

CONTENTS

- 1 最近のSCOPEの動向
- 2 「第9回評議会」「第32回理事会」開催報告
- 3 港湾・空港基礎講座の開催
- 4 NPO法人海に学ぶ体験活動協議会の活動紹介
- 5 SCOPE 現場訪問
那覇港国際クルーズ拠点整備事業（新港ふ頭地区）
- 6 SCOPEからのお知らせ

SCOPE NEWS

最近のSCOPEの動向

専務理事 大野 正人

デジタルトランスフォーメーション（以下「DX」という。）をスピーディーに進めることが求められる時代となってきた。「???いきなりDXと言われても何のことか分からない。」といわれる方もいると思うが、経済産業省のDXレポート¹を私なりに要約すると、DXとは「企業が持つ既存のレガシー（老朽化した）システムを見なおし、最新のICT技術やデータを駆使して、新しい製品やサービス、ビジネスモデルを創造し、企業を強くすること」のようだ。

そして国土交通省では、インフラ分野のDXを推進するとともに、このための環境整備や実験フィールドの整備等を行うことを打ち出しており、港湾分野ではサイバーポート²形成の基礎となる「港湾関連データ連携基盤」を構築することとしている。これらの新しいチャレンジは積極的に進めていくべきだと考えているが、いずれのシステムも様々な情報のデータベースを整えていくことが基本となっているようで、そしてデータベースの整備は今に始まったことではなく多くの方々が何らかの形で関わり苦労された経験を持っているのではないと思う。

次元の違う話かもしれないが、私自身の苦い経験や伝聞したことをいくつか披露したい。

- ・古いソフトウェアで作ったデータを新しいバージョンで呼び出したときにデータに不調が生じ多くの手間がかかった。
- ・ハードディスクに障害が発生して保存していたデータが全て失われてしまった。
- ・フロッピーディスク（FD）にデータを入れて保存していたが、パソコンを新しく買い替えたときに古いパソコンを処分したためFDのデータが読み込めなくなってしまった。（若い人はFDを知らない人もいるかも…）

・パソコンの得意な担当者が、独自のデータベースを作成してパソコンでデータを管理していたが、後任への引継ぎが上手くいかなかったため、データベースは使われなくなり、元の紙ベースの管理に戻った。

・データベースは出来上がったが、また処理能力の低いワークステーションとソフトウェアによって構築された不便なシステムであったことや、データ更新等の仕組みが十分でなかったため、使われなくなった。

・OSがバージョンアップしたのに、ソフトウェアを長らくそのままにしていたためにプログラムが上手く作動しなくなった。

このようなことは、目まぐるしい進歩を繰り返してきたICT技術の世界の中で必然的に発生した事象ではないかと思っており、今後も十分に起こり得ることだと思う。

一方、SCOPEにおけるシステム系の業務を通じて感じたことは、システムの維持管理・更新や新しい技術の導入（たとえばOS等が更新される際の既存ソフトウェアの作動確認や、業務で初めてクラウド³等の新しいモノを使用する際の問題の把握と解決等）には、継続的にかなりのエネルギー（人的資源とコスト）を投入する必要がある、こうしたエネルギーの投入により始めて安全で安定したサービスが提供できるということである。これらの経験から、以下の3つの点が重要であると考えている。

一つ目は、「データをどのように利用して何を実現させたいか。」という目的意識をしっかり持つことである。データベースを作ること自体を目的化すると、作ってはみたが使われることなく放置され忘れ去られることもある。

二つ目は、データが日常的に利用され更

新される仕組みとセットで考えるべきだということである。日常的なデータの利用や更新の仕組みのないデータベースは、陳腐化し使われないものになり、単にデータのゴミの山になってしまう可能性がある。

三つ目は、システム（ソフトウェアを含む）のメンテナンスや更新に十分なエネルギーを使うことである。情報化関係の技術革新は今後も進んでくると考えられるが、この技術革新に対応でき始めて安全で安定的なサービスが提供でき、ユーザーからも評価される。技術革新に対応できなくなると使えなくなってしまう可能性すらある。このため十分なエネルギーを使えない組織は、使える組織にデータベース等のシステムの管理を委ねた方が良いのではないかと考えるようになった。

現在、港湾・空港系のデータやシステムの管理においては横須賀にある国総研が大きな役割を担っており、全国の港湾管理者が持つ施設の維持管理や点検等のデータも国総研で集約・分析する仕組みが出来上がりつつある。インフラ関係のDXの推進を進める上で国総研の役割は今後ますます重要になってくるものと考えている。その際に恒常的なシステムのメンテナンスや更新に苦労している港湾管理者等と如何に連携して行くかは重要な課題であると感じている。SCOPEとしても新たにSCOPEクラウドを設け、様々なサービスの展開を検討したいと思っているが、今後も国や国総研の指導の下に、DXの推進に向けて積極的な取り組みを進めたい。



¹DXレポート：平成30年9月7日 デジタルトランスフォーメーションに向けた研究会

²港湾関連データ連携基盤を核に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境（国土交通省港湾局、令和2年2月19日、交通政策審議会資料）

³記憶媒体などのハードウェアやソフトウェアを独自に持たなくてもインターネットを通じて必要な時に必要な分だけサービスを受けられる仕組み

「第9回評議員会」「第32回理事会」開催報告

経営企画部 総務課長 塩谷 かおり

令和3年6月24日（木）15:00～「第9回評議員会」、17:00～「第32回理事会」（於：SCOPE2階会議室）を開催いたしました。

審議された事項等について報告いたします。いずれの案件も採決の結果承認されました。

【審議事項】

第1号議案「令和2年度事業報告及び決算報告に関する件」

第32回理事会において承認された議案について説明いたしました。



林田理事長挨拶

第2号議案「理事・監事の選任について」

第31回理事会において審議された新任理事候補者1名、再任理事7名、再任監事2名について承認されました。新任、再任、非改選理事は以下のとおりです。

【理事】

(新任) 諸星一信

(再任・常勤理事) 大野正人、芝川隆彦、傍士清志

(再任・非常勤理事) 縣 忠明、大橋正和、建山和由、松田英三

(再任・監事) 稲村 肇、前田 博

(非改選・常勤理事) 林田 博



来賓 加藤元技術参事官挨拶

第3号議案「評議員の選任について」

評議員の任期満了に伴い、次期評議員の選任をいたしました。新任、再任、退任、非改選評議員は以下のとおりです。

【評議員】

(新任) 徳平隆之、原 浩、児玉平生、上村多恵子

(再任) 磯部雅彦、善 功企、廻 洋子

(退任) 奥田剛章、尾田俊雄、中村英夫、吉野源太郎

(非改選) 小林潔司、角田光男

第2号議案

「専務理事及び業務執行理事の業務分担の決定の件」

〈業務分担〉

理事長（代表理事） 林田 博（経営全般）

専務理事（代表理事） 大野正人（組織運営全般）

業務執行理事 芝川隆彦（財務会計担当）

業務執行理事 傍士清志（システム、空港及び国際に関する業務）

業務執行理事 諸星一信（調査、審査認定及び洋上風力に関する業務）

【報告事項】

以下の2件について報告をいたしました。

- ・「令和3年度事業計画・収支予算について」
- ・「公益目的支出計画実施報告書の件について」

引き続き17:00～「第32回理事会」を開催し、以下3議案について審議されました。

いずれの案件も採決の結果承認されました。

【審議事項】

第1号議案「専務理事及び業務執行理事の選定の件」

専務理事・代表理事 大野正人

業務執行理事 芝川隆彦、傍士清志、諸星一信

第3号議案「役員候補者審査会の委員の選任の件」

任期が満了する委員4名について、再任の審議が行われ、採決の結果、全員異議なく原案のとおり承認されました。委員は以下のとおりです。

【委員】

(再任・非常勤理事) 縣 忠明

(再任・非常勤監事) 稲村 肇

(再任・外部有識者) 近藤健雄、大谷鮎子

最後に、今回の評議員会・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。

以上

港湾・空港基礎講座の開催

..... 技術支援部 テクニカル・エキスパート 稲福 秀樹

SCOPE本部職員等を対象に港湾及び空港の基礎的な話題について、初級者向け（大学教養課程レベル）のわかりやすい内容で下記のとおり「SCOPE港湾・空港基礎講座」と題し各回1時間程度にて開催（全7回）を行いました。

趣旨としてSCOPE本部内には調査部・建設マネジメント研究所、洋上風力部などの港湾・空港の専門分野に長けた技術者も在籍するが経営企画部、シス

回数	日時	講義テーマ
第1回	5/20（木）	波と構造物
第2回	5/27（木）	防波堤の設計の考え方
第3回	6/3（木）	日本の港湾
第4回	6/9（水）	港湾計画
第5回	6/17（木）	空港計画から運営まで
第6回	6/23（水）	日本の空港・世界の空港
第7回	7/1（木）	公共インフラの整備の歴史

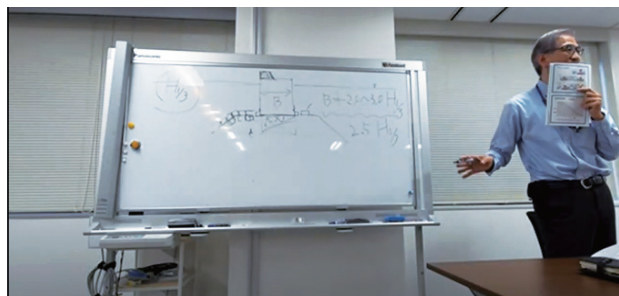
テム部等の部署も存在することから、専門分野外の職員を含めた技術者に対し、港湾・空港に関する基礎知識の研修を行うことにより、SCOPEの総合的な技術力の向上を目指し、技術者集団としての意識を持つことを狙いとしました。

なお、今回は新型コロナ感染対策として本部2階会議室及びMicrosoft TeamsによるWeb配信を活用し密とならないように工夫をしながら実施しました。

講義内容

○第1回「波と構造物」～波に耐える構造物を作るために～

- ・波を知り、波から守る技術（港湾整備の基礎）
- ・海のなみとはどのようなものなのか？
- ・海の波は風によって発生し発達する



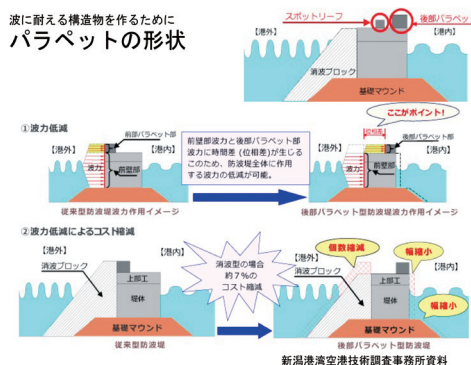
大野専務による設計波力の説明

○第2回「防波堤の設計の考え方」

破壊モード（どのように壊れるか）滑動、転倒、地盤支持力不足についての説明

- ・滑動とは：波力が堤体の摩擦力を上回る
- ・転倒とは：波力モーメントが堤体の重量モーメントを上回る
- ・基礎支持力不足とは：マウンド等の円弧すべり

波に耐える構造物を作るために
パラベットの形状



新潟港湾空港技術調査事務所資料

第1回、第2回は港湾施設設計の基本とも言うべき、波に関する力や波が港湾構造物に及ぼす影響などを学び、さらに防波堤などの構造物はどのような破壊メカニズムによって設計されているかをわかりやすく説明していただきました。

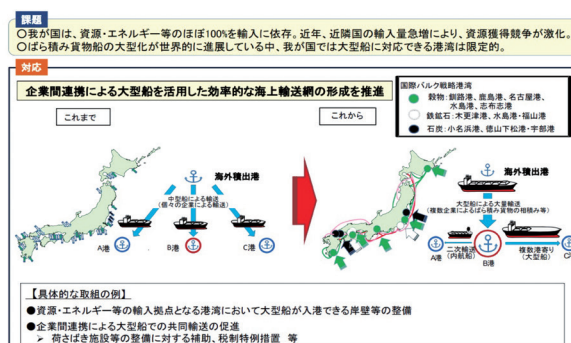
○第3回「日本の港湾」

○第4回「港湾計画」

第3回、第4回は日本の港湾は海外の港湾とは異なっており、港湾施設背後に近接して荷さばき地、工業（製造業）施設、及び商業施設等の都市機能と港湾が混在している特徴があり、日本の多くの大都市は海に面し、港湾とともに発展してきた成功事例だということを改めて確認できる内容でした。

また、港湾計画策定手法、及び実際の港湾施設の配置計画、背後圏域の交通網を考慮した計画について話をしていただき、港湾計画策定においては、港湾で取り扱われている品種（82品目）を外貿（輸出貨物、輸入貨物）、内貿（移出貨物、移入貨物）に分けて地道に①港湾利用企業からのヒアリング、②港湾への要請に基づき推計、③特定の経済指標との相関、④マクロ経済フレームよりトレンド分析、⑤海運ネットワークからの推計を実施し、現在の港湾の現状の課題と要請等を基に分析・解析し通常は2年から3年以上かかり、長いときには5年程度掛かることを説明していただきました。

バルク貨物の積替拠点の形成 -国際バルク戦略港湾-



出典：2019.5.15 交通政策審議会 第75回港湾分科会資料(国土交通省)

○第5回「空港計画から運営まで」

- ・第1章 航空と空港のはじまり
- ・第2章 空港の設置管理と運営
- ・第3章 滑走路の話
- ・第4章 制限表面の話
- ・第5章 IATAとICAO
- 第6回「日本の空港・世界の空港」
- ・第1章 日本の主要空港(SCOPEとの関わりを中心に)
- ・第2章 知られざる日本の空港
- ・第3章 美しき空港を訪ねて
- ・第4章 21世紀の空港勢力分布
- ・第5章 コロナと空港



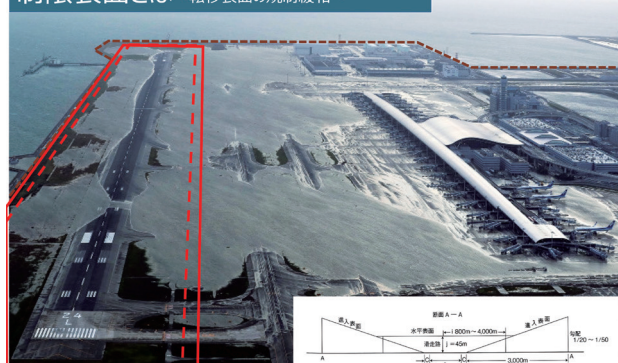
傍士理事による航空と空港の始まり

第5回、第6回は航空と空港の歴史から始まり、空港計画（設置から運営）、滑走路の話では昔懐かし「Gメン75」を切り口とした滑走路に表示されている数字の意味、標示ルールを愉快地説明していただきました。さらに、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港における横風滑走路の必要性や計画及び、現在の運用（航空機の性能向上、パイロットの技術の高さにより運用）について学びました。また、制限表面の説明においては最新の情勢としてICAOの転移表面起点改定により関西国際空港の浸水対策として護岸の嵩上げ工事が行えるようになった等、空港施設整備に係わるSCOPE発注者支援業務にも繋がる内容でした。

滑走路の使い方とその原理



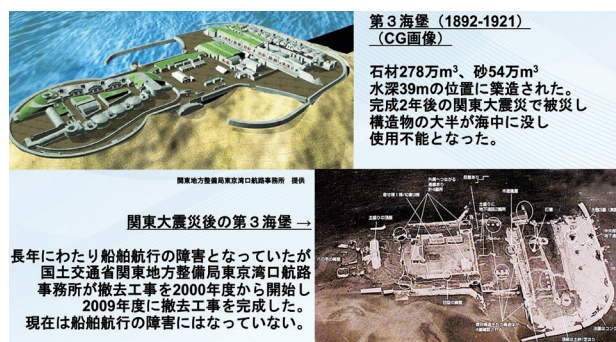
制限表面とは～転移表面の規制緩和～



台風21号による冠水

○第7回は池田龍彦（横浜国立大学・放送大学名誉教授）氏を講師に迎えて「公共インフラの整備の歴史」との講義テーマで明治維新に始まった日本の近代化の中で弛まぬインフラ整備の努力により現代の便利な社会が形成されてきた内容を詳しく話していただき、東京湾の開発

を中心に振り返りながら港湾と空港がどのように整備・発展し、社会に貢献してきているかを理解する事ができました。



第3海壁（1892-1921）
（CG画像）

石材278万m³、砂54万m³
水深39mの位置に築造された。
完成2年後の関東大震災で被災し
構造物の大半が海中に没し
使用不能となった。

関東大震災後の第3海壁→

長年にわたり船舶航行の障害となっていたが
国土交通省関東地方整備局東京湾口航路
事務所が撤去工事を2000年度から開始し
2009年度に撤去工事を完成した。
現在は船舶航行の障害にはなっていない。

講座の感想・意見

本講座を受講した職員等の感想・意見を以下に紹介します。

- ・ 当たり前前に設置してあると思われがちな構造物と波との関係において、構造物設置による波による現象や海波の特性をあらためて認識することができた。
- ・ 海上コンテナ輸送規格が統一されたのが1960年代後半であったことに驚いた。その中で国際競争力を高めるために大型船やコンテナの寄港地の集約化や基幹航路の重要性を知ることができ、現在北極海ルートがしきりに叫ばれている背景について理解した。
- ・ 東京国際空港（羽田）への新アクセス、成田国際空港の「更なる機能強化」事業の話（C滑走路の延長（L=3,500m）、北ウイング（JAL）、新管制塔、VFR）が興味深かった。
- ・ 東京湾・横浜港の埋立拡張の説明が興味深く、スライドの古い写真（栈橋、港、空港、埠頭など）が印象に残りました。東京湾の開発を中心に、港湾と空港がどのように整備・発展し、社会に貢献してきたかを学びました。

おわりに

本講座を開催するにあたり、講義を快くお受けいただいた大野専務理事、傍士理事、水谷審議役には大変お世話になりました。また、池田様には1時間30分と貴重な時間を取っていただき、放送大学講座内容に準じた内容にて講義いただき初級者でも大変わかりやすく興味深い講話ありがとうございました。

毎回参加者（聴講者）が30名以上となり大盛況だったと思います。今回はコロナ感染対策としてWEBを活用し試行錯誤しながらの実施となり、WEB参加者には一部音声等が出ないなどのご不便をお掛けしました。

この経験を生かして更なる技術研鑽講習等の参考とさせていただきたいと思っております。

また、初級者向けの講座内容ではありますが、興味のある方は資料提供（出前講座含め）等、ご連絡をお願いします。

NPO 法人海に学ぶ体験活動協議会の活動紹介

執筆担当：NPO 法人 海に学ぶ体験活動協議会 (CNAC) 事務局長 港 絢子

当港湾空港総合技術センターがその目的と活動に賛同し、会員となっている「NPO法人海に学ぶ体験活動協議会」について、事務局長の港 絢子さんに紹介していただきます。

1. NPO法人 海に学ぶ体験活動協議会

(通称CNAC：シーなっく)

豊かで美しい海を次世代へ継承し、持続可能な社会を創造していくためには、多くの人々が海辺の自然を楽しみつつ、海辺の理解を深め、海辺の環境を保全する大切さを学ぶことが必要です。

海に学ぶ体験活動協議会（以下、CNAC）は、平成18（2006）年に設立、平成19（2007）年にNPO法人化した中間支援団体です。全国の海で活動する会員団体・個人の皆様と連携し、海辺での自然体験活動を活性化するため、「ネットワークの支援・拡大と情報の収集・発信」「安全対策の支援」「指導者研修の開催」「調査研究の実施」などを軸に活動しております。



図 各主体の関係図

海辺の自然体験活動は、

1. 海辺で遊び学び育て、感動する喜びを伝えます。
2. 海への理解を深め、海を大切にする気持ちを育てます。
3. 豊かな人間性、心の通った人と人のつながりを創ります。
4. 人と海が共存する文化・社会を創造します。
5. 海の力と活動にともなう危険性を理解し、安全への意識を高めます。

図 海辺の自然体験活動憲章

2. CNACの活動

CNACの主な活動をいくつかご紹介します。

1) 海あそびレシピ

まず、人気コンテンツの一つ『ナニコレ!? 海あそびレシピ』は、海辺で実施可能な30種の環境教育プログラムを載せた事例集です。CNACのホームページでPDF版をただいま無料公開しています。各プログラムをダウンロードして海などの現場に持ち出すこともできますので、皆様もぜひご利用ください。



図 ナニコレ!? 海あそびレシピ（右は持ち出し用バウチ）

2) 安全小冊子と海あそび安全講座

「海辺で予想される危険は?」「海に落ちたらどうするの?」CNACは、こんな疑問に答える安全小冊子を作成し、

小冊子を使った『海あそび安全講座』を実施しています。海辺の活動を予定している団体・学校に講師を派遣し、安全講座の出前講座も可能です。



図 小学校での海あそび安全講座（出前講座）の様子

3) 海あそび安全講座指導者養成セミナー

今年も海のシーズンに向けて7月に南房総市大房岬自然の家で「海あそび安全講座指導者養成セミナー」を実施しました。当日の様子はCNACのホームページ (<http://www.cnac.or.jp/>) でもご覧いただけます。



図 海あそび安全講座指導者養成セミナー参加者のみなさん

4) 第16回全国フォーラム

CNACでは会員や海辺の体験活動に興味のある方々を対象に『全国フォーラム』を毎年開催しています。（昨年は新型コロナウイルス感染対策のためオンラインで実施）

今年のテーマは、「ウィズコロナ時代を見越し、「いま、求められる、海辺の体験活動（仮）」としてただいま秋開催を目指して計画中です。

3. おわりに

新型コロナウイルス感染拡大が中々収まらず、我々の周りでもイベントを企画しては中止の憂き目にあっていますが、こんな時だからこそ改めて自然に触れる事の大切さ、ディスタンスをしっかりと保った上での人とのふれあいの場となり得る海辺の体験活動の大切さを改めて認識しているところです。

この記事を読んでCNACに興味を持っていただいた方はぜひCNACのFACEBOOKグループに登録いただき、最新情報をチェックしていただければと思います。

CNAC FACEBOOKグループページ（368人※の方に登録いただいております。※2021/8現在）
<https://www.facebook.com/groups/333366646695675>

東アジアの国際クルーズ拠点となるために

那覇港国際クルーズ拠点整備事業 (新港ふ頭地区)

外航クルーズ船の大型化や さらなる需要拡大に備えて

沖縄本島南部に位置し、那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭、浦添ふ頭の4つのふ頭から成り立つ那覇港は、外国や本土と沖縄、また八重山や周辺離島とを結ぶ重要港湾です。国際コンテナ航路を含めて50以上の航路を持ち、沖縄県の生活・産業・観光を支えています。

平成22年に泊ふ頭地区旅客船ターミナル(泊8号岸壁)が供用開始してから、クルーズ船の寄港が急激に増加し、クルーズ市場の成長が著しい中国・台湾などから、沖縄本島と先島(平良港、石垣港)、または九州に寄港するショートクルーズの寄港地として高く評価されています。世界的にみてもクルーズ需要は近年急速に増加中で、将来的にもさらなる増加が見込まれます。

那覇港は平成31年に国土交通大臣から「国際旅客船拠点形成港湾」に指定され、国と港湾管理者の那覇港管理組合、世界有数のクルーズ船社であるMCSクルーズ社(以下

MSC)、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社(以下RCL)が連携し、国際クルーズ拠点形成に向けた官民連携の取り組みがスタートしました。「東洋のカリブ構想」実現に向けたこの事業では、新港ふ頭地区において、世界最大級22万トン級のクルーズ船に対応する岸壁や泊地などを国が、駐車場などを那覇港管理組合が、ターミナルビルをクルーズ船社(MSC、RCL)が整備。これにより22万トン級、世界最大級のクルーズ船の受け入れや、複数船舶の同時寄港が安全に、安定してできるようになるなど利便性が向上。官民一体となった取り組みにより、周辺の観光振興も期待されます。

那覇港における2020年代前半のクルーズ需要は推計によると400回/年ですが、実際の那覇港のクルーズ船受入可能隻数はクルーズ専用バースの泊8号岸壁と貨物バースの新港9号岸壁を合わせても400回には足りていない状況です。また、近年クルーズ船の大型化が進行していますが、那覇港クルーズターミナルでは16万トン級などの船長335mを超えるクルーズ船や、



現在の現場状況 今後さらにケーソンの据付が行われる

複数船舶の受け入れができないため、やむを得ず貨物用岸壁で受け入れを行っていました。しかし貨物岸壁では貨物と人との錯綜が発生するため、旅客の安全面などでの課題も上がっており、早期のクルーズ専用バース整備が必要とされていました。

このような状況をふまえ、現在、那覇港新港ふ頭地区において、22万トン級船舶に対応した-12m岸壁(延長)430mの新たなクルーズ船専用岸壁「新港地区国際旅客ターミナル(仮称)」の整備が行われています。

今回は、新型コロナウイルス蔓延に伴う緊急事態宣言発出のためリモートで取材を行い、本整備事業の現在の状況やSCOPEとしての役割などを伺いました。

【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
沖縄支部 那覇空港支所

調査役 澤木 裕紀さん(管理技術者)
テクニカル・エキスパート 中村 勇さん
テクニカル・エキスパート 譜久山 輝明さん
テクニカル・エキスパート 比嘉 正巳さん
テクニカル・エキスパート 知念 栄さん
テクニカル・エキスパート 神谷 壮さん



ケーソン製作状況

夏の台風、秋冬の冬季風浪 沖縄ならではの気象への適切な対応

「現在、ケーソンと護岸で囲まれた内側の埋め立てが完了したところで、最終的には24函のケーソンが製作されます。前年度までに9函のケーソンの据え付けが完了、今年度中に15函の据え付けを予定しています」(TE 知念さん)

「工事は毎週金曜日に工程会議が行われ、各担当がスケジュール調整をして出来形チェックを行っています。コンクリートの圧縮試験は毎回行い、JISで定められている28日間の養生日数を経過した後に、強度の確認したものを使用しています」(TE 神谷さん)

沖縄特有の厳しい気象条件への適切な対応も重要です。

「6～10月の台風シーズンはインターネット等で台風の情報を密に収集し、各現場の飛散防止対策や作業船舶の避難を行います。台風が来る度に避難しなければならないので、そのための時間や日数が余計にかかります。一方、10～3月は冬季風浪の関係で作業できないこともあり、それらを考慮した



埋立状況

日程を組む必要があります」(TE 比嘉さん)

施工現場近くには、珊瑚などが生息する美しい海洋環境があるため、それらを守るための対策もとられています。

「汚濁が周りに広がらないように現場全体を汚濁防止膜で覆っています。海底のアンカーが膜を引っ張っているの、風や波が高くても流される心配はありません」(TE 中村さん)

新型コロナウイルス対策の一貫として、遠隔での確認なども行われているようです。

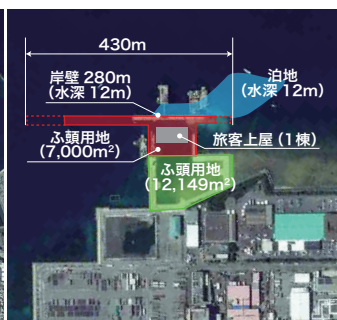
「出来型や材料の確認などを遠隔で行っていますが、電波の状況により1時間で終わる内容が2時間かかってしまうこともあります。効率化のためにタブレットが配られ、そこに図面などを入れています、分厚い図面を持ち歩く必要が無くなっただけでなく、細かいところまで拡大できるので便利です」(TE 比嘉さん)

「発注者が現場状況を的確に把握することができるよう、出来形・品質・見栄えなどについてわかりやすい業務報告を心がけています。また、受注者と直近1週間の作業工程についての調整を行い、各工事の進捗に支障をきたさないように取り組んでいます」(調査役 澤木さん)

コロナ渦が落ち着けば沖縄へのクルーズ需要も再び高まるが見込まれます。東アジアをはじめ世界中からの大型クルーズ船の受け入れが可能になる、新しいクルーズ船専用岸壁の完成が待ち望まれます。

【DATA】 那覇港国際クルーズ拠点整備事業（新港ふ頭地区）

整備施設：岸壁（水深12m）、泊地（水深12m）、ふ頭用地、旅客上屋
事業期間：平成31年度～令和4年
事業費：110億円（うち港湾整備事業費：96億円）



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

調査役 澤木 裕紀さん

那覇港を担当する那覇支所には11名が常駐し、うち6名が発注補助担当、5名が品質監視業務担当です。管理技術者としては各工事が適切に進んでいるか目を配っています。SCOPEとしては品質管理・出来形管理を適切に行い、高品質な港湾施設の構築と安全な施工を目指すとともに、職員の健康にも十分注意して取り組んでいます。

テクニカル・エキスパート 中村 勇さん

現場に出向いたときは「安全」を一番に考えます。現場は安全の上に成り立っていますから、リスクを察知し、安全管理状況を見渡し、受注者へ助言を行い、不安全な環境を排除するように取り組んでいます。若い技術者には現場へ外向き、目で見て、肌で感じ、触って、ものづくりの魅力を知ってほしい。それがスキルアップに繋がっていくと思います。

テクニカル・エキスパート 譜久山 輝明さん

品質監視業務なので、仕様書、設計書、新技術など幅広く知識を吸収できるように努力しています。また、工事目的物を安全に、かつ仕様書の規定に沿って完成できるように努めています。若手はなかなか入ってきませんが、入ってきたときのために準備しておきたいです。

テクニカル・エキスパート 比嘉 正巳さん

コロナが蔓延し沖縄観光が停滞するなか、今携わるクルーズ船バースがいずれ頻繁に利用されることを願い、粛々と業務を進めていきたいと思っています。

テクニカル・エキスパート 知念 栄さん

現在は管理技術者の補佐役と品質監視等補助業務の支援要員をしています。補佐役の業務としては、業務の打合せ資料や既履行部分検査資料の取りまとめ。支援要員としては、担当技術者の業務支援（現場立会の代理支援、代替勤務など）を行っています。

テクニカル・エキスパート 神谷 壮さん

各工事の品質監視業務において担当工事の立会日時が重なる事が多々あります。工程によっては立会を指定日時に行わなければ工事の進捗に影響を及ぼす場合があるため、円滑に進むように受注業者と連絡を密にとるように心がけています。



左から、TE 譜久山さん、神谷さん、比嘉さん、中村さん、知念さん、調査役 澤木さん

VOICE 利用者の声

那覇港管理組合 常勤副管理者
田原武文さんにお話を伺いました。

People who create port and airport.



これまで那覇港では、那覇クルーズターミナルに接岸できない大型船や2隻が同時に寄港した際に、貨物船用岸壁で受け入れを行っていました。しかし物流が優先となるために寄港可能日が限定されていて、船社の要望に柔軟に対応できない状況です。貨物と人が錯綜するので、旅客の安全性や、税関・入出国審査・検疫などの手続きがスムーズに行えないなど、旅客満足度の低下も問題となっていました。しかし、それらを解消するために、国の事業として第2クルーズバースの事業に着手していただくことができました。このバースが完成すれば22万トン級クルーズ船（最大旅客定員6,780名）の受け入れができるようになります。また、大規模の車両待機場を確保し、雨天の時にもクルーズ旅客が移動できる動線を確保できるようになるため、旅客の安全性や満足度向上にも期待が寄せられています。

沖縄県では、東アジアの中心に位置する地理的特性を活かしたクルーズ需要を取り込むため、平成30年に「東洋のカリブ構想」を策定しました。東アジアのクルーズ拠点形成を目指す「東洋の

カリブ構想」において、那覇港を中心に平良港、石垣港、中城湾港、本部港などとネットワークを構築することで、沖縄全体の魅力もより高まっていくと思います。最終的には、中国、東南アジア、東アジアからの船を、沖縄近海だけでなく九州まで周遊できるような市場を作り、旅日数の増加へと展開していきたいです。日本の南の玄関口である那覇港が、その役割を果たしたいと考えています。そのためにも、那覇港をしっかりと整備する必要があると思います。

新型コロナウイルスの影響はかなり大きく、令和2年3月以降、クルーズ船の寄港が無い状況が続いています。世界的にもクルーズが停滞している状況ですが、アフターコロナを見据えて外国船社から沖縄での「フライ&クルーズ」実施についての打診があるほか、那覇港への寄港予約は例年並みにたくさん入っており、寄港地としての沖縄の魅力は変わっていないことが伺えます。コロナ禍が収束した際には2019年並にクルーズ船を迎えられるよう、観光関係団体や保健行政・検疫、医療機関と連携を図りながら受入体制を整え、「国際旅客船拠点形成港湾」として那覇港をさらに発展させていきたいです。沖縄県の経済を支えている観光関連産業を活性化させるためにも、那覇港管理組合の役割は非常に大きいと考えています。

取材・文：(株)ホライゾン

SCOPE からのお知らせ

第5回洋上風力セミナー開催のご案内

第5回洋上風力セミナーを「Webセミナー」として開催いたします。

視聴をご希望される方は、9月中旬にアクセス方法及びセミナー資料を、SCOPEホームページ（<https://www.scopenet.or.jp/main/course/index.html>）に掲載する予定ですので、ご閲覧ください。

日時：令和3年9月22日（水）

時間：15:00～17:20

プログラムは下記の通り予定しております。

開会挨拶	15:00	一般財団法人港湾空港総合技術センター（SCOPE） 理事長 林田 博
基調講演	15:05	「我が国の洋上風力発電の現況と取り組み」（仮） 国土交通省 港湾局 海洋・環境課長 中原 正顕 氏
講演	15:35	「洋上風力発電事業への期待について」 能代市長 齊藤 滋宣 氏
休憩	15:55	
事例紹介	16:05	「洋上風力への取組状況」（仮） 北九州市港湾空港局 エネルギー産業拠点化推進担当理事 光武 裕次 氏
事例紹介	16:35	「秋田能代洋上風力事業の現況」 秋田洋上風力発電（株）代表取締役社長 岡垣 啓司 氏
業務報告	16:55	「SCOPEの洋上風力への取り組み」 SCOPE 審議役 洋上風力部 部長 松田 英光
閉会挨拶	17:15	一般財団法人港湾空港総合技術センター（SCOPE） 専務理事 大野 正人

※コロナウイルスの感染の状況によっては、内容変更や中止もあり得ますので、予めご了承いただきますとともに、ホームページでご確認下さい。

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。