

マリーン・ プロフェッショナル

Japan Marine Construction
Engineering Association



CONTENTS



海技協会報

ページ

01 巻頭言

「新春のご挨拶」

会長

寄神 茂之

「新年のはじまりにあたって」

国土交通大臣

馬淵 澄夫

06 特集

小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備について

国土交通省東北地方整備局 小名浜港湾事務所

11 特集

国際海上固体ばら積み貨物規制(IMSBCコード)の
国内港湾工事への適用について

国土交通省港湾局技術企画課 課長補佐

加藤 利弘

13 協会活動

平成22年度国土交通省港湾局長要望報告

18 協会活動

- ・平成22年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験結果について
- ・平成22年度「海上起重作業管理技士」認定試験及び資格者証更新講習結果について

27 協会トピック 北海道支部

平成22年度大規模津波防災総合訓練

29 会員寄稿「会員の広場」 北海道支部

最北の街 稚内市に映画館復活『T・ジョイ稚内』
<建設会社の新分野進出事業について>

藤建設 株式会社 常務取締役

島西二三男

30 会員作業船紹介[㊤] 近畿支部

「4,000t吊ジブ・スライド格納式起重機船 洋翔」
寄神建設 株式会社

34 海の匠「海上起重作業管理技士の紹介」 シリーズ[㊤] 関東支部

株式会社 トマック

長丸 仁

33 マリーンニュース「事務局だより」

37 インフォメーション「販売図書案内・お知らせコーナー」



新春のご挨拶

(社)日本海上起重技術協会会長
寄神 茂之

2011年(卯年)の新しい年を迎え、海技協会員の皆様のご清栄を心よりお慶び申し上げますとともに謹んで新春のご挨拶申し上げます。

私自身も会長就任以来早4度目の新年を迎えましたが、国内における経済情勢の変化は激しく、デフレ・円高不況が続く中で、昨年6月には「強い経済」を実現するために「新成長戦略」が閣議決定されました。国土交通省港湾局におかれても選択と集中の考えのもとで、8月に「国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)」が選定されるとともに、重要港湾(直轄)についても「重点港湾」43港が選定されるなど、我が国の国際競争力強化の実現を図るために港湾の新規整備への方針が示されました。また、港湾法等関連法が改正され、国が建設・管理する「遠隔離島の活動拠点施設の整備」制度が創設されるなど新たな事業分野を展開していただきました。しかしながら、全国の各地域を拠点としている地元海上工事専門業者にとっては事業量の見通しが、なお不透明の感を持っており社会資本整備重点計画等、中長期の整備計画を早期に取りまとめ示していただくことを切望するところです。このような状況の中で新年を迎えまして、会員企業を取り巻く環境は益々厳しさを増しておりますが、会員ならびに協会発展のために更なる努力を尽くして参りたいと存じますので、本年もどうぞよろしくお祈り申し上げます。

昨年の協会活動を振り返ってみますと、まずは、公益事業としての「海上起重基幹技能者」及び「海上起重作業管理技士」資格認定事業です。中でも、「海上起重作業管理技士」資格認定事業につきましては、開始以来20回目となる区切りの年を迎えまして、今日まで4600名を超える資格者が誕生し、しっかりとした認定制度として定着してきた感じがいたします。3年目を迎えました「海上起重基幹技能者」資格者も順調に増加しており、今後は両制度の効果的な運用を検討しつつ、現場の第一線でリーダーとして活躍されている作業船船長が、技術と技能を備えた「海上工事専門技術者」として確固たる地位の確立がなされ、工事実施においても高い技術者評価へと繋がるよう一層の努力をしていく必要があると考えております。

2つ目は、11月17日に支部長会議を経て行った港湾局長要望活動事業です。平成19年度より港湾局で進められた「公共調達制度改革」に沿った当協会の要望が前進し、昨年度におきましても「三者連絡会の試行の継続と拡大」、「下請表彰・評価制度の試行」、「作業船・専門技術者の適正評価に資する船舶関連情報のデータベース化」等々の形で推進されることとなりました。今年度は特に、作業船保有業者が評価され受注機会の増大に結びつくよう作業船及び技術者の確保対策への要望を強力に行いました。今後ともこれら施策の継続と更に充実させるためのフォ

ローアップに努めていく必要があると考えております。

さて、平成23年度予算も昨年の12月24日に財務省原案が閣議決定されました。財政状況の逼迫により社会資本整備が抑制される中で、国土交通省の公共事業関係予算案は、前年度をさらに下回る4兆2,796億円(12%減)と非常に厳しい結果となりました。そうした中でも、港湾関係予算は、対前年度を上回る(1%増)予算を獲得され、国際コンテナ戦略港湾のハブ機能の強化と地域における国際・国内物流の拠点整備を柱とする「選択と集中」による港湾の整備に取り組むこととされております。

このように厳しい状況の中で、必ずしも全国の各地域各港湾の整備の展望が見通せないように感じておりますが、我が国の海上工事力を一手に担っている当協会会員の皆様には、今日まで築いてこられた技術と実績を基に環境の変化にも対応しつつ、より一層適切な施工と安全の確保を徹底していただき万全の体制で海上工事に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

さらに、昨年の成果を実りあるものにし、引き続き本年度の事業計画を確実に遂行するために、「公共調達制度改革」に関する要望活動や、作業船のPR、船舶作業員の斡旋事業への取組等、協会活動の充実に向けて会員各位のご協力・ご支援を仰ぎつつ本部活動を鋭意進めていく所存であります。

最後に、会員各位のご繁栄ご健勝を祈念するとともに、協会運営に対する変わらぬご支援をお願い申し上げます。新年の挨拶と致します。





新年のはじまりに あたって

国土交通大臣
馬淵 澄夫

平成23年という新しい年を迎え、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

昨年は、政権交代によって政治や行政のシステムが大きく転換してから、本格的に予算編成等の行政運営に取り組んだ最初の年となりました。私も国土交通副大臣として、また、昨年9月からは国土交通大臣として国土交通行政に携わり、山積している課題の解決に向け、全力を挙げて取り組んでまいりました。本年も引き続き改革を継続し、更なるスピードアップを図りつつ、社会資本整備や交通政策の体系の構築などを通じて、我が国が抱える課題等へ対応してまいっている所存です。

私は、国土交通行政は3つの観点から国家の背骨を築いていくものであると認識しております。

一つ目は、国土の背骨としての観点です。国土の礎となる社会資本整備のあるべき姿をしっかりと示して、これを実現させてまいります。

二つ目は、国民生活の背骨としての観点です。国民生活の安全・安心を確保するための災害対策、豊かな国民生活の実現のための住宅政策や地域交通の確保等に取り組んでまいります。

三つ目は、地域経済を支える産業の背骨としての観点です。成長戦略に関する施策を実現し、国際競争力の強化を図っていくのみならず、観光、建設・運輸産業等、内需の中心となる産業の育成を進めてまいります。

このような三つの観点から、幅広い国土交通行政に関わる施策を総合化、体系化することにより、施策の効率と効果を高め、国民の皆様の目に見える成果を提示してい

くことが私どもの使命と考えております。

◆社会資本整備、交通政策のあり方について

私は、公共事業には3つの機能があると認識しております。第一は、維持管理を含め、真に必要な社会資本を整備する機能、第二は、地域間の再分配機能、第三に経済対策としての機能です。私としては、第一の機能を基本として、真に必要な社会資本整備のあるべき姿とその推進方策についてしっかりと議論し、国民に分かりやすくお示しすることが必要だと考えております。そのため、これまで、公共事業予算の見直し、事業評価の改善や需要推計手法の見直し、「選択と集中」による重点化等、限られた予算を効果的・効率的に活用できるよう、徹底的な改革に取り組んでまいりました。今後とも、このような公共事業の改革は引き続き進めてまいります。

また、こうした改革の成果を踏まえ、国土に関する長期的な展望を持ちつつ、国土、生活、産業の「3つの国家の背骨」を支える社会資本整備が果たすべき役割を明確にすること、すなわち、社会資本整備のマスタープランを定めることが重要であると考え、「社会資本整備重点計画」の見直しにも着手しております。昨年末には、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会において次期計画の骨子案をご提示いただいたところであり、これを踏まえ、本年夏頃までに新たな計画を閣議決定し、平成24年度予算への反映を目指してまいります。

併せて、国土交通政策において、社会資本整備とともに大きな柱である交通政策についても、その中核となる

「交通基本法案(仮称)」の検討を進めております。昨年末、交通基本法案検討小委員会において、交通基本法案の立案における基本的な論点についてとりまとめていただいたところであり、これを踏まえて同法案の制定を目指すとともに、交通政策のマスタープランとなる「交通基本計画(仮称)」の早期策定を目指してまいります。私は、この2つの計画が国土交通政策の今後の方向性を示す、車の両輪になると考えております。

◆安全・安心な社会づくり

我が国は、地震・津波や水害・土砂災害・高潮災害など、自然災害に対して脆弱な国土条件にあります。最近では、奄美地方の豪雨災害など、各地で集中豪雨による被害が発生しており、地球温暖化の影響も懸念されています。こうした自然災害から国民の生命や財産を守るという国土交通省の重要な使命を果たしてまいります。

なお、今後の治水対策については、「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を進めるとの考えに基づき、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」において昨年9月に公表された「中間とりまとめ」を踏まえ、全国の83事業(84施設)のダム事業の検証を、予断を持たずに進めてまいります。

また、公共インフラ及び住宅・建築物の耐震性向上を図るとともに、公共交通やエレベータ等の安全対策の充実を進めてまいります。公共交通における事故による被害者等への支援のあり方についても検討してまいります。

さらに、土地取引の円滑化及び住宅・建築物の耐震性等を図るために、その基礎となる境界情報を調査する地籍調査について、一層の推進に努めてまいります。

我が国において海上の安全確保を一義的に担う海上保安庁を所管する国土交通大臣として、海上保安庁の制度や体制を十分に整備するとともに、現場の高い士気を維持していくための環境整備を進めていくことが私の重大な責務であると考えています。こうした観点から、巡視船艇等の重点整備や要員の拡充等により海上保安庁の体制の充実強化を図るとともに、昨年末に設置された「海上警察権のあり方に関する有識者会議」における議論を踏まえ、海上保安庁による海上警察権の検討を進めてまいります。また、国際連携の推進等によりソマリア周辺海域やマラッカ・シンガポール海峡における海賊対策等を図ってまいります。

◆豊かな国民生活の実現

人口減少、高齢化が進んでいく中、高齢者・障がい者をはじめ誰もが自立できるユニバーサル社会を実現することは、極めて重要な政策課題です。そのため、ハード・ソフト両面における一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するとともに、国民生活に最も密着した基盤である住宅と地域交通を確保していくことが、今まで以上に重要になっていくものと考えております。バリアフリー施策については、新たな整備目標の設定をはじめ、関連施策の充実によりバリアフリー化の促進を図ってまいります。住宅については、医療・介護と連携したサービス付き高齢者向け住宅(仮称)の供給を促進するとともに、民間賃貸住宅入居者の居住の安定確保や既存住宅ストックの有効活用による、高齢者、障がい者、子育て世帯等の住宅セーフティネットの強化を図ってまいります。地域交通の確保については、交通基本法の検討と関連施策の充実を図ってまいります。

また、地球温暖化対策として、自動車単体対策、交通流対策、モーダルシフトや物流の効率化、公共交通の利用促進、住宅・建築物のまるごとエコ化、低炭素都市づくり等を推進してまいります。

さらに、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、地域経済への効果や渋滞、環境、他の交通機関への影響等を社会実験で検証しつつ、高速道路の原則無料化を段階的に進めてまいります。

◆国土交通省成長戦略の実現

我が国の国際競争力を高め、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるために、国土交通省成長戦略の実現に取り組んでまいります。

海洋分野においては、民間の知恵と資金を活用した港湾経営の効率化や内航フィーダー網の強化などによる国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能強化を図るとともに、海運・造船などの海事産業については、新たな造船政策や内航船代替建造対策の検討会を立ち上げるなど、その競争力の強化に一層強力に取り組んでまいります。また、排他的経済水域(EEZ)等の保全・利用の促進や海洋基盤情報の整備による海洋権益の確保を進めてまいります。

さらに、国際的発言力の強化として、本年6月の国際海事機関(IMO)次期事務局長選挙に擁立した日本人候

補(関水康司:現IMO海上安全部長)の当選を目指します。

航空分野においては、首都圏空港を含めた徹底的なオープンスカイの推進、羽田の24時間国際拠点空港化及び成田のアジアのハブ空港化の推進など首都圏空港の抜本的な機能強化を図るとともに、関空・伊丹の経営統合等により関空のバランスシートを改善し、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生してまいります。また、国管理空港の運営のあり方について、「民間の知恵と資金」を活用するための具体的な検討を進めてまいります。さらに、平成23年度から25年度までの3年間を「集中改革期間」と位置づけ、我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正大綱において、航空機燃料税の税率引き下げを盛り込んだところです。日本航空については、更生計画に従って着実な再生が図られるよう、引き続き必要な支援を行うとともに、指導監督を行ってまいります。

住宅・都市分野においては、大都市の国際競争力の強化のため、都市再生特別措置法における特別の地域制度の創設と、各種支援措置の充実に向けた検討を進めるとともに、住宅市場の活性化のため、質の高い新築住宅の供給と既存住宅流通・リフォームの促進等を進めてまいります。また、昨年設置した「不動産投資市場戦略会議」での議論も踏まえながら、施策の具体化に取り組んでまいります。

国際展開・官民連携分野においては、鉄道システム、道路、自動車産業、水インフラ、港湾、環境共生型都市開発等、我が国の優れた建設・運輸産業の海外展開を促進するため、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスや日本の技術・規格の国際標準化等に力を注いでまいります。また、厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本整備・維持管理を着実に進めていくため、コンセッション方式(施設の所有権を移転せず、民間事業者がインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式)の導入等PFI制度の拡充や、より幅広い官民連携による社会資本整備の取組を推進してまいります。

観光分野においては、海外プロモーションの充実等による「訪日外国人3,000万人プログラム」の展開、地域の幅広い関係者が参画する「観光地域づくりプラットフォーム」の形成や新しい観光アイテムの創造等による観光地の魅力向上を進めるとともに、休暇取得の分散化をはじめ

休暇改革について、国民的なコンセンサス形成に向けて努力してまいります。

◆経済・雇用情勢への対応

現下の厳しい経済・雇用状況、直面する円高・デフレ状況を踏まえ、昨年9月、「新成長戦略実現に向けた3段階の経済対策」、いわゆる「ステップ1」がとりまとめられ、国土交通省としては、住宅エコポイント制度や優良住宅取得支援制度(フラット35S)の大幅な金利引下げの延長、観光業や海運業における雇用創造・人材育成の推進、規制・制度改革等に取り組んでおります。また、「円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策」、いわゆる「ステップ2」に基づいて昨年11月に成立した補正予算等により、国土ミッシングリンクの解消、首都圏空港の強化、建設業に対する金融支援、海上保安体制の充実等の施策に取り組んでおり、引き続き、これらの対策に盛り込まれた施策の実効性を挙げるよう取り組んでまいります。また、「ステップ3」として位置づけられている平成23年度政府予算案において、国土交通省としては、既存の事業を抜本的に見直し、「国土交通省成長戦略」の実現をはじめ、真に必要な社会資本整備の着実な実施、地域の生活交通の確保・維持・改善、高速道路の原則無料化の推進、海上の安全と権益の確保、総合力の発揮、地域主権の確立に向けた取組といった確固たる戦略の下に大胆に予算を組み替えることにより、新たな時代に対応しながら、我が国を牽引する国土交通行政へと大きく転換することを目指します。

なお、特に疲弊している建設産業の現状を踏まえ、昨年末に「建設産業戦略会議」を設置したところであり、同会議での議論を踏まえて、今後の建設産業、特に地域建設産業の再生方策の検討を進めてまいります。

以上、新しい年を迎えるにあたり、国土交通省の重要課題を申し述べました。国民の皆様のご理解をいただきながら、ご期待に応えることができるよう、諸課題に全力で取り組んでまいり所存です。

国民の皆様の一層のご支援、ご協力をお願いするとともに、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心より祈念いたします。

(1月14日付けで大臣交代があり、大島国土交通大臣が就任されました。)

小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備について

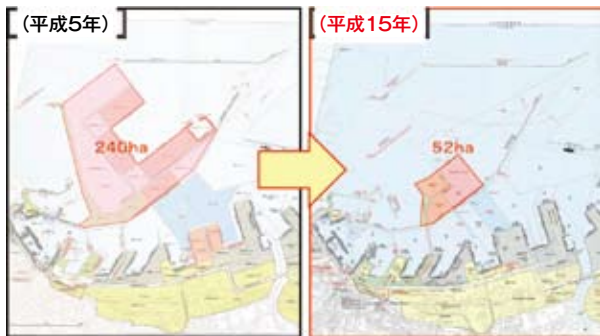
国土交通省 東北地方整備局 小名浜港湾事務所

はじめに

小名浜港に初めて人工島計画が位置付けられたのは、今から30年前の昭和56年3月のことである。その時の人工島面積は140haであり、橋梁は1号ふ頭から架ける計画であった。その後平成5年11月の港湾計画では、人工島の面積は約240haに拡大され、橋梁の起点は3号ふ頭に変更された。更に平成15年11月には臨海部の大規模計画が縮小されると言う状況下で、人工島の面積はほぼ1/5の52haまで縮小されている。



年からは外貿コンテナ航路が開設されるなど、小名浜港は工業・物流拠点としての機能を更に強化させ、いわき市のみならず南東北及び北関東の物流や経済発展に大きく寄与してきた。



30年来の人工島計画が実現のものとなったのは、平成20年度に国際物流ターミナルが新規着工されたときである。ようやく現実のものとなった小名浜港東港地区国際物流ターミナル事業の概要、整備効果及び工事現況について報告する。



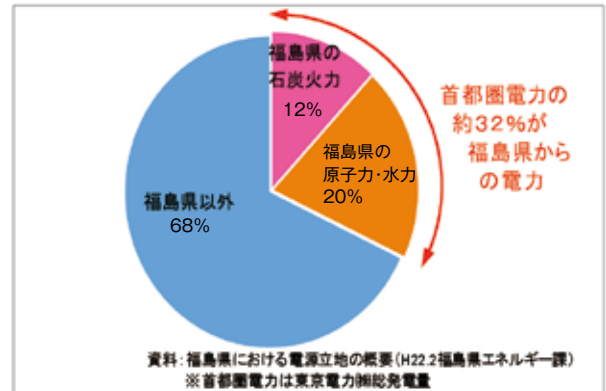
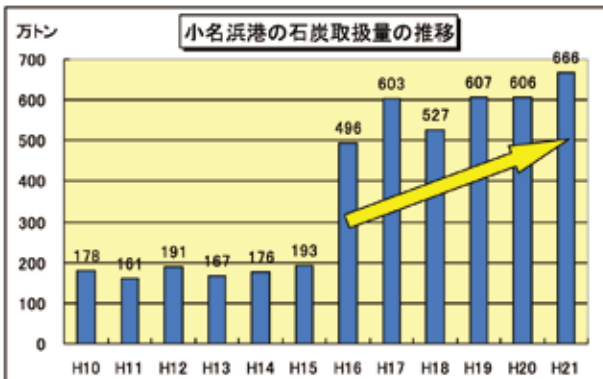
その一方で平成9年には観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」を、平成12年には環境水族館「アクアマリンふくしま」を整備し、これら両施設を中心とした一帯をアクアマリンパークとして形成している。さらにこの一帯は平成17年にいわき小名浜みなどオアシスに登録されるなど、現在では年間250万人もの人々が訪れる一大親水空間となっている。このように小名浜港は工業・物流拠点としての機能のみならず、市民に親しまれる憩いの場を提供するなど、親水空間との調和が取れた港湾となっている。

小名浜港の概要

福島県沿岸南部のいわき市に位置する小名浜港は、原材料受け入れや周辺火力発電所が使用する石炭の受け入れを行うなど、背後にある臨海工業地帯の発展に大きく寄与してきた。また周辺火力発電所で発電される電力の大半は首都圏に送電されていることから、エネルギー供給港湾の機能も担っている。更に平成10

小名浜港と石炭

現在、石炭の取扱は全体貨物量の40%以上を占めており、小名浜港の太宗貨物となっている。小名浜港での石炭取扱いは、古くは明治以降に開発された常磐炭鉱から採掘される石炭を京浜方面へ輸送したのが始まりで、以降電力需要の増加やオイルショックなどの影響から石炭需要は増え続け、現在では輸入・移出合わせて600万トンを超えるようになった。これら石炭の大半は小名浜港周辺の常磐共同火力(株)勿来発電所や東京電力(株)広野火力発電所に供給され発電に使用されている。発電された電力の大半は首都圏に送電しており、その電力量は首都圏消費電力量の12%をカバーしている。このことから小名浜港は我が国の産業や暮らしに大きく貢献していると言える。



小名浜港の現況

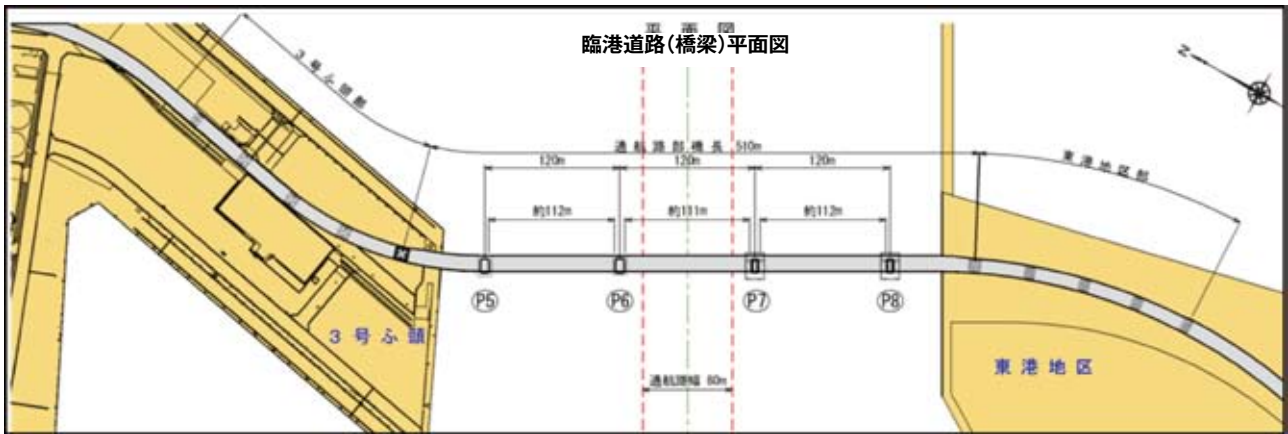
これら石炭は主にオーストラリアやインドネシアから輸入されており、輸送は70,000～90,000DWTクラスのパナマックス船で行われている。小名浜港に入港したパナマックス船は、公共の6号ふ頭岸壁(-14m)と7号ふ頭(-13m)×2バースの合計3バースのうちいずれかのバースで荷揚げを行うことになるが、これらのバースでは石炭以外にも銅精鉱や亜鉛鉱の荷役を行っているため、順番待ちが生じるなど船舶が非常に混み合っている状況である。



滞船と喫水調整

元々パナマックス船が接岸できる大水深バースが少ない小名浜港では、荷役の順番待ちによる滞船が生じていたが、平成16年の勿来発電所のミル増設と広野火力発電所5号機の稼働を契機に滞船が急激に増え始め、平成21年には192日間の滞船日数を記録するようになった。

臨港道路(橋梁)の概要



3号ふ頭から東港地区へアクセスする橋梁(L=927m)は、3号ふ頭部及び東港地区はPC箱桁橋、航路部はPCエクストラードード橋が計画されている。

エクストラードード橋は、桁橋と斜張橋の長所を取り入れた経済性・デザイン性に優れた形式で、日本の臨港道路では小名浜港で初めて採用された形式である。

小名浜港の景観に調和する新たなランドマークとなることも期待されている。

【橋梁概要】

- ・道路規格:第4種第2級
- ・設計速度:V=40km/h
- ・橋長:L=927m

(3号ふ頭部)

上部形式:4径間連続PC箱桁橋

(L=220m)

下部形式:逆T式橋台(A1)、壁式橋脚(P1～P4)

基礎形式:場所打ち杭

(航路部)

上部形式:5径間PCエクストラードード橋(L=510m)

下部形式:2柱式橋脚(P5～P8)

基礎形式:ニューマチックケーソン(P5～P6)、
鋼管矢板(P7～P8)

(東港地区)

上部形式:4径間連続PC箱桁橋

(L=197m)

下部形式:逆T式橋台(A2)、壁式橋脚

(P9～P12)

基礎工:鋼管杭



橋梁完成イメージ (3号ふ頭からの視点場)

臨港道路(橋梁)工事の現況

臨港道路(橋梁)の工事は、平成22年度から着手している。

1.航路部の工事状況

航路部では、3号ふ頭側において橋梁工事の作業ヤードとなる仮設栈台の工事を行っている。

(仮設栈台構造概要)

延長 L=183m

面積 A=2,250㎡

幅員 W=8.0m

基礎構造 鋼管杭(φ800、N=72本)

ジャケット6基(作業部4基(74t/基)、

通路部2基(96t/基))

工事は、平成22年7月から海上作業に着手している。最初に基礎となる鋼管杭を杭打船による打撃工法(油圧ハンマー)で打設し、その後ジャケットを起重機船で据付け固定した。(写真-1、写真-2)

現在、栈台本体の上下部工を施工中である。



写真-1 鋼管杭打設状況



写真-2 ジャケット据付状況

2.陸上部(3号ふ頭部)の工事状況

陸上部(3号ふ頭部)では、現在、橋梁下部工事及び橋梁アプローチ部の液状化対策として地盤改良工事を行っている。

橋梁下部工事は、P1～P4の橋脚4基と場所打ち杭(φ1500 全周回転式オールケーシング工法 N=33本 L=27.5m～52m)を施工している。

工事は、躯体が大きく工程上クリティカルとなるP4橋脚の場所打ち杭から施工を開始し、P3橋脚、P2橋脚、P1橋脚の順番で施工している。(写真-3)

橋梁アプローチ部の地盤改良工事は、サンドコンパ



写真-3 陸上部下部工事(場所打ち杭)状況

クションパイル工法(φ700 N=611本)により、施工している。

なお、建物等に近接する一部の範囲は、振動等の影響を考慮して静的締固め工法を採用している。(写真-4)



写真-4 陸上部地盤改良工事状況

おわりに

小名浜港湾事務所は、昭和4年に前身となる当時の内務省小名浜港修築事務所が設置されてから一昨年80年を迎えた。多くの先人の努力によって、外洋に面した厳しい自然条件下での港湾整備を可能にした技術を生み、また、港町の活発な市民活動を生むなどしてきた小名浜港である。東港地区国際物流ターミナル事業の整備により、今後も更なる機能向上と我が国の国際競争力強化に資する新たな役割を担うことが期待されている。

国際海上固体ばら積み貨物規則(IMSBCコード)の国内港湾工事への適用について

国土交通省港湾局技術企画課 課長補佐 加藤 利弘

1. 経緯

固体ばら積み貨物の海上運送については、従来より、不適切な積載方法による荷崩れや、貨物の液化化、化学反応等による事故の危険性が認識されていたため、1965年、国際海事機関(IMO)は、固体ばら積み貨物の積載方法や運送方法を定めた「ばら積み貨物の安全実施規則(BCコード)」を策定し、その後数回の改訂を行ってきました。しかし、1980年代後半からばら積み貨物船の沈没等の事故が多発したことから、2008年12月、国際海事機関(IMO)第85回海上安全委員会において、同コードを一部改正して「国際海上固体ばら積み貨物規則(IMSBCコード)」とするとともに、非強制の勧告であった同コードをSOLAS条約附属書で2011年1月1日より強制化することが決定されました。

すなわち、2011年1月1日からは、ばら積み運送が可能な貨物は、IMSBCコードに記載された貨物と荷積国の主管庁が承認した貨物のみとなり、それも、IMSBCコード又は主管庁承認時に規定された積載方法及び運送方法に従って運送することが義務づけられた訳です。

国内的には「特殊貨物船舶運送規則」の改正(2010年9月24日公布、2011年1月1日施行、国土交通省令第47号)が行われるとともに、IMSBCコードに基づき固体ばら積み貨物の積載方法や運送方法を定めた告示(2010年12月22日、国土交通省告示第1526～1529号)が発出され、荷送人が行うべき手続きや貨物の積載方法、運送方法等が義務づけられています。

2. 新たな規制の内容

「特殊貨物船舶運送規則」の改正により、2011年1月1日より、固体ばら積み貨物を海上運送する場合には、種々の手続きや「積載の方法」(積載方法と運送方法を含むもの)に従って運送することが義務づけられました。

一般に、国内港湾工事において海上運送が想定される貨物については、種別C(液化化貨物、固体化学貨物の両方の危険性を有しない貨物)の貨物であり、かつ、そのほとんどが「本邦各港間を沿海区域を超えないで航行する場合」に該当すると想定されます。この場合、必要となる新たな手続きは次の2つの手続きにすぎず、「積載の方法」の遵守についても義務づけられていませんが、第1条の2の2又は第15条の3の規定に違反して、資料を船長に提出しなかったり、虚偽の記載のある資料を提出した場合は、20万円以下の罰金となっています。

①船長への資料の提出(規則第1条の2の2)

- ・荷送人は、船積み前に、荷送人及び荷受人の氏名又は名称、住所、貨物の品名、特性、質量を記載した資料を船長に提出しなければなりません。
- ・「その他の固体ばら積み物質及び船舶によるその他のばら積み物質の積載の方法を定める告示(2010年12月22日、国土交通省告示第1529号)」に掲載された固体ばら積み貨物(港湾工事で海上輸送する場合の多い水底土砂、土砂、石、がれき、混合処理土は、種別Cとしてこの告示に掲載済み)を海上輸送する場合、新たに必要となる手続きはこの手続きのみです。

②貨物の性状及び「積載の方法」の確認(規則第15条の2の3)及び船長への資料の提出(規則第15条の3第1号)

- ・荷送人は、告示に定められた物質以外を運送する場合、当該貨物の性状及び「積載の方法」について、あらかじめ地方運輸局長の確認を受け、船積み前に、その確認書の写しを船長に提出しなければなりません。
- ・告示に定められていない物質の地方運輸局長による確認には、1～2ヶ月程度の期間を要することが想定されますので、こうした貨物を運送する場合は、時間的余裕をもって対応する必要があります。
- ・なお、告示に定められていない物質でも、既に事前承認が終了している物質もあります。この場合は1～2週間程度で地方運輸局長による確認手続きが完了しますので、運送する物質が事前承認済みか否かは海事局ホームページ等で確認して下さい。

なお、種別C以外の物質を運送する場合や沿海区域を超えて航行する場合は、それぞれの場合に応じて様々な追加の手続きが必要になるほか、「積載の方法」を遵守する義務も生じますので、こうした場合は、事前にどのような手続き等が必要になるか十分確認する必要があります。

(コラム)用語の定義及び解説

①固体ばら積み貨物

- ・液体又は気体を除き、微粒状、粒状又は塊状物資から構成された一般に均一な組成のものであって、何ら梱包されることなく直接船倉又は貨物区画に積載される貨物。
- ・次のように区分されており、その区分に応じて規制の内容が異なります。
 - 種別A：液状化貨物(液状化するおそれのある貨物)
 - 種別B：固体化学貨物(化学的危険性を有する貨物)
 - 種別C：種別A、種別Bの両方の危険性を有しない貨物

②国際海上固体ばら積み貨物規則(IMSBCコード)

- ・約170品目の貨物について、それぞれ性状、危険性等を明記するとともに、その積載方法、運送方法等を定めた国際的な規則。
- ・国内的には、国土交通省告示において、「積載の方法」(積載方法と運送方法を含むもの)として規定されています。
- ・港湾工事で海上輸送する場合の多い水底土砂、土砂、石、がれき、混合処理土については、約170品目の貨物に含まれていなかったため、事前審査により種別Cとしての承認を得て、IMSBCコードに追加する形で「その他の固体ばら積み物質及び船舶によるその他のばら積み物質の積載の方法を定める告示(2010年12月22日、国土交通省告示第1529号)」に掲載されています。

③荷送人

- ・船主と当該貨物について海上運送契約を締結した者(自社船舶の場合は運航責任者に運送指示をした者)。
- ・いわゆる「現場渡し」で石材や土砂等を購入する場合は、石材会社や販売店等が荷送人になります。また、工事で発生した浚渫土砂の荷送人は当該工事を実施した業者となります。

平成22年度 国土交通省港湾局長要望報告

1. 平成22年度要望趣旨について

平素は、当協会の業務運営に関しまして、格別のご指導とご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協会は昭和61年の発足以来、国土交通省ご当局をはじめ関係官公庁、団体等のご指導ご支援により、順調に活動してまいり、この間、海上起重事業の近代化と海上起重技術の向上に努めてまいりました。中でも、平成3年から取り組んできております「海上起重作業管理技士」認定事業、平成18年に発行いたしました「作業船団の運航に伴う環境保全マニュアル」、平成19年に発行いたしました「作業船による架空送電線接触事故防止対策指針」、平成20年4月に再発行いたしました「作業船団安全運航指針」ならびに平成20年9月に国土交通大臣の認可を得て開始いたしました「登録海上起重基幹技能者」認定事業等、協会の公益事業に対しまして特段のご理解とご支援・ご指導を賜り、誠に有り難く深く感謝申し上げます。

さて、当協会会員が企業活動の中核とする公共事業につきましては、公共事業投資が景気を支え雇用を促進することの理解が広まらず、公共事業予算が長期間低迷を続けており、海洋国家を支える我が国の港湾関係事業の円滑な執行への影響が危惧されております。とりわけ、地方における事業量の減少が懸念されており、多くの会員企業にとっては大変厳しい状況となっております。

この様な情勢の中で、港湾局におかれましては、関係各団体が抱える諸問題を解決すべく、平成19年度より公共調達制度改革を推進されておられ、当協会といたしましてもこれに関連した要望を行ってきており、昨年度におきましても「三者連絡会の試行の継続と拡大」、「下請表彰・評価制度の試行」、「作業船・専門技術者の適切評価に資する船舶関連情報のデータベース化」等々の施策が進展し、毎年度、着実に対応していただいておりますことに深く感謝申し上げます。

本年度は、昨今の厳しい現状を克服するために、以下に要望事項を取りまとめましたので、特段のご理解とご配慮を賜り早急に実現いただきますようよろしくお願い申し上げます。

2. 要望事項

I 公共事業予算の確保

作業船保有業者である当協会会員は公共工事に大きく依存しておりますが、公共工事の長期に亘る縮減と今年度の大幅な削減により作業船の稼働率が低下し、また作業船と乗組員の維持のために費用がかさみ、企業経営が極度に悪化しております。このまま推移しますと、作業船が激減し海洋国日本を支えるのに必要な海上工事力を確保することが困難となり、日本の海上工事システムに重大な障害が発生する恐れがあります。

このような事態を回避するためには海上工事力を有する優良な作業船保有業者が生き残ることが必要であり、一定水準以上の公共事業の確保が不可欠であります。

ご当局で推進されております港湾・海岸の整備は、国土交通省新成長戦略の実行、安心・安全な国民生活の確保、及びグリーンイノベーションの促進のために不可欠であります。こうした整備を行っていくためにも海上工事力の維持・確保は欠かせないと考えております。

このような状況をご理解いただき、平成23年度の港湾関係予算の大幅な増加を強くお願い申し上げます。

II 公共調達制度改革に関する要望

ご当局は公共調達制度改革に関して当協会が提出しました要望の趣旨をよくご理解いただき、多くの事項について制度に反映すべく検討を進められていることについて、当協会会員は大きな期待を抱いております。

以下に当協会が提案しております4つの課題ごとに重要と位置づけている要望事項をあげました。この中には、既に実施に移されているもの、現在ご検討いただいているもの等々が含まれておりますが、改めて要望させていただきます。

1. 技術力を有する優良な業者が評価され力を発揮し生き残れるシステムの構築に向けて

(1) 低入札価格調査基準価格の再引き上げ

低入札価格調査基準価格は昨年度に引き上げが行われましたが、激しい競争の下で実際の入札はこの基準価格に近いところで落札されることが多いため、基準価格が元請業者の経営を圧迫し、さらに極端に低い下請価格が発生する原因の1つになっております。こうした状況を改善するため、低入札価格調査基準価格の更なる引き上げをお願いします。

(2) 施工実績の要件緩和

作業船を使用しJVにより参加する工事に関して、競争参加資格としての施工実績の要件の緩和をお願いしたい。具体的には、JV代表者に対しては従来通りですが、構成員については、施工実績だけでなく、指定の作業船及び資格船員(海上起重作業管理技士)を配置し、何らかの海上工事の元請工事実績を有していれば施工実績と同等として認める措置を導入していただきたい。

(3) 総合評価における作業船の評価

作業船を主体とする工事の総合評価においては、施工能力の評価の一環として使用予定の主作業船(船員を含む)の保有形態及び能力を評価項目に加えるとともに、配置予定技術者の能力と同等の配点を行っていただきたい。工事の主体となる作業船を評価することにより、工事の品質及び安全の確保に役立つと考えます。

なお、本提案の採用にあたっては、作業船の効率的稼働の妨げにならないように、総合評価で対象とされた主作業船と同等以上の評価点を有する作業船であれば、ペナルティなしで代替使用できるように配慮していただきたい。

(4) 地元中小業者への工事量の確保

地域経済を支え、緊急時等の応急復旧工事に欠かせない地元作業船保有業者を支援するため、分離・分割発注、発注対象工種の拡大、施工実績の要件緩和、総合評価における地域精通度に係わる加点の増大、『作業船在場調査』より得られる地場作業船の稼働予定情報に配慮した工事発注などを行うことにより、地元中小業者向けの工事量を確保していただきたい。

(5) 作業船及び専門技術者の適切な評価

優良な作業船保有業者が生き残るためにも、作業船保有業者が有する作業船(船員を含む)の機能、能力、施工実績等の海上工事力に関する情報を一元的に集約し、発注者が、工事の入札において作業船保有業者の評価が適切に行えるとともに、作業船保有業者の社会的地位の向上に結びつく対応をお願いします。

(6) 海上起重作業管理技士制度の見直し

当協会は、海上起重基幹技能者制度との連携を図りながら、資格の階層化をめざして海上起重作業管理技士制度の見直しを進めております。当局におかれましては、これら資格者の事業執行上の位置づけについて今後ご指導いただきますようお願いいたします。

2. 作業船保有業者が作業船の維持・更新コストを回収できるシステムの構築に向けて

(1) 作業船確保のための公共調達制度の創設

現行の公共調達制度では、高価な作業船に投資し乗組員を維持していることに関して特別点数では評価していただいておりますが、個別の工事の発注においては何も配慮されておらず、作業船保有業者と作業船を保有していない業者とが同等の位置づけとなっております。

今後激減することが見込まれる作業船、特に大型作業船の確保を容易にするために、例えば、①作業船の保有を入札参加資格要件に加える、②総合評価において作業船保有業者に大きなプライオリティを与える、③施工管理を行う施工業者が代表者で、作業船を使用して工事を実施する作業船保有業者が構成員である役割分担型(乙型)JVの導入などを行うことにより、作業船の位置づけが明確である公共調達制度の創設をお願いします。

(2) 下請価格の適正化の指導

工事の執行に当たって、当初の下請契約書に加えて、下請変更契約書をも発注者に提出することを施工業者に徹底するとともに、後述する三者連絡会を通じて下請価格の適正化に向けて指導を行っていただきたい。

3. 下請業者が誇りを持ち適切な評価を得て仕事ができるシステムの構築に向けて

(1) 下請業者表彰制度の拡充

元請業者の表彰制度と合わせて、技術力を駆使して海上工事を実施している作業船保有業者をはじめとする優良な下請工事専門業者に対する表彰制度(使用作業船の特定も含めて)を拡充するとともに、総合評価において表彰を受けた下請工事専門業者を下請使用する元請業者に加点する制度の普及をお願いします。

(2) 下請業者に対する工事成績点の付与

主要な工種については下請業者にも工事成績点を付与していただき、特別点数や総合評価に反映するシステムを構築していただきたい。

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の構築に向けて

(1) 『プロジェクトX』の実施

ご当局では品質確保、キャッシュフローの改善並びに双務性の高い甲乙及び元下関係の構築を目的として『プロジェクトX』が実施され、施工プロセス検査、出来高部分払い、総価契約単価合意、三者連絡会、設計変更協議会などの施策が導入されたことは、新たな工事執行システムの出発点として大きな意義があります。発注者によって双務性に配慮した設計・契約(変更を含む)が行われ、その情報が見積参考資料によって元請業者のみならず下請業者にも開示していただければ、公平で透明性の高い工事執行システムとなり、元下関係の適正化にも大きな効果が生じることが期待できます。

この新たな工事執行システムが定着するためには、工事に係わるすべての関係者が新たな共通認識、特に双務性に係わる意識を改めることが必要であり、また発注者によるそのためのルール作りと強力な指導が重要と考えます。このような観点から、今後様々な工夫を加えながら『プロジェクトX』を長期に亘り全国的に幅広く実施していただき、実りある成果を出されることを期待します。

(2) 三者連絡会の効果的運用

三者連絡会は『プロジェクトX』の目的を達成するために、発注者、元請業者、下請業者が効果的なコミュニケー

ションを行う場として位置づけられておりますが、当協会では特に元下関係の改善に有効な手段と考えております。

三者連絡会において、発注者(直轄事務所)は『建設業法令遵守ガイドライン』の遵守の徹底を指導するとともに、総価契約単価合意による工種単価と施工業者から提出された下請契約書(変更を含む。積算内訳書添付が望ましい)によりキャッシュフロー(下請価格)の妥当性の確認を行うなどして、元下関係の適正化に積極的に関与していただきますようお願いします。

(3) 下請業者の管理経費を明確にした積算体系の構築

現在海上工事は重層下請構造の下で実施されておりますが、現行の請負工事積算基準は依然として元請業者が直営施工する形態を前提として作成されております。このため、工事専門業者が下請施工するために要する管理経費が明確となっておりません。この結果、下請業者の管理経費に関して元請業者の理解が得られず、下請価格の圧縮を余儀なくさせられているのが実情であります。つきましては、下請工事が適正に行われ、工事専門業者の健全な経営を確保するために、工事の実態に即した積算体系の構築をお願いします。

(4) より実態に即したきめ細かい積算

見積参考資料の提示や入札工事説明会の開催により、積算に関わる問題がかなり解消されてきておりますが、より実態に即したきめ細かい積算をお願いしたく、今後別途の意見交換をお願いします。また、遠隔離島等気象海象条件の厳しい場所での工事に対しては、下請業者にしわ寄せが来ないよう積算、工事契約、変更契約について特段の配慮をお願いします。

Ⅲ 経済対策等の実施

建設産業を取り巻く環境は公共事業の大幅な減少と円高等による先の見えない経済状況のため一段と厳しさを増すとともに、金融機関の建設事業や建設企業経営に対する厳しい評価による貸し渋り・貸しはがしや信用不安が企業の資金の流動性を低下させ、企業経営を大変不安定なものにしています。

このため、政府で実施されております資金調達の円滑化などの経済対策をお願いしますとともに、以下の海上工事分野での対策を強く要望します。

当協会会員は下請業者として公共事業に参画することが多く、大きな信用不安の下で工事を実施せざるを得ないのが現状であります。このため、低入札価格調査基準価格の再引き上げ、出来高部分払い制度の拡大、公共工事の前倒し執行などの措置により元請業者の保護を行うとともに、不測の事態が生じた場合でも下請業者が安心して仕事ができる下請代金支払保証制度の導入、下請資金繰り支援(ファクタリング)事業の適用、下請代金支払条件の改善、下請価格の適正化のための指導、作業船の維持更新投資に対する設備投資減税の適用などの施策を行うことによって、建設業者間の信用不安の解消を図り、工事の実施と品質の確保が円滑に行える環境を早急に整備していただくようお願いします。

以上要望を列挙しましたが、詳細については私共との意見交換の場や個別要望の中で当協会の要望を更に詳しくお聞きいただき、調達制度などの施策に反映していただきますよう、よろしくご要望申し上げます。

3. 要望日時・出席者等

日 時：平成22年11月17日(水) 16:10～17:00

場 所：国土交通省10F港湾局会議室

●国土交通省港湾局

山縣大臣官房技術参事官、吉永技術企画課長、村岡建設企画室長、幸田事業監理官、和才総務課調整官ほか港湾局担当官

●(社)日本海上起重技術協会

会 長	寄神茂之
副 会 長	清原生郎 (関門港湾建設(株) 代表取締役社長)
副 会 長 北海道支部長	宮崎英樹 (岩倉建設(株) 代表取締役社長)
〃 関東支部長	鳥海宣隆 ((株)古川組 代表取締役社長)
〃 北陸支部長	本間達郎 ((株)本間組 代表取締役社長)
〃 中部支部長	佐野茂樹 (青木建設(株) 代表取締役社長)
〃 近畿支部長	吉田和正 ((株)吉田組 代表取締役社長)
理 事 中国支部長	伏見 暁 (山陽建設(株) 代表取締役会長)
四国支部長	平野正員 (大旺新洋(株) 代表取締役会長)
〃 九州支部長	近藤観司 ((株)近藤海事 代表取締役会長)
〃 沖縄支部長	下地米蔵 ((株)大米建設 代表取締役社長)
専務理事	青木道雄
常任委員長	塩見雅樹 (寄神建設(株) 副社長)
事業委員長	三木 享 ((株)吉田組 取締役特別顧問)
広報委員長	荻野嘉郎 (岩倉建設(株) 執行役員部長)

4. 要望に対する今後の協会活動等

港湾局からは、「要望事項については皆様方の意見や現場を尊重して対応していくこととしたい。」旨の回答がありました。

当協会の要望事項は、作業船保有業者が評価され、海上工事力を発揮するための公共調達制度の根幹に係わるものであることから、引き続き意見交換しながら進めていくことをお願いしました。今後、各地方整備局とも意見交換を行ってまいります。

会員の皆様のご期待に添うよう常任委員会をはじめとした協会組織をあげて取り組んでまいりますので、本件に関して協会事務局へ忌憚のないご意見を頂きますよう、よろしくお願いいたします。

要望書については紙面の都合で全文を掲載できませんが、会員の皆様には別途要望書を送付いたしますので、そちらをご覧ください。協会ホームページの会員専用ページをご覧ください。

平成22年度 「登録海上起重基幹技能者」 講習試験結果について

(社)日本海上起重技術協会(会長 寄神茂之)は、建設業法施行規則第18条の3の2の規定に基づき申請し、平成20年9月19日付けで国土交通大臣から「登録海上起重基幹技能者講習実施機関」としての許可登録[国土交通大臣登録番号10番]を受け、昨年の10月・11月に平成22年度「登録海上起重基幹技能者」講習試験を実施しました。

1. 講習試験について

昨年の10月・11月に東京、大阪、(表-1)において講習試験を実施し、12月17日(金)開催の講習試験委員会の判定を受け合格者を決定しました。

今年度の合格者は112名で、平成20年度からの認定者は498名となりました。合格者の内訳は、表-3、表-4、表-5のとおり。



挨拶する青木専務理事

表-1 平成22年度講習試験実施会場及び受験者数並びに合格者数

試験会場	実施日	申込者数	受験者数	合格者数
大阪会場 (大阪市西区) 大阪科学技術センター	H22. 10. 28 (木) ~ 29 (金)	89名	87名	85名
東京会場 (東京都新宿区) 飯田橋レインホール	H22. 11. 4 (木) ~ 5 (金)	34名	27名	27名
		123名	114名	112名

表一2 講義科目及び時間並びに講師

科 目	内 容	時 間	講 師
技能一般	海上工事現場における基幹的な役割及び当該役割を担うために必要な技能に関する講義	2.5時間	加藤講師
関係法令	海上工事における関係法令に関する講義	1.5時間	長谷川講師
資材管理 原価管理 品質管理	海上工事における資材管理・原価管理及び品質管理に関する講義	3.0時間	入部講師
施工管理 工程管理	海上工事における施工管理及び工程管理に関する講義	2.0時間	木下講師
安全管理	海上工事における安全管理に関する講義	1.5時間	秋山講師

計10.5時間



東京会場



大阪会場

表一3 登録海上起重基幹技能者会員別一覧

会員別		2008	2009	2010	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	
正会員	人数	111	131	70	312
	会社数	39	44	10	93
賛助 会員	人数	0	3	0	3
	会社数	0	2	0	2
非会員	人数	95	46	42	183
	会社数	58	20	13	91
合計	人数	206	180	112	498
	会社数	97	66	23	186

表一4 登録海上起重基幹技能者支部別一覧

支部別		2008	2009	2010	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	
北海道 支部	人数	8	36	2	46
	会社数	4	19	0	23
東北 支部	人数	21	10	5	36
	会社数	12	5	3	20
関東 支部	人数	28	29	6	63
	会社数	13	4	1	18
北陸 支部	人数	17	8	2	27
	会社数	9	4	0	13
中部 支部	人数	10	6	3	19
	会社数	7	3	1	11
近畿 支部	人数	51	30	38	119
	会社数	10	6	2	18
中国 支部	人数	15	10	4	29
	会社数	9	4	2	15
四国 支部	人数	6	4	8	18
	会社数	4	2	2	8
九州 支部	人数	48	44	44	136
	会社数	27	17	12	56
沖縄 支部	人数	2	3	0	5
	会社数	2	2	0	4
合計	人数	206	180	112	498
	会社数	97	66	23	186

表一5 平成22年度 登録海上起重基幹技能者 合格者 (112名)

NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名
1	東 竜児	39	紀三井泰行	77	西山 治
2	阿部 勲	40	木村 剛	78	野副 秀樹
3	阿部 尚己	41	桐原 昇	79	野村 公志
4	飯澤 宏至	42	楠橋 和仁	80	櫛井 隆満
5	石田 博明	43	久堀 幸喜	81	畠山 忠章
6	石本 和秀	44	倉本 修司	82	濱本 達弥
7	市瀬 孝闊	45	久留米 勝	83	東島 学
8	伊藤 之夫	46	好田 洋次	84	日野 友仁
9	井上 雅行	47	小林 寛和	85	平野 一之
10	今井 直樹	48	小山 聡	86	平山 雅康
11	今村 浩一	49	斉藤 公一	87	平山 正義
12	石見 敦宏	50	酒井 弘	88	深川 義孝
13	内田 悦男	51	坂田 五生	89	藤河 敦
14	内山 雅晶	52	崎本 勝	90	船谷 國雄
15	梅崎 正男	53	佐々木 弘幸	91	堀田 茂晃
16	梅津 聡	54	佐藤 啓一	92	本間 幸栄
17	梅津 智弘	55	佐藤 広誠	93	前田 清三
18	大石 時義	56	佐藤 勉	94	益田 光二
19	大石 義則	57	佐藤 久美	95	増田 義雄
20	大津 英之	58	佐藤 寛敏	96	松尾 俊光
21	緒方 順也	59	椎木 淳一	97	松野 下樹哉
22	岡本 正仁	60	島崎 浩二	98	万田 初宏
23	奥野 光郎	61	杉下 吉寿	99	三上 大輔
24	長田 逸雄	62	平 信雄	100	南野 武男
25	越智 将斗	63	高見 久雄	101	宮崎 三千雄
26	垣脇 重利	64	田崎 大介	102	棟方 誠
27	梶原 靖史	65	田島 功一朗	103	村上 正保
28	加場 満信	66	立花 慎一	104	矢ヶ部 秀明
29	加藤 高志	67	樽角 博文	105	安田 義昭
30	加藤 陽一	68	土井 誠	106	山崎 喜三男
31	金森 力	69	戸嶋 義彦	107	山本 大三郎
32	金子 国広	70	仲尾 宏明	108	山本 大志
33	上村 弘之	71	永田 辰弥	109	吉川 三夫
34	川下 紀昭	72	中村 義春	110	吉田 正臣
35	北浦 久寿	73	名和 定	111	吉村 太朗
36	北岸 由行	74	西垣 敏	112	四辻 正孝
37	橘川 勇	75	西原 宏徳		
38	来海 重富	76	西本 誠		

平成22年度 「海上起重作業管理技士」認定試験 及び資格者証更新講習結果について

1. 認定試験について

昨年の10月に東京、大阪において講習会及び認定試験を実施し、12月17日(金)開催の認定試験委員会で合格者(表-8)を決定しました。

今年度の合格者は145名で、平成3年度からの海上起重作業管理技士認定者は、4,665名となりました。認定者の内訳は、表-3、表-4、表-5のとおり。



学科試験(東京会場)



学科試験(大阪会場)

表-1 平成22年度認定試験実施会場及び受験者数並びに合格者数

試験会場	実施日	申込者数	受験者数	合格者数
東京会場 (東京都新宿区) 飯田橋レインボービル	H22. 10. 7 (木) ~ 8 (金)	55名	52名	52名
大阪会場 (大阪市西区) (財) 大阪科学技術センター	H22. 10. 14 (木) ~ 15 (金)	106名	98名	93名
		161名	150名	145名

表-2 講義科目及び時間並びに講師

科目	内容	時間	講師
海上工事	港湾・海洋工事全般	2.5時間	加藤講師
関連法規	海上工事関連法規	1.5時間	長谷川講師
気象・海象	海上工事に関する気象、海象	2.0時間	入部講師
安全衛生	海上工事安全衛生	1.5時間	秋山講師
作業船	作業船の操船技術・構造等	3.0時間	木下講師

計10.5時間

表一3 管理技士会員別一覽

会員別		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	
正会員	人数	174	154	133	105	163	266	197	124	105	92	99	107	108	86	74	59	74	55	76	76	2327
	会社数	64	30	20	16	21	31	16	3	7	4	3	2	4	2	1	1	3	4	0	0	232
賛助 会員	人数	26	15	5	3	2	5	3	7	8	6	0	1	3	1	1	0	0	3	2	0	91
	会社数	4	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9
非会員	人数	160	101	102	74	95	255	258	136	142	86	126	119	95	84	88	63	56	66	72	69	2247
	会社数	36	19	20	18	22	106	84	42	37	23	29	26	17	16	21	18	19	17	11	11	581
合計	人数	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	4665
	会社数	104	49	41	35	43	138	100	45	45	27	32	28	22	18	22	19	22	21	11	11	833

表一4 管理技士支部別一覽

支部別		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	合計
		第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	
北海道 支部	人数	16	35	43	39	56	78	56	27	22	25	16	13	15	7	5	6	9	9	9	7	493
	会社数	6	12	9	8	5	16	10	3	2	4	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	78
東北 支部	人数	38	19	18	10	27	66	26	16	19	8	12	7	11	7	8	6	18	9	4	10	339
	会社数	15	4	3	4	4	20	3	2	2	0	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	67
関東 支部	人数	109	51	49	30	54	65	50	29	56	45	27	30	18	29	32	14	8	21	26	19	762
	会社数	26	6	7	3	5	8	7	1	12	2	4	1	0	2	2	1	0	3	1	1	92
北陸 支部	人数	17	15	17	14	50	27	21	15	21	7	24	11	10	9	12	6	7	2	7	9	301
	会社数	9	2	5	5	15	7	5	3	4	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	60
中部 支部	人数	31	15	12	4	7	23	33	19	6	20	17	12	12	14	16	11	11	4	5	6	278
	会社数	11	3	3	1	1	5	7	4	0	6	3	1	1	2	1	0	1	0	0	1	51
近畿 支部	人数	87	75	51	33	25	70	70	49	47	27	16	42	32	21	19	30	14	32	30	20	791
	会社数	13	8	5	3	3	8	14	4	5	4	2	6	4	1	3	0	2	4	1	1	91
中国 支部	人数	11	14	13	0	7	60	43	26	22	9	22	30	30	10	9	13	13	10	12	11	365
	会社数	2	3	4	0	3	17	11	4	4	2	3	7	3	1	1	4	3	3	0	1	76
四国 支部	人数	12	8	13	17	15	20	25	14	11	11	22	21	10	11	6	6	12	7	11	13	265
	会社数	8	2	5	5	2	6	5	0	2	2	3	0	1	1	0	3	3	2	2	0	52
九州 支部	人数	38	38	22	33	18	96	115	63	41	27	56	54	63	62	50	26	35	28	43	48	956
	会社数	13	6	2	5	5	40	31	21	14	7	13	12	12	10	11	8	9	7	6	5	237
沖縄 支部	人数	1	0	2	2	1	21	19	9	10	4	13	7	5	1	6	4	3	2	3	2	115
	会社数	1	0	1	1	0	11	7	3	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	29
合計	人数	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	4665
	会社数	104	49	41	35	43	138	100	45	45	27	32	28	22	18	22	19	22	21	11	11	833

表-5 管理技士船団別一覧

認定資格対象船団	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	合計
	第1回 認定者	第2回 認定者	第3回 認定者	第4回 認定者	第5回 認定者	第6回 認定者	第7回 認定者	第8回 認定者	第9回 認定者	第10回 認定者	第11回 認定者	第12回 認定者	第13回 認定者	第14回 認定者	第15回 認定者	第16回 認定者	第17回 認定者	第18回 認定者	第19回 認定者	第20回 認定者	
A. 起重機船団	170	147	147	132	178	358	306	171	172	133	139	152	145	114	112	77	96	92	105	103	3049
B. グラブ浚渫船団	70	40	25	9	20	46	53	30	23	17	47	33	14	14	7	12	14	8	13	15	510
C. 杭打船団	24	17	9	0	3	19	10	13	5	2	3	3	5	5	4	1	7	11	3	2	146
D. サンドコンパクション船団	31	9	12	11	15	16	11	9	15	4	8	5	2	7	3	3	1	1	5	3	171
F. 深層混合処理船団	16	11	0	6	6	7	13	3	8	6	5	4	2	4	9	5	0	1	6	5	117
G. ケーンソ制作業船団	19	11	14	10	9	41	27	21	11	3	1	7	8	9	7	5	1	4	4	0	212
H. コンクリートミキサー船団	10	17	12	4	8	10	12	10	6	4	8	7	7	3	6	2	1	3	4	1	135
I. バックホウ及び ディッパー浚渫船団	0	0	0	0	6	4	4	0	1	1	5	4	3	2	3	1	2	3	4	2	45
J. 揚土船団	13	11	19	9	15	25	22	10	14	9	9	12	18	12	12	16	8	0	6	14	254
K. サンドドレーン	7	7	2	1	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	26
合計	360	270	240	182	260	526	458	267	255	184	225	227	206	171	163	122	130	124	150	145	4665



実技試験(東京会場)



実技試験(大阪会場)

2. 資格者証更新講習について

平成11年度から始めた海上起重作業管理技士に対する資格者証更新講習会を、表-6に示すとおり昨年9月・11月に実施しました。

今回の更新対象者は、平成13～15年度の資格取得者及び平成3年～6年の取得者で平成13～15年までに更新した者で、北海道、関東、近畿、九州の4支部で開催し、196名が資格者証の更新を行いました。

この「資格者証」の有効期限は、19年度からは5年間としており、資格者証更新者に対する講習会は有効期限直前の2年以内のうち、いずれかの年度に講習を受ければ「資格者証」を更新できることとなっておりますので、表-7を参照し受講もれないよう注意願います。

表一六 資格者証更新講習会実施状況

講習会 会場	講習会実施日 (受講者数)	海上工事	関連法規	安全衛生	新技術等情報
北海道支部 (札幌市)	22.11.26(金) (30名)	(財)港湾空港建設技術 サービスセンター北海道支部 企画部長 福岡康宣	元第一管区海上保安本部 浦河海上保安署 署長 渡部静夫	NPO法人北海道安全 衛生研究所 所長 岡崎富夫	(社)日本海上起重 技術協会調査部長 佐藤義博
関東支部 (東京都)	22. 9. 4(土) (54名)	NPO法人みなのサポート 柿崎秀作	(社)東京湾海難防止協会 航行安全情報管理本部 菅生 賢	建設業労働災害防止協会 安全管理士 樋川弘之	〃
近畿支部 (神戸市)	22. 9. 10(金) (58名)	NPO法人近畿みなの達人 副理事長 門田廣一	(社)神戸海難防止研究会 村田俊夫	(社)建設業労働災害防止協会 兵庫県支部 柏木正樹	〃
九州支部 (福岡市)	22. 9. 18(土) (54名)	那の津会 元九州整備局港湾空港部 港湾整備課長 正木健一	(社)西部海難防止協会 事業部主任研究員 江島裕昭	(社)福岡県労働基準協会 連合会若松労働基準協会 事務局長 丸屋昌一	〃

表一七 資格者証更新状況及び更新講習受講時期

	認定年度	認定者数	更新者数	未更新者数	資格者証有効期限	講習受講年度
第1回	平成3年度	360	244(98)	146	平成13年12月 2日	平成11～13
第2回	4	270	207(88)	119	平成13年12月 7日	平成11～13
第3回	5	240	171(43)	128	平成14年12月13日	平成12～14
第4回	6	182	143(13)	130	平成15年12月12日	平成13～15
第5回	7	260	172	88	平成16年12月12日	平成14～16
第6回	8	526	376	150	平成17年12月 9日	平成15～17
第7回	9	458	319	139	平成18年12月 8日	平成16～18
第8回	10	267	177	90	平成19年12月14日	平成17～19
第9回	11	255	147	108	平成20年12月 6日	平成18～20
第10回	12	184	100	84	平成21年12月 4日	平成19～21
第11回	13	225	128	97	平成22年12月 3日	平成20～22
第12回	14	227	86	72	平成23年12月 2日	平成21～23
第13回	15	206	23	141	平成24年12月 1日	平成22～24
第14回	16	171			平成25年12月 6日	平成23～25
第15回	17	163			平成26年12月 5日	平成24～26
第16回	18	122			平成27年12月 6日	平成25～27
第17回	19	130			平成24年12月 5日	平成23～24
第18回	20	124			平成25年12月31日	平成24～25
第19回	21	150			平成26年12月31日	平成25～26
第20回	22	145			平成27年12月31日	平成26～27
		4,665	2,293(242)			

※更新者数の()書きは、二回目の更新者数で内数

平成22年度 海上起重作業管理技士 合格者 (145名)

NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名	NO	氏名
1	相内 拓也	38	粕谷 賢吾	75	菅原 和隆	112	日影 一也
2	相原 健二	39	加藤 秀一	76	菅原 正芳	113	平尾 大地
3	明石 利弥	40	加藤 芳行	77	杉山 淳	114	平川 光一
4	阿部 信次	41	亀口 修	78	鈴木 一義	115	平野 勝治
5	阿部 清二	42	川崎 英雄	79	鈴木 政則	116	平山 邦明
6	荒井 威	43	川戸 辰郎	80	砂川 和明	117	廣瀬 雅史
7	荒金 和哉	44	神田 和信	81	瀬戸山卓弥	118	福岡 利浩
8	荒町 雅幸	45	楠橋 賢吾	82	相馬 卓三	119	福原 政和
9	有田 秀嗣	46	桑山 忠二	83	高野 祐介	120	藤田 雅一
10	五十嵐一仁	47	小浦 忠明	84	高橋 誠	121	船越 満
11	池田 英二	48	小嶋 勝己	85	田口 久	122	本多 圭一
12	井越 龍介	49	小島 啓史	86	田島 留吉	123	真木 義照
13	石原 浩幸	50	小嶋 望	87	田中 和人	124	牧野 格
14	今井 隆	51	兒玉 文明	88	田名辺秀正	125	牧野 秀幸
15	井村 泰徳	52	小林 和之	89	知念 奨太	126	増田 毅
16	岩井 幸雄	53	小宮 量浩	90	辻岡 新二	127	舛谷 敏幸
17	岩崎 有弘	54	近藤 由章	91	津田 海	128	松本 勝樹
18	岩崎 望	55	西郷 達也	92	土江 人志	129	松本 満男
19	岩間 学	56	齊藤 誠	93	津村 一豊	130	丸小野 修
20	岩満 孝市	57	佐伯 智之	94	出口 幸樹	131	宮川 土成
21	上野 敬二	58	坂上 健一	95	徳梅 淳	132	宮本 隆太
22	内田 進	59	坂口 真吾	96	内藤 龍三	133	村上 大義
23	内田 秀喜	60	坂部 和明	97	永井 信一	134	村川宗寿郎
24	内山 伸幸	61	相良 大輔	98	永井 秀雄	135	望月 元気
25	宇都宮茂人	62	先川 利夫	99	中村 泰裕	136	本宮 茂
26	宇野 正人	63	佐藤 健司	100	新山 孝利	137	安武 寛
27	梅川 孝幸	64	佐藤 秀一	101	西岡 睦	138	藪 衛
28	江川 仁史	65	佐藤 廣	102	西川 知良	139	山口 和輝
29	大浦 正孝	66	佐藤 洋二	103	西島 誠二	140	山本 正博
30	大川 満安	67	澤田 洋一	104	西見 規行	141	遊佐 正法
31	大國 正幸	68	三戸 正人	105	野澤 賢伍	142	杠 幸宜
32	大久保春行	69	渋谷 健司	106	橋本 省吾	143	吉田 博茂
33	大島 真一	70	下川 祐幸	107	花田 景	144	若林 範卓
34	大塚 仁	71	下田 和史	108	濱 浩二	145	渡邊 謙志
35	大塚 若仁	72	下田 久根	109	濱田 太		
36	大西 静昭	73	正田 浩	110	浜端 克也		
37	小野 謙次郎	74	白石 克巳	111	濱脇 清悟		

平成22年度 大規模津波防災総合訓練

社団法人 日本海上起重技術協会北海道支部

国土交通省では、平成16年12月に発生したスマトラ沖地震による津波被害を契機として、国内での大規模津波災害に備え、防災関係機関等の連携のとれた防災対応による被害の軽減と津波に関する知識の普及・啓発を目的として、大規模津波防災総合訓練を毎年実施しております。

平成22年度は、平成22年10月16日(土)午前9時44分頃、十勝沖を震源とするマグニチュードM8.2最大震度6弱の地震が発生し、最大10m以上の津波警報が発表されたと想定し、訓練参加機関の相互協力による災害時における応急対策の迅速化・円滑化を図るとともに、住民とも連携した実践的な訓練を実施することにより、地域住民の津波防災に関する知識の普及・啓発を図り、地震・津波による被害の軽減を目指すとして、北海道釧路市をメイン会場にして10月16日(土) 9時から13時まで開催されました。

社団法人日本海上起重技術協会北海道支部は、北海道開発局の要請を受け港湾関係7団体として参加いたしました。

参加訓練概要は次のとおりです。

1. 海中に転落した障害物の引き上げ

- ① 港湾業務艇による海中障害物搜索・発見
- ② 潜水士による調査
- ③ 起重機船による海中障害物の引き上げ

2. 火災船消火作業



津波防災訓練 訓練開会式



津波防災訓練 訓練の状況



津波防災訓練 起重機船による障害物引き上げ

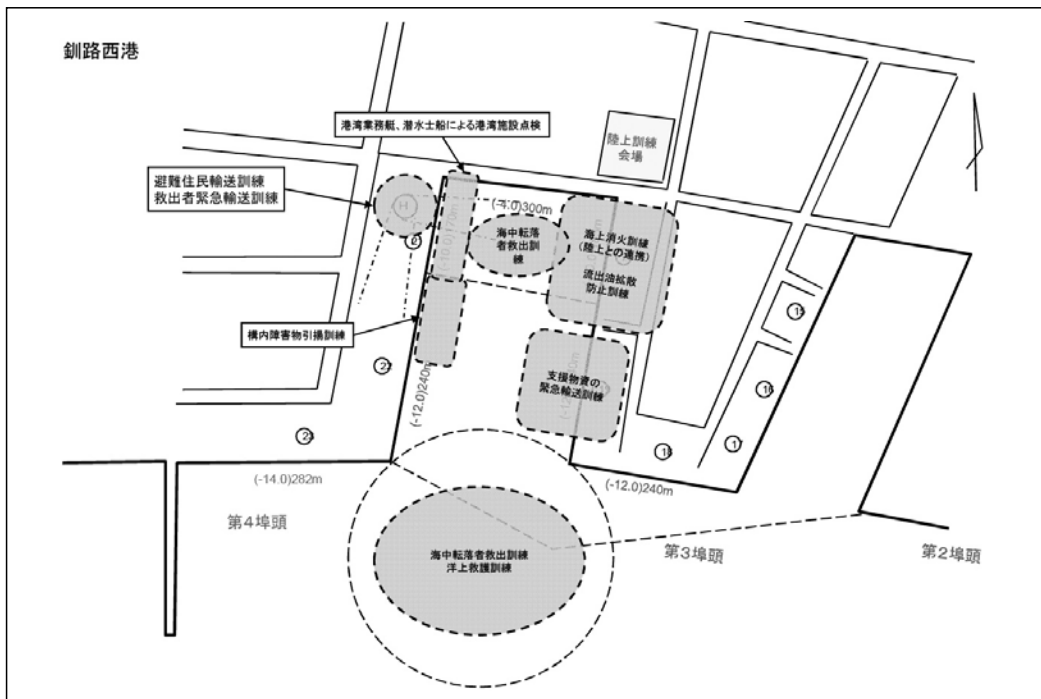
訓練当日の担当訓練所要時間は30分程度でしたが、前年11月の北海道開発局からの訓練参加要請を受けてから参加準備を開始し、前年同一訓練に参加した中部支部の星合事務局長のご協力を得て実績情報を入手し、北海道開発局の訓練準備会の出席、訓練地元会員企業のご理解、ご協力を得るための事務打合せ、札幌市、現地釧路市での頻繁な関係者との打合せ、リハーサルなど複雑、周到な準備を行うことが必要となりました。

訓練当日は、宮崎支部長ほか港湾関係者が参加出席し、予想通り10月末の釧路市の気温が低く訓練参加は大変厳しいものでしたが、担当訓練を予定通り実施し所期の成果を得ることが出来ました。

この訓練に当たり、株式会社濱谷建設様には、起重機船、潜水士船の参加など格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。



参考 釧路西港区上空写真



航空・海上訓練 メイン[釧路西港]会場レイアウト

最北の街 稚内市に映画館復活『T・ジョイ稚内』

〈建設会社の新分野進出事業について〉

藤建設株式会社 常務取締役 島西 二三男

平成21年8月に藤建設が主な株主となり、「最北シネマ株式会社」を設立し、翌22年6月に映画館「T・ジョイ稚内」をオープンしました。



駅前再開発ビル



再開発ビルテープカット

稚内にも以前は5軒の映画館があり、当時の娯楽文化として大変賑わっておりましたが、テレビやビデオの普及、そして多様化する娯楽の時代変化とともに、いつしかすべての映画館が街から姿を消してしまいました。

あれから22年過ぎました。

この事業は、新稚内駅を中心に「マチ」と「みなと」が一体となった、稚内駅前地区市街地再開発事業の中心施設、「駅前再開発ビル」の核となる複合施設として映画館を運営し、街に新たなにぎわいを取り戻す起爆剤として、銀幕の復活を願う市民の思いを実現しました。

この複合施設を中心に、交通・情報・娯楽・買い物などを求める稚内市民はもとより、利尻・礼文を含む宗谷及び北留萌地域からの集客を期待し、新しい稚内駅との接続により観光客の利用にもつながるものと考え、稚内中心市街地の活性化につなげる施設です。

映画館は、大小3シアター（250席）で、最新の3Dデジタル映像や演劇・音楽・スポーツなどの中継が可能なパブリックビューイング対応シアターもあり、6月のサッカー・ワールドカップでは熱い声援を送るサポーターの皆さんが大勢来場しました。

また、東映グループ(株式会社 T・ジョイ)などから、番組編成などの技術提携と東映、ソニーピクチャーズ、ウォルトディズニーなどからの配給を受け、過去にはなかった全国一斉封切り映画も上映出来るようになりました。

このように多くの方からの協力と期待を受け、まったく新しい分野での事業に対し、さまざまな課題を抱えておりますが、地域の皆さんと一緒に「住みたい・住みつづけたいマチ」づくりを目指し、末永く市民に慕われる映画館に育てていきたいと思っております。



パブリックビューイング対応シアター



ワールドカップパブリックビューイング



オープン当日

4,000t吊ジブ・スライド格納式起重機船 「洋翔」

寄神建設株式会社

要 旨:本船「洋翔(ようしょう)」は、(株)アイ・エイチ・アイ アムテックで建造した海洋土木及び港湾作業用のジブ・スライド格納式起重機船である。

1. まえがき

この度、寄神建設(株)は4,000t吊ジブ・スライド格納式起重機船を2010年11月に完成し、「洋翔(ようしょう)」と名づけた。

近年の海洋工事においては、プロジェクトの大型化、工事の省力化、経済性、施工の効率化及び安全性の向上のために、構造物建設工事も大型化して来ており、これに対応できる幅広い機能を有した起重機船が要望されている。

「洋翔」はその顧客ニーズに応えるべく最新技術を採用し開発されたもので、従来の大型起重機船では回航が困難とされた海象条件下でも、ジブをスライドして格納することにより回航できる範囲を大幅に拡大した。

2. 本船開発の経緯

寄神建設(株)は現在、大小6隻の起重機船を運航している。Aフレーム型ジブが船首側に固定されている大型起重機船では、海象条件に大きく左右され回航が困難な状況が多々あった。

海象条件に左右されず現場海域へ回航可能な起重機船の開発を目指し、本船「洋翔」の建造に着手した。また、永きに渡り会得した技術の伝承を図るため、開発スタッフは若い世代を中心とした。建造計画においては、当社保有の日本最大吊能力を有する4,100t吊起重機船「海翔(かいしょう)」のバックアップ機能が可能な能力に重点をおき4,000t吊として計画した。

以下、その特長及び概要を紹介する。



写真-1 「洋翔」全景



写真-2 「洋翔」ジブ格納状態

3. 本船の特長・概要

3.1 特長

本船「洋翔」の特長は、国内では初めてのジブ・スライド格納機能を有している。

ジブを格納するには、ジブ基部を船内船尾側にスライドさせ、ジブと船体を固定する。

この機能により、回航時に生じるジブ本体や船体へのダメージを減少させることができた。

従来の大型起重機船では回航が困難とされた海域(沖縄、北海道、海外など)や過酷な海象条件(冬季の日本海など)でも、大掛かりな艀装をしないで回航できるようになった。

また、「洋翔」のジブ形状はボックス形状とトラス形状の長所を融合させた、ボックストラス型とした。

メリットは非常に多く、作用荷重の分散化により

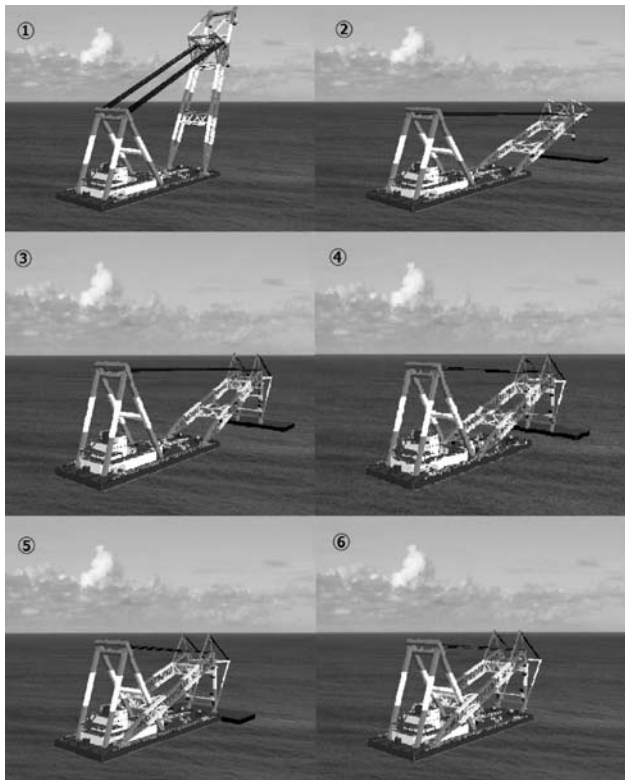


図-2 ジブ格納ステップ図

無駄な構造部材がなくなり、軽量化が徹底的に行われスリムな形状となった。

また、回航時や作業時に受ける風圧抵抗も激減し、省エネ化・省力化などに大きく効果をあげている。

当社が設計するジブ形状は1985年より鋼管トラス型を主に採用してきたが、永年の技術の集約がこのジブ形状を生んだといえる。

3-2 配置

一般配置図(図-1参照)に示す通り上甲板船首部には操船ウインチ及びボックストラス構造のジブ本体基部を配置し、船尾部にはバックタワー、アンカーウインチ、油圧ポンプ室、電気室、機関室、居住区、操作室を配置した。また、船尾端にはジブ格納時のジブ本体基部の固定装置を装備した。

居住区には、合計22名の乗組員の個室、食堂、厨房、浴室、便所、洗濯室などを設け、最上層の4Fには操作室と会議室を設けた。操船および起重機部の操作を実施する操作室を船尾の甲板上高い位置(4F)に配置する事により、作業全体が把握でき、船体の姿勢も容易に確認できるようになったため、より高い安全性が確保された。

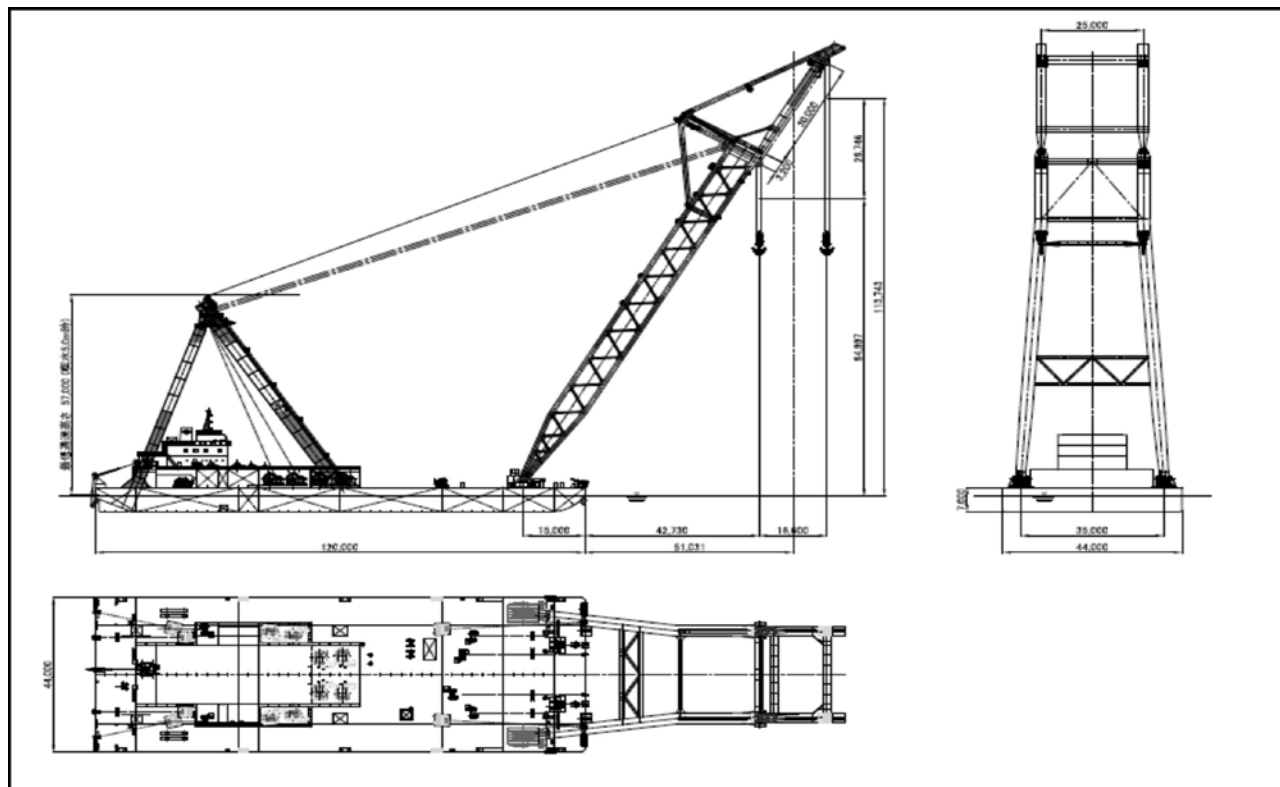


図-1 一般配置図



写真-3 操作室

船体主要部分は2重壁構造となっており、事故発生時の海洋汚染防止を図っている。

荒天時の係留能力を大幅に改善するために、船首部に2台、船尾部に1台のウインドラス(チェーンウインチ)を配置した。



写真-4 船首ウインドラス

3.3 起重機部ウインチ装置

起重機部ウインチ装置及び操船等は共通の油圧源とする全油圧方式とした。

- ・主巻ウインチ 能力 72t×20/40 m×4台
ワイヤ巻取り 能力 φ64×2,550m
- ・起伏ウインチ 能力 72t×20 m×4台
ワイヤ巻取り 能力 φ64×1,700m

フル稼働による操船作業と起重機作業が同時に発生しない事を条件に、動力源を統一し最適な油圧ポンプ装置となっている。

油圧機器の組合せは次の通りである。

・油圧ポンプユニット

260L/min×110KW×12台
340L/min×132KW×6台

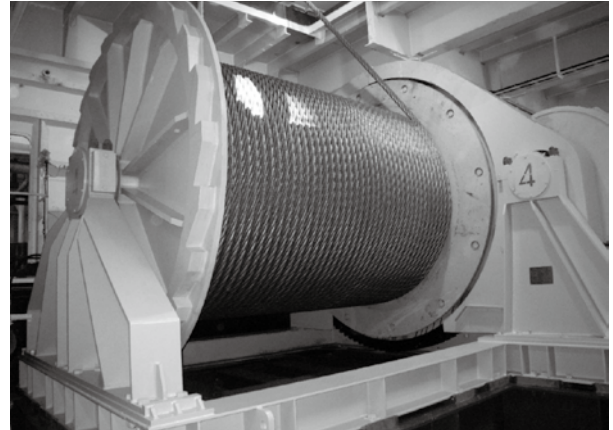


写真-5 主巻ウインチ

3.3.1 主巻ウインチの自動制御

構造物吊り上げ時に各フックの位置情報および荷重値により4フックを連動させ、1つのレバーにて操作可能な自動運転連動装置(揃速装置)を装備している。

3.3.2 補巻装置

最近の安全装置への高い要求事項により、起重機作業におけるワイヤリング等の作業時に使用する「補巻装置(通称：1本巻き)」に対しても荷重計および過負荷防止装置等の安全装置を装備している。

3.4 機関装置

主発電機関は、作業時の油圧ポンプの負荷変動等にも十分対応可能な船用発電機関を装備しており、必要な機関計器類は機関室およびポンプ室に装備している。



写真-6 補巻ウインチ配置

4. 主要目

本船の主な仕様を以下に示す

4.1 船体部	
全長(L)	120.0m
全幅(B)	44.0m
深さ(D)	7.0m
計画喫水(d)	5.7m
4.2 排水量	
排水量トン数	10,768t
4.3 起重機部	
吊上荷重	4,000t ~ 40t
シブ角度	73° ~ 25° (最低角度 17°)
作業半径(アウトリーチ)	25.9m ~ 99m
揚程 前フック	約127m ~ 約52m
後フック	約95m ~ 約39m
最低高さ	水面上 57.0m
(ジブ格納時)	水面上 60.5m
ジブ本体長さ	146m
(主ジブ110m + フライングジブ36m)	
ジブ構造	
ボックストラス型構造(高張力鋼使用)	
最大断面	3,000mm × 8,000mm
主巻装置	
主巻フック	1,000t吊り/フック
(右舷2基・左舷2基、計4基)	
巻上速度	0 ~ 2.0m/min
左右フック間隔	25.0m
左右フック連結材	2本 約20t/本
前後フック間隔	ジブ73° 約10m
	ジブ45° 約24m
補巻装置	15t吊×45m/min(油圧) 8基
	10t吊×35m/min(油圧) 2基
4.4 機関部	
発電機および発電機関	
主発電機	2,500KVA×AC440V 2台
発電機関	2,205KW×720rpm
補助発電機	300KVA×AC440V 2台
発電機関	265KW×1,800rpm
4.5 甲板ウインチ	
操船ウインチ	30t×20m/min 2台
	20t×20m/min 2台
アンカーウインチ	30t×20m/min 4台
	20t×20m/min 2台
ウインドラス(船首)	40t×5m/min 2台
ウインドラス(船尾)	100t×5m/min 1台
呼込ウインチ	10t×25m/min 3台
曳航ウインチ	20t×20m/min 2台

4.6 タンク区画

バラストタンク	10タンク
総量	約12,000m ³
清水タンク	330m ³
燃料タンク	400m ³
バラストポンプ	500m ³ /h×20m×2台
(バラストの注排水、移水を行う。)	

おわりに

本船は、設計計画に2カ年、建造に約1カ年を費やし、2010年11月30日に(株)アイ・エイチ・アイ アムテックより引渡しを受けた。

今後、臨海部の開発工事や港湾建設工事の増加、策定された海洋基本計画において大型起重機船では回航不能とされた海域での建設工事などに対するニーズが高まってくることが予測される。

本船の建造により、今後の海洋プロジェクトの施工に対する発想の活性化となり問題解決に大きくつながることが期待される。

また、「洋翔」の誕生により寄神建設(株)の船団の一層の充実が図られ、お客様の多様なニーズに対応できるようになった。これからの技術開発も時代の流れに適していくことが最も重要であり、若い技術者の育成にも力を注ぎたい。

今後も、従来の作業船に無い機能の開発、作業船の新たな技術発展に向け、少しでも社会に貢献できるように取り組む所存である。

最後に、この紙面をお借りして本船の計画及び建造に関し、ご尽力いただいた関係者の方々に深くお申し上げます。



写真-7 操船ウインチ

株式会社 トマック

長丸 仁

海上起重作業管理技士(平成15年12月)
1級土木施工管理技士(平成18年8月)



プロフィール

- 出身地 石川県白山市
- 生年月日 昭和30年7月17日生
- 入社年月日 昭和49年3月(東洋建設)
平成10年4月(株式会社トマック入社)
- 所属 総合職
- 職務 ポンプ浚渫船 筑波丸船長
- 船 団 ポンプ浚渫船筑波丸、全長105m 最大浚渫深度23m
主機関8000ps
揚錨船穂高丸、主機関500ps×2基
水上管φ860mm 480m

●経歴

昭和49年	ポンプ浚渫船	第八東開丸	甲板員
昭和56年	ポンプ浚渫船	水洋丸	機関員
昭和58年	深層混合処理船	DCM 7号船	機関員
平成 3年	ポンプ浚渫船	千代田丸	機関員
平成10年	ポンプ浚渫船	アグノ1	機関長
平成16年	揚土船	第2東揚号	船長
平成19年	ポンプ浚渫船	筑波丸	船長

係なく連続した工事の中、日本全国を船と共に駆け巡っておりました。しかし昭和も終わりに近づくに連れて、工事量も減少していき、経験豊富な諸先輩方も退社され、近年では経験の浅い若年層への技術の継承が急務となって来ております。

又、ポンプ浚渫工事に限らず、時代と共にさまざまな工種として多様化される中、施工における技術者としての柔軟な対応力を身に付ける為の社員教育訓練等に力を注ぎ、工事を安全に進めて努めていきたいと思っております。

●携わった代表的な工事

- バンドラハッバス浚渫工事(イラン)
- スービック浚渫工事(フィリピン)
- 七尾火電地盤改良工事
- チャンギー国際空港拡張工事
(シンガポール)
- アグノ川浚渫工事(フィリピン)
- 徳島空港拡張工事
- 金沢港航路浚渫工事

●現在の職務と今後について

港港湾工事に携わる作業船甲板員、機関員を経て経験36年になり、現在は大型ポンプ式浚渫船の船長を勤めております。

遡る事36年程前の入社当初は、国内で発注されるポンプ浚渫工事の規模は多大で、私共も北は北海道釧路、南は九州沖縄と季節に関



マリーンニュース 事務局だより

本部活動

平成22年10月1日(金)

◇常任委員会幹事会

1. 平成22年度港湾局長等要望
2. その他

平成22年10月19日(火)

◇事業委員会

1. 平成22年度港湾局長等要望
2. その他

平成22年10月26日(火)

◇常任委員会

1. 平成22年度港湾局長等要望
2. その他

平成22年11月17日(水)～18日(木)

◇認定試験・講習試験委員会幹事会

1. 試験問題の採点

平成22年12月17日(金)

◇認定試験・講習試験委員会

1. 認定試験・講習試験結果による合否判定

平成22年12月20日(月)

◇安全対策委員会

1. 船舶安全法施行規則改正
2. 船舶内工務・作業に関する事故防止対策
3. 回航艀装費実態調査
4. 安全パトロールの実施結果
5. 平成23年度安全啓蒙ポスター
6. その他

北海道支部

◇国土交通省北海道開発局との意見交換会

北海道支部は、国土交通省北海道開発局港湾空港部との意見交換会を、港湾関係7団体の合同により実施しました。

1. 日時：平成22年12月14日(火) 10:00～12:00
2. 場所：札幌市
3. 出席者

(北海道開発局)

栗田港湾空港部長、笹島港湾計画課長、桑島港湾建設課長、中嶋空港課長、大千里港湾行政課長、堀越水産課長、宮部港湾建設課課長補佐ほか

(北海道支部)

宮崎支部長、吉本副支部長、藤田副支部長、長山技術積算委員長

(港湾関係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

4. 意見交換事項

- (1)平成23年度港湾関係予算の確保について
- (2)平成22年度補正予算(ゼロ国債を含む)の早期実施について
- (3)技術力を有する業者が生き残れるシステムの確保について
- (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の確保について

北陸支部

◇国土交通省北陸地方整備局と意見交換会を開催

北陸支部では、去る12月8日(水)新潟市の新潟グランドホテルにおいて、当面する課題について、全国浚渫業協会日本海支部と合同で北陸地方整備局と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東山次長、片山港湾空港部長など12名の出席をいただき、当協会から寄神会長、本間副会長・北陸支部長、青木専務理事、塚田北陸支部運営委員長など13名、全国浚渫業協会から藤野会長など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、青木専務理事から11月に実施された港湾局要望について、協会員の置かれている状況を説明し、公共工事の減少や低価格入札等に伴う下請へのしわ寄せの解消、特に作業船の位置づけが明確である公共調達制度の創設などについて要望しました。

続いて居城北陸支部事務局長が支部提出の課題(7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片山港湾空港部長から提出された課題に対する回答があり、さらに協会と北陸地方整備局と調査基準価格等の契約制度や積算発注の改善などについて意見の交換が行われました。

今回の意見交換会の主な項目は次のとおりです。

【本部提出項目】

1. 公共事業予算の確保
2. 公共調達制度改革に関する要望
3. 経済対策等の実施

【北陸支部提出項目】

1. 公共事業予算の確保
2. 公共調達制度に関する要望
3. 元請下請関係の適正化
4. 作業船保有企業の評価の向上
5. 積算発注に関する改善事項

近畿支部

◇国土交通省近畿地方整備局と意見交換会を開催

近畿支部では去る12月15日(水)に国土交通省近畿地方整備局との意見交換会を実施しました。

日時：平成22年12月15日(水) 15:30～17:00

場所：国土交通省近畿地方整備局6F局議室

出席者

国土交通省近畿地方整備局 (計10名)

小野 副局長
田所 港湾空港部長
雅楽川 総括調整官
東島 港湾空港企画官
齋藤 事業計画官
竹本 経理調達課長
谷島 港湾事業企画課長
松田 港湾空港整備・補償課長
松崎 品質確保室長
森岡 港政調査官

(社)日本海上起重技術協会 (計13名)

本部 寄神会長・青木専務理事
近畿支部 吉田支部長 など11名

今年度は近畿支部会員よりのアンケートによる要望項目を纏めた、下記の項目を中心に意見の交換を行いました。出席者の方々の活発な意見をいただき有意義な意見交換会となりました。

I. 公共事業予算の確保

II. 技術力の継承に関する要望

- 1) 作業船確保のための対策の実施
- 2) 技術者確保のための対策の実施

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) 地元中堅中小業者への発注工事量の確保
- 2) 災害協定参加企業の評価の向上

IV. 施工体制指導の徹底要望

- 1) 元請下請関係の適正化の指導

インフォメーション

海技協 販売図書・案内

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

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

●お知らせコーナー●

1

新刊のご案内(平成20年4月発行)

国土交通省港湾局監修 作業船団安全運航指針(改訂版)

〈体裁〉A5版 200頁

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

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

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

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

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

発行 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〕

- 建設工事標準請負契約約款の実施について
- 下請事業者への配慮等について
- 下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について

(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2011.1 VOL.98



禁無断転載

発行日 平成23年1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

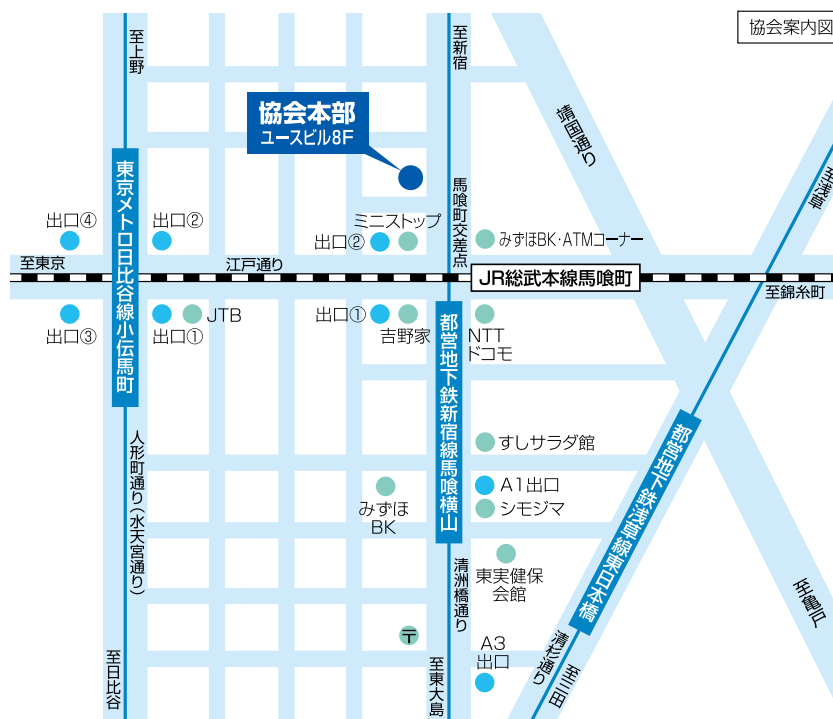
ユースビル8F

TEL 03-5640-2941

FAX 03-5640-9303

印刷 株式会社 TBSサービス

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 三原市宮沖1-13-7 山陽建設(株)内
TEL 0848(62)2111 FAX 0848(63)0336 |
| 四国支部 | 〒781-0112 高知市仁井田1625-2 大旺新洋(株)内
TEL 088(847)2112 FAX 088(847)6576 |
| 九州支部 | 〒808-0027 北九州市若松区北湊町3-24 (株)近藤海事内
TEL 093(761)1111 FAX 093(761)1001 |
| 沖縄支部 | 〒901-0145 那覇市高良3-1-1 (株)大米建設内
TEL 098(975)9090 FAX 098(859)8817 |