

## 最近の SCOPE の動向

歴史を振り返れば、転換期を迎えた国家や組織にはしばしば大災難が降りかかり、その試練を乗り越える力、再生への強い意志が試される気がします。東日本大震災、福島第一原発事故、余震の頻発、9月には相次いで台風が本土上陸し、連日の猛烈な集中豪雨で広範囲な土砂崩れや河川の氾濫による浸水災害など、今、国民の基本的な欲求である安全で安心できる生活が揺れ動いており、誰もが漠然とした不安感を抱いているようです。9月に野田新政権が発足しましたが、山積みする内外の難題を少しでも解決し、不安感を緩和してほしいものです。特に、東北地方の災害復興は、未だ本格的な槌音が聞こえず、一刻も早く復興財源を確保し、第3次補正予算の成立を願っています。

最近のSCOPEの動きとして主なものをご紹介します。

東日本大震災への対応は、緊急物資の輸送支援から始まり、4月には復興支援室を立ち上げ、災害査定関連業務への技術支援に、本部支部一体となって活動してきました。その復旧支援活動が評価され、7月の国土交通省東北地方整備局に続き、9月には関東地方整備局及び茨城県から感謝状が贈られました。ようやく災害復旧工事の着手に向けた新たな段階に達し、技術支援内容も10月以降は復旧工事の発注や品質検査に関する技術支援へ移行していくことから、担当技術者の陣容等を見直し、長期かつ継続的な復興支援体制へと再構築しています。

「発注者のための公共調達講演会」を9月14日に神戸で開催しました。地方官庁の発注者が抱える公共工事の契約・管理や総合評価方式に関する課題の解決に積極的に支援しています。また、「SCOPE講演会」を9月20日に開催し、講師に中華人民共和国交通运输部公路科学研究所 田波博士をお招きして、中国の港湾・空港の建設技術に関する最新の動向について講演していただきました。

「海上工事施工管理技術者認定試験」の1次試験の結果が9月21日に発表されました。合格者は345名、合格率は56%でした。引き続き、2次試験を実施し、経験論文に基づく口頭試問を経て、最終合格者を確定する予

定です。また、今年度から創設された「空港工事施工管理技術者認定試験」は、8月20日に実施し、12月15日に合格者を発表する予定です。

出版物関係では、「空港舗装補修要領及び設計例」及び「空港土木施設構造設計要領及び設計例」を刊行しました。

前者は、空港舗装の新設時の設計法の体系が、これまでの仕様規定型から性能規定型へ変更されたことを受けて、空港舗装の補修設計においても、この考え方を踏襲する必要があり、新たに、補修時設計の性能規定化および理論的設計法の導入、調査・材料・施工、設計例について取りまとめたものです。また、海外プロジェクトにおける建設契約に係る法律とマネジメントの英国版テキストである「建設契約」を大本客員研究員が翻訳し、当センターが監訳したものが、技報堂から出版されました。関係する実務者の参考になれば幸いです。

平成23年度の研究開発助成については、指定課題を、港湾空港等における入札・契約システム及びアセットマネジメントに関する研究として、公募を開始しました。引き続き、大学や企業の若手研究者を積極的に支援してまいります。

今後とも、国民が何とか明るい未来を抱けれるよう、逆風にあるSCOPEも職員一丸となって、今出来る事を着実に果たしてまいります。



理事 佐藤 孝夫

### CONTENTS

- 1 最近の SCOPE の動向
- 2 「発注者のための公共調達講演会～SCOPE からの提言～in 神戸」を開催
- 2 「平成 23 年度第 1 回 SCOPE 講演会」を開催
- 3 平成 23 年度 研究開発助成の公募
- 4 ゴム防舷材耐久性審査証明事業 証明書の発行
- 4 平成 23 年度 海上工事施工管理技術者認定試験及び  
空港工事施工管理技術者認定試験の実施
- 5 COASTAL STRUCTURES 2011 に参加
- 6 SCOPE 現場訪問 —世界最大級の鋼板セル工法—  
横浜港南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備事業
- 8 SCOPE からのお知らせ

## 「発注者のための公共調達講演会 ～SCOPEからの提言～in 神戸」を開催

(建設マネジメント研究所 公共調達支援総室 上席研究員 高木 栄一)

国土交通省港湾局のご後援を頂き、神戸国際会館にて標記講演会を9月14日に開催しました。6月16日の東京、7月20日の福岡に次いで三回目です。

参加者を発注者に限定した開催は、今回が最後でしたので、近畿地方整備局管内はもちろん、中国・四国地方の港湾管理者の方にも個別にご案内を致しました。また、既に開催した関東と九州を除く地方整備局等にもSCOPE支部からご案内を致しましたところ、北海道開発局を含む6地方整備局からご参加頂き、参加者は合計105名にのびりました。

プログラムは次のとおりで、内容は前2回と同じです。

- ① 欧米の動きから公共調達を考える  
(理事長 広瀬宗一)
- ② 公共調達総合支援分析ツール  
～総合評価方式の更なる高度化に向けて～  
(主任研究員 小黒章二)
- ③ 公共調達における契約管理の方向性  
～国際契約との比較において～  
(客員研究員 大本俊彦)
- ④ 総合評価方式の課題  
～「公共調達ガイドライン」から～  
(上席研究員 高木栄一)
- ⑤ 地方公共団体の総合評価方式  
～分類からわかる傾向～  
(主任研究員 佐野俊幸)



▲左：講演会の様子／右：ツールのデモ体験

なお、本講演会とほぼ同じ内容で、「公共調達講演会～戦略的公共調達に向けて～」を札幌で開催します。今までと異なり、民間企業の方にもご参加頂けることで計画しております。本「SCOPE NEWS 19号」がお手元に届く頃には、SCOPEのHPに開催案内を掲載しているはずですので、是非ご覧下さい。

開催日時：平成23年11月25日（金）14:00～17:00

開催場所：北海道立道民活動センター（かでる2・7）

たくさんの方のご来場をお待ちしています。

## 「平成23年度第1回SCOPE講演会」を開催

(建設マネジメント研究所 上席研究員 入部 忠道)

平成23年度第1回SCOPE講演会が9月20日（火）に開催され、中華人民共和国交通運輸部公路科学研究所の田波博士より「中国の港湾・空港の建設技術」という演題でご講演いただきました。

講演のポイントは以下のとおりです。



### 【港湾等】

- ・ 中国の港湾整備の現状。30年前（1973年）との比較で大幅な伸びが数値として示された。（例えば取扱量1億トン以上の巨大港湾が0から22港に、1万ト

ン以上の大型港湾が133港から1,783港と10倍以上になっている。コンテナ港湾では上海の洋山港が2010年にはシンガポールを抜いて世界一の取扱港となっている）

- ・ 河川航路の発達：3千トン級が就航可能な航路1,358km、2千トン級では2,741km、1千トン級では4,716kmとなっている。このほかに運河が唐の時代から造られ現在も利用されている。
- ・ 今後の5ヶ年計画では、①揚子江の輸送能力の増強、②沖合人工島の建設、③石油等による海洋汚染の防止、④港湾の建設と維持、⑤河川の航路の活用、⑥インターネットによる情報の利用 を掲げている

### 【空港等】

- ・ SMA（Stone Matrix Asphalt）の空港での適用事例が紹介され、非常に良い結果を示している一方で、透水性や材料分離の問題も指摘されている。

## 【道路舗装】

- ・ 内モンゴルの気象環境が厳しい（夏季35度、冬季-47度）場所での鉱石運搬用道路のコンクリート舗装工事。
- ・ 鉱石運搬時の車両は満載状態、戻りは空車のため、上り・下り車線によって上層路盤の構造を変化させている。
- ・ ポンピング防止にアスファルトの層（3cm）を設けている。
- ・ 工事は夏季（6月～9月）で、風がおさまる夜間に行った。（100kmを4年：16ヶ月）



## 平成 23 年度 研究開発助成の公募

（建設マネジメント研究所 主任研究員 兵頭 武志）

SCOPEでは、センターの目的の一つである「港湾、海岸及び空港の建設・維持管理事業の発注及び施工に係わる技術及びシステムに関する調査研究の推進」のより一層の具体化を図るため、センターの目的に合致した研究開発に対し助成を行っています。

昨年度は7件の応募があり、その内の5件（指定課題1件）を採用して助成を行い、現在、研究開発が精力的に行われているところです。

今年度は以下の要領で公募しますので、積極的なご応募をお待ちしております。応募方法などの詳しい内容については、当センターのホームページをご覧ください。

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 名 称           | 平成 23 年度（財）港湾空港建設技術サービスセンター研究開発助成                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 公 募 期 間       | 平成 23 年 9 月 12 日（月）～平成 23 年 11 月 30 日（水）（当日消印有効）                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 助 成 対 象 テ ー マ | 港湾、海岸及び空港の建設・維持管理事業の発注及び施工に係る技術及びシステム等に係る以下の項目の研究開発<br>（1）一般課題<br>① 公共工事の入札・契約制度に関するもの<br>② CALS/EC に関するもの<br>③ 品質確保、環境保全、労働安全衛生に関するもの<br>④ 建設マネジメントに関するもの<br>⑤ 公共工事コスト削減対策に関するもの<br>⑥ 建設副産物リサイクルに関するもの<br>⑦ 施工の合理化・自動化に関するもの<br>⑧ 公共施設の維持・管理に関するもの<br>⑨ その他、当センターの目的に合致するもの<br>（2）指定課題<br>① 港湾空港等工事における入札・契約システムに関する研究<br>② 港湾・空港のアセットマネジメントに関する研究 |
| 助 成 期 間       | 平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日（1 年間）                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 助 成 額         | 1 件につき 200 万円以内                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 助 成 対 象 者     | 大学、高等専門学校及びこれらに付属する機関等の研究者及び研究グループ、又は原則として法人格を有する民間企業等の研究者及び研究グループ等とする。なお、研究者及び研究グループの代表者は当該機関等に勤務する（非常勤を含む。）研究者とする。                                                                                                                                                                                                                                |
| 申請方法・様式など     | 当センターのホームページ「研究開発助成」に掲載<br>URL <a href="http://www.scopenet.or.jp/main/research/index.html">http://www.scopenet.or.jp/main/research/index.html</a>                                                                                                                                                                                                  |
| 問 い 合 わ せ 先   | 建設マネジメント研究所 兵頭・北落・八谷<br>電話 03-3503-2803<br>E-mail <a href="mailto:hyoudou@scopenet.or.jp">hyoudou@scopenet.or.jp</a>                                                                                                                                                                                                                                |

## ゴム防舷材耐久性審査証明事業 証明書の発行

(企画部 企画課長 萬年 孝)

昨年度より当センターに於いて、ゴム防舷材耐久性審査証明事業を行っております。

これは、港湾工事で使用されるゴム防舷材の品質については「港湾工事共通仕様書、国土交通省港湾局監修、平成21年度4月、社団法人 日本港湾協会（以下「共通仕様書」と略記）」に規定されていますが、この規定と「防舷材システム設計の指針：2002版、国際航路協会（以下「PIANC設計指針」と略記）の品質管理基準に差異があることから、国土交通省港湾局では、「共通仕様書」と「PIANC設計指針」との整合を図ることとしました。これを受けて、平成22年4月より「共通仕様書」にゴム防舷材の耐久性について記載が追加され、「請負者は、ゴム防舷材耐久性証明事業を実施する機関の証明書を事前に監督職員に提出し、承諾を得なければならない。」とされました。

当センターでは、本事業に必要となる「ゴム防舷材耐久性審査証明事業実施要綱」、「ゴム防舷材耐久性試験実施要領」及び「ゴム防舷材耐久性試験証明基準」を平成21年度に策定を行いました。これら要綱に基づき外部の学識経験者の方で構成されたゴム防舷材耐久性審査証明委員会にて審査を行い、耐久性が認められたゴム防舷材に証明書を発行することとしています。

この度、シバタ工業株式会社の防舷材についてゴム防舷材耐久性審査証明委員会にて審査を行った結果、申請された全てのゴム防舷材について耐久性が認められました。これを受け、当センターは証明書を発行し、申請者のシバタ工業株式会社に手交いたしました。

証明書を発行したゴム防舷材は、以下のタイプになります。

SV、SX、SH、CSS、CP、SPC、CH、CA 合計8タイプ

今後も当センターは、本事業を通じて高品質なゴム防舷材の普及についてお手伝いをしてまいります。



## 平成 23 年度 海上工事施工管理技術者認定試験及び空港工事施工管理技術者認定試験の実施

(認定登録部 主任研究員 島田 伊浩)

### 海上工事施工管理技術者認定試験

海上工事の施工を統括し、優れた技術者を認定する「海上工事施工管理技術者認定試験」を平成20年度に創設し、今年度で4年目を向かえました。現在、資格の保有者は1,700人近くになり、全国各地の港湾の工事等で「みなとのエキスパート」として活躍しています。

平成23年度の1次試験(選択式)は、8月20日に札幌、東京、大阪、福岡の4会場で行い、受験申込者は670名で受験者は619名となりました。

1次試験には345名が合格し、9月21日に結果を発表しました。このあと、合格者は、2次試験(面接試験)へと進みますが、試験申し込み、経験論文提出、面接試験となります。面接試験は、11月中旬から行う予定です。最終的な合格発表は平成24年1月下旬を予定しています。

平成 23 年度 海上工事施工管理技術者認定試験1次試験の実施結果

| 資格分類 | I類(浚渫) | II類(コンクリート構造物) | III類(鋼構造物) | 合計    |
|------|--------|----------------|------------|-------|
| 申込者  | 151名   | 428名           | 91名        | 670名  |
| 受験者  | 140名   | 396名           | 83名        | 619名  |
| 合格者  | 79名    | 212名           | 54名        | 345名  |
| 合格率  | 56.4%  | 53.5%          | 65.1%      | 55.7% |

## 空港工事施工管理技術者認定試験

空港工事施工管理技術者認定試験は、空港土木工事の品質確保及び安全かつ円滑な施工技術の向上に貢献すること等を目的とし、今年度より運営を開始しました。今年度の受験申込者数は、710名と予想を上回る受験者数となりました。

空港工事施工管理技術者認定試験は、8月20日に札幌、東京、大阪、福岡の4会場で行い、受験者は626名となりました。

平成 23 年度 空港工事施工管理技術者認定試験の実施結果

| 受 験 地   | 札 幌   | 東 京   | 大 阪   | 福 岡   | 合 計   |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 受験申込者数  | 69 名  | 318 名 | 188 名 | 135 名 | 710 名 |
| 受 験 者 数 | 65 名  | 273 名 | 162 名 | 126 名 | 626 名 |
| 受 験 率   | 94.2% | 85.8% | 86.2% | 93.3% | 88.2% |

## COASTAL STRUCTURES 2011 に参加

(建設マネジメント研究所 上席研究員 加藤 博敏)

9月6日～9日に、COASTAL STRUCTURES 2011が横浜市開港記念会館で開催されました。

土木学会の海洋開発委員会及び海岸工学委員会、アメリカ土木学会が共催し、高橋重雄港湾空港技術研究所理事長、磯部雅彦東京大学教授、小林信久米デラウェア大学教授の共同議長の下で進められました。

### 1. 会議の概要

開会式の後、基調講演、研究報告、ポスターセッション、視察(横浜港視察。港空研、羽田、仙台の3コース)のプログラムに、36ヶ国・地域から225名が参加しました。

併せて、前日5日には、港空研等主催の「第8回国際沿岸防災ワークショップ～レベル2津波災害からの復興・復興～」も開催され、東日本大震災や海外の高潮・津波災害に対する復興の取組み等が発表がなされました。

#### (1) 基調講演

磯部教授からは、「沿岸域における地球温暖化の影響と適応戦略」として、海面上昇に伴い、波の変形や遡上高も変化し、海岸線の地形変状も招く可能性があること。これらを考慮した海岸構造物のライフサイクルの検討が必要であること等が発表がありました。

ノルウェー大使館Lund氏からの講演では、「風と海洋からのエネルギー～市場と技術～」と題して、洋上風力発電は、発電効率や社会環境・自然環境の面で優れていること。英国では、125～195km沖合の水深18～63mの海域で、40ギガW級の世界最大の洋上発電プロジェクトが進められていること。日本近海(北海道・東北・九州西北)は世界的にも洋上風力発電のポテンシャルの高い地域であること。などが印象的でした。

空港工事施工管理技術者の試験は、出題数25問の択一式を90分で行いました。記述式は、経験論文(1,500字以内)と専門論文(1,200字以内)を各90分で行いました。

現在、試験結果の審査を進めているところで、合格発表を12月15日に予定しています。

#### (2) 研究報告等

基調講演の2演題関連のほか、気候変動による沿岸域リスク、数値シミュレーション等の企画セッション始め、4会場で137編の研究報告がされました。

このほか、日本の港湾中心とした19件掲示のポスターセッションなどで、活発な討議がなされていました。

### 2. 国際会議の雰囲気と意義

研究発表では、各20分の発表に対して、会場から次々と質問の手が上がり、時間制約から打ち切られることもしばしば。服装や質問スタイルも含め、国内の学会・会議とは、全く違う様相が印象的でした。

ウェルカムパーティ等で旧知の仲間との再会を喜びあう姿を見る一方で、上記の活発な討議をみると、本会議は、直接接する機会の少ない世界各地の研究者仲間同士の指導の場であり、刺激や、課題解決の糸口を得る場であったりするのであらうと感じました。

### 3. おわりに

国際的にも最先端のテーマが、英語のみで発表・討論される会議で、SCOPE参加者それぞれにとっても、新たな知識の習得と、日常業務の中では得難い刺激を受ける貴重な機会となりました。会議参加で得た知識などは、センターの調査・研究の質の向上に反映して参ります。



▲開会式で挨拶する高橋重雄 港空研理事長

Site Visit

## SCOPE 現場訪問

—世界最大級の鋼板セル工法—

# 横浜港南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備事業

お話を聞いた人  
横浜支部  
調査役：三上 武彦さん  
テクニカルエキスパート：樋口 勇一さん、二瓶 正広さん



People who create port and airport.

## 国際コンテナ戦略港湾「横浜港」

アジア諸国の国際港の規模が拡大し、サービス向上とコスト低減に向かっているなかで、世界的物流ルートは、中国や韓国が主流となり、日本の国際競争力は低下しつつあります。こうした状況は産業競争力の低下だけでなく、輸送時間の増加やコスト上昇などにより国民の生活水準の低下をも招く原因となります。

横浜港は平成17年にスーパー中枢港湾に指定され、官民連携のもとでハード面・ソフト面がひとつとなった総合的な施策を推進しています。平成22年には京浜港（横浜港、川崎港、東京港）が国際コンテナ戦略港湾に選定され、東アジアの国際ハブポートの実現に向け、大規模コンテナターミナルを整備しています。

南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル（MC-3）整備事業もそのひとつ。増大するコンテナ貨物量やコンテナ船の大型化に対応するため、平成24年度の概成を目指し、国内最大級の水深16mの岸壁を有する耐震岸壁の整備を進めています。

取材当日は関東地方に台風が直撃し、工事現場での取材が困難な状況だったため、SCOPE横浜支部にて三上調査役にお話をうかがいました。

People who create port and airport.

## 将来を見据えた工法

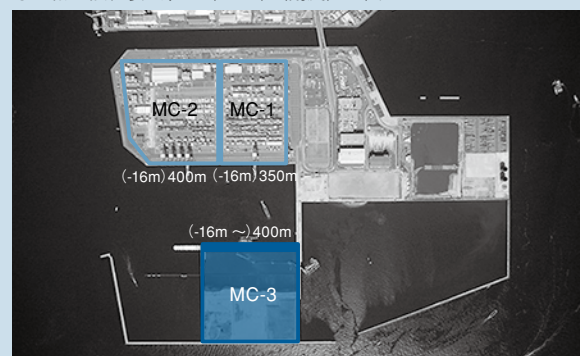
MC-3岸壁本体の工法は、比較検討した結果「鋼板セル工法」が採用されました。

鋼板セルは「厚い部材を使用しているため変形量が少ない」「工期が短い（30ヶ月）」「工費がハイブリッド

## DATA

横浜港南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル（MC-3）整備事業

- 事業期間：平成19年度～平成24年度
- 全体事業費：約300億円
- 整備施設概要：岸壁（-16m）（耐震）延長400m



L型ブロック式より安い」などの利点があります。

「栈橋形式のほうが経済的で自由がきくため、現在、ケーソンはあまり需要がなくなっています。あとからもっと大きい船を入れて使いたい時に、杭だと周りを深く掘れば使えるので、栈橋形式のほうが簡単に大きな岸壁に改良することができます。船はどんどん大きくなっていますから、岸壁もそれに合わせていく必要があります。大きな船が入るようになると、今度はクレーンも大きなものが必要になります。南本牧でも100mくらい伸びるものが使われています」（調査役 三上さん）

People who create port and airport.

## 世界最大級の鋼板セル

今回使用された鋼板セルは高さ32m、直径24.5mという世界最大級のものです。セルを設置して中詰砂を投入し、海中でセルとセルを繋いでいきます。予めガイドレー

ルをつけておき、そこに沿ってアークを設置します。

「通常のケーソンだと現地作業期間が長くなりますが、この工法だと現地付近のヤードである程度まで作っておくことができるので工期がかなり短縮できるのです」(調査役 三上さん)

セルの組み立ては、4.6m×15.4mの鋼板7枚を溶接して、32m×15.4mの鋼の板をつくり、曲面に曲げて保持材で固定し、セルブロックとします。5つのセルブロックを1つの円筒状に組み立てます。

「SCOPEの役割のひとつに品質管理があり、各部材の接続はすべて現場溶接で行い、溶接の出来がそのままセルの強度に影響するので、品質および出来形は、重要な管理項目となります。管理は目視確認のため、階段状の狭い足場上で各種検査が行われます。そのため、一日に何度も地上30mの足場の上で寸法計測や溶接の非破壊検査のモニターチェックを行いました。特に足場の上り下りは、身体が慣れるまで大変でしたね」(テクニカルエキスパート 樋口さん)



▲鋼板セルの据付け

People who create port and airport.

## 高品質を実現した現場溶接

このセルを作る加工作業は、屋外の現場で行われました。通常は鉄鋼工場で製品化されたものを使うことがほとんどですが、今回は現場に鉄の板を搬入し、現場で加工してセルを完成させています。

セルを曲げる加工には大きな架台を使って行われます。支えのようなものを作ってそこに板を乗せると、自然と曲がっていきます。非常に重い板なので自重だけで曲がるのです。

「溶接だけでなく、このセルを乗せる架台の高さ等の管理も重要となります。鉄は温度や湿度によって伸縮するので室内管理が適していますが、セルの高さは32mもありますから屋外での作業となります。屋外でも工場並みの精度を要求されますから、溶接のときもそうですが風雨を防ぐ工夫が必要となりました。立てたセルにゴン

ドラをつるしてそれを囲い、風雨が入らないようにして溶接を行いました。また気温差で発生する湿気を溶接前に過熱除去するなどの工夫によって、品質を管理しました」(テクニカルエキスパート 樋口さん)



▲セルとセルの間を繋ぐアーク材

People who create port and airport.

## 海底地盤を強くする(地盤改良工・基礎捨石工)

軟弱地盤の地盤改良には二つの方法が採用されました。鋼板セルを設置する部分は「深層混合処理工法(CDM)」、セルの前後は「サンドコンパクション工法」です。「岸壁本体部分は鋼板セルの重量に耐えるために、セメントを使って深層混合処理工法で地盤を固め、コンクリートの柱を地盤中に作ります。その前後は、液状化しないようサンドコンパクション工法が採用されています。SCOPEの業務としては、混合するセメント量や砂の量を、現地でのデジタル数値や記録紙によって監視しました。この監視作業は18時間くらい通しで行われます」(調査役 三上さん)

深層混合処理工法は、大水深で潮流の早い区域で施工されたので、現場条件を考慮した結果、安定性のよい大型の作業船を使用し、最新の管理機器(自動船位管理システム)や、夜間作業でも付近を航行する他の船舶の動きがリアルタイムでわかる自動船位識別装置(AIS)を備えて、施工精度と安全性を確保しました。

「このほかに今回採用された工法としては『マリンプレス工法』と『裏込工帆布の機械式敷き均し工法』があります。『マリンプレス工法』は海底の基礎工事で、基礎の上部を平らに均すときに機械を使い、重い鋼鉄板を落として締め固める方法です。水深が深いために、できるだけ潜水士を使わないような方法がとられています。『裏込工帆布の機械式敷き均し工法』は、基礎の上にセルを設置した後、その背後に裏込石を入れますが、その石が流れないように帆布をかけ、鉄の鎖のような鍾をつけてくるくと巻いておき、巻きおろしていきます。これも以前は潜水士が行っていましたが今は機械で行われます」(テクニカルエキスパート 二瓶さん)

今回は台風直撃下での取材になり、現場での作業は待機せざるを得ませんでした。しかし、工事が進められなかったからといって工期を延ばすことはできません。遅れた作業を挽回するために、工事関係者は知恵と経験、技術を終結し、工期を守るために、ときには徹夜で作業を行います。今回は、そういう意味での厳しさ、難しさも実感する取材となりました。

こうした努力の積み重ねによって完成する世界最大級の水深をもつ耐震岸壁の供用で、スーパー中核港湾としての横浜港の役割にもますます期待が寄せられるでしょう。



▲左から、テクニカルエキスパートの納戸さん（所属：日本海洋コンサル）、渡辺さん、上村さん（所属：日本海洋コンサル）、二瓶さん、樋口さん

## People who create port and airport.

## Voice

調査役 三上 武彦さん



「今回の工事は海上作業が主になるので、継続的に気象・海象情報を把握し、重要なイベントに対しての荒天予報への準備を心がけていました。また、工事中に地震が起きたときの津波への備えとして、避難場所（公共港湾施設）と避難ルートの確認をしています。

業務内容においては、今までの経験から品質管理における管理記録の方法を工夫しました。のちに発現する各種不具合に対して当該不良箇所の施工状況がわかれば不具合原因が把握しやすいため、より必要なことを簡潔に伝えるように改善し、管理値の記入や特質事項を付け加えました。

公共工事は、調達した時点で品質を確認できる物品の購入と異なり、工事が完了して供用されて初めてその品質が確認できます。その品質は、施工者の技術力で大きく左右されるため、私たちが行っている品質の管理が重要課題となります。SCOPEは公益法人としての立場から中立性・公平性を確保し、発注者が行う公共工事の品質管理を目的とした適切な監督・検査の支援業務を実施する一翼を担うものと思っています。これらを行うことにより、公共工事で建設された港湾施設が各地で適切に活用され、地域の発展に反映されるものと考えています」

取材・文：(株) ホライゾン

## SCOPE からのお知らせ

## SCOPEの11月～1月の主な行事予定

- |                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| ○ 公共調達講演会～戦略的公共調達に向けて～<br>（札幌 北海道立道民活動センター） | 11月25日（金） |
| ○ 公共調達を考える講演会（尚友会館）                         | 11月29日（火） |
| ○ 空港工事施工管理技術者認定試験合格発表                       | 12月15日（木） |
| ○ 海上工事施工管理技術者認定試験合格発表                       | 平成24年1月下旬 |

## 出版物のご案内



## 「建設契約 法とマネジメント」

発行年月：平成23年9月（A5版／約600頁）

ジョン・マードック/ウィル・ヒューズ 共著、(財) 港湾空港建設技術サービスセンター（SCOPE）監訳、大本俊彦（SCOPE客員研究員・FIDIC公認紛争裁定人）/前田泰芳 共訳

特別価格：8,000円（消費税別）（250部限定）

※ 当センターにお申込んだ場合、約1割引の特別価格にて販売いたします。

※ 当センター賛助会員、海上工事施工管理技術者登録者の方は優待価格（7,200円（税別））にて販売いたします。

海外建設プロジェクトの多くは、英国型のプロジェクトマネジメント方式が用いられているため、事業に携わる者は、FIDIC契約約款に代表される英国型の契約知識を身につけて臨まなければなりません。

本書は、英国レディング大学で建設契約の先導的教育研究に携わっている二人の研究者が、学生や実務者向けに書いた建設契約に係るテキストの翻訳書であり、初版以来、英国をはじめ世界各国で読まれています。建設契約を法律・マネジメントの両面から解説している点と、契約約款の逐条解説ではなく、背後にある英国建設産業の文化や慣習、思想、歴史をもとに、契約約款を多くの判例とともに包括的かつ詳細に解説する点に大きな特徴があります。

## 「空港舗装補修要領及び設計例」

発行：平成23年7月（A4版／約190頁）、監修：国土交通省 航空局、国土交通省 国土技術政策総合研究所

編集・発行：(財) 港湾空港建設技術サービスセンター、定価：4,770円（消費税別）

空港舗装の新設時における設計法が記されている「空港舗装構造設計要領」が平成20年7月に改訂されました。この改訂では、設計法の体系が仕様規定型設計法から性能規定型設計法になりました。「空港舗装補修要領及び設計例」は、空港舗装新設時の設計に用いられる「空港舗装構造設計要領」における考え方を踏襲した空港舗装補修の設計法、設計例を掲載しています。

皆様のご意見ご感想をお待ちしております。



財団法人 港湾空港建設技術サービスセンター

U R L : <http://www.scopenet.or.jp> E-mail : [info@scopenet.or.jp](mailto:info@scopenet.or.jp)

本 部：〒100-0013 東京都千代田区霞ヶ関3-3-1 尚友会館3階

代 表 T E L : 03-3503-2081 F A X : 03-5512-7515

※本誌は、環境に優しい大豆インクで印刷しています。