

CONTENTS

- 1 最近のSCOPEの動向
- 2 令和6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
- 3 令和6年度インターンシップ及び1day 仕事体験
- 4 JOPCA 第3回インドネシアセミナー
- 5 第45回公共調達のあり方を考える講演会 開催報告
- 6 SCOPE 現場訪問
苫小牧港東港区 浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- 7 SCOPEからのお知らせ

SCOPE NEWS

最近のSCOPEの動向

理事 松田 英光

海に浮かぶ風車。海岸からは数十km離れていてほとんど見えない。そんなところに300m高さの大きな風車が立ち並ぶ。2050年にはそのような風景が日本各所で見られることだろう。今回は浮体式洋上風力の動向について述べる。

欧州連合（EU）の気象情報機関「コペルニクス気候変動サービス」は1月10日、2024年の世界の平均気温は1850年以降で最も高く、産業革命前の水準を1.6度上回ったと発表した。国際社会は気温上昇を1.5度に留める目標を掲げているが、2024年は単年の記録として初めて1.5度を超えた。一刻の猶予も許されない。我が国としても再生可能エネルギー（以下、再エネと略す）の利用拡大が早急に望まれる。

そのような中、我が国の第七次エネルギー基本計画案が昨年12月に提示された。再エネの比率は2023年度（速報値）22.9%、内、風力は1.1%となっている。これらを2040年度（見通し）4～5割程度、内、風力4～8%と一定の幅で提示された。風力は5倍程度に拡大の見込みだが、その大半は洋上風力となる。洋上風力発電は、①導入拡大の可能性がある、②コスト競争力のある電源である、③経済波及効果もあること等により再エネの主力電源化の切り札として期待されている。エネルギー政策と産業政策の両面から洋上風力に係る取組を推進していくことは喫緊の課題と考えられる。

我が国は、2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの洋上風力案件形成目標を掲げている。その実行のために、港湾区域は2016年港湾法改正、一般海域は2019年領海及び内水における海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（以

下、再エネ海域利用法と略す）の整備により進めてきた。こうした中、我が国の排他的経済水域（以下、EEZと略す）においても開発が進められるよう、再エネ海域利用法の適用範囲拡大の方向で準備が進められている。現在推進中の主な洋上風力プロジェクトは水深50m未満の着床式である。自然エネルギー財団試算の年平均風速8m/s以上、水深50m未満の我が国領海内の着床式洋上風力のポテンシャルは81GW。水深200m未満の浮体式洋上風力も含めると領海で381GW、EEZまで広げると733GW、水深300m未満のEEZまでは952GWとさらに可能性が広がる。日本の陸地面積は約38万km²、領海は約43万km²だが、領海とEEZを合わせた面積は約447万km²に及び、これは国土の約12倍、世界で6番目の広さとなる。浮体式洋上風力に期待がかかる。

このような現況を踏まえ国交省は2024年度、浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラムを設置し、3回開催した。その結論として、浮体式洋上風力発電の大量導入を見据え、海上施工においてボトルネックとなり得る点を具体化するため、海上施工シナリオを整理することが必要とした。その案件毎の前提条件を、設置水深：100m超、風車の規模：15MW～20MW機、基数50～70基、施工期間：2～3年間、とした。今後海上施工シナリオの検討にあたりさらに設定すべき要素は、1) 全般 - 浮体基礎の種類、係留（位置保持）システムの種類 - 利用可能な作業船の数 2) 製作・保管場所 - 保管、避難・避泊水域の規模 3) 基地港湾等 - 基地港湾の数・機能 - 基地港湾を補完するインフラの有無 4) 設置海域 - 沖合の気象・海象条件（冬季風浪の有無

等） - 設置区域の地盤条件（地盤に応じたアンカーの種類） - 通信環境 - 周辺航行船舶の有無 等と考えられ、関係者へのヒヤリング等を通じ、これらを整理していく。そこで、新に官民WGが設置され、それらについて議論が進んでいる。

また、港湾インフラ・関係船舶確保等のあり方に関する検討が必要とした。そのために、洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会において議論すると共に、洋上風力関連船舶確保のあり方に関する検討会（仮称）を設置し議論することとした。さらには、設計・施工・維持管理に係るガイドライン等の整理が必要とし、今後有識者会議等を開催し議論することとした。その上で、各種調査・研究の推進も必要とし、国が実施すべき個別課題についての調査・研究をすると共に、民間においても個別課題（協調領域）についての調査・研究を進める方向である。民間で進める協調領域の連携枠組みとして本年1月に、浮体式洋上風力建設システム技術研究組合（FLOWCON）が設立された。SCOPEはアドバーザーとしてFLOWCONに協力する。

浮体式洋上風力はまさに待ったなしでこれから進んでいく。SCOPEもその一翼を担い、我が国の2050年カーボンニュートラル達成に寄与していきたい。



令和6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 上席調査役 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17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）を共通90分及び専門90分、二次試験（面接試験）を30分により合格判定を行います。

一次試験は、8月31日に仙台、東京、大阪、福岡、那覇の5会場で行いました。受験者は206名で、合格者は110名（Ⅰ類（浚渫）：27名、Ⅱ類（コンクリート構造物）：63名、Ⅲ類（鋼構造物）：20名）でした。

二次試験は、一次試験の合格者を対象に、12月初旬に東京、大阪、福岡の3会場で行いました。

二次試験では、「実務経歴証明書」及び「経験論文」に基づき、「施工経歴」、「総合的施工技術力」、「技術者倫理」について評価を行い、合格者を決定しました。受験者は118名で、その内117名が合格されました。下表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：57.1%、Ⅱ類：52.3%、Ⅲ類：60.0%でした。

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*	49名	130名	35名	214名
合格者数	28名	68名	21名	117名
最終合格率	57.1%	52.3%	60.0%	54.7%

※受験者数には、一次試験免除8名（Ⅰ類1名、Ⅱ類6名、Ⅲ類1名）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14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、合格者を決定しています。

本年度の試験は、8月31日に全国5会場で行い、受験者は31名でした。試験の結果、合格者は7名で、択一試験免除者を含めた最終合格率は22.6%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、平成27年度に第1回が実施され、本年度が10回目の実施となります。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、空港工事試験と同様に択一式試験を



東京会場の試験状況（海上工事）



東京会場の試験状況（空港工事/空港点検）

90分、記述式試験の専門論文を90分で実施し、合格者を決定しています。

本年度の試験は、空港工事試験と同様に8月31日に全国5会場で行い、受験者は21名でした。試験の結果、合格者は5名で、最終合格率は23.8%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」手続きを経て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。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）、北海道開発局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、当該資格が活用されています。また、一部の地方公共団体でも加点項目になっています。

資格登録者が、5年後に有効期間の更新を行うためには、技術力の維持向上のために自己研鑽（継続学習）を行い、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。

なお、令和7年度の海上工事試験（一次）と空港工事試験及び空港点検試験は、令和7年8月30日の実施を予定しています（会場は、仙台、東京、名古屋、福岡、那覇を予定）。詳細日程等については、今後、SCOPEホームページに掲載する予定ですので、そちらをご覧ください。

令和6年度インターンシップ及び 1day 仕事体験

技術支援部 次長 別府 浩之
経営企画部 課長 光富 聖

<インターンシップ>

港湾、海岸及び空港に関する技術と知識の普及促進とSCOPEの業務内容の理解促進を目的に、令和6年度も大学生、高専生等を対象としたインターンシップを実施した。各実施場所とも5日間を基本とし、単位認定要件を満たすために10日間を希望する学生には、下表①～③から1箇所と⑫本部技術支援部に参加してもらうこととした。募集定員55名に対し全国から80名以上の応募があり、選考の結果、最終68名（男性54名、女性14名、対前年13名増）を受け入れた。

	実施場所	実施期間	定員	参加者
①	北海道支部	9月 2日(月)～ 6日(金)	5	6
②	東北支部	9月 2日(月)～ 6日(金)	5	4
③	北陸支部	9月 2日(月)～ 6日(金)	3	5
④	関東支部	9月 9日(月)～ 13日(金)	6	8
⑤	中部支部	8月26日(月)～ 30日(金)	4	2
⑥	近畿支部	9月 9日(月)～ 13日(金)	5	5
⑦	中国支部	8月26日(月)～ 30日(金)	10	8
⑧	四国支部	9月 9日(月)～ 13日(金)	3	4
⑨	九州支部	8月26日(月)～ 30日(金)	8	11
⑩	沖縄支部	7月29日(月)～ 8月 2日(金)	2	2
⑪	本部調査部	9月 9日(月)～ 13日(金)	4	6
⑫	本部技術支援部	9月 9日(月)～ 13日(金)	(4)	9 (2)
	計		55	68

プログラムは、SCOPE役員による「我が国の経済発展に不可欠な物流や人流の要である港湾・空港の重要性解説」等を全実施場所共通とし、その他は国土交通省港湾局や地方整備局港湾空港部等の技術的業務をテーマに座学や現場視察、積算業務の実習体験など、各実施場所の地域特性を考慮した独自の構成とした。また本部技術支援部では趣旨に賛同いただいた「みなと総合研究財団(WAVE)」様、「沿岸技術研究センター(CDIT)」様との共同プログラムを初めて実現した。

プログラム例<本部技術支援部版>

	午前	午後
1日目 SCOPE	理事長講話 (港湾空港整備の意義・役割)	各部業務紹介 洋上風力発電の現状取組
2日目 WAVE	理事長講話、 クルーズ、みなとまちづくり	港湾の環境、物流 脱炭素、空港
3日目 SCOPE	港湾工事 空港工事	港湾空港技術研究所施設 実験見学
4日目 CDIT	理事長講話 業務紹介	地球温暖化、風力発電 新技術、維持管理
5日目 SCOPE	港湾局 若手職員意見交換	港湾BIM・CIM レポート、証明書授与

インターンシップを終えた多くの学生から、「港湾・空港が日本の物流の最前線であり、インフラの要であるということを理解できた。またSCOPEの役割についても知ることができた。」との感想を得ている。



<1day仕事体験>

港湾・空港整備業界全体の魅力発信に軸足を置く夏インターンシップに対し、SCOPEとしての人材確保を意識した学生向け企画として「1day仕事体験」を企画した。

前年度の本部のみ開催から、今年度は各支部への展開を目指して取り組んだ結果、1月末時点で本部及び6支部で開催が実現・確定している。

(開催例)羽田空港支部のプログラムと開催の様子

午前	(座学)	SCOPE概要 羽田空港整備事業と発注者支援業務の役割
午後	(実習)	羽田空港第1・2・3ターミナル 踏査



JOPCA 第3回インドネシアセミナー

調査部 次長 志村 浩美
建設マネジメント研究所 上席研究員 野尻 三夫

2024年12月4日、インドネシア国ジャカルタのJWマリオットホテル ジャカルタで国際港湾交流協会 (JOPCA) と国際協力機構 (JICA) 共催、国土交通省後援にて「インドネシアー日本 港湾・空港セミナー 2024」を開催し総勢228名が出席する盛況な国際交流の場となりました。

セミナーの目的は、インドネシアにおける港湾・空港整備と地域開発について、日本の事例を紹介し、今後のインドネシアの港湾・空港政策がどのように活用できるか意見交換を行うことで、参加機関は、日系民間企業、本邦政府機関、インドネシア政府機関、インドネシア民間企業でした。JOPCA主催の海外セミナーツアーは、2010年のフィリピンを初めとして以降インドネシア、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、などで開催し、今年度のインドネシアで通算12回目の開催となりました。

最初に、山縣宣彦JOPCA会長が開会の挨拶を述べられました。続いて、インドネシア海運総局港湾局長と、航空総局計画部長が歓迎の挨拶を述べた後、杉田茂樹日本大使館一等書記官から祝辞が述べられました。



次に集合写真の撮影に続いて、特別講演の「港湾、空港、地域開発の鍵となる要素」について、以下のプログラムにて講演されました。

- ①OCIDI客員研究員 佐々木 秀郎氏:「インドネシア港湾セクターにおける日本の協力50年」
- ②JICA社会基盤部 国際協力専門員 笹 健二氏:「港湾・空港分野におけるJICAの技術支援」

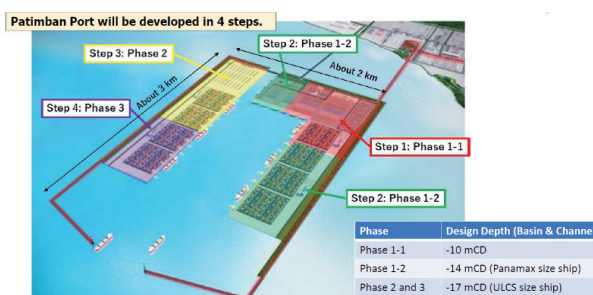
- ③苫小牧港湾局 副局長 佐々木 秀郎氏:「工業地帯開発と一体となった港湾マスタープランー苫小牧港の事例」
- ④AFFA会長 干山 善幸氏:「なぜ空港周辺に関心が集まるのか?」
- ⑤DGST 港湾局長 ムハンマド・マシフド氏:「インドネシア政府の港湾政策」
- ⑥DGCA 企画部長 クリスナ・ディア・プラナタ氏:「インドネシア政府の航空政策」



全ての講演終了後の質疑応答では、インドネシア側から日本の講演者に日本の港湾・空港整備と地域開発について様々な質問が寄せられ、インドネシアの港湾・空港関係者の関心の高さを感じることができました。

最後に、JICAインドネシア事務所次長 角田 和之氏による挨拶をもって閉演となりました。

翌日、12月5日は日本のODAで実施されている、「パティンバン港開発工事」の施工現場を見学しました。事業の概要は、ジャカルタ市内から陸路で東方120kmの地点に、海上を埋め立て物流ターミナル320ha、岸壁延長4,000m規模のインドネシア最大規模級の国際貿易拠点となる港湾施設を建設するものです。



係船岸壁は、栈橋式の格点式ストラット工法が採用され、栈橋背面の原地盤改良に深層混合処理工法、埋立地盤改良では浚渫土を利用した管中混合処理工法をそれぞれ採用。インドネシアでは初めてとなる本邦技術を活用し、質の高いインフラを整備、首都圏の物流機能強化を図ることで、インドネシア国の投資環境改善を通じた更なる経済成長に寄与します。



第45回公共調達のあり方を考える講演会 開催報告

..... 建設マネジメント研究所 研究主幹 大岡 秀哉

SCOPEでは、公共調達にかかるシステムについて様々な見直しが進められている状況のもと、現在の公共調達について何が問題でどのように変革していくべきかを改めて考えていくために、平成18年に「公共調達のあり方を考える講演会」を開催し、これまでに計44回の講演会を行ってきました。このたび「第45回公共調達のあり方を考える講演会」を国土交通省大臣官房公共事業調査室長 早川 哲史氏を講師に迎えて開催しましたので、その概要について報告します。

本講演会は、2月5日にSCOPE会議室にて開催されました。早川氏は公共事業調査室長として、公共調達に関する豊富な知識と経験を有しており、「公共調達に関する話題提供（第3次担い手3法）」をテーマにお話いただきました。

早川氏の講演は、公共調達の現状と課題、第3次担い手3法の具体的な内容とその影響について詳しく解説されました。特に、公共事業における担い手の確保と育成の重要性について強調され、今後の公共調達の方向性についても示唆がありました。



また、講演の中で、担い手3法（建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（入契法）、公共工事の品質確保の促進に関する法律（品質法））の今回改正の経緯、港湾分野における取り組みについても言及されました。講演後の質疑応答においては、参加者からの質問に対しても丁寧に回答され、実務に即した具体的なアドバイスが多く提供されました。



港湾分野における取り組み

- ▶ 港湾における i-Construction・インフラ DX 推進委員会
- ▶ 発注標準の見直し
- ▶ インフラ DX 大賞
- ▶ インフラメンテナンス大賞

働き方改革関連3法改正にかかる一連の動き

- ▶ 第三次・担い手3法関係
- ▶ 地方／本省における関係会議
- ▶ i-Construction 2.0
- ▶ 新技術活用スキーム
- ▶ インフラメンテナンス（地域インフラ群再生戦略マネジメント）

当日は、会場にて18名、Webを通じて83名の方にご参加頂くとともに、会場からご質問・コメントを頂き、盛況のうちに講演会を終えることができました。来年度も講演会の開催を予定しております。多数の方のご参加を心よりお待ちしております。

第三次・担い手3法（令和6年改正）の全体像				
インフラ整備の担い手・地域の守り手である建設業等がその役割を果たし続けられるよう、 担い手確保・生産性向上・地域における対応力強化を目的に、担い手3法を改正				
担い手確保	処遇改善	議員立法 公共工物品質確保法等の改正		政府提出 建設業法・公共工事入札適正化法の改正
	価格転嫁 (男務費への しわ寄せ防止)	●賃金支払いの実態の把握、必要な施策 ●能力に応じた処遇 ●多様な人材の雇用管理の改善		●標準労務費の確保と行き渡り ●建設業者による処遇確保
	働き方改革 ・環境整備	●スライド条項の適切な活用（変更契約）		●資材高騰分等の転嫁円滑化 － 契約書記載事項 － 受注者の申出、誠実協議
	生産性 向上	●休日確保の促進 ●学校との連携・広報 ●災害等の特別な事情を踏まえた予定価格 ●測量資格の柔軟化【測量法改正】		●工期ダンピング防止の強化 ●工期変更の円滑化
地域における 対応力強化	地域 建設業等 の維持	●ICT活用（データ活用・データ引継ぎ） ●新技術の予定価格への反映・活用 ●技術開発の推進		●ICT指針、現場管理の効率化 ●現場技術者の配置合理化
	公共発注 体制強化	●適切な入札条件等による発注 ●災害対応力の強化（JV方式・労災保険加入） ●発注担当職員の育成 ●広域的な維持管理 ●国からの助言・勧告【入契法改正】		（参考） ◇公共工物品質確保法等の改正 ・公共工事を対象に、よりよい取組を促進（トップアップ） ・誘導的手法（理念、責務規定） ◇建設業法・公共工事入札適正化法の改正 ・民間工事を含め最低ルールの底上げ（ボトムアップ） ・規制的手法など

北日本最大の港湾の課題解決に向けてバースを新設

苫小牧港東港区 浜厚真地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

【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

北海道支部

調査役 菅原 健一さん

主任テクニカル・エキスパート 渋谷 秀美さん

テクニカル・エキスパート 長谷部 郁朋さん

テクニカル・エキスパート 加納 信幸さん



北日本を代表する 国際貿易港・苫小牧港

道央の太平洋岸にある苫小牧港は、新千歳空港まで車で約30分、北海道の経済の中心である札幌圏にも約1時間と利便性が高いことから、北海道の海の玄関口として重要な役割を果たしています。道内の港湾取扱貨物量の約半分を占め、内航取扱貨物取扱量では全国1位と北日本最大の国際貿易港で、背後圏にある数多くの企業活動や住民の生活を支える物流拠点としても欠かせない存在です。

苫小牧港は市街に近い西港区と、浜厚真地区など東部にある東港区の2つがあります。東港区浜厚真地区の周文ふ頭2号岸

壁では「新日本海フェリー」の2つの航路が共用していますが、岸壁が1バースしかないために先発便の秋田・新潟航路の入港が遅れた場合、後発便の敦賀航路も遅延してしまいます。また、砂や砂利などのバルク貨物も扱っていますがフェリーと共用で十分な空きがないため、一部のバルク貨物は遠方の西港区を利用しています。さらに、関東向けの農産物は秋田・新潟航路を利用して移出されていますが、時間差で2便のフェリーを共用しているために、トラックドライバーの労働時間削減に対応するための柔軟なダイヤ設定が難しい状況です。

平成30年9月に発生した「北海道胆振東部地震」においては、災害支援船を受け

入れる岸壁が不足し岸壁確保に難航した経緯もあり、大規模地震に備えた港湾施設の整備が早急に求められています。

こうした問題を解決するため、現在、岸壁の沖側に新たなバース（水深9m、延長270m）を整備する工事が行われています。今回は苫小牧東港区の現場を訪れ、整備事業の進捗やSCOPEの役割などについて伺いました。

ドレーンを打設しやすくするため 仮設の矢板を設置

この整備事業は令和4年度から始まり、昨年末までは海上地盤改良工としてSCP（サンドコンパクションパイル工）を打設す



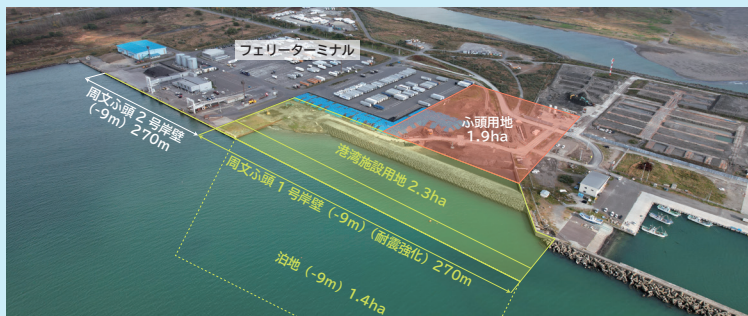
周文ふ頭2号岸壁側から見た現場施工箇所の状況



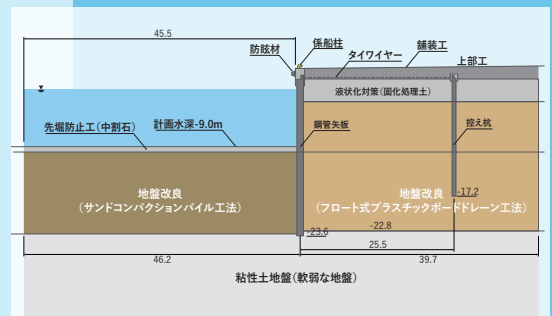
隣接する周文ふ頭2号岸壁に着くフェリーの時間に合わせ工事が進められる

【DATA】 苫小牧港東港区 浜厚真地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

整備施設：岸壁（水深9m）（耐震）、泊地（水深9m）、港湾施設用地、ふ頭用地
事業期間：令和4年度～令和9年度



画像提供：北海道開発局 室蘭開発建設部 苫小牧港湾事務所



標準断面図 (控え直杭式鋼管矢板)

るための床掘とSCPの打設、背後埋立等を進めてきました。

「令和7年度からはPDF（フロート式プラスチックボードドレーン工法）工法という圧密促進工法を行う予定です。この工法は、プラスチックボードドレーンで水面下にドレーンを1.2mピッチで打ち込んでいきます。その後、載荷盛土を水面上+7.0mまで盛り上げ、圧密沈下させるために半年くらい荷重をかけて圧密していきます。そして沈下が終わってから載荷盛土を取り除き、鋼管矢板を打ち込んでいきます。現在はドレーンを打ち込むために、奥側にある既設消波ブロックを移設しているところです」（調査役 菅原さん）

「来年度から行うドレーンの打設をしやすくするため、先行して仮設の矢板を設置しています。矢板で囲うことによって穏やかな水域をつくりドレーンの打設をしやすくするためと、盛土法面を保護する役割があります。矢板を仮設しないと盛土が航路に流れていく可能性があります」（TE 加納さん）

フェリー運行に支障がないよう 入港前に作業船を退避

施工現場はフェリー航路に隣接しています。フェリーは毎日16時40分に入港するため、入港する前までに作業船を退避させなければなりません。

「万が一、作業船の退避が遅れてしまうとフェリーの入港が遅れ、大きな影響を

及ぼしてしまうので、そうしたことがないように日々の工事の進捗状況の確認や工事安全管理を重視して行っています」（TE 渋谷さん）

また、事前に各工事の設計図書や施工計画書等を把握し、施工されたものが仕様条件や品質規定、安全法令などに適合しているかの確認も行われます。

「施工中の砂杭については、SCP船のモニターで改良した砂が所定の高さ・深さまで入っているか打設状況を監視して、きちんと確認してから次の作業にいきます。また、そのモニター自体も正確にプロットされるか事前に確認し、表示された内容・記録を毎日取り、発注者に報告しています。水中の地盤改良のため大きな作業船で仕事をしていますが、目に見えない箇所なので、いつもと音が違うな、というように船の振動や音で判断することもあります」（TE 長谷部さん）

今後は、鋼管矢板の打設と控え工の施工、上部工、洗掘防止工、付属工、舗装工等の施工を順次進め、完成は令和9年度末を予定しています。新たなバースが完成すれば、2024年から施行されているトラックドライバーの労働時間上限規制に応じたフェリーダイヤの設定や、背後圏の貨物需要にも柔軟に対応することができるようでしょう。大規模地震発生時の緊急物資輸送も可能になることで、地域住民の安全・安心が確保にもつながることが期待されています。



現在の施工状況。ドレーン打設に先行して仮設矢板の打設を行っている



起重機船による仮設矢板打設状況

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

主任テクニカル・エキスパート 渋谷 秀美さん

苫小牧港西港区では防波堤上部コンクリート工事が7月～9月に行われ、暑中コンクリート扱いにより施工管理を実施します。これらの業務上のポイントとしては、陸海輸送によるコンクリート品質の確保と、打設までの時間制限に注意しながら効率的で安全な作業を行うことです。安全のリスク低減策を確保しながら工事が滞らないよう効率的な業務対応を行い、支援業務にあたることを常に心掛けて現場に向き合いたいです。

テクニカル・エキスパート 加納 信幸さん

担当技術者として、品質・出来形・安全確認を、公平中立の立場で行っています。品質試験は当然のこと、施工状況などを写真撮影し、毎日「作業状況報告書」を作成し、状況写真を添付して、遅滞ないように発注者へ報告しています。最新の施工機械や新技術・ICTなど、技術・技法の発展は目覚ましく、私たちも時代に取り残されることがないように研鑽を深め、アップグレードしていかなくてはならないと考えています。

テクニカル・エキスパート 長谷部 郁朋さん

インフラ整備なので、図面に合致し、正確でよりよいものを作るという意識で仕事にあたっています。いつも同一の仕事ばかりではなく、未経験のことがどんどん増えていく仕事です。若い方にアドバイスしたいのは、自分の知識・見識を広げて伸ばす工夫を行ってほしいということと、知識を広げるためには人に聞くことが重要だということです。聞くことは恥ずかしいことではないので、意見を聞き、方法論などを身に付けていってほしいと思います。



左からTEの渋谷さん、加納さん、長谷部さん、調査役の菅原さん

VOICE

北海道開発局 室蘭開発建設部 苫小牧港湾事務所
工務課 工務課長 菊地 隆一さん、
第1工務係員 久恒 一人さんにお話を伺いました。



左から、菊地さん、久恒さん

現在、フェリーが接岸している岸壁の沖側に新たな岸壁を整備することで、トラックドライバーの労働規制に応じた柔軟なフェリーダイヤの設定が可能となり、背後圏の貨物需要にも対応することが期待されます。

また、切迫性が指摘されている大規模地震発生時の緊急物資輸送が可能となるなどの効果も期待されます。

施工箇所に隣接する岸壁ではフェリーが就航しているので、フェリーの航行に支障が無いような工法・作業手順にすることも必要です。浅海域という現場条件に対し陸上、海上どちらかの施工にするか複数の工法で比較選定を行い、浅海域でドレーンの施工が可能なフロート式プラスチックボードドレーン工法を採用しました。後に実施する載荷盛土も含め、施工範囲がフェリー航路へ干渉しない様考慮しています。また、陸域部の地盤の安定を先に確保することで、その後の鋼管矢板の打設などを陸上で実施できるので、フェリーの利用への影響も少なくなります。

また、フェリーが安全に入港できるよう工事の施工方法や手順、施工管理、安全管理について発注者と受注者で協議し、安全で円滑に進められるように努めています。作業船が故障して施工箇所から退避できないといった緊急時の対策も行い、工事の進捗と翌日の作業内容についてフェリー会社を含めた関係機関へ前日に周知するなど、情報共有を密にして工事を進めています。

SCOPEさんには日々の施工状況や安全対策の確認、現場立会など工事検査への臨場をお願いしています。事故の発生は作業計画書等がない不安全な行動が原因になることが多いので、計画書通りに施工されているか、不安全な行動を行っていないかを確認し、不安全な行為があった際は直ちに注意を促した上で報告するようお願いしています。SCOPEの担当技術者による日々の施工状況確認のおかげで事故の発生が抑制されていると思っています。また、当事務所では入局して1～2年目の若い監督職員が多いため、若手が現場へ立会・段階確認へ行った際には経験豊かなSCOPE担当技術者にも臨場してもらい、確認方法や注意事項について助言をいただくことで職員の技術力向上につながっています。今後もSCOPEの専門技術力により、工事が安全かつ円滑に進むようにお願いしたいです。

取材・文：(株)ホライゾン

SCOPE からのお知らせ

令和7年度 技術講習会のご案内

海上工事及び空港工事/点検に従事する技術者に共通して必要と思われる知識の習得及び専門分野の技術(知識)の習得を目的として、継続学習の一環である技術講習会を、以下の日程で開催を予定しています。

	開催日	開催場所	募集定員	講義内容
春	5月16日(金)	東京：TKP 品川HEART	約270名	共通プログラム 9:45-12:20 専門プログラム 13:20-15:20 受講料：5,500円
	5月30日(金)	福岡：福岡商工会議所	約200名	
秋	10月17日(金)	東京：TKP 品川HEART	約270名	
	10月31日(金)	大阪：新大阪丸ビル別館	約250名	

継続学習ポイントを付与します。

(受講で60ポイント、受講終了時に受講報告書提出で40ポイント)

※詳細及び申込みは、4月上旬に、SCOPEホームページに掲載します。

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: <https://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。