

空港工事技術者の資格と教育について

平成25年 12月11日

(一財)港湾空港総合技術センター 島田 伊浩

本日の構成



1. 継続教育の必要性や問題点
2. 総合評価落札方式での加点
3. 空港資格者の目的と構成
4. 空港資格者の継続教育
5. 認定者の役割
6. 課題と対応

1-1. 継続教育の必要性



- 最新の能力を維持し更に一層の向上に努める必要性

表2 CPDシステムの利用状況 (2012. 11. 20)

アクセス数	学会員		CPD会員	合計
	資格保有者	資格未保有者		
0	465 26.0%	30,806 89.1%	409 18.0%	31,680 82.0%
1以上25未満	777 43.5%	3,198 9.2%	1,381 60.9%	5,356 13.9%
25以上	545 30.5%	583 1.7%	478 21.1%	1,606 4.1%
合計	1,787	34,587	2,268	38,642

1-2. 継続教育の問題点



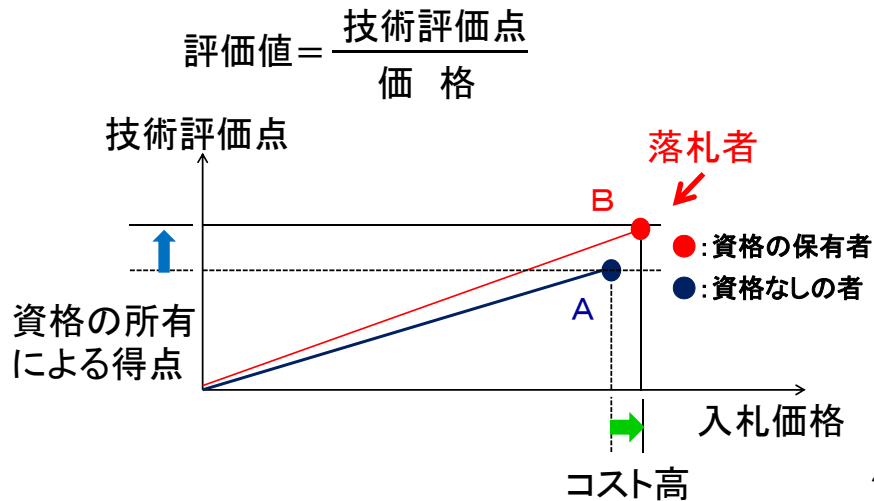
- ほとんどの技術者が講習会に頼る
- 「ペーパー技術者」の増加
- 地方、離島など講習会が無い
- 会社での研修は形式化されていない
- あるべき姿は、現場での教育

教育形態
(1) 研修会、講習会等への参加
(2) 論文等の発表
(3) 企業内研修及びOJT
(4) 技術指導 ・研修会、講習会の講師等 ・修習技術者等の技術指導
(5) 業界における業務経験 ・表彰、特許、高度な成果
(6) その他 ・公的な技術資格の取得 ・委員、役員への就任 ・技術図書の執筆等 ・開発業務への参加 ・国際的な技術協力への参加

2-1.総合評価落札方式での加点



総合評価落札方式



4

2-2. 加点によるメリット



工事の発注者

• 優良な技術者

• 工事の受注

資格所有者

建設会社

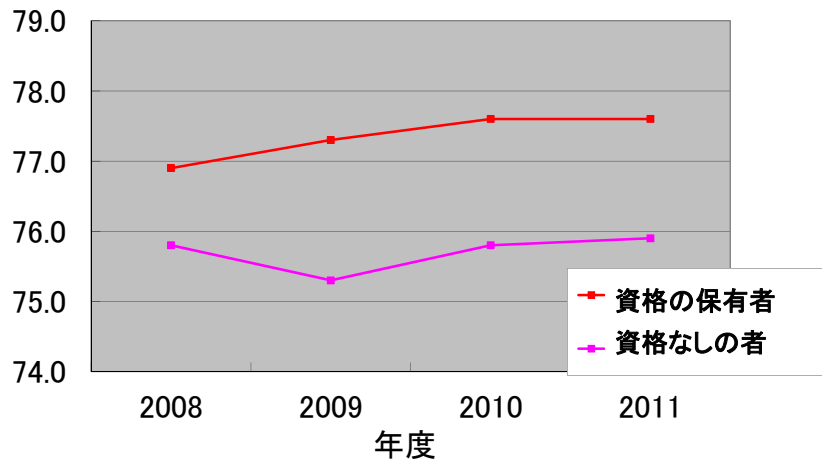
• 講習会の受講、手当アップ

5

2-3.優位性について検証方法

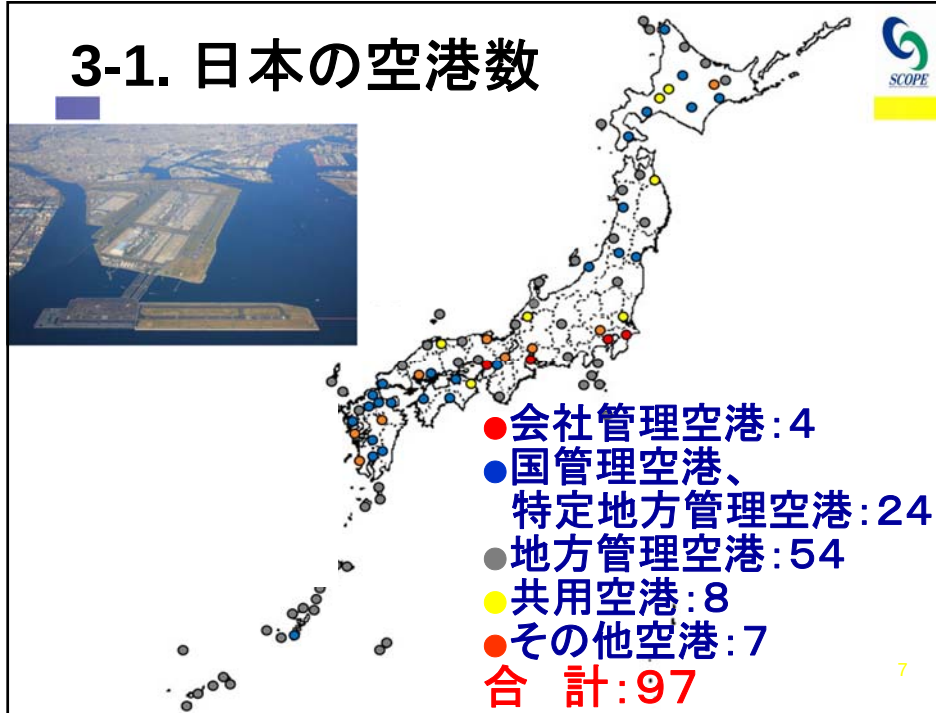


工事成績点



6

3-1. 日本の空港数



7

3-2. 資格の目的



空港工事は、航空機の安全な運航への影響があり、ひとたび事故等が発生した場合の社会的損失に関するリスクも極めて大きいため、十分な経験と専門知識のもとに工事を進める必要がある。



空港のエキスパートが必要

8

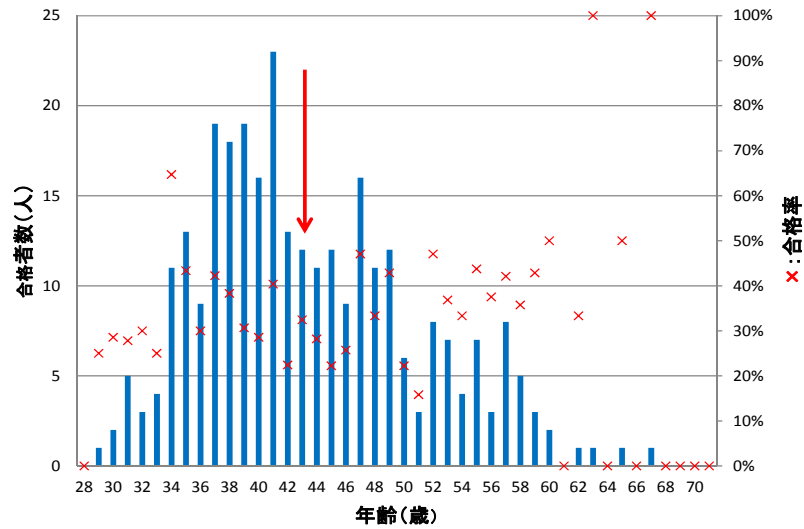
3-3. 資格の位置付け



- ライセンスではなくクオリフィケーション
- ライセンス: 医師免許、施工管理技士
- クオリフィケーション: TOEIC、英検
- 専門性の高い分野に特化すること
- 継続学習で教育していくこと

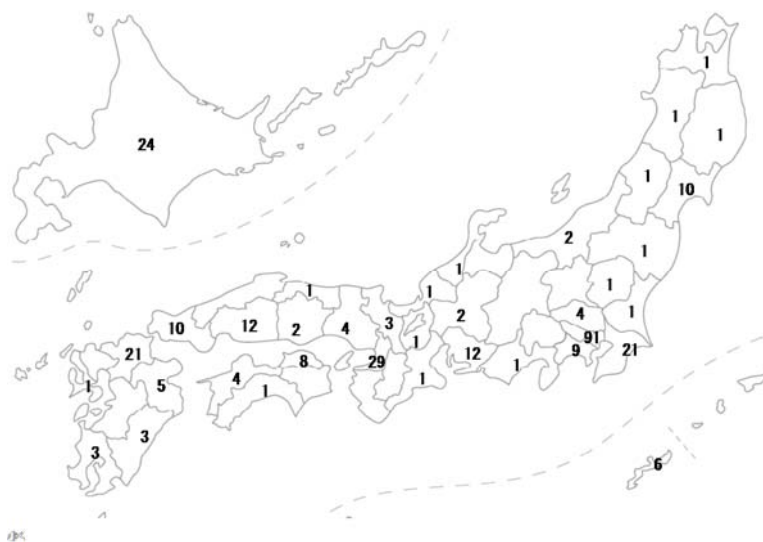
9

3-4.資格者の年齢構成



10

3-5.資格者の県別人数



11

4-1.空港での教育単位



認定項目	期 間	ポイント
a. 空港工事の実務経験	3ヶ月以上	60
	3ヶ月未満	30
b. 施工技術に関する報告書の提出		20
c. 「空港工事施工技術報告集」への掲載		20
d. 「施工技術報告会」での発表		30
e. 施工技術の報告		20
f. 技術論文の掲載		30
g. 講習会等への参加		10

200ポイントで資格の更新(5年間)

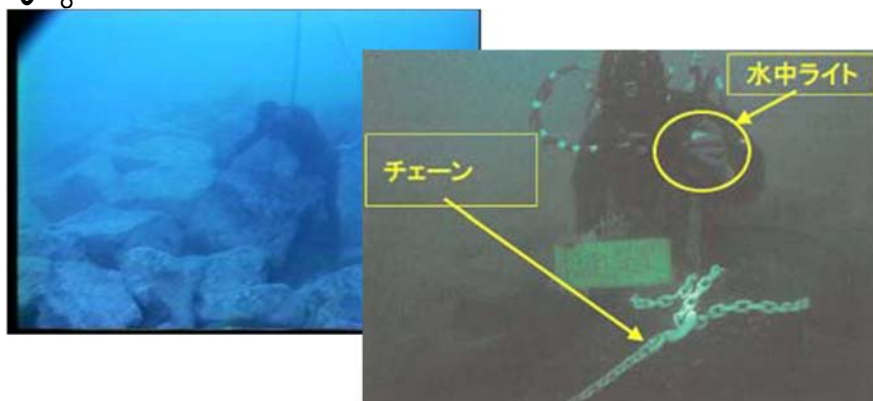
12

4-2.技術の伝承



施工技術の報告書

新規性や学術的内容やオリジナリティを求めない。



3

5.認定者の役割



① 技術的な情報の収集・提供

技術的な情報について収集し、有効な情報を資格者に発信していく必要がある。

② 継続教育の記録及び管理

この資格の質を維持するため継続教育の管理が必要である。

③ 資格の普及PR等

資格に関する情報を普及PRすることにより、国民からの支援を得る必要がある。

14

6.課題と対応



① 工事量の減少

工事量が減少する中で、専門分野の技術力の維持について、対応していく必要がある。

② 講習会の開催

この資格者の技術を維持するため講習会等の開催する必要がある。

③ 技術の伝承

報告書のデータベース化等により、利用者の支援を後押しする全体システム構築が必要となる。

15

ご清聴ありがとうございました

