

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS

VOL. 97

海技協会報

ページ

01 巻頭言

「今こそ龍馬の力を」

社団法人日本海上起重技術協会 理事 四国支部長
大旺新洋株式会社 代表取締役会長 平野 正員

03 特集

港湾工事を取り巻く最近の動向について

国土交通省港湾局技術企画課 事業監理官 幸田 勇二

10 特集

東京港臨海大橋の大型起重機船による
3隻相吊の工事施工について

株式会社 吉田組 永友 雅宏

14 協会トピック

「安全対策委員会」

非航旋回式起重機船「第28東華丸船団」の安全パトロール

18 会員作業船紹介²⁸ 中国支部

「350t吊起重機船兼5.0m²浚渫船 第31新栄丸」

株式会社 サンクラフト

21 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」シリーズ⁴⁴ 北海道支部

藤建設 株式会社

佐々木 勝治

22 マリーンニュース「事務局だより」

25 インフォメーション「販売図書案内・お知らせコーナー」

『今こそ龍馬の力を』

社団法人 日本海上起重技術協会
理事 四国支部長
大旺新洋株式会社 代表取締役会長

平 野 正 員



海技協会員の皆様はじめまして、今年5月18日に開催されました第24回通常総会で理事に就任いたしました四国支部長の平野正員です。

私どもの四国・高知では、激動の人生を自由闊達に歩んだとされる坂本龍(竜)馬にちなんで「土佐・龍馬であい博」がJR高知駅南口をメイン会場として県内各地にサテライト会場を設けて盛大に行なわれております。NHKの大河ドラマ「龍馬伝」の人氣も相まって、その経済効果は当初約230億円と試算されておりましたが、約2倍の460億円になると上方修正されました。

幕末を駆け抜け、近代日本誕生の一翼を担った土佐の志士たちの躍動を肌で感じることができると思っています。来年1月10日まで開催されておりますので、皆様もぜひこの機会に南国・土佐に来ていただきたいと思っております。当会報が発行される頃は、観光に最適の季節だと思われま。

さて、国内の建設業界は、皆様ご存知の通り衰退の一途をたどっています。現民主党政権は「コンクリートから人へ」の方針に基づき、公共事業費は4年間で1.3兆円削減するとしていましたが、2010年度予

算の1年間で達成されました。2011年度予算の国土交通省概算要求では、2010年度とほぼ同規模の4兆8,342億円となりました。削減数値の一応の達成をみたということから、今後大幅な削減はなくなったと想定されますし、そうならないことを切に願っているところです。

一方、米国ではオバマ大統領は、景気対策として発足直後だった2009年初め、7,870億ドルの米史上最大となる公共事業投資を含む景気対策を打ち出しました。近時更に今後6年間で約3,500億ドル(約29兆4千億円)超の追加景気対策案(うち公共事業による経済対策500億ドル(約4兆2千億円))を打ち出しました。大国の米国でさえ、こと経済対策はここまで思いきった施策を講じております。

今こそ、日本政府も“アメリカかぶれ”になっていただきたいところです。

業界のほとんどの皆様をご存知の通り、今政府が取り組むべきは公共事業を増やすことだと思われま。これにより企業の仕事量を増やし、産業の活性化を導き、雇用を創出させることにより、内需は拡大し日本経済は元気になります。

巻 頭 言

公共工事はピーク時の3分の1まで減少し、若い有能な人材は定着せず、就労者の高齢化が進んでいます。建設工事の最前線で、施工の根幹を支えているベテランですらリストラせざるを得ない窮状にあります。

公共事業は悪とされる世間一般の風潮、本当にそうでしょうか。

コンクリートは人々の生命・財産を守ります。台風が頻繁に来襲する四国各県にとっては、離岸堤や防波堤など、沿岸構造物を整備することで、そこに住む人々を守ってきました。

災害時にはいち早く駆けつけ、復旧作業を行なうのは建設業であり、地域住民の安全・安心を守れるのは私達であるとの自負もあります。しかし、それを気づいてくれる人はほんのわずかです。もちろん、これを理解していただくような地域貢献等のあらゆる事柄につき、たゆまざる努力をして行く必要があります。

最近では政府が公共事業の減少による業界不振の打開策として「インフラ輸出」を重要方針としています。新幹線など優れた技術を海外にアピールするのは理解できますが、現実には会社の経営が縮小方向

の中で、リストラされた技術者たちが海外に流れています。

世界一の「ものづくり日本」を支えてきた人達の流出するこの現状を憂うところであります。

過度な競争がもたらすのは衰退だけで自助努力だけで生き残って行くには限界があります。

政府は今一度、建設業と共に成長してきた日本の経済構造を省みていただき、ご配慮ある政策をとって頂きたいと思います。

こうした状況の中で、去る8月27日、国土交通省は海上工事の安全性向上対策の一環として、作業船の安全と維持管理に関する指針の策定に乗り出すという新聞記事を目にしました。これは、老朽化が進む作業船の機能を適切に維持するための管理基準を明確化することで、施工時の事故防止や作業船の延命化を図ろうというもので、2012年度工事から適用する考えのようです。今後は、関係業界団体とも意見調整を行いさらなる負担増にならないよう、官民一体となりガイドライン策定に参画していくべきと考えます。

最後になりましたが、会員相互の連携と協力をお願いし海技協のさらなる発展を祈念いたします。



港湾工事を取り巻く最近の動向について

国土交通省港湾局技術企画課 事業監理官 幸田 勇二

I. はじめに

食糧、資源、エネルギーの多くを海外に依存する我が国においては、国際貿易が経済活動と国民生活を支えています。輸出入の窓口であり、産業立地の場でもある港湾においては、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を、低コストでスピーディーかつ多頻度で確実に輸送できるネットワークを構築するとともに、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけ、「強い経済」を実現し、元気な日本を復活させなければなりません。

「選択と集中」の考え方のもと選定された国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進し、我が国の国際競争力の強化や地域経済の活性化、国民生活の質の向上等に努めます。

一方、公共投資の減少に伴う建設業の競争激化を背景に、数年前、港湾工事においても「ダンピング受注」と呼ばれる過度な低価格受注が横行し、工事の品質低下や下請業者へのしわ寄せ等が懸念される事態に至りました。最近は入札契約制度の改革等により、少し治まってきたものの、価格と品質に優れた公正、適正な公共調達を実現するには、まだ多くの取り組みが必要な状況です。

本稿は、こうした港湾工事を取り巻く最近の動向について、平成23年度概算要求の概要や公共調達システムの改革に向けた取り組み状況等を中心に紹介します。

II. 平成23年度港湾局関係 予算概算要求概要

1. 概算要求の規模

(右の表参照)

事業区分			平成23年度 要求・要望額(A)	平成22年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	(545億円) 2,600億円	2,399億円	1.084	
		国 費	(383億円) 1,834億円	1,655億円	1.108	
	港湾海岸事業	事業費	(11億円) 101億円	110億円	0.920	
		国 費	(11億円) 103億円	102億円	1.011	
	災害復旧事業等	事業費	13億円	15億円	0.910	
		国 費	11億円	13億円	0.900	
	合 計	事業費	(556億円) 2,715億円	2,523億円	1.076	
		国 費	(395億円) 1,949億円	1,770億円	1.101	
	非 公 共	行政経費	国 費	21億円	9億円	2.212
		国際コンテナ戦略港湾リーダー機能強化事業/コンテナ物流の総合的集中改革プログラムを推進するための経費	国 費	(13億円) 25億円	16億円	1.577
産業物流高度化を推進するための社会実験		国 費	—	1億円	皆減	
その他施設費		事業費	(13億円) 27億円	13億円	1.996	
		国 費	(6億円) 14億円	7億円	2.057	
独立行政法人港湾空港技術研究所関係		国 費	15億円	15億円	0.957	
合 計	国 費	(19億円) 74億円	48億円	1.541		
総合計			(414億円) 2,023億円	1,818億円	1.113	

注1) 平成23年度要求・要望額の上段()は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。
 2) 上記計数には内閣府分を含む。
 3) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成23年度要求額:983億円、平成22年度予算額:1,304億円)がある。
 4) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 概算要求の基本方針(港湾 (1)概算要求の規模

関係事業)

「新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)」及び「国土交通省成長戦略(平成22年5月17日策定)」に基づき、我が国の「強い経済」を実現し元気な日本を復活させるための施策及び国民生活の「安定・安全」の確保のための施策について、「平成23年度予算の概算要求組替え基準について(平成22年7月27日閣議決定)」を踏まえて重点的に取り組みます。

事業区分			平成23年度 要求・要望額(A)	平成22年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
公 共	港湾整備事業	事業費	(545億円) 2,600億円	2,399億円	1.084
		国費	(383億円) 1,834億円	1,655億円	1.108
	合 計	事業費	(545億円) 2,600億円	2,399億円	1.084
		国費	(383億円) 1,834億円	1,655億円	1.108
非 公 共	行政経費	国費	21億円	9億円	2.212
	国際コンテナ戦略港湾リーダー機能強化事業/コンテナ物流の総合的集中改革プログラムを推進するための経費	国費	(13億円) 25億円	16億円	1.577
	産業物流高度化を推進するための社会実験	国費	-	1億円	皆減
	その他施設費	事業費	(13億円) 27億円	13億円	1.996
		国費	(6億円) 14億円	7億円	2.057
	独立行政法人 港湾空港技術研究所関係	国費	15億円	15億円	0.957
	合 計	国費	(19億円) 74億円	48億円	1.541

注1)平成23年度要求・要望額の上段()は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。
 2)上記計数には内閣府分を含む。
 3)合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(2)主な新規着工施設

事業名[事業主体]	整備期間(年度)	総事業費(億円)	事業内容
1. 苫小牧港 西港区商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 [北海道開発局]	H23~H29	94	複合一貫輸送ターミナルの老朽化、非効率な荷役形態を改善するため、同ターミナル(水深9m)の改良を行う。
2. 函館港 北埠頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 [北海道開発局]	H23~H27	40	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送ターミナル(水深6.5m)の整備を行う。
3. 仙台塩釜港 仙台区中野地区 国際物流ターミナル整備事業 [東北地方整備局]	H23~H26	69	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナル(水深14m)の整備を行う。
4. 境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 [中国地方整備局]	H23~H27	90	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナル(水深12m)の整備を行う。
5. 細島港 白浜地区 国際物流ターミナル整備事業 [九州地方整備局]	H23~H26	44	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナル(水深13m)の整備を行う。
6. 鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 [九州地方整備局]	H23~H27	108	複合一貫輸送ターミナルの老朽化、非効率な荷役形態を改善するため、同ターミナル(水深9m等)の改良を行う。
7. 竹富南航路整備事業 [沖縄総合事務局]	H23~H25	35	航行船舶の安全を確保するため、開発保全航路(水深3~4m)の指定範囲の追加・整備を行う。
8. 沖ノ島 活動拠点整備事業 [関東地方整備局]	H23~H28	750	海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ島において活動拠点の整備を行う。

3. 概算要求の基本方針(海岸関係事業)

「平成23年度予算の概算要求組替え基準について(平成22年7月27日閣議決定)」を踏まえ、背後に産業・人口が集積する港湾海岸において「国民生活の安定・安全」を確保し、元気な日本を復活させるため、切迫する大規模地震・津波災害や頻発する深刻な高潮災害等に対する施策に重点的に取り組みます。

(1) 概算要求の規模

事業区分		平成23年度 要求・要望額(A)	平成22年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	(11億円) 101億円	110億円	0.920
	国費	(11億円) 103億円	102億円	1.011
災害復旧事業等	事業費	13億円	15億円	0.910
	国費	11億円	13億円	0.900
合計	事業費	(11億円) 114億円	124億円	0.918
	国費	(11億円) 115億円	115億円	0.999

注1) 平成23年度要求・要望額の上段()は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。
 注2) 上記計数には内閣府分を含む。
 注3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

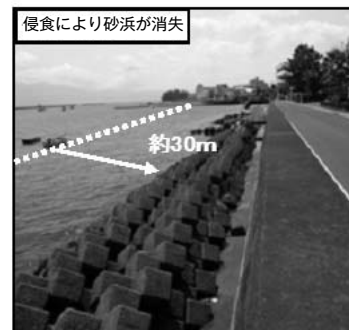
(2) 新規着工海岸

事業名[事業主体]	整備期間(年度)	総事業費(億円)	事業内容
津松阪港海岸 [中部地方整備局]	H23~H35	135	海岸堤防の天端高さが不足し、老朽化が進行していることから、再び高潮による甚大な浸水被害が懸念されている。このため、堤防の整備を行う。
指宿港海岸 [九州地方整備局]	H23~H32	120	海岸護岸全面の砂浜が侵食されていることから、護岸が倒壊する危険性がある。また、高波により甚大な浸水被害が発生したため、潜堤、護岸の改良、養浜等の整備を行う。

■指宿港海岸



【昭和40年頃】



【平成21年度】

III. 平成22年度港湾関係事業におけるトピック

1. 遠隔離島における活動拠点の整備

海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、船舶の係留や停泊、待避等が可能となる施設の整備を推進します。

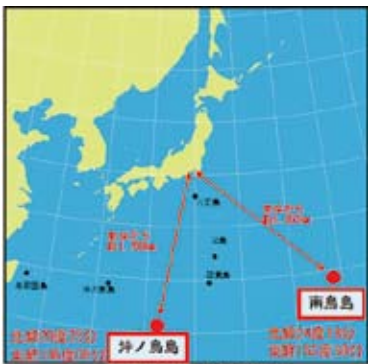
(参考)遠隔離島における活動拠点の整備内容について

【目的】「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」(平成22年6月24日施行)に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても、安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の船舶の係留や停泊等が可能となる活動拠点を整備します。

【概要】①遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の船舶の係留や停泊等が可能となる施設を国が設置・管理する制度を創設します。

②平成22年度における具体的な実施内容は以下のとおりです。

- ・南鳥島における港湾の施設の新規着工
- ・沖ノ鳥島における港湾整備に向けた現地測量調査等



南鳥島と沖ノ鳥島の位置



南鳥島全景



港湾施設が整備されていないことにより小型船に積み替えて資機材を陸揚げ(南鳥島)

2. 直轄港湾整備事業に係る選択と集中について

人口減少、少子高齢化の進展、財政状況の逼迫により、社会資本整備が抑制的にならざるを得ない中で、国際競争力の強化を早期に実現するため、直轄港湾整備事業の選択と集中を図ります。

全国重要港湾103港から、地域拠点性、貨物取扱量実績等を考慮し、港湾管理者等からの意見聴取を経た上で、新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾は、原則下表の43港とします。



全国港位置図(重要港湾以上)

地 方	新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾
北海道	石狩湾新港(北海道)、函館港(北海道)、釧路港(北海道)
東 北	八戸港(青森県)、青森港(青森県)、大船渡港(岩手県)、秋田港(秋田県)、酒田港(山形県)、小名浜港(福島県)
関 東	茨城港(茨城県)、鹿島港(茨城県)、木更津港(千葉県)、横須賀港(神奈川県)
北 陸	金沢港(石川県)、敦賀港(福井県)
中 部	御前崎港(静岡県)、衣浦港(愛知県)、三河港(愛知県)
近 畿	舞鶴港(京都府)、東播磨港(兵庫県)
中 国	境港(鳥取県)、浜田港(島根県)、宇野港(岡山県)、福山港(広島県)、呉港(広島県)、岩国港(山口県)、宇部港(山口県)
四 国	徳島小松島港(徳島県)、坂出港(香川県)、高松港(香川県)、松山港(愛媛県)、東予港(愛媛県)、高知港(高知県)
九 州	苅田港(福岡県)、伊万里港(佐賀県)、長崎港(長崎県)、八代港(熊本県)、大分港(大分県)、中津港(大分県)、
沖 縄	細島港(宮崎県)、鹿児島港(鹿児島県)、那覇港(沖縄県)、中城湾港(沖縄県)

また、国際海上コンテナターミナル、国際バルク貨物ターミナルについても「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」「国際バルク戦略港湾」をそれぞれ選定します。

「国際コンテナ戦略港湾」については、平成22年8月6日に阪神港と京浜港の2港を選定し、今後、機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進します。

3. 経済危機対応・地域活性化予備費の使用について

平成22年9月10日、「新成長戦略実現に向けた3段階の経済対策」が閣議決定され、円高、デフレ状況に対する緊急的な対応として、経済危機対応・地域活性化予備費を活用することとなりました。港湾関係事業においては、「地域の防災対策」として耐震強化岸壁等の整備を行います。

経済危機対応・地域活性化予備費(港湾関係事業)

	事業費	国 費
	4,452	3,001
うち直轄事業	3,568	2,600
うち補助事業	884	401

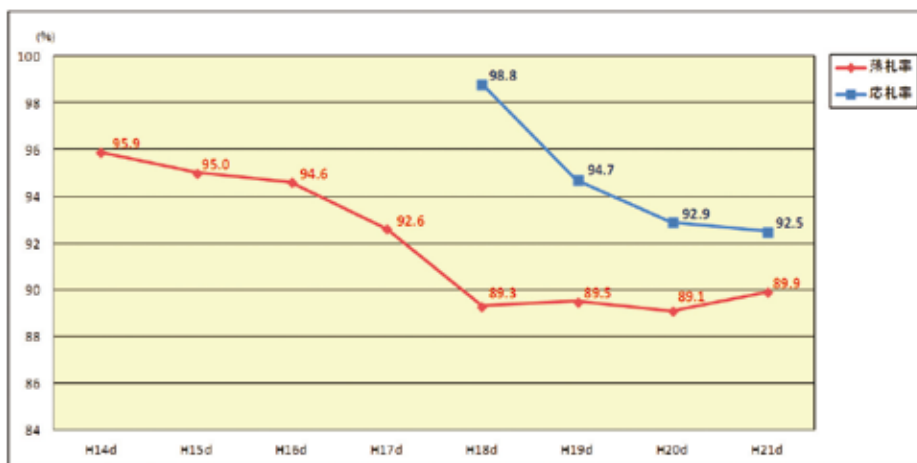
(単位:百万円)

IV. 公共調達システムの改革に向けた取り組み

1. 低入札対策

港湾空港関係の直轄請負工事における平均落札率は、いわゆる「ダンピング受注」の影響から平成18年度まで低下傾向にあり、その後は入札契約制度の改革もあって少し治まっている状況です。しかし、低入札価格調査基準価格に近い低価格で推移していることから、今後も、工事の品質低下や下請企業へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の弊害が発生していないか注視していく必要があります。

港湾空港関係直轄請負工事における落札率の推移(8地方整備局)

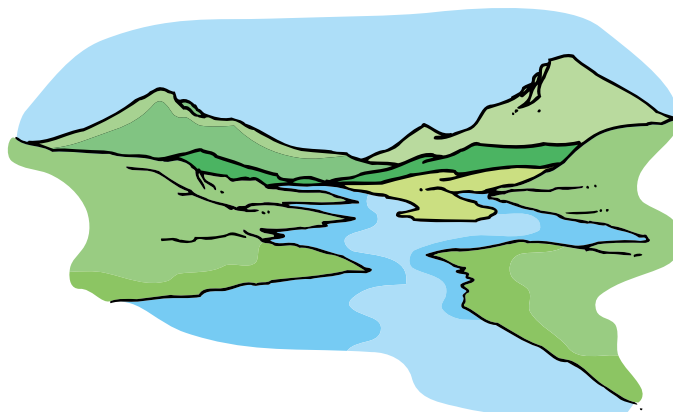


2. プロジェクトXの推進

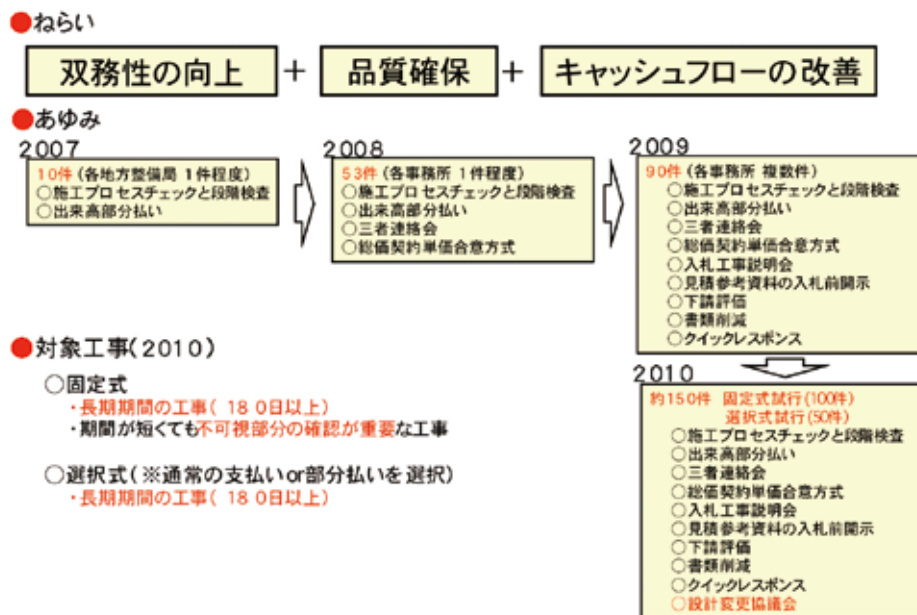
価格と品質の総合性に優れたサービスを調達するためには、調査設計(入札・契約、業務履行、評価)、工事(資格審査、入札・契約、工事施工、評価)、維持管理の各段階において得られた経験・知見や企業評価結果を、それぞれ前の段階へフィードバックさせて活用することにより、経験・知見、企業評価結果とその活用方法が好循環する建設生産システムを創出する必要があります。

このため、港湾局では、調査設計、工事、維持管理の各段階において様々な制度改革や試行的取り組みを進めており、中でも、「双務性の向上」と「品質確保」、「キャッシュフローの改善」を目的として、「プロジェクトX」と称する一連の取り組みを進めています。

この「プロジェクトX」は、平成19年度、施工プロセス検査と出来高部分払いを組み合わせた取り組みとして、まず全国10件の工事で試行を開始しました。従来の検査、支払い方式とは異なり、日々の施工プロセスのチェックと節目ごとに段階検査を行い、その出来高に対してその都度支払いを行うものであり、工事の品質確保と下請企業を含めた受注者のキャッシュフローの改善、更には発注者と受注者、元請下請関係の改善を目指すものです。翌20年度には、取り組み内容に、三者連絡会の開催(発注者、元請企業、下請企業)と出来高部分払い手続きを容易にする総価契約単価合意方式を追加し、平成21年度は、入札工事説明会の開催、見積参考資料の入札前開示、書類削減(30%オフ)クイックレスポンス、下請評価の検討を取り組み内容に加え、全国90件の工事で実施しました。平成22年度は、試行工事を更に拡大するとともに、出来高部分払い方式か通常支払い方式を選択出来る試行工事も設定します。



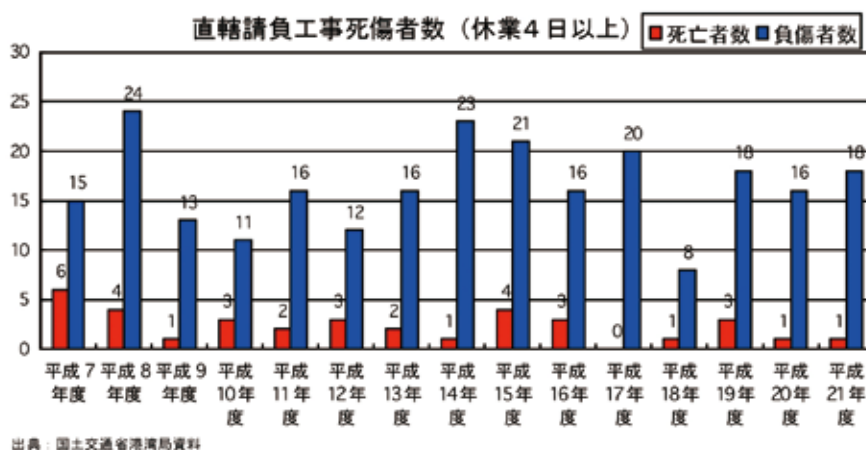
公共調達システムの改革に向けた取り組み



V. 直轄請負工事における労働災害の発生状況(平成21年度)

平成21年度の直轄請負工事(港湾、海岸、空港等)における労働災害の発生状況は、死亡者1名、負傷災害(休業4日以上)が18名で、ここ5年は死傷者数20名前後で推移しています。速報ですが、9月24日(金)に直轄港湾工事で死亡事故が発生し、1名の方が亡くなりました。

平成22年度は、当該年度工事に加え、昨年からの繰越工事が多数ありますので、工事安全に対し万全を期す必要があります。



VI. おわりに

我が国が経済危機から早期に脱却し未来に向かって成長していくため、国土交通省港湾局では、平成22年度予算を早期に執行すべく、最大限の努力をしているところです。

予算の効率的な執行と、価格、品質に優れた公正、適正な公共調達システムに向けた改革を両立すべく、様々な取り組みを推進して参りますので、関係各位のご理解、ご協力、ご支援をお願いする次第です。

東京港臨海大橋の大型起重機船による 3隻相吊の工事施工について

株式会社 吉田組 永友 雅宏

はじめに

本橋梁は、将来東京湾のランドマークとなる臨海大橋で、着工前から各方面より注目を集めた工事です。

工事詳細および管理方法は本会報のVOL. 93～94に詳しく記載されております。

今回は、海事業者の立場から現場施工での留意点等を述べさせていただきます。

3隻相吊作業の特殊性について

本工事の最も特徴的な点は、施工実績の極めて少ない大型起重機船3隻による浜出し、架設作業でした。

過去の実績としては、1993年の兵庫県西宮大橋架設以来17年ぶりの施工となりました。

長い起重機船作業の歴史の中でも大小を含めわずか3回の実績しか無く、施工計画および施工管理方法の立案には多くの関係者で協議を重ねて決定されました。

また、3隻相吊の現場経験者が職員及び起重機船の乗組員にも少なく、特に各起重機船の船長が船長として初めて挑む3隻相吊架設工事となりました。

単吊作業のそれとは比較にならない様々な苦労があったと思われませんが、発注者及び元請業者のご指導により無事故・無災害で工事を完了致しました。

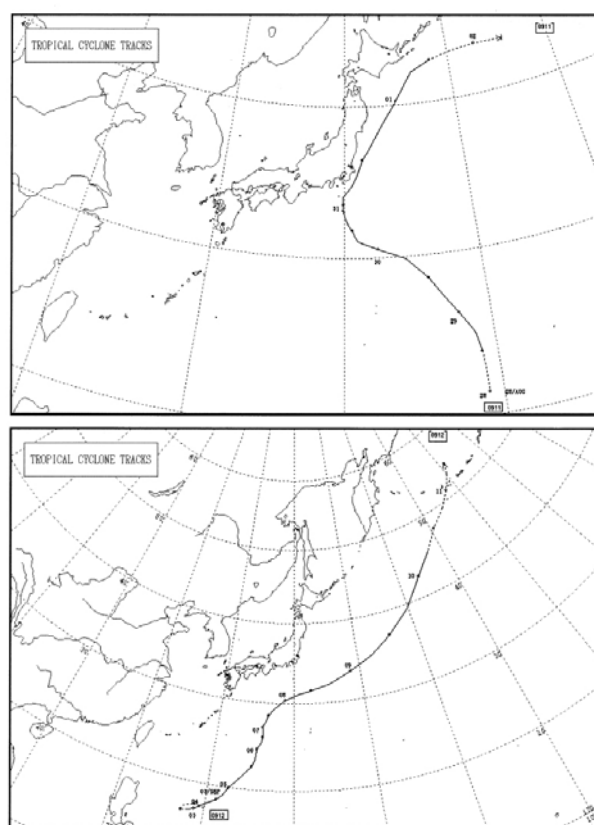
台風対策について

本工事は、大型起重機船3隻と大ブロック輸送の航洋台船(24,000t積)を同時に使用するため台風襲来の対応が課題でした。

また、本工事と隣接する羽田空港拡張工事が施工されていたため、大型起重機船が東京湾に集結していました。

台風対策については、他工事の作業船状況も複合的に考察し、台風発生時の作業船の避難場所及び避泊方法を選定しました。

本工事に従事する大型船の避難には、2日程度を有することから、台風発生時には迅速な情報収集と早期の判断が必要でした。



台風11・12号経路図(2009年)

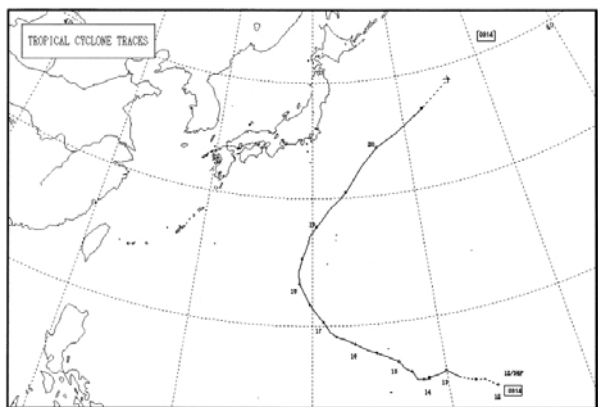
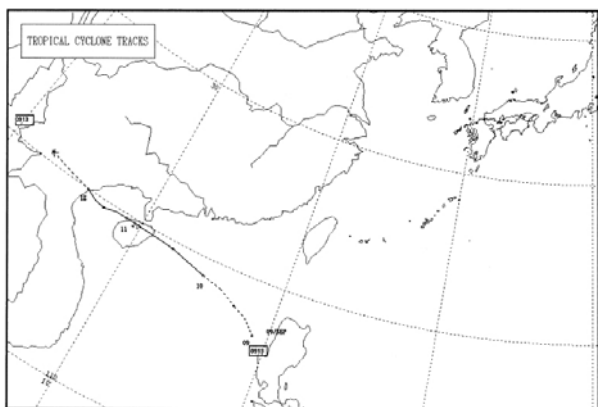
現場施工時は、台風発生時期であった為合計4度の台風の接近がありました。

台風避難を行うと、架設作業日の延期等が発生し、関係各所との様々な調整を考えると、作業の遅延は避けたいところです。

各台風に関しては何度も情報収集と分析を行い最小

限の台風避難で作業復帰を目指しました。

どのタイミングで作業を中止し、どのような方法で避泊するか、判断が難しく苦慮しましたが、事前に十分な台風対策を練っていたことと台風自体の直撃が無かった為、東京港内での避泊が可能で、その結果台風被害は無く、その後の作業も問題無く進行することが出来ました。



台風13・14号経路図(2009年)

作業船の係留管理について

3隻相吊での桁浜出・架設作業を行う場合、現場での限られた水域で、大型作業船4隻分の係留アンカーが必要となります。

従って係留索同士の干渉が当初より懸念されました。

作業は浜出(2ヶ所)・架設(2ヶ所)での作業になります。各船舶の動きに応じて係留索の角度が変わるため、すべての作業状況を作図し、係留索・アンカーの干渉が発生しない様に綿密に計画を進めました。

アンカー打設位置を変えると作業船の係留力が変わるため、係留力を確保しながら各係留索の干渉を最小に

止め、アンカー位置を決定する必要があります。

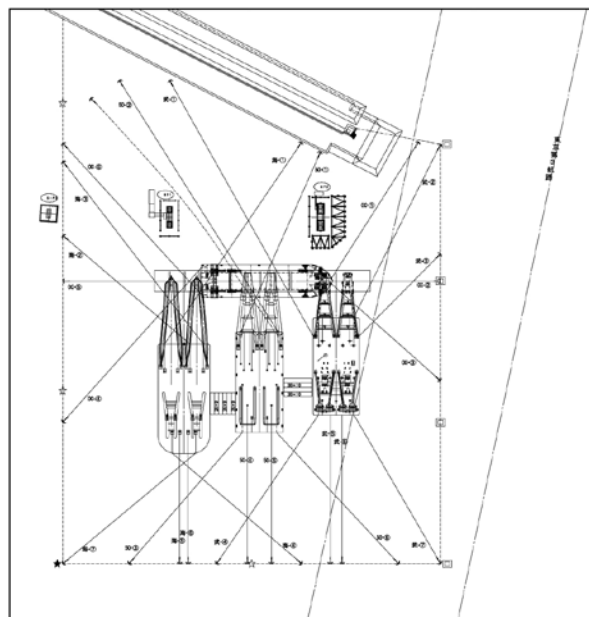
又、各作業場所の条件に合わせて係留方法を決定する必要もありました。

上記条件を解決し、係留方法を決定するのが一番苦労しました。

アンカー打設位置及び順序を決定した後は、現場での位置管理になります。

各アンカー位置をGPSで管理し、計画通りの係留方法で作業を行いました。

係留アンカーの性質上、打設位置より移動することがあり懸念材料ではありましたが、実施工ではアンカーの移動もなくスムーズな現場施工が行え、問題なく作業が終了しました。



係留要領図

FC3隻の同調管理について

通常は1隻で操船することが基準の起重機船ですので3隻を同調させ管理する事は非常に難しく、困難が予想されました。

これは各船の設備品や能力の違い、操船方法の違いなど様々な相違点があるためです。

同調作業は、下記項目を同調させる必要がありました。

1. 巻き上げ・巻き下げ速度の同調
2. 船舶の前後進の同調及び船体ねじりの低減
3. 各船フック荷重の調整

・巻き上げ・巻き下げ速度の同調

起重機船3隻同時に揚程計を0セットし、巻き上げ作業・巻き下げ作業を繰り返し、速度が遅い起重機船を基準に他2隻で調整する方法をとりました。

尚、各起重機船・本部・作業指揮者との連絡は無線で管理することにより同調を図りました。

・船舶の前後進の同調及び船体ねじりの低減

どうしても船舶同士が同時に前進(後進)作業を行う場合は、船体のねじれが生じます。

これを低減させるため、船体側舷部に間隔保持用にスペーサー台船を挟み込み各起重機船同士を連結させることで、ねじれの低減を行いました。(下図 起重機船船体固定要領図参照)

又、各船にGPSを設置し前後の差異・船体のねじれ状態をモニターで確認出来る様にして微調整が出来る様になりました。

又、浜出作業時は、光波距離計を使用して、岸壁との

距離を計測し、ねじれ及び前・後進速度の管理に努めました。

・各船フック荷重の調整

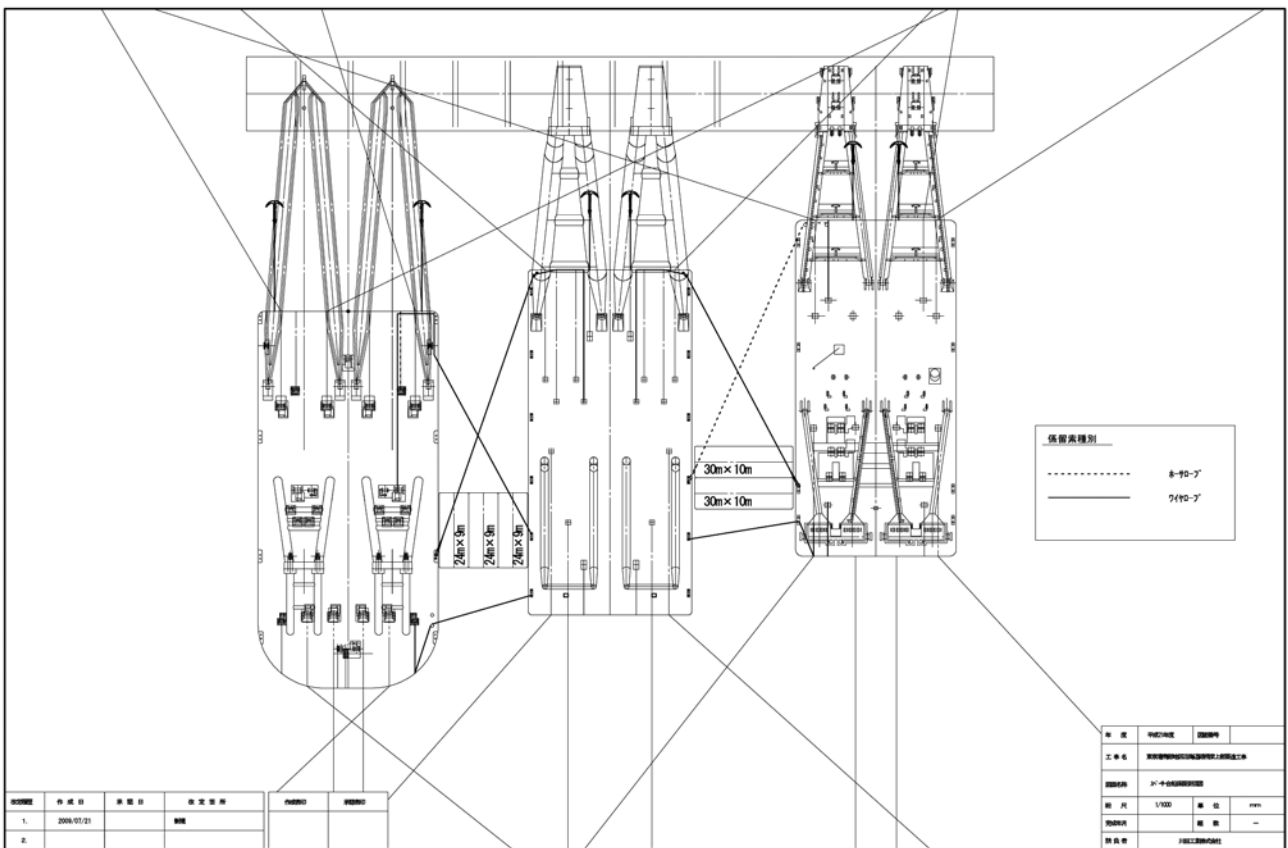
フック荷重を3隻とも同時にモニターで確認出来る様にして、自船以外の起重機船の状態も同時に把握出来る様にしました。

これら機材の使用方法や事前確認の意味で前日に同調練習を行いました。

最初は不慣れな状態でのスタートでしたが、練習を繰り返すことで、モニター数値の確認や、操船タイミング等に慣れてくると、スムーズに同調することが出来ました。

起重機船での作業は、どうしても操船者の感覚に頼る所があり、非常にアナログ的な側面があります。

今回GPS他各種計測機器を使用し、デジタル管理を行うことで、数値上での的確な状況判断を行うことが出来、操船者の経験や感覚というアナログ的側面と計測機器等のデジタル的な側面が融合することでより安全で、確実な施工が出来たと思います。



起重機船 船体固定要領図

船舶運航管理について

施工場所は、東京都(有明ヤード)千葉県(富津ヤード)と架設現場の三ヶ所に分散されており、船舶運航経路は東京第三航路,東水路,富津航路を往復する作業となります。

大型船舶4隻に、付属船十数隻の動きを考えて管理する必要がありました。

特に東京湾内は一般船舶の往来が多く、港内を移動する場合や、航路を通過する場合は、事前に各関係先に連絡調整の必要があり、天候や作業の進捗により運航状況が日々変わる為、各作業船の運航に苦労しました。

この為、申請と調整を行う部署を設け専任者を配置して運航管理を行いました。

これだけ狭い区域に多くの大型船が輻輳した(近隣の羽田拡張工事も含め)ことは起重機船工事でも珍しいことだと思います。

最後に

本稿では、東京港臨海大橋の大型起重機船3隻相吊架設工法について紹介しました。

東京港の新たなシンボルとなる橋梁工事に参画出来た経験を生かし、今後の施工に役立てたいと思います。

本工事施工に当たり、ご指導及びご協力いただきました関係各位に紙面をお借りして心から感謝申し上げます。



架設状況写真

「安全対策委員会」 非航旋回式起重機船「第28東華丸船団」の 安全パトロール

安全対策委員会は、9月21日(火)午後、仙台塩釜港・仙台港区中野地区岸壁(-9.0m)(耐震)前面において、地盤改良による盛り上がり土砂撤去及び掘り下げ工事を行っている水中バックホウの支援船として、夜間作業に従事している東華建設(株)所有・非航旋回式起重機船「第28東華丸」押船「第27東華丸」の安全パトロールを実施しました。

当日は、今夏最後の猛暑日の予報であったものの、それでも東北のため暑さも控えめかと委員の誰しも期待していました。しかし、暑い一日で、救命胴衣を着込んだ背中には作業着まで汗が染み込んでいました。

10月1日からの全国労働衛生週間をひかえ、何かとあわただしい安全衛生環境部門の委員もおり、業務をやり繰りされて参加して頂きました。

また、残念ながら細川委員長には急遽不参加となりましたが、野潟副委員長に取り仕切っていただき支障なくパトロールを進めることができました。

安全パトロールは、仙石線・中野栄駅に12:30に集合し、13:00係船場所に出発することとしていました。前日の秋分の日を含む連休の翌日でありましたが、委員は早めに到着され、東華建設(株)が用意していただいた大型ワゴン車2台に分乗して参加者全員揃って「第28東華丸」係船場所である中野地区・フェリー岸壁に行くことができました。

現地到着後、起重機船「第28東華丸」に乗船し、サロンを利用して頂き着換え後、船首部にて作業概要の説明を受け、その後船倉に搭載している「水中バックホウ」を見ながら、甲板部周辺から、操船ウインチ、スパッド装置、船尾居住区へと点検しました。

それから、連結している押船「第27東華丸」に渡りながら連結部、甲板部周辺、操舵室外観を見廻り、航行時の船橋視界も確認しました。

乗組員から連結装置の説明と若干の操作をして見せて頂きました。

各委員は、当該船団が「プッシャーに押航される作業船に対する船舶安全法」改正の適用対象となることから、従来のパトロールと心構えが違ったことだったと思われそうですが、さすがに手慣れたもので機敏に動かれ、滞りなく無事終えることができました。

「第28東華丸」は、1994年に建造された船体寸法が長さ58.3m×幅23.0m×深さ3.8m、吃水1.5m、船首・船尾に2基のサイドスラスタを装備し、自船で位置制御出来る250t吊り非航旋回式起重機船です。

「第27東華丸」は、「第28東華丸」と一緒に、1994年に建造された船体寸法が長さ23.0m×幅8.5m×深さ3.0m、吃水2.8m、全装備機関出力2,230kW、ピン式連結装置を装備した「第28東華丸」専用といっても良い押船です。

両船とも、建造後16年を経過していますが、良く手入れが行き届き、見た目も綺麗な船舶で感心しました。

現在、夜間作業で、昼間は作業員を就寝させるということで、思うような手入れが出来ない状況であるとのことでしたが、装備、設備の整理・整頓はしっかりとなされていました。この厳しい作業状況でも、作業環境の整備、作業の安全が周知されていると感じました。

船団長他乗組員には夜間作業明けで休養中ということもあり、係船岸壁背後のエプロンにて円陣で立ち、調査

票によるヒアリング及びパトロールの結果を、船団長、現場責任者と各委員が質疑応答・意見交換を和やかな中にも熱心なやり取りを行いました。

立ったまま、長時間の質疑応答等であったため終わった後は、皆さんにはお疲れの様子でした。

終わりに、パトロール実施にあたり、行き届いた準備、終止丁寧な対応をして頂いた東華建設(株)「阿部船団長」須田営業部長様他の方々には大変お世話になりました。

津田社長には忙しい時間をやり繰りされ、わざわざ係船場所までお出でになっての挨拶、パトロールの反省会への出席とご配慮を感謝申し上げます。

また、迎え、着換え場所・救命胴衣の提供、送りの段取りをして頂き感謝申し上げます。

有難うございました。

[参加者]

副委員長

野潟弘(株)ソイルテクニカ)

委員

濱本健治(寄神建設(株))

小林建夫(株)吉田組)

小岩末美(深田サルベージ建設(株))

木村岩男(若築建設(株))

高田和憲(松浦企業(株))

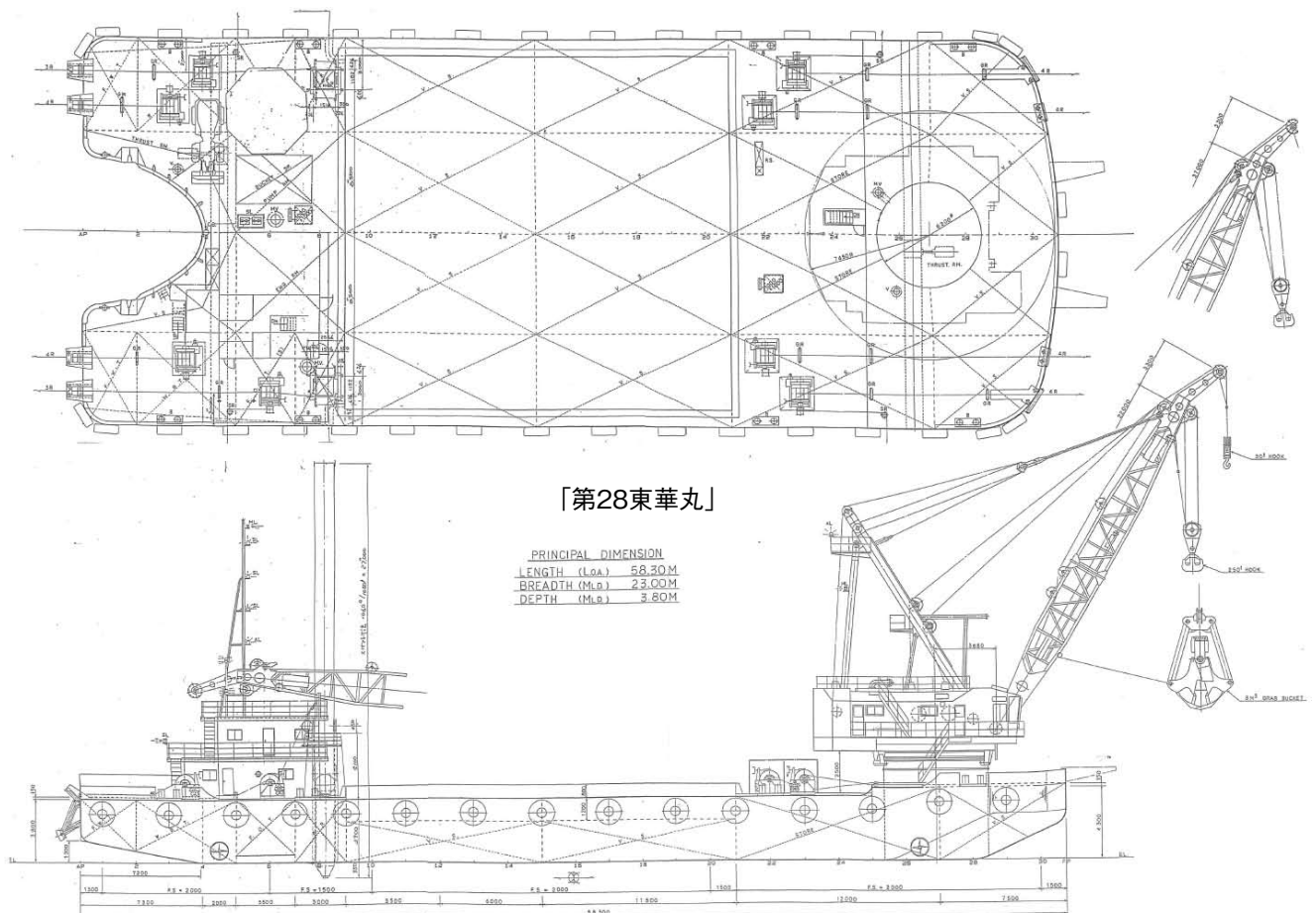
阿部勝雄(株)近藤組)

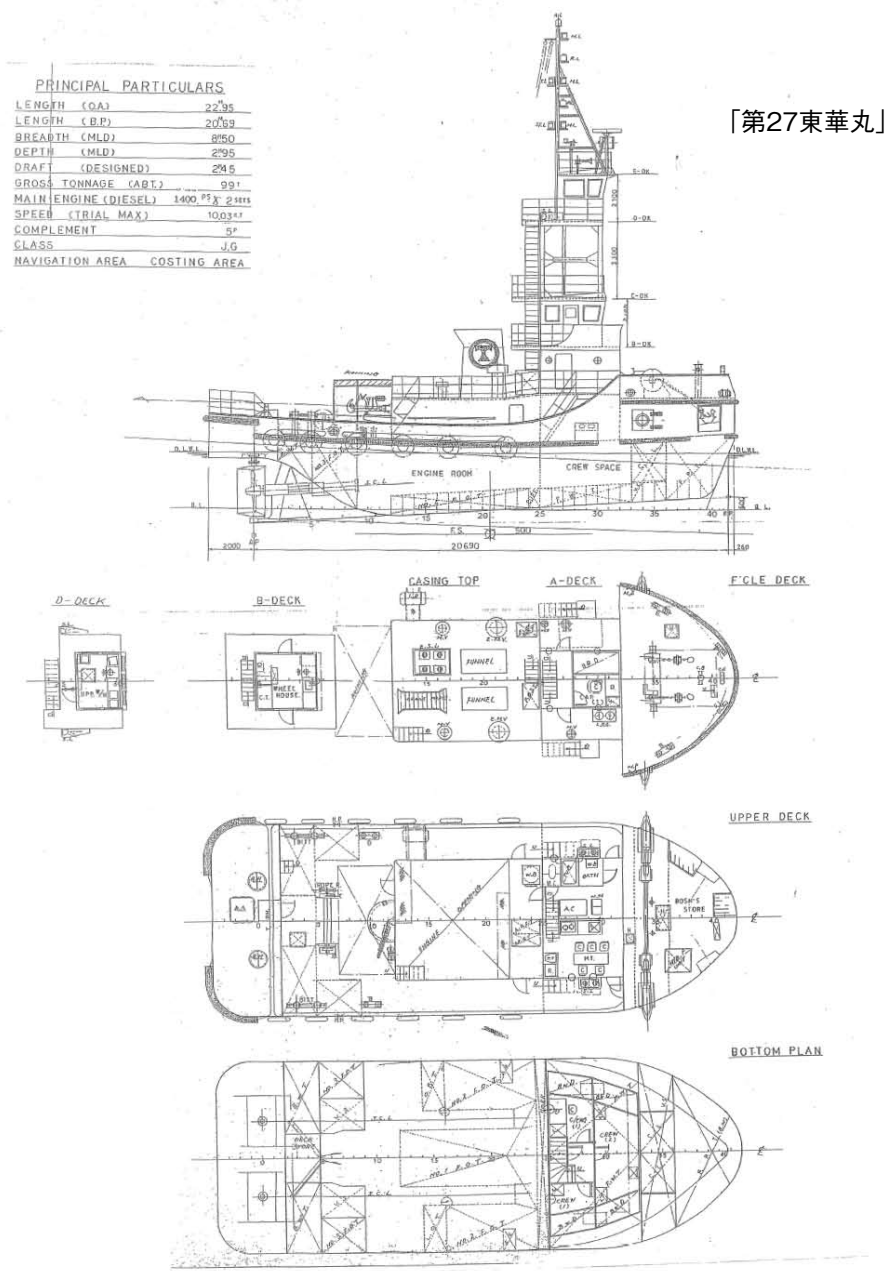
山下芳文(大旺新洋(株))

橋本庄治(株)近藤海事)

事務局

加藤





	総トン数(t)	重量トン数(t)	船種	船質	資格	全長(m)	巾(m)	深さ(m)	空船吃水 首(m) 尾(m)
第27東華丸	99		曳舟・押船	鋼	沿海	23.0	8.5	2.95	1.5 3.0
第28東華丸	1400	2000	非航式作業船	鋼		58.3	23.0	3.8	1.4 1.5

	満船吃水 首(m) 尾(m)	船艙寸法(m)	機関種類	主機馬力(PS)	速力(ノット)	クレーン型式	最大荷重(t)	グラブ容量(m ²) (ライトタイプ)
第27東華丸			ディーゼルヤンマー	1400×2基	13.4			
第28東華丸	3.0 3.0	23×21×2	ディーゼルヤンマー	254×1 108×1		SKK2508 GDT-N	250	8

	クレーン エンジン馬力(PS)	建造年月	乗組員(名)
第27東華丸		H6.3	定員5
第28東華丸	三菱重工1310	H6.3	定員9



350 t吊起重機船兼5.0^m浚渫船 第31新栄丸

株式会社 サンクラフト(旧社名:中垣組)

明治44年創業以来、島根県を中心とした山陰地区の、港湾・漁港施設の整備事業に微力を尽くして来ました。第31新栄丸は、消波ブロック(80t)やケーソン等構造物が大型化し、地場業者として事業に貢献する上で必要と考え、平成12年9月に建造しました。現在は本船の特性を生かし、水産庁直轄日本海西部地区漁場育成事業の一環である、沖合い大型魚礁の沈設作業にも起動力を発揮しております。これからも地域の発展、港や漁場の整備において、顧客のニーズに添ったより安心、安全な作業を心がけ、誠心誠意努力していく所存でございますので、一層のご支援、ご協力をお願い致します。

本船の特徴

本船は海洋工事における作業性、経済性を追求して建造した多目的大型海上クレーンです。巻上駆動にはブレーキ付トランスミッション、旋回、起伏、第

4ドラムには油圧駆動を採用し、マルチ駆動システムにより過酷な海上作業で優れた性能を発揮します。

1. 大水深魚礁作業

オメガドライブによる主巻、補巻の両ドラムを使って、40tの魚礁を最大250mまで効率よく据付けることが出来ます。また、支持、開閉ドラムを使用し、水深300m以上での据付を行うことも可能です。

2. ガントリーの折り畳み

クレーンのガントリーは油圧シリンダにより、短時間で折り畳みができ、水面上16mの橋桁下を航行可能としていますので、該当作業現場条件をクリア出来ます。

3. GPS測位計

本船には魚礁設置等の管理システムとして、GPS(ディファレンシャル)を搭載しており、沈設場所の特定や沈設時における測位管理が出来ます。また、データの記録が可能です。

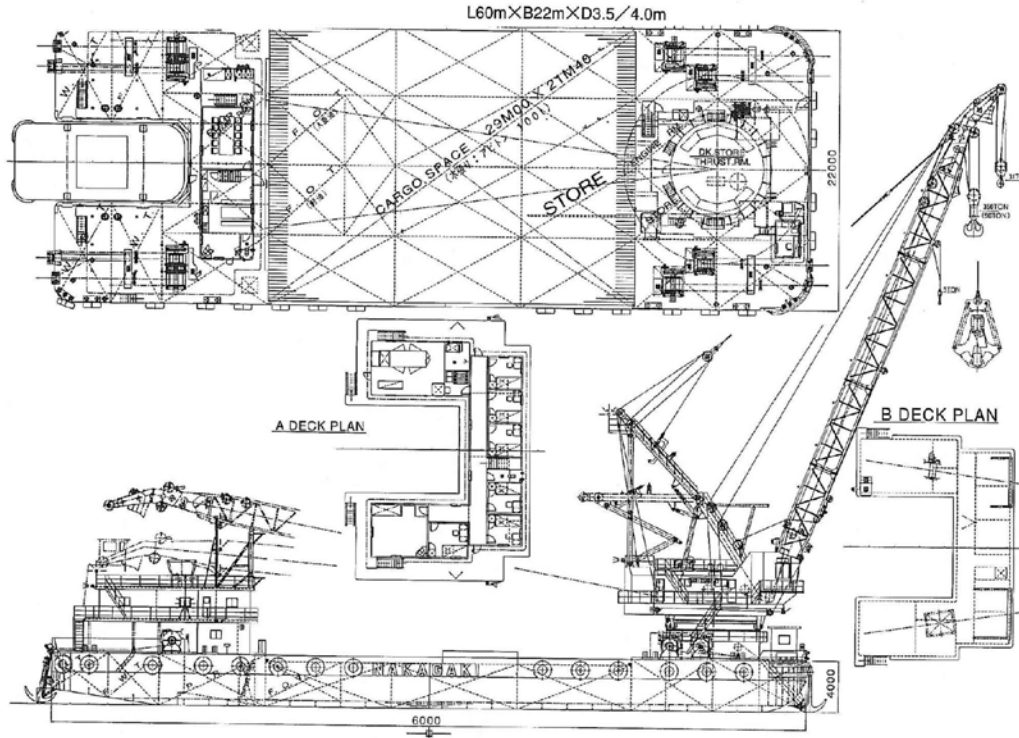
4. 騒音対策

機械室内には全面に防音材を張り、機械室内からの騒音を軽減しています。また、エンジン排気管は低騒音型マフラを採用し、環境に配慮しています。

操作室は防振ゴムと二重ドアで機械室と独立させ、振動を抑えた静かで快適なキャビンとなっております。



第三十一新栄丸



主要諸元表 (株)SKK製 SKK-3500DT-L型

クレーン仕様	第1主巻定格総荷重×作業半径	350t × 10.2m~62.5t × 39.5m
	第1補巻定格総荷重×作業半径	31t × (10.6m~43.8m)
	第2補巻定格総荷重×作業半径	5t × (8.4m~32.1m)
	第1主巻フック速度	0~1.8m/min (350t × 11車フック時)
	第1補巻フック速度	0~15m/min (31t × 1車フック時)
	第2補巻フック速度	0~30m/min (5tフック時)
	仕用フック	350t × 11車、90t × 3車、31t × 1車、10tポールフック、5tスイベル
浚渫仕様	直巻能力	24t
	巻上ロープ速度	0~57m/min
	巻下ロープ速度	0~80m/min
	浚渫深度	-30m (水面下)
	グラブバケット	標準用 P.L.C 5m ² 、14t 硬土盤用 P.L.C 4m ² 、16t
主要諸元	ジブ長さ	22.0m、29.2m、32.8m、40.0m
	原動機	三菱工業製 S12A2-MPTA 588kw / 1900rpm
	動力伝達方式	オメガドライブ方式 (巻上)、油圧駆動方式 (旋回、起状)
	旋回速度	0~1.3rpm
	起状ロープ速度	0~100m/min
	操作制御方式	電子制御及び空気圧制御
	空調設備	操作室冷暖房完備
	交信設備	拡声器、ワイヤレスマイク設備
船体仕様	船体寸法	60m × 22m × 3.5/4.0m
	総排水屯数	3680t × (吃水3.0m)
	載荷重量	1600t × (吃水1.75m)
	載荷甲板面積	29m × 21.4m (620m ²)
	操船ウインチ	船首部 15t巻 操船ウインチ (ワイヤ) 2台 15t巻 操船ウインチ (ホーサ) 2台 15t巻 操船ウインドラス (チェーン) 1台 船尾部 15t巻 操船ウインチ (ワイヤ、ホーサ) 2台
	油圧連結装置	4点駆動式 型式 P-25T-150S/200S
	スラスター	型式 SPJ 57RD 1台

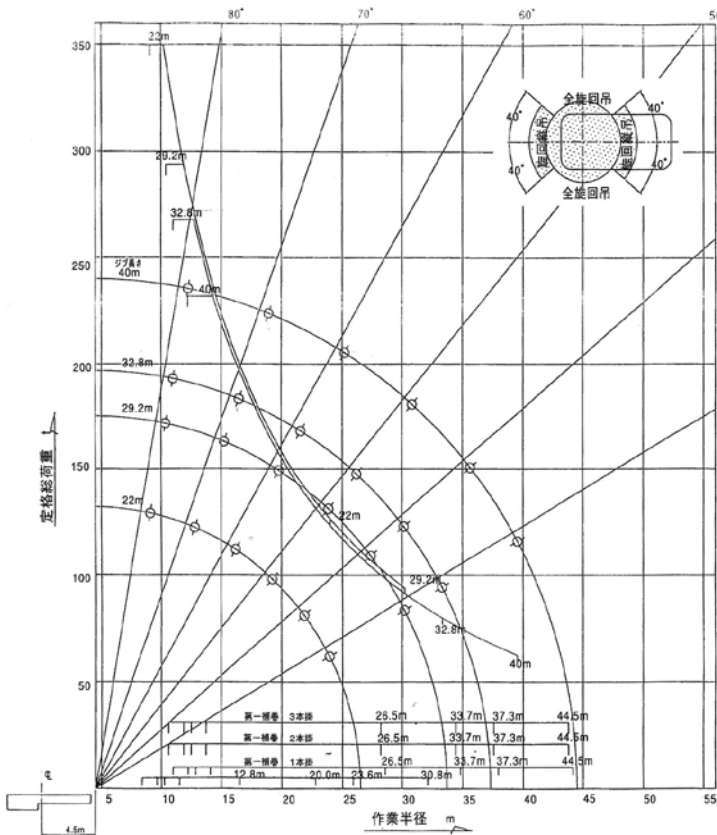
施工状況



島根地区広域漁場整備事業
組立魚礁据付状況
ハニカム魚礁(11.1×12.0×21.0 重量:71.84t)



浜田港福井地区防波堤(新北)築造工事
消波ブロック据付状況
テトラポッド80型



定格総荷重表

主巻350tフック使用時

		旋 回 縦 吊												
ジブ長さ	ジブ角度	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	77°	80°	
22.0m	主巻	定格総荷重 t	126.3	133.0	141.5	152.0	165.3	182.0	203.5	231.5	269.1	321.6	350.0	
		作業半径 m	24.0	23.0	21.9	20.6	19.3	17.8	16.2	14.5	12.8	11.0	10.2	9.1
26.5m	第一補巻	定格総荷重 t	31.0											
		作業半径 m	28.2	27.1	25.8	24.3	22.7	20.9	19.0	17.1	15.0	12.8	11.9	10.6
12.8m	第一補巻	定格総荷重 t	21.0											
		作業半径 m	28.2	27.1	25.8	24.3	22.7	20.9	19.0	17.1	15.0	12.8	11.9	10.6
29.2m	第一補巻	定格総荷重 t	10.0											
		作業半径 m	28.6	27.4	26.1	24.7	23.0	21.3	19.4	17.4	15.3	13.2	12.3	10.9
33.7m	第一補巻	定格総荷重 t	5.0											
		作業半径 m	16.5	16.0	15.5	14.8	14.1	13.3	12.4	11.4	10.5	9.4	9.0	8.4
20.0m	第一補巻	定格総荷重 t	93.8											
		作業半径 m	99.4	106.6	115.5	126.8	141.2	159.8	184.6	218.7	267.7	294.0		
32.8m	主巻	定格総荷重 t	30.2	28.9	27.4	25.7	23.9	21.9	19.8	17.6	15.2	12.8	11.8	10.4
		作業半径 m	30.2	28.9	27.4	25.7	23.9	21.9	19.8	17.6	15.2	12.8	11.8	10.4
37.3m	第一補巻	定格総荷重 t	31.0											
		作業半径 m	34.4	33.0	31.3	29.4	27.3	25.1	22.6	20.1	17.4	14.7	13.5	11.8
20.0m	第一補巻	定格総荷重 t	21.0											
		作業半径 m	34.4	33.0	31.3	29.4	27.3	25.1	22.6	20.1	17.4	14.7	13.5	11.8
32.8m	第一補巻	定格総荷重 t	10.0											
		作業半径 m	34.8	33.3	31.6	29.8	27.7	25.4	23.0	20.5	17.8	15.0	13.9	12.2
37.3m	第一補巻	定格総荷重 t	5.0											
		作業半径 m	22.8	21.9	21.0	19.9	18.7	17.4	16.0	14.5	12.9	11.3	10.6	9.6
23.6m	第一補巻	定格総荷重 t	79.7											
		作業半径 m	84.9	91.3	99.5	109.8	123.1	140.4	163.5	195.5	242.4	268.0		
40.0m	主巻	定格総荷重 t	33.3	31.8	30.1	28.3	26.2	24.0	21.6	19.1	16.5	13.8	12.7	11.0
		作業半径 m	33.3	31.8	30.1	28.3	26.2	24.0	21.6	19.1	16.5	13.8	12.7	11.0
37.3m	第一補巻	定格総荷重 t	31.0											
		作業半径 m	37.6	35.9	34.0	31.9	29.6	27.1	24.4	21.6	18.7	15.6	14.4	12.5
23.6m	第一補巻	定格総荷重 t	21.0											
		作業半径 m	37.6	35.9	34.0	31.9	29.6	27.1	24.4	21.6	18.7	15.6	14.4	12.5
40.0m	第一補巻	定格総荷重 t	10.0											
		作業半径 m	37.9	36.3	34.4	32.3	30.0	27.5	24.8	22.0	19.0	16.0	14.7	12.8
30.8m	第一補巻	定格総荷重 t	5.0											
		作業半径 m	25.9	24.9	23.7	22.4	21.0	19.4	17.8	16.0	14.2	12.2	11.4	10.3
44.5m	主巻	定格総荷重 t	62.5	66.9	72.5	79.6	88.6	100.2	115.5	136.1	165.1	208.3	232.0	
		作業半径 m	39.5	37.7	35.7	33.3	30.8	28.1	25.2	22.1	18.9	15.6	14.3	12.2
30.8m	第一補巻	定格総荷重 t	31.0											
		作業半径 m	43.8	41.8	39.6	37.0	34.3	31.3	28.0	24.7	21.1	17.5	16.0	13.7
44.5m	第一補巻	定格総荷重 t	21.0											
		作業半径 m	43.8	41.8	39.6	37.0	34.3	31.3	28.0	24.7	21.1	17.5	16.0	13.7
30.8m	第一補巻	定格総荷重 t	10.0											
		作業半径 m	44.2	42.2	39.9	37.4	34.6	31.6	28.4	25.0	21.5	17.8	16.3	14.1
30.8m	第一補巻	定格総荷重 t	5.0											
		作業半径 m	32.1	30.8	29.2	27.5	25.6	23.6	21.4	19.1	16.6	14.1	13.1	11.5

実際に吊り上げることができる荷重は、表の定格総荷重から吊り具等の質量を差引いた値となります。

主巻 350tフック質量 9t
第一補巻 3tフック質量 1.4t
第二補巻 5tフック質量 0.2t

藤建設株式会社

佐々木勝治 平成9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 北海道天塩郡豊富町
- 生年月日 昭和33年10月29日
- 入社年月日 昭和63年5月
- 所属 稚内事業部
- 職務 船団長
- 船 団 「ふじFC-18」150t吊起重機船(兼)グラブ浚渫船
「ふじNo.26号」アジテーター搭載型海上生コン打設船
「第一寿丸」曳船640PS 18t

●経歴

- 昭和63年 入社 起重機船ふじFC-12
甲板員として従事
- 平成 1年 移動式クレーン免許取得
- 平成 3年 起重機船ふじFC-16
クレーンオペレーター
- 平成 9年 海上起重作業管理技士資格取得
- 平成10年 起重機船ふじFC-18 船長
- 平成21年 海上起重基幹技能者講習終了証取得
現在に至る

●主な工事実績

- 稚内港第1副港-5.0m岸壁改良その他工事
- 宗谷港北副防波堤建設その他工事
- 稚内港-6.0m岸壁建設その他工事
- 杓形港-7.5m岸壁建設その他工事
- 稚内港-5.5m岸壁外一連工事
- 杓形港-7.5m岸壁建設工事
- 稚内港北副防波堤改良工事

●現在の職務と今後について

当社の船団は稚内港を基地港として、主に北海道の日本海側を中心に港湾・漁港・水産工事を行ってきました。近年、公共工事縮減の影響を受けて、弊社の工事量も大幅に減少し、かつて7隻の起重機船と2隻のクレーン付台船を所有していましたが、現在では4隻の起重機船となりとて



ふじFC-18



ふじNo. 26号

も寂しい限りです。

現在私は、ゴマフアザラシ見物で有名な抜海漁港の防砂堤建設工事に従事しております。今年度は、海象状態が悪く工事の進捗状況は遅れていますが、常に気象・海象状態の把握に細心の注意を払いつつ、安全作業を心がけていきたいと思います。

ところで、抜海漁港はゴマフアザラシの冬期間(10月末から4月中ごろまで)の休息地になっています。ゴマフアザラシは漢字では胡麻斑海豹となり、灰色の地に黒い斑模様があります。冬から春にかけて流氷とともに移動・回遊し、4月頃に氷上で出産します。冬のオホーツク海沿岸で良く見られ流氷が消滅し後退すると北上します。

抜海漁港は、ゴマフアザラシの絶好の見物スポットとなっており、東京からのツアーのコースにも入ってきているようです。海面からひょこっと顔を出す愛らしい姿や浅瀬になった砂地の上や消波ブロックの上ののんびりと寝転がっている姿を見ることが出来ます。最近では、11月から3月まで「ゴマフアザラシ観察所」が開設され、暖をとりながら観察が出来るようになっています。

稚内観光の名所のひとつですので是非ともお寄りください。

マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成22年7月7日(水)

◇認定試験・講習試験委員会

1. 受験受講資格審査方針
2. 試験問題作成方針

平成22年7月15日(木)

◇常任委員会幹事会

1. 平成22年度会員アンケート
2. 幹旋事業・優良作業船認定制度の進め方
3. 海上保安庁への要望活動方針
4. 作業船PR事業の進め方
5. その他

平成22年7月23日(金)

◇認定試験委員会幹事会

1. 受験願書審査(案)の作成

平成22年8月11日(水)

◇常任委員会

1. 平成22年度会員アンケートの実施
2. 船員等の幹旋事業
3. その他

平成22年8月20日(金)

◇認定試験・講習試験委員会

1. 受験願書審査

平成22年9月1日(水)～3日(金)

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題(案)の作成

平成22年9月8日(水)

◇認定試験・講習試験委員会

1. 試験問題の審査
2. 審査要領の審査
3. その他

平成22年9月30日(木)

◇三者連絡会等推進委員会

1. 平成22年度プロジェクトXと協会の対応

北海道支部

◇平成22年度地区技術担当者会議の開催について

北海道支部は、平成22年度道内各地区会員が出席し、技術担当者会議(地域懇談会)を実施いたしました。

会議では、最近の協会の活動状況について事務局から説明し、会員から提案された積算、入札、工事施工等の問題点について、支部技術積算委員を交えて会員による活発かつ有意義な意見交換が行われました。釧路市での道東地区会議には、本部青木専務理事のご出席を賜り、最近の協会の活動状況などに



道北地区技術担当者会議

ついてご説明をしていただきました。

会議終了後、各地区会議出席者で懇親会を行いました。各会場とも出席者が大変多く話題も豊富なものとなり意義のある会議とすることが出来ました。

1. 道南・道央地区技術担当者会議

平成22年9月7日(火) 15:00～ 苫小牧市

2. 道東地区技術担当者会議

平成22年9月15日(水) 15:00～ 釧路市

3. 道北地区技術担当者会議

平成22年9月28日(火) 15:00～ 留萌市

関東支部

◇平成22年度「海上起重作業管理技士」資格者証更新講習会開催

去る9月4日(土)残暑厳しい中、東京飯田橋レインホールにて更新講習会が開催されました。

今回は55名受講予定でしたが、仕事の都合により1名の欠席がありました。

開講にあたり、鳥海関東支部長の永年海上工事に携わってこられた貴重な経験と、ユーモアにあふれた挨拶がありました。

引き続き講習会に入り

- 一時限は 柿崎講師(NPO法人 みなとサポート)の海上工事について
- 二時限は 菅生講師((社)東京湾海難防止協会)の海上工事に係る関連法規について
- 三時限は 樋川講師(建設業労働災害防止協会)の労働安全衛生について

●四時限は 佐藤海技協本部調査部長の新技术等情報について

以上内容の濃い最新の情勢、情報のある更新講習会でした。

終了後に新しい資格証を交付し無事終了しました。

受講生の皆様お疲れ様でした。現場に戻り仕事に頑張ってください。



※本部からのご報告

今年度の「海上起重作業管理技士」資格者証更新講習会については、上記東京会場のほか、神戸会場は9月10日(金)、福岡会場は9月18日(土)開催し、札幌会場は11月26日(金)開催予定です。なお、開催状況等については、次回の会報(1月号)でご報告します。

◇平成22年度国交省港湾局の取り組みのプロジェクトX2010試行工事について

当支部では、本年は支部会員企業が元請、下請に携わっている試行工事が3事務所ありました。

京浜港湾事務所、千葉港湾事務所、鹿島港湾空港整備事務所です。

契約締結後、当支部斬り込み行動隊は本部作成の「プロジェクトXに関する要望書」と「三者連絡会等情報シート」等の書類を持参して発注者、元請企業、当支部会員の下請企業に対して、特に「三者連絡会」「キャッシュフローの改善」「提出書類の削減」等について細かく、詳しく説明し要望してきました。当支部としては

こうした行動により、三者(発注者、元請企業、下請企業)間の意思疎通を図り細かい所にまで注意気配りが進み、これが将来的には工事災害の減少につながって行くことと信じて行動しております。

他支部におかれましてもご活躍を期待しております。



◇沖縄支部総会開催

平成22年度沖縄支部第9回通常総会を、去る7月12日(月)那覇市の「ホテルロイヤルオリオン」において開催いたしました。

総会は、寄神会長、青木専務理事にご臨席いただき、下記次第にて行われ、議事は原案どおり承認されました。

「港湾講演会」では、沖縄総合事務局の浦辺開発建設部長に沖縄の港湾・空港情勢についてご講演をいただきました。

総会次第

- 開会挨拶 支部長 下地米蔵
- 来賓挨拶 会長 寄神茂之 様
- 本部報告 専務理事 青木道雄 様
- 議事
 - 1. 議長選出
 - 2. 議案
 - 第1号議案 平成21年度収支決算承認について
 - 第2号議案 平成22年度事業計画及び収支予算(案)について
 - 第3号議案 役員改選について
- 講演会 沖縄総合事務局 浦辺開発建設部長



インフォメーション

海技協 販売図書・案内

図書名	概要	体裁	発行年月	販売価格
非航作業船のえい航用 引船馬力の計算指針	作業船をえい航するために必要な引船の能力算出方法を取りまとめた指針	A4版 78ページ	平成 4年3月	会 員1,500円 非会員2,000円 (消費税、送料含)
作業船団の運航に伴う 環境保全対策マニュアル (国土交通省港湾局監修)	作業船が運航することによって自ら発生する排水、廃油、排出ガス、船内発生廃棄物、振動、騒音等による環境保全について、難解な関係法令を整理し、対応方策について取りまとめたマニュアル ・「港湾工事共通仕様書」((社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A4版 94ページ	平成18年4月	会 員2,000円 非会員2,500円 (消費税含、送料別)
沿岸域における 海象メカニズム	波のメカニズムを、平易に解説した文献	A4版 32ページ	平成19年3月	会 員 700円 非会員1,000円 (消費税含、送料別)
作業船団安全運航指針 (改訂版) (国土交通省港湾局監修)	近年の関係諸法令の改正に対する見直し等及び「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」を新たに盛り込んだ改訂版を発行 ・「港湾工事共通仕様書」((社)日本港湾協会発行)に参考図書として指定	A5版 200ページ	平成20年4月	会 員2,000円 非会員2,500円 (消費税含、送料別)

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

●お知らせコーナー●

1

新刊のご案内(平成20年4月発行)

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)

〈体裁〉A5版 200頁

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

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

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

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

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

発行 社団法人 日本海上起重技術協会
〒103-0002 東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8 ユースビル8階
TEL:03-5640-2941 FAX:03-5640-9303



2

安全啓蒙ポスター 配布のお知らせ

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

会員への配布

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

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



3

海技協ホームページ「会員専用ページ」の掲載事項 (10月以降掲載分)

〔関連通達〕

- 下請契約及び下請代金の支払いの適正化並びに施工管理の徹底等について
- 公共事業労務費調査(平成22年10月調査)の実施について

〔協会からのお知らせ〕

- 建設業取引適正化推進月間の創設について

(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2010.10 VOL.97



禁無断転載

発行日 平成22年10月

発行所 社団法人日本海上起重技術協会
広報委員会

〒103-0002

東京都中央区日本橋馬喰町1-3-8

ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス



37) 4800

〒723-0016 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内
TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336

〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内
TEL 088(847)2112 FAX 088(847)6576

〒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

〒901-0145 那覇市高良3-1-1 (株)大米建設内
TEL 098(975)9090 FAX 098(859)8817