



vol. 064

May 2019

CONTENTS

- 1 最近のSCOPEの動向
- 2 「第23回理事会」の開催報告
- 3 平成31年度研究開発助成事業の研究者の決定
- 4 「港湾工事積算基準講習会」の実施報告
- 5 第41回「SCOPE講演会」報告
- 6 SCOPE 現場訪問
新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）公有水面埋立事業
- 7 SCOPEからのお知らせ

最近のSCOPEの動向

専務理事 大野 正人

運輸省に入省して間もないころ「港湾でよくこんな仕事を事業化したな。誰が始めたのだろう。」と感心したことがあった。第四港湾建設局が行っていた水俣港の港湾公害防止対策事業だ。水俣湾公害防止事業（S52～H2）の一環として、水俣病の原因である水銀を封じ込めるための事業であり、水銀値が高い水俣湾奥部を仕切って埋立地とし、比較的水銀値が低い汚泥を浚渫して埋立地に投入して、その上を山土で覆う事業だった。水銀が拡散しないように細心の注意を払いながら行う工事は、我が国で初めての経験ではなかったかと思う。大型岸壁の整備や、埋立地の造成などを中心に行っていた港湾事業から見ると、全く毛色の違った事業であり、水俣病が大きな社会問題になっていた時代に、うまく水銀を封じ込めることができてあたりまえで、工事中に水銀が拡散するようなことがあれば批判的にされる事業であり、担当者にとっては、まさに火中の栗を拾うような事業であったのではない。

これと同じように感じた事業が、九州地方整備局の副局長時代に行っていた荇田港の老朽化化学兵器無害化処理の事業である。これは旧日本軍が海洋投棄したと思われる致死性の毒ガスを含む老朽化化学兵器が、荇田港の海域で多数発見されたことを

受け、それらの探査及び処理を行うものであった。化学兵器の処理自体を一つの大きな事業として取り組んだのは港湾関係ではやはり初めての経験ではなかったかと思う。

これらの事業に共通することは、一つには、誰もがやりたいと手を挙げるような事業ではないが、このまま放置することはできない、誰かがやらなければならない事業であったということである。今一つには、港湾整備で培った浚渫や埋立、磁気探査、海洋調査など自分たちが持っている技術・ノウハウが利用できる事業であったことである。つまり、事業化を進めた人たちは、「誰かがやらなければいけない仕事で、自分たちはこのための技術のベースを持っている。」と考えて、困難な仕事も逃げ出すことなく取り組んだのではないかと想像する。このような仕事に私たちの大先輩や同僚達がチャレンジし、事業化に結び付けたことを誇りに思う。そして、このようなチャレンジ精神が、現在の港湾や空港で行われている多種多様な事業制度等に結び付いているのだと考えている。

SCOPEは、今から25年前（H6）、港湾工事の施工検討や港湾工事に係るシステムの開発等を行う財団法人として、たった10人程度の役職員からスタートした。今では500人を超える職員（派遣職員を含む）により様々な業務を行う組織となった。ここまで成長できたのは、その時々のニーズに応じて、新しいことに挑戦してきた先輩や同僚達の真摯な取り組みのおかげである。その一端を示すと、阪神淡路大震災（H7）後の神戸港の災害復旧を契機として国の工事の施工管理業務を開始し、空港工事も対象に加えた（H8）後は関空Ⅱ期や中部空港の施工を支援する業務を行い、さらには多くの港湾空港事業の

施工状況確認等の支援を行うまでになった。また、港湾関係のISO9000シリーズ等の審査登録機関としての役割を果たし（一定の役割を果たしたとしてH19年に撤退）、防舷材などについて外国産資材の審査制度を作り、技術者の育成・技術力の継承のために港湾や空港の工事施工管理技術者等の試験制度を作ってきた。さらに、東日本大震災の際には被災地の復旧を支援するために災害査定資料等を作成する要員を全国から緊急招集し被災各港に派遣した。もちろんこれらの挑戦の中には不安を抱えながら暗中模索の状態の前に踏み出したものもあったのではないかしら、現在に至る過程で多くの失敗や苦勞を乗り越えてきたのではないかしら。

SCOPEは、今年、中長期の目標として「SCOPEビジョン2030」をまとめることとしている。この中で大切なことは「港湾空港整備等を通じて我々が培ってきた技術・ノウハウにより、社会に貢献できる可能性があるのであれば、新しい世界に果敢に一步踏み出してみよう。」というメッセージを関係者や職員に向けて出すことだと考えている。具体的には、新しい挑戦として港湾関係のi-Construction推進のための調査や洋上風力発電プロジェクトの支援、海外プロジェクトのブルーエンジニアリングなどを取り上げる予定だ。また、従来から行ってきた調査や研究の中にも挑戦的といえる要素は数多くあり、これらについても後押ししていくことを盛り込みたい。さらに、新しい挑戦を促進する環境を整えるため、港湾、海岸、空港という従来の枠組みの外にも踏み出せるような仕組みの整備も進めたい。私は、果敢な一步一步の積み重ねの先にSCOPEの未来があると信じている。



「第23回理事会」の開催報告

総務課長 木崎 朋弘

平成30年度3回目の理事会を3月20日（水）当センター6階の会議室で開催しました。

まず始めに当センターの中尾理事長から挨拶があり、その後、来賓としてご出席いただいた国土交通省大臣官房技術参事官の浅輪様ご挨拶の後、司会者から本理事会には理事8名、監事2名が参加していることの報告を行ない、定款に定める定足数を満たし本理事会が有効に成立したことが確認されました。その後規定により、中尾理事長を議長として議事が進められ、「SCOPEビジョン2030」「平成31年度事業計画・収支予算」「諸規則の改正」の3議案が審議され1議案を除き承認されました。その他として「諸規則の改正」「業務執行理事の職務の執行状況」の件を報告いたしました。内容は以下のとおりです。

【審議事項】

第1号議案

「SCOPEビジョン2030について」

2018年7月国土交通省港湾局が中長期政策「PORT2030」を発表、2014年6月交通政策審議会航空分科基本政策部会において「新時代の航空システムのあり方」がとりまとめられた。このような港湾空港分野での新しい中小記政策の発表を踏まえ、経済・社会環境の変化に対応したSCOPEが目指すべき方向性を示した新たなビジョンを策定しました。

大野専務理事が1.「SCOPEビジョン2030策定の背景」2.「今後のSCOPEが進むべき方向の基本的考え方」3.「SCOPEが取り組むべき具体的な施策」の説明を行いました。

この第1議案については、原案を今後検討し次回理事会にて審議することになりました。

第2号議案

「平成31年度事業計画及び予算について」

1)大野専務理事が「国土交通行政の動向を踏まえ、SCOPEとして3つの基本的な方針（1. SCOPEの進むべき方向性 2. 特に新しく取り組む点 3. 新たな課題に対応すべく組織目的等の枠組みの見直し）に則り、従来の6事業を行なう事（1. 技術に関する調査研究に関する 2. システムに関する調査研究に関する事業 3. 情報の収集・提供に関する事業 4. 技術及びシステムの普及・啓発に関する事業 5. 審査・認定に関する事業 6. 技術支援に関する事業）」の説明を行いました。



理事会風景

2)岩本業務執行理事が「平成31年度収支予算」についての説明を行いました。

(1)平成31年度収支予算

平成31年度収支予算の内訳は以下のとおりです。

経常収益額	7,958百万円
経常費用額	7,942百万円
税引前利益	17百万円
税引後利益	11百万円

この第2号議案については、原案に対して異議はなく、理事会として同意することが決定されました。

なお、平成31年度事業計画及び収支予算についての詳細は当センターホームページをご覧ください。

第3号議案

「諸規則の改正について」

今回改正する「組織規則」について、改正の骨子及び内容等についての説明を行ないました。

この第3号議案については原案に対して異議はなく、理事会として同意することが決定されました。

【報告事項】

「諸規則改正について」

H31.4.1改正（2規則）の改正骨子及び内容等について報告をいたしました。

「業務執行理事の職務の執行状況」

中尾理事長・大野専務理事・岩本業務執行理事・小平田業務執行理事が平成30年度の各々の業務の執行状況について、理事・監事に報告をいたしました。

最後に、今回の理事会の開催にご協力いただきました関係者の皆様に感謝を申し上げ、報告とさせていただきます。

平成31年度研究開発助成事業の研究者の決定

..... 経営企画部 公益推進課長 入部 忠道

SCOPEでは、公益事業として「技術及びシステムの普及・啓発に関する事業」を行っており、その一環として研究開発助成を平成13年度から実施しています。

今回は2月13日に、平成31年度研究助成の審査委員会を行い、助成案件として7件を決定いたしました。研究者及び研究テーマは以下の通りです。

研究者	所 属	研究テーマ
松田 匠未	東京大学 生産技術研究所 特任研究員	自律型水中ロボットと海底ステーションによる水中構造物の全自動・長期モニタリングシステム (その3)
加藤 佳孝	東京理科大学 理工学部 教授	点検・調査結果を活用したRC構造物中の鉄筋の発錆時期の推定手法
富田 孝史	名古屋大学大学院 環境学研究科 教授	巨大地震津波後の緊急物資輸送のための港湾の航路啓開に関する研究
早野 公敏	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 教授	吸水性改質材を効果的に利用するハイブリッド浚渫土固化処理技術の開発
海野 寿康	宇都宮大学 地域デザイン科学部 准教授	土骨格の構造破壊を応用した埋立処分場内土砂の減容化技術の開発
江丸 貴紀	北海道大学大学院 工学研究院 准教授	UAVによる港湾設備点検自動化の社会実装を加速化する商用ドローン自律化技術の開発
間瀬 肇	京都大学 防災研究所 特任教授	全球波浪予報値と機械学習法を用いた1週間先までの高精度日本沿岸波浪予測モデルの開発

今年度の「研究開発助成認定書」交付の様子



東京大学 松田特任研究員



東京理科大学 加藤教授



名古屋大学大学院 富田教授



横浜国立大学大学院 早野教授



宇都宮大学 海野准教授



北海道大学大学院 江丸准教授



京都大学 間瀬特任教授

「港湾工事積算基準講習会」の実施報告

建設マネジメント研究所 主任研究員 的場 栄孝

「港湾請負工事積算基準」（以下、「積算基準」）は、港湾及び海岸土木工事の予定価格の基礎となる積算価格を算出するため、国土交通省港湾局において策定されています。また、積算基準は、品質確保及び適正な利潤の確保、施工環境の変化を予定価格に適切に反映するため、施工実態や歩掛り等の調査・分析等に基づき、適宜、改定が行われています。

SCOPEでは、この積算基準が適正に運用されるとともに積算に対する御理解を深めて頂くことで、港湾工事の工事費が適正に算定して頂けるよう、港湾管理者及び民間企業の積算業務担当者等を対象に港湾工事積算基準講習会を開催しています。

今年は、平成31年3月15日（金）から3月26日（火）の期間中、全国10会場（札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、神戸、高松、広島、福岡、沖縄）にて講習会を開催しました。

講習会の概要について、以下のとおり、御報告します。

【講演プログラム】

- 13:30 ～ 13:40 開会
- 13:40 ～ 14:10 港湾整備事業の施策の紹介
（国土交通省港湾局）
- 14:10 ～ 14:40 地方整備局等管内の動向等
（各地方整備局・北海道開発局・沖縄総合事務局）
- 14:40 ～ 14:55 休憩
- 14:55 ～ 15:15 港湾における積算基準の改定概要
（国土交通省港湾局・国土技術政策総合研究所）
- 15:15 ～ 15:45 積算基準Q & A（SCOPE）
- 15:45 ～ 16:00 質疑応答

【講演概要】

・港湾整備事業の施策の紹介

国土交通省港湾局の講師の方から、平成31年度直轄事業の実施に向けた取組みとして、担い手育成・確保、働き方改革、生産性の向上の3本柱を中心とした取組みの詳細について、ご講演頂きました。

・地方整備局等管内の動向等について

各地方整備局・北海道開発局・沖縄総合事務局の講師の方から、管内の主な施策、予算の概要、直轄プロジェクトのご紹介、ICT活用の取組み、または積算に対する取組み等について、ご講演頂きました。

・港湾における積算基準の改定概要について

国土交通省港湾局及び国土技術政策総合研究所の講

師の方から、歩掛の改定等として、現場管理費率及び定数値の改定、港内静穏度の検討調査及び津波予測シミュレーションに適用する歩掛りの制定、土質調査業務の諸経費率及び変数値の改定、船員供用係数の改定等の詳細について御講演頂きました。

・積算基準Q & Aについて

SCOPEから、港湾工事における積算に対する疑問点等（19個）について、Q & A形式で解説・説明を行いました。

【実施日・実施場所・参加人数】

開催日	開催場所	参加人数
3月15日（金）	東京	97人
3月18日（月）	仙台	82人
3月18日（月）	高松	69人
3月19日（火）	名古屋	81人
3月19日（火）	沖縄	63人
3月20日（水）	新潟	58人
3月20日（水）	神戸	50人
3月22日（金）	福岡	127人
3月25日（月）	広島	54人
3月26日（火）	札幌	61人
合 計		742人



3/15（金）東京会場



3/22（金）福岡会場

第41回「SCOPE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3月25日(月)、尚友会館8F会議室において、国土交通省 港湾局 技術企画課 国際標準化推進官の佐々木規雄氏により「港湾の中長期政策(PORT 2030)とその展開」と題して、昨年、2018年に発表された港湾政策の中長期ビジョンについ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。

1. 2030年に我が国が直面する課題

冒頭、以下の図に示すような我が国の港湾政策の変遷についてご説明いただきました。



佐々木規雄氏



図-1 港湾政策の変遷

続いて現在我が国が直面している様々な課題として、以下の内容をご説明いただきました。

(1) 世界経済の多様化、産業のグローバル展開の加速

近年、新興国の台頭により我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジアへ移行、中長期的にはこれらの国々も消費市場へと性格を変えることが予想されます。近隣諸国では国際海上輸送網強化の動きも活発化し、世界経済の多様化とともに産業のグローバル展開が加速しています。

(2) 本格的な少子高齢化・生産年齢人口の減少社会への突入

日本国内に目を向けると、今後は本格的な少子高齢化・生産年齢人口の減少社会へ突入します。特に、他の産業に比べ高齢・長時間労働・低賃金水準の傾向にあるトラック業界では、深刻なドライバー不足が懸念されます。

(3) 革新的な情報通信技術・自動化技術の出現と社会実装の進展

このような労働力人口の減少による人材不足の切り札とされるのが、第4次産業革命といわれる新たなテクノロジーの進展であり、大量の情報に基づいた人工知能が様々な分野において活用されています。諸外国では、IoT技術を活用したサプライチェーンのIT化、ブロックチェーンの活用と、港のIT化が急速に進展し、また、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化の導入も目立っています。

(4) 深刻化する地球環境問題

地球環境問題が深刻化するなか、温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組みとして「パリ協定」が締結、我が国においても「地球温暖化対策の推進に関する法律」を制定するとともに「地球温暖化対策計画」が策定されました。

(5) 頻発化・激甚化する自然災害とインフラの老朽化

国内においては、南海トラフ地震や首都圏直下型地震等、甚大な地震・津波被害のほか、豪雨・台風・高潮等の激甚化といった自然災害へのリスク対策や、高度経済成長期に集中整備された港湾施設の老朽化対策も必須となってきています。

2. 港湾の中長期政策「PORT 2030」の構成と政策の方向性

次に、これまでの諸課題に対する港湾政策である「PORT 2030」について解説をしていただきました。

具体的な政策は以下の8つから構成されています。

(1) グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

東南アジア等との海上輸送網の拡大に対応し、長距離基幹航路の寄港を維持することで、国内主要港の外貨直航サービス

の強化や重層的な航路網の形成を図ります。

(2) 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

情報通信技術や自動化技術の活用により「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現、安定的で生産性の高い国内物流体系を構築します。

(3) 列島のクルーズアイランド化

ヨーロッパに匹敵する「北東アジアのクルーズハブ」を形成し、海の国際交流拠点となることを目指します。

(4) ブランド価値を生む空間形成

港湾機能の再配置により、賑わい拠点を形成し「みなとまち」のブランド化を図り、臨港部への新たな投資需要を喚起します。

(5) 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

資源エネルギーの安定的で安価な供給、調達先の多様化による輸送リスク低減とサプライチェーンの強靱化、また、企業間の共同輸送を促すことで基礎素材産業の競争力を強化します。

(6) 港湾・物流活動のグリーン化

「カーボンフリーポート」を実現し、世界をリードする環境対策を推進、温暖化防止につなげます。

(7) 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

港湾情報を核とした新たな情報活用ビジネス・サービスを創出する「Cyber Port」社会の実現、港湾の完全電子化の推進、農業データ連係基盤の構築、「AIターミナル」の実現による海外展開と力強い経済成長、更にはIoT等を活用した被災状況の「見える化」による港湾機能の早期復旧を図ります。

(8) 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

i-Constructionを推進し、港湾建設・維持管理における生産性・安全性の向上、新技術開発の促進を進めることとしています。また、インフラの海外輸出の観点から、我が国企業が海外展開していくための環境を整備します。

3. 「基本方針」の変更

最後に、これら「PORT 2030」の公表に伴い変更が検討されている「基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針)についてもご説明いただきました。

2030年を見据えて取り組むべき課題は、大変多く、また広範囲に及ぶものでありますが、いずれの港湾施策についても、今後の我が国の経済および産業の発展にとって必須であると感じました。

北九州エリアの港湾機能を拡充するために

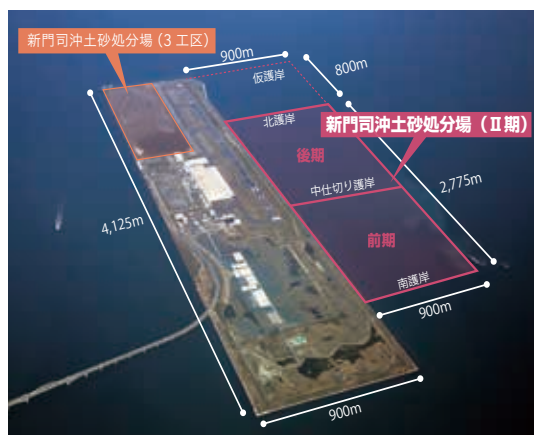
新門司沖土砂処分場(Ⅱ期) 公有水面埋立事業

【お話を聞いた人】

九州支部
管理技術者 石貫 國郎さん
主任テクニカル・エキスパート 坂本 光信さん
テクニカル・エキスパート 二見 修さん
テクニカル・エキスパート 岩下 哲也さん

【DATA】

新門司沖土砂処分場(Ⅱ期)公有水面埋立事業
埋立期間：平成29年度～42年度
面積：250ha(前期：150ha、後期：100ha)
土量：3,200万 m^3 (1,920万 m^3 、1,280万 m^3)



港湾機能の拡充のために新たな土砂処分場を整備

北東アジアのほぼ中心に位置し、九州の玄関口のみならず東アジア主要都市への寄港地として重要な役割を果たしている北九州エリアの港湾。近年は船舶の大型化も進み、より安全な航行と港湾機能の拡充に向けての整備事業が進められています。

関門航路(関門橋より東側)では水深-14m化、北九州港新門司航路では水深-10m化、^{かんた} 苅田港本航路では水深-13m化の整備が行われるため、大量の浚渫土砂が発生します。現在は新門司沖土砂処分場(3工区)で受け入れています。平成30年半ばには満杯になることが予想され、苅田港の整備でも当初の受け入れ箇所での処理が難しくなったことから、新たな処分場が必要になっていました。

このため、関門航路、北九州港(新門司

航路)、苅田港(本航路)の浚渫土砂を受け入れる新たな処分場「新門司沖土砂処分場(Ⅱ期)」が計画され、平成30年代半ば以降の受け入れ開始を目指して整備が行われています。新処分場では、関門航路で約1,600万 m^3 、北九州港で約800万 m^3 、苅田港では約800万 m^3 、合計3,200万 m^3 の受入土量が想定されています。

今回は整備事業が行われている新門司沖の現場を訪れました。

岩ズリを利用した地盤改良工事

取材時は整備箇所の軟弱な粘性土を^{とこぼり} 床掘し、岩ズリ(小石)に置き換える地盤改良工事が行われていました。

「地盤改良での岩ズリの使用は珍しく、採石場で石を製造した時の端材のようなものを使用しています。岩ズリのサイズは300mmまでの小石です。通常、地盤改良

には砂を使うことが多いのですが、本工事においては経済的に優位で、調達可能な数量を確保でき、液状化対策としても有利な岩ズリが採用されています。岩ズリは、地震が起っても液状化が起らないのです」(主任TE 坂本さん)

石山で砕いた石(岩ズリ)はダンプトラックで港まで運び、港に待機しているガット船に積み込まれ海上運搬されていました。

環境に配慮した土砂利活用計画

この事業では、前期と後期の二段階で工事が実施されます。前期埋立護岸の床掘で排出される土砂は、ポンプ浚渫船から海底に設置された排砂管を経由するか、土運船を用いて新松山ふ頭用地等へ送られ、埋め立て用土に使用されています。さらに、これから工事が行われる後期埋立護岸の床掘土砂は、前期埋立地の埋

管理技術者 石貫 國郎さん

「SCOPEの役割は、発注者に代わって現場の工程管理や安全管理等現場で起こるさまざまな問題に対応することです。そのためには工事現場の施工管理に関する技術能力をもった人員をいかにきちんと配置するかが重要です。国の仕事に直接関わっていますので、いろいろなコンプライアンス、情報管理、情報セキュリティというものがかなり厳しく問われています。そのあたりについても、私たち九州支部の職員全員が徹底して意識しながら業務に当たっています」

主任テクニカル・エキスパート 坂本 光信さん

「私にとって仕事は人の役に立つこと、社会の役に立つことだと思っています。自分の仕事を一生懸命にする事で、自分自身も成長できます。今までの経験を、いいことも失敗したこともすべて伝えていければと思います。現場は空港に隣接する作業条件の厳しい場所ですから、工程通りに進められるように気を配り、これからも安全第一に作業が終了できるように努めていきたいと考えています」



左からTE 岩下さん、主任TE 坂本さん、TE 二見さん



ポンプ浚渫船による床掘状況（地図①）



立上零号（地図②）



立上零号（地図③）

立に活用される予定です。

また環境への影響をできるだけ減らすために、環境配慮型構造物を積極的に採用しています。

「護岸には環境配慮型ブロックが設置される予定です。環境配慮型ブロックとは通常のブロックに比べると凹凸が多く、海藻や生物が付着しやすいように稜線や多方向の平面を数多くもたせるよう工夫を施した消波ブロックです。現在までに、苅田沖土砂処分場で約2,000個の消波ブロックが製作されています」（主任TE 坂本さん）



製作された消波ブロック

隣接する供用中の空港への配慮も

SCOPEはこの事業において、主に施工状況確認補助業務を担っています。

「工程通りに進めるためには、計画上の施工能力と現実の実績能力を把握する必要があります。今後は基礎マウンドや本体ブロック工事、さらに消波ブロック据付などの工事を並行して進めることが考えられるので、安全確保の観点からも工程の調整や、現場への進入ルートの調整をより綿密に行うことが重要になると考えています。現在業務が十数件ありますので3人で分担しながら行っていますが、報告・連絡・相談などコミュニケーションを重視して情報共有に漏れがないように気をつけています」（TE 二見さん）

現場は北九州空港に隣接しているので、空港の運用へ支障をきたさないよう細心の注意も必要とされています。

「今後は、作業船のマストなど船舶の

高さが航空法に基づいた制限高を超えないように注意することも必要になってきます。供用中の空港に隣接した工事であることを十分に認識して、現場で問題が発生しないように常に確認作業を行っています。また来年以降は夜間工事が始まる予定です。夜間は照明が当たっているところ以外は真っ暗になりますので、移動する時などはさらに安全面に気をつけなければなりません。着工前に現地を十分に調査し、綿密な施工計画を立案して、関係者全員で一つずつ確認作業を行うなど細かい配慮が必要になると思います」（TE 岩下さん）

前期護岸工事は平成30年代半ばに完成予定。翌年度から前期土砂処分場での受け入れ開始を目指しています。東アジアへの玄関口としての重要な港湾機能の拡充に伴い、大量に発生する土砂を受け入れる新処分場は重要な役割を担うことになることでしょう。

VOICE

People who create port and airport.

国土交通省 九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所
新門司Ⅱ期整備推進室長 南 正治さんにお話を伺いました。

船舶の大型化による物流の効率化や海上交通の安全性向上のために、新門司航路、荏田航路、関門航路で整備を進めています。これらの整備で発生する浚渫土砂は、今は新門司沖土砂処分場で受け入れています。受け入れられる土量が限界に近づいています。土砂処分場を拡張するために行われているのが、新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）計画です。この整備事業は空港を供用しながら行うので、安全を確保することに加えて、海域環境への影響を最小限にしなければなりません。このために工事船舶の選定や作業時間の設定、築堤時の濁り対策など、詳細で適切な環境に配慮した施工方法が求められます。また事

業効果を早期に出すことや、担い手の確保、働き方改革などの観点から「i-Construction（アイ・コンストラクション）」を考慮し、生産性を高める効率的な施工方法も検討しています。すでに床堀や置換工は始まっていて、今後行う護岸築造の施工検討も早々に検討していきます。SCOPEには施工に至るまでの作業や現場管理についてご協力いただいていますので、今後も大いに期待しています。



取材・文：(株) ホライゾン

SCOPE からのお知らせ

「海上・空港工事施工管理技術者／空港土木施設点検評価技士 技術講習会（春）」のお知らせ

海上工事技術者と空港工事技術者の講習内容を途中より分けて行います。詳細な内容につきましては、講習会申込みの HP より確認をお願いします。

なお、秋の技術講習会は、9 月末～10 月に、東京、松山、福岡を予定しています。

「青森会場の講習会内容」

青森会場	5 月 25 日（土）09:30-15:20	場所：青森県観光物産館アスパム
------	------------------------	-----------------

1) 海上・空港共通

- ・「大規模災害における建設企業の役割－災害マネジメントシステムの構築－」
- ・「国土の強靱化を見据えたインフラ管理の現状と課題」

2) 海上工事施工管理技術者

- ・「東京港におけるジャケット工法による岸壁工事」
- ・「作業船について」

3) 空港工事施工管理技術者

- ・「空港の安全に関わる情報について（発生事案の概要）」
- ・「空港舗装工事のトラブルシューティング」

開催会場及び申込窓口

那覇会場	6 月 1 日（土）09:20-15:20	場所：沖縄県青年会館
大阪会場	6 月 7 日（金）09:30-15:20	場所：新大阪丸ビル別館

※詳細は当センター HP をご確認ください。

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

URL: <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 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。