

# SCOPE NEWS

## CONTENTS

- 1 最近のSCOPEの動向
- 2 評議員・理事・監事等による近畿の現場視察について
- 3 SCOPE / SAC MWS運営委員会議、他
- 4 第9回洋上風力セミナー
- 5 「WORLD PORTS CONFERENCE 2025」へのブース出展
- 6 SCOPE 現場訪問  
東京国際空港西側貨物地区エプロン舗装工事

## 最近のSCOPEの動向

理事 中島 靖

6月10日付で業務執行理事に就任しました中島靖です。出身は九州の熊本なのですが縁があって北海道での仕事が多く現在は北海道支部の支部長をしています。どうぞよろしくお願いします。

私の主な担当は北海道地域の業務です。今回は最近の北海道や北海道支部の状況などをお話したいと思います。

現在、北海道支部は64名の人員で主に監督等補助業務と発注補助業務を行っています。北海道地域の業務の特徴として担当する港の数が多いこととその種類も多いことが挙げられます。主な発注者である国土交通省北海道開発局が行う直轄事業の範囲が広いことがそのまま我々の業務にも反映されることとなり、令和7年度は国際拠点港湾2港、重要港湾7港、地方港湾9港、漁港15港、空港3港の合計34か所を担当しています。

札幌にある支部では主に発注補助業務を行い、現場での監督補助等業務は全道16か所に駐在する職員が実施しています。最も東に駐在する羅臼町と最も西に駐在する松前町との距離は直線で500kmを超えます。これは東京からだとは大阪・神戸を超えて兵庫県と岡山県との県境あたりまでの距離に相当します。北海道支部の管理技術者は通常時は札幌支部に在席していて定期的にそれぞれの担当の現場に出向きます。距離的に言うと名古屋に支部があつて東京や神戸より遠いところに現場がある感じです。

北海道は広いとよく言われますが何となくイメージしていただけでしょうか？

北海道といえば積雪寒冷地で冬は氷点下20度を下回ったり雪も多く降りますが、もう一つ、港にも深く関係する海象現象があります。それは流水です。ロシアのアムール川の淡水が凍結して海を南下する現象で例年1月末から3月末位までオホーツク海沿岸地域に接岸します。この間は船舶の航行はできませんし、そもそも港が流水に閉ざされることもあるので沿岸の紋別港や網走港やそのほかの漁港も活動を停止せざるを得ません。そのため、冬期間の物流は太平洋側の釧路港などからの陸送に切り替えられています。

また、過去には流水の侵入によって汽水湖であるサロマ湖で盛んなホタテ・カキの養殖施設が破損する被害が発生していました。このため、サロマ湖漁港の漁港施設として2001年に世界初となる防水堤（アイスブーム）が建設されました。これは14本の支柱とブイ、ワイヤネットからなる浮遊体構造で建設以降は養殖施設の被害は報告されなくなりました。このアイスブームは毎年4月の海明け（流水が去った状態）にワイヤネットを取り外しメンテナンス工事が行われます。我々北海道支部ではこの工事の積算補助や監督補助の業務に携わっており的確な積算資料の作成や現場での施工状況等の確認などを通じて地域の安定的な生産

活動の維持にお役に立てているのではないかと考えています。

今まで寒冷地ならではのお話をしましたが、一方で、最近では北海道でも温暖化が進んでいます。昔はエアコンいらずの夏でしたが近年は暑い日が多くなり、毎年のように「北海道が日本で一番暑い」日があつたりします。このため、各家庭も大慌てでエアコンを設置していますが、今年でやっと家庭での普及率が60%を超えたところです。ちなみに10年前2014年の普及率はわずか26%でした。このような暑い日の増加は我々の業務を進める上でも影響が出ています。16か所の現場詰所の中にはエアコンがなかったところがあつたためエアコンの設置を進めようとしたのですが、エアコン用設置用のホールがそもそもない建物もありその場合はスポットクーラーを設置するなどしてやっと今年度からはほぼ全ての現場詰所で冷房が使えるようになりました。



## 評議員・理事・監事等による近畿の現場視察について

近畿支部長 松葉 秀樹

まだ夏の暑さが残る中、評議員・理事・監事・役員候補者審査会委員のみなさんによる『令和7年度現場視察会』が、9月18日・19日の2日間の日程で開催されました。

今回は近畿での視察会となり、神戸港・尼崎西宮芦屋港・大阪港そして和歌山下津港の現状や港湾・海岸整備の状況をご視察いただきました。

1日目は、港湾物流の視点から阪神港を視察しました。

現地視察に先立ち、国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所所長の石原洋様から、開国以来、日本の海外貿易の中枢を担ってきた神戸港のこれまでの歩み、更なる港湾物流の効率化を目指して整備を進めている臨港道路やコンテナターミナルの耐震化事業についてお話を伺いました。

次に、大阪港湾・空港整備事務所所長の下田潤一様からは、『大阪・関西万博』の開催で盛り上がる大阪港における物流ターミナル整備と船舶の大型化に対応する航路等の拡張事業について、ご説明をいただきました。

その後、海上視察に移り、説明のあった阪神高速湾岸線西伸部をはじめ神戸港での港湾整備の状況や現在進められている臨海部再開発の現状を船上より見ていただきました。

大阪港では、現在進められている港湾整備の他にも、万博会場のある夢洲地区と同じく人工島の舞洲地区を結ぶ浮体式回旋可動橋の『夢舞大橋』やユニバーサル・ジャパン(USJ)の前面に設置された『浮体式防災基地』も見学いただきました。



1日目海上視察出発前集合

約90分の海上視察でしたが、みなさんには、活気と賑わいのある阪神港を十二分に感じていただけたのではないのでしょうか。

その後一行は、船を降り陸路で和歌山県に向かい、夕方から和歌山マリーナシティのホテルにて、意見交換会に参加されました。

意見交換会には、地元海南市の市長神出政巳様をはじめ関係各位のみなさまにもご臨席をいただきました。

意見交換会では、昼間の視察会やご当地和歌山下津港の現状について、評議員、理事他の方から感想やご意見を伺うことができました。合わせて、みなさま相互の親睦を深めて盛況のうちにお開きとなりました。

視察会2日目は、和歌山港湾事務所所長の松岡裕二様のご案内で、和歌山下津港の海南地区で進められている海岸事業を視察しました。

海南地区では、発生懸念が高まっている南海トラフ地震による津波に対して、地域の生命と財産を守るため水門・護岸などの海岸施設の整備が進められています。

一行は、海上と陸上の2グループに分かれ、交互に視察しました。完成した水門や護岸、稼働している製油工場の協力を得て進めている護岸など、佳境を迎えつつある現状を直に見ていただきました。「大変な事業だが、とても重要」、「一日も早い完成が望まれる」などの感想が聞かれました。

また、船上視察では、イタリアのアマルフィを思わせる雑賀崎の家並みも見られ、趣を変えた視察もできました。

視察会は昼食後、和歌山県の中にある道成寺と白崎海岸を視察しました。道成寺は、今話題の映画『国宝』の中で演じられた歌舞伎“二人道成寺”の舞台でもあります。

また白崎海岸は、突如として岬に現れる白亜の海岸で、その白と海の青のコントラストから「日本のエーゲ海」とも呼ばれており、また地質学的にも特色のある海岸です。

今回の視察会は、港湾における物流と防災をテーマに視察いただきました。幸い2日とも天候に恵まれ、無事に今年度の視察会を終えることができました。参加されたみなさまの賜物と感謝申し上げます。

最後になりましたが、ご説明をいただきました近畿地方整備局の石原所長様、下田所長様、松岡所長様並びにお世話いただいた職員の方々に誌面を借りて、御礼申し上げます。



水門視察



日本のアマルフィ、雑賀崎の家並み



道成寺(三重の塔)



白崎海岸

## SCOPE/SAC MWS運営委員会議、他

..... 洋上風力部 上席調査役 藤原 法之

SCOPEは、国内の洋上風力発電施設建設の事業者からの「技術基準類との適合性確認」及び「マリンワランティ―サーバイヤー(以下MWSと略す)業務」等を具体的なプロジェクト(入善沖、石狩湾新港、北九州響灘)にて実施してきました。これらの対応は、2017年にSCOPEに洋上風力推進室設立以降、その「MWSの体制の構築及び強化」の一環として、1914年に創設されたSurvey Association Ltd.でデンマークのコペンハーゲンに拠点を置くSAC(Survey Association Copenhagen)と2018年にPartnership Agreementを締結し、MWSに関する座学、OJT(On the Job Training)等を経て先に挙げたプロジェクトのMWS業務を協業体制で対応した結果となります。さらに、並行して欧州の再保険会社からのMWSとしての認定を取得するとともに国内の主要保険会社との勉強会及び意見交換会を執り行ってきました。

このような中、SCOPEとSACとは定期的にMWSに関する「運営委員会議」を定期的に開催し、日本国内及び欧州での洋上風力発電に関する建設計画、市場動向等を共有し、将来におけるMWS活動方針の意見交換を実施しています。

今般、洋上風力部松田部長と2025年08月27日から09月04日に帰国までの日程で、SACとの「運営委員会議」を現地コペンハーゲンで執り行うとともに、同地に拠点を置く複数の再保険会社及びアンダーライターさらには英国・ロンドンに拠点を置く日本の保険会社の支部との間で洋上風力市場の世界動向等の意見交換及び情報共有を行いました。

### ◆SCOPE/SAC 運営委員会議要旨

- 1) SCOPEの日本国内におけるMWS活動状況の報告(活動中の状況及び今後の予定)
- 2) 日本国内の洋上風力発電建設計画及び欧州市場の動向の共有
- 3) Partnership Agreementに基づいた、今後の、MWS(市場)対応方針及び協業体制の方向性の確認

### ◆まとめ

我が国の洋上風力は、港湾区域の案件の建設が着手され一部完工及び運用開始される中、一般海域の案件も順次事業者選定が進み、複数案件の建設工事計画が具体化する段階となっています。その様な中、今後も、SAC及び他関係機関との良好な関係を維持し、洋上風力に関する技術支援を進め、日本の着床式及び浮体式の洋上風力事業の円滑なる建設並びに促進に少しでも役立つよう取り組んで行きたいと思えます。

以上



SAC事務所にて



コペンハーゲンNordhavn工業港周辺の再開発

## 第9回洋上風力セミナー

..... 洋上風力部 調査役 中川 智史

### はじめに

洋上風力部では、再生可能エネルギーの主力電源化が期待されている「洋上風力発電」について、有識者の方々に講師としてお招きして、洋上風力に関する行政の動向や技術的な課題と取組等についてお話をいただく、「洋上風力セミナー」を2019年（令和元年）より開催し、今年で第9回目の開催となります。



山縣 理事長

今年もWeb (YouTube) によるライブ配信として2025年9月30日に開催し、最大同時視聴数390名、延べ視聴数850名の方々にご視聴いただきました。

当日は、山縣理事長からの開会の挨拶のあと、下記の4名の方々より、ご講演をいただきました。

### 基調講演

国土交通省 港湾局 馬場 智 海洋・環境課長

「我が国の洋上風力発電の現況と取り組み」と題し、①洋上風力発電設備の導入促進に向けた政府計画および環境整備の変遷、②洋上風力発電に係る港湾区域・促進区域に



馬場 海洋・環境課長

おける案件形成の状況、③昨今の基地港湾を取り巻く課題への対応策と今後の課題、④再エネ海域利用法改正（EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置に係る制度）、及び⑤浮体式洋上発電の海上施工等に向けた課題と取り組みについて等の講演をいただきました。

### 講演 1

東京大学 鈴木 英之 名誉教授（工学博士）

「国内外の浮体式洋上風力発電の情勢」と題し、①国内における洋上風力の導入ポテンシャル、②浮体式洋上風車の開発（小型軽量浮体）、実証研究（海外および国内の実証研究事例）、技術課題（風車大型化、係留方法、生物付着）、及び③洋上風力発電大量導入へ向けた制度整備とコスト低減の努力について等の講演をいただきました。



鈴木 名誉教授

### 講演 2

浮体式洋上風力建設システム技術研究組合（FLOWCON）

水流 正人 専務理事

「FLOWCONの目指すところ」と題し、①FLOWCONの概要、②浮体式洋上風力建設における課題整理（基地港湾等）、③課題解決に向けた提案（海上作業基地）及び④今後のFLOWCONの研究テーマとスケジュールについて等の講演をいただきました。



水流 専務理事

### 講演 3

ひびきウインドエネルギー株式会社

笠原 寛 取締役建設所長

「北九州響灘洋上ウインドファーム建設工事」と題し、①北九州響灘洋上ウインドファーム事業/建設工事の概要、②北九州響灘洋上ウインドファームの特徴及び③建設工事の施工状況について等の講演をいただきました。また、本建設工事においてマリニワランティサーベイ業務を担当したSCOPEについても言及していただきました。



笠原 取締役建設所長

### 最後に

松田業務執行理事から閉会の挨拶として、ご登壇いただいた講演者の方々に謝意をお伝えするとともに、SCOPEによる洋上風力分野での官民への技術支援に触れ、今後も円滑な事業推進に貢献していく思いを述べました。



松田 業務執行理事

本セミナーを聴講いただきました皆様の知識向上にお役に立てたのではないかと考えています。昨今、洋上風力を取り巻く状況が変化してきておりますが、引き続き、来年度以降も多くの皆様に聴講いただけるような有意義なセミナーの開催を計画して行きたいと考えております。

# 『WORLD PORTS CONFERENCE 2025』へのブース出展

審査・認定部 調査役 紺野 由紀子

国際港湾協会The International Association of Ports and Harbors (以下、IAPHという)の2025年世界大会が10月7日から3日間の日程で、ホテルオークラ神戸にて開催されました。今回は記念すべき70周年にあたり、国際港湾協会設立準備会議を行った神戸での開催となりました。

IAPHは世界の港湾の発展と港湾関係者の交流を目指して1955年に設立された世界の港湾管理者と港湾関係者が集まる唯一の国際NGOで、本部は東京・港区に置かれています。

審査・認定部は、SCOPEが取り組むゴム防舷材の証明事業を世界の港湾関係者に広く知っていただくため、経営企画部のご協力を得て、大会のシルバースポンサーとしてブースを出展しました。

ブースでのお客様対応は、審査・認定部の山瀬調査役と筆者に加え、池田洋子氏 (SCOPEから国際航路協会日本部会PIANC Japanに出向)の3名体制で行いました。3日間で、シンガポール、マレーシア、フィリピン、ケニヤ、ガーナ、コートジボワール、香港、台湾、インド、バングラデシュなど、計

18ヶ国、延べ100人ほどの方々に、SCOPEのゴム防舷材証明書信頼性の高さについて説明することができました。

SCOPEが発行するゴム防舷材関連の証明書には、「ゴム防舷材耐久性証明書 (外国メーカーには外国産資材品質審査証明書)」と「ゴム防舷材試験環境証明書」があります。ゴム防舷材メーカーは、国土交通省港湾局や地方公共団体 (共通仕様書が国に準ずる)が発注する工事に納入する場合、これらの証明書を取得していなければなりません。また、民間の工事においてもSCOPEの証明書が必要とされるケースが増えており、官・民を問わず、品質の良い防舷材と信頼性の高い試験環境が求められています。

特に、厳正な審査基準による「ゴム防舷材試験環境証明書」は、現時点において世界でSCOPEだけが発行している証明書です。私達は今回のIAPH2025において、これを大いにアピールし、多くの来場者に認知いただきました。SCOPEのゴム防舷材試験環境証明が今後、世界の港湾オーナーの要求仕様の一つとして定着していくことを目指します。



本会議場



一般財団法人 港湾空港総合技術センター  
ブースでSCOPE関係者と：左から山瀬、松原、山縣、紺野、池田、永田 (敬称略)



ネットワーキングルームにブースを出展



コートジボワール・アビジャン港の港湾局関係者と



2日目夜 会場をポートピアホテルに移してガラパーティー



3日目昼 ポートツアー船上から見た神戸港

航空需要拡大や旅客利便性の向上を目指して

# 東京国際空港 西側貨物地区エプロン舗装工事

## 【お話を聞いた人】

一般財団法人港湾空港総合技術センター  
羽田空港支部

副支部長 三上 晃さん

調査役 兼益 正樹さん

主任テクニカル・エキスパート 安倍 昭吉さん

テクニカル・エキスパート 関 智明さん

テクニカル・エキスパート 川岸 誠治さん

## 需要拡大が進む東京国際空港

国内外の航空交通の要として発展してきた東京国際空港（羽田空港）。2010年には国際線ターミナルとD滑走路の供用開始により、24時間発着可能な国際空港としての地位を確立しました。2024年には国際貨物取扱量が年間70万トンを超えて過去最高を記録。国内線の利用者数も6200万人を超え、日本一となっています。

こうした航空需要の拡大に対応するため、第1ターミナル北側にサテライト施設の建設が進められています。現在、第1ターミナルにはバス移動が必要なオープンスポットがあり利便性向上が課題となっていますが、新施設ではすべて搭乗橋付きのゲートになる予定です。

一方、第1ターミナル本館側のエプロンでも大規模地震への備えとして地盤改良（液状化対策）を実施するとともに、供用開始から約30年が経過した舗装の打ち替えも予定されています。これらの工事に伴い搭乗口の一部を順次閉鎖する必要があるため、北側の貨物施設前エリアにサテライト施設を先行供用し、本館側の改修に備える計画です。第1ターミナルエプロンの大

## 【DATA】東京国際空港西側貨物地区エプロン舗装工事

整備内容：土工（4,575m<sup>3</sup>）、コンクリート舗装（27,727m<sup>2</sup>）、半たわみ性舗装（2,982m<sup>2</sup>）、エプロン照明灯基礎（2箇所）、アースリング（15箇所）、撤去工（3,712m<sup>2</sup>）

工 期：令和6年11月上旬～令和8年3月下旬



規模改修は1993年の供用開始以来、初の大規模なエプロン改修となります。

今回は新サテライト施設の隣接地で行っているエプロン舗装工事の現場を訪ね、整備事業の状況やSCOPEの役割などを伺うとともに、工事の内容等について、施工業者である日本道路株式会社の方々にも話を伺いました。

## ビット部分は人力での舗装

現場では3月から土工作业が開始され、6月からコンクリート舗装の打設を開始しています。

「夏期の暑さを考慮して一時中断し、9月中旬から再開しました。夏は高温のため、打設後のコンクリートから水分が急速に蒸発してしまいます。表面が乾くとヘアク



北側サテライト施設の現場と近接しているエプロン舗装工事現場  
エプロン舗装工事とサテライト建設工事の施工範囲が重なる部分があるため、綿密な工事スケジュールの調整が必要となる



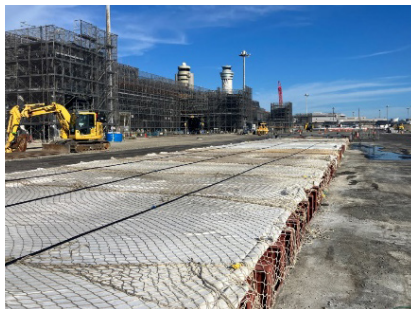
電力や空調、給油等を航空機へ供給するためのピット。  
スポット内に多く設置されている



フェンスを隔ててすぐに供用中の貨物地区のエプロンがある



ピット付近のコンクリート打設状況 (2025 年 7 月)



養生状況 (2025 年 7 月)  
シートが風で飛ばされないようにネットを被せる

ラック (髪の毛ほどの細さで幅0.3mm以下、深さ4mm以下の微細なひび割れ)が発生しやすくなるので、養生シートで最低でも7日間水を撒いて養生させます」(主任TE 安倍さん)

エプロン舗装ではNC舗装が採用されており、主な部分は機械施工ですが、機械をセットできないところは人力で施工しているそうです。

「たとえば今行っているピット部分の施工も人力で行っています。エプロン部分に設置されている電力や空調、給油等を航空機へ供給するエリアはスポットといい、それぞれ電力、空調、給油のためのピットが設置されています。エプロン舗装工事の際にはそれが障害になってしまいます。このように勾配により機械が通過できない場所

はすべて人力で打設する必要があります」(調査役 兼益さん)

「人力で行うところは先にすべて終わらせておきます。機械施工と同時期に行くと機械を休ませなければならない時間ができ、その分、余計なコストがかかってしまうからです。建物に近づくほど支障となるものが増えるため、手間もかかります」(TE 関さん)

今回使用されるコンクリートは航空機が駐機するエプロン部ということもあり、版厚があり大きな荷重に耐えられるものが採用されています。

「今回のコンクリート配合は曲げ強度が5.5N/mm<sup>2</sup>のコンクリートで、航空機が駐機するエプロン部ということもあり版厚470mmのコンクリート舗装です。打設時間が非常にタイトなので待機時間や空き



左から日本道路の金澤さん(現場代理人)、平さん(監理技術者)

## People who create port and airport. —現場からの声— VOICE

### 主任テクニカル・エキスパート 安倍 昭吉さん

実施されている工事・調査業務などが常に10件以上あり、多くの立会業務に対応する必要があります。立会にあたっては発注者支援業務共通仕様書を遵守し、中立かつ公平な立場で受注者に対応するようにしています。また、各工事共通の仕様書などを十分理解し、立会時の留意点を把握した上で、立会後は発注者へ速やかに報告するよう心がけています。

### テクニカル・エキスパート 関 智明さん

今年4月にSCOPEに入り、羽田空港支部へ配属となりました。羽田空港は以前、何度か現場を担当しましたので久しぶりに帰ってきた気分ですが、発注者支援業務は初めての経験なので日々勉強です。IT技術の進化により現場の施工管理も変化しているので、それに追いつけるようがんばっています。発注者目線で立会業務にあたり、限られた時間のなかで施工業者の皆さんに協力できるよう、まずは安全第一で業務を遂行します。

### テクニカル・エキスパート 川岸 誠治さん

昼夜の2交代制で昼勤・夜勤が顔を合わせる機会が少ないため、メールボックスやホワイトボードなどを活用して情報共有に努めています。特に安全に関する情報については確実に伝達することを心がけ、些細な内容でも見落としがないよう配慮しています。今後もこうした取り組みを強化し、小さな工夫を積み重ねることでチーム内の連携を深め、組織としての一体感と対応力の向上に努めていきます。



前列中央、副支部長の三上さん、後列左から、主任TEの安倍さん、調査役の兼益さん、TEの関さん、川岸さん

時間がないように材料を供給することや、初期養生までの乾燥対策が重要です」（日本道路 金澤さん）

### メールボックス設置で業務を合理化

空港内の作業になるため、飛行機の運用に支障が出ないように細心の注意が必要とされます。

「供用中の空港の近くなので紙くずやビニール袋などが誘導路や滑走路に飛散しないよう、資材などに養生ネットをかけています。夜間も飛行機の邪魔をしない、誤って侵入しない、事故を起こさないことを一番に注意しています」（日本道路 平さん）

今回の舗装工事において、SCOPEは施工状況検査をはじめ、出来形確認や品質確認の立会業務を行っています。

「現在工事・業務で12件が稼働していて、約20名の職員が昼夜2交替制で立会業務を行っています。作業の手戻りなどが起こ

らないよう、週間工程会議時に立会予定の確認を十分に行い、内容を共有しています」（副支部長 三上さん）

「最近ではタブレットを導入したことで、立会時間の短縮や手間の軽減につながりました。また、これまでは1日あたり約300通ものメールが届いており、各職員がかなりの時間を費やして対応に追われていましたが、施工班専用のメールボックスを新設し、各業者さんからの連絡はそこに集約していただいて、担当者が一括して振り分けることで効率化を図っています。重要なメール

には印を付けて上位に表示し、全員で共有しています。ルール作りには試行錯誤がありましたが、今後も新技術の活用や業務のスリム化に向けて、チーム全体で取り組んでいきたいと思います」（TE 川岸さん）

今後は12月から1月初頭にかけての完成を目標にコンクリート舗装の準備・打設を繰り返し行い、工事全体の完成は来年3月を予定。来年夏には第1ターミナル北側サテライト施設もオープンする予定で、東京国際空港の新たなゲートの完成が期待されています。



第1ターミナル北側サテライト施設（イメージ） 画像提供：日本空港ビル

*People who create port and airport.*

## VOICE

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所  
第六建設管理官室 室長 飯塚 知浩 さんにお話を伺いました。



平成5年にエプロンの舗装工事を行ってから約30年が経過し、老朽化が進んできたこともあり、打ち替えや耐震化を実施することになりました。今回の舗装工事では第1ターミナル北側のサテライト施設の工事と重なる部分がありましたので、工事エリア

の調整が必要でした。もともとサテライト施設の工事が先行していたので、舗装工事が遅れないように、工事エリアが重複する箇所においては、こまめに解放していただくような調整を進めました。

北サテライト施設の供用後は、現在供用している第1ターミナルのエプロン部分でも大規模な改修が次々と予定されています。その第一段階の一環として私たちの工事がありますので、CABを始めとした関係事業者の方々と綿密な調整を行い、遅滞なく工事を進めていくことが重要です。

また、我々の工事は、供用中の空港施設と隣接しているため、航

空機の運航に影響を与えないこと、そして安全に作業することが何よりも重要です。特に西側貨物地区のエプロンはすぐ近くに誘導路があり、航空機が頻繁に往来しているので、運航に支障が出ないように細心の注意を払っています。また、今回の工事エリアにあたる西側貨物地区と第1ターミナル地区の狭間はGSE車両の通行が多い場所で工事車両と交錯するため、警備員を配置して通行整理を行いながら安全に工事を進めています。

羽田空港は日本の中心的な空港として24時間稼働しており、多くの航空機が離着陸する中で、機能強化のための施設整備や耐震対策など、さまざまな工事や調査が進められています。それぞれの工事には時間や場所の制約があり、条件も異なるため、そうした条件を正確に理解し、情報を共有しながら意思疎通を図ることがとても重要です。監督職員だけでは人手や経験が不足することもありますので、空港工事に関する知識と技術をもつ監督補助なくしては成り立ちません。今後もSCOPEの力に大いに期待しています。

取材・文：(株)ホライゾン

皆様のご意見ご感想をお待ちしております。



一般財団法人 港湾空港総合技術センター

URL: <https://www.scopenet.or.jp>

本部：〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-1 尚友会館3階  
代表 TEL: 03-3503-2081 FAX: 03-5512-7515

※ 本誌は、環境にやさしい大豆インクで印刷しています。