

SCOPE News

February 2012

最近の SCOPE の動向

平成24年も既に1ヶ月が経ち、今年度業務の取りまとめ、新年度業務への準備等慌たじさが増えています。昨年は3月の東日本大震災、8月9日の集中豪雨、土砂崩れ等大きな自然災害に見舞われた年でした。改めてわが国がおかれている脆弱な国土基盤について思い知らされた年となりました。あわせて防災に対する時間軸の見直しが迫られたように思います。

震災復興、デフレ脱却、益々進展する少子高齢化への対応など課題山積みの中、昨年12月に平成24年度政府予算案が閣議決定されました。震災関係に予算措置がされていることから公共事業関係費では対前年度8.1%減となっていますが、港湾分野は前年度に引き続き増額となっており、港湾が我が国の成長戦略において重要な役割を果たしていることが認められていると感じます。

さて、前号からのSCOPEの動向をお知らせします。

年明けの1月20日に平成23年度の研究開発助成審査委員会が開催されました。今年度は、昨年度より2件多い指定課題4件、一般課題5件計9件の応募があり慎重審議の結果6件の採択となりました。平成13年度から始まった本助成制度では、これまでに49件の研究テーマに対し助成が行われており、公共工事の調達、公共施設の維持・管理をはじめ幅広い分野での研究成果が報告されています。本助成制度は使い勝手のよい助成金を目指しており、建設マネジメント分野における研究推進に微力ですがお手伝いできたと思っています。

一方、当センター自身の研究体制の強化として、今回の東日本大震災を契機に、港湾の復旧・復興、アセットマネジメントに関する研究を大学の研究機関と共同で行うことを計画しています。研究期間は平成24年度より5ヶ年の予定です。

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」の合格者発表を12月15日に行いました。626名の受験者に対し222名の方が合格となりました。空港工事の品質確保および安全かつ円滑な施工技術の向上に大いに貢献するものと期待され、海上工事の技術者認定制度とともに港湾・空港土木技術者の育成及び技術

の伝承に大きく寄与できるものと確信しています。また、平成20年度より始まった海上工事施工管理技術者認定制度では、資格の有効期限が5年であることから今年度から更新に向けた技術講習会等を開催する予定です。詳細等はホームページでお知らせします。



常務理事 中村 信之

技術支援業務については、平成24年度より「競争の導入による公共サービスの改革に関する法律」(公共サービス改革法)に基づく競争入札(いわゆる市場化テスト)が実施されます。本業務については既に総合評価方式による一般競争入札が導入されこれまでも透明性・競争性が確保されるように取り組まれてきたところですが、罰則、会計検査態勢の強化による責務の厳格化を行いつつ更なる透明性、競争性の確保が期待されています。

毎年、技術者研修が全国各支部で実施され、技術力の向上に向けた取り組みが行われていますが、既に整備が行われている各種コンプライアンス関連規定の遵守徹底と相まって組織力、技術力の一層の充実、強化に努めていくことが技術支援業務に携わるものとしての使命と考えています。

当センターを取り巻く状況は、入札制度改革、公益法人改革等めまぐるしく変化していますが、まずは現在受託している業務を真摯に誠実にしっかりと行い、これまでの実績及び成果に対する評価を確実にしていくことが重要と考えています。

今年も前年に引き続き関係各位のご指導ご鞭撻をお願いいたします。

CONTENTS

- 1 最近の SCOPE の動向
- 2 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結果
- 3 技術講習会および施工技術報告会の開催について
- 4 平成 23 年度研究開発助成 助成研究者の決定
- 4 建築資材の品質審査証明事業 証明書の発行
- 5 米国交通運輸研究会議に参加して
- 6 SCOPE 現場訪問 日本三大港湾・清水港がパワーアップ
新興津地区国際海上コンテナターミナル第2バース整備
- 8 SCOPE からのお知らせ

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結果

(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」の結果

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」は、1次試験と2次試験をクリアすることで合格となります。この認定資格は、平成20年度に第1回が実施され、本年度で4回目の試験が実施されました。本年度の試験結果について報告します。

平成23年度の1次試験は、8月20日に札幌、東京、大阪、福岡の4会場で行いました。1次試験は選択式で共通分野、専門分野の問題を各25問出題しました。1次試験の受験者数は619名で、合格者数は345名と合格率が55.7%でした。なお、本年度の1次試験に合格した受験者は、同年度に2次試験に不合格となった場合あるいは受験しなかった場合、翌年度に限り同資格分類の1次試験が免除されます。

2次試験は、11月中旬から1次試験と同様に4会場で行いました。2次試験では、択一式試験だけではみることのできない、経歴書や経験論文から受験者の経験や、物事の見方・考え方を判断するために面接試験を実施しました。「経歴書」及び「経験論文」にもとづき、「施工経歴」「総合的施工技術能力」「技術者倫理」について評価をしました。

2次試験は、本年度の1次試験の合格者のうち335名と、昨年度の1次試験の合格者14名が受験しました。2次試験の結果は、受験者数が349名、合格者数は335名と合格率が96.0%でした。

また、本年度の1次試験受験者の最終合格率は、52.0%でした。受験者の平均年齢は42.9歳で、合格者の平均年齢は42.7歳でした。試験の合格者のうち60名が2種類目の合格で、3種類目の合格者が14名おり、複数の資格所有者も増えています。

海上工事施工管理技術者認定試験 2次試験の結果

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
受験者数	80名	216名	53名	349名
合格者数	77名	207名	51名	335名
合格率	96.3%	95.8%	96.2%	96.0%

「空港工事施工管理技術者認定試験」の結果

「空港工事施工管理技術者認定試験」は、空港工事の品質確保および安全な施工技術の向上等に貢献することを目的とし、本年度より運営を開始しました。本年度の試験は、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名でした。

空港工事施工管理技術者の試験は、択一式を90分、記述式の経験論文および専門論文を各90分で実施しました。択一式試験が合格基準に達した受験者に対しては、記述式論文の評価を行いました。

その結果、試験の合格者は222名で、合格率は35.5%でした。また、受験者の平均年齢が42.1歳で、合格者の平均年齢は42.5歳でした。

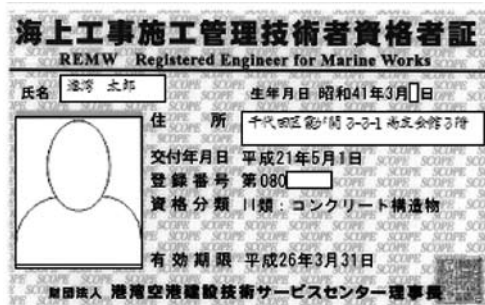
空港工事施工管理技術者認定試験の結果

受験地	札 幌	東 京	大 阪	福 岡	合 計
受験者数	65名	273名	162名	126名	626名
合格者数	19名	110名	53名	40名	222名
合格率	29.2%	40.3%	32.7%	31.8%	35.5%

試験の合格者が資格の登録をすると、施工管理技術者登録証と資格者証が発行され、「海上工事施工管理技術者」「空港工事施工管理技術者」の名称を用いることができます。資格の有効期間は、平成24年4月1日から5年間となります。資格の登録者には、技術力の維持向上のための継続学習を義務付けています。資格の更新には、継続学習において、200ポイント以上を取得する必要があります。

平成24年度につきましても、平成23年度と同様な内容で、「海上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」を実施します。なお、試験実施内容は、4月末にお知らせする予定です。

海上工事施工管理技術者資格者証



技術講習会および施工技術報告会の開催について

(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は、一定の継続学習の受講が義務付けられています。

これは、時代の変化や技術の変革に迅速に対応できる能力を、資格取得後においても、維持・向上していくことが求められているからです。

継続教育の受講状況はポイントとして管理され、資格の更新をするためには継続学習において、200ポイント以上を取得する必要があります。

継続学習の計画では、有効期間内に200ポイントに満たない恐れがある資格者に対し、資格の更新について要望のある資格者を対象に更新時講習会の参加と修了試験を予定していました。

しかし、海上工事の減少や、建設会社の多様な工事への参入などの現状を踏まえ、継続学習に提示していた更新時講習会を技術講習会に修了試験を修了報告と改めることとしました。これは、技術講習会とすることで、自己研鑽の意欲のある有資格者が複数回の受講を可能にするためです。「技術講習会」としますが、修了報告も含めて資格試験と同様に厳格に実施します。

また、この講習会と同日に「施工技術報告会」の開催を計画します。施工技術報告会は、施工した工事の技術課題とその解決策および評価についての発表、討議をするもので、海上工事の現状を認識することにより、海上工事の技術者の情報共有や技術の向上に繋がることになります。また、課題に対する対応等の報告を聴講することによっても同様のことが期待されます。

図は、認定登録者の県別の人数分布です。認定技術者が、日本全国の海上工事で活躍していることがわかります。そのため、技術講習会と施工技術報告会は、各地域に順次開催していくことを計画しました。また、グラフは、認定登録者の年齢分布を示したものです。認定技術者の平均年齢が、45.6歳と海上工事の施工を統括している技術者と思われるので、技術講習会および施工技術報告会の開催日は、現場の動いていない土曜日に開催する計画としました。

技術講習会および施工技術報告会の開催概要は次に示すとおりで、開催場所やプログラム等の詳細な内容につきましては、SCOPEのホームページで後日発表します。自己ならびに相互啓発にたいへん参考になると思いますので、多数参加いただきますようご案内申し上げます。

開催計画の概要

1. 開催場所、日程、定員(予定)

- ① 東京会場 5月12日 (土曜日) 150名
- ② 福岡会場 5月19日 (土曜日) 150名
- ③ 新潟会場 5月26日 (土曜日) 100名
- ④ 札幌会場 6月2日 (土曜日) 50名
- ⑤ 大阪会場 6月9日 (土曜日) 100名

2. 受講料(予定)

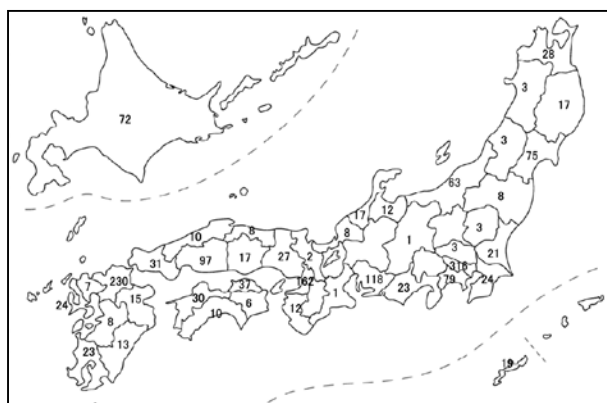
技術講習会	10,500円
施工技術報告会	認定登録者 3,150円
	一般聴講者 5,250円
学 生	無 料

3. 内容

技術講習会：新しい技術的な話題についての講義

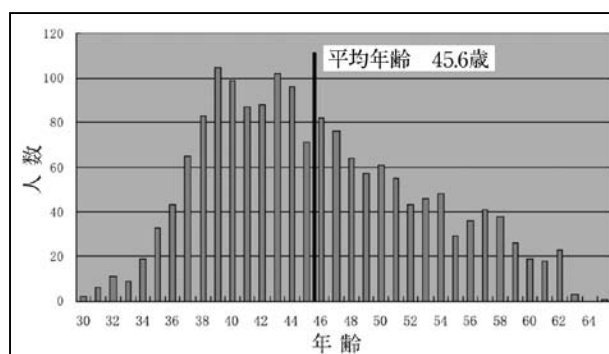
施工技術報告会：海上工事の施工における技術的課題とその解決策についての事例発表

図) 海上工事認定技術者の県別の人数(人)



(平成24年1月16日現在、勤務先の住所による分類:合計1,683名)

グラフ) 海上工事認定技術者の年齢分布



(平成24年1月16日現在:合計1,683名)

平成 23 年度研究開発助成

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の一環として研究開発助成を平成13年度から毎年実施しています。

今年度は、平成23年9月12日から11月30日までの約2ヶ月半の期間を設定して公募し、申請された内容について、

助成研究者の決定

(建設マネジメント研究所 主任研究員 兵頭 武志)

1月の審査委員会において厳正な審査を行った結果、助成研究者を次表の通り決定いたしました。

助成研究者は、平成24年4月から平成25年3月までの1年間で研究開発を実施し、平成25年6月開催予定の研究成果報告会で発表を行います。また、研究成果はセンターホームページに掲載します。

研究代表者名	所属	役職	研究テーマ
土田 孝	広島大学大学院 工学研究院 社会環境空間部門	教授	浚渫土とスラグを活用した低レベルの放射能に汚染された固形廃棄物の遮蔽・遮水のための地盤材料の開発
間瀬 肇	京都大学 防災研究所	教授	気候変動を考慮した海岸防護施設の耐波設計とライフサイクルマネジメントに関する研究
春日井 康夫	九州大学大学院 工学研究院 海域港湾環境防災共同研究部門	教授	浚渫土砂を用いた環境に優しいブロック製作技術の開発
濱田 秀則	九州大学大学院 工学研究院 建設デザイン部門	教授	浮体構造用軽量コンクリート骨材としてのゴムチップの利用技術開発
大即 信明	東京工業大学大学院 理工学研究科 国際開発工学専攻	教授	練混ぜ水に海水を用いた混合セメント中の鉄筋腐食に関する研究
森本 恵美	徳島大学大学院 ソシオテクノサイエンス研究部	助教	ユニットプライス型積算方式と入札結果の関係性の研究

建設資材の品質審査証明事業

・ゴム防舷材耐久性審査証明事業

港湾工事で使用されるゴム防舷材の品質については、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、「受注者は、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年度に策定し、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、株式会社ブリヂストン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、申請者のブリヂストン株式会社に手交いたしました。

証明書の発行

(企画部 企画課長 萬年 孝)

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。

・株式会社ブリヂストン：スーパーアーチ型、ダイナアーチ型

・外国産資材品質審査証明事業

わが国の公共工事費の縮減策の一つとして、外国産資材の活用があります。SCOPEでは、国内の港湾等の工事における外国産資材の活用を促進するため、これらの品質審査・証明事業を行っています。

本事業では、学識経験者等からなる「外国産資材品質審査判定会」を開催し、品質等の確認を行います。

この度、株式会社ブリヂストン、トレルボルグ・マリシステムズ・ジャパン株式会社から申請のあった外国産のゴム防舷材について「外国産資材品質審査判定会」にて審査した結果、申請された全てのゴム防舷材が共通仕様書の全項目（耐久性、耐オゾンを含め）を満足し



▲左：株式会社ブリヂストン
右：トレルボルグ・マリシステムズ・ジャパン株式会社

ていることが認められました。これを受け、当センターは証明書を発行し、申請者のブリヂストン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、株式会社ブリヂストン、トレルボルグ・マリンシステムズ・ジャパン株式会社

以下のタイプになります。

- ・株式会社ブリヂストン：DA型、SUC型、HC型
- ・トレルボルグ・マリンシステムズ・ジャパン株式会社：セル型、アーチ型、スーパーコーン型

米国交通運輸研究会議に参加して

(理事 八谷 好高・調査部調査役 大木 秀雄)

本年1月22～26日に米国ワシントンDCにおいて、米国交通運輸研究会議（TRB）第91回年次会議が開催されました。当該会議では、交通に関わる様々な課題をテーマとした技術関連会議、シンポジウム、ワークショップが行われ、調査研究の成果として650のセッションにおいて4,000件が発表され、世界各国から11,000人が参加しました。2件のワークショップの概要を以下に紹介します。



▲会場の様子

●高品質の成果を達成するために効果的な品質管理・品質保証戦略

2007年8月1日午後6時に、ミネソタ州にあるI-35Wのミシシippi川に架かる鋼橋のトラス部分（300m）が崩壊した。米国国家運輸安全委員会（NTSB）は、その背景には設計会社の橋梁の設計に関する不十分な品質管理手法と連邦・州の橋梁の設計・構造計算に関する不十分な検査承認方法があると結論づけた。

これを受けて、米国連邦道路局（FHWA）と米国州道路運輸担当官協会（AASHTO）は橋梁ならびに高速道路の設計に関する品質管理・保証（QC/QA）プログラムの開発に着手した。具体的には、米国各州の橋梁の計画・設計方法を一斉分析して、総括案を整備することとした。

現地調査を通じて、この点に関して成功を収めている州では、開発、書類作成、QC/QAプログラムに関する管理支援がなされていることが明らかになった。すなわち、適切なツールと書類作成が高品質達成にとって重要であるが、“高品質”の人や専門知識があつて初めて可能となることが分かった。ただし、州ごとの事情が異なるため、ベストプラクティスとしてまとめることは難しいと

して、以下の項目を挙げてそれぞれについて特徴的な事項を記述するに留まっている。

- ・ チェックリスト、マニュアル、標準
- ・ 範囲と環境
- ・ バリュエエンジニアリング
- ・ 設計会社の選定・情報伝達
- ・ 施工確認とフィードバック
- ・ 現状のプロセスの質

●アスファルト混合物の性能試験：室内試験と現場性能の関連づけ

アスファルト混合物（HMA）は、施工時の性能が供用期間の経過につれて変化していくという、他の一般的な建設材料とは異なる特性を有している。そのため、配合設計法として、従来用いられているマーシャル試験に代わるものとして、供用期間中の交通量を想定したSUPERPAVE法が検討され、実用化されている。この方法はHMAの全ての性能を照査するものではないので、必要となる性能ならびに照査方法を明らかにすることが別途必要となる。性能の照査において注目すべき項目は、以下に示す変形抵抗性、疲労寿命、引張強度、スティフネス、耐水性といったものである。

変形抵抗性はHMAの配合設計に大きく依存する項目であり、変形（わだち掘れ）が供用初期に発生してそれが進行すると補修が必要になることから、配合設計において最も重要な項目である。

疲労寿命は、構造設計と路盤以下の荷重支持力に大きく影響を受ける構造健全性に関する最も重要な評価項目である。SUPERPAVE法におけるHMAの配合設計だけでは不十分である。

引張強度は、低温ひび割れに影響する項目であり、SUPERPAVE法におけるアスファルトの選択時に考慮する必要がある。

スティフネスは、HMAの応力～ひずみ関係を表すものとして重要な特性であり、温度・載荷速度に対する依存性がある。

耐水性については、供試体が水浸した状態で変形抵抗性ならびに引張強度に関する試験が行われる。

Site Visit

SCOPE 現場訪問

—日本三大美港・清水港がパワーアップ—

新興津地区国際海上コンテナターミナル第2バース整備

お話を聞いた人

名古屋支部

管理技術者：喜多佳門さん

テクニカルエキスパート：松田修治さん

テクニカルエキスパート：田村雅義さん



People who create port and airport.

富士山を仰ぐ美しい港・清水港

国際貿易港である清水港は、三保の松原に囲まれた富士山を仰ぐ美しい港で、神戸港・長崎港とともに「日本三大美港」といわれています。

清水港の特徴はなんといってもアクセスのよさ。東京と名古屋の中間地点に位置し、東名高速道路や国道1号線で東西につながり、長野・山梨方面へは国道52号と139号で直結。4月14日には新東名高速道路も開通し、ますます利用価値は高まりそうです。また公共港湾施設使用料が安く、入出港を24時間フルサポートしている点でも需要の高い港で、港湾法上の国際拠点港湾に指定されており、港則法上の特定港にも指定されています。



また、清水港は県西部の自動車産業をはじめ、全国有数の産業立県である静岡県製造業の物流を支えており、その貨物量は年々増加しています。こうした外貿コンテナ輸送需要の増加に対応する取扱能力の向上とコンテナ船の大型化への対応を目的として、清水港新興津地区において、平成20年度から水深15mの国際海上コンテナターミナルの整備が始まりました。現在は第2

DATA

新興津地区国際海上コンテナターミナル第2バース整備

- 整備内容：岸壁 第2バース（水深15m・耐震）、泊地（水深15m）、防波堤、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地
- 事業期間：平成20年度～平成27年度
- 総事業費：221億円（港湾整備事業費161億円）



バース（岸壁水深15m）の整備、航路泊地の整備、防波堤設置の3つの工事が同時進行で進められています。

People who create port and airport.

浚渫発生土砂を有効かつ効果的に利用する対策

当該工事の施工では、岸壁前面泊地の浚渫に伴い発生する土砂を有効利用する目的で背後のターミナル用地へ土捨てします。さらに用地として早期にその機能を発揮するためには、浚渫土砂の土捨て段階から効果的な対策を施し、後のターミナル機能の構築が効率的に実施出来る工夫が必要でした。そこで、浚渫土砂をそのまま土捨てするのではなく、土砂とセメント系固化材を攪拌混合処理した後に土捨てし、浚渫および土捨てが完了した時点でターミナル用地として必要な強度を確保する工法を実施しています。

People who create port and airport.

豊かなしらす漁場を守るために

清水港近辺は駿河湾でも有数のしらす漁の漁場になっており、漁場を守るための対策も万全に行われました。「工事現場の近辺で網をひくので、浚渫のときの濁りの拡散防止が重要なポイントになります。このあたりは地盤が砂なので、舞い上がった砂がしらすのえらに入るとしらすの商品価値が低下してしまいます。そこで、濁りだけはどうしても避けなければならないということで、非常に神経を使いました」(テクニカルエキスパート 松田さん)



People who create port and airport.

Voice

現場からの声

【管理技術者 喜多 佳門さん】

「品質監視業務に従事する各TEさんは、発注者からの指示や打合せにより課題や案件が集中する現場で日々業務に励んでいます。清水港は日本三大美港に数えられ、日本平から見下ろす港は富士山を背にした素晴らしい景観です。観光だけではなく、港の整備による経済発展も地元の方々から期待されています。我々名古屋支部もその一翼を担うパートナーとして、清水の発展を支えていきたいと思っています」



▲左から、喜多さん、田村さん、松田さん

【テクニカルエキスパート 松田 修治さん】

「近年、コンテナ船も大型化し、港湾施設の対応（深度化等）が急がれています。私は昨年度、神戸港のポートアイランドコンテナ岸壁の改築を担当しました。ここ清水港についても、大水深岸壁である新興津第2岸壁の整備が完成目標時期が迫る中、急ピッチで進んでいます。テクニカルエキスパートとして他港の経験を生かし清水港の岸壁整備でも適切な技術力を提供していきたいです。また、東日本大震災後、今後の港湾施設の整備方針がより多面的に検討されていくことが予想され、施設自

対応策としては、汚濁を拡散させない汚濁防止膜を用いたり、グラブバケットで掘削するときは、密閉式という上にふたが付いていて掘ったときににがりが拡散しないものを使用しています。

また、岸壁工事の場合はハイブリッドケーソンを据え付けて、中に砂を入れる前に、まず埋立側に排水を行い、外に濁りを出さない工夫もされています。

「沖の防波堤については、防波堤の下というのは基礎石というものが入っているのですが、それを入れるときも地中で開くと濁りが発生してしまいますから、グラブを水中深く入れてから開くという配慮をしています」(テクニカルエキスパート 田村さん)

日本を代表する美しい港、清水港。平成25年度供用開始予定の工事が完成すれば、日本の中間地点にある地の利を活かした物流の基地として、さらに重要な港に発展していくことでしょう。

身の構造も今までより進化していくと思われます。その様な多様化するであろう技術に対応できるよう新たなスキルも身につけながら今後も業務に従事していきたいです」

【テクニカルエキスパート 田村 雅義さん】

「私の仕事は、『品質監視等補助業務』で、発注工事に対して施工途中の段階で各工程ごと（特に不可視部分）の履行状況、および目的物の品質確保・向上に対して求められる要求事項や過程を確認して良質な公共構造物を完成させることです。工事の施工計画段階から完成までの間で実施するこれらの行為をプロセス的に管理する事により、品質の低下要因を早期の段階で排除し必要において改善を加える事で、より高品質・高性能な社会資本を確保しようとする考えに成り立っていると理解しています。

社会資本である公共構造物は、国民の利便性を確保しつつ安全と安心のための財産で、将来的にも持続しかつ保全しなければならないものです。公共構造物は、通常消費者が店頭で手に入れる一般工業製品とは異なり、一旦、不具合が発生した場合には簡単にパーツを交換して機能回復する様な方法は不可能であることから、工事施工過程で発生する不具合を徹底的に排除し、可能な限り根絶していく重要な役割を担っていると私は認識しています。

また、自分が専門とする技術面は近年、多方面に渡り目まぐるしく進歩していると強く感じます。今後、さらに多様化するであろう技術に対応できる様スキルアップに努力する所存です」

People who create port and airport.

Voice

一般利用者からの声

【清水港利用促進協会 事務局長 初又 健三さん】

「新興津コンテナターミナルの第2バースができると、既にある第1バースと併せ水深15m・バース延長700mとなり、大型船2隻の同時接岸・荷役ができるので、更に効率的オペレーションが可能になります。現時点では袖師と新興津のコンテナターミナルが分かれているので、埠頭間での貨物シフトが発生していますが、将来、清水港の港湾整備計画（新興津15m x 2バース・興津12m x 2バース、岸壁総延長1,200m）が完成すれば、4バースの一括オペレーションにより、効率的運用ができ競争力も高まります。早期の完成を強く望んでいます」



▲左から、初又さん、山本さん、村岡さん

【清和海運株式会社

常務取締役 船舶代理店部長 山本 雅明さん】

「欲を言えば国や県といった行政の事業にはスピードが不足していると感じます。現在新興津と袖師と2つのターミナルがあり、それを一つの業者が一体運営しているのですが、この2つのターミナルと繋ぐのに一般国道を通って行かなければならない。一般道路を使わずともターミナル間の移動ができるような専用道路があると良いですね。更にターミナルとしての一体的運営を効率的に行う為に新興津/袖師の間に興津第1・第2埠頭がありこの間を埋め立てて新興津を更に拡充して物理的にも一体運営が行える

ようにしようというプランがあります。それによって同じターミナルの中で遠近航路用・大小の船舶が同時に取扱えるようにしようというものです。中国・韓国・国内主要港との激しい競争の下で一刻も早く効率の良いコストの安いターミナルを欲しいのですが、行政の予算・計画に頼ると時間がかかり過ぎて時機を逸しはしないかと心配な面もあります。公的事業として経営が安定的に行われるような支持と安いコストで資金調達ができる様な保証を得つつ、行政から独立した企業体がそうしたプロジェクトを担うことが出来ないものかなあーと個人的には想っています」

【鈴与株式会社

取締役 船舶代理店部長 村岡 一男さん】

「清水港は風光明媚な富士山と日本平を背景に、国宝に認定された観光資源、日本一の鮭の取り扱い港として有名で、世界の豪華客船や日本丸、海王丸等の練習帆船も度々入港します。また東海大学海洋学部の練習船『望星丸』の母港にもなっています。このような清水港の魅力を更にアピールし、清水港客船誘致に繋げていければと常日頃考えています。また、地理的に日本の真中に位置していること、在来岸壁やコンテナターミナルを有する天然の良港であること、国際拠点港湾として指定され、さまざまな船種、地球深部探査船『ちきゅう』が常時入港すること、海洋思想に長けた地域住民が暮らしていること、東海大学海洋学部や海上技術短期大学を清水(三保)に有していることなどから、清水を“海洋学術都市”として前面に押し出し、夢に向けて進むのが私の夢です。また、全国統一の水先人養成所を清水に新設できれば良いと考えています」

取材・文：(株)ホライゾン

SCOPE からのお知らせ

SCOPEの平成24年3月～5月の主な行事予定

- 海上工事施工管理技術者認定試験の登録者の発表 3月1日
- 港湾工事積算講習会
例年3月に開催している「港湾工事積算講習会」は、5月に開催予定です。
詳細については決まり次第、当センター HP 上でお知らせいたします。

出版物のご案内

○「わかりやすい港湾工事の積算」

発行：平成23年6月 定価：2,800円（税別）（B5版／約300頁）

（賛助会員/海上工事施工管理技術者登録者 優待価格：2,515円＋消費税125円）



港湾工事とは、海上工事が多く、多様かつ特殊な作業船団を使用することが多く、波、風、潮位などの自然条件の影響を受けること、不可視部分での工事が多いことなどが大きな特徴となります。このため、港湾工事の積算には、陸上工事にはない特殊な要素が加味されることとなり、このことが難しさの要因となっています。

港湾構造物は、港湾施設の利用船舶の大型化に伴って規模も大きくなってきており、施工条件も厳しくなりつつあります。これに伴って、継続的に作業船舶の損料や工事の歩掛の改訂が行われてきており、積算にあたっては、こうした改訂内容を理解するとともに、施工方法や施工条件などを正しく理解し、実態にあったものにする必要があります。

本書は、港湾工事の積算の特徴を正しく理解し、適切な積算を行っていただくことを願って作成したものです。

新年度を迎えるに当たり、人事異動等で積算業務を初めて担当される方、積算を基礎から勉強したい方の参考書として本書籍をご活用下さい。

○「空港関係用語集」発行：5月（予定）

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

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。