作業管理技士」「海上起重基幹技能者」を加点对象としていただきたい。
- (4)その他では100年に1度の金融危機のため、キャッシングフローが大変厳しいため発注者から元請業者に工事代金が支払われたならば、即下請業者に支払うよう発注者から元請業者に指導していただきたい。

◇関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会

去る2月26日(木)午前、鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会を開催いたしました。

事務所からは、中島所長、佐藤副所長、斗沢副所長、伊藤総務課長、斎藤第一工務課長、小野出第二工務課長の出席をいただき、協会のPRをしました。

特に本年度から実施した「海上起重基幹技能者」制度についての理解を深めました。

支部からは、鳥海支部長、木股副支部長、事務局、また本部からは青木専務理事に出席いただきました。

又、この項目の他に、去る2月12日(木)に実施しました「関東地方整備局港湾空港部」との意見交換会の結果について説明を行いました。

いろいろとご意見をいただき、有意義で内容の濃いPR活動でした。

◇茨城県土木部港湾課へのPR活動

去る2月26日(木)午後、茨城県土木部港湾課へPR活動を実施した。

当日は、佐々木港湾振興監、後藤港湾課長、小林技術総括課長補佐の出席をいただきました。

当支部からは、鳥海支部長、木股副支部長、事務局、また本部からは青木専務理事に出席いただきました。

当日は、「海上起重作業管理技士」及び「海上起重基幹技能者」の役割、また、当協会が自主的に技術者の能力、技能を高め、良い仕事、高品質の工事を実施していることを強調しました。



関東地方整備局港湾空港部との意見交換会

◇関東支部茨城県内会員との意見交換会

去る2月26日(木)午後から、日頃あまり顔を合わせる機会がない茨城県内会員との意見交換会を、水戸市駅前「三の丸ホテル」で実施しました。

当日は、(株)秋山工務店、常総開発工業(株)、三国屋建設(株)から総勢6名の参加をいただき、支部からは、鳥海支部長、木股副支部長、事務局、本部からは青木専務理事に出席をいただき、青木専務理事から本部活動状況報告、鳥海支部長から支部活動状況報告がなされ、各会員からの要望事項等、密の濃い交換会となった。

また、当日午前中に行った鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会の内容について報告しました。

会員の方々の数多くのご意見については、本部等に報告し、今後の支部行動に反映させていきたいと思っています。

最後に、平成21年度支部定期総会を来たる5月15日(金)12時から虎ノ門パストラルで開催いたしますので、是非会員の皆様のご出席をお願いいたします。散会となった。



鹿島港湾・空港整備事務所との意見交換会

中部支部

平成21年3月3日(火)

◇中部地方整備局港湾空港部との意見交換会

中部支部では去る平成21年3月3日(火)中部地方整備局会議室にて中部地方整備局との意見交換会を開催いたしました。

出席者は中部地方整備局から田邊俊郎港湾空港部長ほか8名の出席を戴き、当協会からは塩見雅樹会長代理、青木道雄専務理事、佐野茂樹中部支部長ほか8名が出席しました。

当協会塩見雅樹会長代理、佐野茂樹中部支部長、田邊俊郎港湾空港部長の挨拶に続いて、青木専務理事より港湾局要望の内容説明を行い、引き続き佐野支部長より中部支部の要望事項を説明しました。これに対し田邊俊郎港湾空港部長、堀田治港湾空港企画官から回答がありそれらの事項に対し意見交換がなされました。

尚、支部要望事項、出席者は以下のとおりです。

1. 支部要望事項

- (1)入札時に定められている、最低制限価格を90%以上にしていきたい。
- (2)地元作業船保有会社の作業船を優先的に使用するように配慮していただきたい。会員各社の保有する作業船の稼働率が下がっています。このため、相応札業者の作業船の使用制限を緩和して頂きたい。
- (3)総合評価方式において、地元作業船保有会社の作業船について配慮をお願いしたい。
- (4)中整局管内で、地元企業向けのA工事またはAB工事を多くしていただきたい。
- (5)入札時の施工計画書の作成にあたり、発注事務所で不明な点・疑問点等の相談を受け付けていただきたい。

- 現地調査についても配慮をお願いしたい。
- (6)発注予定・入札結果等の情報を早く提供して頂きたい。

2. 出席者

国土交通省中部地方整備局

港湾空港部長 田邊俊郎、総括調整官 川上光雄、港湾空港企画官 堀田治、事業計画官 丸岡初、技術審査官 岡島正彦、港政調整官 林春男、経理調達課長 田中一宏、港湾事業課長 長瀬和則、港湾空港整備・補償課長 村松良彦

(社)日本海上起重技術協会

会長代理 塩見雅樹、専務理事 青木道雄

(社)日本海上起重技術協会 中部支部

支部長 佐野茂樹 青木建設(株)、

副支部長 伊藤定次 高砂建設(株)

副支部長 小島徳明 (株)小島組、

技術委員長 宮下俊明 青木建設(株)

委員 山本昌二 (株)小島組、

〃 草深一生 高砂建設(株)、

〃 船戸幸八 神野建設(株)、

〃 梅田竜司 松岡建設(株)

事務局長 星合信行 青木建設(株)



挨拶する佐野支部長

四国支部

平成21年3月4日(水)

◇四国支部総会

四国支部の平成20年度通常総会が3月4日(水)、高知新阪急ホテルにおいて開催されました。

総会では、中谷支部長の挨拶のあと議事に入り、全議案とも原案通り承認され、役員についても全員再任されました。また議事終了後には青木専務理事より本部報告を頂きました。

総会終了後、特別講演として四国地方整備局港湾空港部権藤港湾空港企画官より「四国におけるプロジェクトXの現状と今後の展開について」と題してご講演を頂きました。

また、講演後の懇談会には、権藤港湾空港企画官をはじめ高知港湾・空港整備事務所長並びに両副所長、高知海上保安部次長などの方々にご来賓いただき、本部からは寄神会長、青木専務理事など大変多くの方々と支部会員で和やかなうち盛会裏に終了しました。

総会次第

1. 開 会
2. 四国支部長挨拶 支部長 中谷 俊
3. 議 案
 - 第1号議案 平成18、19年度事業報告及び収支決算報告
 - 第2号議案 平成20、21年度事業計画(案)及び予算(案)
 - 第3号議案 役員改選について
4. 本部報告 専務理事 青木 道雄
5. 閉 会

特別講演

国土交通省四国地方整備局 港湾空港部
港湾空港企画官 権藤 宗高



開催状況

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)
作業船による架空送電線 接触事故防止対策指針	平成18年8月の超高压送電線にクレーン台船のブームが接触し、首都圏の139万世帯が停電、鉄道輸送9社18路線が一時停止するなど首都機能が麻痺状態に陥る大事故が発生したことから、作業船による送電線への接触事故再発防止対策を取りまとめた指針	A4版 30ページ	平成19年1月	会 員1,000円 非会員1,500円 (消費税含、送料別)
沿岸域における 海象メカニズム	波のメカニズムを、平易に解説した文献	A4版 32ページ	平成19年3月	会 員 700円 非会員1,000円 (消費税含、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	近年の関係諸法令の改正に対する見直し等及び「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ改訂版を発行 ・「港湾工事共通仕様書」(社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A5版 200ページ	平成20年4月	会 員2,000円 非会員2,500円 (消費税含、送料別)

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

●お知らせコーナー●

1

新刊のご案内(平成20年4月発行)

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)

〈体裁〉A5版 200頁

〈定価〉会員2,000円 非会員2,500円(いずれも消費税を含み。送料は別途申し受けます)

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

本指針は、「港湾工事共通仕様書」(国土交通省港湾局編集(社)日本港湾協会発行)において、請負者は本指針を参考にし、常に工事の安全に留意して事故及び災害の防止に努めることが規定されております。

今般、発行するに至りました改訂版は、近年の関係諸法令の改正に対する見直し等を行うとともに、平成18年8月に発生したクレーン船による超高压送電線接触事故を契機に、策定した「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ「作業船団安全運航指針(改訂版)」といたしました。

本指針の活用により、危険要因の高い海上工事に従事する作業船の安全が一層確保されますことを祈念するものであります。

発行 社団法人 日本海上起重技術協会

〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8階

TEL:03-5640-2941 FAX:03-5640-9303



2

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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

会員への配布

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

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



「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 (1月以降掲載分)

〔関連通達〕


- 公共事業労務費調査(平成20年10月調査)の実施報告について
- いわゆるゼロ国債工事等に係る金融保証の実施について
- 作業船における火花又は発熱を伴う工事の安全確保について

〔協会からのお知らせ〕

- 基幹技能者認定講習に係る賃金助成について
- 平成21年春季全国火災予防運動に対する協力について
- 「第11回国土技術開発」の募集にあたって

(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。
当協会事務局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2009.4 VOL.91



禁無断転載

発行日 平成21年4月

発行所 社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

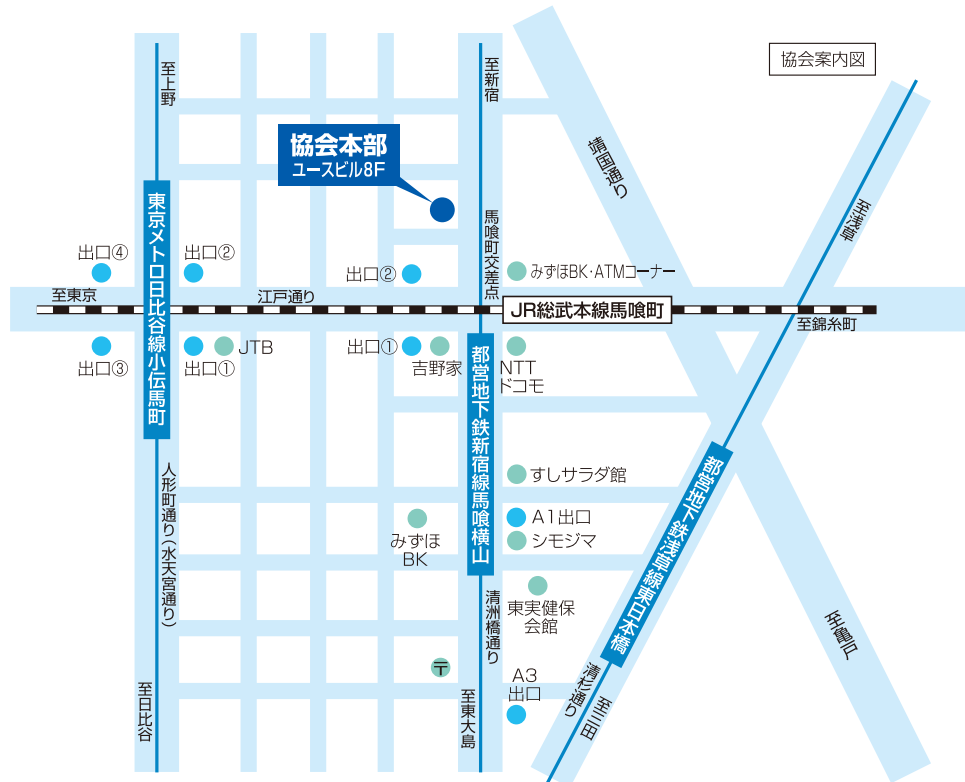
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 社団法人時事画報社

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 | 〒980-3128 仙台市青葉区愛子中央4-4-5 宮城建設(株)仙台支店内
TEL 022(302)9333 FAX 022(302)9334 |
| 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 広島県三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内
TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336 |
| 四国支部 | 〒780-8553 高知市駅前町5-5 大旺建設(株)内
TEL 088(885)7212 FAX 088(885)7210 |
| 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 | 〒900-0001 那覇市港町3-6-11 (株)大米建設内
TEL 098(868)8318 FAX 098(868)6703 |