

SCOPE NEWS

CONTENTS

- 1 最近のSCOPEの動向
- 2 洋上風力セミナー開催報告
- 3 「ザ・シンポジウムみなとin石狩」が開催されました
- 4 第41回「公共調達のあり方を考える講演会」報告
- 5 平成30年度 海上/空港工事施工管理技術者認定試験及び空港土木施設点検評価士認定試験の結果
- 6 SCOPE 現場訪問
東京国際空港際内トンネル工事
- 7 SCOPEからのお知らせ

最近のSCOPEの動向

審議役 傍士 清志

「事件は現場で起きている」

2018（平30）年7月からSCOPEで勤務している傍士（ほうじ）です。システム部長兼審議役として空港の業務も担当しています。

さて、2018年の訪日外国人（インバウンド旅客）が初めて3,000万人を超えました。2013年に1,000万人を突破してから、わずか5年で3倍増という凄まじいばかりの急拡大です。近ごろでは繁華街や観光地で見かける外国人がめっきり増え、「爆買い」なる新語も流行しましたので、国民全体が日常生活レベルでインバウンド効果を実感しているのではないのでしょうか。

私はインバウンド旅客が3倍に増加した2013～2018年の5年間にわたり、関西国際空港の空港現場のまっただ中に身を置いていました。当時空港やその周辺でどのようなことが実際に起きていたかについて、現場の目線で振り返ってみたいと思います。

空港事務所に着任してすぐの頃から、新しい国際路線の就航イベントに立て続けに招かれました。新規就航都市の中には初めてその名を聞く大陸奥地の都市があったり、創立間もない新規航空会社があったりと、これまでにない新しい航空需要の兆しが見えました。

実際、需要は順調に拡大を続け、空港施設の利用頻度が大幅に拡大してきました。従来は朝の限られた時間に発着が集中していたため、午後からはガラガラだったスポットにも、慌ただし

く航空機が出入りするようになったのです。しかしそのことは、空港の維持運営を担う立場としては少々やっかいな問題でした。管制官の負荷が増し、滑走路などの土木施設のメンテナンスの時間が次第に取り難くなっていったのです。開港以来20数年にわたって需要の低迷が続いていた関西国際空港でしたので、当初は皆半信半疑でしたが、需要の拡大が本物だと確信した後は、訪日旅客の急増への抜本対策に迫られました。

人手や設備の不足は私が関係する職場だけではなく、エアラインから飲食店まで空港内の多くの職場に及んでいました。特に深刻だったのは入国審査官の不足でした。入国カウンターには長蛇の行列ができ、手続きを終えるまでに数時間を要するような事態も起きました。国家公務員として定数に厳しい枠がはめられている入国審査官ですが、異例の大増員が行われ、審査システムのIT化とも相まって、混乱はひとまず回避されました。混乱を経験しながら、次第に需要増に対応できる強い体制が空港全体として確立されて行ったのです。

職場以外でもインバウンド旅客の増加を実感させられました。通勤電車の車内では大きなスーツケースが日に日に増加し、座席の両側から突きだした荷物で通路が塞がれて行きました。観光バスで移動していた団体旅行客が、次第に公共交通機関を利用する個人旅行にシフトして行ったことも車内混雑に拍車をかけました。ガイドブックやス

マホ片手に電車に乗る個人客の割合が増えて、外国人旅行者が戸惑う姿をそこかしこで目にするようになりました。空港従業員は空港の外でもお客様の案内に努めました。

当然、観光地や商業地にはインバウンド旅客があふれ出しました。ドラッグストアや土産物店が次々と店開きし、ホテルの建設ラッシュも起きました。大資本から個人事業主までが躍起になってインバウンド需要の取り込みに奔走し、街の姿をみるみる変えて行きました。

このようにして、私が関西国際空港に勤務していた5年の間に、空港と空港の周辺は大きく変貌を遂げました。その間、現場は空港で起きつつある地殻変動を皮膚感覚で捉え、上位機関は果断に組織的対応策でそれに応えたのです。

「事件は会議室で起きてるんじゃない！現場で起きてるんだ！」。とあるドラマの名台詞ですが、実際のところは会議室と現場がいかに協調・連携するかが組織運営の決め手だと思います。



洋上風力セミナー開催報告

..... 洋上風力推進室 室長 松田 英光

SCOPEは、1月15日、尚友会館で「洋上風力セミナー」を開催しました。洋上風力発電は、港湾区域や一般海域での導入機運が高まり、具体的なプロジェクトが多数計画されています。セミナーでは、導入が進む欧州での事例、日本国内での法制度整備、計画中の港湾管理者の取り組みについてご紹介するとともに、基準整備やマリンフランティーサーベイ（MWS）などSCOPEの洋上風力への取り組みについて報告しました。

セミナーは、当初定員80人の予定でしたが、参加希望者が殺到したため増枠し、当日、洋上風力の事業予定者、保険関係者、港湾管理者、港湾関係団体、メーカー、建設・施工関係者、報道機関等130人を超える方々にご参加いただき活況を呈しました。はじめに、欧州事例として、Carbon Trustの洋上風力発電コスト削減に関する活動について、フューチャー・エナジー・コンサルタント株式会社代表取締役社長の高清彦氏より基調講演をしていただきました。次に、国土交通省 港湾局 海洋・環境課長中崎剛氏より国内での法制度整備等洋上風力発電の導入促進に向けた取り組みについてご講演いただきました。

会場は洋上風力発電に関心の深い方々ばかりで満席の状態、熱気に溢れていました。休憩の後、秋田県建設部港湾技監白井正興氏より秋田県における洋上風力発電の取組状況についてご講演いただき、また次に、茨城県土木部港湾振興監青山紘悦氏より茨城県における洋上風力発電の取り組み～鹿島港の事例～についてご講演いただきました。

国内外の状況、具体的プロジェクトが計画されている自治体の状況が確認できたところで、最後にSCOPEの取り組みについて報告しました。SCOPEは洋上風力に関して3年前から活動を進めて参りました。その中からまず、昨年3月に発行された「洋上風力発電設備の施工に関する審査



セミナー全景

指針」をまとめてきたこと、現在新たにワーキンググループを設けて「維持管理について」取り纏め作業を行っていることにつき報告。さらには、日本の洋上風力推進に必須となるMWS業務について説明し、SCOPEがその業務に携わる準備を整えたことを報告。海外で実績のある主要な4再保険会社からMWS機関として承認を取得済みで、既に、国内洋上風力発電事業者からMWS業務を受託して進めていることも報告させていただきました。今後ともSCOPEはMWSとして洋上風力の発展の一翼を担って参ります。

講師の方々には貴重なご講演をいただき、厚く御礼申し上げます。定員を超え参加をお断りした方々には大変申し訳ありませんでしたが、おかげさまで無事会を終えることができました。盛況の内に会を進めることができましたこと、関係者一同より重ねて御礼申し上げます。セミナー終了後、交流会を開催し、100名近い方々にご参加いただき、活発な意見交換が行われました。この熱気で日本の洋上風力がますます発展していくことを願います。

これからもSCOPEは、海洋工事のエキスパート集団として洋上風力発電の発展に貢献するため積極的に取り組んで参ります。今後ともよろしくお願い申し上げます。

◆ 講演者



フューチャー・エナジー・コンサルタント株式会社
代表取締役社長 高 清彦氏



国土交通省
港湾局 海洋・環境課長 中崎 剛氏



秋田県
建設部 港湾技監 白井 正興氏



茨城県
土木部 港湾振興監 青山 紘悦氏

「ザ・シンポジウムみなとin石狩」が開催されました

..... 北海道支部 総務課長 晴山 剛

昨年12月20日(木)、北海道の日本海、石狩湾に面した石狩市で約250名の市民や港湾関係者を厚め、「ザ・シンポジウムみなとin石狩」が開催されました。

このシンポジウムは、地域発展の核となる港湾の将来像について様々な立場から意見をいただき、港湾の重要性や必要性を広くPRすることを目的として北海道内の主要港湾都市で開催され、SCOPEは平成8年度から実行委員会に参画しています。

今回は、「北海道の暮らしを支える～エネルギー拠点石狩湾新港～」をテーマに、LNG火力発電所、高効率ガス発電等の建設が進められ、大規模洋上風力発電事業などが進展する石狩湾新港が、エネルギー拠点港として担う役割や将来像について、各分野の有識者による講演や意見交換などが行われました。

シンポジウムは、主催者等挨拶の後、8年前に北海道に移住した女優の千堂あきほ氏の「記念対談」で始まり、続いて「次世代のエネルギー供給における石狩湾新港の役割」と題して北海道大学工学研究院の近久武美特任教授が基調講演を行いました。

講演では、石狩湾新港は気象条件、地勢的にエネルギー拠点港としての大きなポテンシャルを持っているとし、現在の温暖化とCO₂排出の現状、再生可能・次世代エネルギーの展望等について詳しく解説。

そして、再生可能エネルギー主体の地産地消型エネルギーインフラ形成は雇用創出、エネルギー自給、環境保全を実現する有力な選択肢である。視点と発想を変えれば、経済発展・国力強化の好機と見ることができる、との提言がありました。

続いて「石狩湾新港が担う、北海道のエネルギー供給」

をテーマに、田岡克介石狩市長、近久武美北海道大学特任教授、木元伸一北海道電力(株)経営企画室担当部長、幸村展人(株)グリーンパワーインベストメント専務執行役員、千堂あきほ氏ら5名によるパネルディスカッションが行われました。このディスカッションでは、

- ・石狩湾新港は当初から、雪氷・冷熱、超伝導などのエネルギー開発と深く関わってきたが、港は時代により柔軟に形が変わっており、エネルギーがそのキーである。

RE100(参照注)の企業誘致も検討しており、地域設定、可能性調

査も始めている。石狩の新しい発展方向が見えてくるのではないかと。

- ・地域住民にとっては、安全性が一番の重要課題。どういう仕組みの中で誰がリスクを負い、解決し、住民に説明していくか、そのプロセスが重要。
- ・電気を使う立場の消費者で、エネルギーの流れを知る人は少ない。使う立場としても電気や未来のエネルギーなどに関心を持つ必要がある。

などの意見・提言があり、幸村氏からは、

- ・日本全国を調査したが、洋上風力発電の候補地は石狩湾新港がベスト。

大需要圏の札幌を控えて風力資源があり、後背地に産業集積の開発余地がある。

- ・風力発電は裾野が広い産業。計画が進めば、技術関係メーカーやサービス提供者が集積してくる。全道的にも大きな経済効果が生まれる。

- ・洋上風力発電を港湾区域内で開発可能とする法は整ったが、今後、港の環境として大型発電機設置のための岸壁強化、ストックヤードの確保など、官民一体となった取り組みが必要、などの発言がありました。

最後に、エネルギー拠点港として重要な役割、大きなポテンシャルを持つ石狩湾新港が、次世代を見据え、安全を担保したエネルギー拠点港としてさらに発展していくため、民間・行政・市民、道民がどれだけ知恵を出し連携していくかが大切である、と全体集約して終了、洋上風力発電の今後の進展等も含めて、石狩湾新港の今後の更なる展開が期待されるシンポジウムでした。

(注;RE100:Renewable Energy 100% 事業に必要な電力すべてを再生可能エネルギーで賄うことを目標とする企業が参加する国際的な取り組み。)



パネルディスカッション

第41回「公共調達のあり方を考える講演会」報告

..... 建設マネジメント研究所 研究員 嶋田 美奈子

平成31年1月29日（火）、尚友会館8F会議室において、国土交通省 国土政策局 総合計画課 企画専門官の鈴木淳氏により「国土強靱化の取り組みについて」と題してご講演をいただきました。

講演内容の要旨は以下のとおりです。

「国土強靱化とは」

まず、政府予算の柱ともなっている「国土強靱化」という言葉については、「強靱性」とは「強くしてしなやか」であり、反対語は「脆弱性」となるということです。そして、「防災」との違いとして、「防災」が、地震や洪水などの「リスク」を特定し、「そのリスクに対する対応」をとりまとめるもので、防災基本計画では、リスクごとに計画が立てられるものに対して、「国土強靱化」は、リスクごとの対処対応をまとめるものではなく、①あらゆるリスクを見据えつつ、②どんな事が起ころうとも最悪な事態に陥る事が避けられるような「強靱」な行政機能や地域社会、地域経済を事前につくりあげていこうとするもの、として解説いただきました。

また、この「国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災の取組み」とは、

- ・国家のリスクマネジメントであり、強くしてしなやかな国をつくること
 - ・日本の産業競争力の強化であり、安全・安心な生活づくりであり、それを実現する人の力を創ること
 - ・国民の命と財産を守り抜くこと
- となるものです。（図1）



図1

「国土強靱化」の取り組み

次に、どのような経緯を経て国土強靱化が推進されてきたのか、「国土強靱化基本法」や「国土強靱化基本計画」に関するご説明をいただきました。

国土強靱化のきっかけは、平成23年に起きた東日本大震災であり、この大災害を教訓として、様々な施策が進められています。基本となるのが、平成25年に成立した

「国土強靱化基本法」であり、「国土強靱化基本計画」となります。この基本計画は国の他の計画の指針となるべきもので、国土強靱化に係る国の最上位計画として位置付けられています。



鈴木淳氏

計画策定にあたっての特徴の一つとして「脆弱性評価」の実施があります。具体的には平成30年に実施された脆弱性調査の一つである「フローチャート分析」が挙げられます。これは「起きてはならない最悪の事態」がどのようなプロセスを経て発生するのか、そのメカニズムを論理的に分析することで、広域に渡る大規模自然災害、多数の死者の発生を事前に回避するという取り組みです。

関連して、平成31年度国土強靱化関係予算概算要求の概要についても解説いただきました。

平成30年度中に国土強靱化基本計画の見直しが行われることを踏まえ、「脆弱性評価の指針」における45の「起きてはならない最悪の事態」を回避するためのプログラムのうち、15の「重点化するプログラム案」を中心に概算要求を行うこととなっています。

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」

最後に、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」についてご解説いただきました。これはまさに防災・減災・国土強靱化のための緊急対策を3年集中で講じるもので、3年間で完了・概成または大幅な進捗が見込まれる項目が対象となるということです。

今回の講演会では、東日本大震災を契機として取り組まれている「国土強靱化」について、成り立ちや基本理念、具体の施策に至るまで幅広くご説明をしていただきました。

首都圏においても高い確率で直下型地震が起きると言われる状況で、大規模な自然災害による被害を回避するには、これまでの特定のリスクに対する「防災」対策だけではなく、起こりうるあらゆる災害を想定し、「強靱」な国づくりを行っていくことが、国のリスクマネジメントとして大変重要であることがわかり大変勉強になりました。

平成30年度 海上／空港工事施工管理技術者認定試験及び 空港土木施設点検評価技士認定試験の結果

..... 審査・認定部 調査役 池上 成洋

「海上工事施工管理技術者認定試験」の結果

「海上工事施工管理技術者認定試験」（以下、「海上工事試験」という。）は、平成20年度に第1回が実施され、本年度で11回目の試験が実施されました。以下、本年度の試験結果について報告します。

海上工事試験は、一次試験（択一式試験）と二次試験（面接試験）の判定により合格となります。

本年度の一次試験は、8月26日に札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、高松、広島、福岡、那覇の10会場で行いました。受験者は271名で、合格者は157名（Ⅰ類（浚渫）：49名、Ⅱ類（コンクリート構造物）：89名、Ⅲ類（鋼構造物）：19名）でした。

二次試験は、11月下旬から札幌、東京、名古屋、大阪、福岡、那覇の6会場で行いました。

二次試験では、「経歴書」及び一次試験合格後に提出が求められる「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」について面接方式により採点及び評価を行い、合格者を決定しました。

二次試験の結果は、155名の方が受験し152名が合格されました。表-1に資格分類別の合格者数を示します。なお、一次試験を含めた最終合格率はⅠ類：57.0%、Ⅱ類：53.4%、Ⅲ類：63.0%でした。

表-1 海上工事試験 資格分類別合格者数

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	86名	161名	27名	274名
合格者数	49名	86名	17名	152名
最終合格率	57.0%	53.4%	63.0%	55.5%

※受験者数には、一次試験免除2名（Ⅱ類）を含む

「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」（以下、「空港工事試験」という。）は、平成23年度に第1回が実施され、本年度で8回目の試験が実施されました。以下、本年度の試験結果について報告します。

空港工事試験は、択一式試験を90分、記述式試験の経験論文及び専門論文を各90分で実施し、択一式試験が合格基準に達した受験者に対して記述式論文の採点を行い、合格者を決定しております。

本年度の試験は、海上工事試験等と同じ8月26日に全国10会場で行い、受験者は51名でした。試験の結果は、合格者は11名で、択一式試験免除者を含めた最終合格率は21.6%でした。

「空港土木施設点検評価技士認定試験」の結果

「空港土木施設点検評価技士認定試験」（以下、「空港点検試験」という。）は、本年度が第4回の実施となります。以下、本年度の試験結果について報告します。

空港点検試験は、択一式試験を90分、記述式試験の専門論文を90分で実施し、択一式試験が合格基準に達した受験者に対して記述式論文の採点を行い、合格者を決定しております。

本年度の試験は、海上工事試験等と同じ8月26日に全国10会場で行い、受験者は30名でした。試験の結果は、合格者は12名で、最終合格率は40.0%でした。

海上工事試験、空港工事試験及び空港点検試験の合格者は、「登録」手続きをすることによりSCOPEが認定する「海上工事施工管理技術者」「空港工事施工管理技術者」及び「空港土木施設点検評価技士」となります。各資格の有効期間は5年間です。

なお、国土交通省の8地方整備局（東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州）、地方航空局（東京、大阪）及び内閣府沖縄総合事務局では、総合評価入札方式での加点項目として、当該資格の活用を行っています。北海道開発局でも2020年度より、総合評価入札方式での加点項目となります。

また、登録者は、実務経験等と技術力の維持向上に向けた自己研鑽（継続学習）を行い、資格更新時までに所定の継続学習ポイント(200ポイント以上)を取得する必要があります。

2019年度の海上工事施工管理技術者一次試験と空港工事施工管理技術者試験及び空港土木施設点検評価技士試験は、2019年8月31日（土）に、札幌、釧路、仙台、東京、大阪、広島、福岡、那覇の8会場での開催を予定しています。

試験実施内容は、4月末にお知らせする予定です。



仙台会場の試験状況（海上工事一次試験）



東京会場の試験状況（空港工事／空港点検試験）

—東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて機能を拡充—

東京国際空港 際内トンネル工事

【お話を聞いた人】

羽田空港支部

調査役 相川 誠さん

テクニカル・エキスパート 石垣 誠一郎さん

さらに拡大する訪日客の 利便性アップを目指す

2020年の東京オリンピック・パラリンピックを間近に控え、各地で競技施設の整備作業が盛んに行われているなか、東京国際空港（羽田空港）でも機能拡充に向けた取り組みが本格化しています。

オリンピック・パラリンピック開催で増加する訪日外国人に対応するだけでなく、羽田空港で乗り換える観光客を日本各地へ誘導する空港としての重要な役割も期待されています。

乗り換えターミナルとして、国際線と国内線の利便性を向上させることが重要です。現在、空港制限区域の中において国際線と国内線の両ターミナルを結ぶ道路は空港西側の「内際トンネル」1本のみ。大型バスは通行できず、一般道路を通行せざるを得ないため、移動時間に大きな影響を与えています。

こうした問題を解消するため、平成28年から国際線と国内線を結ぶ「際内トンネル」の築造が進められてます。このトンネ

ルができれば旅客用大型バスの交互相行が可能となり、移動効率を大幅に向上させることができるようになります。

今回は、トンネルのシールド区間（掘り進めている先端部）を訪問し、SCOPE職員のみなさん、東京国際空港際内トンネル他築造等工事を施工している清水・五洋特定建設工事共同企業体（以下JV）の手塚浩規さん、西田充さんにもお話を伺いました。

泥水式シールド工法による掘削工事

際内トンネルは、A滑走路、東京モノレール、首都高速湾岸線など供用中の重要構造物の地下に、全長2,400mのうち1,853.59mのトンネルを造る、とても難易度の高い工事です。

国内線側の発進立坑から最初のカーブ地点までは5%の下り急勾配が続き、誘導路面の地下42mの最深部まで達します。そこからは0.8%の上り勾配で国際線の到達立坑手前80mまで進み、5%上り勾配で国際線側アプローチ到達部に接続します。

【DATA】

東京国際空港 際内トンネル工事

整備内容：際内トンネル（全長2,400m、内径11.7m）

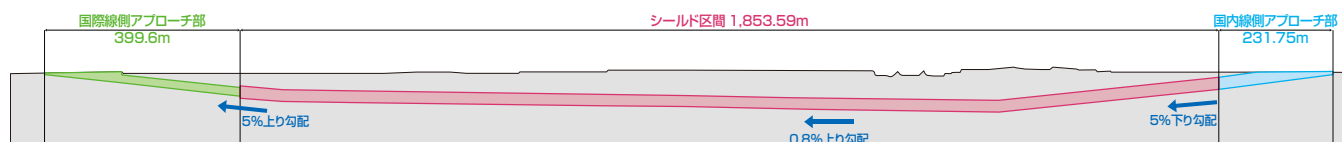
事業期間：平成28年6月～平成32年5月



関東地方整備局東京空港整備事務所 提供

「空港地下部分はシールドを使って泥水式シールド工法によりS字型の大きなカーブを描きながら掘り進め、国際線ターミナル工区に接続させます」（調査役 相川さん）

泥水式シールド工法は、シールド機前面の切羽に泥水を送り、所定の圧力をかけて掘削面を安定させながら掘り進める





発進立坑（上から見た写真）



シールド区間（現在掘り進めた先端部分）



泥水圧シールド工法の泥水処理施設



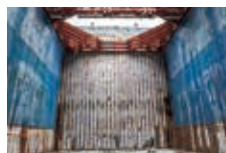
マシン工場 全景（平成30年5月）



マシン組立 カッター（平成30年5月）



マシン組立 ジャッキ（平成30年5月）



発進立坑 掘削前（平成30年5月）

工法です。

「掘削で出た土砂は、泥水と一緒に地上の泥水処理プラントまで運ばれ、排出されます。その後、脱水処理され、回収された土砂はふたたび建築資材としてリサイクルされます」（TE 石垣さん）

羽田空港は軟弱地盤の埋立地のため、掘削していくと地盤改良に使用されたドレーン材（プラスチックボードレーン）が出てくることがあり、シールド機のカッター部分（ビット）には、それらをカットするための専用のブレードカッターが付けられています。

シールド操作でS字や勾配に対応

S字型のカーブを掘削する際は、シールド機本体の形を変えカーブ型に掘っていきます。

「シールド機自体が中央部分のジャッキで折れるようになっていて、左に曲がる場合は左のジャッキを縮めて右のジャッキを伸ばします。伸縮することでカーブを掘り進めていくことができます。また、シールド機の後ろに円形についている64本のジャッキによって、方向を制御しながら掘っていくこともできます」（JV 手塚さん）

勾配に関しては、測量でシールド機の位置を確認し、地上のコントロール室でシールド機の操作を行っています。

「測量値と設計値の偏差から上下・水平の掘進方向を決め、それに合わせてシールド機を操作します。掘っている間は随時自動測量を行っていて、シールド機の位置を自動追尾しています。その確認として毎

日測量を行い、誤差がないように方向を修正していきます」（JV 西田さん）

眠らない空港ならではの苦勞

供用中の空港や公共施設の真下で行われる作業ならではの注意点も多いようです。

「航空機の運航や空港の運用を止めないことが大前提なので、そこに一番注意を払いながら行っています。作業員による沈下や隆起の測量は地表の滑走路等から行いますが、制限区域のため昼間は立ち入ることができず、夜間の限られた時間で行います。決められた許容値内で水平・垂直の変位を抑えていかなければなりません。制限があるなかでの品質確保が非常に重要です。朝早くから深夜まで柔軟に対応していただけるSCOPEさんには本当に助かっています」（JV 西田さん）

SCOPEではこうした作業の施工状況確認補助業務を、昼夜交代制で担っています。

「立会業務は、昼3割、夜7割で夜間業務が圧倒的に多い状況です。夜間業務は定休日がなく、必ず複数の担当技術員が業務につくので、健康管理を最重要課題とし、休日は2日以上連続させることを原則としています。さらにコミュニケーションを密にして、気になることがあればすぐに配置換えなどを行い、適切な対応がとれるように配置人員にも余裕を設けて対応しています」（調査役 相川さん）

際内トンネルの完成により利用客のアクセスが改善され、日本を代表するハブ空港としての利便性がより向上することが期待されています。



左からJVの西田さん、SCOPEの石垣さん、相川さん、JVの手塚さん

「現場からの声」 *People who create port and airport.*

調査役 相川 誠さん

「東京オリンピック・パラリンピックに向け、空港の際内トンネル工事だけでなく、制限区域外でも環状8号線の直線化、ホテル工事の鉄骨組み立てなど最盛期を迎えています。空港島を走行する業務車両にはエアライン各社にも負けない『SCOPE』の大きなロゴが貼ってあるので歩行者に優しい交通ルールの遵守や挨拶を心がけています。今年度からは支部始まって以来の最大要員16人体制（昼7人、夜9人）で臨んでおり、発注者・受注者と共に安全最優先で昼夜の業務に奮闘しています」

テクニカル・エキスパート 石垣 誠一郎さん

「羽田空港支部施工班では立会事項を振り分け、朝会・夜会で立会場所や時間を最終確認しています。昼間と夜間では現場の景色がまるで違います。昼間工事は飛行機の離着陸に影響のない場所での作業となり、夜間工事は主に滑走路での作業となります。制限区域内の車両移動には空港内道路の交通ルールがあり、運転者は資格が必要となります。毎日、発注者と報告・連絡をとりあいながら、安全に業務を行っております」



左から、TEの奈山さん、松浦さん、城さん（施工班 昼勤務）

VOICE

— 発注者の声 —

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所
統括建設管理官 安原晃さんにお話を伺いました。

「東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、よりたくさんのお客様が羽田空港を利用されることになると思います。工事の完成で乗り継ぎの利便性が高まり、羽田がさらに便利になります」



「特に羽田空港は海外と日本をつなぐ空港というだけでなく、日本全国49の空港とつながっています。羽田空港の乗り継ぎ利便性向上は日本全国に及びますので、利用者の満足度を上げ、世界から羽田へ、そして日本各地へと。お客様は羽田に来ればすべてに繋がると考えていただければと考えています」

「この工事は供用中の空港施設の直下をシールド掘進する難しい工事となります。何よりも安全に工事を終えることが一番です。また、非常に厳しい工事工程ですので、きめ細やかな工程管理が重要となってきます。SCOPEさんには品質確保において現場の立会い確認業務の補助などで重要な役割を果たしていただいていますので、引き続き協力いただき無事に完成を目指していきたいと思っています」

女性現場技術者にやさしい現場 専用詰所「さいない小町」を設置

この現場では、「もっと女性が活躍できる建設業」を目指した取り組みの一環として、女性専用詰所棟「さいない小町」が設けられています。現場の女性現場技術者にお話を伺いました。



「このような大きな現場で働くことができ、とても貴重な体験をさせていただいているなと思っていますし、私自身も完成するのをとても楽しみにしています。この現場には女性棟が設けられているなど、働きやすい環境づくりに配慮してもらっていると感じます。今後も現場に携わる女性が増えてほしいですね」(JV 石山さん)



「初めての現場になりますが、規模が大きく、さまざまな工種を同時に見ることができるのでとても勉強になります。この仕事に就くようになったのは、就職活動中にゼネコンの現場を見学した時に、迫力ある現場の最前線での仕事に惹かれたからです。自分が担当した小さな工種でも終わると達成感がたまらないですね。人の生活の基盤をつくるのは本当にやりがいがあり、人のためになっていると感じることができるので、おすすめしたい仕事です。重いものを運ぶのは大変な時もありますが、皆さん手伝ってくださるのであまり困ったことはないです。この現場は恵まれた環境にありますが、これから他の現場もこういう設備ができればいいと思います」(JV 岸本さん)

取材・文：(株) ホライゾン

SCOPE からのお知らせ

「港湾工事積算基準講習会」開催のお知らせ

プログラムの概要 (全会場)

13:30 ~ 13:40	開会	14:40 ~ 14:55	一休憩
13:40 ~ 14:10	港湾整備事業の施策の紹介	14:55 ~ 15:15	港湾における積算基準の改定概要について
14:10 ~ 14:40	地方整備局等管内の動向について	15:15 ~ 15:45	積算基準 Q & A について
	生産性向上への取り組み	15:45 ~ 16:00	質疑応答
	主要事業への取り組み及び進捗状況 等		

開催会場及び申込窓口

開催場所	開催日	会 場	定員 / 問合せ窓口
東 京	3/15 (金)	航空会館：東京都港区新橋1-18-1	200名 / SCOPE 関東支部
高 松	3/18 (月)	ホテルパールガーデン：高松市福岡町2-2-1	150名 / SCOPE 四国支部
仙 台	3/18 (月)	ハーネル仙台：仙台市青葉区本町2-12-7	150名 / SCOPE 東北支部
名古屋	3/19 (火)	愛知県産業労働センター (ウインクあいち)：名古屋市中村区名駅4-4-38	100名 / SCOPE 中部支部
沖 縄	3/19 (火)	浦添市産業振興センター 結の街：浦添市勢理客4-13-1	100名 / SCOPE 沖縄支部
新 潟	3/20 (水)	新潟ユニゾンプラザ：新潟市中央区上所2-2-2	100名 / SCOPE 北陸支部
神 戸	3/20 (水)	ラッセホール：神戸市中央区中山手通4-10-8	100名 / SCOPE 近畿支部
福 岡	3/22 (金)	福岡バスターミナル貸会議室：福岡市博多区博多駅中央街2-1	130名 / SCOPE 九州支部
広 島	3/25 (月)	ワークピア広島：広島市南区金屋町1-17	100名 / SCOPE 中国支部
札 幌	3/26 (火)	会議・研修施設 ACU / アキュ 16F：札幌市中央区北4条西5丁目 アスティ 45	100名 / SCOPE 北海道支部

本講習会は、土木学会継続教育 (CPD)、土木施工管理技士会連合会継続教育 (CPDS) および当センターの海上工事施工管理技術者、空港工事施工管理技術者、空港土木施設点検評価技士の継続学習のプログラム認定を申請予定です。

※詳細は当センターホームページをご覧ください。

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

U R L : <http://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 T E L : 03-3503-2081 F A X : 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。